

Tagesordnung öffentlicher Teil

Sitzung des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben

Sitzung: Donnerstag, 26.01.2023, 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 11.10.2022 (öffentlicher Teil)
3. Genehmigung des Protokolls der Sitzung vom 08.11.2022 (öffentlicher Teil)
4. Genehmigung des Protokolls der Sitzung vom 06.12.2022 (öffentlicher Teil)
5. Mitteilungen
- 5.1. Ideenportal - Hüpfekästchen auf der Wendenstraße 22-20005
- 5.2. Ideenportal: Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit im Rüniger Weg 22-20242
- 5.3. Mobilitätsentwicklungsplan - Sachstand Strategische Hauptnetze 22-20048
- 5.3.1. 22-20048-01 Mobilitätsentwicklungsplan - Sachstand Strategische Hauptnetze
- 5.4. 2. Kompaktbericht zum Umsetzungsstand des Ziele- und Maßnahmenkatalogs "Radverkehr in Braunschweig" 22-20232
- 5.5. Abwasserentsorgungsvertrag; Finanzierung des Anlagevermögens 22-20224
6. Doppelhaushalt 2023/2024 / Investitionsprogramm 2022 - 2027 für den Teilhaushalt des Fachbereichs 66 Tiefbau und Verkehr und für die Sonderrechnungen Stadtentwässerung und Abfallwirtschaft des Referats 0660 23-20378
7. Einrichtung einer Bushaltestelle Wiesental 22-19612
8. Mobilitätsentwicklungsplan - Prüfauftrag Zukunftsszenarien 22-20226
- 8.1. Mobilitätsentwicklungsplan - Prüfauftrag Zukunftsszenarien 22-20226-01
9. Signalisierte Querung der Gliesmaroder Straße in Höhe Wilhelm-Bode-Straße 22-19308
10. 22-20275 Freigabe der Einbahnstraße Schöppenstedter Straße für den Radverkehr in Gegenrichtung
11. Anfragen
- 11.1. Brodweg - Zukünftige Verkehrsführungen Rad-, Fuß- und Kfz-Verkehr 23-20432
- 11.2. Sichere Querung der Hermann-Blenk-Straße ermöglichen 23-20462

Braunschweig, den 19. Januar 2023

Betreff:

Ideenportal - Hüpfekästchen auf der Wendenstraße

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

28.11.2022

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

24.01.2023

Status

Ö

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis) 26.01.2023

Ö

Sachverhalt:

Über die Ideenplattform im Beteiligungsportal "mitreden" wurde unten aufgeführte Idee für das Aufbringen von Hüpfekästchen auf der Wendenstraße eingebracht (<https://www.mitreden.braunschweig.de>):

„In der Braunschweiger Innenstadt gibt es leider nur wenige Spielmöglichkeiten für Kinder, daher hier ein Vorschlag, wie sich der städtische Raum kreativ für Kinder nutzen lässt. Himmel und Hölle ist ein Hüpfspiel, für das es zahlreiche landschaftliche Bezeichnungen gibt, beispielsweise Hopse (Berlin), Tempelhupfen (Tirol), Häuslhupfa (Oberbayern), Humpelchen (Hinterpommern), Hippelheisje (Saarbrücken), Reise zum Mond, Paradiesspiel, Hinkelkasten, Hickelkasten, Hüpf-, Huppe- oder Hüppekästchen, Hickelsches, Hickeln, Hasehoppeln, Hipferihoppedi, Hickerles, Hinkelpinke oder Hinkeln. Man findet dieses Spiel nahezu überall in einer Vielzahl von Varianten auf der Welt. Spieleforscher fanden heraus, dass Kinder in Burma auf einem ähnlichen Diagramm hüpfen wie Kinder in den USA.

Die Wendenstraße eignet sich ideal für eine lange Hüpfekästchenstrecke. Der Fuß- und Radweg sind räumlich voneinander getrennt, und eine Spielfläche für Kinder attraktiviert den Fußweg. Die Strecke ist rund 110 Meter lang, sodass man bei einer Fläche von 40x40 cm pro Quadrat eine Strecke von rund 250 Hüpfquadraten erhält.

Eine solche Hüpfstrecke hat nicht nur einen Vorteil, sondern gleich mehrere:

- a) Kinder können mit ihren Eltern an der Hüpfstrecke spielerisch und pädagogisch wertvoll zählen lernen.
- b) Ein kleiner Lichtblick für Kinder belebt die Gastronomie an der Wendenstraße und ist auch eine Bereicherung für den Besuch bei der Eisdiele.
- c) Aktuell nutzen leider viele Fußgänger den Radweg an der Wendenstraße, und einige Radfahrer den Fußweg. Verkehrlich wäre die Hüpfstrecke ein Blickfang und verdeutlicht den Unterschied zwischen Fuß- und Radweg.
- d) Direkt vor der Hüpfstrecke ist die Jugendherberge. Die internationalen Gäste der Jugendherberge werden den Nutzen einer solchen Spielstrecke schnell erkennen, zumal jeder Hüpfspiele aus seiner Heimat kennt, und vermutlich wird es schnell einige virale Fotos und Videos von Gästen der Stadt geben, welche die Hüpfstrecke auf dem Weg zur Innenstadt für sich nutzen.
- e) Bewegungsangebote für Kinder sind gerade in Zeiten smartphonitischer Adipositas grundsätzlich zu Begrüßen.

- f) Die Umsetzung der Idee ist günstig und lässt sich leicht mit stadtbezirklichen Mitteln realisieren.

Lieben Dank an alle Unterstützer dieser Idee!

Weitere Informationen zum „Himmel und Hölle“-Spiel findet man hier:

[https://de.wikipedia.org/wiki/Himmel_und_H%C3%B6lle_\(H%C3%BCpfspiel\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Himmel_und_H%C3%B6lle_(H%C3%BCpfspiel))

(Anmerkung: Die Idee stammt von einem bekannten Braunschweiger Künstler; da ich sie sehr charmant finde, habe ich sie für diese Plattform übernommen. Das Foto ist selbstverständlich nur ein Beispielbild, in der Realität würde ein solches Hüpfspiel viel schöner aussehen.)“

Verfahren zur Ideenplattform:

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

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

Prüfung und Bewertung:

Die Verwaltung hat die Idee zur Aufbringung von Hüpfekästchen auf dem Gehweg der Wendenstraße geprüft. Grundsätzlich ist die Verwaltung daran interessiert Spielmöglichkeiten für Kinder auch in der Innenstadt anzubieten, was jedoch aufgrund der dichten Bebauung oftmals schwer umzusetzen ist.

Die Verkehrssicherungspflicht für Gehwege obliegt dem Straßenbaulastträger. Dieser hat dafür Sorge zu tragen, dass es auf einem Gehweg nicht zu Unfällen kommt. Die Fußgänger dürfen auf dem Gehweg nicht durch spielende Kinder behindert werden. Durch die mit circa 1,80 m geringe Gehwegbreite wäre dies nicht vermeidbar. Teil des beschriebenen Spieles ist, der Versuch einen Stein in ein bestimmtes Feld zu werfen. Die in der Folge rumliegenden Steine stellen vor allem für mobilitätseingeschränkte Personen Gefahrenstellen dar.

Des Weiteren könnte das Aufbringen von Hüpfekästchen den Kindern vermitteln, dass sie die Fläche insgesamt als Spielfläche nutzen können und somit auch andere Spiele dort spielen dürfen (z. B. Ballspiele). Vor allem durch den anliegenden Parkplatz sieht die Verwaltung die Verkehrssicherheit für spielende Kinder nicht als gegeben an. Beispielsweise könnten spielende Kinder vor ein ausparkendes Auto springen.

Die vom Einbringer der Idee in Punkt c) beschriebene Problematik, dass zu Fußgehende den Radweg benutzen, würde durch das Aufbringen von Hüpfekästchen weiter verstärkt. Zu Fußgehende könnten sich durch die spielende Kinder zu stark beeinträchtigt fühlen und daher den Radweg benutzen.

Die Verwaltung sieht von der Markierung von Hüpfekästchen auf dem Gehweg an der Wendenstraße ab.

Leuer

Anlage/n:
keine

Betreff:

Ideenportal: Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit im Rüniger Weg

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

03.01.2023

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 211 Braunschweig-Süd (zur Kenntnis) 19.01.2023

Sitzungstermin

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis) 26.01.2023

Status

Ö

Ö

Sachverhalt:

Über die Ideenplattform im Beteiligungsportal „mitreden“ wurde die unten aufgeführte Idee eingebracht (<https://www.mitreden.braunschweig.de/dialoge/ideenplattform/einhaltung-der-hoechstgeschwindigkeit-im-rueninger-weg>):

„Da eine 30 Zone laut Aussage der Stadt nicht möglich ist im Rüniger Weg da keine erhöhte Gefahrenstufe besteht die wichtiger ist als der fließende Verkehr. (so eine Beurteilung der Polizei) ist mein Aufruf in dieser Idee, dass die Geschwindigkeit von 50 km/h im Rüniger Weg eingehalten wird. Damit die Vorteile die ich im letzten Aufruf genannt habe zumindest in geringem Maße erreicht werden können.
Danke für die Unterstützung.

Vorschlag ist ein mobiler oder permanenter Blitzer und eine Geschwindigkeitsmesstafel.“

Dieses Anliegen hat die erforderliche Mindestunterstützerzahl von 50 erreicht.

Verfahren zur Ideenplattform:

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

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

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

Der Rüniger Weg ist eine Straße von überbezirklicher Bedeutung. Der zuständige Fachausschuss für diese Idee ist der Ausschuss Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben.

Prüfung und Bewertung:

Nach den Richtlinien für die Überwachung des fließenden Straßenverkehrs durch Straßenverkehrsbehörden sind neben der vorrangig für die Verkehrsüberwachung zuständigen Polizei gemäß § 44 Abs.1 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) auch die Straßenverkehrsbehörden für die Verkehrsüberwachung zuständig.

Da eine lückenlose Verkehrsüberwachung nicht möglich ist, sind nach dieser Richtlinie Prioritäten zu setzen und Schwerpunkte zu bilden. Überwachungsmaßnahmen sind dort zu konzentrieren, wo sich häufig Unfälle ereignen (Unfallbrennpunkte) oder die Wahrscheinlichkeit besteht, dass sich Unfälle ereignen werden (Gefahrenpunkte). Letzteres sind beispielsweise sensible Einrichtungen im Sinne der StVO (Kitas, Schulen, Seniorenheime, etc.). Zudem dürfen Überwachungsmaßnahmen nur in Abstimmung mit der Polizei erfolgen.

Daher hat die Verwaltung die Polizei um eine aktuelle Einschätzung zur Unfalllage für den Rüniger Weg gebeten.

Die Polizei hat hierzu mitgeteilt, dass in Höhe der Einmündung Rüniger Weg/Siekgraben eine Unfallhäufungsstelle besteht, bei der jedoch die Geschwindigkeit nicht ursächlich ist. Im weiteren Verlauf ist der Rüniger Weg von der Verkehrsunfalllage her unauffällig.

Weiterhin lagen der Verwaltung Bürgerbeschwerden zu Geschwindigkeitsüberschreitungen in diesem Bereich vor. Daher wurde in der Zeit vom 08.02.2022 bis 15.02.2022 in Höhe der Einmündung Rüniger Weg/Sperberweg ein Geschwindigkeitsprofil mit Hilfe eines Seitenstrahlradargerätes erhoben.

Insgesamt wurden in diesem Zeitraum 31.731 Fahrzeuge vom Gerät erfasst. Die Verkehrsmengen waren in beiden Fahrtrichtungen annähernd gleich hoch. In Fahrtrichtung Berkenbuschbrücke hielten sich 95 % der erfassten Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer an die innerorts zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h; in Fahrtrichtung Siekgraben fuhren 88 % vorschriftsmäßig. Die festgestellten Geschwindigkeitsübertretungen lagen für beide Fahrtrichtungen meist bei bis zu 10 km/h. Daher bewertet die Verwaltung die Messergebnisse insgesamt als unproblematisch.

Eine Konzentration von Überwachungsmaßnahmen mit mobilen oder stationären Messanlagen im Tempo 50-Bereich des Rüniger Wegs ist daher aktuell nicht notwendig.

Einen temporären Einsatz einer Geschwindigkeitsmesstafel hat die Verwaltung dort eingeplant, die Installation wird voraussichtlich im 2. Quartal 2023 erfolgen.

Turnusmäßige mobile Geschwindigkeitskontrollen mit den Messfahrzeugen und mitunter auch mit der Semistation (sog. „Blitzanhänger“) erfolgen bereits durch die Verwaltung im Siekgraben und im Rüniger Weg jeweils im Tempo 30-Bereich wegen der dortigen sensiblen Einrichtungen. Die Kontrollen im Rüniger Weg konnten zuletzt wegen der Baumaßnahmen nicht durchgeführt werden. Die Verwaltung wird die Kontrollen an beiden Standorten auch künftig fortsetzen und die Überwachungsrythmen in Abhängigkeit von den jeweiligen Messergebnissen anpassen.

Erläuterung zur Drucksachenart „Mitteilung“

Die Überwachung des fließenden Verkehrs durch die Verwaltung erfolgt auf der Grundlage der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und im Rahmen des vom Rat der Stadt Braunschweig beschlossenen kommunalen Geschwindigkeitsüberwachungskonzeptes.

Da es sich bei der Ausführung der StVO um eine Aufgabe nach § 85 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 NKomVG handelt (sog. übertragener Wirkungskreis) ist hier kein politischer Beschluss möglich. Aus diesem Grund wird das Ergebnis als Mitteilung vorgelegt.

Leuer

Anlage/n:
keine

<i>Betreff:</i> Mobilitätsentwicklungsplan - Sachstand Strategische Hauptnetze
--

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	<i>Datum:</i> 05.12.2022
--	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis)	06.12.2022	Ö

Sachverhalt:

Mit Beschluss vom 18.06.2019 (DS 19-11030) wurde die Verwaltung mit der Erstellung des Mobilitätsentwicklungsplans Braunschweig 2035+ (MEP) beauftragt. Nach einer europaweiten Ausschreibung wurde zum 01.04.2020 das Planungsbüro Planersocietät in Zusammenarbeit mit urbanista und WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH (WVI) beauftragt.

Um Transparenz in den Prozessen des MEP zu gewähren, stellt die Verwaltung die aktuellen Arbeitsstände zu den strategischen Hauptnetzen vor. Die Konkretisierung der strategischen Hauptnetze erfolgt mit der Maßnahmendiskussion in 2023 und wird final mit dem Zielszenario vorgelegt.

Strategische Hauptnetze:

Im Rahmen der Erarbeitung des MEP wurden übergeordnete, strategische Hauptnetze für den Radverkehr, den Öffentlichen Personennahverkehr und den Motorisierten Individualverkehr erstellt. Das Ziel von strategischen Hauptnetzen ist es strategische Hauptachsen zu definieren, auf denen die Verkehre gebündelt und gelenkt werden. Dabei dienen die strategischen Hauptnetze nicht der grundsätzlichen Tür-zu-Tür-Erschließung (allgemeines Straßennetz), sondern der übergeordneten Erreichbarkeit und Durchlässigkeit im Stadtverkehr. Damit ermöglichen die Hauptachsen schnelle und möglichst direkte Verbindungen zwischen Quellen und Zielen. Der Durchgangsverkehr, der nicht der Erschließung dient, wird umgeleitet und Wohngebiete entlastet. Zugleich priorisiert das strategische Hauptnetz zukünftige verkehrliche Maßnahmen und ermöglicht die Festlegung beispielsweise von standardisierten Ausbaukriterien oder Rahmenbedingungen der Sanierung und Reinigung/Winterdienst.

Methodik:

Jedes der strategischen Hauptnetze priorisiert Routen nach dem Prinzip von Hauptverbindungs-, Hapterschließungs-, Hauptergänzungsnetz (Arbeitstitel), mit folgenden Zielen:

- Ein Hauptverbindungsnetz steht für prioritär stark nachgefragte Verbindungen in radialer und tangentialer Anordnung, bei welchen die Verbindungsfunktion deutlich überwiegt. Diese sollten besonders schnellen und zügigen Verkehrsfluss ermöglichen.
- Das Hapterschließungsnetz bindet Stadtteile mit weniger Einwohnern an. Es führt auf möglichst direkten Weg auf das Hautverbindungsnetz.
- Das Hauptergänzungsnetz bedient noch weniger nachgefragte Verbindungen und Lückenschlüsse.

Im ersten Schritt wurde ein Wunschliniennetz erarbeitet. Dieses basiert auf der Identifikation relevanter Quellen und Ziele im Stadtgebiet und dem Umland. So wurden Stadtteilzentren,

Arbeitsplatzschwerpunkte (wichtige Wirtschafts-/Verwaltungsstandorte), Bildungseinrichtungen, Bahnhöfe, Versorgungseinrichtungen, Kultur-, Sport- und Freizeiteinrichtungen als entsprechende Ziele aufgenommen. Die Rückmeldungen aus den öffentlichen Beteiligungen und Arbeitskreisen haben das Wunschliniennetz ergänzt. Mit der Bündelung der wesentlichen Quell-Zielbeziehungen wurde die Wegeachsen auf das bestehende Infrastrukturnetz umgelegt. In der Folge werden identifizierte Netzlücken im Rahmen von Infrastrukturmaßnahmen im weiteren Prozess aufgenommen.

Besonderheit des Radverkehrs:

Wege der Feldmarkinteressenschaften (FI-Wege) werden in der Planung nicht berücksichtigt, da es sich hierbei um nicht öffentliche Wege handelt. Des Weiteren werden bedeutende Freizeitwege aufgeführt, aber nicht als Verbindung im Sinne des strategischen Hauptnetzes betrachtet, obwohl sie auch als solche genutzt werden können. Das Velorouten-Netz (Ziel- und Maßnahmenkatalog Radverkehr) wird Teil des Hauptverbindungsnetzes.

Besonderheit ÖPNV:

Die Linienverläufe der Stadtbahn werden für die zukünftige Darstellung eines Liniennetzes durch das Stadtbahnausbaukonzept ergänzt. Um den Diskussionen nicht vorzugreifen, wird das Netz auf Basis des Grundsatzbeschlusses von 2017 (DS 17-03594) mit allen Varianten abgebildet. Neuere Beschlüsse zu Trassenverläufen werden berücksichtigt.

Ausblick:

Im nächsten Schritt wird der derzeitige Arbeitsstand der strategischen Hauptnetze unter anderem auf folgende Aspekte geprüft und angepasst:

- Regionales Verbindungsnetz
- Einheitliche Gestaltung (Darstellung)
- Einbindung von Verknüpfungspunkten z.B. P+R
- Anbindung aller Stadtteile an die strategischen Hauptnetze

Im Weiteren erfolgt eine Überlagerung der drei strategischen Hauptnetze, um die Konfliktpunkte zwischen den Verkehrsträgern zu identifizieren. Diesem Arbeitsschritt folgend, kann es zur Veränderung der Achsenverläufe kommen, um mehr Verkehrssicherheit und Komfort für die Verkehrsteilnehmenden zu gewährleisten.

Die Harmonisierung der Maßnahmen und der strategischen Hauptnetze erfolgt unter anderem im Rahmen der Verkehrsmodellierung (Verkehrsmodell). So wird das überlagerte strategische Hauptnetz auf seine Leistungsfähigkeit geprüft.

Mitte 2023 werden die überarbeiteten strategischen Hauptnetze erneut vorgelegt. Die Fertigstellung des beschlussfähigen MEP ist Ende 2023 geplant.

Leuer

Anlage/n:

Anlage 1 - Arbeitsstand: Strategisches Hauptnetz ÖV

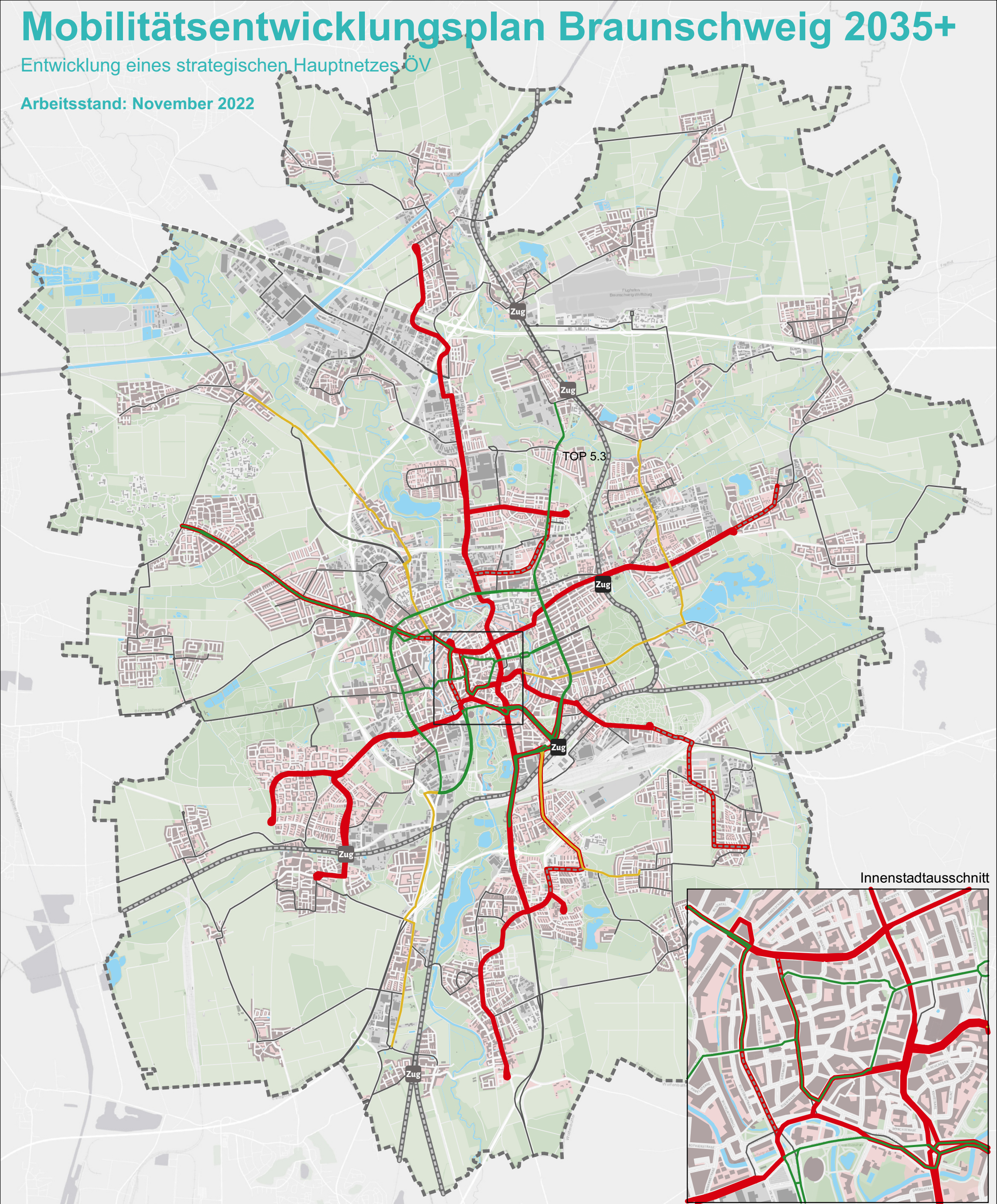
Anlage 2 - Arbeitsstand: Strategisches Hauptnetz Radverkehr

Anlage 3 - Arbeitsstand: Strategisches Hauptnetz MIV

Mobilitätsentwicklungsplan Braunschweig 2035+









Entwicklung eines strategischen Hauptnetzes ÖV

Arbeitsstand: November 2022



Innenstadtausschnitt

Hauptnetz ÖPNV

- | | | | |
|--|---|---|-----------------------------------|
|  | Stadtbahn |  | Netz des Schienenpersonenverkehrs |
|  | Stadtbahnausbaukonzept
(DS 17-03594) |  | SPNV Zugangsstellen |
|  | Hauptbusnetz |  | SPNV Zugangsstellen geplant |
|  | Hauptergänzungsnetz | | |
|  | weiteres Busnetz | | |

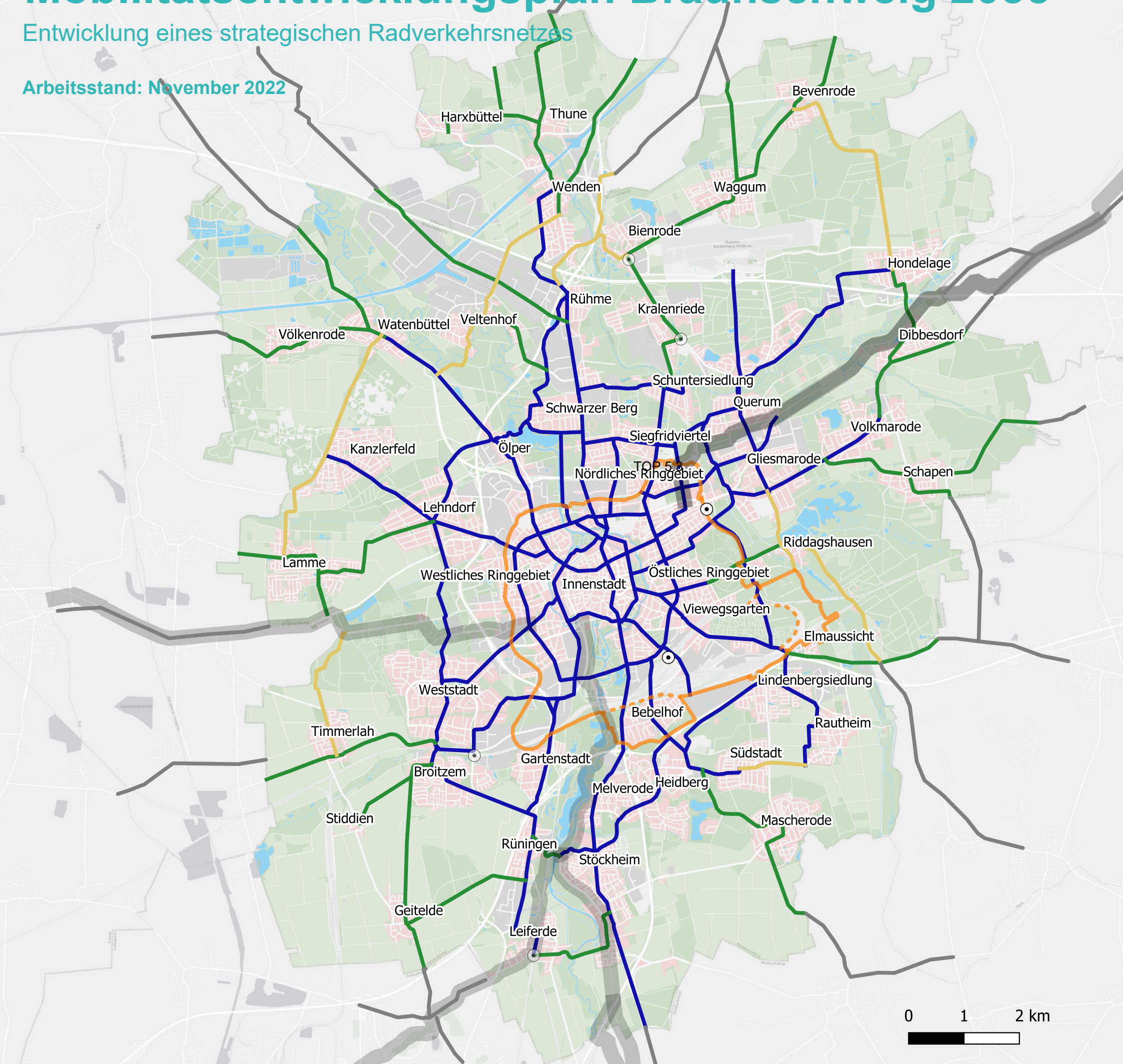
10 von 231 in Zusammenstellung

Quelle:
Geo-Daten: Braunschweig 2021
Druck: Juli 2022

Mobilitätsentwicklungsplan Braunschweig 2035+

Entwicklung eines strategischen Radverkehrsnetzes

Arbeitsstand: November 2022



strategisches Zielnetz*

- Hauptverbindungsnetz
- Haupterschließungsnetz
- Hauptergänzungsnetz

Planung Radschnellwegeverbindungen*

Hintergrundkarte

- Stadtgrenze
- Siedlungsfläche
- Industrie- und Gewerbefläche
- Gewässer
- Grünfläche
- landwirtschaftliche Fläche

Ringleis (nachrichtlich als Freizeitweg übernommen)

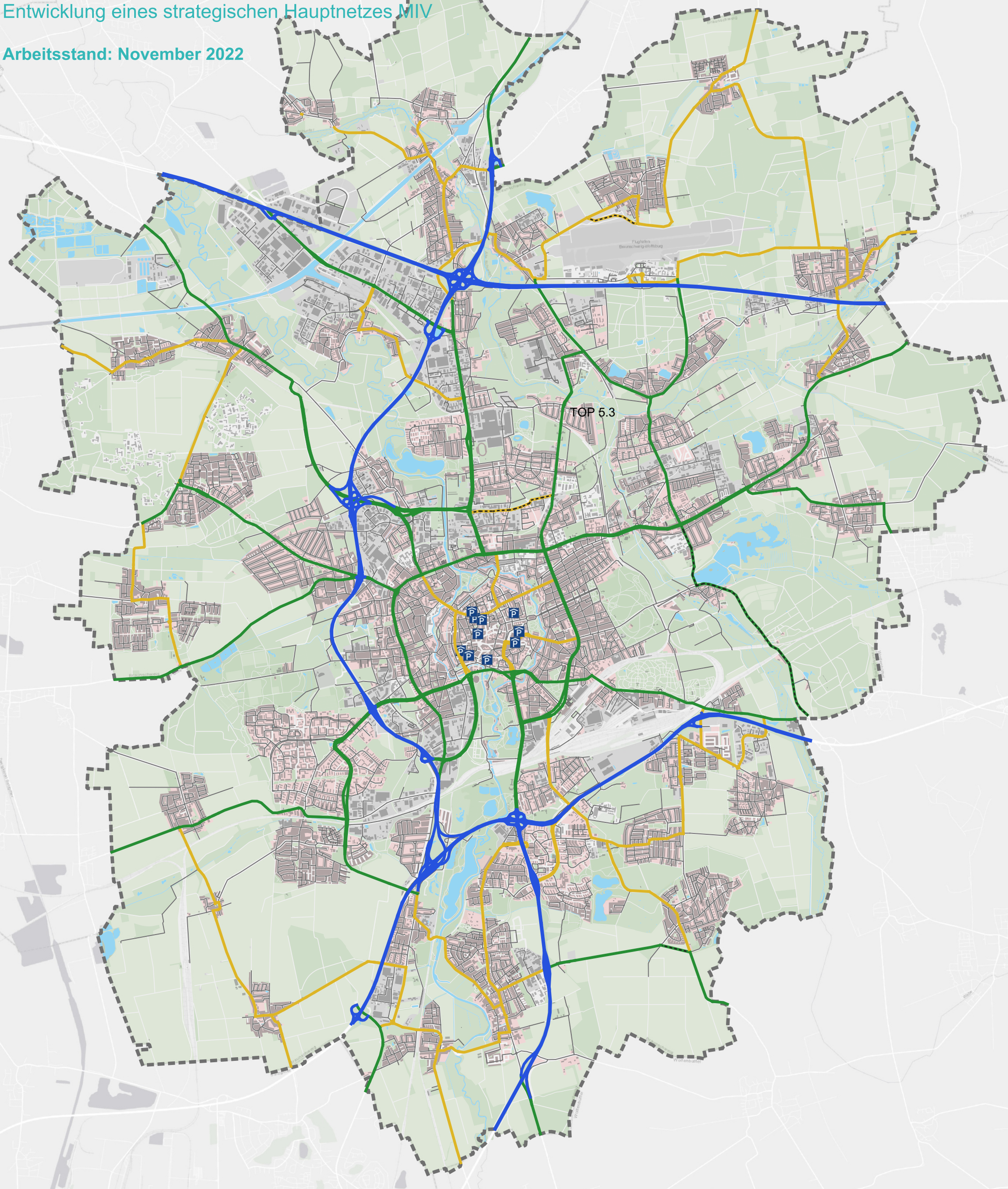
- geplante Führung Ringleis
- aktuelle Führung Ringleis

*Planungsstand: Braunschweig-Wolfenbüttel: Vorbereitung Vergabe und Förderbescheid; Braunschweig-Lehre-Wolfsburg: Vorbereitung Förderantrag

Mobilitätsentwicklungsplan Braunschweig 2035+

Entwicklung eines strategischen Hauptnetzes MIV

Arbeitsstand: November 2022



Hauptnetz Kfz-Verkehr

- Hauptverbindungsnetz
- Haupterschließungsnetz
- Hauptergänzungsnetz
- - - Haupterschließungsnetz geplant
- - - Hauptergänzungsnetz geplant
- Untergeordnetes Netz
- P Parkhaus Innenstadt

Quelle:
Geo-Daten: Braunschweig 2021
Druck: September 2022

<i>Betreff:</i> Mobilitätsentwicklungsplan - Sachstand Strategische Hauptnetze
--

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	<i>Datum:</i> 23.01.2023
--	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis)	26.01.2023	Ö

Sachverhalt:

Die Diskussionen über den Themenkomplex der strategischen Hauptnetze zeigen, dass weitere Informationen für eine fundierte Diskussion erforderlich sind. Daher hat die Verwaltung im Folgenden weitere Informationen zu dem Thema zusammengestellt.

Vorweg sei betont, dass die strategischen Hauptnetze (Drucksache 22-22048), einen ersten Arbeitsstand abbilden, der keine Gewähr auf Vollständigkeit erhebt. Die Bekanntmachung der Arbeitsstände wurde vollzogen, um mit der geforderten Transparenz die im Hintergrund stattfindenden Arbeiten am Mobilitätsentwicklungsplan (MEP) zu verdeutlichen. Um diese frühzeitige Einbindung zu ermöglichen, wurde auf die Einarbeitung von Rückmeldungen verzichtet. So weisen die Arbeitsstände ganz bewusst Konfliktpunkte auf.

Zudem stellt das strategische Hauptnetz zukünftige priorisierte Strecken dar. Die vorhandene und zum Teil begleitende Infrastruktur bleibt davon unberührt. So wird beispielsweise unabhängig vom strategischen Hauptnetz der Fahrradstadtplan auch zukünftig das gesamte Braunschweiger Radverkehrsnetz, sowie der Liniennetzplan den ÖPNV abbilden.

Die Rückmeldungen und Konflikte der strategischen Hauptnetze werden parallel zur Prüfung der MEP-Zukunftsszenarien und Maßnahmen stattfinden, da sich aus der Auswahl der Maßnahmen weitere Veränderungen ergeben könnten. Die finalen strategischen Hauptnetze, werden Teil des Mobilitätsentwicklungsplanes sein.

Erläuterung zum strategischen Hauptnetz:

Verkehrsmengen:

Die Verkehrsmengen sind bei den Zuordnungen im strategischen Hauptnetz nicht ausschließlich ausschlaggebend, ob ein Straßenzug dem Hauptverbindungs-, Haupterschließungs- oder Hauptergänzungsnetz zugeordnet werden. Die Überlegungen zur Netzeinteilung wurden auf den strategischen Verbindungen von Quellen und Zielen erstellt. Der Arbeitsstand bildet bisher Idealrouten ab.

Durch die Verteilung der Strecken im Hauptnetz kann zum Beispiel durch gewisse Ausbaustandards auf lange Sicht ein lenkender Effekt eintreten. Eine Verkehrsstärkenverschiebung kann derzeit nicht prognostiziert werden, dies hängt unter anderem von der Auswahl der Maßnahmen im Zielszenario ab.

Pendlerverflechtungen und regionale Anbindungen:

Der Arbeitsstand hat noch nicht alle regionalen Verflechtungen berücksichtigt. Dieses erfolgt in der anstehenden Überarbeitung. Die Erreichbarkeit Braunschweigs wird auch zukünftig mit Rad, ÖPNV und MIV sichergestellt. Zu beachten ist, dass regionale und überregionale Verbindungen oft außerhalb des Handlungsspielraumes der Stadtverwaltung liegen. Der Anschluss an Ziele im Umland ist ohne Lücken in den nachgefragten Hauptbeziehungen

geplant.

Wirkungskraft und Kriterien:

Detaillierte Kriterien, die an ein Hauptverbindungs-, Hapterschließungs- oder Hauptergänzungsnetz geknüpft sind, werden in einem zweiten Arbeitsschritt erarbeitet. So sind beispielsweise die maximalen Verkehrsmengen bzw. die Bedienungshäufigkeiten der Verbindungen noch nicht definiert, da auch diese unmittelbar mit der Erarbeitung der Szenarien zusammenhängen.

Berücksichtigung zukünftiger Planungen:

Zukünftige Planungen, deren Trassen noch nicht festgelegt sind, können nur ansatzweise mit aufgenommen werden. Dies gilt beispielsweise im ÖPNV für den Stadtbahnausbau oder beim Radverkehr für die Radschnellwegverbindungen. Neue Erkenntnisse werden in den strategischen Hauptnetzen aktualisiert.

Parallele Verbindungen zum Beispiel bei den Radschnellwegen können sinnvoll sein, wenn die Verläufe Stadtteile verbinden.

Detaillierungsgrad zum jetzigen Stand:

Die Umlegung der ermittelten Nachfragebeziehungen des strategischen Hauptnetzes erfolgt nicht straßenscharf. So kann es dazu kommen, dass Verbindungen über Straßen führen, die beispielsweise zum Ausbau nicht geeignet sind oder eine parallele Priorisierung für mehrere Verkehrsnetze nicht ermöglichen.

Durch die bereits beschriebene Überlagerung aller drei strategischen Hauptnetze wird es noch einmal zu Verschiebungen der Verläufe kommen. In diesem nächsten Schritt erfolgt die entsprechende grobe Abwägung. Eine Straßenschärfe wird erst in der Umsetzung erfolgen können, wenn die Straßenzüge im Detail betrachtet werden. Dieser Arbeitsschritt ist dem MEP nachgelagert (Umsetzung).

Beteiligung:

Der intensive Austausch mit Politik und Mobilitätsverbänden wird im MEP-Entwicklungsprozess weitergeführt, sobald die strategischen Hauptnetze überlagert und geprüft wurden. Dies geschieht zunächst unabhängig vom Zielszenario, welches erneuten Einfluss auf die Netzausweisung haben kann.

Leuer

Anlage/n:

keine

Betreff:

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

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

18.01.2023

Beratungsfolge

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis) 26.01.2023

Sitzungstermin

Status

Ö

Sachverhalt:

Der Rat hat am 14.07.2020 mit Drucksache 20-13342-02 die Umsetzung des Ziele- und Maßnahmenkatalogs „Radverkehr in Braunschweig“ und damit eine umfangreiche Förderung des Radverkehrs bis zum Jahr 2030 beschlossen.

Die Verwaltung berichtet halbjährlich jeweils zu den Stichtagen 31.03. und 30.09. in Form eines Kompaktberichtes zum aktuellen Bearbeitungsstand der Maßnahmen.

Der 2. Kompaktbericht mit dem Stichtag 30.09.2022 wird hiermit vorgelegt (siehe Anlage).

Leuer

Anlage/n:

2. Kompaktbericht Ziele- und Maßnahmenkatalog „Radverkehr in Braunschweig“ zum Stichtag 30.09.2022

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

Stand der Informationen/Stichtag: 30.09.2022
Betrachtungszeitraum: 01.04.2022 bis 30.09.2022

Lfd. Nr.	Maßnahme				Kenngröße	Fortschritt		Bearbeitungsstand
	Nummer	Bezeichnung	Teilmaßnahme	Beginn (geplant ab)		Zielwert	Umsetzungs- stand Stichtag [%]	
1	1	Markierung von Fahrradfurten	1 a) Furt	01/2021	Stück	Zielwert abhängig von Bestandsaufnahme der Furten		Eine stadtweite Bestandsaufnahme aller vorhanden sowie erforderlichen Furten, einschließlich solcher mit erhöhtem Gefährdungspotenzial, ist im Rahmen der Bearbeitung von Maßnahme 4 vorgesehen.
2			1 b) Furt mit Gefährdungspotenzial	01/2021	Stück	Zielwert abhängig von Bestandsaufnahme der Furten		Ungeachtet dessen wurde bereits ein erstes Umsetzungspaket von Furt- und Rotmarkierungen umgesetzt - siehe Drucksache (DS) 21-16736. Derzeit befindet sich ein zweites Umsetzungspaket in Bearbeitung. Dieses beinhaltet die Roteinfärbung von Furten/Radverkehrsanlagen, die als Unfallhaufungsstellen identifiziert worden sind. Die Umsetzung soll ab Frühjahr 2023 erfolgen.
3	2	Jährlicher Bericht der Unfallkommission zu Fahrradunfällen	. / .	01/2021	Stück (Unfallbericht)	10	20	Der 2. Bericht zu Verkehrsunfällen mit Radverkehrsbeteiligung ist im Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (AMTA) am 21.06.2022 vorgestellt worden. Die Jahresberichte der Unfallkommission sind auf der Internetseite der Stadt zu finden unter: https://www.braunschweig.de/leben/stadtplan_verkehr/radverkehr/uko-fahradunfaelle.php
4	3	Veloroutennetz planen und Radverkehrsnetz überarbeiten	. / .	01/2020	Stück (Radnetzplan)	1	50	Die Definition „Velorouten in Braunschweig“ wurde im Planungs- und Umweltausschuss am 30.06.2021 beschlossen (DS 21-15699). Unter anderem auf dieser Basis wird im Rahmen des Mobilitätsentwicklungsplans (MEP) das Hauptnetz für den Radverkehr für das Braunschweiger Stadtgebiet entwickelt. Das Velorouten-Netz ist dabei als Teil des Hauptverbindungsnetzes vorgesehen.
5	4	Qualitätsstandards von Radverkehrsanlagen	. / .	07/2022	Stück (Analysebericht)	1	10	Die systematische Befahrung und Analyse des Hauptradverkehrsnetzes, welche die Bearbeitung der Maßnahmen 1, 4 und 5 beinhaltet, wurde ausgeschrieben. Die Auftragsvergabe an ein externes Ingenieurbüro erfolgt noch in 2022. Der Bearbeitungsbeginn ist für das 1. Quartal 2023 vorgesehen.
6	4.1	Geschützte Radfahrstreifen (Protected bike lanes)	. / .	(09/2023) *	Stück (Analysebericht)	1	0	Die Maßnahme startet im September 2023 (gemeinsamer Ingenieurauftrag mit Maßnahme Z2).
7	5	Analyse zu bestehenden Hindernissen im Radverkehrsnetz	. / .	07/2022	Stück (Analysebericht)	1	10	Siehe Maßnahme 4.
8	6	Definition von einzuhaltenden Qualitätsstandards	. / .	07/2020	Die Definition liegt vor und wird bei Straßenplanungen geprüft/berücksichtigt.			
9	6.1	Standard für Fahrradstraßen	6.1 a) Standard	06/2022	Stück (Leitfaden)	1	50	Der Qualitätsstandard für Fahrradstraßen- und Fahrradzonen in Braunschweig wird erarbeitet und soll bis Ende 2022 vom AMTA beschlossen werden.
10			6.1 b) Umsetzung	(03/2023)	Kilometer [km]	15,7	0	Mit der Überprüfung der bestehenden Fahrradstraßen und der Fahrradzone (Gesamtlänge ca. 15,7 km) auf Basis des neuen Qualitätsstandards wird im März 2023 begonnen.
11			6.1 c) Prüfung	(03/2023)	Stück (Analysebericht)	1	0	Mit der Analyse bestehender Fahrradstraßen/-zonen hinsichtlich Vorrang für Fahrradstraßen und Durchfahrtsbeschränkungen für Kfz-Verkehr wird ab März 2023 begonnen.
12			6.1 d) Einrichtung	(03/2024)	Kilometer [km]	Zielwert abhängig von Analysebericht		Aus Basis des Analyseberichts starten im März 2024 die ersten planerischen Überlegungen zur Einrichtung von Vorrang und Durchfahrtsbeschränkungen.
13	7	Radverkehrsführungen in Knotenpunkten	. / .	07/2020	Die Festlegungen werden bei Straßenplanungen geprüft/berücksichtigt.			
14	8	Ausbauziel bis 2030	. / .	07/2020	Kilometer [km]	35	0,0	Der „Braunschweiger Standard“ wird bei allen Straßenplanungen geprüft/berücksichtigt. Abgeschlossene Baumaßnahmen fließen sukzessive in den Umsetzungsstand ein.
15	8.1	Pilotprojekt für Velorouten und Ausbau der Uferstraße	8.1 a) Veloroute	01/2021	Umsetzung Planung	1	30	Die Planung der ersten Veloroute (Umfeld Schlossplatz bis Schöppenstedter Turm; siehe DS 21-15700-01 bis -04) läuft. Eine Abstimmung mit den Mobilitätsverbänden (TÜV, DLR, DLR) im Rahmen des Beteiligungsformats „Austausch Radverkehr“ ist zeitnah vorgesehen.
16			8.1 b) Uferstraße	01/2021	Umsetzung Planung	1	20	Die Überplanung der Uferstraße läuft. Eine Abstimmung mit den Mobilitätsverbänden im Rahmen des Beteiligungsformats „Austausch Radverkehr“ ist zeitnah vorgesehen.
17	8.2	Lückenschluss beim Fahrradstraßennetz entlang des Wallrings	8.2 a) Konzept Lückenschluss	(09/2023) *	Stück (Konzept)	1	0	Die Ermittlung der Lücken im Fahrradstraßennetz entlang des Wallrings startet im September 2023.
18			8.2 b) Umsetzung Provisorium	(01/2025) *	Kilometer [km]	Zielwert abhängig vom Ergebnis des Konzeptes		Auf Basis des Konzeptes wird ab Januar 2025 im ersten Schritt ein provisorischer Lückenschluss umgesetzt.
19			8.2 c) Umsetzung Endzustand	(01/2026) *	Kilometer [km]	Zielwert abhängig vom Ergebnis des Konzeptes		Auf Basis des Konzeptes wird ab Januar 2026 sukzessive der endgültige Lückenschluss geplant und umgesetzt. Die Querungen Wallring/Am Wendentor und Wallring/Celler Straße werden derzeit geplant. Für die Verbindung Theaterwall-Am Theater-Ehrenbrechtstraße werden durch ein externes Ingenieurbüro Lösungsansätze erarbeitet und im 1. Quartal 2023 den politischen Gremien vorgestellt.
20	9	Mehr Fahrradabstellanlagen an Bushaltestellen und städtischen Einrichtungen	9 a) Konzept/ Bedarfsermittlung Haltestellen	(06/2023)	Stück (Konzept)	1	0	Die Maßnahme startet im Juni 2023. Inhalt des Konzeptes ist die Bedarfsermittlung von zusätzlichen Fahrradabstellanlagen, einschließlich wettergeschützter Anlagen, an Bus- und Stadtbahnhaltestellen.
21			9 b) Umsetzung Haltestellen	(08/2024)	Stück (Fahradabstellplatz Haltestelle)	Zielwert abhängig vom Ergebnis des Konzeptes		Auf Basis der Bedarfsermittlung werden Bus- und Stadtbahnhaltestellen ab August 2024 sukzessive mit zusätzlichen Fahrradabstellmöglichkeiten ausgestattet. Unabhängig von der ausstehenden Bedarfsermittlung wurden seit dem Ratsbeschluss insgesamt bereits 287 neue Fahrradabstellplätze (davon 72 mit Überdachung) an Haltestellen geschaffen. Im o. g. Betrachtungszeitraum wurden 54 neue Abstellmöglichkeiten installiert (davon 0 mit Überdachung).
22			9 c) Konzept/ Bedarfsermittlung städtische Einrichtungen	(06/2023)	Stück (Konzept)	1	0	Die Maßnahme startet im Juni 2023. Inhalt des Konzeptes ist die Bedarfsermittlung von zusätzlichen Fahrradabstellanlagen, einschließlich wettergeschützter Anlagen, an städtischen Einrichtungen.
23			9 d) Umsetzung städtische Einrichtungen	(08/2024)	Stück (Fahradabstellplatz städtische Einrichtung)	Zielwert abhängig vom Ergebnis des Konzeptes		Auf Basis der Bedarfsermittlung werden städtische Einrichtungen ab August 2024 sukzessive mit zusätzlichen Fahrradabstellmöglichkeiten ausgestattet. Unabhängig von der ausstehenden Bedarfsermittlung wurden seit dem Ratsbeschluss insgesamt bereits 410 neue Fahrradabstellplätze (davon 0 mit Überdachung) an städtischen Einrichtungen geschaffen. Im o. g. Betrachtungszeitraum wurden 353 neue Abstellmöglichkeiten installiert (davon 0 mit Überdachung).
24	10	Mehr Fahrradabstellanlagen in Wohngebieten	. / .	07/2020	Stück (Fahradabstellplatz)	2030	21,6	Mit dem Leitsatz "2030 bis 2030" sollen insgesamt 2030 zusätzliche Fahrradabstellplätze bis Ende 2030 in Wohngebieten geschaffen werden. Seit dem Ratsbeschluss wurden insgesamt bereits 486 neue Fahrradabstellplätze (davon 0 mit Überdachung) geschaffen. Im o. g. Betrachtungszeitraum wurden 132 neue Abstellmöglichkeiten installiert (davon 0 mit Überdachung). Zudem sind 22 Abstellplätze im Nehrkornweg (Riddagshausen) und 12 Plätze im Bereich Westbahnhof/Pipenweg (Kulturzentrum) errichtet worden. ***
25	11	Verbesserungen bei Radwegereinigung und Winterdienst	. / .	06/2021	Stück (Konzept)	1	70	Radwegereinigung: Die Inhalte der Maßnahme werden für innerörtliche Abschnitte bereits umgesetzt, sodass dieser Maßnahmenteil abgeschlossen ist. Für Außerortsbereiche ist eine Bestandsaufnahme der vorhandenen Abschnitte als Grundlage für die weiteren Arbeitsschritte erfolgt. Winterdienst: Der Radwegwinterdienst wurde bereits 2011 mit der "Zweiten Klarstellungs- und Vierten Ergänzungsvereinbarung zum Leistungsvertrag I" zwischen der Stadt Braunschweig und der Alba Braunschweig von 16 Radwegkilometern in der Priorität 1 auf insgesamt ca. 35 Radwegkilometer erweitert. Zusätzlich wurden ca. 37 km Radwege der Prioritäten 2 und 3 einer neu geschaffenen Priorität 1 b zugeordnet. Seit dem Winter 2021/2022 wurde dieser Winterdienst von 72 Radwegkilometern auf ca. 120 km Radwegkilometer erweitert. Mit einem Gesamtkonzept gemäß dem zugrundeliegenden Ratsbeschluss kann frühestens begonnen werden, wenn das zukünftige, strategische Hauptnetz für den Radverkehr im Rahmen des Mobilitätsentwicklungsplans festgelegt und politisch verabschiedet worden ist.
26	12	Qualitätsoffensive für Radwege	. / .	07/2021	Hierbei handelt es sich um einen kontinuierlichen Prozess im Rahmen des laufenden Betriebs. Wichtige Bausteine und Abläufe zur Qualitätssicherung und -erhöhung der Infrastruktur sind angestoßen worden. Hierzu zählen bspw. die Festlegung von planerischen Standards, die digitale Zustandserfassung des Radwegnetzes und die Behandlung von wiederkehrenden Problemstellungen und Grundsatzfragen.			
27	13	Fahrradverkehr an Baustellen verbessern	. / .	07/2020	Die formulierten Ziele werden bereits regelhaft geprüft und nach Möglichkeit berücksichtigt. Zukünftig werden die Prüfungen und das Durchsetzen der Vorgaben intensiviert.			
28	14	Anforderungssampeln für Radverkehr nach Möglichkeit abschaffen	14 a) Prüfung	(07/2023) **	Stück (Prüfbericht)	1	0	Die Maßnahme startet im Juli 2023.
29			14 b) Umsetzung	(07/2024) **	Stück (LSA/Knoten)	Zielwert abhängig von Ergebnissen Prüfbericht		Auf Basis des Prüfberichts werden die bestehenden Signalanlagen ab Juli 2024 angepasst. Ungeachtet dessen wurden im Betrachtungszeitraum bereits folgende Signalanlagen verändert: - Lichtsignalanlage (LSA) Hildesheimer Str./Ringels: Test von Detektoren zur Erkennung der Radfahrenden aus beiden Richtungen. Es erfolgt eine automatisierte Erfassung der Radfahrenden ca. 100 m vor der LSA mit Signalanforderung, sodass das Betätigen des Tasters entfällt. Sollte die Testphase erfolgreich verlaufen, wird die Installation dauerhaft bleiben.
30	15	Optimierung der Ampelschaltungen verkehrsträgerübergreifend	. / .	(01/2024) **	Stück (Anlagen)	35	0	Die Maßnahme startet im Januar 2024. Der erste Schritt ist ein Konzept zum Verkehrsdatenmanagement. Ab Januar 2024 werden dann jährlich fünf Signalanlagen (Kreuzungen, Einmündungen, freistehend) optimiert. Ungeachtet dessen wurden im Betrachtungszeitraum bereits Optimierungen an folgenden Signalanlagen durchgeführt: - LSA Berliner Str./Petzvalstr.: Installation von Radsignalen an allen Furten, sodass das Queren in einem Zug, ohne Halt auf der Mittelinsel möglich ist. - LSA Celler Str./Freiestr.: Die Kombischeiben wurden durch separate Radsignale ersetzt. - LSA Hansestr./Gifhorn Str.: Die Grünzeiten der Fuß-/Radsignale der westlichen und nördlichen Furten wurden so angepasst, dass Radfahrende in Fahrtrichtung stadtauswärts die Grünphase zur Überquerung der Gifhorn Str. (nördl. Furt) nach links in Richtung Hansestr. noch erreichen können ohne auf die nächste Phase warten zu müssen.
31	15.1	Unnötige Ampeln vermeiden	. / .	07/2020	Die Maßnahmeninhalte werden im Rahmen der laufenden Straßenplanungen geprüft/berücksichtigt.			
32	16	Verstärktes Engagement für Verkehrssicherheit im Radverkehr	16 a) Verbände	01/2022	Verausgabte €	72.000 *	0	Die Maßnahme läuft seit Beginn des Jahres 2022.
33			16 b) Stadt	01/2022	Verausgabte €	108.000 *	0	Für die Förderung von Kampagnen der Mobilitätsverbände stehen jährlich 8.000 € zur Verfügung, für die städtische Öffentlichkeitsarbeit 12.000 €. Im Jahr 2023 soll erstmalig eine eigene, städtische Kampagne geplant und umgesetzt werden. Für die Nutzung der Fördergelder für Mobilitätsverbände wird eine Förderrichtlinie aufgestellt und den politischen Gremien voraussichtlich in der ersten Jahreshälfte 2023 zur Beschlussfassung vorgelegt. Nach Verabschiedung können Kampagnen gefördert werden.
34	16.1	Verbesserte Überwachung im Straßenverkehr	. / .	01/2022	Stück (Konzept)	1	50	Die beschlossenen Stellen und Sachkosten sind gemäß DS 21-16472 im städtischen Haushalt 2022 berücksichtigt. Nach der Rechtskraft des Haushalts 2022 wurden die ersten beiden Stellen ausgeschrieben.
35	17	Werbung für mehr Radverkehr	. / .	01/2021	Stück (Kampagne)	10	20	Im Frühjahr 2022 war Braunschweig Gastgeberstadt für die Cargobike-Roadshow, die ein händler- und herstellernerutrales Testangebot für E-Lastenfahräder angeboten hat. Im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche wurden zudem insgesamt vier Aktionen durchgeführt.
36	18	Bürgerbeteiligung	. / .	07/2020	Bei Themen von stadtwweiter Relevanz in Bezug auf den Radverkehr wird seitens der Verwaltung eine Bürgerbeteiligung geplant.			
37	19	Ausschöpfung von Fördermitteln	. / .	07/2020	Die Ausschöpfung von Fördermitteln wird laufend geprüft. Zukünftig werden die Prüfungen mit dem Fokus auf Radverkehr weiter intensiviert.			
38	Z1	Automatische Radverkehrszählung	Z1 a) Display	01/2021	Stück	3	0	Die Installation von drei der fünf beschafften, automatischen Zählanlagen ohne Display ist abgeschlossen.
39			Z1 b) verdeckt, fest		Stück	3	0	Der Einbau der restlichen Anlagen sowie der Zählstelle mit Display verschiebt sich aufgrund von Lieferproblemen und Personalengpässen auf das 1.Quartal 2023.
40			Z1 c) verdeckt, mobil		Stück	3	0	Die Zählraten werden im Anschluss auf der städtischen Internetpräsenz öffentlich einsehbar sein. Die Ausschreibung weiterer Geräte soll nach abgeschlossener Installation aller sechs Anlagen und einer Testphase im Jahr 2023 erfolgen.
41	Z2	Konzepterstellung zur Umgestaltung von Innenstadtstraßen	Z2 a)	09/2022	Stück (Quartierskonzept)	1	10	Im Rahmen des integrierten Stadtentwicklungskonzepts (ISEK) wird das Magniviertel in einer integrierten Planung untersucht. Die Basis stellt das zu entwickelnde Erschließungs- und Verkehrskonzept dar. Das Projekt ist im September 2022 mit einer Öffentlichkeitsbeteiligung vor Ort gestartet.
42			Z2 b)	(09/2023) *	Stück (Straßenzug)	7	0	Mit der Bearbeitung der Maßnahme wird im September 2023 begonnen (gemeinsamer Ingenieurauftrag mit Maßnahme 4.1).
43	Z3	Beleuchtung von Radwegen	Z3	(01/2024) **	Stück (Analysebericht)	1	0	Die Maßnahme startet im Januar 2024. Der Analysebericht umfasst die Identifizierung von Beleuchtungslücken und ein Programm zur Beseitigung.
44	Z4	Lastenrad-Förderung	Z4	01/2020	Verausgabte €	370.000 *	9,1%	Im Betrachtungszeitraum wurden 7.936,06 € Fördermittel ausgezahlt. Seit Beginn der Förderung sind insgesamt 33.512,82 € ausgezahlt worden.

Erläuterungen
* Beginn/Zielwert vorbehaltlich der künftigen Haushaltsplanungen und verfügbaren Mittel
** Vorbehaltlich des Zeitpunktes der vorgesehenen Stellenbesetzung
*** Standorte, die nicht eindeutig einem Wohngebiet zugeordnet werden können, werden separat aufgeführt und nicht in die Statistik/den Umsetzungsstand gezählt.
Hierzu zählen beispielsweise die Fußgängerzone in der Innenstadt, der Bereich zwischen Bohlweg, Am Schloßgarten, Herzogin-Anna-Amalia-Platz, Georg-Eckert-Straße ("Umfeld Schloss"), Gewerbegebiete, Grünanlagen u. ä.

Betreff:

Abwasserentsorgungsvertrag; Finanzierung des Anlagevermögens

Organisationseinheit:

Dezernat III
0660 Referat Stadtentwässerung und Abfallwirtschaft

Datum:

17.01.2023

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis)	26.01.2023	Ö
Ausschuss für Finanzen, Personal und Digitalisierung (zur Kenntnis)	02.02.2023	Ö
Verwaltungsausschuss (zur Kenntnis)	07.02.2023	N
Rat der Stadt Braunschweig (zur Kenntnis)	14.02.2023	Ö

Sachverhalt:

1. Sachverhaltsdarstellung

Die Stadtentwässerung Braunschweig GmbH (SE|BS) führt im Rahmen des 2005 abgeschlossenen Abwasserentsorgungsvertrages (AEV) unter anderem die Investitionen für das Kanalnetz für die Stadt durch. Mit der im Jahr 2020 beschlossenen Ergänzungs- und Klarstellungsvereinbarung zum AEV wurde vereinbart, das vertraglich festgelegte Planbudget für die Investitionen in das Kanalnetz anzuheben. Dies war erforderlich, um trotz der unvorhergesehen stark gestiegenen Baupreise die vertraglichen Ziele erreichen zu können (s. Vorlage 20-13613). Folge dessen ist, dass am Vertragsende (2035) ein höherer Finanzierungsbedarf besteht, um das von der SE|BS errichtete Anlagevermögen zu übernehmen, woraus ein höheres Finanzierungsrisiko abgeleitet wurde. Zudem ergab sich unter Berücksichtigung der zum Zeitpunkt der Vertragsanpassung bestehenden Niedrigzinsphase ein hohes Zinsänderungsrisiko, da die Zinsbindungen aller Finanzierungen aufgrund der vertraglichen Gegebenheiten gleichzeitig zum Vertragsende auslaufen.

Vor diesem Hintergrund bestand zum Zeitpunkt des Abschlusses der Ergänzungs- und Klarstellungsvereinbarung das Ziel, das Risiko der Kreditaufnahme zum Vertragsende zu reduzieren und gleichzeitig die zum damaligen Zeitpunkt günstigen Zinsen über das Vertragsende hinaus zu sichern. Dazu war angedacht, die über das bisherige Planbudget hinausgehenden zusätzlichen Investitionen und die Besonderen Investitionen zukünftig in der Sonderrechnung Stadtentwässerung zu bilanzieren und durch diese zu finanzieren.

Die Verwaltung hat nunmehr wie angekündigt die fachliche und rechtliche Umsetzbarkeit sowie die Wirtschaftlichkeit der Übernahme des Anlagevermögens unter Einbindung eines Fachgutachters überprüft. Dabei sind die aktuelle Zinsentwicklung sowie die inflationsbedingten Baupreissteigerungen berücksichtigt worden.

2. Wirtschaftliche Betrachtung

Eine wirtschaftliche Betrachtung hat gezeigt, dass die Zinsentwicklung maßgebliches Kriterium für die finanzielle Bewertung der Umsetzung ist. Dabei ist ein finanzieller Vorteil durch die Übernahme von Teilen des Anlagevermögens nicht in jedem Falle garantiert. Vielmehr kann es auch zu finanziellen Nachteilen kommen. Insoweit würde ein im Vergleich zur verbleibenden Vertragslaufzeit verhältnismäßig hoher Zinssatz am Vertragsende zu einer Vorteilhaftigkeit der Übernahme von Teilen des Anlagevermögens und ein verhältnismäßig niedriger Zinssatz am Vertragsende zu einer Nachteilhaftigkeit führen.

Die Zinsentwicklung bis zum Vertragsende kann jedoch nicht verlässlich vorausgesagt werden. Die fehlende Verlässlichkeit von Zinsprognosen hat sich gerade bei der dynamischen Entwicklung in den letzten Monaten besonders deutlich gezeigt. Die Kreditzinsen für langfristige Finanzierungen sind innerhalb eines kurzen Zeitraums von rd. 0,5 % Ende 2021 auf rd. 3,5 % Ende 2022 gestiegen.

Aufgrund der deutlich gestiegenen Zinsen ist das ursprünglich verfolgte Ziel einer langfristigen Sicherung des Niedrigzinssatzes der letzten Jahre derzeit nicht erreichbar. Demgegenüber ist die Wahrscheinlichkeit gestiegen, dass sich am Vertragsende ein verhältnismäßig niedriger Zinssatz einstellt und sich damit eine Nachteilhaftigkeit ergibt.

Die Übernahme des Anlagevermögens hätte darüber hinaus Auswirkungen auf die im Zusammenhang mit der Forfaitierung entstehende Gewerbesteuer und die daraus resultierenden Entgeltzahlungen. Diese sind jedoch im Verhältnis zu den Auswirkungen der Zinsentwicklung unwesentlich. Der daraus resultierende Vorteil für den Gebührenzahler würde zudem durch einen erhöhten Abstimmungsbedarf mit der SE|BS und dem damit einhergehenden Personalmehrbedarf voraussichtlich aufgezehrt werden. Für den Kernhaushalt ergäbe sich zudem ein Nachteil aufgrund geringerer Gewerbesteuerzahlungen.

Neben dem Zinsänderungsrisiko ist ein besonderes Risiko der Kreditaufnahme am Vertragsende angesichts der Tatsache, dass die Aufwendungen über Gebühren refinanziert werden, derzeit nicht erkennbar.

3. Vergaberechtliche Betrachtung

Die fachgutachterliche Untersuchung hat gezeigt, dass die Übernahme und Finanzierung der über das bisherige Planbudget hinausgehenden und der Besonderen Investitionen zwar möglich ist, aber wegen des Umfangs des Investitionsvolumens und der Nähe zur vertraglichen Regeldurchführung mit deutlichen vergaberechtlichen Risiken verbunden wäre. Aufgrund der Anknüpfung an das erhöhte Planbudget im Rahmen der Ergänzungs- und Klarstellungsvereinbarung ist zudem von einer Kumulation der Vergaberisiken auszugehen.

Die Risiken ließen sich zwar durch eine Reduzierung des Umfangs der Übernahme auf die Besonderen Investitionen oder nur auf einzelne ausgewählte Sonderprojekte reduzieren. Durch die Reduzierung des Umfangs würden sich indes auch die wirtschaftlichen Effekte selbst reduzieren und der kostendämpfende Effekt bei einer Zinsentwicklung mit tendenziell steigenden Zinsen am Vertragsende wäre insbesondere bei der vergaberechtlich risikoärmsten Übernahme einzelner Sonderprojekte gering. Das gegenteilige Risiko, dass bei einer Zinsentwicklung mit tendenziell sinkenden Zinsen am Vertragsende die Übernahme der Sonderprojekte wirtschaftlich nachteilig ist, bliebe jedoch bestehen.

4. Fachliche Einschätzung

Aus fachlicher Sicht ist die Umsetzbarkeit der Übernahme des Anlagevermögens grundsätzlich gegeben. Bei entsprechender vertraglicher Ausgestaltung sind durch die Übernahme und Finanzierung von Teilen des Anlagevermögens keine Nachteile im Hinblick auf die Art und Weise der Umsetzung der Baumaßnahmen durch die SE|BS zu erwarten.

Jedoch ist zu berücksichtigen, dass bei einer Umsetzung des Vorhabens Bearbeitungsstrukturen in den betroffenen Bereichen der Stadt geändert und teilweise neu aufgebaut werden müssten. Aufgrund der dann bestehenden doppelten Finanzierungsstruktur wäre zusätzliches Personal im Umfang von voraussichtlich mindestens zwei Vollzeitstellen für die Abwicklung im Prüfungs-, Finanzierungs- und Begleitprozess (Gremienbeteiligung, etc.) sowie für die Abstimmung mit der SE|BS erforderlich.

5. Ergebnis

Die Verwaltung verfolgt das ursprüngliche Ziel der Änderung des Abwasserentsorgungsvertrages zur Übernahme und Finanzierung von Teilen des Anlagevermögens nicht weiter. Es verbleibt damit wie bisher bei der Finanzierung des neu

errichteten Anlagevermögens über die SE|BS. Eine Untersuchung möglicher Alternativen zur Verringerung des potentiellen Zinsrisikos ist aufgrund des aktuellen Zinsumfeldes nicht zweckmäßig.

Für die Entscheidung der Verwaltung sind folgende Gesichtspunkte maßgeblich:

- Die Wirtschaftlichkeit und damit Vorteilhaftigkeit der Übernahme ist nicht belegt und im Wesentlichen von der Zinsentwicklung abhängig. Bei tendenziell sinkenden Zinsen am Vertragsende ist die Übernahme voraussichtlich finanziell nachteilig.
- Wie die Entwicklungen im Jahr 2022 zeigen, ist eine Zinsentwicklung nicht verlässlich vorhersehbar.
- Das ursprüngliche Ziel der Sicherung des Niedrigzinssatzes ist aktuell nicht erreichbar.
- Sofern das Zinsänderungsrisiko bei der wirtschaftlichen Betrachtung ausgeklammert wird, ist die Übernahme von Teilen des Anlagevermögens infolge der Verschiebungen bei der Gewerbesteuer und der steigenden Personalaufwendungen voraussichtlich gesamtstädtisch gesehen finanziell nachteilig.
- Es verbleiben teilweise deutliche vergaberechtliche Risiken im Rahmen der notwendigen Vertragsänderung, ohne das die Vorteilhaftigkeit des Vorgehens belegt ist.

Die Haushaltsplanung 2023/2024, welche die angedachte Übernahme von Teilen des Anlagevermögens bisher berücksichtigt hat, wird entsprechend angepasst. Eine Auswirkung auf die bereits beschlossene Gebührenkalkulation 2023 ergibt sich dadurch nicht, da die dort berücksichtigten kalkulatorischen Abschreibungen und Zinsen für das zu übernehmende Anlagevermögen durch die an die SE|BS zu zahlenden Kapitalkostenentgelte ersetzt werden.

Leuer

Anlage/n:
keine

Betreff:

Doppelhaushalt 2023/2024 / Investitionsprogramm 2022 - 2027 für den Teilhaushalt des Fachbereichs 66 Tiefbau und Verkehr und für die Sonderrechnungen Stadtentwässerung und Abfallwirtschaft des Referats 0660

Organisationseinheit:
Dezernat III
0600 Baureferat

Datum:
19.01.2023

Beratungsfolge

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben
(Entscheidung)

Sitzungstermin

26.01.2023

Status

Ö

Beschluss:

"1. Der Haushaltsplan 2023/2024 wird dem Verwaltungsausschuss und dem Rat unter Berücksichtigung der in den Zuständigkeitsbereich des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben fallenden Beschlüsse zu

- den Anträgen der Fraktionen und Stadtbezirksräte zum Ergebnishaushalt (Anlage 1)
- den Anträgen der Fraktionen und Stadtbezirksräte zum Finanzhaushalt (inkl. IP) 2022 - 2027 (Anlage 2)
- den finanzunwirksamen Anträgen der Fraktionen und Stadtbezirksräte (Anlage 3)
- den Ansatzveränderungen des Finanzhaushalts (inkl. IP) 2022-2027 (Anlage 4)
- Stellenplananträgen (Anlage 5)

zur Annahme empfohlen.

Die Anlagen sind Bestandteil dieses Beschlusses.

2. Der Haushaltsplan 2023/2024 für die Sonderrechnung Stadtentwässerung und für die Sonderrechnung Abfallwirtschaft wird dem Verwaltungsausschuss und dem Rat unter Berücksichtigung der in den Zuständigkeitsbereich des Ausschusses für Tiefbau, Mobilität und Auftragsvergaben fallenden Beschlüsse zur Annahme empfohlen."

Sachverhalt:

Fachausschussunterlagen

Die Entwürfe zum Haushaltsplan 2023/2024 / Investitionsprogramm 2022 - 2027 sind dem Rat vorgelegt worden. Die abschließende Beratung soll in der Sitzung des Rates am 21.03.2022 erfolgen. Zur Vorbereitung dieser Sitzung sind die Anträge der Fraktionen und Stadtbezirksräte zum Haushalt in den Fachausschüssen zu behandeln.

Die in den Zuständigkeitsbereich des Ausschusses für Tiefbau, Mobilität und Auftragsvergaben fallenden Anträge und Vorschläge sowie Anfragen zum Haushalt sind in den anliegenden Listen zusammengestellt bzw. als Anlagen beigelegt und werden hiermit zur Beratung vorgelegt.

Produktergebnisse

Die Anträge der Fraktionen/Stadtbezirksräte sowie die Ansatzveränderungen der Verwaltung haben Änderungen der Produkterträge und -aufwendungen zur Folge. Aus technischen Gründen sind die Auswirkungen erst nach der Beschlussfassung durch den Rat ermittelbar. Die Darstellung der endgültigen Produkt-Planbeträge erfolgt daher mit der Endausfertigung des Doppelhaushaltsplans 2023/2024.

Haushaltsreste

Zum Jahresabschluss 2021 sind für den Fachbereich 66 Haushaltsreste nach derzeitigem Stand in Höhe von 23.291.636,91 € in das Haushaltsjahr 2022 übertragen worden. Bis Ende 2027 ist geplant, diese Haushaltsreste bis auf einen Stand von 13,9 Mio. € abzubauen.

Leuer

Anlage/n:

Anlage 1 - Anträgen der Fraktionen und Stadtbezirksräte zum Ergebnishaushalt

Anlage 2 - Anträgen der Fraktionen und Stadtbezirksräte zum Finanzhaushalt (inkl. IP) 2022 - 2027

Anlage 3 - Finanzunwirksamen Anträgen der Fraktionen und Stadtbezirksräte

Anlage 4 - Ansatzveränderungen des Finanzhaushalts (inkl. IP) 2022-2027

Anlage 5 - Stellenplananträge

Anlage 6 - Geplanter Haushaltresteabbau

Anlage 1

Anträge der Fraktionen und der Stadtbezirksräte
zum Ergebnishaushalt

Anlage 1 - Haushaltslesung 2023/2024 - Ergebnishaushalt - Anträge der Fraktionen und der Stadtbezirksräte

lfd. Nr.	Teilhaushalt			Sachkonto Art des Ertrages/Aufwands	Antragsteller Ausschuss	Veränderungen in €										Dauer	Anmerkungen
	Nr.	Produkt-Nr.	Produktbezeichnung			2023		2024		2025		2026		2027			
						Erträge	Aufwendungen	Erträge	Aufwendungen	Erträge	Aufwendungen	Erträge	Aufwendungen	Erträge			

--

Teilhaushalt Fachbereich 66 - Tiefbau und Verkehr																	
1	142				Bündnis 90/Die Grünen	Radverkehr: Schaffung von 4,25 Stellen im FB 66 Im Fachbereich 66 Tiefbau und Verkehr sollen für die Umsetzung der Maßnahmen aus dem Ziele- und Maßnahmenkatalog "Radverkehr in Braunschweig" 4,25 Stellen aus der Stellenreserve entnommen und möglichst schnell ausgeschrieben werden. Ziel ist eine Besetzung der Stellen möglichst früh im Jahr 2023, idealerweise noch vor Ablauf des 2. Quartals. Sollte sich zum Ende dieser Frist abzeichnen, dass die Stellen nicht besetzt werden können, sollen die Mittel kapitalisiert und z.B. für externe Auftragsvergaben genutzt werden können. (Begründung s. Antrag)										dauerhaft	Anmerkung der Verwaltung: Vorgesehen ist die Schaffung von 3,25 Stellen für Radverkehrsmaßnahmen im FB 66 (damit insgesamt 11,00 Stellenschaffungen für Radverkehr). Freigabe aus Stellenreserve möglich, dadurch zusätzliche Personalkosten in 2023 (ca. 61.100 €). Sollte außerdem 1,00 weitere Stelle über die im Jahr 2023 vorgeschlagenen 3,25 Stellen hinaus geschaffen werden, würden zusätzliche Kosten für 2023 i. H. v. ca. 38.700 € (bei vorzeitiger Freigabe aus der Stellenreserve) und für 2024 i. H. v. ca. 77.400 € anfallen. Alternativ wäre eine Verwendung der kapitalisierten Haushaltsmittel für externe Auftragsvergaben möglich.
							99.800		+	77.400		+	77.400		+	77.400	
						Dafür:		Dagegen:		Enthaltung:		Bitte auswählen					

Anlage 2

Anträge der Fraktionen und Stadtbezirksräte
zum Finanzhaushalt (inkl. IP) 2022 - 2027

AMTA		
Abstimmungsergebnis		
dafür	dagegen	enthalten

lfd. Nr.	Nr.	Position / Projekt-Nr.	Projektdefinition	Ausschuss	Gesamt-kosten in €	Plan und Ist Vorjahre in €	2023 in €	2024 in €	2025 in €	2026 in €	2027 in €	Restbedarf ab 2028 in €	Bemerkungen	
----------	-----	------------------------	-------------------	-----------	-----------------------	----------------------------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	-------------------------------	-------------	--

Teilhaushalt 66 - Tiefbau und Verkehr

Inklusive Umgestaltung Prinzenweg

17					Summe der Auszahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit (Veränderungen)	300.000		300.000	0	0	0	0	0	
1	126	4E.66 NEU	Prinzenweg / Inklusive Umgestaltung	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN										
				bisher	0	0	0	0	0	0	0	0	zusätzliche Haushaltsmittel i. H. v. 300.000 EUR in 2023 für die inklusive Umgestaltung des Prinzenweges als Pilotprojekt "Inklusive Gestaltung öffentlicher Straßen und Plätze in Braunschweig: Barrierefreies Kopfsteinpflaster"	
				neu	300.000	0	300.000	0	0	0	0	0		
				Veränderung	300.000	0	300.000	0	0	0	0	0		

*)

Neubau Gehwege Alter Weg + Leiferdestraße

20					Beiträge u.ä. Entgelte für Investitionstätigkeit (Veränderungen)	0		0	0	0	0	0	0	
2		5E.660163	Alter Weg + Leiferdestr/Neubau Gehwege	SBR 211										
				bisher	300.000	300.000	0	0	0	0	0	0	Entfall der Finanzraten für den Neubau der Gehwege Alter Weg + Leiferdestr. Anmerkung der Verwaltung Die Finanzraten sind bereits im Haushaltsjahr 2022 eingeplant, ab 2023 sind keine Finanzraten mehr vorgesehen, so dass auch keine Finanzraten entfallen können. Der AMTA hat der Maßnahme am 06.12.2022 zugestimmt (DS 21-16752-03-01). Es müsste der Beschluss im AMTA aufgehoben werden. Der Antrag des SBR 211 sollte aus den genannten Gründen für erledigt erklärt werden.	
				neu	300.000	300.000	0	0	0	0	0	0		
				Veränderung	0		0	0	0	0	0	0		

26					Baumaßnahmen (Veränderungen)	0		0	0	0	0	0	0	
3		5E.660163	Alter Weg + Leiferdestr/Neubau Gehwege	SBR 211										
				bisher	500.000	500.000	0	0	0	0	0	0	Entfall der Finanzraten für den Neubau der Gehwege Alter Weg + Leiferdestr. Anmerkung der Verwaltung Die Finanzraten sind bereits im Haushaltsjahr 2022 eingeplant, ab 2023 sind keine Finanzraten mehr vorgesehen, so dass auch keine Finanzraten entfallen können. Der AMTA hat der Maßnahme am 06.12.2022 zugestimmt (DS 21-16752-03-01). Es müsste der Beschluss im AMTA aufgehoben werden. Der Antrag des SBR 211 sollte aus den genannten Gründen für erledigt erklärt werden.	
				neu	500.000	500.000	0	0	0	0	0	0		
				Veränderung	0		0	0	0	0	0	0		

*) eine aktuelle Kostenermittlung liegt noch nicht vor

AMTA		
Abstimmungsergebnis		
dafür	dagegen	enthalten

lfd. Nr.	Nr.	Position / Projekt-Nr.	Projektdefinition	Ausschuss	Gesamt-kosten in €	Plan und Ist Vorjahre in €	2023 in €	2024 in €	2025 in €	2026 in €	2027 in €	Restbedarf ab 2028 in €	Bemerkungen	
----------	-----	------------------------	-------------------	-----------	-----------------------	----------------------------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	-------------------------------	-------------	--

Straßenerneuerung Hamburger Str.-Bienroder Weg

20	Beiträge u.ä. Entgelte für Investitionstätigkeit (Veränderungen)				0		0	0	0	0	-600.000	0	600.000	
----	---	--	--	--	---	--	---	---	---	---	----------	---	---------	--

4		5E.660101	Stadtstr. Hamb. Str-Bienroder W. /Neubau	SBR 330										
				bisher	2.400.047	600.047	0	0	0	600.000	0	1.200.000	Verschieben der Finanzraten 2023 ff. für den Neubau der Stadtstraße Hamburger Str. - Bienroder Weg in der Form, dass zunächst eine Aktualisierung der Verkehrsmengenprognosen auf Basis der Ist-Situation und aktueller sowie erwarteter Änderungen im Mobilitätsverhalten (Stichworte u. a. Telearbeit, 49-Euro-Ticket) vorgenommen wird; eine - unter Umständen modifizierte und gänzlich entfallende - Umsetzung wird somit erst beginnend mit dem Jahr 2027, mithin nach Ende des Planungszeitraumes, vorgesehen.	
				neu	2.400.047	600.047	0	0	0	0	0	1.800.000		
				Veränderung	0		0	0	0	-600.000	0	600.000		

26	Baumaßnahmen (Veränderungen)				0		-100.000	0	0	0	-2.000.000	100.000	2.000.000	
----	---------------------------------	--	--	--	---	--	----------	---	---	---	------------	---------	-----------	--

5		5E.660101	Stadtstr. Hamb. Str-Bienroder W. /Neubau	SBR 330										
				bisher	8.617.770	2.367.770	100.000	0	0	2.000.000	0	4.150.000	Verschieben der Finanzraten 2023 ff. für den Neubau der Stadtstraße Hamburger Str. - Bienroder Weg in der Form, dass zunächst eine Aktualisierung der Verkehrsmengenprognosen auf Basis der Ist-Situation und aktueller sowie erwarteter Änderungen im Mobilitätsverhalten (Stichworte u. a. Telearbeit, 49-Euro-Ticket) vorgenommen wird; eine - unter Umständen modifizierte und gänzlich entfallende - Umsetzung wird somit erst beginnend mit dem Jahr 2027, mithin nach Ende des Planungszeitraumes, vorgesehen.	
				neu	8.617.770	2.367.770	0	0	0	0	100.000	6.150.000		
				Veränderung	0		-100.000	0	0	-2.000.000	100.000	2.000.000		

*) eine aktuelle Kostenermittlung liegt noch nicht vor

AMTA		
Abstimmungsergebnis		
dafür	dagegen	enthalten

lfd. Nr.	Nr.	Position / Projekt-Nr.	Projektdefinition	Ausschuss	Gesamt-kosten in €	Plan und Ist Vorjahre in €	2023 in €	2024 in €	2025 in €	2026 in €	2027 in €	Restbedarf ab 2028 in €	Bemerkungen			
Maßnahmen Radverkehr																
Bau von Velorouten																
17			Summe der Auszahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit (Veränderungen)		400.000		200.000	200.000	0	0	0	0				
6	121	3E.66 NEU	2 neue Velorouten / Vorplanung	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN									zusätzliche Haushaltsmittel i. H. v. 400.000 EUR (2023 und 2024 je 200.000 EUR) für die Planung von zwei weiteren Velorouten			
				bisher	0	0	0	0	0	0	0	0				
				neu	400.000	0	200.000	200.000	0	0	0	0				
				Veränderung	400.000	0	200.000	200.000	0	0	0	0				
7	122	3E.66 NEU	FB 66:Veloroute Nr.2 / Vorplanung	SPD-Fraktion									zusätzliche Haushaltsmittel für 2023 ff. für die Vorplanung der nächsten Veloroute Nr. 2 unter Einbezug von Fördermöglichkeiten von Bund und Land.			
				bisher	0	0	0	0	0	0	0	0				
				neu	0	0	*)	*)	*)	0	0	0				
				Veränderung	0	0	*)	*)	*)	0	0	*)				
26			Baumaßnahmen (Veränderungen)		2.000.000		0	2.000.000	0	0	0	0				
8	123	5E.66 NEU	Veloroute Nr. 2 / Bau	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN									zusätzliche Haushaltsmittel i. H. v. 2.000.000 EUR ab 2024 für den Bau der zweiten Veloroute.			
				bisher	0	0	0	0	0	0	0	0				
				neu	2.000.000	0	0	2.000.000	0	0	0	0				
				Veränderung	2.000.000	0	0	2.000.000	0	0	0	0				

*) eine aktuelle Kostenermittlung liegt noch nicht vor

AMTA		
Abstimmungsergebnis		
dafür	dagegen	enthalten

lfd. Nr.	Nr.	Position / Projekt-Nr.	Projektdefinition	Ausschuss	Gesamt-kosten in €	Plan und Ist Vorjahre in €	2023 in €	2024 in €	2025 in €	2026 in €	2027 in €	Restbedarf ab 2028 in €	Bemerkungen	
----------	-----	------------------------	-------------------	-----------	-----------------------	----------------------------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	-------------------------------	-------------	--

Umsetzung Mobilitätskonzept

17	Summe der Auszahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit (Veränderungen)				1.200.000		0	1.200.000	0	0	0	0	
----	---	--	--	--	-----------	--	---	-----------	---	---	---	---	--

9	125	4S.66 NEU	Mobilitätsentwicklungsplan / Umsetzung	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN										zusätzliche Haushaltsmittel i. H. v. 1.200.000 EUR für 2024 für die Planung und Umsetzung erster Maßnahmen aus dem Mobilitätsentwicklungsplan.			
				bisher	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
				neu	1.200.000	0	0	1.200.000	0	0	0	0	0				
				Veränderung	1.200.000	0	0	1.200.000	0	0	0	0	0				

provisorische Maßnahmen Radverkehr

17	Summe der Auszahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit (Veränderungen)				200.000		100.000	100.000	0	0	0	0	
----	---	--	--	--	---------	--	---------	---------	---	---	---	---	--

10	124	4S.660020	FB 66: Globale Umbauten Straßen etc.	Die FRAKTION. - DIE LINKE., Volt, Die PARTEI									zusätzliche Haushaltsmittel für 2023 und 2024 in Höhe von jeweils 100.000 EUR für kurzfristige provisorische Maßnahmen im Bereich Radverkehr (wie z.B. die Abpollerung bestimmter Verkehrsbereiche).				
				bisher	2.900.000	1.400.000	300.000	300.000	300.000	300.000	300.000	0					
				neu	3.100.000	1.400.000	400.000	400.000	300.000	300.000	300.000	0					
				Veränderung	200.000	0	100.000	100.000	0	0	0	0					

*) eine aktuelle Kostenermittlung liegt noch nicht vor

AMTA		
Abstimmungsergebnis		
dafür	dagegen	enthalten

lfd. Nr.	Nr.	Position / Projekt-Nr.	Projektdefinition	Ausschuss	Gesamt-kosten in €	Plan und Ist Vorjahre in €	2023 in €	2024 in €	2025 in €	2026 in €	2027 in €	Restbedarf ab 2028 in €	Bemerkungen	
----------	-----	------------------------	-------------------	-----------	-----------------------	----------------------------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	-------------------------------	-------------	--

Sonstige Tiefbaumaßnahmen

17		Summe der Auszahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit (Veränderungen)			20.000		0	20.000	0	0	0	0		
11	127	4S.660006	FB: 66 Instandhaltungen Gemeindestraßen	CDU-Fraktion										
				bisher	26.498.200	19.998.200	1.300.000	1.300.000	1.300.000	1.300.000	1.300.000	0	zusätzliche Haushaltsmittel von 20.000 EUR in 2024 für die Anschaffung weiterer Sitzgelegenheiten mit Rücken- und Armlehne im Innenstadtbereich vorwiegend für Senioren und mobilitätseingeschränkte Personen.	
				neu	26.518.200	19.998.200	1.300.000	1.320.000	1.300.000	1.300.000	1.300.000	0		
				Veränderung	20.000		0	20.000	0	0	0	0		
12		4S.660020	FB 66: Globale Umbauten Straßen etc.	SBR 120										
				bisher	2.900.000	1.400.000	300.000	300.000	300.000	300.000	300.000	0	zusätzliche Haushaltsmittel für 2023 für die Unterflurverlegung von den Wertstoffcontainern der Wertstoffstation Herzogin-Elisabeth- Str. / Franzisches Feld. Die Verwaltung soll klären, welcher Fachbereich für diese Baumaßnahme zuständig ist und dem Stadtbezirksrat dies mitteilen. Anmerkung der Verwaltung: Die Kosten liegen grob bei 200.000 €, davon 100.000 € für die Unterflurbehälter und 100.000 € für Tiefbau. Die tatsächlichen Tiefbaukosten können erst im Rahmen einer Planung und nach Vorliegen eines Bodengutachtens, das Aussagen zur Schadstoffbelastung und zum Grundwasserstand gibt, ermittelt werden.	
				neu	2.600.000	1.400.000	*)	300.000	300.000	300.000	300.000	0		
				Veränderung	-300.000	0	*)	0	0	0	0	0		
13		4S.660020	FB 66: Globale Umbauten Straßen etc.	SBR 310										
				bisher	2.900.000	1.400.000	300.000	300.000	300.000	300.000	300.000	0	zusätzliche Haushaltsmittel für 2023 für die Einrichtung einer Querrungshilfe in der Kreuzstraße in Höhe Bürgerstraße; vor der Installation der Querrungshilfe soll die Verwaltung prüfen, ob auch ein kostengünstigeres Verfahren ohne Tiefbaumaßnahmen (zum Beispiel im Klebeverfahren wie in der Rudolfstraße) in Frage kommen würde und dies ggf. anwenden. Anmerkung der Verwaltung: Die Maßnahme ist bereits in dem vorhandenen Budget eingeplant. Eine Ausführungsplanung auf Basis dessen eine verlässliche Kostenberechnung erstellt werden kann, liegt noch nicht vor. Sofern Borte im Klebeverfahren möglich sind, wird dies berücksichtigt. Eine deutliche Kostenreduzierung ist jedoch nicht zu erwarten.	
				neu	2.900.000	1.400.000	300.000	300.000	300.000	300.000	300.000	0		
				Veränderung	0	0	0	0	0	0	0	0		

*) eine aktuelle Kostenermittlung liegt noch nicht vor

Anlage 2 - Haushaltslesung 2023 ff. - Investitionsprogramm 2022 - 2027 - Anträge der Fraktionen und Stadtbezirksräte

AMTA		
Abstimmungsergebnis		
dafür	dagegen	enthalten

lfd. Nr.	Nr.	Position / Projekt-Nr.	Projektdefinition	Ausschuss	Gesamt-kosten in €	Plan und Ist Vorjahre in €	2023 in €	2024 in €	2025 in €	2026 in €	2027 in €	Restbedarf ab 2028 in €	Bemerkungen			
26 Baumaßnahmen (Veränderungen)30.00030.0000000000																
14		5S.660039	FB 66: Global Baumaßnahmen	SBR 120									zusätzliche Haushaltsmittel für 2023 für die Installation einer Trinkwassersäule neben der öffentlichen Toilettenanlage in der Herzogin-Elisabeth-Straße in der Nachbarschaft des Spielplatzes und der Seniorenbank. Anmerkung der Verwaltung: Eine Kostenschätzung liegt noch nicht vor.			
				bisher	1.255.200	855.200	50.000	200.000	50.000	50.000	50.000	0				
				neu	1.205.200	855.200	*)	200.000	50.000	50.000	50.000	0				
				Veränderung	-50.000		*)	0	0	0	0	0				
15	128	5S.660039	FB 66: Global Baumaßnahmen	CDU-Fraktion									zusätzliche Haushaltsmittel für 2023 i. H. v. 30.000 EUR zur weiteren Umrüstung der Mülleimer in der Innenstadt vom Modell "Rostock" auf das Modell "Kendo"			
				bisher	1.255.200	855.200	50.000	200.000	50.000	50.000	50.000	0				
				neu	1.285.200	855.200	80.000	200.000	50.000	50.000	50.000	0				
				Veränderung	30.000		30.000	0	0	0	0	0				
17 Summe der Auszahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit (Veränderungen)0*)00000000																
16	154	4S.660020	FB 66: Globale Umbauten Straßen etc.	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN									zusätzliche Haushaltsmittel, um die Wertstoffcontainer der Wertstoffstation Herzogin-Elisabeth-Straße/Franzisches Feld unterflur zu verlegen. Anmerkung der Verwaltung: Hierzu wird auf die schriftliche Stellungnahme der Verwaltung zum Antrag verwiesen. Es liegt ein gleichlautender Antrag des SBR 120 vor, der bei Annahme dieses Antrages abgelehnt werden müsste.			
				bisher	2.900.000	1.400.000	300.000	300.000	300.000	300.000	300.000	0				
				neu	2.600.000	1.400.000	*)	300.000	300.000	300.000	300.000	0				
				Veränderung	-300.000	0	*)	0	0	0	0	0				

*) eine aktuelle Kostenermittlung liegt noch nicht vor

AMTA		
Abstimmungsergebnis		
dafür	dagegen	enthalten

lfd. Nr.	Nr.	Position / Projekt-Nr.	Projektdefinition	Ausschuss	Gesamt-kosten in €	Plan und Ist Vorjahre in €	2023 in €	2024 in €	2025 in €	2026 in €	2027 in €	Restbedarf ab 2028 in €	Bemerkungen	
----------	-----	------------------------	-------------------	-----------	-----------------------	----------------------------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	-------------------------------	-------------	--

Teilhaushaltsübergreifend

Instandsetzung von Geh- und Radwegen

17		Summe der Auszahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit (Veränderungen)			410.000		410.000	0	0	0	0	0		
17		4E.66 NEU	Geh-/Radweg Arndtstraße/Alte Frankfurter Str. / Instandsetzung	SBR 221										
					bisher	0	0	0	0	0	0	0	zusätzliche Haushaltsmittel für 2023 für die Instandsetzung der beiden Fahrradwege entsprechend des Antrages 22-18993 (Querung durch den Westpark zwischen Swinestraße und Pippelweg und der Verbindung Am Lehmanger - Arndstraße - Am Kloostergang - Alte Frankfurter Straße)	
					neu	410.000	0	410.000	0	0	0	0	hier: Instandsetzung des Geh-/Radweges Arndtstraße/Alte Frankfurter Str. (Zuständigkeit FB 66)	
					Veränderung	410.000		410.000	0	0	0	0	Anmerkungen der Verwaltung: Die Verwaltung schätzt die Kosten für die Instandsetzung des Geh-/Radweges Arndtstraße / Alte Frankfurter Str. auf 410.000 EUR. Darin ist eine Verbreiterung (3,20 m als Zweirichtungsradschwergeweg und 2,50 m Gehweg) enthalten. Für die Instandsetzung des Geh-/Radweges Arndtstraße/Alte Frankfurter Str. (FB 66) und des Freizeitweges Querung durch den Westpark zwischen Swinestr. und Pippelweg (FB 67; folgender Antrag) wurde ein gemeinsame Antrag gestellt.	

*) eine aktuelle Kostenermittlung liegt noch nicht vor

Fraktion Bündnis 90/Die
Grünen

Antragsteller/in

wird durch die Verwaltung ausgefüllt

Teilhaushalt / Org.-Einheit
66 / FB 66

Projekt-Nr.
3E.66Neu

ANTRAG ZUM HAUSHALT 2023/2024 / INVESTITIONSPROGRAMM 2022 - 2027

☒ Neues Projekt

☐ Bestehendes Projekt

Projekt-Nr.: _____

Seite des Investitionsprogramms: _____

Bezeichnung des Projektes: Planungsmittel für zwei weitere Velorouten

☐ Baukosten

☐ Beschaffungskosten

☐ Zuschuss an Dritte

1. Beantragte Veränderung zum Haushalt 2023 mehr/weniger (+/-) €

Beantragte Veränderung zum Haushalt 2024 Mehr/weniger (+/-) €

2. Es wird beantragt, im Haushalt **2023/2024** eine Verpflichtungsermächtigung

in Höhe von €

zu Lasten der Jahre

2024 in Höhe von €

2025 in Höhe von €

2026 in Höhe von €

2027 in Höhe von €

festzusetzen.

3. Die Gesamtkosten betragen €

4. Es werden im Investitionsprogramm folgende Planungsraten beantragt (in T€):

Gesamt- kosten	Vorjahre	Planungsraten					Restbedarf ab 2028
		2023	2024	2025	2026	2027	
400		200	200				

Begründung:

Mit dem Beschluss über den Ziele- und Maßnahmenkatalog "Radverkehr in Braunschweig" hat der Rat der Stadt Braunschweig ein sehr ehrgeiziges Programm zur Förderung des Radverkehrs beschlossen, das bis zum Jahr 2030 abgearbeitet werden soll. Dies betrifft auch die Velorouten. Um dieses Ziel zu erreichen muss jährlich eine Veloroute geplant und umgesetzt werden.

gez. Lisa-Marie Jalyschko, Helge Böttcher

Versand per E-Mail an FBFinanzen@braunschweig.de

	Abstimmungsergebnis			Antrag somit	
	dafür	dagegen	Enth.	angenommen	abgelehnt
AMTA am 26.01.2023					
FPDA am 02.03.2023					

SPD-Fraktion

Antragsteller/in

wird durch die Verwaltung ausgefüllt

Teilhaushalt / Org.-Einheit

66 / FB 66

Produkt

3E.66Neu

FINANZWIRKSAMER ANTRAG ZUM HAUSHALT 2023/2024

Überschrift

Vorplanung Veloroute Nr. 2

Beschlussvorschlag

In den Haushaltsplan 2023 werden die erforderlichen Mittel für die Vorplanung der nächsten Veloroute Nr. 2 eingestellt. Die zur Umsetzung erforderlichen weiteren Mittel sind in die mittelfristige Ergebnis- und Finanzplanung und das Investitionsprogramm 2022-2027 aufzunehmen. Dabei sind die Möglichkeiten, Fördermittel von Land und Bund in Anspruch zu nehmen, auszuloten und auszuschöpfen.

Begründung

Die Veloroute 1 (zwischen Schöppenstedter Turm und Innenstadt) ist bereits in Planung und im Doppelhaushalt 2023/2024 hinterlegt. Eine Folgeplanung ist bisher nicht berücksichtigt. Zur Umsetzung des 2020 beschlossenen Ziele- und Maßnahmenkatalogs "Radverkehr in Braunschweig" ist aber eine kontinuierliche und zügige Umsetzung des Veloroutennetzes in Braunschweig erforderlich.

Gez. Christoph Bratmann

Unterschrift

	Abstimmungsergebnis			Antrag somit	
	dafür	dagegen	Enth.	angenommen	abgelehnt
AMTA am 26.01.2023					
FPDA am 02.03.2023					

Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Antragsteller/in

wird durch die Verwaltung ausgefüllt

Teilhaushalt / Org.-Einheit

66 / FB 66

Produkt

5E.66Neu

FINANZWIRKSAMER ANTRAG ZUM HAUSHALT 2023/2024

Überschrift

Radverkehr: Investitionsmittel für die zweite Veloroute

Beschlussvorschlag

Für den Bau der zweiten Veloroute werden Investitionsmittel in Höhe von insgesamt 2 Mio. € in das Investitionsprogramm des FB 66 Tiefbau und Verkehr aufgenommen. Als Beginn der Baumaßnahme soll das Jahr 2024 angesetzt werden. Die Verwaltung wird gebeten, darauf aufbauend einen Vorschlag zur Verteilung dieser 2 Mio. € auf die Folgejahre bis zum Abschluss der Maßnahme vorzulegen.

Begründung

Mit dem Beschluss über den Ziele- und Maßnahmenkatalog "Radverkehr in Braunschweig" hat der Rat der Stadt Braunschweig ein sehr ehrgeiziges Programm zur Förderung des Radverkehrs beschlossen, das bis zum Jahr 2030 abgearbeitet werden soll. Dies betrifft auch die Velorouten. Um dieses Ziel zu erreichen muss jährlich eine Veloroute umgesetzt werden. Die Baukosten für die 2. Route werden hiermit beantragt, um nach einem entsprechenden politischen Beschluss schnell mit dem Bau beginnen zu können.

gez. Lisa-Marie Jalyschko, Helge Böttcher

Unterschrift

Ausschussempfehlung:

	Abstimmungsergebnis			Antrag somit	
	dafür	dagegen	Enth.	angenommen	abgelehnt
AMTA am 26.01.2023					
FPDA am 02.03.2023					

Die FRAKTION. - DIE LINKE, Volt, Die PARTEI

Antragsteller/in

wird durch die Verwaltung ausgefüllt

Teilhaushalt / Org.-Einheit
66 / FB 66

Produkt / Kostenart
4S.660020

~~ANTRAG ZUM ERGEBNISHAUSHALT 2023/2024~~

ANTRAG ZUM HAUSHALT 2023/2024 / INVESTITIONSPROGRAMM 2022 - 2027

Überschrift

Finanzierungsmöglichkeit provisorische Maßnahmen Radverkehr

Teilhaushalt: Tiefbau und Verkehr, Seite: 861

☐ Ertrag

☒ Aufwand

Haushaltsansatzbezeichnung: Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen,
Zeile: 15

Produktnummer: 1.54.5400.02

Produktbezeichnung: Bereitstellung v. Straßen/Wegen/Plätzen

Der Antrag gilt:

☒ einmalig

☐ dauerhaft

☒ 2023

☐ Ab 2023

☐ für Jahre

☒ 2024

☐ Ab 2024

☐ für Jahre

Beantragter Veränderungsbetrag (+ / -)

für 2023

+ 100.000 €

für/ab 2024

+
100.000 €

Es wird zugleich folgende **Deckung** vorgeschlagen:

Teilhaushalt: _____, Seite: _____

☐ Ertrag

☐ Aufwand

Haushaltsansatzbezeichnung: _____, Zeile: _____

Produktnummer: _____

Produktbezeichnung: _____

Deckungsbetrag (+ / -)

für 2023

€

für/ab 2024

€

Begründung

Es soll eine Finanzierungsmöglichkeit für kurzfristige provisorische Maßnahmen - wie z.B. die Abpollerung bestimmter Verkehrsbereiche - im Bereich Radverkehr geschaffen werden.

gez. Kai Tegethoff

Unterschrift

Ausschussempfehlung:

	Abstimmungsergebnis			Antrag somit	
	dafür	dagegen	Enth.	angenommen	abgelehnt
AMTA am 26.01.2023					
FPDA am 02.03.2023					

Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Antragsteller/in

wird durch die Verwaltung ausgefüllt

Teilhaushalt / Org.-Einheit

66 / FB 66

Produkt

4S.66Neu

FINANZWIRKSAMER ANTRAG ZUM HAUSHALT 2023/2024

Überschrift

MEP: Mittel für die Planung und Umsetzung erster Maßnahmen

Beschlussvorschlag

Für die Planung und Umsetzung erster Maßnahmen aus dem Mobilitätsentwicklungsplan (MEP) werden Investitionsmittel in Höhe von 1,2 Mio. € in den Haushaltsplan 2024 eingestellt.

Diese Mittel sind mit einem Sperrvermerk zu versehen. Die Freigabe erfolgt nach Gremienbeschlüssen über die Umsetzung konkreter Einzelmaßnahmen aus dem MEP.

Begründung

Im MEP werden u.a. Maßnahmen festgelegt, die schnellstmöglich umgesetzt werden müssen, um die ambitionierten Klimaziele (IKSK 2.0) annähernd erreichen zu können. Mit einem Beschluss über den MEP ist erst gegen Ende des Jahres 2023 zu rechnen. Damit nach diesem Beschluss schnell mit der Planung und Umsetzung begonnen werden kann, ist es notwendig, bereits jetzt Mittel dafür zur Verfügung zu stellen, auch wenn die konkreten Maßnahmen zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht im Detail bekannt sind.

gez. Lisa-Marie Jalyschko, Helge Böttcher

Unterschrift

	Abstimmungsergebnis			Antrag somit	
	dafür	dagegen	Enth.	angenommen	abgelehnt
AMTA am 26.01.2023					
FPDA am 02.03.2023					

Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Antragsteller/in

wird durch die Verwaltung ausgefüllt

Teilhaushalt / Org.-Einheit

66 / FB 66

Produkt

4E.66Neu

FINANZWIRKSAMER ANTRAG ZUM HAUSHALT 2023/2024

Überschrift

Pilotprojekt "Inklusive Gestaltung öffentlicher Straßen und Plätze in Braunschweig":
Umgestaltung des Prinzenwegs

Beschlussvorschlag

Für die Planung und Umsetzung eines Pilotprojektes "Inklusive Gestaltung öffentlicher Straßen und Plätze in Braunschweig: Barrierefreies Kopfsteinpflaster" werden Mittel in Höhe von 300.000 € in das Investitionsprogramm des FB 66 eingestellt. Diese Mittel sollen dafür verwendet werden, den Prinzenweg barrierefrei zu gestalten.

Begründung

Mit dem 1. Kommunalen Aktionsplan Inklusion - kurz: KAP - hat sich die Stadt Braunschweig das Ziel gesetzt, dass öffentliche Straßen und Plätze inklusiv nutzbar sind. Als Pilotprojekt wird das Kopfsteinpflaster des Prinzenwegs so behandelt, dass eine barrierefreie und den Richtlinien entsprechend breite Oberfläche entsteht. Die Planung und Ausführung erfolgt in Abstimmung mit den betroffenen Verbänden (z.B. Behindertenbeirat, Mobilitätsverbände).

Im Prinzenweg sind nur schmale Fußwege mit einer Breite von ca. 80 cm vorhanden, die mit noch schmaleren glatten Plattenstreifen gepflastert sind. Für Menschen mit Rollatoren und Rollstühlen sind diese Fußwege nicht komfortabel und gefahrlos befahrbar. Zudem werden die glatten Plattenstreifen von Radfahrenden u.a. mit Kinderanhängern und Sitzen wegen des groben Schüttelpflasters in der Fahrbahnmitte genutzt.

Der Weg ist Teil einer wichtigen Fahrradroute vom Westlichen Ringgebiet in die Innenstadt und wird von vielen Fußgänger*innen als Verbindungsweg zwischen dem Wilhelmitorwall und der Güldenstraße in Richtung Innenstadt genutzt.

gez. Lisa-Marie Jalyschko, Helge Böttcher

Unterschrift

Versand per E-Mail an FBFinanzen@braunschweig.de

	Abstimmungsergebnis			Antrag somit	
	dafür	dagegen	Enth.	angenommen	abgelehnt
AMTA am 26.01.2023					
FPDA am 02.03.2023					

CDU-Fraktion

Antragsteller/in

wird durch die Verwaltung ausgefüllt

Teilhaushalt / Org.-Einheit 66 / FB 66 Projekt-Nr. 4S.660006

ANTRAG ZUM HAUSHALT 2023/2024 / INVESTITIONSPROGRAMM 2022 - 2027

☐ Neues Projekt

☒ Bestehendes Projekt

Projekt-Nr.: 4S.660006

Seite des Investitionsprogramms: 1259

Bezeichnung des Projektes: FB 66: Instandhaltungen Gemeindestraßen

☐ Baukosten

☒ Beschaffungskosten

☐ Zuschuss an Dritte

1. Beantragte Veränderung zum Haushalt 2023 mehr/weniger (+/-) €

 Beantragte Veränderung zum Haushalt 2024 Mehr/weniger (+/-) + 20.000 €

2. Es wird beantragt, im Haushalt **2023/2024** eine Verpflichtungsermächtigung

in Höhe von €

zu Lasten der Jahre

2024 in Höhe von €

2025 in Höhe von €

2026 in Höhe von €

2027 in Höhe von €

festzusetzen.

3. Die Gesamtkosten betragen €

4. Es werden im Investitionsprogramm folgende Planungsdaten beantragt (in T€):

Gesamtkosten	Vorjahre	Planungsdaten					Restbedarf ab 2028
		2023	2024	2025	2026	2027	

Begründung:

Es wird die Bereitstellung von finanziellen Mitteln für weitere kostenlose Sitzgelegenheiten in der Innenstadt beantragt. Diese sollen für die bessere Nutzbarkeit gerade von Senioren und mobilitätseingeschränkten Personen mit Rücken- und Armlehne ausgestattet sein.

Dabei wird auf die bereits 2017 und 2018 geführte Diskussion verwiesen. Denn zum Haushalt 2017 hatte die CDU-Fraktion bereits 50.000 Euro für zusätzliche Bänke beantragt. Die Verwaltung sah hier zunächst solche ohne Rückenteil und Armlehne vor, revidierte nach entsprechender Intervention diese Idee jedoch.

gez. Thorsten Köster

Unterschrift

Versand per E-Mail an FBFinanzen@braunschweig.de

	Abstimmungsergebnis			Antrag somit	
	dafür	dagegen	Enth.	angenommen	abgelehnt
AMTA am 26.01.2023					
FPDA am 02.03.2023					

CDU-Fraktion

Antragsteller/in

wird durch die Verwaltung ausgefüllt

Teilhaushalt / Org.-Einheit
66 / Ref. 0660

Projekt-Nr.
5S.660039

ANTRAG ZUM HAUSHALT 2023/2024 / INVESTITIONSPROGRAMM 2022 - 2027

☒ Neues Projekt

☐ Bestehendes Projekt

Projekt-Nr.: _____

Seite des Investitionsprogramms: _____

Bezeichnung des Projektes: Austausch der Müllbehälter in der Innenstadt

☐ Baukosten

☒ Beschaffungskosten

☐ Zuschuss an Dritte

1. Beantragte Veränderung zum Haushalt 2023 mehr/weniger (+/-) + 30.000 €

Beantragte Veränderung zum Haushalt 2024 Mehr/weniger (+/-) €

2. Es wird beantragt, im Haushalt **2023/2024** eine Verpflichtungsermächtigung

in Höhe von €

zu Lasten der Jahre

2024 in Höhe von €

2025 in Höhe von €

2026 in Höhe von €

2027 in Höhe von €

festzusetzen.

3. Die Gesamtkosten betragen €

4. Es werden im Investitionsprogramm folgende Planungsraten beantragt (in T€):

Gesamt- kosten	Vorjahre	Planungsraten					Restbedarf ab 2028
		2023	2024	2025	2026	2027	

Begründung:

Es wird die Bereitstellung von finanziellen Mitteln zur weiteren Umrüstung der Müllbehälter in der Innenstadt vom Modell „Rostock“ auf das Modell „Kendo“ beantragt.

Bereits zum Haushalt 2018 hatte die CDU-Fraktion die Installation weiterer Müllbehälter – auch Unterflurbehälter – vorgeschlagen. Vorausgegangen waren entsprechende Anfragen im seinerzeitigen Bauausschuss, um geeignete Standorte zu erfragen.

Auf Vorschlag der ALBA Braunschweig GmbH gab es darüber hinaus nun die Entscheidung, vom Modell „Rostock“ auf das Modell „Kendo“ umzustellen und damit schon durch die Behälter (größeres Fassungsvermögen, schräge Oberfläche, besondere Beschichtung zur leichteren Entfernung von Graffiti und Aufklebern) die Sauberkeit in der Innenstadt zu erhöhen.

In der Mitteilung 22-17870 hatte die Verwaltung darüber berichtet, dass für die auf Antrag der örtlichen CDU-Fraktion im Bezirksrat Innenstadt eingestellten 10.000 Euro insgesamt zwölf neue Müllbehälter vom Modell „Kendo“ beschafft werden sollten. Eine flächendeckende Umrüstung war bisher jedoch nicht vorgesehen. Mit den nun beantragten 30.000 Euro kann diese aber forciert werden.

Im Übrigen hat auch der Arbeitsausschuss Innenstadt in seinem vielbeachteten City-Check die Forderung nach weiteren Müllbehältern erhoben und dabei auch konkrete Standortvorschläge gemacht.

gez. Thorsten Köster

Unterschrift

Ausschussempfehlung:

	Abstimmungsergebnis			Antrag somit	
	dafür	dagegen	Enth.	angenommen	abgelehnt
AMTA am 26.01.2023					
FPDA am 02.03.2023					

Ref. 0660
0660.20

Datum: 18.01.2023

Stellungnahme zum Antrag Nr. FWI 154 der Fraktion Bündnis90/Die Grünen zum Haushalt 2023/2024

Text:

"Wertstoffcontainer Herzogin-Elisabeth-Straße/Franzsches Feld als Unterflurcontainer

Die Wertstoffcontainer der Wertstoffstation Herzogin-Elisabeth-Straße/Franzsches Feld sollen unterflur verlegt werden. Die dafür benötigten Mittel sollen bis spätestens zur Sitzung des FPDA am 02. März 2023 zumindest schätzungsweise ermittelt und zum Beschluss vorgelegt werden."

Begründung:

"Mit diesem Antrag soll ein Beschluss des SBR 120 vom 04. Mai 2022 umgesetzt werden. Der Stadtbezirksrat verspricht sich von dieser Maßnahme einen größeren Komfort für die Anwohner*innen, eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Wertstoffstation durch ein größeres Fassungsvermögen der neuen Unterflurcontainer und eine Aufwertung des Eingangsbereichs zum Prinz-Albrecht-Park im Bereich der Herzogin-Elisabeth-Straße. Dieser Argumentation wird mit diesem Antrag gefolgt."

Stellungnahme:

Aufgrund des vom StBezRat 120 im Mai 2022 angeführten Handlungsbedarfs (die Altpapiercontainer waren regelmäßig übertoll und es gab große Mengen an Beistellungen) wurde Ende letzten Jahres die Kapazität der Altpapiercontainer am Franzschen Feld verdoppelt. Dies geschah durch die Erhöhung der Leerungsfrequenz von 3x wöchentlich auf 5x wöchentlich sowie die Erhöhung der Anzahl der Altpapiercontainer von 5 auf 6. Wenn Ende Januar ein siebter Papiercontainer hinzuge stellt wird, stehen pro Woche 35 geleerte Papiercontainer zur Verfügung. Im Mai 2022 waren es 15.

Die Verwaltung steht der Errichtung von Unterflurstationen für Wertstoffcontainer, abgesehen von den Finanzierungskosten, positiv gegenüber. Im Fall der Station am Franzschen Feld gibt die Verwaltung aber zu bedenken, dass die Einwurfschächte bei Unterflurcontainern erheblich kleiner sind als die der aktuellen Altpapiercontainer (35-40 cm im Vergleich zu 90-120 cm).

Dies führt zu einer Verlagerung der Anlieferung großer Kartonagen zu den umliegenden Containerstationen mit größeren Aufnahmeklappen. Im Bereich des Franzschen Feldes ist dies jedoch zu vermeiden, weil diese Station die größte im Stadtgebiet ist und alle umliegenden Stationen erheblich kleiner und bereits ausgelastet sind und neue Standorte dort nicht geschaffen werden können.

Die Stadtverwaltung sucht das Gespräch mit den Herstellern von Unterflurcontainern, um größere Einwurföffnungen und Alternativen "entwickeln" zu lassen.

Die voraussichtlichen Kosten betragen nach erster Schätzung rd. 200.000 €, davon rund 100.000 € für die Unterflurbehälter und 100.000 € für Tiefbau. Die tatsächlichen

Tiefbaukosten können erst im Rahmen einer Planung und nach Vorliegen eines Bodengutachtens, welches Aussagen zur Schadstoffbelastung und zum Grundwasserstandes gibt, ermittelt werden.

Weichsler

Unterschrift (Dez./FBL)

Ausschussempfehlung:

	Abstimmungsergebnis			Antrag somit	
	dafür	dagegen	Enth.	angenommen	abgelehnt
AMTA am 26.01.2023					
FPDA am 02.03.2023					

Nachrichtlich
Anträge im Original

Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Antragsteller/in

wird durch die Verwaltung ausgefüllt

Teilhaushalt / Org.-Einheit
66 / FB 66 (Ref. 0660)

Produkt
4S.660020

FINANZWIRKSAMER ANTRAG ZUM HAUSHALT 2023/2024

Überschrift

Wertstoffcontainer Herzogin-Elisabeth-Straße/Franzsches Feld als Unterflurcontainer

Beschlussvorschlag

Die Wertstoffcontainer der Wertstoffstation Herzogin-Elisabeth-Straße/Franzsches Feld sollen unterflur verlegt werden. Die dafür benötigten Mittel sollen bis spätestens zur Sitzung des FPDA am 02. März 2023 zumindest schätzungsweise ermittelt und zum Beschluss vorgelegt werden.

Begründung

Mit diesem Antrag soll ein Beschluss des SBR 120 vom 04. Mai 2022 umgesetzt werden. Der Stadtbezirksrat verspricht sich von dieser Maßnahmen einen größeren Komfort für die Anwohner*innen, eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Wertstoffstation durch ein größeres Fassungsvermögen der neuen Unterflurcontainer und eine Aufwertung des Eingangsbereichs zum Prinz-Albrecht-Park im Bereich der Herzogin-Elisabeth-Straße. Dieser Argumentation wird mit diesem Antrag gefolgt.

gez. Lisa-Marie Jalyschko, Helge Böttcher

Unterschrift

Anlage 3

Finanzunwirksame Anträge
der Fraktionen und Stadtbezirksräte

CDU-Fraktion

Antragsteller/in

wird durch die Verwaltung ausgefüllt

Teilhaushalt / Org.-Einheit

66 / FB 66

Produkt

FINANZUNWIRKSAMER ANTRAG ZUM HAUSHALT 2023/2024

Überschrift

Eine Quartiersgarage inklusive Mobilitätshub für das Östliche Ringgebiet

Beschlussvorschlag

Die Verwaltung wird gebeten, im Östlichen Ringgebiet den Bau einer Quartiersgarage inklusive eines Mobilitätshubs zu prüfen und dem Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben im Laufe des Jahres 2023 die Ergebnisse vorzustellen.

Begründung

Im Östlichen Ringgebiet ist dringend eine Entlastung für den vorhandenen Parkdruck nötig – eine Quartiersgarage könnte diese bringen. Und mit dem ehemaligen Betriebshof des Fachbereichs Stadtgrün und Sport in der Herzogin-Elisabeth-Straße 38 steht möglicherweise bereits ein geeignetes Grundstück im städtischen Besitz zur Verfügung. Die Quartiersgarage sollte mindestens dreigeschossig geplant werden und bis 350 Pkw Platz bieten, Parkraum sollte nur den Anwohnerinnen und Anwohner mit Parkausweis ermöglicht werden. Zudem könnten in der Quartiersgarage ein Fahrrad- sowie Lastenfahrradverleih und eine Station für E-Scooter untergebracht werden. Diese könnten dann für die Wege zu den Wohnungen genutzt werden.

Mit dem Projekt kann der Parkplatzsuchverkehr für Anwohnerinnen und Anwohner deutlich reduziert und damit das gesamte Östliche Ringgebiet entlastet werden. Dieses Projekt wäre damit ein Pilotprojekt und könnte nach der Realisierung und anschließender Auswertung auch für andere städtische Bereiche in Betracht gezogen werden.

gez. Thorsten Köster

Unterschrift

Ausschussempfehlung:

	Abstimmungsergebnis			Antrag somit	
	dafür	dagegen	Enth.	angenommen	abgelehnt
AMTA am 26.01.2023					
FPDA am 02.03.2023					

CDU-Fraktion

Antragsteller/in

wird durch die Verwaltung ausgefüllt

Teilhaushalt / Org.-Einheit

66 / FB 66

Produkt

FINANZUNWIRKSAMER ANTRAG ZUM HAUSHALT 2023/2024

Überschrift

Pilotprojekt zur City-Logistik

Beschlussvorschlag

Die Verwaltung wird gebeten, ausgehend von den Empfehlungen der Logistikstudie (DS.-Nr. 21-17473) ein Pilotporjekt zur City Logistik mit emissionsfreiem Antrieb, Einrichtung von Lieferzonen sowie von Micro Depots durchzuführen.

Begründung

Ende des vergangenen Jahres wurden die Mitglieder des Wirtschaftsausschusses im Rahmen einer Mitteilung außerhalb von Sitzungen über die Ergebnisse der branchenübergreifenden Logistik- und Mobilitätsstudie für die Innenstadt (vgl. DS.-Nr. 21-17473) informiert – umgesetzt wurden die darin enthaltenen Empfehlungen bisher jedoch nicht.

Da aber die Fragen nach einer Steigerung der Aufenthaltsqualität in unserer Stadt und zum Klimaschutz in den zurückliegenden Monaten noch einmal deutlich an Fahrt aufgenommen haben, sollte nun ein Pilotprojekt ins Leben gerufen werden.

Dieses Pilotprojekt sollte, so steht es bereits im Antragstext, die Bereiche des emissionsfreien Antriebs, der Einrichtung von Lieferzonen und der Einrichtung von Micro Depots beinhalten.

Die Mitglieder des Wirtschaftsausschusses sind stets über den aktuellen Stand zur Umsetzung des Pilotprojektes auf dem Laufenden zu halten.

gez. Thorsten Köster

Unterschrift

Ausschussempfehlung:

	Abstimmungsergebnis			Antrag somit	
	dafür	dagegen	Enth.	angenommen	abgelehnt
AMTA am 26.01.2023					
FPDA am 02.03.2023					

Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Antragsteller/in

wird durch die Verwaltung ausgefüllt

Teilhaushalt / Org.-Einheit

66 / FB 66

Produkt

Diverse

FINANZUNWIRKSAMER ANTRAG ZUM HAUSHALT 2023/2024

Überschrift

Strategische Ziele 2023 - 2027 des Fachbereichs 66 Tiefbau und Verkehr

Beschlussvorschlag

Die strategischen Ziele des Fachbereichs 66 Tiefbau und Verkehr werden im Haushaltsplan 2023/2024 wie folgt geändert:

„1. Verkehrsplanung: Nachhaltige und klimagerechte Mobilität steht im Fokus der Verkehrsplanung und ist abgebildet im Integrierten Klimaschutzkonzept (IKSK) und im Mobilitätsentwicklungsplan (MEP). Die Verkehrsverbindungen innerhalb Braunschweigs und mit der Region werden effizient gestaltet, um umweltbewusst alle Alltags- und Freizeitwege erledigen zu können.

Die Verkehrsabläufe zur Sicherstellung bestmöglicher Mobilität mit geringstmöglicher Umweltbelastung werden verbessert durch Angebotsausweitung des ÖPNV sowie der Bedingungen für den Rad- und Fußverkehr. Barrierefreiheit, Bezahlbarkeit, soziale Teilhabe sowie die Reduzierung der Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs sind neben den ökologischen und ökonomischen Aspekten Planungsgrundlage für zukunftsfähige intermodale und multimodale Mobilitätsangebote.

2. Verkehrssicherheit: Mehr Sicherheit im Verkehr ist erreichbar durch eine sichere Straßen- und Kreuzungsgestaltung hinsichtlich Flächenaufteilung, Beschilderung, Markierung, Beleuchtung sowie Winterdienst. Weiteres Instrumentarium ist die Mitarbeit in der Unfallkommission der Polizeidirektion Braunschweig bei dem Gefahrenpunkte erkannt und entschärft werden, sowie die Zusammenarbeit mit dem Behindertenbeirat und den Mobilitätsverbänden, um Lösungen auch aus Betroffenenensicht zu erzielen.“

Die strategischen Ziele 3 bis 6 bleiben unverändert bestehen.

Begründung

Zu 1.: Um die ehrgeizigen Klimaschutzziele - Treibhausgasneutralität - so früh wie möglich, möglichst schon 2030 zu erreichen, wurde mit dem Ratsbeschluss zum IKSK 2.0 das Fundament aller weiteren Planungen und Maßnahmen für Braunschweig gelegt. Zu den Handlungsfeldern für Mobilität und Verkehr gehören die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs, die Stärkung des ÖPNV sowie die Stärkung des nicht-motorisierten Verkehrs. Das THG-Minderungs-Potential wird als sehr hoch eingestuft. Die Verknüpfung mit

den Zielszenarien und Maßnahmen des MEP, die derzeit noch erarbeitet und in 2023 beschlossen werden, ist festgeschrieben.

Zu 2.: In der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (zu§1, VwV-StVO) wird „Vision Zero“ (keine Verkehrsunfälle mit Todesfolge oder schweren Personenschäden) als Ziel aller verkehrlichen Maßnahmen benannt. Um dieses Ziel gerade für zu Fußgehende und Radfahrende zu erreichen, sind die Gestaltung und die baulichen Rahmenbedingungen unerlässlich. Zu den Organisatorischen Voraussetzungen gehört auch die Reinigung und der Winterdienst auf den entsprechenden Flächen. Siehe auch Ratsbeschluss Ziele- und Maßnahmenkatalog "Radverkehr in Braunschweig" Ziel 5.

Die Strategische Ziele 2023 – 2027 sind an diesen Grundlagen auszurichten.

gez. Lisa-Marie Jalyschko, Helge Böttcher

Unterschrift

Ausschussempfehlung:

	Abstimmungsergebnis			Antrag somit	
	dafür	dagegen	Enth.	angenommen	abgelehnt
AMTA am 26.01.2023					
FPDA am 02.03.2023					

Anlage 4

Ansatzveränderungen des Ergebnishaushalts

AMTA		
Abstimmungsergebnis		
dafür	dagegen	enthalten

lfd. Nr	Nr.	Position / Projekt-Nr.	Projektdefinition	Ausschuss	Gesamt-kosten in €	Plan und Ist Vorjahre in €	#BEZUG#					Restbedarf ab 2028 in €	Bemerkungen			
							2023	2024	2025	2026	2027					
							in €	in €	in €	in €	in €					

Teilhaushalt 66 - Tiefbau und Verkehr

Stadtbahnausbau

Stadtbahnausbau Volkmarode

17		Summe der Auszahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit (Veränderungen)			0		0	0	0	0	0	0				
1	138a	4E.660026	Stadtbahnausbau TP 11 Volkmarode	bisher	300.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	0	geringere Haushaltsmittel in Höhe von 7.833.000 EUR für 2023-2028 für den Stadtbahnausbau Volkmarode Nord (2023: -49.000 EUR; 2024: - 82.000 EUR; 2025: - 620.000 EUR, 2026: - 1.474.000 EUR, 2027: - 1.540.000 EUR, 2028 ff: - 4.068.000 EUR) Gesamtkosten bisher (inkl. Vorgängerprojekt): 12.593.347 EUR Gesamtkosten neu: 4.760.347 EUR			
			neu	300.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	0					
			Veränderung	0		0	0	0	0	0	0					
20		Beiträge u.ä. Entgelte für Investitionstätigkeit (Veränderungen)			400.000		0	0	0	0	0	400.000				
2	138b	4E.660026	Stadtbahnausbau TP 11 Volkmarode	bisher	0	0	0	0	0	0	0	0	Einplanung von Straßenausbaubeiträgen i. H. v. 400.000 EUR in 2028			
			neu	400.000	0	0	0	0	0	0	400.000					
			Veränderung	400.000		0	0	0	0	0	400.000					
26		Baumaßnahmen (Veränderungen)			-7.833.000		-49.000	-82.000	-620.000	-1.474.000	-1.540.000	-4.068.000				
3	138c	4E.660026	Stadtbahnausbau TP 11 Volkmarode	bisher	11.468.500	116.500	74.000	116.000	1.003.000	2.504.000	2.605.000	5.050.000	geringere Haushaltsmittel in Höhe von 7.833.000 EUR für 2023-2028 für den Stadtbahnausbau Volkmarode Nord (2023: -49.000 EUR; 2024: - 82.000 EUR; 2025: - 620.000 EUR, 2026: - 1.474.000 EUR, 2027: - 1.540.000 EUR, 2028 ff: - 4.068.000 EUR) Gesamtkosten bisher (inkl. Vorgängerprojekt): 12.593.347 EUR Gesamtkosten neu: 4.760.347 EUR Reduz. der VE zu Lasten 2024 um 82.000 EUR Reduz. der VE zu Lasten 2025 um 620.000 EUR Reduz. der VE zu Lasten 2026 um 1.474.000 EUR Reduz. der VE zu Lasten 2027 um 1.540.000 EUR			
			neu	3.635.500	116.500	25.000	34.000	383.000	1.030.000	1.065.000	982.000					
			Veränderung	-7.833.000		-49.000	-82.000	-620.000	-1.474.000	-1.540.000	-4.068.000					
				VE 2024:	116.000	VE 2024 neu:	34.000	VE 2024 Veränderung:					-82.000			
				VE 2025:	1.003.000	VE 2025 neu:	383.000	VE 2025 Veränderung:					-620.000			
				VE 2026:	2.504.000	VE 2026 neu:	1.030.000	VE 2026 Veränderung:					-1.474.000			
				VE 2027:	2.605.000	VE 2024 neu:	1.065.000	VE 2027 Veränderung:					-1.540.000			

Anlage 4 - Haushaltslesung 2023 ff - Investitionsprogramm 2022 - 2027 - Ansatzveränderungen der Verwaltung (ohne Experimentierklausel)													AMTA			
													Abstimmungsergebnis			
													dafür	dagegen	enthalten	
#BEZUG#																
Ifd. Nr	Nr.	Position / Projekt-Nr.	Projektdefinition	Ausschuss	Gesamt- kosten	Plan und Ist Vorjahre	2023	2024	2025	2026	2027	Restbedarf ab 2028	Bemerkungen			
					in €	in €	in €	in €	in €	in €	in €	in €				
Stadtbahnausbau Rautheim																
26					Baumaßnahmen (Veränderungen)	5.855.000	0	0	0	0	0	5.855.000				
4	139	4E.660028	Stadtbahnausbau TP 1 Rautheim	bisher	10.805.600	387.600	445.000	211.000	163.000	239.000	3.210.000	6.150.000	zusätzliche Haushaltsmittel in Höhe von 5.855.000 EUR für 2028 ff. für den Stadtbahnausbau Rautheim Gesamtkosten bisher (inkl. Vorgängerprojekt): 12.018.977 EUR Gesamtkosten neu: 17.873.977 EUR			
				neu	16.660.600	387.600	445.000	211.000	163.000	239.000	3.210.000	12.005.000				
				Veränderung	5.855.000		0	0	0	0	0	5.855.000				
				VE 2024:	211.000	VE 2024 neu:	211.000	VE 2024 Veränderung:				0				
				VE 2025:	163.000	VE 2025 neu:	163.000	VE 2025 Veränderung:				0				
				VE 2026:	239.000	VE 2026 neu:	239.000	VE 2026 Veränderung:				0				
Stadtbahnausbau Salzdahlumer Str.																
26					Baumaßnahmen (Veränderungen)	1.004.000	-28.000	56.000	19.000	-11.000	26.000	942.000				
5	140	4E.660029	Stadtbahnausbau TP 31 Salzdahlum	bisher	6.074.400	61.400	75.000	38.000	75.000	105.000	70.000	5.650.000	zusätzliche Haushaltsmittel in Höhe von 1.004.000 EUR für 2023-2028 ff. für den Stadtbahnausbau Salzdahlum Gesamtkosten bisher: 6.074.400 EUR Gesamtkosten neu: 7.078.400 EUR Erhöhung der VE zu Lasten 2024 um 56.000 EUR Erhöhung der VE zu Lasten 2025 um 19.000 EUR Reduz. der VE zu Lasten 2026 um 11.000 EUR Erhöhung der VE zu Lasten 2027 um 26.000 EUR			
				neu	7.078.400	61.400	47.000	94.000	94.000	94.000	96.000	6.592.000				
				Veränderung	1.004.000		-28.000	56.000	19.000	-11.000	26.000	942.000				
				VE 2024:	38.000	VE 2024 neu:	94.000	VE 2024 Veränderung:				56.000				
				VE 2025:	75.000	VE 2025 neu:	94.000	VE 2025 Veränderung:				19.000				
				VE 2026:	105.000	VE 2026 neu:	94.000	VE 2026 Veränderung:				-11.000				
				VE 2027:	70.000	VE 2024 neu:	96.000	VE 2027 Veränderung:				26.000				
Stadtbahnausbau Campus																
26					Baumaßnahmen (Veränderungen)	943.000	-64.000	-10.000	20.000	20.000	0	977.000				
6	141	4E.660030	Stadtbahnausbau TP 32 Campus	bisher	6.329.500	64.500	72.000	95.000	76.000	76.000	96.000	5.850.000	zusätzliche Haushaltsmittel in Höhe von 943.000 EUR für 2023-2028 ff. für den Stadtbahnausbau Campus Gesamtkosten bisher: 6.329.500 EUR Gesamtkosten neu: 7.252.500 EUR Reduz. der VE zu Lasten 2024 um 10.000 EUR Erhöhung der VE zu Lasten 2025 um 20.000 EUR Erhöhung der VE zu Lasten 2026 um 20.000 EUR			
				neu	7.272.500	64.500	8.000	85.000	96.000	96.000	96.000	6.827.000				
				Veränderung	943.000		-64.000	-10.000	20.000	20.000	0	977.000				
				VE 2024:	95.000	VE 2024 neu:	85.000	VE 2024 Veränderung:				-10.000				
				VE 2025:	76.000	VE 2025 neu:	96.000	VE 2025 Veränderung:				20.000				
				VE 2026:	76.000	VE 2026 neu:	96.000	VE 2026 Veränderung:				20.000				
				VE 2027:	96.000	VE 2024 neu:	96.000	VE 2027 Veränderung:				0				

AMTA		
Abstimmungsergebnis		
dafür	dagegen	enthalten

I/d. Nr	Nr.	Position / Projekt-Nr.	Projektdefinition	Ausschuss	Gesamt-kosten in €	Plan und Ist Vorjahre in €	#BEZUG#					Restbedarf ab 2028 in €	Bemerkungen			
							2023 in €	2024 in €	2025 in €	2026 in €	2027 in €					

Stadtbahnausbau Westliche Innenstadt

26	Baumaßnahmen (Veränderungen)				510.000		-78.000	20.000	78.000	0	0	490.000				
----	---------------------------------	--	--	--	---------	--	---------	--------	--------	---	---	---------	--	--	--	--

7	142	4E.660031	Stadtbahnausbau TP 41 Westl- Innen.	bisher	3.430.200	78.200	156.000	156.000	68.000	59.000	63.000	2.850.000	zusätzliche Haushaltsmittel in Höhe von 510.000 EUR für 2023-2028 ff. für den Stadtbahnausbau Westliche Innenstadt Gesamtkosten bisher (inkl. Vorgängerprojekt): 3.540.200 EUR Gesamtkosten neu: 4.050.200 EUR Erhöhung der VE zu Lasten 2024 um 20.000 EUR Erhöhung der VE zu Lasten 2025 um 78.000 EUR							
				neu	3.940.200	78.200	78.000	176.000	146.000	59.000	63.000	3.340.000								
				Veränderung	510.000		-78.000	20.000	78.000	0	0	490.000								
				VE 2024:	156.000	VE 2024 neu:	176.000	VE 2024 Veränderung:		20.000										
				VE 2025:	68.000	VE 2025 neu:	146.000	VE 2025 Veränderung:		78.000										
				VE 2026:	59.000	VE 2026 neu:	59.000	VE 2026 Veränderung:		0										
				VE 2027:	63.000	VE 2024 neu:	63.000	VE 2027 Veränderung:		0										

Stadtbahnausbau Lehn Dorf / Kanzlerfeld

26	Baumaßnahmen (Veränderungen)				2.717.000		-53.000	18.000	53.000	0	0	2.699.000				
----	---------------------------------	--	--	--	-----------	--	---------	--------	--------	---	---	-----------	--	--	--	--

8	143	4E.660032	Stadtbahnausbau TP 42 Lehn Dorf	bisher	15.004.000	0	107.000	125.000	154.000	186.000	232.000	14.200.000	zusätzliche Haushaltsmittel in Höhe von 2.717.000 EUR für 2023-2028 ff. für den Stadtbahnausbau Lehn Dorf / Kanzlerfeld Gesamtkosten bisher (inkl. Vorgängerprojekt): 15.064.000 EUR Gesamtkosten neu: 17.781.000 EUR Erhöhung der VE zu Lasten 2024 um 18.000 EUR Erhöhung der VE zu Lasten 2025 um 53.000 EUR							
				neu	17.721.000	0	54.000	143.000	207.000	186.000	232.000	16.899.000								
				Veränderung	2.717.000		-53.000	18.000	53.000	0	0	2.699.000								
				VE 2024:	125.000	VE 2024 neu:	143.000	VE 2024 Veränderung:		18.000										
				VE 2025:	154.000	VE 2025 neu:	207.000	VE 2025 Veränderung:		53.000										
				VE 2026:	186.000	VE 2026 neu:	186.000	VE 2026 Veränderung:		0										
				VE 2027:	232.000	VE 2024 neu:	232.000	VE 2027 Veränderung:		0										

AMTA		
Abstimmungsergebnis		
dafür	dagegen	enthalten

lfd. Nr	Nr.	Position / Projekt-Nr.	Projektdefinition	Ausschuss	Gesamt-kosten in €	Plan und Ist Vorjahre in €	#BEZUG#					Restbedarf ab 2028 in €	Bemerkungen	
							2023 in €	2024 in €	2025 in €	2026 in €	2027 in €			

Umbau- / Ausbaumaßnahmen von Straßen

Umgestaltung Sonnenstraße / Am Hohen Tore

20	Beiträge u.ä. Entgelte für Investitionstätigkeit (Veränderungen)				0		0	0	0	0	0	0		
----	--	--	--	--	---	--	---	---	---	---	---	---	--	--

9	144a	5E.660153	Sonnenstr.-Am Hohen Tore/Umbau	bisher	900.000	675.000	225.000	0	0	0	0	0	Nachveranschlagung von Haushaltsmitteln für den Umbau der Sonnenstraße / Am Hohen Tore in Höhe von 610.000 EUR für 2024, da diese als Deckungsmittel in 2022 für andere Baumaßnahmen des FB 66 verwandt worden sind - siehe DS 22-19541 (unechte Deckungsmittel)			
				neu	900.000	675.000	225.000	0	0	0	0	0				
				Veränderung	0		0	0	0	0	0	0				

26	Baumaßnahmen (Veränderungen)				610.000		0	610.000	0	0	0	0		
----	------------------------------	--	--	--	---------	--	---	---------	---	---	---	---	--	--

10	144b	5E.660153	Sonnenstr.-Am Hohen Tore/Umbau	bisher	2.750.000	2.750.000	0	0	0	0	0	0	Nachveranschlagung von Haushaltsmitteln für den Umbau der Sonnenstraße / Am Hohen Tore in Höhe von 610.000 EUR für 2024, da diese als Deckungsmittel in 2022 für andere Baumaßnahmen des FB 66 verwandt worden sind - siehe DS 22-19541 (unechte Deckungsmittel)				
				neu	3.360.000	2.750.000	0	610.000	0	0	0	0					
				Veränderung	610.000		0	610.000	0	0	0	0					
				VE 2024:	0	VE 2024 neu:	610.000	VE 2024 Veränderung:			610.000	Erhöhung der VE zu Lasten 2024 um 610.000 EUR					

AMTA		
Abstimmungsergebnis		
dafür	dagegen	enthalten

lfd. Nr	Nr.	Position / Projekt-Nr.	Projektdefinition	Ausschuss	Gesamt-kosten in €	Plan und Ist Vorjahre in €	#BEZUG#					Restbedarf ab 2028 in €	Bemerkungen			
							2023 in €	2024 in €	2025 in €	2026 in €	2027 in €					

Ausbau Leonhardstraße. Gerstäcker bis Leonhardplatz

20			Beiträge u.ä. Entgelte für Investitionstätigkeit (Veränderungen)		0		0	0	0	0	0	0				
----	--	--	--	--	---	--	---	---	---	---	---	---	--	--	--	--

11	145a	5E.660144	FB 66: Leonhardstr.-Gerstäcker /Ausbau	bisher	0	0	0	0	0	0	0	0	zusätzliche Haushaltsmittel in Höhe von 580.000 EUR für 2024 für den Ausbau der Leonhardstr.aufgrund von Preisteigerungen, etc. sowie Nachveranschlagung von Haushaltsmitteln in Höhe von 200.000 EUR für 2024, da diese als Deckungsmittel in 2022 für andere Baumaßnahmen des FB 66 verwandt worden sind - siehe DS 22-19072 (unechte Deckungsmittel)			
				neu	0	0	0	0	0	0	0	0				
				Veränderung	0		0	0	0	0	0	0				

26			Baumaßnahmen (Veränderungen)		780.000		0	780.000	0	0	0	0				
----	--	--	------------------------------	--	---------	--	---	---------	---	---	---	---	--	--	--	--

12	145b	5E.660144	FB 66: Leonhardstr.-Gerstäcker /Ausbau	bisher	600.000	600.000	0	0	0	0	0	0	zusätzliche Haushaltsmittel in Höhe von 580.000 EUR für 2024 für den Ausbau der Leonhardstr.aufgrund von Preisteigerungen, etc. sowie Nachveranschlagung von Haushaltsmitteln in Höhe von 200.000 EUR für 2024, da diese als Deckungsmittel in 2022 für andere Baumaßnahmen des FB 66 verwandt worden sind - siehe DS 22-19072 (unechte Deckungsmittel)			
				neu	1.380.000	600.000	0	780.000	0	0	0	0				
				Veränderung	780.000		0	780.000	0	0	0	0				
													Erhöhung der VE zu Lasten 2024 um 780.000 EUR			
							VE 2024:	0	VE 2024 neu:	780.000	VE 2024 Veränderung:		780.000			

Rampe / Treppe Vossenkamp

17			Summe der Auszahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit (Veränderungen)		150.000		50.000	100.000	0	0	0	0				
----	--	--	---	--	---------	--	--------	---------	---	---	---	---	--	--	--	--

13	146	4E.66 NEU	Vossenkamp / Herstellung Rampe / Treppe	bisher	0	0	0	0	0	0	0	0	zusätzliche Haushaltsmittel in Höhe von 150.000 EUR für 2023-2024 für den Bau einer Rampe / Treppe Vossenkamp (2023: + 50.000 EUR, 2024:+ 100.000 EUR)			
				neu	150.000	0	50.000	100.000	0	0	0	0				
				Veränderung	150.000		50.000	100.000	0	0	0	0				

AMTA		
Abstimmungsergebnis		
dafür	dagegen	enthalten

lfd. Nr	Nr.	Position / Projekt-Nr.	Projektdefinition	Ausschuss	Gesamt-kosten	Plan und Ist Vorjahre	#BEZUG#					Restbedarf ab 2028	Bemerkungen			
							2023	2024	2025	2026	2027					
					in €	in €	in €	in €	in €	in €	in €	in €				

Umbau Innenstadtwehre

26	Baumaßnahmen (Veränderungen)				1.600.000		700.000	900.000	0	0	0	0				
----	------------------------------	--	--	--	-----------	--	---------	---------	---	---	---	---	--	--	--	--

14	147	SS.660044	Innenstadtwehre / Umbau	bisher	9.403.057	8.503.057	300.000	300.000	300.000	0	0	0	zusätzliche Haushaltsmittel in Höhe von 1,6 Mio. EUR für 2023-2024 für den Umbau von Innenstadtwehren (2023: + 700.000 EUR, 2024: + 900.000 EUR)			
				neu	11.003.057	8.503.057	1.000.000	1.200.000	300.000	0	0	0				
				Veränderung	1.600.000		700.000	900.000	0	0	0	0				

Brückenbaumaßnahmen

Sanierung Ferdinandbrücke

26	Baumaßnahmen (Veränderungen)				230.000		30.000	0	200.000	0	0	0				
----	------------------------------	--	--	--	---------	--	--------	---	---------	---	---	---	--	--	--	--

15	148	SE.660118	Ferdinandbrücke / Sanierung									zusätzliche Haushaltsmittel in Höhe von 230.000 EUR für 2023 und 2025 für die Sanierung der Ferdinandbrücke (2023: + 30.000 EUR, 2025: + 200.000 EUR)						
				bisher	1.530.000	760.000	70.000	0	700.000	0	0					0		
				neu	1.760.000	760.000	100.000	0	900.000	0	0					0		
				Veränderung	230.000		30.000	0	200.000	0	0					0		
				VE 2025:	700.000	VE 2025 neu:	900.000	VE 2025 Veränderung:			200.000							
													Erhöhung der VE zu Lasten 2025 um 200.000 EUR					

Ersatzneubau Okerbrücke Schrotweg

19	Zuwendungen für Investitionstätigkeit (Veränderungen)				0		-1.782.000	480.000	1.302.000	0	0	0				
----	---	--	--	--	---	--	------------	---------	-----------	---	---	---	--	--	--	--

16	149a	SE.660119	Okerbrücke Hüttenwerke Schrotw./Ersatz	bisher	1.782.000	0	1.782.000	0	0	0	0	0	Verschieben der Einzahlungsraten (Investitionszuwendungen) in Höhe von 1.782.000 EUR von 2023 auf 2024 und 2025 für den Ersatzbau der Okerbrücke Hüttenwerke			
				neu	1.782.000	0	0	480.000	1.302.000	0	0	0				
				Veränderung	0		-1.782.000	480.000	1.302.000	0	0	0				

26	Baumaßnahmen (Veränderungen)				0		-930.000	930.000	0	0	0	0				
----	------------------------------	--	--	--	---	--	----------	---------	---	---	---	---	--	--	--	--

17	149b	SE.660119	Okerbrücke Hüttenwerke Schrotw./Ersatz	bisher	3.500.000	2.570.000	930.000	0	0	0	0	0	Verschieben der Finanzrate in Höhe von 930.000 EUR von 2023 auf 2024 für den Ersatzneubau der Okerbrücke Schrotweg			
				neu	3.500.000	2.570.000	0	930.000	0	0	0	0				
				Veränderung	0		-930.000	930.000	0	0	0	0				
				VE 2024:				0	VE 2024 neu:	930.000	VE 2024 Veränderung:					

AMTA		
Abstimmungsergebnis		
dafür	dagegen	enthalten

lfd. Nr	Nr.	Position / Projekt-Nr.	Projektdefinition	Ausschuss	Gesamt-kosten in €	Plan und Ist Vorjahre in €	#BEZUG#		2023 in €	2024 in €	2025 in €	2026 in €	2027 in €	Restbedarf ab 2028 in €	Bemerkungen			
							2023	2024										

Straßenenerneuerungen mit Kanal

Straßenenerneuerung Siegfriedviertel

19			Zuwendungen für Investitionstätigkeit (Veränderungen)		0		0	0	0	0	0	0	0					
----	--	--	--	--	---	--	---	---	---	---	---	---	---	--	--	--	--	--

18	150a	SS.660011	Siegfriedviertel/Straßenenerneuerung	bisher	91.783	91.783	0	0	0	0	0	0	0	0	Reduzierung der Einzahlungsraten (Beiträge) in Höhe von 175.000 EUR für 2023 /2024 für die Straßenenerneuerung Siegfriedviertel (2023: - 25.000 EUR , 2024: - 150.000 EUR)			
				neu	91.783	91.783	0	0	0	0	0	0	0	0				
				Veränderung	0		0	0	0	0	0	0	0	0				

20			Beiträge u.ä. Entgelte für Investitionstätigkeit (Veränderungen)		-175.000		-25.000	-150.000	0	0	0	0	0					
----	--	--	---	--	----------	--	---------	----------	---	---	---	---	---	--	--	--	--	--

19	150b	SS.660011	Siegfriedviertel/Straßenenerneuerung	bisher	1.629.924	1.329.924	150.000	150.000	0	0	0	0	0	0	Reduzierung der Einzahlungsraten (Beiträge) in Höhe von 175.000 EUR für 2023 /2024 für die Straßenenerneuerung Siegfriedviertel (2023: - 25.000 EUR , 2024: - 150.000 EUR)			
				neu	1.454.924	1.329.924	125.000	0	0	0	0	0	0	0				
				Veränderung	-175.000		-25.000	-150.000	0	0	0	0	0	0				

26			Baumaßnahmen (Veränderungen)		-350.000		-50.000	-300.000	0	0	0	0	0					
----	--	--	---------------------------------	--	----------	--	---------	----------	---	---	---	---	---	--	--	--	--	--

20	150c	SS.660011	Siegfriedviertel/Straßenenerneuerung	bisher	5.248.690	4.648.690	300.000	300.000	0	0	0	0	0	0	Reduzierung der Haushaltsmittel in Höhe von 350.000 EUR für 2023 /2024 für die Straßenenerneuerung Siegfriedviertel (2023: - 50.000 EUR , 2024: - 300.000 EUR)			
				neu	4.898.690	4.648.690	250.000	0	0	0	0	0	0	0				
				Veränderung	-350.000		-50.000	-300.000	0	0	0	0	0	0				

	VE 2024:	300.000	VE 2024 neu:	0	VE 2024 Veränderung:	-300.000
--	----------	---------	--------------	---	----------------------	----------

AMTA		
Abstimmungsergebnis		
dafür	dagegen	enthalten

lfd. Nr	Nr.	Position / Projekt-Nr.	Projektdefinition	Ausschuss	Gesamt-kosten in €	Plan und Ist Vorjahre in €	#BEZUG#					Restbedarf ab 2028 in €	Bemerkungen	
							2023 in €	2024 in €	2025 in €	2026 in €	2027 in €			

Straßenerneuerung Lehn Dorf

19 Zuwendungen für Investitionstätigkeit (Veränderungen)				0	0	0	0	0	0	0	0						
21	151a	SS.660014	Lehndorf/Straßenenerneuerung 2.BA	bisher	383.049	383.049	0	0	0	0	0	0	zusätzliche Einzahlungsraten (Beiträge) in Höhe von 100.000 EUR für 2023 für die Straßenenerneuerung Lehndorf 2. BA				
				neu	383.049	383.049	0	0	0	0	0	0					0
				Veränderung	0		0	0	0	0	0	0					0
20 Beiträge u.ä. Entgelte für Investitionstätigkeit (Veränderungen)				100.000		100.000	0	0	0	0	0						
22	151b	SS.660014	Lehndorf/Straßenenerneuerung 2.BA	bisher	3.687.754	3.687.754	0	0	0	0	0	0	zusätzliche Einzahlungsraten (Beiträge) in Höhe von 100.000 EUR für 2023 für die Straßenenerneuerung Lehndorf 2. BA				
				neu	3.787.754	3.687.754	100.000	0	0	0	0	0					0
				Veränderung	100.000		100.000	0	0	0	0	0					0
26 Baumaßnahmen (Veränderungen)				200.000		200.000	0	0	0	0	0						
23	151c	SS.660014	Lehndorf/Straßenenerneuerung 2.BA	bisher	7.713.047	7.713.047	0	0	0	0	0	0	zusätzliche Haushaltsmittel in Höhe von 200.000 EUR für 2023 für die Straßenenerneuerung Lehndorf 2. BA				
				neu	7.913.047	7.713.047	200.000	0	0	0	0	0					0
				Veränderung	200.000		200.000	0	0	0	0	0					0

AMTA		
Abstimmungsergebnis		
dafür	dagegen	enthalten

#BEZUG#																
Ifd. Nr	Nr.	Position / Projekt-Nr.	Projektdefinition	Ausschuss	Gesamt- kosten in €	Plan und Ist Vorjahre in €	2023 in €	2024 in €	2025 in €	2026 in €	2027 in €	Restbedarf ab 2028 in €	Bemerkungen			
Straßenerneuerung Östliches Ringgebiet																
19 Zuwendungen für Investitionstätigkeit (Veränderungen)					0		0	0	0	0	0	0				
24	152a	5S.660015	Östliches Ringgebiet/Straßenerneuerung	bisher	155.549	155.549	0	0	0	0	0	0	zusätzliche Einzahlungsraten (Beiträge) in Höhe von 250.000 EUR für 2024 für die Straßenerneuerung Östliches Ringgebiet			
				neu	155.549	155.549	0	0	0	0	0	0				
				Veränderung	0		0	0	0	0	0	0				
20 Beiträge u.ä. Entgelte für Investitionstätigkeit (Veränderungen)					250.000		0	250.000	0	0	0	0				
25	152b	5S.660015	Östliches Ringgebiet/Straßenerneuerung	bisher	7.184.550	6.284.550	575.000	325.000	0	0	0	0	zusätzliche Einzahlungsraten (Beiträge) in Höhe von 250.000 EUR für 2024 für die Straßenerneuerung Östliches Ringgebiet			
				neu	7.434.550	6.284.550	575.000	575.000	0	0	0	0				
				Veränderung	250.000		0	250.000	0	0	0	0				
26 Baumaßnahmen (Veränderungen)					500.000		0	500.000	0	0	0	0				
26	152c	5S.660015	Östliches Ringgebiet/Straßenerneuerung	bisher	22.339.357	20.539.357	1.150.000	650.000	0	0	0	0	zusätzliche Haushaltsmittel in Höhe von 500.000 EUR für 2024 für die Straßenerneuerung Östliches Ringgebiet Erhöhung der VE zu Lasten 2024 um 500.000 EUR			
				neu	22.839.357	20.539.357	1.150.000	1.150.000	0	0	0	0				
				Veränderung	500.000		0	500.000	0	0	0	0				

AMTA		
Abstimmungsergebnis		
dafür	dagegen	enthalten

lfd. Nr	Nr.	Position / Projekt-Nr.	Projektdefinition	Ausschuss	Gesamt-kosten in €	Plan und Ist Vorjahre in €	#BEZUG#					Restbedarf ab 2028 in €	Bemerkungen			
							2023 in €	2024 in €	2025 in €	2026 in €	2027 in €					

Straßeneneruerung Petritor

19		Zuwendungen für Investitionstätigkeit (Veränderungen)		0		0	0	0	0	0	0					
27	153a	5S.660016	Petritor/Straßeneneruerung	bisher	39.538	39.538	0	0	0	0	0	0	geringere Einzahlungsraten (Beiträge) in Höhe von 125.000 EUR für 2023 für die Straßeneneruerung Petritor und Verschiebung einer Rate von 2023 auf 2024 in Höhe von 75.000 EUR			
				neu	39.538	39.538	0	0	0	0	0	0				
				Veränderung	0		0	0	0	0	0	0				
20		Beiträge u.ä. Entgelte für Investitionstätigkeit (Veränderungen)		-125.000		-200.000	75.000	0	0	0	0					
28	153b	5S.660016	Petritor/Straßeneneruerung	bisher	2.449.504	2.224.504	225.000	0	0	0	0	0	geringere Einzahlungsraten (Beiträge) in Höhe von 125.000 EUR für 2023 für die Straßeneneruerung Petritor und Verschiebung einer Rate von 2023 auf 2024 in Höhe von 75.000 EUR			
				neu	2.324.504	2.224.504	25.000	75.000	0	0	0	0				
				Veränderung	-125.000		-200.000	75.000	0	0	0	0				
26		Baumaßnahmen (Veränderungen)		-250.000		-400.000	150.000	0	0	0	0					
29	153c	5S.660016	Petritor/Straßeneneruerung	bisher	7.160.202	6.710.202	450.000	0	0	0	0	0	geringere Haushaltsmittel Höhe von 250.000 EUR für 2023 für die Straßeneneruerung Petritor und Verschiebung einer Rate von 2023 auf 2024 in Höhe von 150.000 EUR Erhöhung der VE zu Lasten 2024 um 150.000 EUR			
				neu	6.910.202	6.710.202	50.000	150.000	0	0	0	0				
				Veränderung	-250.000		-400.000	150.000	0	0	0	0				
				VE 2024:	0	VE 2024 neu:	150.000	VE 2024 Veränderung:				150.000				

AMTA		
Abstimmungsergebnis		
dafür	dagegen	enthalten

[illegible]

19	Zuwendungen für Investitionstätigkeit (Veränderungen)	0	0	0	0	0	0	0
----	--	---	---	---	---	---	---	---

30	154a	5S.660018 Nordstadt/Straßenenerneuerung								geringere Einzahlungsraten (Beiträge) in Höhe von 375.000 EUR für 2024 für die Straßenenerneuerung Nordstadt				
			bisher	124.379	124.379	0	0	0	0					0
			neu	124.379	124.379	0	0	0	0					0
			Veränderung	0		0	0	0	0					0

20	Beiträge u.ä. Entgelte für Investitionstätigkeit (Veränderungen)	-375.000	0	-375.000	0	0	0	0
----	---	----------	---	----------	---	---	---	---

31	154b	SS.60018 Nordstadt/Straßenenerneuerung										
			bisher	3.367.890	2.992.890	0	375.000	0	0	0	0	geringere Einzahlungsraten (Beiträge) in Höhe von 375.000 EUR für 2024 für die Straßenenerneuerung Nordstadt
			neu	2.992.890	2.992.890	0	0	0	0	0	0	
			Veränderung	-375.000		0	-375.000	0	0	0	0	

26	Baumaßnahmen (Veränderungen)	-750.000	0	-750.000	0	0	0	0
----	---------------------------------	----------	---	----------	---	---	---	---

32	154c	SS.660018	Nordstadt/Straßenenerneuerung	bisher	9.766.531	9.016.531	0	750.000	0	0	0	0	geringere Haushaltsmittel in Höhe von 750.000 EUR für 2024 für die Straßenenerneuerung Nordstadt						
				neu	9.016.531	9.016.531	0	0	0	0	0	0							
				Veränderung	-750.000		0	-750.000	0	0	0	0						0	Reduz. der VE zu Lasten 2024 um 750.000 EUR
				VE 2024:		750.000	VE 2024 neu:		0	VE 2024 Veränderung:		-750.000							

AMTA		
Abstimmungsergebnis		
dafür	dagegen	enthalten

#BEZUG#																	
Ifd. Nr	Nr.	Position / Projekt-Nr.	Projektdefinition	Ausschuss	Gesamt- kosten in €	Plan und Ist Vorjahre in €	2023 in €	2024 in €	2025 in €	2026 in €	2027 in €	Restbedarf ab 2028 in €	Bemerkungen				
Straßenerneuerung Glesmarode																	
19 Zuwendungen für Investitionstätigkeit (Veränderungen)					0		0	0	0	0	0	0					
33	155a	5S.660019	Glesmarode/Straßenerneuerung	bisher	0	0	0	0	0	0	0	0	geringere Einzahlungsraten (Beiträge) in Höhe von 175.000 EUR für 2024 für die Straßenerneuerung Glesmarode				
				neu	0	0	0	0	0	0	0	0					
				Veränderung	0		0	0	0	0	0	0					
20 Beiträge u.ä. Entgelte für Investitionstätigkeit (Veränderungen)					-175.000		0	-175.000	0	0	0	0					
34	155b	5S.660019	Glesmarode/Straßenerneuerung	bisher	178.027	3.027	0	175.000	0	0	0	0	geringere Einzahlungsraten (Beiträge) in Höhe von 175.000 EUR für 2024 für die Straßenerneuerung Glesmarode				
				neu	3.027	3.027	0	0	0	0	0	0					0
				Veränderung	-175.000		0	-175.000	0	0	0	0					0
26 Baumaßnahmen (Veränderungen)					-350.000		0	-350.000	0	0	0	0					
35	155c	5S.660019	Glesmarode/Straßenerneuerung	bisher	2.083.941	1.733.941	0	350.000	0	0	0	0	geringere Haushaltsmittel in Höhe von 350.000 EUR für 2024 für die Straßenerneuerung Glesmarode Reduz. der VE zu Lasten 2024 um 350.000 EUR				
				neu	1.733.941	1.733.941	0	0	0	0	0	0					0
				Veränderung	-350.000		0	-350.000	0	0	0	0					0
					VE 2024:	350.000	VE 2024 neu:	0	VE 2024 Veränderung:			-350.000					

AMTA		
Abstimmungsergebnis		
dafür	dagegen	enthalten

lfd. Nr	Nr.	Position / Projekt-Nr.	Projektdefinition	Ausschuss	Gesamt-kosten in €	Plan und Ist Vorjahre in €	#BEZUG#		2023 in €	2024 in €	2025 in €	2026 in €	2027 in €	Restbedarf ab 2028 in €	Bemerkungen			
							2023	2024										

Straßenerneuerung Hauptbahnhof / Mastbruch

19	Zuwendungen für Investitionstätigkeit (Veränderungen)				0		0	0	0	0	0	0	0	0				
----	---	--	--	--	---	--	---	---	---	---	---	---	---	---	--	--	--	--

36	156a	5S.660020	Hauptbahnhof/Mastbruch/Straßenerneuerung	bisher	24.944	24.944	0	0	0	0	0	0	0	0	geringere Einzahlungsraten (Beiträge) in Höhe von 300.000 EUR für 2023/2024 für die Straßenerneuerung Hauptbahnhof / Mastbruch (2023: - 25.000 EUR, 2024: - 275.000 EUR)			
				neu	24.944	24.944	0	0	0	0	0	0	0	0				
				Veränderung	0		0	0	0	0	0	0	0	0				

20	Beiträge u.ä. Entgelte für Investitionstätigkeit (Veränderungen)				-50.000		25.000	-75.000	0	0	0	0	0	0				
----	--	--	--	--	---------	--	--------	---------	---	---	---	---	---	---	--	--	--	--

37	156b	5S.660020	Hauptbahnhof/Mastbruch/Straßenerneuerung	bisher	1.440.650	1.140.650	25.000	275.000	0	0	0	0	0	0	geringere Einzahlungsraten (Beiträge) in Höhe von 50.000 EUR für 2023/2024 für die Straßenerneuerung Hauptbahnhof / Mastbruch (2023: + 25.000 EUR, 2024: - 75.000 EUR)			
				neu	1.390.650	1.140.650	50.000	200.000	0	0	0	0	0	0				
				Veränderung	-50.000		25.000	-75.000	0	0	0	0	0	0				

26	Baumaßnahmen (Veränderungen)				-100.000		50.000	-150.000	0	0	0	0	0	0				
----	------------------------------	--	--	--	----------	--	--------	----------	---	---	---	---	---	---	--	--	--	--

38	156c	5S.660020	Hauptbahnhof/Mastbruch/Straßenerneuerung	bisher	2.644.819	2.044.819	50.000	550.000	0	0	0	0	0	0	geringere Haushaltsmittel in Höhe von 100.000 EUR für 2023/2024 für die Straßenerneuerung Hauptbahnhof / Mastbruch (2023: + 50.000 EUR, 2024: - 150.000 EUR) Reduz. der VE zu Lasten 2024 um 150.000 EUR			
				neu	2.544.819	2.044.819	100.000	400.000	0	0	0	0	0	0				
				Veränderung	-100.000		50.000	-150.000	0	0	0	0	0	0				

AMTA		
Abstimmungsergebnis		
dafür	dagegen	enthalten

lfd. Nr	Nr.	Position / Projekt-Nr.	Projektdefinition	Ausschuss	Gesamt-kosten in €	Plan und Ist Vorjahre in €	#BEZUG#					Restbedarf ab 2028 in €	Bemerkungen	
							2023 in €	2024 in €	2025 in €	2026 in €	2027 in €			

Straßenerneuerung Innenstadt

19	Zuwendungen für Investitionstätigkeit (Veränderungen)			0	0	0	0	0	0	0	0	0	
----	---	--	--	---	---	---	---	---	---	---	---	---	--

39	157a	SS.660024	Innenstadt/Straßenerneuerung	bisher	56.444	56.444	0	0	0	0	0	0	geringere Einzahlungsraten (Beiträge) in Höhe von 325.000 EUR für 2023/2024 für die Straßenerneuerung Innenstadt (2023: - 300.000 EUR, 2024: - 25.000 EUR)			
				neu	56.444	56.444	0	0	0	0	0	0				
				Veränderung	0		0	0	0	0	0	0				

20	Beiträge u.ä. Entgelte für Investitionstätigkeit (Veränderungen)			-325.000		-300.000	-25.000	0	0	0	0	0	
----	--	--	--	----------	--	----------	---------	---	---	---	---	---	--

40	157b	SS.660024	Innenstadt/Straßenerneuerung	bisher	9.237.059	2.837.059	325.000	75.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	0	geringere Einzahlungsraten (Beiträge) in Höhe von 325.000 EUR für 2023/2024 für die Straßenerneuerung Innenstadt (2023: - 300.000 EUR, 2024: - 25.000 EUR)			
				neu	8.912.059	2.837.059	25.000	50.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	0				
				Veränderung	-325.000		-300.000	-25.000	0	0	0	0				

26	Baumaßnahmen (Veränderungen)			-650.000		-600.000	-50.000	0	0	0	0	0	
----	------------------------------	--	--	----------	--	----------	---------	---	---	---	---	---	--

41	157c	SS.660024	Innenstadt/Straßenerneuerung										geringere Haushaltsmittel in Höhe von 650.000 EUR für 2023/2024 für die Straßenerneuerung Innenstadt (2023: - 600.000 EUR, 2024: - 50.000 EUR)			
				bisher	20.811.131	8.011.131	650.000	150.000	4.000.000	4.000.000	4.000.000	0				
				neu	20.161.131	8.011.131	50.000	100.000	4.000.000	4.000.000	4.000.000	0				
				Veränderung	-650.000		-600.000	-50.000	0	0	0	0				
									Reduz. der VE zu Lasten 2024 um 50.000 EUR							

AMTA		
Abstimmungsergebnis		
dafür	dagegen	enthalten

#BEZUG#															
lfd. Nr	Nr.	Position / Projekt-Nr.	Projektdefinition	Ausschuss	Gesamt- kosten	Plan und Ist Vorjahre	2023	2024	2025	2026	2027	Restbedarf ab 2028	Bemerkungen		
					in €	in €	in €	in €	in €	in €	in €				
Straßenerneuerung Stöckheim															
19 Zuwendungen für Investitionstätigkeit (Veränderungen)					0		0	0	0	0	0	0			
42	158a	5S.660027	Stöckheim/Straßenerneuerung	bisher	86.101	86.101	0	0	0	0	0	0	zusätzliche Einzahlungsraten (Beiträge) in Höhe von 25.000 EUR für 2024 für die Straßenerneuerung Stöckheim sowie Verschieben einer Rate von 2023 auf 2024 in Höhe von 25.000 EUR		
				neu	86.101	86.101	0	0	0	0	0	0			
				Veränderung	0		0	0	0	0	0	0			
20 Beiträge u.ä. Entgelte für Investitionstätigkeit (Veränderungen)					25.000		-25.000	50.000	0	0	0	0			
43	158b	5S.660027	Stöckheim/Straßenerneuerung	bisher	1.577.237	1.402.237	175.000	0	0	0	0	0	zusätzliche Einzahlungsraten (Beiträge) in Höhe von 25.000 EUR für 2024 für die Straßenerneuerung Stöckheim sowie Verschieben einer Rate von 2023 auf 2024 in Höhe von 25.000 EUR		
				neu	1.602.237	1.402.237	150.000	50.000	0	0	0	0			
				Veränderung	25.000		-25.000	50.000	0	0	0	0			
26 Baumaßnahmen (Veränderungen)					50.000		-50.000	100.000	0	0	0	0			
44	158c	5S.660027	Stöckheim/Straßenerneuerung	bisher	3.376.437	3.026.437	350.000	0	0	0	0	0	zusätzliche Haushaltsmittel in Höhe von 50.000 EUR für 2024 für die Straßenerneuerung Stöckheim sowie Verschieben einer Rate von 2023 auf 2024 in Höhe von 50.000 EUR		
				neu	3.426.437	3.026.437	300.000	100.000	0	0	0	0			
				Veränderung	50.000		-50.000	100.000	0	0	0	0			
					VE 2024: 0		VE 2024 neu: 100.000		VE 2024 Veränderung:		100.000		Erhöhung der VE zu Lasten 2024 um 100.000 EUR		

#BEZUG!														
I/d. Nr	Nr.	Position / Projekt-Nr.	Projektdefinition	Ausschuss	Gesamt- kosten	Plan und Ist Vorjahre	2023	2024	2025	2026	2027	Restbedarf ab 2028	Bemerkungen	
					in €	in €	in €	in €	in €	in €	in €	in €		

Straßenerneuerung Wilhelmitor

19	Zuwendungen für Investitionstätigkeit (Veränderungen)	0	0	0	0	0	0	0
----	---	---	---	---	---	---	---	---

45	159a	5S.660062	Wilhelmitor/ Straßenerneuerung									zusätzliche Einzahlungsraten (Beträge) in Höhe von 125.000 EUR für 2023 für die Straßenerneuerung Wilhelmitor				
				bisher	0	0	0	0	0	0	0					0
				neu	0	0	0	0	0	0	0					0
				Veränderung	0		0	0	0	0	0					0

20	Beiträge u.ä. Entgelte für Investitionstätigkeit (Veränderungen)	125.000	125.000	0	0	0	0	0
----	---	---------	---------	---	---	---	---	---

46	159b	5S.660062	Wilhelmilor/ Straßenerneuerung	bisher	1.533.538	1.358.538	50.000	125.000	0	0	0	0	zusätzliche Einzahlungsraten (Beiträge) in Höhe von 125.000 EUR für 2023 für die Straßenerneuerung Wilhelmilor			
				neu	1.658.538	1.358.538	175.000	125.000	0	0	0	0				
				Veränderung	125.000		125.000	0	0	0	0	0				

26	Baumaßnahmen (Veränderungen)	250.000	250.000	0	0	0	0	0
----	---------------------------------	---------	---------	---	---	---	---	---

47	159c	SS.660062	Wilhelmitor/ Straßenerneuerung									zusätzliche Haushaltsmittel in Höhe von 250.000 EUR für 2023 für die Straßenerneuerung Wilhelmitor					
				bisher	2.814.606	2.464.606	100.000	250.000	0	0	0						0
				neu	3.064.606	2.464.606	350.000	250.000	0	0	0						0
				Veränderung	250.000		250.000	0	0	0	0						0
				VE 2024:	250.000	VE 2024 neu:	250.000	VE 2024 Veränderung:	0								

[illegible]

19 **Zuwendungen für Investitionstätigkeit**
(Veränderungen)

48	160a	5S.660064 Wenden/Straßenerneuerung	bisher	2.725	2.725	0	0	0	0	0	0	zusätzliche Einzahlungsraten (Beiträge) in Höhe von 750.000 EUR für 2023/2024 für die Straßenerneuerung Wenden (2023: + 325.000 EUR, 2024: + 425.000 EUR)			
			neu	2.725	2.725	0	0	0	0	0	0				
			Veränderung	0		0	0	0	0	0	0				

20 **Beiträge u.ä. Entgelte für Investitionstätigkeit**
(Veränderungen)

49	160b	5S.660064	Wenden/Straßenerneuerung	bisher	1.055.411	580.411	475.000	0	0	0	0	0	zusätzliche Einzahlungsraten (Beiträge) in Höhe von 750.000 EUR für 2023/2024 für die Straßenenerneuerung Wenden (2023: + 325.000 EUR, 2024: + 425.000 EUR)			
				neu	1.805.411	580.411	800.000	425.000	0	0	0	0				
				Veränderung	750.000		325.000	425.000	0	0	0	0				

**26 Baumaßnahmen
(Veränderungen)**

50	160c	SS.660064	Wenden/Straßenerneuerung									zusätzliche Haushaltsmittel in Höhe von 1.500.000 EUR für 2023/2024 für die Straßenerneuerung Wenden (2023: + 650.000 EUR, 2024: + 850.000 EUR) Erhöhung der VE zu Lasten 2024 um 850.000 EUR				
				bisher	2.248.339	1.298.339	950.000	0	0	0	0					0
				neu	3.748.339	1.298.339	1.600.000	850.000	0	0	0					0
				Veränderung	1.500.000		650.000	850.000	0	0	0					0
		VE 2024:	0	VE 2024 neu:	850.000	VE 2024 Veränderung:		850.000								

AMTA		
Abstimmungsergebnis		
dafür	dagegen	enthalten

lfd. Nr	Nr.	Position / Projekt-Nr.	Projektdefinition	Ausschuss	Gesamt-kosten in €	Plan und Ist Vorjahre in €	#BEZUG#					Restbedarf ab 2028 in €	Bemerkungen	
							2023 in €	2024 in €	2025 in €	2026 in €	2027 in €			

Straßenerneuerung Veltenhof-Rühme

19	Zuwendungen für Investitionstätigkeit (Veränderungen)				0		0	0	0	0	0	0		
----	---	--	--	--	---	--	---	---	---	---	---	---	--	--

51	161a	SS.660074	Veltenhof Rühme / Straßenenerneuerung	bisher	0	0	0	0	0	0	0	0	zusätzliche Einzahlungsraten (Beiträge) in Höhe von 100.000 EUR für 2024 für die Straßenenerneuerung Veltenhof-Rühme			
				neu	0	0	0	0	0	0	0	0				
				Veränderung	0		0	0	0	0	0	0				

20	Beiträge u.ä. Entgelte für Investitionstätigkeit (Veränderungen)				100.000		0	100.000	0	0	0	0		
----	--	--	--	--	---------	--	---	---------	---	---	---	---	--	--

52	161b	SS.660074	Veltenhof Rühme / Straßenenerneuerung	bisher	0	0	0	0	0	0	0	0	zusätzliche Einzahlungsraten (Beiträge) in Höhe von 100.000 EUR für 2024 für die Straßenenerneuerung Veltenhof-Rühme			
				neu	100.000	0	0	100.000	0	0	0	0				
				Veränderung	100.000		0	100.000	0	0	0	0				

26	Baumaßnahmen (Veränderungen)				200.000		0	200.000	0	0	0	0		
----	------------------------------	--	--	--	---------	--	---	---------	---	---	---	---	--	--

53	161c	SS.660074	Veltenhof Rühme / Straßenenerneuerung	bisher	157.798	157.798	0	0	0	0	0	0	zusätzliche Haushaltsmittel in Höhe von 200.000 EUR für 2024 für die Straßenenerneuerung Veltenhof-Rühme Erhöhung der VE zu Lasten 2024 um 200.000 EUR			
				neu	357.798	157.798	0	200.000	0	0	0	0				
				Veränderung	200.000		0	200.000	0	0	0	0				
					VE 2024:	0	VE 2024 neu:	200.000	VE 2024 Veränderung:		200.000					

[illegible]

Straßenerneuerung Leiferde

19	Zuwendungen für Investitionstätigkeit (Veränderungen)	0	0	0	0	0	0	0
----	--	---	---	---	---	---	---	---

54	162a	SS.660079	Leiferde/Straßenenerneuerung	bisher	0	0	0	0	0	0	0	zusätzliche Einzahlungsraten (Beiträge) in Höhe von 25.000 EUR für 2024 für die Straßenenerneuerung Leiferde					
				neu	0	0	0	0	0	0	0						
				Veränderung	0		0	0	0	0	0						0

20	Beiträge u.ä. Entgelte für Investitionstätigkeit (Veränderungen)	25.000	0	25.000	0	0	0	0
----	---	--------	---	--------	---	---	---	---

55	162b	SS.660079	Leiferde/Straßenerneuerung		bisher	50.000	0	0	50.000	0	0	0	0	zusätzliche Einzahlungsraten (Beiträge) in Höhe von 25.000 EUR für 2024 für die Straßenerneuerung Leiferde					
					neu	75.000	0	0	75.000	0	0	0	0						
					Veränderung	25.000		0	25.000	0	0	0	0						0

26	Baumaßnahmen (Veränderungen)	50.000	0	50.000	0	0	0	0
----	---------------------------------	--------	---	--------	---	---	---	---

56	162c	SS.600079	Leiferde/Straßenerneuerung								zusätzliche Haushaltsmittel in Höhe von 50.000 EUR für 2024 für die Straßenerneuerung Leiferde						
				bisher	257.798	157.798	0	100.000	0	0						0	0
				neu	307.798	157.798	0	150.000	0	0						0	0
				Veränderung	50.000		0	50.000	0	0						0	0
		VE 2024:	100.000	VE 2024 neu:	150.000	VE 2024 Veränderung:		50.000									

AMTA		
Abstimmungsergebnis		
dafür	dagegen	enthalten

lfd. Nr	Nr.	Position / Projekt-Nr.	Projektdefinition	Ausschuss	Gesamt-kosten in €	Plan und Ist Vorjahre in €	#BEZUG#					Restbedarf ab 2028 in €	Bemerkungen	
							2023 in €	2024 in €	2025 in €	2026 in €	2027 in €			

Straßenenerneuerung Bienrode / Waggum

19	Zuwendungen für Investitionstätigkeit (Veränderungen)				0		0	0	0	0	0	0		
----	---	--	--	--	---	--	---	---	---	---	---	---	--	--

57	163a	55.660080	Bienrode-Waggum/Straßenenerneuerung	bisher	0	0	0	0	0	0	0	0	zusätzliche Einzahlungsraten (Beiträge) in Höhe von 25.000 EUR für 2024 für die Straßenenerneuerung Bienrode / Waggum			
				neu	0	0	0	0	0	0	0	0				
				Veränderung	0		0	0	0	0	0	0				

20	Beiträge u.ä. Entgelte für Investitionstätigkeit (Veränderungen)				25.000		0	25.000	0	0	0	0		
----	--	--	--	--	--------	--	---	--------	---	---	---	---	--	--

58	163b	55.660080	Bienrode-Waggum/Straßenenerneuerung	bisher	175.000	0	0	175.000	0	0	0	0	zusätzliche Einzahlungsraten (Beiträge) in Höhe von 25.000 EUR für 2024 für die Straßenenerneuerung Bienrode / Waggum			
				neu	200.000	0	0	200.000	0	0	0	0				
				Veränderung	25.000		0	25.000	0	0	0	0				

26	Baumaßnahmen (Veränderungen)				50.000		0	50.000	0	0	0	0		
----	------------------------------	--	--	--	--------	--	---	--------	---	---	---	---	--	--

59	163c	55.660080	Bienrode-Waggum/Straßenenerneuerung									zusätzliche Haushaltsmittel in Höhe von 50.000 EUR für 2024 für die Straßenenerneuerung Bienrode / Waggum Erhöhung der VE zu Lasten 2024 um 50.000 EUR				
				bisher	507.798	157.798	0	350.000	0	0	0					0
				neu	557.798	157.798	0	400.000	0	0	0					0
				Veränderung	50.000		0	50.000	0	0	0					0
		VE 2024:	350.000	VE 2024 neu:	400.000	VE 2024 Veränderung:		50.000								

AMTA		
Abstimmungsergebnis		
dafür	dagegen	enthalten

#BEZUG#																
Ifd. Nr	Nr.	Position / Projekt-Nr.	Projektdefinition	Ausschuss	Gesamt- kosten in €	Plan und Ist Vorjahre in €	2023 in €	2024 in €	2025 in €	2026 in €	2027 in €	Restbedarf ab 2028 in €	Bemerkungen			
Straßenenerneuerung Bienrode / Waggum																
19 Zuwendungen für Investitionstätigkeit (Veränderungen)					0		0	0	0	0	0	0				
60	164a	5S.660080	Bienrode-Waggum/Straßenenerneuerung										zusätzliche Einzahlungsraten (Beiträge) in Höhe von 25.000 EUR für 2024 für die Straßenenerneuerung Bienrode / Waggum			
				bisher	0	0	0	0	0	0	0	0				
				neu	0	0	0	0	0	0	0	0				
				Veränderung	0		0	0	0	0	0	0				
20 Beiträge u.ä. Entgelte für Investitionstätigkeit (Veränderungen)					25.000		0	25.000	0	0	0	0				
61	164b	5S.660080	Bienrode-Waggum/Straßenenerneuerung										zusätzliche Einzahlungsraten (Beiträge) in Höhe von 25.000 EUR für 2024 für die Straßenenerneuerung Bienrode / Waggum			
				bisher	175.000	0	0	175.000	0	0	0	0				
				neu	200.000	0	0	200.000	0	0	0	0				
				Veränderung	25.000		0	25.000	0	0	0	0				
26 Baumaßnahmen (Veränderungen)					50.000		0	50.000	0	0	0	0				
62	164c	5S.660080	Bienrode-Waggum/Straßenenerneuerung										zusätzliche Haushaltsmittel in Höhe von 50.000 EUR für 2024 für die Straßenenerneuerung Bienrode / Waggum Erhöhung der VE zu Lasten 2024 um 50.000 EUR			
				bisher	507.798	157.798	0	350.000	0	0	0	0				
				neu	557.798	157.798	0	400.000	0	0	0	0				
				Veränderung	50.000		0	50.000	0	0	0	0				
				VE 2024:	350.000	VE 2024 neu:	400.000	VE 2024 Veränderung:			50.000					

Anlage 5

Stellenplananträge

Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Antragsteller/in

wird durch die Verwaltung ausgefüllt

Org.-Einheit
FB 66

ANTRAG ZUM HAUSHALT 2023/2024

- ☒ Stellenplan (für die Verwaltung)
- ☐ Stellenübersicht (für die Sonderrechnungen)
- ☒ Dauerhaft
- ☒ ab 2023
- ☐ ab 2024
- ☐ Vorübergehend
- ☐ 2023
- ☐ 2024
- ☐

Überschrift

Radverkehr: Schaffung von 4,25 Stellen im FB 66

Beschlussvorschlag

Im Fachbereich 66 Tiefbau und Verkehr sollen für die Umsetzung der Maßnahmen aus dem Ziele- und Maßnahmenkatalog "Radverkehr in Braunschweig" 4,25 Stellen aus der Stellenreserve entnommen und möglichst schnell ausgeschrieben werden. Ziel ist eine Besetzung der Stellen möglichst früh im Jahr 2023, idealerweise noch vor Ablauf des 2. Quartals. Sollte sich zum Ende dieser Frist abzeichnen, dass die Stellen nicht besetzt werden können, sollen die Mittel kapitalisiert und z.B. für externe Auftragsvergaben genutzt werden können.

Begründung

Mit dem Beschluss über den Ziele- und Maßnahmenkatalog "Radverkehr in Braunschweig" hat der Rat der Stadt Braunschweig ein sehr ehrgeiziges Programm zur Förderung des Radverkehrs beschlossen, das bis zum Jahr 2030 abgearbeitet werden soll. Unstrittig ist, dass diese Ziele nur durch eine deutliche Aufstockung des Personals erreicht werden können.

Bereits 2021 und 2022 wurden insgesamt 5,5 neue Stellen besetzt, die allerdings für eine kraftvolle Startphase und die Erreichung der Ziele bis 2030 nicht ausreichen. Um den notwendigen Stellenbedarf zu sichern, sollen im Jahr 2023 deshalb die geplanten, 4,25 Stellen vorgezogen ausgeschrieben werden. Da nicht sichergestellt werden kann, dass die Stellen tatsächlich zeitnah besetzt werden können, soll von Beginn an die Möglichkeit der Kapitalisierung dieser Stellen mit bedacht werden. Die Vergabe bestimmter Maßnahmen an externe Fachbüros kann dazu beitragen, Verzögerungen bei der Umsetzung des Ziele- und Maßnahmenkatalogs entgegen zu wirken.

gez. Lisa-Marie Jalyschko, Helge Böttcher

Unterschrift

Versand per E-Mail an FBFinanzen@braunschweig.de

Ausschussempfehlung:

	Abstimmungsergebnis			Antrag somit	
	dafür	dagegen	Enth.	angenommen	abgelehnt
AMTA am 26.01.2023					
FPDA am 02.03.2023					

Anlage 6

Geplanter Haushaltsresteabbau

Anlage 6

Haushaltsplanung 2023, 2024

Geplanter Haushaltsresteabbau IM für die Jahre 2022 – 2027 in Euro

Org.-Einheit	Ist-Wert 2021	Planung					
		2022	2023	2024	2025	2026	2027
FB 66	23.291.636,91	19.989.834	17.989.834	16.989.834	15.989.834	14.989.834	13.989.834

Betreff:

Doppelhaushalt 2023/2024 / Investitionsprogramm 2022 - 2027 für den Teilhaushalt des Fachbereichs 66 Tiefbau und Verkehr und für die Sonderrechnungen Stadtentwässerung und Abfallwirtschaft des Referats 0660

Organisationseinheit:
Dezernat III
0600 Baureferat

Datum:
25.01.2023

Beratungsfolge

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben
(Entscheidung)

Sitzungstermin

26.01.2023

Status

Ö

Beschluss:

"1. Der Haushaltsplan 2023/2024 wird dem Verwaltungsausschuss und dem Rat unter Berücksichtigung der in den Zuständigkeitsbereich des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben fallenden Beschlüsse zu

- den Anträgen der Fraktionen und Stadtbezirksräte zum Ergebnishaushalt (Anlage 1)
- den Anträgen der Fraktionen und Stadtbezirksräte zum Finanzhaushalt (inkl. IP) 2022 - 2027 (Anlage 2)
- den finanzunwirksamen Anträgen der Fraktionen und Stadtbezirksräte (Anlage 3)
- den Ansatzveränderungen des Finanzhaushalts (inkl. IP) 2022-2027 (Anlage 4)
- Stellenplananträgen (Anlage 5)

zur Annahme empfohlen.

Die Anlagen sind Bestandteil dieses Beschlusses.

2. Der Haushaltsplan 2023/2024 für die Sonderrechnung Abfallwirtschaft und für die Sonderrechnung Stadtentwässerung wird dem Verwaltungsausschuss und dem Rat unter Berücksichtigung der in den Zuständigkeitsbereich des Ausschusses für Tiefbau, Mobilität und Auftragsvergaben fallenden Beschlüsse unter Berücksichtigung der Ansatzveränderungen der Sonderrechnung Abfallwirtschaft (Anlagen 7 und 8) sowie der Sonderrechnung Stadtentwässerung (Anlagen 9 und 10) zur Annahme empfohlen."

Sachverhalt:

Diese Ergänzungsvorlage enthält weitere Anlagen zu Ansatzveränderungen der Sonderrechnungen Abfallwirtschaft und Stadtentwässerung. Der Beschlusstext wurde entsprechend ergänzt.

Der in DS 23-20378 dargestellte Sachverhalt bleibt unverändert.

Leuer

Anlage/n:

Anlage 1 - Anträgen der Fraktionen und Stadtbezirksräte zum Ergebnishaushalt

Anlage 2 - Anträgen der Fraktionen und Stadtbezirksräte zum Finanzhaushalt (inkl. IP) 2022 - 2027

Anlage 3 - Finanzunwirksamen Anträgen der Fraktionen und Stadtbezirksräte

Anlage 4 - Ansatzveränderungen des Finanzhaushalts (inkl. IP) 2022-2027

Anlage 5 - Stellenplananträge

Anlage 6 - Geplanter Haushaltresteabbau

Anlage 7 - Sonderrechnung Abfallwirtschaft, Ansatzveränderungen Ergebnishaushalt

Anlage 8 - Sonderrechnung Abfallwirtschaft, Ansatzveränderungen Finanzhaushalt

Anlage 9 - Sonderrechnung Stadtentwässerung, Ansatzveränderungen Ergebnishaushalt

Anlage 10 - Sonderrechnung Stadtentwässerung, Ansatzveränderungen Finanzhaushalt

Anlage 1

Anträge der Fraktionen und der Stadtbezirksräte
zum Ergebnishaushalt

Anlage 1 - Haushaltslesung 2023/2024 - Ergebnishaushalt - Anträge der Fraktionen und der Stadtbezirksräte

lfd. Nr.	Teilhaushalt			Sachkonto	Antragsteller Ausschuss	Veränderungen in €										Dauer	Anmerkungen
	Nr.	Produkt-Nr.	Produktbezeichnung			2023		2024		2025		2026		2027			
						Erträge	Aufwendungen	Erträge	Aufwendungen	Erträge	Aufwendungen	Erträge	Aufwendungen	Erträge			
			Art des Ertrages/Aufwands														

--

Teilhaushalt Fachbereich 66 - Tiefbau und Verkehr																	
1	142				Bündnis 90/Die Grünen	Radverkehr: Schaffung von 4,25 Stellen im FB 66 Im Fachbereich 66 Tiefbau und Verkehr sollen für die Umsetzung der Maßnahmen aus dem Ziele- und Maßnahmenkatalog "Radverkehr in Braunschweig" 4,25 Stellen aus der Stellenreserve entnommen und möglichst schnell ausgeschrieben werden. Ziel ist eine Besetzung der Stellen möglichst früh im Jahr 2023, idealerweise noch vor Ablauf des 2. Quartals. Sollte sich zum Ende dieser Frist abzeichnen, dass die Stellen nicht besetzt werden können, sollen die Mittel kapitalisiert und z.B. für externe Auftragsvergaben genutzt werden können. (Begründung s. Antrag)										dauerhaft	Anmerkung der Verwaltung: Vorgesehen ist die Schaffung von 3,25 Stellen für Radverkehrsmaßnahmen im FB 66 (damit insgesamt 11,00 Stellenschaffungen für Radverkehr). Freigabe aus Stellenreserve möglich, dadurch zusätzliche Personalkosten in 2023 (ca. 61.100 €). Sollte außerdem 1,00 weitere Stelle über die im Jahr 2023 vorgeschlagenen 3,25 Stellen hinaus geschaffen werden, würden zusätzliche Kosten für 2023 i. H. v. ca. 38.700 € (bei vorzeitiger Freigabe aus der Stellenreserve) und für 2024 i. H. v. ca. 77.400 € anfallen. Alternativ wäre eine Verwendung der kapitalisierten Haushaltsmittel für externe Auftragsvergaben möglich.
							99.800		+	77.400		+	77.400		+	77.400	
						Dafür:		Dagegen:		Enthaltung:		Bitte auswählen					

Anlage 2

Anträge der Fraktionen und Stadtbezirksräte
zum Finanzhaushalt (inkl. IP) 2022 - 2027

AMTA		
Abstimmungsergebnis		
dafür	dagegen	enthalten

lfd. Nr.	Nr.	Position / Projekt-Nr.	Projektdefinition	Ausschuss	Gesamt-kosten in €	Plan und Ist Vorjahre in €	2023 in €	2024 in €	2025 in €	2026 in €	2027 in €	Restbedarf ab 2028 in €	Bemerkungen	
----------	-----	------------------------	-------------------	-----------	-----------------------	----------------------------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	-------------------------------	-------------	--

Teilhaushalt 66 - Tiefbau und Verkehr

Inklusive Umgestaltung Prinzenweg

17					Summe der Auszahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit (Veränderungen)	300.000		300.000	0	0	0	0	0	
1	126	4E.66 NEU	Prinzenweg / Inklusive Umgestaltung	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN										
				bisher	0	0	0	0	0	0	0	0	zusätzliche Haushaltsmittel i. H. v. 300.000 EUR in 2023 für die inklusive Umgestaltung des Prinzenweges als Pilotprojekt "Inklusive Gestaltung öffentlicher Straßen und Plätze in Braunschweig: Barrierefreies Kopfsteinpflaster"	
				neu	300.000	0	300.000	0	0	0	0	0		
				Veränderung	300.000	0	300.000	0	0	0	0	0		

*)

Neubau Gehwege Alter Weg + Leiferdestraße

20					Beiträge u.ä. Entgelte für Investitionstätigkeit (Veränderungen)	0		0	0	0	0	0	0	
2		5E.660163	Alter Weg + Leiferdestr/Neubau Gehwege	SBR 211										
				bisher	300.000	300.000	0	0	0	0	0	0	Entfall der Finanzraten für den Neubau der Gehwege Alter Weg + Leiferdestr.	
				neu	300.000	300.000	0	0	0	0	0	0		
				Veränderung	0		0	0	0	0	0	0	Anmerkung der Verwaltung Die Finanzraten sind bereits im Haushaltsjahr 2022 eingeplant, ab 2023 sind keine Finanzraten mehr vorgesehen, so dass auch keine Finanzraten entfallen können. Der AMTA hat der Maßnahme am 06.12.2022 zugestimmt (DS 21-16752-03-01). Es müsste der Beschluss im AMTA aufgehoben werden. Der Antrag des SBR 211 sollte aus den genannten Gründen für erledigt erklärt werden.	

26					Baumaßnahmen (Veränderungen)	0		0	0	0	0	0	0	
3		5E.660163	Alter Weg + Leiferdestr/Neubau Gehwege	SBR 211										
				bisher	500.000	500.000	0	0	0	0	0	0	Entfall der Finanzraten für den Neubau der Gehwege Alter Weg + Leiferdestr.	
				neu	500.000	500.000	0	0	0	0	0	0		
				Veränderung	0		0	0	0	0	0	0	Anmerkung der Verwaltung Die Finanzraten sind bereits im Haushaltsjahr 2022 eingeplant, ab 2023 sind keine Finanzraten mehr vorgesehen, so dass auch keine Finanzraten entfallen können. Der AMTA hat der Maßnahme am 06.12.2022 zugestimmt (DS 21-16752-03-01). Es müsste der Beschluss im AMTA aufgehoben werden. Der Antrag des SBR 211 sollte aus den genannten Gründen für erledigt erklärt werden.	

*) eine aktuelle Kostenermittlung liegt noch nicht vor

AMTA		
Abstimmungsergebnis		
dafür	dagegen	enthalten

lfd. Nr.	Nr.	Position / Projekt-Nr.	Projektdefinition	Ausschuss	Gesamt-kosten in €	Plan und Ist Vorjahre in €	2023 in €	2024 in €	2025 in €	2026 in €	2027 in €	Restbedarf ab 2028 in €	Bemerkungen	
----------	-----	------------------------	-------------------	-----------	-----------------------	----------------------------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	-------------------------------	-------------	--

Straßenerneuerung Hamburger Str.-Bienroder Weg

20	Beiträge u.ä. Entgelte für Investitionstätigkeit (Veränderungen)				0		0	0	0	-600.000	0	600.000		
----	---	--	--	--	---	--	---	---	---	----------	---	---------	--	--

4		5E.660101	Stadtstr. Hamb. Str-Bienroder W. /Neubau	SBR 330										
				bisher	2.400.047	600.047	0	0	0	600.000	0	1.200.000	Verschieben der Finanzraten 2023 ff. für den Neubau der Stadtstraße Hamburger Str. - Bienroder Weg in der Form, dass zunächst eine Aktualisierung der Verkehrsmengenprognosen auf Basis der Ist-Situation und aktueller sowie erwarteter Änderungen im Mobilitätsverhalten (Stichworte u. a. Telearbeit, 49-Euro-Ticket) vorgenommen wird; eine - unter Umständen modifizierte und gänzlich entfallende - Umsetzung wird somit erst beginnend mit dem Jahr 2027, mithin nach Ende des Planungszeitraumes, vorgesehen.	
				neu	2.400.047	600.047	0	0	0	0	0	1.800.000		
				Veränderung	0		0	0	0	-600.000	0	600.000		

26	Baumaßnahmen (Veränderungen)				0		-100.000	0	0	-2.000.000	100.000	2.000.000		
----	---------------------------------	--	--	--	---	--	----------	---	---	------------	---------	-----------	--	--

5		5E.660101	Stadtstr. Hamb. Str-Bienroder W. /Neubau	SBR 330										
				bisher	8.617.770	2.367.770	100.000	0	0	2.000.000	0	4.150.000	Verschieben der Finanzraten 2023 ff. für den Neubau der Stadtstraße Hamburger Str. - Bienroder Weg in der Form, dass zunächst eine Aktualisierung der Verkehrsmengenprognosen auf Basis der Ist-Situation und aktueller sowie erwarteter Änderungen im Mobilitätsverhalten (Stichworte u. a. Telearbeit, 49-Euro-Ticket) vorgenommen wird; eine - unter Umständen modifizierte und gänzlich entfallende - Umsetzung wird somit erst beginnend mit dem Jahr 2027, mithin nach Ende des Planungszeitraumes, vorgesehen.	
				neu	8.617.770	2.367.770	0	0	0	0	100.000	6.150.000		
				Veränderung	0		-100.000	0	0	-2.000.000	100.000	2.000.000		

*) eine aktuelle Kostenermittlung liegt noch nicht vor

AMTA		
Abstimmungsergebnis		
dafür	dagegen	enthalten

lfd. Nr.	Nr.	Position / Projekt-Nr.	Projektdefinition	Ausschuss	Gesamt-kosten in €	Plan und Ist Vorjahre in €	2023 in €	2024 in €	2025 in €	2026 in €	2027 in €	Restbedarf ab 2028 in €	Bemerkungen				
Maßnahmen Radverkehr																	
Bau von Velorouten																	
17			Summe der Auszahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit (Veränderungen)		400.000		200.000	200.000	0	0	0	0					
6	121	3E.66 NEU	2 neue Velorouten / Vorplanung	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN									zusätzliche Haushaltsmittel i. H. v. 400.000 EUR (2023 und 2024 je 200.000 EUR) für die Planung von zwei weiteren Velorouten				
				bisher	0	0	0	0	0	0	0	0					0
				neu	400.000	0	200.000	200.000	0	0	0	0					0
				Veränderung	400.000	0	200.000	200.000	0	0	0	0					Anmerkung der Verwaltung Es liegt ein ähnlicher Antrag der SPD Fraktion vor, der aber die Vorplanung von nur einer weiteren Veloroute beinhaltet. In der Folge sollte nur einem der Anträge stattgegeben werden.
7	122	3E.66 NEU	FB 66:Veloroute Nr.2 / Vorplanung	SPD-Fraktion									zusätzliche Haushaltsmittel für 2023 ff. für die Vorplanung der nächsten Veloroute Nr. 2 unter Einbezug von Fördermöglichkeiten von Bund und Land.				
				bisher	0	0	0	0	0	0	0	0					0
				neu	0	0	*)	*)	*)	0	0	0					0
				Veränderung	0	0	*)	*)	*)	0	0	*)					Anmerkung der Verwaltung: Eine Festlegung, welche Route die 2. Veloroute wird, liegt noch nicht vor. Erst nach dieser Festelegung kann eine seriöse Einschätzung zu den erforderlichen Vorplanungsmitteln erfolgen. Grundsätzlich kann die abschnittsweise Planung mit der im parallelen Antrag der Fraktion "Bündnis 90 / DIE GRÜNEN" genannten Größenordnung für eine Veloroute begonnen werden. Es liegt ein ähnlicher Antrag der Fraktion "BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN" vor, der aber die Vorplanung von zwei weiteren Velorouten beinhaltet. In der Folge sollte nur einem der Anträge stattgegeben werden.
26			Baumaßnahmen (Veränderungen)		2.000.000		0	2.000.000	0	0	0	0					
8	123	5E.66 NEU	Veloroute Nr. 2 / Bau	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN									zusätzliche Haushaltsmittel i. H. v. 2.000.000 EUR ab 2024 für den Bau der zweiten Veloroute.				
				bisher	0	0	0	0	0	0	0	0					0
				neu	2.000.000	0	0	2.000.000	0	0	0	0					0
				Veränderung	2.000.000	0	0	2.000.000	0	0	0	0					Anmerkung der Verwaltung: Eine Festlegung, welche Route die 2. Veloroute wird, liegt noch nicht vor. Erst nach dieser Festlegung kann eine seriöse Einschätzung zu den erforderlichen Haushaltsmitteln und deren Aufteilung erfolgen. Grundsätzlich sind mit dem hier beantragten Ansatz erste sichtbare Maßnahmen möglich.

*) eine aktuelle Kostenermittlung liegt noch nicht vor

AMTA		
Abstimmungsergebnis		
dafür	dagegen	enthalten

lfd. Nr.	Nr.	Position / Projekt-Nr.	Projektdefinition	Ausschuss	Gesamt-kosten in €	Plan und Ist Vorjahre in €	2023 in €	2024 in €	2025 in €	2026 in €	2027 in €	Restbedarf ab 2028 in €	Bemerkungen	
----------	-----	------------------------	-------------------	-----------	-----------------------	----------------------------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	-------------------------------	-------------	--

Umsetzung Mobilitätskonzept

17	Summe der Auszahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit (Veränderungen)				1.200.000		0	1.200.000	0	0	0	0	
----	---	--	--	--	-----------	--	---	-----------	---	---	---	---	--

9	125	4S.66 NEU	Mobilitätsentwicklungsplan / Umsetzung	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN										zusätzliche Haushaltsmittel i. H. v. 1.200.000 EUR für 2024 für die Planung und Umsetzung erster Maßnahmen aus dem Mobilitätsentwicklungsplan.			
				bisher	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
				neu	1.200.000	0	0	1.200.000	0	0	0	0	0				
				Veränderung	1.200.000	0	0	1.200.000	0	0	0	0	0				

provisorische Maßnahmen Radverkehr

17	Summe der Auszahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit (Veränderungen)				200.000		100.000	100.000	0	0	0	0	
----	---	--	--	--	---------	--	---------	---------	---	---	---	---	--

10	124	4S.660020	FB 66: Globale Umbauten Straßen etc.	Die FRAKTION. - DIE LINKE., Volt, Die PARTEI									zusätzliche Haushaltsmittel für 2023 und 2024 in Höhe von jeweils 100.000 EUR für kurzfristige provisorische Maßnahmen im Bereich Radverkehr (wie z.B. die Abpollerung bestimmter Verkehrsbereiche).				
				bisher	2.900.000	1.400.000	300.000	300.000	300.000	300.000	300.000	0					
				neu	3.100.000	1.400.000	400.000	400.000	300.000	300.000	300.000	0					
				Veränderung	200.000	0	100.000	100.000	0	0	0	0					

*) eine aktuelle Kostenermittlung liegt noch nicht vor

AMTA		
Abstimmungsergebnis		
dafür	dagegen	enthalten

lfd. Nr.	Nr.	Position / Projekt-Nr.	Projektdefinition	Ausschuss	Gesamt-kosten in €	Plan und Ist Vorjahre in €	2023 in €	2024 in €	2025 in €	2026 in €	2027 in €	Restbedarf ab 2028 in €	Bemerkungen	
----------	-----	------------------------	-------------------	-----------	-----------------------	----------------------------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	-------------------------------	-------------	--

Sonstige Tiefbaumaßnahmen

17		Summe der Auszahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit (Veränderungen)			20.000		0	20.000	0	0	0	0		
11	127	4S.660006	FB: 66 Instandhaltungen Gemeindestraßen	CDU-Fraktion										
				bisher	26.498.200	19.998.200	1.300.000	1.300.000	1.300.000	1.300.000	1.300.000	0	zusätzliche Haushaltsmittel von 20.000 EUR in 2024 für die Anschaffung weiterer Sitzgelegenheiten mit Rücken- und Armlehne im Innenstadtbereich vorwiegend für Senioren und mobilitätseingeschränkte Personen.	
				neu	26.518.200	19.998.200	1.300.000	1.320.000	1.300.000	1.300.000	1.300.000	0		
				Veränderung	20.000		0	20.000	0	0	0	0		
12		4S.660020	FB 66: Globale Umbauten Straßen etc.	SBR 120										
				bisher	2.900.000	1.400.000	300.000	300.000	300.000	300.000	300.000	0	zusätzliche Haushaltsmittel für 2023 für die Unterflurverlegung von den Wertstoffcontainern der Wertstoffstation Herzogin-Elisabeth- Str. / Franzisches Feld. Die Verwaltung soll klären, welcher Fachbereich für diese Baumaßnahme zuständig ist und dem Stadtbezirksrat dies mitteilen. Anmerkung der Verwaltung: Die Kosten liegen grob bei 200.000 €, davon 100.000 € für die Unterflurbehälter und 100.000 € für Tiefbau. Die tatsächlichen Tiefbaukosten können erst im Rahmen einer Planung und nach Vorliegen eines Bodengutachtens, das Aussagen zur Schadstoffbelastung und zum Grundwasserstand gibt, ermittelt werden.	
				neu	2.600.000	1.400.000	*)	300.000	300.000	300.000	300.000	0		
				Veränderung	-300.000	0	*)	0	0	0	0	0		
13		4S.660020	FB 66: Globale Umbauten Straßen etc.	SBR 310										
				bisher	2.900.000	1.400.000	300.000	300.000	300.000	300.000	300.000	0	zusätzliche Haushaltsmittel für 2023 für die Einrichtung einer Querrungshilfe in der Kreuzstraße in Höhe Bürgerstraße; vor der Installation der Querrungshilfe soll die Verwaltung prüfen, ob auch ein kostengünstigeres Verfahren ohne Tiefbaumaßnahmen (zum Beispiel im Klebeverfahren wie in der Rudolfstraße) in Frage kommen würde und dies ggf. anwenden. Anmerkung der Verwaltung: Die Maßnahme ist bereits in dem vorhandenen Budget eingeplant. Eine Ausführungsplanung auf Basis dessen eine verlässliche Kostenberechnung erstellt werden kann, liegt noch nicht vor. Sofern Borte im Klebeverfahren möglich sind, wird dies berücksichtigt. Eine deutliche Kostenreduzierung ist jedoch nicht zu erwarten.	
				neu	2.900.000	1.400.000	300.000	300.000	300.000	300.000	300.000	0		
				Veränderung	0	0	0	0	0	0	0	0		

*) eine aktuelle Kostenermittlung liegt noch nicht vor

Anlage 2 - Haushaltslesung 2023 ff. - Investitionsprogramm 2022 - 2027 - Anträge der Fraktionen und Stadtbezirksräte

AMTA		
Abstimmungsergebnis		
dafür	dagegen	enthalten

lfd. Nr.	Nr.	Position / Projekt-Nr.	Projektdefinition	Ausschuss	Gesamt-kosten in €	Plan und Ist Vorjahre in €	2023 in €	2024 in €	2025 in €	2026 in €	2027 in €	Restbedarf ab 2028 in €	Bemerkungen				
26 Baumaßnahmen (Veränderungen)30.00030.0000000000																	
14		5S.660039	FB 66: Global Baumaßnahmen	SBR 120	bisher	1.255.200	855.200	50.000	200.000	50.000	50.000	50.000	0	zusätzliche Haushaltsmittel für 2023 für die Installation einer Trinkwassersäule neben der öffentlichen Toilettenanlage in der Herzogin-Elisabeth-Straße in der Nachbarschaft des Spielplatzes und der Seniorenbank. Anmerkung der Verwaltung: Eine Kostenschätzung liegt noch nicht vor.			
		neu	1.205.200	855.200	*)	200.000	50.000	50.000	50.000	0							
		Veränderung	-50.000		*)	0	0	0	0	0							
15	128	5S.660039	FB 66: Global Baumaßnahmen	CDU-Fraktion	bisher	1.255.200	855.200	50.000	200.000	50.000	50.000	50.000	0	zusätzliche Haushaltsmittel für 2023 i. H. v. 30.000 EUR zur weiteren Umrüstung der Müllebehälter in der Innenstadt vom Modell "Rostock" auf das Modell "Kendo"			
		neu	1.285.200	855.200	80.000	200.000	50.000	50.000	50.000	0							
		Veränderung	30.000		30.000	0	0	0	0	0							
17 Summe der Auszahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit (Veränderungen)0*)0000000																	
16	154	4S.660020	FB 66: Globale Umbauten Straßen etc.	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	bisher	2.900.000	1.400.000	300.000	300.000	300.000	300.000	300.000	0	zusätzliche Haushaltsmittel, um die Wertstoffcontainer der Wertstoffstation Herzogin-Elisabeth-Straße/Franzisches Feld unterflur zu verlegen. Anmerkung der Verwaltung: Hierzu wird auf die schriftliche Stellungnahme der Verwaltung zum Antrag verwiesen. Es liegt ein gleichlautender Antrag des SBR 120 vor, der bei Annahme dieses Antrages abgelehnt werden müsste.			
		neu	2.600.000	1.400.000	*)	300.000	300.000	300.000	300.000	0							
		Veränderung	-300.000	0	*)	0	0	0	0	0							

*) eine aktuelle Kostenermittlung liegt noch nicht vor

AMTA		
Abstimmungsergebnis		
dafür	dagegen	enthalten

lfd. Nr.	Nr.	Position / Projekt-Nr.	Projektdefinition	Ausschuss	Gesamt-kosten in €	Plan und Ist Vorjahre in €	2023 in €	2024 in €	2025 in €	2026 in €	2027 in €	Restbedarf ab 2028 in €	Bemerkungen	
----------	-----	------------------------	-------------------	-----------	-----------------------	----------------------------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	-------------------------------	-------------	--

Teilhaushaltsübergreifend

Instandsetzung von Geh- und Radwegen

17		Summe der Auszahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit (Veränderungen)	410.000	410.000	0	0	0	0	0					
17		4E.66 NEU Geh-/Radweg Arndtstraße/Alte Frankfurter Str. / Instandsetzung	SBR 221								zusätzliche Haushaltsmittel für 2023 für die Instandsetzung der beiden Fahrradwege entsprechend des Antrages 22-18993 (Querung durch den Westpark zwischen Swinestraße und Pippelweg und der Verbindung Am Lehmanger - Arndstraße - Am Klostergang - Alte Frankfurter Straße) hier: Instandsetzung des Geh-/Radweges Arndtstraße/Alte Frankfurter Str. (Zuständigkeit FB 66) Anmerkungen der Verwaltung: Die Verwaltung schätzt die Kosten für die Instandsetzung des Geh-/Radweges Arndtstraße / Alte Frankfurter Str. auf 410.000 EUR. Darin ist eine Verbreiterung (3,20 m als Zweirichtungsradweg und 2,50 m Gehweg) enthalten. Für die Instandsetzung des Geh-/Radweges Arndtstraße/Alte Frankfurter Str. (FB 66) und des Freizeitweges Querung durch den Westpark zwischen Swinestr. und Pippelweg (FB 67; folgender Antrag) wurde ein gemeinsame Antrag gestellt.			
			bisher	0	0	0	0	0	0	0				
			neu	410.000	0	410.000	0	0	0	0				
			Veränderung	410.000		410.000	0	0	0	0				

*) eine aktuelle Kostenermittlung liegt noch nicht vor

Fraktion Bündnis 90/Die
Grünen

Antragsteller/in

wird durch die Verwaltung ausgefüllt

Teilhaushalt / Org.-Einheit
66 / FB 66

Projekt-Nr.
3E.66Neu

ANTRAG ZUM HAUSHALT 2023/2024 / INVESTITIONSPROGRAMM 2022 - 2027

☒ Neues Projekt

☐ Bestehendes Projekt

Projekt-Nr.: _____

Seite des Investitionsprogramms: _____

Bezeichnung des Projektes: Planungsmittel für zwei weitere Velorouten

☐ Baukosten

☐ Beschaffungskosten

☐ Zuschuss an Dritte

1. Beantragte Veränderung zum Haushalt 2023 mehr/weniger (+/-) €

Beantragte Veränderung zum Haushalt 2024 Mehr/weniger (+/-) €

2. Es wird beantragt, im Haushalt **2023/2024** eine Verpflichtungsermächtigung

in Höhe von €

zu Lasten der Jahre

2024 in Höhe von €

2025 in Höhe von €

2026 in Höhe von €

2027 in Höhe von €

festzusetzen.

3. Die Gesamtkosten betragen €

4. Es werden im Investitionsprogramm folgende Planungsraten beantragt (in T€):

Gesamt- kosten	Vorjahre	Planungsraten					Restbedarf ab 2028
		2023	2024	2025	2026	2027	
400		200	200				

Begründung:

Mit dem Beschluss über den Ziele- und Maßnahmenkatalog "Radverkehr in Braunschweig" hat der Rat der Stadt Braunschweig ein sehr ehrgeiziges Programm zur Förderung des Radverkehrs beschlossen, das bis zum Jahr 2030 abgearbeitet werden soll. Dies betrifft auch die Velorouten. Um dieses Ziel zu erreichen muss jährlich eine Veloroute geplant und umgesetzt werden.

gez. Lisa-Marie Jalyschko, Helge Böttcher

Versand per E-Mail an FBFinanzen@braunschweig.de

	Abstimmungsergebnis			Antrag somit	
	dafür	dagegen	Enth.	angenommen	abgelehnt
AMTA am 26.01.2023					
FPDA am 02.03.2023					

SPD-Fraktion

Antragsteller/in

wird durch die Verwaltung ausgefüllt

Teilhaushalt / Org.-Einheit

66 / FB 66

Produkt

3E.66Neu

FINANZWIRKSAMER ANTRAG ZUM HAUSHALT 2023/2024

Überschrift

Vorplanung Veloroute Nr. 2

Beschlussvorschlag

In den Haushaltsplan 2023 werden die erforderlichen Mittel für die Vorplanung der nächsten Veloroute Nr. 2 eingestellt. Die zur Umsetzung erforderlichen weiteren Mittel sind in die mittelfristige Ergebnis- und Finanzplanung und das Investitionsprogramm 2022-2027 aufzunehmen. Dabei sind die Möglichkeiten, Fördermittel von Land und Bund in Anspruch zu nehmen, auszuloten und auszuschöpfen.

Begründung

Die Veloroute 1 (zwischen Schöppenstedter Turm und Innenstadt) ist bereits in Planung und im Doppelhaushalt 2023/2024 hinterlegt. Eine Folgeplanung ist bisher nicht berücksichtigt. Zur Umsetzung des 2020 beschlossenen Ziele- und Maßnahmenkatalogs "Radverkehr in Braunschweig" ist aber eine kontinuierliche und zügige Umsetzung des Veloroutennetzes in Braunschweig erforderlich.

Gez. Christoph Bratmann

Unterschrift

	Abstimmungsergebnis			Antrag somit	
	dafür	dagegen	Enth.	angenommen	abgelehnt
AMTA am 26.01.2023					
FPDA am 02.03.2023					

Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Antragsteller/in

wird durch die Verwaltung ausgefüllt

Teilhaushalt / Org.-Einheit

66 / FB 66

Produkt

5E.66Neu

FINANZWIRKSAMER ANTRAG ZUM HAUSHALT 2023/2024

Überschrift

Radverkehr: Investitionsmittel für die zweite Veloroute

Beschlussvorschlag

Für den Bau der zweiten Veloroute werden Investitionsmittel in Höhe von insgesamt 2 Mio. € in das Investitionsprogramm des FB 66 Tiefbau und Verkehr aufgenommen. Als Beginn der Baumaßnahme soll das Jahr 2024 angesetzt werden. Die Verwaltung wird gebeten, darauf aufbauend einen Vorschlag zur Verteilung dieser 2 Mio. € auf die Folgejahre bis zum Abschluss der Maßnahme vorzulegen.

Begründung

Mit dem Beschluss über den Ziele- und Maßnahmenkatalog "Radverkehr in Braunschweig" hat der Rat der Stadt Braunschweig ein sehr ehrgeiziges Programm zur Förderung des Radverkehrs beschlossen, das bis zum Jahr 2030 abgearbeitet werden soll. Dies betrifft auch die Velorouten. Um dieses Ziel zu erreichen muss jährlich eine Veloroute umgesetzt werden. Die Baukosten für die 2. Route werden hiermit beantragt, um nach einem entsprechenden politischen Beschluss schnell mit dem Bau beginnen zu können.

gez. Lisa-Marie Jalyschko, Helge Böttcher

Unterschrift

Ausschussempfehlung:

	Abstimmungsergebnis			Antrag somit	
	dafür	dagegen	Enth.	angenommen	abgelehnt
AMTA am 26.01.2023					
FPDA am 02.03.2023					

Die FRAKTION. - DIE LINKE, Volt, Die PARTEI

Antragsteller/in

wird durch die Verwaltung ausgefüllt

Teilhaushalt / Org.-Einheit
66 / FB 66

Produkt / Kostenart
4S.660020

~~ANTRAG ZUM ERGEBNISHAUSHALT 2023/2024~~

ANTRAG ZUM HAUSHALT 2023/2024 / INVESTITIONSPROGRAMM 2022 - 2027

Überschrift

Finanzierungsmöglichkeit provisorische Maßnahmen Radverkehr

Teilhaushalt: Tiefbau und Verkehr, Seite: 861

☐ Ertrag

☒ Aufwand

Haushaltsansatzbezeichnung: Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen,
Zeile: 15

Produktnummer: 1.54.5400.02

Produktbezeichnung: Bereitstellung v. Straßen/Wegen/Plätzen

Der Antrag gilt:

☒ einmalig

☐ dauerhaft

☒ 2023

☐ Ab 2023

☐ für Jahre

☒ 2024

☐ Ab 2024

☐ für Jahre

Beantragter Veränderungsbetrag (+ / -)

für 2023

+ 100.000 €

für/ab 2024

+
100.000 €

Es wird zugleich folgende **Deckung** vorgeschlagen:

Teilhaushalt: _____, Seite: _____

☐ Ertrag

☐ Aufwand

Haushaltsansatzbezeichnung: _____, Zeile: _____

Produktnummer: _____

Produktbezeichnung: _____

Deckungsbetrag (+ / -)

für 2023

€

für/ab 2024

€

Begründung

Es soll eine Finanzierungsmöglichkeit für kurzfristige provisorische Maßnahmen - wie z.B. die Abpollerung bestimmter Verkehrsbereiche - im Bereich Radverkehr geschaffen werden.

gez. Kai Tegethoff

Unterschrift

Ausschussempfehlung:

	Abstimmungsergebnis			Antrag somit	
	dafür	dagegen	Enth.	angenommen	abgelehnt
AMTA am 26.01.2023					
FPDA am 02.03.2023					

Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Antragsteller/in

wird durch die Verwaltung ausgefüllt

Teilhaushalt / Org.-Einheit

66 / FB 66

Produkt

4S.66Neu

FINANZWIRKSAMER ANTRAG ZUM HAUSHALT 2023/2024

Überschrift

MEP: Mittel für die Planung und Umsetzung erster Maßnahmen

Beschlussvorschlag

Für die Planung und Umsetzung erster Maßnahmen aus dem Mobilitätsentwicklungsplan (MEP) werden Investitionsmittel in Höhe von 1,2 Mio. € in den Haushaltsplan 2024 eingestellt.

Diese Mittel sind mit einem Sperrvermerk zu versehen. Die Freigabe erfolgt nach Gremienbeschlüssen über die Umsetzung konkreter Einzelmaßnahmen aus dem MEP.

Begründung

Im MEP werden u.a. Maßnahmen festgelegt, die schnellstmöglich umgesetzt werden müssen, um die ambitionierten Klimaziele (IKSK 2.0) annähernd erreichen zu können. Mit einem Beschluss über den MEP ist erst gegen Ende des Jahres 2023 zu rechnen. Damit nach diesem Beschluss schnell mit der Planung und Umsetzung begonnen werden kann, ist es notwendig, bereits jetzt Mittel dafür zur Verfügung zu stellen, auch wenn die konkreten Maßnahmen zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht im Detail bekannt sind.

gez. Lisa-Marie Jalyschko, Helge Böttcher

Unterschrift

	Abstimmungsergebnis			Antrag somit	
	dafür	dagegen	Enth.	angenommen	abgelehnt
AMTA am 26.01.2023					
FPDA am 02.03.2023					

Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Antragsteller/in

wird durch die Verwaltung ausgefüllt

Teilhaushalt / Org.-Einheit

66 / FB 66

Produkt

4E.66Neu

FINANZWIRKSAMER ANTRAG ZUM HAUSHALT 2023/2024

Überschrift

Pilotprojekt "Inklusive Gestaltung öffentlicher Straßen und Plätze in Braunschweig":
Umgestaltung des Prinzenwegs

Beschlussvorschlag

Für die Planung und Umsetzung eines Pilotprojektes "Inklusive Gestaltung öffentlicher Straßen und Plätze in Braunschweig: Barrierefreies Kopfsteinpflaster" werden Mittel in Höhe von 300.000 € in das Investitionsprogramm des FB 66 eingestellt. Diese Mittel sollen dafür verwendet werden, den Prinzenweg barrierefrei zu gestalten.

Begründung

Mit dem 1. Kommunalen Aktionsplan Inklusion - kurz: KAP - hat sich die Stadt Braunschweig das Ziel gesetzt, dass öffentliche Straßen und Plätze inklusiv nutzbar sind. Als Pilotprojekt wird das Kopfsteinpflaster des Prinzenwegs so behandelt, dass eine barrierefreie und den Richtlinien entsprechend breite Oberfläche entsteht. Die Planung und Ausführung erfolgt in Abstimmung mit den betroffenen Verbänden (z.B. Behindertenbeirat, Mobilitätsverbände).

Im Prinzenweg sind nur schmale Fußwege mit einer Breite von ca. 80 cm vorhanden, die mit noch schmaleren glatten Plattenstreifen gepflastert sind. Für Menschen mit Rollatoren und Rollstühlen sind diese Fußwege nicht komfortabel und gefahrlos befahrbar. Zudem werden die glatten Plattenstreifen von Radfahrenden u.a. mit Kinderanhängern und Sitzen wegen des groben Schüttelpflasters in der Fahrbahnmitte genutzt.

Der Weg ist Teil einer wichtigen Fahrradroute vom Westlichen Ringgebiet in die Innenstadt und wird von vielen Fußgänger*innen als Verbindungsweg zwischen dem Wilhelmitorwall und der Gildenstraße in Richtung Innenstadt genutzt.

gez. Lisa-Marie Jalyschko, Helge Böttcher

Unterschrift

Versand per E-Mail an FBFinanzen@braunschweig.de

	Abstimmungsergebnis			Antrag somit	
	dafür	dagegen	Enth.	angenommen	abgelehnt
AMTA am 26.01.2023					
FPDA am 02.03.2023					

CDU-Fraktion

Antragsteller/in

wird durch die Verwaltung ausgefüllt

Teilhaushalt / Org.-Einheit 66 / FB 66 Projekt-Nr. 4S.660006

ANTRAG ZUM HAUSHALT 2023/2024 / INVESTITIONSPROGRAMM 2022 - 2027

☐ Neues Projekt

☒ Bestehendes Projekt

Projekt-Nr.: 4S.660006

Seite des Investitionsprogramms: 1259

Bezeichnung des Projektes: FB 66: Instandhaltungen Gemeindestraßen

☐ Baukosten

☒ Beschaffungskosten

☐ Zuschuss an Dritte

1. Beantragte Veränderung zum Haushalt 2023 mehr/weniger (+/-) €

Beantragte Veränderung zum Haushalt 2024 Mehr/weniger (+/-) + 20.000 €

2. Es wird beantragt, im Haushalt **2023/2024** eine Verpflichtungsermächtigung

in Höhe von €

zu Lasten der Jahre

2024 in Höhe von €

2025 in Höhe von €

2026 in Höhe von €

2027 in Höhe von €

festzusetzen.

3. Die Gesamtkosten betragen €

4. Es werden im Investitionsprogramm folgende Planungsdaten beantragt (in T€):

Gesamtkosten	Vorjahre	Planungsdaten					Restbedarf ab 2028
		2023	2024	2025	2026	2027	

Begründung:

Es wird die Bereitstellung von finanziellen Mitteln für weitere kostenlose Sitzgelegenheiten in der Innenstadt beantragt. Diese sollen für die bessere Nutzbarkeit gerade von Senioren und mobilitätseingeschränkten Personen mit Rücken- und Armlehne ausgestattet sein.

Dabei wird auf die bereits 2017 und 2018 geführte Diskussion verwiesen. Denn zum Haushalt 2017 hatte die CDU-Fraktion bereits 50.000 Euro für zusätzliche Bänke beantragt. Die Verwaltung sah hier zunächst solche ohne Rückenteil und Armlehne vor, revidierte nach entsprechender Intervention diese Idee jedoch.

gez. Thorsten Köster

Unterschrift

Versand per E-Mail an FBFinanzen@braunschweig.de

	Abstimmungsergebnis			Antrag somit	
	dafür	dagegen	Enth.	angenommen	abgelehnt
AMTA am 26.01.2023					
FPDA am 02.03.2023					

CDU-Fraktion

Antragsteller/in

wird durch die Verwaltung ausgefüllt

Teilhaushalt / Org.-Einheit
66 / Ref. 0660

Projekt-Nr.
5S.660039

ANTRAG ZUM HAUSHALT 2023/2024 / INVESTITIONSPROGRAMM 2022 - 2027

☒ Neues Projekt

☐ Bestehendes Projekt

Projekt-Nr.: _____

Seite des Investitionsprogramms: _____

Bezeichnung des Projektes: Austausch der Müllbehälter in der Innenstadt

☐ Baukosten

☒ Beschaffungskosten

☐ Zuschuss an Dritte

1. Beantragte Veränderung zum Haushalt 2023 mehr/weniger (+/-) + 30.000 €

Beantragte Veränderung zum Haushalt 2024 Mehr/weniger (+/-) €

2. Es wird beantragt, im Haushalt **2023/2024** eine Verpflichtungsermächtigung

in Höhe von €

zu Lasten der Jahre

2024 in Höhe von €

2025 in Höhe von €

2026 in Höhe von €

2027 in Höhe von €

festzusetzen.

3. Die Gesamtkosten betragen €

4. Es werden im Investitionsprogramm folgende Planungsraten beantragt (in T€):

Gesamt- kosten	Vorjahre	Planungsraten					Restbedarf ab 2028
		2023	2024	2025	2026	2027	

Begründung:

Es wird die Bereitstellung von finanziellen Mitteln zur weiteren Umrüstung der Müllbehälter in der Innenstadt vom Modell „Rostock“ auf das Modell „Kendo“ beantragt.

Bereits zum Haushalt 2018 hatte die CDU-Fraktion die Installation weiterer Müllbehälter – auch Unterflurbehälter – vorgeschlagen. Vorausgegangen waren entsprechende Anfragen im seinerzeitigen Bauausschuss, um geeignete Standorte zu erfragen.

Auf Vorschlag der ALBA Braunschweig GmbH gab es darüber hinaus nun die Entscheidung, vom Modell „Rostock“ auf das Modell „Kendo“ umzustellen und damit schon durch die Behälter (größeres Fassungsvermögen, schräge Oberfläche, besondere Beschichtung zur leichteren Entfernung von Graffiti und Aufklebern) die Sauberkeit in der Innenstadt zu erhöhen.

In der Mitteilung 22-17870 hatte die Verwaltung darüber berichtet, dass für die auf Antrag der örtlichen CDU-Fraktion im Bezirksrat Innenstadt eingestellten 10.000 Euro insgesamt zwölf neue Müllbehälter vom Modell „Kendo“ beschafft werden sollten. Eine flächendeckende Umrüstung war bisher jedoch nicht vorgesehen. Mit den nun beantragten 30.000 Euro kann diese aber forciert werden.

Im Übrigen hat auch der Arbeitsausschuss Innenstadt in seinem vielbeachteten City-Check die Forderung nach weiteren Müllbehältern erhoben und dabei auch konkrete Standortvorschläge gemacht.

gez. Thorsten Köster

Unterschrift

Ausschussempfehlung:

	Abstimmungsergebnis			Antrag somit	
	dafür	dagegen	Enth.	angenommen	abgelehnt
AMTA am 26.01.2023					
FPDA am 02.03.2023					

Ref. 0660
0660.20

Datum: 18.01.2023

Stellungnahme zum Antrag Nr. FWI 154 der Fraktion Bündnis90/Die Grünen zum Haushalt 2023/2024

Text:

"Wertstoffcontainer Herzogin-Elisabeth-Straße/Franzsches Feld als Unterflurcontainer

Die Wertstoffcontainer der Wertstoffstation Herzogin-Elisabeth-Straße/Franzsches Feld sollen unterflur verlegt werden. Die dafür benötigten Mittel sollen bis spätestens zur Sitzung des FPDA am 02. März 2023 zumindest schätzungsweise ermittelt und zum Beschluss vorgelegt werden."

Begründung:

"Mit diesem Antrag soll ein Beschluss des SBR 120 vom 04. Mai 2022 umgesetzt werden. Der Stadtbezirksrat verspricht sich von dieser Maßnahme einen größeren Komfort für die Anwohner*innen, eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Wertstoffstation durch ein größeres Fassungsvermögen der neuen Unterflurcontainer und eine Aufwertung des Eingangsbereichs zum Prinz-Albrecht-Park im Bereich der Herzogin-Elisabeth-Straße. Dieser Argumentation wird mit diesem Antrag gefolgt."

Stellungnahme:

Aufgrund des vom StBezRat 120 im Mai 2022 angeführten Handlungsbedarfs (die Altpapiercontainer waren regelmäßig übertoll und es gab große Mengen an Beistellungen) wurde Ende letzten Jahres die Kapazität der Altpapiercontainer am Franzschen Feld verdoppelt. Dies geschah durch die Erhöhung der Leerungsfrequenz von 3x wöchentlich auf 5x wöchentlich sowie die Erhöhung der Anzahl der Altpapiercontainer von 5 auf 6. Wenn Ende Januar ein siebter Papiercontainer hinzugelegt wird, stehen pro Woche 35 geleerte Papiercontainer zur Verfügung. Im Mai 2022 waren es 15.

Die Verwaltung steht der Errichtung von Unterflurstationen für Wertstoffcontainer, abgesehen von den Finanzierungskosten, positiv gegenüber. Im Fall der Station am Franzschen Feld gibt die Verwaltung aber zu bedenken, dass die Einwurfschächte bei Unterflurcontainern erheblich kleiner sind als die der aktuellen Altpapiercontainer (35-40 cm im Vergleich zu 90-120 cm).

Dies führt zu einer Verlagerung der Anlieferung großer Kartonagen zu den umliegenden Containerstationen mit größeren Aufnahmeklappen. Im Bereich des Franzschen Feldes ist dies jedoch zu vermeiden, weil diese Station die größte im Stadtgebiet ist und alle umliegenden Stationen erheblich kleiner und bereits ausgelastet sind und neue Standorte dort nicht geschaffen werden können.

Die Stadtverwaltung sucht das Gespräch mit den Herstellern von Unterflurcontainern, um größere Einwurföffnungen und Alternativen "entwickeln" zu lassen.

Die voraussichtlichen Kosten betragen nach erster Schätzung rd. 200.000 €, davon rund 100.000 € für die Unterflurbehälter und 100.000 € für Tiefbau. Die tatsächlichen

Tiefbaukosten können erst im Rahmen einer Planung und nach Vorliegen eines Bodengutachtens, welches Aussagen zur Schadstoffbelastung und zum Grundwasserstandes gibt, ermittelt werden.

Weichsler

Unterschrift (Dez./FBL)

Ausschussempfehlung:

	Abstimmungsergebnis			Antrag somit	
	dafür	dagegen	Enth.	angenommen	abgelehnt
AMTA am 26.01.2023					
FPDA am 02.03.2023					

**Nachrichtlich
Anträge im Original**

Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Antragsteller/in

wird durch die Verwaltung ausgefüllt

Teilhaushalt / Org.-Einheit
66 / FB 66 (Ref. 0660)

Produkt
4S.660020

FINANZWIRKSAMER ANTRAG ZUM HAUSHALT 2023/2024

Überschrift

Wertstoffcontainer Herzogin-Elisabeth-Straße/Franzsches Feld als Unterflurcontainer

Beschlussvorschlag

Die Wertstoffcontainer der Wertstoffstation Herzogin-Elisabeth-Straße/Franzsches Feld sollen unterflur verlegt werden. Die dafür benötigten Mittel sollen bis spätestens zur Sitzung des FPDA am 02. März 2023 zumindest schätzungsweise ermittelt und zum Beschluss vorgelegt werden.

Begründung

Mit diesem Antrag soll ein Beschluss des SBR 120 vom 04. Mai 2022 umgesetzt werden. Der Stadtbezirksrat verspricht sich von dieser Maßnahmen einen größeren Komfort für die Anwohner*innen, eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Wertstoffstation durch ein größeres Fassungsvermögen der neuen Unterflurcontainer und eine Aufwertung des Eingangsbereichs zum Prinz-Albrecht-Park im Bereich der Herzogin-Elisabeth-Straße. Dieser Argumentation wird mit diesem Antrag gefolgt.

gez. Lisa-Marie Jalyschko, Helge Böttcher

Unterschrift

Anlage 3

Finanzunwirksame Anträge
der Fraktionen und Stadtbezirksräte

CDU-Fraktion

Antragsteller/in

wird durch die Verwaltung ausgefüllt

Teilhaushalt / Org.-Einheit

66 / FB 66

Produkt

FINANZUNWIRKSAMER ANTRAG ZUM HAUSHALT 2023/2024

Überschrift

Eine Quartiersgarage inklusive Mobilitätshub für das Östliche Ringgebiet

Beschlussvorschlag

Die Verwaltung wird gebeten, im Östlichen Ringgebiet den Bau einer Quartiersgarage inklusive eines Mobilitätshubs zu prüfen und dem Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben im Laufe des Jahres 2023 die Ergebnisse vorzustellen.

Begründung

Im Östlichen Ringgebiet ist dringend eine Entlastung für den vorhandenen Parkdruck nötig – eine Quartiersgarage könnte diese bringen. Und mit dem ehemaligen Betriebshof des Fachbereichs Stadtgrün und Sport in der Herzogin-Elisabeth-Straße 38 steht möglicherweise bereits ein geeignetes Grundstück im städtischen Besitz zur Verfügung. Die Quartiersgarage sollte mindestens dreigeschossig geplant werden und bis 350 Pkw Platz bieten, Parkraum sollte nur den Anwohnerinnen und Anwohner mit Parkausweis ermöglicht werden. Zudem könnten in der Quartiersgarage ein Fahrrad- sowie Lastenfahrradverleih und eine Station für E-Scooter untergebracht werden. Diese könnten dann für die Wege zu den Wohnungen genutzt werden.

Mit dem Projekt kann der Parkplatzsuchverkehr für Anwohnerinnen und Anwohner deutlich reduziert und damit das gesamte Östliche Ringgebiet entlastet werden. Dieses Projekt wäre damit ein Pilotprojekt und könnte nach der Realisierung und anschließender Auswertung auch für andere städtische Bereiche in Betracht gezogen werden.

gez. Thorsten Köster

Unterschrift

Ausschussempfehlung:

	Abstimmungsergebnis			Antrag somit	
	dafür	dagegen	Enth.	angenommen	abgelehnt
AMTA am 26.01.2023					
FPDA am 02.03.2023					

CDU-Fraktion

Antragsteller/in

wird durch die Verwaltung ausgefüllt

Teilhaushalt / Org.-Einheit

66 / FB 66

Produkt

FINANZUNWIRKSAMER ANTRAG ZUM HAUSHALT 2023/2024

Überschrift

Pilotprojekt zur City-Logistik

Beschlussvorschlag

Die Verwaltung wird gebeten, ausgehend von den Empfehlungen der Logistikstudie (DS.-Nr. 21-17473) ein Pilotporjekt zur City Logistik mit emissionsfreiem Antrieb, Einrichtung von Lieferzonen sowie von Micro Depots durchzuführen.

Begründung

Ende des vergangenen Jahres wurden die Mitglieder des Wirtschaftsausschusses im Rahmen einer Mitteilung außerhalb von Sitzungen über die Ergebnisse der branchenübergreifenden Logistik- und Mobilitätsstudie für die Innenstadt (vgl. DS.-Nr. 21-17473) informiert – umgesetzt wurden die darin enthaltenen Empfehlungen bisher jedoch nicht.

Da aber die Fragen nach einer Steigerung der Aufenthaltsqualität in unserer Stadt und zum Klimaschutz in den zurückliegenden Monaten noch einmal deutlich an Fahrt aufgenommen haben, sollte nun ein Pilotprojekt ins Leben gerufen werden.

Dieses Pilotprojekt sollte, so steht es bereits im Antragstext, die Bereiche des emissionsfreien Antriebs, der Einrichtung von Lieferzonen und der Einrichtung von Micro Depots beinhalten.

Die Mitglieder des Wirtschaftsausschusses sind stets über den aktuellen Stand zur Umsetzung des Pilotprojektes auf dem Laufenden zu halten.

gez. Thorsten Köster

Unterschrift

Ausschussempfehlung:

	Abstimmungsergebnis			Antrag somit	
	dafür	dagegen	Enth.	angenommen	abgelehnt
AMTA am 26.01.2023					
FPDA am 02.03.2023					

Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Antragsteller/in

wird durch die Verwaltung ausgefüllt

Teilhaushalt / Org.-Einheit

66 / FB 66

Produkt

Diverse

FINANZUNWIRKSAMER ANTRAG ZUM HAUSHALT 2023/2024

Überschrift

Strategische Ziele 2023 - 2027 des Fachbereichs 66 Tiefbau und Verkehr

Beschlussvorschlag

Die strategischen Ziele des Fachbereichs 66 Tiefbau und Verkehr werden im Haushaltsplan 2023/2024 wie folgt geändert:

„1. Verkehrsplanung: Nachhaltige und klimagerechte Mobilität steht im Fokus der Verkehrsplanung und ist abgebildet im Integrierten Klimaschutzkonzept (IKSK) und im Mobilitätsentwicklungsplan (MEP). Die Verkehrsverbindungen innerhalb Braunschweigs und mit der Region werden effizient gestaltet, um umweltbewusst alle Alltags- und Freizeitwege erledigen zu können.

Die Verkehrsabläufe zur Sicherstellung bestmöglicher Mobilität mit geringstmöglicher Umweltbelastung werden verbessert durch Angebotsausweitung des ÖPNV sowie der Bedingungen für den Rad- und Fußverkehr. Barrierefreiheit, Bezahlbarkeit, soziale Teilhabe sowie die Reduzierung der Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs sind neben den ökologischen und ökonomischen Aspekten Planungsgrundlage für zukunftsfähige intermodale und multimodale Mobilitätsangebote.

2. Verkehrssicherheit: Mehr Sicherheit im Verkehr ist erreichbar durch eine sichere Straßen- und Kreuzungsgestaltung hinsichtlich Flächenaufteilung, Beschilderung, Markierung, Beleuchtung sowie Winterdienst. Weiteres Instrumentarium ist die Mitarbeit in der Unfallkommission der Polizeidirektion Braunschweig bei dem Gefahrenpunkte erkannt und entschärft werden, sowie die Zusammenarbeit mit dem Behindertenbeirat und den Mobilitätsverbänden, um Lösungen auch aus Betroffenenensicht zu erzielen.“

Die strategischen Ziele 3 bis 6 bleiben unverändert bestehen.

Begründung

Zu 1.: Um die ehrgeizigen Klimaschutzziele - Treibhausgasneutralität - so früh wie möglich, möglichst schon 2030 zu erreichen, wurde mit dem Ratsbeschluss zum IKSK 2.0 das Fundament aller weiteren Planungen und Maßnahmen für Braunschweig gelegt. Zu den Handlungsfeldern für Mobilität und Verkehr gehören die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs, die Stärkung des ÖPNV sowie die Stärkung des nicht-motorisierten Verkehrs. Das THG-Minderungs-Potential wird als sehr hoch eingestuft. Die Verknüpfung mit

den Zielszenarien und Maßnahmen des MEP, die derzeit noch erarbeitet und in 2023 beschlossen werden, ist festgeschrieben.

Zu 2.: In der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (zu§1, VwV-StVO) wird „Vision Zero“ (keine Verkehrsunfälle mit Todesfolge oder schweren Personenschäden) als Ziel aller verkehrlichen Maßnahmen benannt. Um dieses Ziel gerade für zu Fußgehende und Radfahrende zu erreichen, sind die Gestaltung und die baulichen Rahmenbedingungen unerlässlich. Zu den Organisatorischen Voraussetzungen gehört auch die Reinigung und der Winterdienst auf den entsprechenden Flächen. Siehe auch Ratsbeschluss Ziele- und Maßnahmenkatalog "Radverkehr in Braunschweig" Ziel 5.

Die Strategische Ziele 2023 – 2027 sind an diesen Grundlagen auszurichten.

gez. Lisa-Marie Jalyschko, Helge Böttcher

Unterschrift

Ausschussempfehlung:

	Abstimmungsergebnis			Antrag somit	
	dafür	dagegen	Enth.	angenommen	abgelehnt
AMTA am 26.01.2023					
FPDA am 02.03.2023					

Anlage 4

Ansatzveränderungen des Ergebnishaushalts

AMTA		
Abstimmungsergebnis		
dafür	dagegen	enthalten

lfd. Nr	Nr.	Position / Projekt-Nr.	Projektdefinition	Ausschuss	Gesamt-kosten in €	Plan und Ist Vorjahre in €	#BEZUG#					Restbedarf ab 2028 in €	Bemerkungen			
							2023	2024	2025	2026	2027					
							in €	in €	in €	in €	in €					

Teilhaushalt 66 - Tiefbau und Verkehr

Stadtbahnausbau

Stadtbahnausbau Volkmarode

17		Summe der Auszahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit (Veränderungen)			0		0	0	0	0	0	0				
1	138a	4E.660026	Stadtbahnausbau TP 11 Volkmarode	bisher	300.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	0	geringere Haushaltsmittel in Höhe von 7.833.000 EUR für 2023-2028 für den Stadtbahnausbau Volkmarode Nord (2023: -49.000 EUR; 2024: - 82.000 EUR; 2025: - 620.000 EUR, 2026: - 1.474.000 EUR, 2027: - 1.540.000 EUR, 2028 ff: - 4.068.000 EUR) Gesamtkosten bisher (inkl. Vorgängerprojekt): 12.593.347 EUR Gesamtkosten neu: 4.760.347 EUR			
			neu	300.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	0					
			Veränderung	0		0	0	0	0	0	0					
20		Beiträge u.ä. Entgelte für Investitionstätigkeit (Veränderungen)			400.000		0	0	0	0	0	400.000				
2	138b	4E.660026	Stadtbahnausbau TP 11 Volkmarode	bisher	0	0	0	0	0	0	0	0	Einplanung von Straßenausbaubeiträgen i. H. v. 400.000 EUR in 2028			
			neu	400.000	0	0	0	0	0	0	0	400.000				
			Veränderung	400.000		0	0	0	0	0	0	400.000				
26		Baumaßnahmen (Veränderungen)			-7.833.000		-49.000	-82.000	-620.000	-1.474.000	-1.540.000	-4.068.000				
3	138c	4E.660026	Stadtbahnausbau TP 11 Volkmarode	bisher	11.468.500	116.500	74.000	116.000	1.003.000	2.504.000	2.605.000	5.050.000	geringere Haushaltsmittel in Höhe von 7.833.000 EUR für 2023-2028 für den Stadtbahnausbau Volkmarode Nord (2023: -49.000 EUR; 2024: - 82.000 EUR; 2025: - 620.000 EUR, 2026: - 1.474.000 EUR, 2027: - 1.540.000 EUR, 2028 ff: - 4.068.000 EUR) Gesamtkosten bisher (inkl. Vorgängerprojekt): 12.593.347 EUR Gesamtkosten neu: 4.760.347 EUR Reduz. der VE zu Lasten 2024 um 82.000 EUR Reduz. der VE zu Lasten 2025 um 620.000 EUR Reduz. der VE zu Lasten 2026 um 1.474.000 EUR Reduz. der VE zu Lasten 2027 um 1.540.000 EUR			
			neu	3.635.500	116.500	25.000	34.000	383.000	1.030.000	1.065.000	1.065.000	982.000				
			Veränderung	-7.833.000		-49.000	-82.000	-620.000	-1.474.000	-1.540.000	-4.068.000					
				VE 2024:	116.000	VE 2024 neu:	34.000	VE 2024 Veränderung:					-82.000			
				VE 2025:	1.003.000	VE 2025 neu:	383.000	VE 2025 Veränderung:					-620.000			
				VE 2026:	2.504.000	VE 2026 neu:	1.030.000	VE 2026 Veränderung:					-1.474.000			
				VE 2027:	2.605.000	VE 2024 neu:	1.065.000	VE 2027 Veränderung:					-1.540.000			

AMTA		
Abstimmungsergebnis		
dafür	dagegen	enthalten

#BEZUG#													
Ifd. Nr	Nr.	Position / Projekt-Nr.	Projektdefinition	Ausschuss	Gesamt- kosten	Plan und Ist Vorjahre	2023	2024	2025	2026	2027	Restbedarf ab 2028	Bemerkungen
					in €	in €	in €	in €	in €	in €	in €	in €	

Stadtbahnausbau Rautheim

26	Baumaßnahmen (Veränderungen)				5.855.000		0	0	0	0	0	5.855.000	
----	------------------------------	--	--	--	-----------	--	---	---	---	---	---	-----------	--

4	139	4E.660028	Stadtbahnausbau TP 1 Rautheim	bisher	10.805.600	387.600	445.000	211.000	163.000	239.000	3.210.000	6.150.000	zusätzliche Haushaltsmittel in Höhe von 5.855.000 EUR für 2028 ff. für den Stadtbahnausbau Rautheim Gesamtkosten bisher (inkl. Vorgängerprojekt): 12.018.977 EUR Gesamtkosten neu: 17.873.977 EUR			
				neu	16.660.600	387.600	445.000	211.000	163.000	239.000	3.210.000	12.005.000				
				Veränderung	5.855.000		0	0	0	0	0	5.855.000				
				VE 2024:	211.000	VE 2024 neu:	211.000	VE 2024 Veränderung:		0						
				VE 2025:	163.000	VE 2025 neu:	163.000	VE 2025 Veränderung:		0						
				VE 2026:	239.000	VE 2026 neu:	239.000	VE 2026 Veränderung:		0						

Stadtbahnausbau Salzdahlumer Str.

26	Baumaßnahmen (Veränderungen)				1.004.000		-28.000	56.000	19.000	-11.000	26.000	942.000	
----	------------------------------	--	--	--	-----------	--	---------	--------	--------	---------	--------	---------	--

5	140	4E.660029	Stadtbahnausbau TP 31 Salzdahlum	bisher	6.074.400	61.400	75.000	38.000	75.000	105.000	70.000	5.650.000	zusätzliche Haushaltsmittel in Höhe von 1.004.000 EUR für 2023-2028 ff. für den Stadtbahnausbau Salzdahlum Gesamtkosten bisher: 6.074.400 EUR Gesamtkosten neu: 7.078.400 EUR Erhöhung der VE zu Lasten 2024 um 56.000 EUR Erhöhung der VE zu Lasten 2025 um 19.000 EUR Reduz. der VE zu Lasten 2026 um 11.000 EUR Erhöhung der VE zu Lasten 2027 um 26.000 EUR							
				neu	7.078.400	61.400	47.000	94.000	94.000	94.000	96.000	6.592.000								
				Veränderung	1.004.000		-28.000	56.000	19.000	-11.000	26.000	942.000								
				VE 2024:	38.000	VE 2024 neu:	94.000	VE 2024 Veränderung:		56.000										
				VE 2025:	75.000	VE 2025 neu:	94.000	VE 2025 Veränderung:		19.000										
				VE 2026:	105.000	VE 2026 neu:	94.000	VE 2026 Veränderung:		-11.000										
				VE 2027:	70.000	VE 2024 neu:	96.000	VE 2027 Veränderung:		26.000										

Stadtbahnausbau Campus

26	Baumaßnahmen (Veränderungen)				943.000		-64.000	-10.000	20.000	20.000	0	977.000	
----	------------------------------	--	--	--	---------	--	---------	---------	--------	--------	---	---------	--

6	141	4E.660030	Stadtbahnausbau TP 32 Campus	bisher	6.329.500	64.500	72.000	95.000	76.000	76.000	96.000	5.850.000	zusätzliche Haushaltsmittel in Höhe von 943.000 EUR für 2023-2028 ff. für den Stadtbahnausbau Campus Gesamtkosten bisher: 6.329.500 EUR Gesamtkosten neu: 7.252.500 EUR Reduz. der VE zu Lasten 2024 um 10.000 EUR Erhöhung der VE zu Lasten 2025 um 20.000 EUR Erhöhung der VE zu Lasten 2026 um 20.000 EUR			
				neu	7.272.500	64.500	8.000	85.000	96.000	96.000	96.000	6.827.000				
				Veränderung	943.000		-64.000	-10.000	20.000	20.000	0	977.000				
				VE 2024:	95.000	VE 2024 neu:	85.000	VE 2024 Veränderung:		-10.000						
				VE 2025:	76.000	VE 2025 neu:	96.000	VE 2025 Veränderung:		20.000						
				VE 2026:	76.000	VE 2026 neu:	96.000	VE 2026 Veränderung:		20.000						
				VE 2027:	96.000	VE 2024 neu:	96.000	VE 2027 Veränderung:		0						

AMTA		
Abstimmungsergebnis		
dafür	dagegen	enthalten

lfd. Nr	Nr.	Position / Projekt-Nr.	Projektdefinition	Ausschuss	Gesamt-kosten in €	Plan und Ist Vorjahre in €	#BEZUG#					Restbedarf ab 2028 in €	Bemerkungen			
							2023	2024	2025	2026	2027					
							in €	in €	in €	in €	in €					

Stadtbahnausbau Westliche Innenstadt

26	Baumaßnahmen (Veränderungen)				510.000		-78.000	20.000	78.000	0	0	490.000				
----	---------------------------------	--	--	--	---------	--	---------	--------	--------	---	---	---------	--	--	--	--

7	142	4E.660031	Stadtbahnausbau TP 41 Westl- Innen.	bisher	3.430.200	78.200	156.000	156.000	68.000	59.000	63.000	2.850.000	zusätzliche Haushaltsmittel in Höhe von 510.000 EUR für 2023-2028 ff. für den Stadtbahnausbau Westliche Innenstadt Gesamtkosten bisher (inkl. Vorgängerprojekt): 3.540.200 EUR Gesamtkosten neu: 4.050.200 EUR Erhöhung der VE zu Lasten 2024 um 20.000 EUR Erhöhung der VE zu Lasten 2025 um 78.000 EUR							
				neu	3.940.200	78.200	78.000	176.000	146.000	59.000	63.000	3.340.000								
				Veränderung	510.000		-78.000	20.000	78.000	0	0	490.000								
				VE 2024:	156.000	VE 2024 neu:	176.000	VE 2024 Veränderung:		20.000										
				VE 2025:	68.000	VE 2025 neu:	146.000	VE 2025 Veränderung:		78.000										
				VE 2026:	59.000	VE 2026 neu:	59.000	VE 2026 Veränderung:		0										
				VE 2027:	63.000	VE 2024 neu:	63.000	VE 2027 Veränderung:		0										

Stadtbahnausbau Lehn Dorf / Kanzlerfeld

26	Baumaßnahmen (Veränderungen)				2.717.000		-53.000	18.000	53.000	0	0	2.699.000				
----	---------------------------------	--	--	--	-----------	--	---------	--------	--------	---	---	-----------	--	--	--	--

8	143	4E.660032	Stadtbahnausbau TP 42 Lehn Dorf	bisher	15.004.000	0	107.000	125.000	154.000	186.000	232.000	14.200.000	zusätzliche Haushaltsmittel in Höhe von 2.717.000 EUR für 2023-2028 ff. für den Stadtbahnausbau Lehn Dorf / Kanzlerfeld Gesamtkosten bisher (inkl. Vorgängerprojekt): 15.064.000 EUR Gesamtkosten neu: 17.781.000 EUR Erhöhung der VE zu Lasten 2024 um 18.000 EUR Erhöhung der VE zu Lasten 2025 um 53.000 EUR							
				neu	17.721.000	0	54.000	143.000	207.000	186.000	232.000	16.899.000								
				Veränderung	2.717.000		-53.000	18.000	53.000	0	0	2.699.000								
				VE 2024:	125.000	VE 2024 neu:	143.000	VE 2024 Veränderung:		18.000										
				VE 2025:	154.000	VE 2025 neu:	207.000	VE 2025 Veränderung:		53.000										
				VE 2026:	186.000	VE 2026 neu:	186.000	VE 2026 Veränderung:		0										
				VE 2027:	232.000	VE 2024 neu:	232.000	VE 2027 Veränderung:		0										

AMTA		
Abstimmungsergebnis		
dafür	dagegen	enthalten

lfd. Nr	Nr.	Position / Projekt-Nr.	Projektdefinition	Ausschuss	Gesamt-kosten	Plan und Ist Vorjahre	#BEZUG#					Restbedarf ab 2028	Bemerkungen	
							2023	2024	2025	2026	2027			
					in €	in €	in €	in €	in €	in €	in €	in €		

Umbau- / Ausbaumaßnahmen von Straßen

Umgestaltung Sonnenstraße / Am Hohen Tore

20	Beiträge u.ä. Entgelte für Investitionstätigkeit (Veränderungen)				0		0	0	0	0	0	0		
----	--	--	--	--	---	--	---	---	---	---	---	---	--	--

9	144a	5E.660153	Sonnenstr.-Am Hohen Tore/Umbau	bisher	900.000	675.000	225.000	0	0	0	0	0	Nachveranschlagung von Haushaltsmitteln für den Umbau der Sonnenstraße / Am Hohen Tore in Höhe von 610.000 EUR für 2024, da diese als Deckungsmittel in 2022 für andere Baumaßnahmen des FB 66 verwandt worden sind - siehe DS 22-19541 (unechte Deckungsmittel)			
				neu	900.000	675.000	225.000	0	0	0	0	0				
				Veränderung	0		0	0	0	0	0	0				

26	Baumaßnahmen (Veränderungen)				610.000		0	610.000	0	0	0	0		
----	------------------------------	--	--	--	---------	--	---	---------	---	---	---	---	--	--

10	144b	5E.660153	Sonnenstr.-Am Hohen Tore/Umbau	bisher	2.750.000	2.750.000	0	0	0	0	0	0	Nachveranschlagung von Haushaltsmitteln für den Umbau der Sonnenstraße / Am Hohen Tore in Höhe von 610.000 EUR für 2024, da diese als Deckungsmittel in 2022 für andere Baumaßnahmen des FB 66 verwandt worden sind - siehe DS 22-19541 (unechte Deckungsmittel)				
				neu	3.360.000	2.750.000	0	610.000	0	0	0	0					
				Veränderung	610.000		0	610.000	0	0	0	0					
				VE 2024:	0	VE 2024 neu:	610.000	VE 2024 Veränderung:			610.000	Erhöhung der VE zu Lasten 2024 um 610.000 EUR					

AMTA		
Abstimmungsergebnis		
dafür	dagegen	enthalten

lfd. Nr	Nr.	Position / Projekt-Nr.	Projektdefinition	Ausschuss	Gesamt-kosten in €	Plan und Ist Vorjahre in €	#BEZUG#					Restbedarf ab 2028 in €	Bemerkungen	
							2023 in €	2024 in €	2025 in €	2026 in €	2027 in €			

Ausbau Leonhardstraße. Gerstäcker bis Leonhardplatz

20		Beiträge u.ä. Entgelte für Investitionstätigkeit (Veränderungen)		0	0	0	0	0	0	0	0	0		
----	--	--	--	---	---	---	---	---	---	---	---	---	--	--

11	145a	5E.660144	FB 66: Leonhardstr.-Gerstäcker /Ausbau	bisher	0	0	0	0	0	0	0	0	zusätzliche Haushaltsmittel in Höhe von 580.000 EUR für 2024 für den Ausbau der Leonhardstr.aufgrund von Preisteigerungen, etc. sowie Nachveranschlagung von Haushaltsmitteln in Höhe von 200.000 EUR für 2024, da diese als Deckungsmittel in 2022 für andere Baumaßnahmen des FB 66 verwandt worden sind - siehe DS 22-19072 (unechte Deckungsmittel)			
				neu	0	0	0	0	0	0	0	0				
				Veränderung	0		0	0	0	0	0	0				

26		Baumaßnahmen (Veränderungen)		780.000		0	780.000	0	0	0	0	0		
----	--	------------------------------	--	---------	--	---	---------	---	---	---	---	---	--	--

12	145b	5E.660144	FB 66: Leonhardstr.-Gerstäcker /Ausbau											zusätzliche Haushaltsmittel in Höhe von 580.000 EUR für 2024 für den Ausbau der Leonhardstr.aufgrund von Preisteigerungen, etc. sowie Nachveranschlagung von Haushaltsmitteln in Höhe von 200.000 EUR für 2024, da diese als Deckungsmittel in 2022 für andere Baumaßnahmen des FB 66 verwandt worden sind - siehe DS 22-19072 (unechte Deckungsmittel)									
				bisher	600.000	600.000	0	0	0	0	0	0	0										
				neu	1.380.000	600.000	0	780.000	0	0	0	0	0										
				Veränderung	780.000		0	780.000	0	0	0	0	0										
																		VE 2024:	0	VE 2024 neu:	780.000	VE 2024 Veränderung:	780.000
																		Erhöhung der VE zu Lasten 2024 um 780.000 EUR					

Rampe / Treppe Vossenkamp

17		Summe der Auszahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit (Veränderungen)		150.000		50.000	100.000	0	0	0	0	0		
----	--	---	--	---------	--	--------	---------	---	---	---	---	---	--	--

13	146	4E.66 NEU	Vossenkamp / Herstellung Rampe / Treppe	bisher	0	0	0	0	0	0	0	0	zusätzliche Haushaltsmittel in Höhe von 150.000 EUR für 2023-2024 für den Bau einer Rampe / Treppe Vossenkamp (2023: + 50.000 EUR, 2024:+ 100.000 EUR)			
				neu	150.000	0	50.000	100.000	0	0	0	0				
				Veränderung	150.000		50.000	100.000	0	0	0	0				

AMTA		
Abstimmungsergebnis		
dafür	dagegen	enthalten

lfd. Nr	Nr.	Position / Projekt-Nr.	Projektdefinition	Ausschuss	Gesamt-kosten in €	Plan und Ist Vorjahre in €	#BEZUG#		2023 in €	2024 in €	2025 in €	2026 in €	2027 in €	Restbedarf ab 2028 in €	Bemerkungen			
							2023	2024										

Umbau Innenstadtwehre

26	Baumaßnahmen (Veränderungen)				1.600.000			700.000	900.000	0	0	0	0					
----	---------------------------------	--	--	--	-----------	--	--	---------	---------	---	---	---	---	--	--	--	--	--

14	147	SS.660044	Innenstadtwehre / Umbau	bisher	9.403.057	8.503.057	300.000	300.000	300.000	0	0	0	0	zusätzliche Haushaltsmittel in Höhe von 1,6 Mio. EUR für 2023-2024 für den Umbau von Innenstadtwehren (2023: + 700.000 EUR, 2024: + 900.000 EUR)			
				neu	11.003.057	8.503.057	1.000.000	1.200.000	300.000	0	0	0	0				
				Veränderung	1.600.000		700.000	900.000	0	0	0	0	0				

Brückenbaumaßnahmen

Sanierung Ferdinandbrücke

26	Baumaßnahmen (Veränderungen)				230.000			30.000	0	200.000	0	0	0					
----	---------------------------------	--	--	--	---------	--	--	--------	---	---------	---	---	---	--	--	--	--	--

15	148	SE.660118	Ferdinandbrücke / Sanierung									zusätzliche Haushaltsmittel in Höhe von 230.000 EUR für 2023 und 2025 für die Sanierung der Ferdinandbrücke (2023: + 30.000 EUR, 2025: + 200.000 EUR)				
				bisher	1.530.000	760.000	70.000	0	700.000	0	0					0
				neu	1.760.000	760.000	100.000	0	900.000	0	0					0
				Veränderung	230.000		30.000	0	200.000	0	0					0
		VE 2025:	700.000	VE 2025 neu:	900.000	VE 2025 Veränderung:		200.000	Erhöhung der VE zu Lasten 2025 um 200.000 EUR							

Ersatzneubau Okerbrücke Schrotweg

19	Zuwendungen für Investitionstätigkeit (Veränderungen)				0			-1.782.000	480.000	1.302.000	0	0	0					
----	--	--	--	--	---	--	--	------------	---------	-----------	---	---	---	--	--	--	--	--

16	149a	SE.660119	Okerbrücke Hüttenwerke Schrotw./Ersatz	bisher	1.782.000	0	1.782.000	0	0	0	0	0	0	Verschieben der Einzahlungsraten (Investitionszuwendungen) in Höhe von 1.782.000 EUR von 2023 auf 2024 und 2025 für den Ersatzbau der Okerbrücke Hüttenwerke			
				neu	1.782.000	0	0	480.000	1.302.000	0	0	0	0				
				Veränderung	0		-1.782.000	480.000	1.302.000	0	0	0	0				

26	Baumaßnahmen (Veränderungen)				0			-930.000	930.000	0	0	0	0					
----	---------------------------------	--	--	--	---	--	--	----------	---------	---	---	---	---	--	--	--	--	--

17	149b	SE.660119	Okerbrücke Hüttenwerke Schrotw./Ersatz	bisher	3.500.000	2.570.000	930.000	0	0	0	0	0	Verschieben der Finanzrate in Höhe von 930.000 EUR von 2023 auf 2024 für den Ersatzneubau der Okerbrücke Schrotweg			
				neu	3.500.000	2.570.000	0	930.000	0	0	0	0				
				Veränderung	0		-930.000	930.000	0	0	0	0				
				VE 2024:				0	VE 2024 neu:	930.000	VE 2024 Veränderung:		930.000			

AMTA		
Abstimmungsergebnis		
dafür	dagegen	enthalten

lfd. Nr	Nr.	Position / Projekt-Nr.	Projektdefinition	Ausschuss	Gesamt-kosten in €	Plan und Ist Vorjahre in €	#BEZUG#		2023 in €	2024 in €	2025 in €	2026 in €	2027 in €	Restbedarf ab 2028 in €	Bemerkungen			
							2023	2024										

Straßenenerneuerungen mit Kanal

Straßenenerneuerung Siegfriedviertel

19			Zuwendungen für Investitionstätigkeit (Veränderungen)		0		0	0	0	0	0	0	0					
----	--	--	--	--	---	--	---	---	---	---	---	---	---	--	--	--	--	--

18	150a	5S.660011	Siegfriedviertel/Straßenenerneuerung	bisher	91.783	91.783	0	0	0	0	0	0	0	0	Reduzierung der Einzahlungsraten (Beiträge) in Höhe von 175.000 EUR für 2023 /2024 für die Straßenenerneuerung Siegfriedviertel (2023: - 25.000 EUR , 2024: - 150.000 EUR)			
				neu	91.783	91.783	0	0	0	0	0	0	0	0				
				Veränderung	0		0	0	0	0	0	0	0	0				

20			Beiträge u.ä. Entgelte für Investitionstätigkeit (Veränderungen)		-175.000		-25.000	-150.000	0	0	0	0	0					
----	--	--	---	--	----------	--	---------	----------	---	---	---	---	---	--	--	--	--	--

19	150b	5S.660011	Siegfriedviertel/Straßenenerneuerung	bisher	1.629.924	1.329.924	150.000	150.000	0	0	0	0	0	0	Reduzierung der Einzahlungsraten (Beiträge) in Höhe von 175.000 EUR für 2023 /2024 für die Straßenenerneuerung Siegfriedviertel (2023: - 25.000 EUR , 2024: - 150.000 EUR)			
				neu	1.454.924	1.329.924	125.000	0	0	0	0	0	0	0				
				Veränderung	-175.000		-25.000	-150.000	0	0	0	0	0	0				

26			Baumaßnahmen (Veränderungen)		-350.000		-50.000	-300.000	0	0	0	0	0					
----	--	--	---------------------------------	--	----------	--	---------	----------	---	---	---	---	---	--	--	--	--	--

20	150c	5S.660011	Siegfriedviertel/Straßenenerneuerung	bisher	5.248.690	4.648.690	300.000	300.000	0	0	0	0	0	0	Reduzierung der Haushaltsmittel in Höhe von 350.000 EUR für 2023 /2024 für die Straßenenerneuerung Siegfriedviertel (2023: - 50.000 EUR , 2024: - 300.000 EUR)			
				neu	4.898.690	4.648.690	250.000	0	0	0	0	0	0	0				
				Veränderung	-350.000		-50.000	-300.000	0	0	0	0	0	0				

	VE 2024:	300.000	VE 2024 neu:	0	VE 2024 Veränderung:	-300.000
--	----------	---------	--------------	---	----------------------	----------

AMTA		
Abstimmungsergebnis		
dafür	dagegen	enthalten

#BEZUG#													
Ifd. Nr	Nr.	Position / Projekt-Nr.	Projektdefinition	Ausschuss	Gesamt-kosten	Plan und Ist Vorjahre	2023	2024	2025	2026	2027	Restbedarf ab 2028	Bemerkungen
					in €	in €	in €	in €	in €	in €	in €	in €	

Straßenerneuerung Lehn Dorf

19 Zuwendungen für Investitionstätigkeit (Veränderungen)				0	0	0	0	0	0	0	0							
21	151a	SS.660014	Lehndorf/Straßenenerueuerung 2.BA	bisher	383.049	383.049	0	0	0	0	0	0	zusätzliche Einzahlungsraten (Beiträge) in Höhe von 100.000 EUR für 2023 für die Straßenenerueuerung Lehndorf 2. BA					
				neu	383.049	383.049	0	0	0	0	0	0					0	
				Veränderung	0		0	0	0	0	0	0					0	
20 Beiträge u.ä. Entgelte für Investitionstätigkeit (Veränderungen)				100.000		100.000	0	0	0	0	0							
22	151b	SS.660014	Lehndorf/Straßenenerueuerung 2.BA	bisher	3.687.754	3.687.754	0	0	0	0	0	0	zusätzliche Einzahlungsraten (Beiträge) in Höhe von 100.000 EUR für 2023 für die Straßenenerueuerung Lehndorf 2. BA					
				neu	3.787.754	3.687.754	100.000	0	0	0	0	0					0	0
				Veränderung	100.000		100.000	0	0	0	0	0					0	0
26 Baumaßnahmen (Veränderungen)				200.000		200.000	0	0	0	0	0							
23	151c	SS.660014	Lehndorf/Straßenenerueuerung 2.BA	bisher	7.713.047	7.713.047	0	0	0	0	0	0	zusätzliche Haushaltsmittel in Höhe von 200.000 EUR für 2023 für die Straßenenerueuerung Lehndorf 2. BA					
				neu	7.913.047	7.713.047	200.000	0	0	0	0	0					0	0
				Veränderung	200.000		200.000	0	0	0	0	0					0	0

AMTA		
Abstimmungsergebnis		
dafür	dagegen	enthalten

lfd. Nr	Nr.	Position / Projekt-Nr.	Projektdefinition	Ausschuss	Gesamt-kosten in €	Plan und Ist Vorjahre in €	#BEZUG#		2023 in €	2024 in €	2025 in €	2026 in €	2027 in €	Restbedarf ab 2028 in €	Bemerkungen			
							2023	2024										

Straßenerneuerung Östliches Ringgebiet

19	Zuwendungen für Investitionstätigkeit (Veränderungen)				0		0	0	0	0	0	0	0	0				
----	---	--	--	--	---	--	---	---	---	---	---	---	---	---	--	--	--	--

24	152a	5S.660015	Östliches Ringgebiet/Straßenerneuerung	bisher	155.549	155.549	0	0	0	0	0	0	0	0	zusätzliche Einzahlungsraten (Beiträge) in Höhe von 250.000 EUR für 2024 für die Straßenerneuerung Östliches Ringgebiet			
				neu	155.549	155.549	0	0	0	0	0	0	0	0				
				Veränderung	0		0	0	0	0	0	0	0	0				

20	Beiträge u.ä. Entgelte für Investitionstätigkeit (Veränderungen)				250.000		0	250.000	0	0	0	0	0	0				
----	--	--	--	--	---------	--	---	---------	---	---	---	---	---	---	--	--	--	--

25	152b	5S.660015	Östliches Ringgebiet/Straßenerneuerung	bisher	7.184.550	6.284.550	575.000	325.000	0	0	0	0	0	0	zusätzliche Einzahlungsraten (Beiträge) in Höhe von 250.000 EUR für 2024 für die Straßenerneuerung Östliches Ringgebiet			
				neu	7.434.550	6.284.550	575.000	575.000	0	0	0	0	0	0				
				Veränderung	250.000		0	250.000	0	0	0	0	0	0				

26	Baumaßnahmen (Veränderungen)				500.000		0	500.000	0	0	0	0	0	0				
----	------------------------------	--	--	--	---------	--	---	---------	---	---	---	---	---	---	--	--	--	--

26	152c	5S.660015	Östliches Ringgebiet/Straßenerneuerung	bisher	22.339.357	20.539.357	1.150.000	650.000	0	0	0	0	0	0	zusätzliche Haushaltsmittel in Höhe von 500.000 EUR für 2024 für die Straßenerneuerung Östliches Ringgebiet Erhöhung der VE zu Lasten 2024 um 500.000 EUR			
				neu	22.839.357	20.539.357	1.150.000	1.150.000	0	0	0	0	0	0				
				Veränderung	500.000		0	500.000	0	0	0	0	0	0				

VE 2024:	650.000	VE 2024 neu:	1.150.000	VE 2024 Veränderung:	500.000
----------	---------	--------------	-----------	----------------------	---------

AMTA		
Abstimmungsergebnis		
dafür	dagegen	enthalten

lfd. Nr	Nr.	Position / Projekt-Nr.	Projektdefinition	Ausschuss	Gesamt-kosten in €	Plan und Ist Vorjahre in €	#BEZUG#					Restbedarf ab 2028 in €	Bemerkungen			
							2023 in €	2024 in €	2025 in €	2026 in €	2027 in €					

Straßenerneuerung Petritor

19	Zuwendungen für Investitionstätigkeit (Veränderungen)				0		0	0	0	0	0	0				
----	---	--	--	--	---	--	---	---	---	---	---	---	--	--	--	--

27	153a	5S.660016	Petritor/Straßenerneuerung	bisher	39.538	39.538	0	0	0	0	0	0	geringere Einzahlungsraten (Beiträge) in Höhe von 125.000 EUR für 2023 für die Straßenerneuerung Petritor und Verschiebung einer Rate von 2023 auf 2024 in Höhe von 75.000 EUR			
				neu	39.538	39.538	0	0	0	0	0	0				
				Veränderung	0		0	0	0	0	0	0				

20	Beiträge u.ä. Entgelte für Investitionstätigkeit (Veränderungen)				-125.000		-200.000	75.000	0	0	0	0				
----	--	--	--	--	----------	--	----------	--------	---	---	---	---	--	--	--	--

28	153b	5S.660016	Petritor/Straßenerneuerung	bisher	2.449.504	2.224.504	225.000	0	0	0	0	0	geringere Einzahlungsraten (Beiträge) in Höhe von 125.000 EUR für 2023 für die Straßenerneuerung Petritor und Verschiebung einer Rate von 2023 auf 2024 in Höhe von 75.000 EUR			
				neu	2.324.504	2.224.504	25.000	75.000	0	0	0	0				
				Veränderung	-125.000		-200.000	75.000	0	0	0	0				

26	Baumaßnahmen (Veränderungen)				-250.000		-400.000	150.000	0	0	0	0				
----	------------------------------	--	--	--	----------	--	----------	---------	---	---	---	---	--	--	--	--

29	153c	5S.660016	Petritor/Straßenenerneuerung										geringere Haushaltsmittel Höhe von 250.000 EUR für 2023 für die Straßenerneuerung Petritor und Verschiebung einer Rate von 2023 auf 2024 in Höhe von 150.000 EUR Erhöhung der VE zu Lasten 2024 um 150.000 EUR				
				bisher	7.160.202	6.710.202	450.000	0	0	0	0	0					
				neu	6.910.202	6.710.202	50.000	150.000	0	0	0	0					
				Veränderung	-250.000		-400.000	150.000	0	0	0	0					
				</													

AMTA		
Abstimmungsergebnis		
dafür	dagegen	enthalten

lfd. Nr	Nr.	Position / Projekt-Nr.	Projektdefinition	Ausschuss	Gesamt- kosten in €	Plan und Ist Vorjahre in €	#BEZUG#					Restbedarf ab 2028 in €	Bemerkungen			
							2023	2024	2025	2026	2027					
							in €	in €	in €	in €	in €					

Straßenerneuerung Nordstadt

19	Zuwendungen für Investitionstätigkeit (Veränderungen)				0		0	0	0	0	0	0				
----	--	--	--	--	---	--	---	---	---	---	---	---	--	--	--	--

30	154a	SS.660018	Nordstadt/Straßenerneuerung	bisher	124.379	124.379	0	0	0	0	0	0	geringere Einzahlungsraten (Beiträge) in Höhe von 375.000 EUR für 2024 für die Straßenerneuerung Nordstadt			
				neu	124.379	124.379	0	0	0	0	0	0				
				Veränderung	0		0	0	0	0	0	0				

20	Beiträge u.ä. Entgelte für Investitionstätigkeit (Veränderungen)				-375.000		0	-375.000	0	0	0	0				
----	---	--	--	--	----------	--	---	----------	---	---	---	---	--	--	--	--

31	154b	SS.660018	Nordstadt/Straßenerneuerung	bisher	3.367.890	2.992.890	0	375.000	0	0	0	0	geringere Einzahlungsraten (Beiträge) in Höhe von 375.000 EUR für 2024 für die Straßenerneuerung Nordstadt			
				neu	2.992.890	2.992.890	0	0	0	0	0	0				
				Veränderung	-375.000		0	-375.000	0	0	0	0				

26	Baumaßnahmen (Veränderungen)				-750.000		0	-750.000	0	0	0	0				
----	---------------------------------	--	--	--	----------	--	---	----------	---	---	---	---	--	--	--	--

32	154c	SS.660018	Nordstadt/Straßenerneuerung	bisher	9.766.531	9.016.531	0	750.000	0	0	0	0	geringere Haushaltsmittel in Höhe von 750.000 EUR für 2024 für die Straßenerneuerung Nordstadt			
				neu	9.016.531	9.016.531	0	0	0	0	0	0				
				Veränderung	-750.000		0	-750.000	0	0	0	0	Reduz. der VE zu Lasten 2024 um 750.000 EUR			
							VE 2024:	750.000	VE 2024 neu:	0	VE 2024 Veränderung:	-750.000				

AMTA		
Abstimmungsergebnis		
dafür	dagegen	enthalten

#BEZUG#																	
Ifd. Nr	Nr.	Position / Projekt-Nr.	Projektdefinition	Ausschuss	Gesamt-kosten in €	Plan und Ist Vorjahre in €	2023 in €	2024 in €	2025 in €	2026 in €	2027 in €	Restbedarf ab 2028 in €	Bemerkungen				
Straßenerneuerung Glesmarode																	
19 Zuwendungen für Investitionstätigkeit (Veränderungen)					0		0	0	0	0	0	0					
33	155a	5S.660019	Glesmarode/Straßenerneuerung	bisher	0	0	0	0	0	0	0	0	geringere Einzahlungsraten (Beiträge) in Höhe von 175.000 EUR für 2024 für die Straßenerneuerung Glesmarode				
				neu	0	0	0	0	0	0	0	0					
				Veränderung	0		0	0	0	0	0	0					
20 Beiträge u.ä. Entgelte für Investitionstätigkeit (Veränderungen)					-175.000		0	-175.000	0	0	0	0					
34	155b	5S.660019	Glesmarode/Straßenerneuerung	bisher	178.027	3.027	0	175.000	0	0	0	0	geringere Einzahlungsraten (Beiträge) in Höhe von 175.000 EUR für 2024 für die Straßenerneuerung Glesmarode				
				neu	3.027	3.027	0	0	0	0	0	0					0
				Veränderung	-175.000		0	-175.000	0	0	0	0					0
26 Baumaßnahmen (Veränderungen)					-350.000		0	-350.000	0	0	0	0					
35	155c	5S.660019	Glesmarode/Straßenerneuerung	bisher	2.083.941	1.733.941	0	350.000	0	0	0	0	geringere Haushaltsmittel in Höhe von 350.000 EUR für 2024 für die Straßenerneuerung Glesmarode Reduz. der VE zu Lasten 2024 um 350.000 EUR				
				neu	1.733.941	1.733.941	0	0	0	0	0	0					0
				Veränderung	-350.000		0	-350.000	0	0	0	0					0
					VE 2024:	350.000	VE 2024 neu:	0	VE 2024 Veränderung:			-350.000					

AMTA		
Abstimmungsergebnis		
dafür	dagegen	enthalten

lfd. Nr	Nr.	Position / Projekt-Nr.	Projektdefinition	Ausschuss	Gesamt-kosten in €	Plan und Ist Vorjahre in €	#BEZUG#		2023 in €	2024 in €	2025 in €	2026 in €	2027 in €	Restbedarf ab 2028 in €	Bemerkungen			
							2023	2024										

Straßenerneuerung Hauptbahnhof / Mastbruch

19	Zuwendungen für Investitionstätigkeit (Veränderungen)				0		0	0	0	0	0	0	0	0				
----	--	--	--	--	---	--	---	---	---	---	---	---	---	---	--	--	--	--

36	156a	55.660020	Hauptbahnhof/Mastbruch/Straßenerneuerung	bisher	24.944	24.944	0	0	0	0	0	0	0	0	geringere Einzahlungsraten (Beiträge) in Höhe von 300.000 EUR für 2023/2024 für die Straßenerneuerung Hauptbahnhof / Mastbruch (2023: - 25.000 EUR, 2024: - 275.000 EUR)			
				neu	24.944	24.944	0	0	0	0	0	0	0	0				
				Veränderung	0		0	0	0	0	0	0	0	0				

20	Beiträge u.ä. Entgelte für Investitionstätigkeit (Veränderungen)				-50.000		25.000	-75.000	0	0	0	0	0	0				
----	---	--	--	--	---------	--	--------	---------	---	---	---	---	---	---	--	--	--	--

37	156b	55.660020	Hauptbahnhof/Mastbruch/Straßenerneuerung	bisher	1.440.650	1.140.650	25.000	275.000	0	0	0	0	0	0	geringere Einzahlungsraten (Beiträge) in Höhe von 50.000 EUR für 2023/2024 für die Straßenerneuerung Hauptbahnhof / Mastbruch (2023: + 25.000 EUR, 2024: - 75.000 EUR)			
				neu	1.390.650	1.140.650	50.000	200.000	0	0	0	0	0	0				
				Veränderung	-50.000		25.000	-75.000	0	0	0	0	0	0				

26	Baumaßnahmen (Veränderungen)				-100.000		50.000	-150.000	0	0	0	0	0	0				
----	---------------------------------	--	--	--	----------	--	--------	----------	---	---	---	---	---	---	--	--	--	--

38	156c	55.660020	Hauptbahnhof/Mastbruch/Straßenerneuerung	bisher	2.644.819	2.044.819	50.000	550.000	0	0	0	0	0	0	geringere Haushaltsmittel in Höhe von 100.000 EUR für 2023/2024 für die Straßenerneuerung Hauptbahnhof / Mastbruch (2023: + 50.000 EUR, 2024: - 150.000 EUR) Reduz. der VE zu Lasten 2024 um 150.000 EUR			
				neu	2.544.819	2.044.819	100.000	400.000	0	0	0	0	0	0				
				Veränderung	-100.000		50.000	-150.000	0	0	0	0	0	0				

AMTA		
Abstimmungsergebnis		
dafür	dagegen	enthalten

#BEZUG#													
Ifd. Nr	Nr.	Position / Projekt-Nr.	Projektdefinition	Ausschuss	Gesamt- kosten	Plan und Ist Vorjahre	2023	2024	2025	2026	2027	Restbedarf ab 2028	Bemerkungen
					in €	in €	in €	in €	in €	in €	in €	in €	

Straßeneneruerung Innenstadt

19 Zuwendungen für Investitionstätigkeit (Veränderungen)														0	0	0	0	0	0	0	0
39	157a	SS.660024	Innenstadt/Straßeneneruerung	bisher	56.444	56.444	0	0	0	0	0	0	geringere Einzahlungsraten (Beiträge) in Höhe von 325.000 EUR für 2023/2024 für die Straßeneneruerung Innenstadt (2023: - 300.000 EUR, 2024: - 25.000 EUR)								
				neu	56.444	56.444	0	0	0	0	0	0									
				Veränderung	0		0	0	0	0	0	0									
20 Beiträge u.ä. Entgelte für Investitionstätigkeit (Veränderungen)														-325.000		-300.000	-25.000	0	0	0	0
40	157b	SS.660024	Innenstadt/Straßeneneruerung	bisher	9.237.059	2.837.059	325.000	75.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	0	geringere Einzahlungsraten (Beiträge) in Höhe von 325.000 EUR für 2023/2024 für die Straßeneneruerung Innenstadt (2023: - 300.000 EUR, 2024: - 25.000 EUR)								
				neu	8.912.059	2.837.059	25.000	50.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	0									
				Veränderung	-325.000		-300.000	-25.000	0	0	0	0									
26 Baumaßnahmen (Veränderungen)														-650.000		-600.000	-50.000	0	0	0	0
41	157c	SS.660024	Innenstadt/Straßeneneruerung	bisher	20.811.131	8.011.131	650.000	150.000	4.000.000	4.000.000	4.000.000	0	geringere Haushaltsmittel in Höhe von 650.000 EUR für 2023/2024 für die Straßeneneruerung Innenstadt (2023: - 600.000 EUR, 2024: - 50.000 EUR) Reduz. der VE zu Lasten 2024 um 50.000 EUR								
				neu	20.161.131	8.011.131	50.000	100.000	4.000.000	4.000.000	4.000.000	0									
				Veränderung	-650.000		-600.000	-50.000	0	0	0	0									
					VE 2024:	150.000	VE 2024 neu:	100.000	VE 2024 Veränderung:			-50.000									

AMTA		
Abstimmungsergebnis		
dafür	dagegen	enthalten

#BEZUG#																
lfd. Nr	Nr.	Position / Projekt-Nr.	Projektdefinition	Ausschuss	Gesamt- kosten	Plan und Ist Vorjahre	2023	2024	2025	2026	2027	Restbedarf ab 2028	Bemerkungen			
					in €	in €	in €	in €	in €	in €	in €					
Straßenerneuerung Stöckheim																
19 Zuwendungen für Investitionstätigkeit (Veränderungen)					0		0	0	0	0	0	0				
42	158a	5S.660027	Stöckheim/Straßenerneuerung	bisher	86.101	86.101	0	0	0	0	0	0	zusätzliche Einzahlungsraten (Beiträge) in Höhe von 25.000 EUR für 2024 für die Straßenerneuerung Stöckheim sowie Verschieben einer Rate von 2023 auf 2024 in Höhe von 25.000 EUR			
				neu	86.101	86.101	0	0	0	0	0	0				
				Veränderung	0		0	0	0	0	0	0				
20 Beiträge u.ä. Entgelte für Investitionstätigkeit (Veränderungen)					25.000		-25.000	50.000	0	0	0	0				
43	158b	5S.660027	Stöckheim/Straßenerneuerung	bisher	1.577.237	1.402.237	175.000	0	0	0	0	0	zusätzliche Einzahlungsraten (Beiträge) in Höhe von 25.000 EUR für 2024 für die Straßenerneuerung Stöckheim sowie Verschieben einer Rate von 2023 auf 2024 in Höhe von 25.000 EUR			
				neu	1.602.237	1.402.237	150.000	50.000	0	0	0	0				
				Veränderung	25.000		-25.000	50.000	0	0	0	0				
26 Baumaßnahmen (Veränderungen)					50.000		-50.000	100.000	0	0	0	0				
44	158c	5S.660027	Stöckheim/Straßenerneuerung	bisher	3.376.437	3.026.437	350.000	0	0	0	0	0	zusätzliche Haushaltsmittel in Höhe von 50.000 EUR für 2024 für die Straßenerneuerung Stöckheim sowie Verschieben einer Rate von 2023 auf 2024 in Höhe von 50.000 EUR			
				neu	3.426.437	3.026.437	300.000	100.000	0	0	0	0				
				Veränderung	50.000		-50.000	100.000	0	0	0	0				
VE 2024:		0	VE 2024 neu:		100.000	VE 2024 Veränderung:		100.000	Erhöhung der VE zu Lasten 2024 um 100.000 EUR							

AMTA		
Abstimmungsergebnis		
dafür	dagegen	enthalten

#BEZUG#																	
Ifd. Nr	Nr.	Position / Projekt-Nr.	Projektdefinition	Ausschuss	Gesamt- kosten in €	Plan und Ist Vorjahre in €	2023 in €	2024 in €	2025 in €	2026 in €	2027 in €	Restbedarf ab 2028 in €	Bemerkungen				
Straßenerneuerung Wilhelmitor																	
19 Zuwendungen für Investitionstätigkeit (Veränderungen)					0		0	0	0	0	0	0					
45	159a	5S.660062	Wilhelmitor/ Straßenerneuerung	bisher	0	0	0	0	0	0	0	0	zusätzliche Einzahlungsraten (Beiträge) in Höhe von 125.000 EUR für 2023 für die Straßenerneuerung Wilhelmitor				
				neu	0	0	0	0	0	0	0	0					
				Veränderung	0		0	0	0	0	0	0					
20 Beiträge u.ä. Entgelte für Investitionstätigkeit (Veränderungen)					125.000		125.000	0	0	0	0	0					
46	159b	5S.660062	Wilhelmitor/ Straßenerneuerung	bisher	1.533.538	1.358.538	50.000	125.000	0	0	0	0	zusätzliche Einzahlungsraten (Beiträge) in Höhe von 125.000 EUR für 2023 für die Straßenerneuerung Wilhelmitor				
				neu	1.658.538	1.358.538	175.000	125.000	0	0	0	0					0
				Veränderung	125.000		125.000	0	0	0	0	0					0
26 Baumaßnahmen (Veränderungen)					250.000		250.000	0	0	0	0	0					
47	159c	5S.660062	Wilhelmitor/ Straßenerneuerung	bisher	2.814.606	2.464.606	100.000	250.000	0	0	0	0	zusätzliche Haushaltsmittel in Höhe von 250.000 EUR für 2023 für die Straßenerneuerung Wilhelmitor				
				neu	3.064.606	2.464.606	350.000	250.000	0	0	0	0					0
				Veränderung	250.000		250.000	0	0	0	0	0					0
					VE 2024:	250.000	VE 2024 neu:	250.000	VE 2024 Veränderung:			0					

AMTA		
Abstimmungsergebnis		
dafür	dagegen	enthalten

[illegible]

19	Zuwendungen für Investitionstätigkeit (Veränderungen)	0	0	0	0	0	0	0
----	--	---	---	---	---	---	---	---

48	160a	5S.660064 Wenden/Straßenerneuerung	bisher	2.725	2.725	0	0	0	0	0	zusätzliche Einzahlungsraten (Beiträge) in Höhe von 750.000 EUR für 2023/2024 für die Straßenerneuerung Wenden (2023: + 325.000 EUR, 2024: + 425.000 EUR)
			neu	2.725	2.725	0	0	0	0	0	
			Veränderung	0		0	0	0	0	0	

20	Beiträge u.ä. Entgelte für Investitionstätigkeit (Veränderungen)	750.000	325.000	425.000	0	0	0	0
----	---	---------	---------	---------	---	---	---	---

49	160b	5S.660064	Wenden/Straßenerneuerung	bisher	1.055.411	580.411	475.000	0	0	0	0	0	zusätzliche Einzahlungsraten (Beiträge) in Höhe von 750.000 EUR für 2023/2024 für die Straßenenerneuerung Wenden (2023: + 325.000 EUR, 2024: + 425.000 EUR)			
				neu	1.805.411	580.411	800.000	425.000	0	0	0	0				
				Veränderung	750.000		325.000	425.000	0	0	0	0				

26	Baumaßnahmen (Veränderungen)	1.500.000	650.000	850.000	0	0	0	0
----	---------------------------------	-----------	---------	---------	---	---	---	---

50	160c	SS.660064	Wenden/Straßenerneuerung																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
----	------	-----------	--------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

AMTA		
Abstimmungsergebnis		
dafür	dagegen	enthalten

lfd. Nr	Nr.	Position / Projekt-Nr.	Projektdefinition	Ausschuss	Gesamt-kosten in €	Plan und Ist Vorjahre in €	#BEZUG#					Restbedarf ab 2028 in €	Bemerkungen	
							2023 in €	2024 in €	2025 in €	2026 in €	2027 in €			

Straßenerneuerung Veltenhof-Rühme

19	Zuwendungen für Investitionstätigkeit (Veränderungen)				0		0	0	0	0	0	0		
----	---	--	--	--	---	--	---	---	---	---	---	---	--	--

51	161a	SS.660074	Veltenhof Rühme / Straßenerneuerung	bisher	0	0	0	0	0	0	0	0	zusätzliche Einzahlungsraten (Beiträge) in Höhe von 100.000 EUR für 2024 für die Straßenerneuerung Veltenhof-Rühme			
				neu	0	0	0	0	0	0	0	0				
				Veränderung	0		0	0	0	0	0	0				

20	Beiträge u.ä. Entgelte für Investitionstätigkeit (Veränderungen)				100.000		0	100.000	0	0	0	0		
----	--	--	--	--	---------	--	---	---------	---	---	---	---	--	--

52	161b	SS.660074	Veltenhof Rühme / Straßenerneuerung	bisher	0	0	0	0	0	0	0	0	zusätzliche Einzahlungsraten (Beiträge) in Höhe von 100.000 EUR für 2024 für die Straßenerneuerung Veltenhof-Rühme			
				neu	100.000	0	0	100.000	0	0	0	0				
				Veränderung	100.000		0	100.000	0	0	0	0				

26	Baumaßnahmen (Veränderungen)				200.000		0	200.000	0	0	0	0		
----	------------------------------	--	--	--	---------	--	---	---------	---	---	---	---	--	--

53	161c	SS.660074	Veltenhof Rühme / Straßenerneuerung	bisher	157.798	157.798	0	0	0	0	0	0	zusätzliche Haushaltsmittel in Höhe von 200.000 EUR für 2024 für die Straßenerneuerung Veltenhof-Rühme Erhöhung der VE zu Lasten 2024 um 200.000 EUR			
				neu	357.798	157.798	0	200.000	0	0	0	0				
				Veränderung	200.000		0	200.000	0	0	0	0				
					VE 2024:	0	VE 2024 neu:	200.000	VE 2024 Veränderung:		200.000					

[illegible]

Straßenerneuerung Leiferde

19	Zuwendungen für Investitionstätigkeit (Veränderungen)	0	0	0	0	0	0	0
----	--	---	---	---	---	---	---	---

54	162a	SS.660079	Leiferde/Straßenenerneuerung	bisher	0	0	0	0	0	0	0	zusätzliche Einzahlungsraten (Beiträge) in Höhe von 25.000 EUR für 2024 für die Straßenenerneuerung Leiferde					
				neu	0	0	0	0	0	0	0						
				Veränderung	0		0	0	0	0	0						0

20	Beiträge u.ä. Entgelte für Investitionstätigkeit (Veränderungen)	25.000	0	25.000	0	0	0	0
----	---	--------	---	--------	---	---	---	---

55	162b	SS.660079 Leiferde/Straßenenerneuerung	bisher	50.000	0	0	50.000	0	0	0	0	zusätzliche Einzahlungsraten (Beiträge) in Höhe von 25.000 EUR für 2024 für die Straßenenerneuerung Leiferde			
			neu	75.000	0	0	75.000	0	0	0	0				
			Veränderung	25.000		0	25.000	0	0	0	0				

26	Baumaßnahmen (Veränderungen)	50.000	0	50.000	0	0	0	0
----	---------------------------------	--------	---	--------	---	---	---	---

56	162c	55.600079	Leiferde/Straßenenerneuerung								zusätzliche Haushaltsmittel in Höhe von 50.000 EUR für 2024 für die Straßenenerneuerung Leiferde						
				bisher	257.798	157.798	0	100.000	0	0						0	0
				neu	307.798	157.798	0	150.000	0	0						0	0
				Veränderung	50.000		0	50.000	0	0						0	0
		VE 2024:	100.000	VE 2024 neu:	150.000	VE 2024 Veränderung:		50.000									

AMTA		
Abstimmungsergebnis		
dafür	dagegen	enthalten

lfd. Nr	Nr.	Position / Projekt-Nr.	Projektdefinition	Ausschuss	Gesamt-kosten in €	Plan und Ist Vorjahre in €	#BEZUG#					Restbedarf ab 2028 in €	Bemerkungen	
							2023 in €	2024 in €	2025 in €	2026 in €	2027 in €			

Straßenenerneuerung Bienrode / Waggum

19	Zuwendungen für Investitionstätigkeit (Veränderungen)				0		0	0	0	0	0	0		
----	---	--	--	--	---	--	---	---	---	---	---	---	--	--

57	163a	5S.660080	Bienrode-Waggum/Straßenenerneuerung	bisher	0	0	0	0	0	0	0	0	zusätzliche Einzahlungsraten (Beiträge) in Höhe von 25.000 EUR für 2024 für die Straßenenerneuerung Bienrode / Waggum			
				neu	0	0	0	0	0	0	0	0				
				Veränderung	0		0	0	0	0	0	0				

20	Beiträge u.ä. Entgelte für Investitionstätigkeit (Veränderungen)				25.000		0	25.000	0	0	0	0		
----	--	--	--	--	--------	--	---	--------	---	---	---	---	--	--

58	163b	5S.660080	Bienrode-Waggum/Straßenenerneuerung	bisher	175.000	0	0	175.000	0	0	0	0	zusätzliche Einzahlungsraten (Beiträge) in Höhe von 25.000 EUR für 2024 für die Straßenenerneuerung Bienrode / Waggum			
				neu	200.000	0	0	200.000	0	0	0	0				
				Veränderung	25.000		0	25.000	0	0	0	0				

26	Baumaßnahmen (Veränderungen)				50.000		0	50.000	0	0	0	0		
----	------------------------------	--	--	--	--------	--	---	--------	---	---	---	---	--	--

59	163c	5S.660080	Bienrode-Waggum/Straßenenerneuerung									zusätzliche Haushaltsmittel in Höhe von 50.000 EUR für 2024 für die Straßenenerneuerung Bienrode / Waggum Erhöhung der VE zu Lasten 2024 um 50.000 EUR				
				bisher	507.798	157.798	0	350.000	0	0	0					0
				neu	557.798	157.798	0	400.000	0	0	0					0
				Veränderung	50.000		0	50.000	0	0	0					0
		VE 2024:	350.000	VE 2024 neu:	400.000	VE 2024 Veränderung:		50.000								

AMTA		
Abstimmungsergebnis		
dafür	dagegen	enthalten

#BEZUG#																
Ifd. Nr	Nr.	Position / Projekt-Nr.	Projektdefinition	Ausschuss	Gesamt- kosten in €	Plan und Ist Vorjahre in €	2023 in €	2024 in €	2025 in €	2026 in €	2027 in €	Restbedarf ab 2028 in €	Bemerkungen			
Straßenenerneuerung Bienrode / Waggum																
19 Zuwendungen für Investitionstätigkeit (Veränderungen)					0		0	0	0	0	0	0				
60	164a	5S.660080	Bienrode-Waggum/Straßenenerneuerung										zusätzliche Einzahlungsraten (Beiträge) in Höhe von 25.000 EUR für 2024 für die Straßenenerneuerung Bienrode / Waggum			
				bisher	0	0	0	0	0	0	0	0				
				neu	0	0	0	0	0	0	0	0				
				Veränderung	0		0	0	0	0	0	0				
20 Beiträge u.ä. Entgelte für Investitionstätigkeit (Veränderungen)					25.000		0	25.000	0	0	0	0				
61	164b	5S.660080	Bienrode-Waggum/Straßenenerneuerung										zusätzliche Einzahlungsraten (Beiträge) in Höhe von 25.000 EUR für 2024 für die Straßenenerneuerung Bienrode / Waggum			
				bisher	175.000	0	0	175.000	0	0	0	0				
				neu	200.000	0	0	200.000	0	0	0	0				
				Veränderung	25.000		0	25.000	0	0	0	0				
26 Baumaßnahmen (Veränderungen)					50.000		0	50.000	0	0	0	0				
62	164c	5S.660080	Bienrode-Waggum/Straßenenerneuerung										zusätzliche Haushaltsmittel in Höhe von 50.000 EUR für 2024 für die Straßenenerneuerung Bienrode / Waggum Erhöhung der VE zu Lasten 2024 um 50.000 EUR			
				bisher	507.798	157.798	0	350.000	0	0	0	0				
				neu	557.798	157.798	0	400.000	0	0	0	0				
				Veränderung	50.000		0	50.000	0	0	0	0				
				VE 2024:	350.000	VE 2024 neu:	400.000	VE 2024 Veränderung:			50.000					

Anlage 5

Stellenplananträge

Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Antragsteller/in

wird durch die Verwaltung ausgefüllt

Org.-Einheit
FB 66

ANTRAG ZUM HAUSHALT 2023/2024

- ☒ Stellenplan (für die Verwaltung)
- ☐ Stellenübersicht (für die Sonderrechnungen)
- ☒ Dauerhaft
- ☒ ab 2023
- ☐ ab 2024
- ☐ Vorübergehend
- ☐ 2023
- ☐ 2024
- ☐

Überschrift

Radverkehr: Schaffung von 4,25 Stellen im FB 66

Beschlussvorschlag

Im Fachbereich 66 Tiefbau und Verkehr sollen für die Umsetzung der Maßnahmen aus dem Ziele- und Maßnahmenkatalog "Radverkehr in Braunschweig" 4,25 Stellen aus der Stellenreserve entnommen und möglichst schnell ausgeschrieben werden. Ziel ist eine Besetzung der Stellen möglichst früh im Jahr 2023, idealerweise noch vor Ablauf des 2. Quartals. Sollte sich zum Ende dieser Frist abzeichnen, dass die Stellen nicht besetzt werden können, sollen die Mittel kapitalisiert und z.B. für externe Auftragsvergaben genutzt werden können.

Begründung

Mit dem Beschluss über den Ziele- und Maßnahmenkatalog "Radverkehr in Braunschweig" hat der Rat der Stadt Braunschweig ein sehr ehrgeiziges Programm zur Förderung des Radverkehrs beschlossen, das bis zum Jahr 2030 abgearbeitet werden soll. Unstrittig ist, dass diese Ziele nur durch eine deutliche Aufstockung des Personals erreicht werden können.

Bereits 2021 und 2022 wurden insgesamt 5,5 neue Stellen besetzt, die allerdings für eine kraftvolle Startphase und die Erreichung der Ziele bis 2030 nicht ausreichen. Um den notwendigen Stellenbedarf zu sichern, sollen im Jahr 2023 deshalb die geplanten, 4,25 Stellen vorgezogen ausgeschrieben werden. Da nicht sichergestellt werden kann, dass die Stellen tatsächlich zeitnah besetzt werden können, soll von Beginn an die Möglichkeit der Kapitalisierung dieser Stellen mit bedacht werden. Die Vergabe bestimmter Maßnahmen an externe Fachbüros kann dazu beitragen, Verzögerungen bei der Umsetzung des Ziele- und Maßnahmenkatalogs entgegen zu wirken.

gez. Lisa-Marie Jalyschko, Helge Böttcher

Unterschrift

Versand per E-Mail an FBFinanzen@braunschweig.de

Ausschussempfehlung:

	Abstimmungsergebnis			Antrag somit	
	dafür	dagegen	Enth.	angenommen	abgelehnt
AMTA am 26.01.2023					
FPDA am 02.03.2023					

Anlage 6

Geplanter Haushaltsresteabbau

Anlage 6

Haushaltsplanung 2023, 2024

Geplanter Haushaltsresteabbau IM für die Jahre 2022 – 2027 in Euro

Org.-Einheit	Ist-Wert 2021	Planung					
		2022	2023	2024	2025	2026	2027
FB 66	23.291.636,91	19.989.834	17.989.834	16.989.834	15.989.834	14.989.834	13.989.834

Anlage 7

Sonderrechnung Abfallwirtschaft
Ansatzveränderungen Ergebnishaushalt

Anlage 7 - Haushaltslesung 2023/2024 - Ergebnishaushalt Abfallwirtschaft - Ansatzveränderungen der Verwaltung

Hd. Nr.	Art des Ertrages/Aufwands (Sachkonto)	Planansatz 2023 in €		Planansatz 2024 in €		Veränderungen in €										Dauer	Anmerkungen	AMTA													
		bisher	neu	bisher	neu	2023		2024		2025		2026		2027				Abstimmungsergebnis													
						Erträge	Aufwendungen	Erträge	Aufwendungen	Erträge	Aufwendungen	Erträge	Aufwendungen	Erträge	Aufwendungen			dafür	dagegen	Enthaltung											
	Haushaltsplan Abfallwirtschaft		1.700		8.400	+	77.200	+	78.900	+	765.100	+	773.500	+	1.015.700	+	1.015.700	+	1.089.100	+	1.089.100	+	1.025.300	+	1.025.300						
1	Öffentlich-rechtliche Entgelte	Anpassung Gebühreneinnahmen und Auflösung Sopo Gebührenaussgleich an veränderte Aufwendungen und Erträge sowie endgültige Gebührenkalkulation 2023															dauerh.														
		41.702.000	41.659.200	43.552.300	44.207.400	-	42.800		+	655.100		+	895.700		+	959.100		+	865.300		x										
2	Zinserträge	Berücksichtigung von Zinsen für Ausleihungen und Festgeldanlagen aufgrund veränderter Zinssituation															dauerh.														
		-	120.000	-	120.000	+	120.000		+	110.000		+	120.000		+	130.000		+	160.000		x										
3	Personalkosten	Berücksichtigung zusätzlicher Personalaufwendungen für Klimaschutzkonzept und Aufstockung einer weiteren Stelle															dauerh.														
		862.800	925.900	884.100	945.200		+	63.100		+	61.100		+	62.300		+	63.600		+	64.900	x										
4	Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen	Berücksichtigung der Zuführung der Zinserträge zu der Rückstellung Deponierekultivierung															dauerh.														
		2.634.500	2.754.500	2.699.000	2.809.000		+	120.000		+	110.000		+	120.000		+	130.000		+	160.000	x										
5	Sonstige ordentliche Aufwendungen	Berücksichtigung Einführung CO2-Steuer auf Abfallverbrennungsanlagen ab 2024 bei Verbrennungsentgelt , Anpassung Mitgliedsbeiträge an Wirtschaftsplanung Abwasserverband															dauerh.														
		38.137.400	38.033.200	39.881.100	40.483.500		-	104.200		+	602.400		+	833.400		+	895.500		+	800.400	x										

Anlage 8

Sonderrechnung Abfallwirtschaft
Ansatzveränderungen Finanzhaushalt

AMTA		
Abstimmungsergebnis		
dagegen	dafür	Enthaltung

Lfd. Nr.	Position / Projekt-Nr.	Projektdefinition	Ausschuss	Gesamt- kosten in €	Plan und Ist Vorjahre in €	2023 in €	2024 in €	2025 in €	2026 in €	2027 in €	Restbedarf ab 2028 in €	Bemerkungen			
Sonderrechnung Abfallwirtschaft															
23	Sonstige Investitionstätigkeit (Veränderungen)			0	0	-164.400	335.600	835.600	335.600	335.600	1.379.900				
1		Rückzahlung der Ausleihungen liquider Mittel innerhalb des Konzerns Stadt Braunschweig	bisher		15.000.000	19.500.000	12.500.000	10.500.000	0	0	0	Anpassung der Rückzahlung ausgeliehener Mittel, da ein Teil des Betrages 2021 und 2022 für einen längeren Zeitraum ausgeliehen wurde.			
			neu		15.000.000	19.335.600	12.835.600	11.335.600	335.600	335.600	1.379.900				
			Veränderung	0	0	-164.400	335.600	835.600	335.600	335.600	1.379.900				

Anlage 9

Sonderrechnung Stadtentwässerung
Ansatzveränderungen Ergebnishaushalt

Anlage 9 - Haushaltslesung 2023/2024 - Ergebnishaushalt Stadtentwässerung - Ansatzveränderungen der Verwaltung

Hfd. Nr.	Art des Ertrages/Aufwands (Sachkonto)	Planansatz 2023 in €		Planansatz 2024 in €		Veränderungen in €										Dauer	Anmerkungen	AMTA											
		bisher	neu	bisher	neu	2023		2024		2025		2026		2027				Abstimmungsergebnis											
						Erträge	Aufwendungen	Erträge	Aufwendungen	Erträge	Aufwendungen	Erträge	Aufwendungen	Erträge	Aufwendungen			dafür	dagegen	Enthaltung									
	Haushaltsplan Stadtentwässerung		235.600		208.000	+	212.800	+	448.400	+	261.100	+	469.100	+	333.200	+	592.800	+	377.700	+	661.200	+	377.600	+	487.600				
1	Öffentlich-rechtliche Entgelte	Anpassung Gebühreneinnahmen und Auflösung Sopo Gebührenaussgleich an veränderte Aufwendungen und Erträge sowie endgültige Gebührenkalkulation 2023															dauerh.												
		59.286.200	59.359.200	64.555.500	64.615.300	+	73.000			+	59.800			+	109.900			+	152.300			+	150.000		x				
2	Kostenersstattungen und Kostenumlagen	Anpassung Erstattung von Verbänden an aktuelle Erkenntnisse															dauerh.												
		8.822.800	8.862.600	9.011.700	9.113.000	+	39.800			+	101.300			+	103.300			+	105.400			+	107.600		x				
3	Zinserträge	Berücksichtigung von Zinsen für Ausleihungen und Festgeldanlagen aufgrund veränderter Zinsituation															dauerh.												
		-	100.000	-	100.000	+	100.000			+	100.000			+	120.000			+	120.000			+	120.000		x				
4	Personalkosten	Berücksichtigung zusätzlicher Personalaufwendungen für Klimaschutzkonzept															dauerh.												
		758.300	777.000	780.300	799.900		+	18.700			+	19.600			+	20.000			+	20.400			+	20.800	x				
5	Abschreibungen	Anpassung Abschreibungen an aktuelle Erkenntnisse															dauerh.												
		5.915.400	5.841.600	6.580.900	6.424.800		-	73.800			-	156.100			-	21.000			+	57.200			+	50.000	x				
6	Sonstige ordentliche Aufwendungen	Berücksichtigung der aktuellen Zinsentwicklung bei an die SEIBS zu zahlenden Kapitalkostenentgelten und Aktualisierung Mitgliedsbeiträge															dauerh.												
		65.413.500	65.917.000	69.377.200	69.982.800		+	503.500			+	605.600			+	593.800			+	583.600			+	416.800	x				

Anlage 10

Sonderrechnung Stadtentwässerung
Ansatzveränderungen Finanzhaushalt

Ansatzveränderungen der Verwaltung

Anlage 10 - Haushaltslesung 2023/2024 - Investitionsprogramm der Sonderrechnung Stadtentwässerung 2022 - 2027												AMTA			
Ansatzveränderungen der Verwaltung												Abstimmungsergebnis			
												dafür	dagegen	Enthaltung	
Lfd. Nr.	Position / Projekt-Nr.	Projektdefinition	Ausschuss	Gesamt-kosten in €	Plan und Ist Vorjahre in €	2023 in €	2024 in €	2025 in €	2026 in €	2027 in €	Restbedarf ab 2028 in €	Bemerkungen			
Sonderrechnung Stadtentwässerung															
23	Sonstige Investitionstätigkeit (Veränderungen)			0	0	0	-1.000.000	-1.000.000	0	0	0				
1		Rückzahlung der Ausleihungen liquider Mittel innerhalb des Konzerns Stadt Braunschweig	bisher	10.087.200	17.000.000	23.500.000	19.000.000	0	0	0	Anpassung der Rückzahlung ausgeliehener Mittel an veränderte Mittel für Ausleihungen.				
			neu	10.087.200	17.000.000	22.500.000	18.000.000	0	0	0					
			Veränderung	0	0	0	-1.000.000	-1.000.000	0	0					0
30	Sonstige Investitionstätigkeit (Veränderungen)			0	0	-1.000.000	-1.000.000	0	0	0	0				
2		Ausleihungen liquider Mittel innerhalb des Konzerns Stadt	bisher	17.000.000	23.500.000	19.000.000	0	0	0	0	Anpassung der Mittel für Ausleihungen an die nach den Ansatzveränderungen noch zur Verfügung stehenden Mittel				
			neu	17.000.000	22.500.000	18.000.000	0	0	0	0					
			Veränderung	0	0	-1.000.000	-1.000.000	0	0	0					0

Betreff:

Einrichtung einer Bushaltestelle Wiesental

Organisationseinheit:

DEZERNAT III Stadtplanungs-, Verkehrs-, Tiefbau- und Baudezernat

Datum:

11.01.2023

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 322 Nördliche Schunter-/Okeraue (Anhörung)	24.01.2023	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 321 Lehdorf-Watenbüttel (Anhörung)	25.01.2023	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	26.01.2023	Ö

Beschluss:

Eine zusätzlichen Haltestelle "Wiesental" für die Buslinie 416 an der Einmündung Celler Heerstraße/Wiesental wird nicht eingerichtet.

Sachverhalt:

Der Stadtbezirksrat 322 bittet die Verwaltung im Benehmen mit der Braunschweiger Verkehrs GmbH (BSVG), eine Lösung zu suchen, die zusätzliche (und von der Verwaltung und BSVG als sinnvoll angesehene) Haltestelle "Wiesental" für die Buslinie 416 einrichten zu lassen (DS 21-17117 und DS 22-18821).

Der Stadtbezirksrat 321 wünscht hingegen keine zusätzliche Bushaltestelle an der Celler Heerstraße (DS 22-18601).

Die Stadtverwaltung Braunschweig hat in Abstimmung mit der Braunschweiger Verkehrs GmbH (BSVG) die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle "Wiesental" für die Buslinie 416 an der Einmündung Celler Heerstraße/Wiesental geprüft.

Nach einer Bewertung scheint die Einrichtung der zusätzlichen Haltestelle nicht sinnvoll zu sein, da derzeit nicht mit einer großen Anzahl an Fahrgästen zu rechnen ist (geschätzt weniger als zehn Ein- und Aussteiger je Tag).

Die BSVG und Verwaltung nehmen aktuell Abstand von der Einrichtung der Bushaltestelle „Wiesental“, weil sie ein Projekt mit wenig zusätzlichem Fahrgastpotenzial darstellt. Alle Ressourcen sind darauf konzentriert, das bestehende Angebot aufrecht zu erhalten. Entsprechend dieser Prioritätensetzung werden zusätzliche Projekte und damit nachgelagerte Unterhaltungspflichten genau geprüft. Die Verwaltung stellt dieses Projekt deshalb zurück.

Leuer

Anlage/n:
keine

<i>Betreff:</i> Mobilitätsentwicklungsplan - Prüfauftrag Zukunftsszenarien
--

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	<i>Datum:</i> 18.01.2023
--	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis)	26.01.2023	Ö

Beschluss:

Die Verwaltung wird beauftragt, die als Anlage beigefügten Zukunftsszenarien mit den jeweilig zugeordneten Maßnahmen als Handlungsrahmen des Mobilitätsentwicklungsplans zu prüfen.

Mit diesem Prüfauftrag wird keine Umsetzung der Maßnahmen beschlossen. Ziel des Prüfauftrages ist die Ermittlung der wirksamsten Maßnahmen, welche in einem finalen Zielszenario zusammengefasst werden. Das Zielszenario wird erneut zum Beschluss vorgelegt.

Sachverhalt:

Die Beschlusskompetenz des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben ergibt sich aus § 76 Abs. 3 Satz 1 NKomVG i. V. m. § 6 Nr. 2 lit. i der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei dem Prüfauftrag der Zukunftsszenarien um einen Beschluss zur Festlegung grundlegender Ziele der Verkehrsplanung der Stadt Braunschweig, für den der Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben beschlusszuständig ist.

Anlass:

Mit Beschluss vom 18.06.2019 (DS 19-11030) wurde die Verwaltung mit der Erstellung des Mobilitätsentwicklungsplans Braunschweig 2035+ (MEP) beauftragt. Nach einer europaweiten Ausschreibung wurde der Auftrag zur Erstellung des MEP zum 01.04.2020 an das Planungsbüro Planersocietät in Zusammenarbeit mit urbanista und WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH (WVI) erteilt.

Um eine abgestimmte Grundlage für die nächste Arbeitsphase des MEPs zu erlangen, werden die Zukunftsszenarien und die ihnen zugeordneten Maßnahmen vorgelegt. In allen Szenarien und in den zugeordneten Maßnahmen spielt die Erreichbarkeit der Braunschweiger Innenstadt eine bedeutende Rolle. Diese wird mit einer klimagerechten Mobilität bei der weiteren Planung weiterhin im Focus stehen. Im Rahmen des Prüfauftrages werden die Zukunftsszenarien ergebnisoffen auf ihre Wirkung untersucht. Die Maßnahmen, welche im Verlauf der Prüfung am effektivsten auf die strategischen Zielfelder des MEP wirken und die Erreichung der städtischen Ziele (z. B. Klimaneutralität bis möglichst 2030) ermöglichen, werden in einem Zielszenario gebündelt.

Die Ergebnisse und das damit verbundene Zielszenarios werden erneut zum Beschluss vorgelegt. Erst mit dem Beschluss des Zielszenarios erfolgt die Festlegung auf jene Maßnahmen, die umgesetzt werden.

Prozess:

Abbildung 1 verdeutlicht die Prozessabläufe des MEPs. Basierend auf den Erkenntnissen des Zwischenberichts, der das gemeinsame Mobilitätsverständnis für Braunschweig

(Analyse) definiert hat, erfolgten Rückschlüsse zur Verbesserung und damit die Überlegung hin zu der zukünftigen Verkehrsstrategie Braunschweigs.

Neben dem Basisszenario, was den Entwicklungsprozess anhand der beschlossenen Maßnahmen mit Stand 2022 weiterverfolgt, wurden partizipativ drei weitere Zukunftsszenarien ausgearbeitet, die für die Vergleichbarkeit in sich geschlossen, aber auf eine nachhaltige Strategie (Effizienz, Suffizienz, Konsistenz) ausgelegt sind. Eine Nummerierung wurde zur Vereinfachung der Abstimmung vorgenommen, durch diese erfolgt jedoch keine Priorisierung der einzelnen Szenarien.

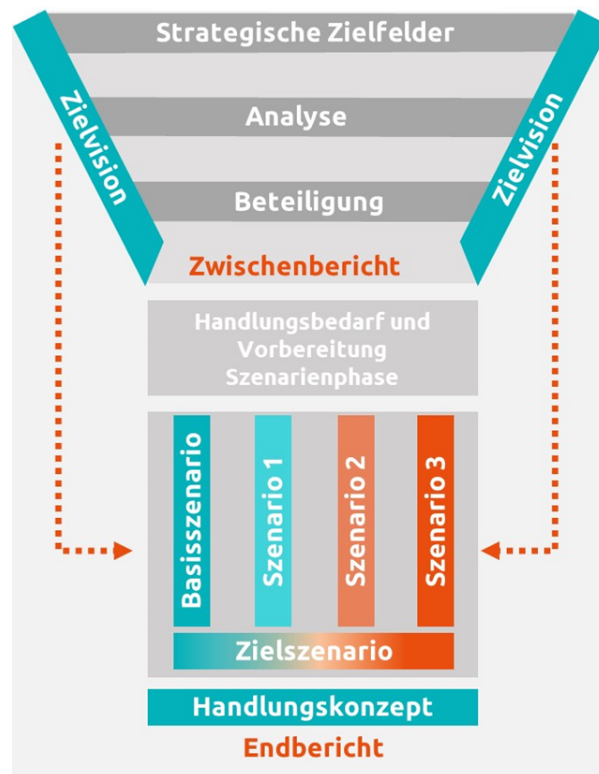


Abbildung 1: Prozess des Mobilitätsentwicklungsplans

Die Vorgehensweise ermöglicht eine Betrachtung der Wirkung der Maßnahmenbündel in den jeweiligen Szenarien. Diese Szenarien werden mit Hilfe des Verkehrsmodells der Stadt Braunschweig auf ihre verkehrlichen Wirkungen hin untersucht und mittels Matrix bewertet. Nach Abschluss der Bewertung wird in einer transparenten Gegenüberstellung ein Zielszenario zusammengestellt. Mit der Prüfung des Zielszenarios und der finalen Festlegung wird das Handlungs- und Umsetzungskonzept erstellt. Das Handlungs- und Umsetzungskonzept beinhaltet ebenfalls die Personal- und Finanzplanung zur Umsetzung des MEPs.

Zukunftsszenarien im Überblick:

Basisszenario

Das Basisszenario setzt die Beschlüsse der Verwaltung und die prognostizierten Entwicklungen (z. B. Bevölkerung, Bebauung) mit Stand 2022 um. Damit stellt es den aktuellen Entwicklungstrend der Braunschweiger Mobilität und Stadtentwicklung dar. So werden zum Beispiel sukzessive die Maßnahmen des Ziele- und Maßnahmenkatalogs „Radverkehr in Braunschweig“ berücksichtigt.

Szenario 1 – Smarte Mobilität

Mit der fortschreitenden Digitalisierung kommen in dem Szenario „Smarte Mobilität“ vermehrt (digitale) Technologien zum Einsatz, um den Verkehr und die Mobilität in Braunschweig nachhaltig zu gestalten. Durch die Integration neuer technischer und digitaler Hilfsmittel, wie beispielsweise smarte Lichtsignalanlagen oder dynamische Wegweiser, verbessert sich

unter anderem die Vernetzung und die Nutzung bestehender und neuer Verkehrsmittel. Dadurch ist die Stadt in diesem Szenario noch sicherer, inklusiver und die Leitung und Regelung von Verkehrsströmen noch effizienter geworden.

Szenario 2 – Starker Umweltverbund

Das Szenario „Starker Umweltverbund“ formuliert den Ausbau und die Sanierung des Umweltverbundes (Rad, Fuß und ÖPNV). Dabei werden durch die leichter zugänglichen Mobilitätsangebote Änderungen des Mobilitätsverhaltens von denjenigen, die bisher mit dem Kfz unterwegs waren, forciert. Dafür sorgen die Vernetzung, sowohl von Verkehrsmitteln untereinander als auch von Stadtteilen und dem Umland, sowie die erlangte Flächengerechtigkeit nach der Neustrukturierung der Verkehrsflächen.

Szenario 3 – Stadtraum für Menschen

Neben Verhaltensänderungen aufgrund verbesserter Mobilitätsangebote, werden im Szenario „Stadtraum für Menschen“ von staatlicher bzw. kommunaler Seite zusätzlich Reglementierungen und Einschränkungen bestehender, nicht-nachhaltiger Fortbewegungsarten als begleitende Maßnahmen gefordert. Damit wird eine Verhaltensänderung hin zur nachhaltigen Mobilität aktiv angestoßen. Eine Flächenneuverteilung bewirkt, dass mehr Teilhabe und Austausch in das Leben der Braunschweiger Bevölkerung integriert wird.

Maßnahmen:

Die Maßnahmen der einzelnen Szenarien wurden in Zusammenarbeit mit den projektbegleitenden Arbeitsgruppen, der Öffentlichkeit, der Stadtverwaltung und der Politik erarbeitet. Sie sind das Resultat mehrerer gestaffelter Rücklaufphasen. In diesen wurden Vorschläge zu einzelnen Maßnahmen, deren Verortung und die Verbesserung von Maßnahmen gesammelt und somit ständig überarbeitet. Durch diesen Prozess wurde bisher eine Sammlung von rund 200 Maßnahmen (exklusive Verortungen) zusammengetragen. Zu beachten ist, dass die Sammlung der vorgeschlagenen Maßnahmen auch solche enthalten, die nach derzeitiger Rechtslage (noch) nicht umsetzbar sind (z. B. Tempo 30 im Stadtgebiet).

Grundsätzlich unterscheiden sich die drei Zukunftsszenarien in ihren Schwerpunkten. Es kann aber vorkommen, dass einzelne Maßnahmen auch in mehreren Szenarien wiederzufinden sind. Dies liegt u.a. daran, dass keine eindeutige Zuordnung zu nur einem Szenario möglich bzw. sinnvoll ist oder dass die Maßnahme in einer unterschiedlich starken Ausprägung in mehreren Szenarien enthalten ist. Während einige Maßnahmen zudem schon im Braunschweiger Stadtgebiet verortet wurden, ist dies bei anderen nicht der Fall. Das liegt entweder daran, dass sie z. B. für das gesamte Stadtgebiet anzusetzen sind und die flächendeckende Einbindung gesetzt ist oder daran, dass die genaue Verortung noch nicht im kompletten Umfang herausgearbeitet wurde.

Der vorliegende Arbeitsstand des Maßnahmenkatalogs beschreibt die Einzelmaßnahmen, welche den elf Handlungsfeldern des Zwischenberichtes zugeordnet sind.

- Raum- und Siedlungsentwicklung
- Fußverkehr
- Radverkehr
- Öffentlicher Verkehr
- Inter- und Multimodalität
- Alternative Antriebe
- Fließender Kfz-Verkehr
- Ruhender Kfz-Verkehr
- Wirtschaftsverkehr
- Verkehrssicherheit
- Mobilitätsmanagement

Maßnahmen mit größerer Wirkungskraft:

Die Maßnahmen mit größerer Wirkungskraft beschreiben insbesondere Push-Maßnahmen, die einschränkend wirken oder veränderte Flächenansprüche stellen. Solche Maßnahmen finden sich in allen Handlungsfeldern, so beispielsweise:

- Raum- und Siedlungsentwicklung:
 - Einrichtung autoarmer Wohnquartiere
- Fußverkehr:
 - Erweiterung von Fußgängerzonen

- Radverkehr:
 - o Planung und Ausbau des Veloroutennetzes
- Öffentlicher Verkehr:
 - o ÖPNV-Beschleunigung z. B. mittels Busfahrstreifen
- Inter- und Multimodalität:
 - o Innerstädtische Mobilitätsstationen
- Alternative Antriebe:
 - o Konsequenter Ausbau der Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum
- Fließender Kfz-Verkehr:
 - o Untersuchung eines einstreifigen City-Rings unter Berücksichtigung einer perspektivischen Bohlweg-Sperrung
- Ruhender Kfz-Verkehr:
 - o Konsequente Reduzierung bzw. Bündelung des MIV im ruhenden Verkehr
- Wirtschaftsverkehr:
 - o Klein-Verteilzentren für die Zustellung auf der letzten Meile
- Verkehrssicherheit:
 - o Stadtweite Geschwindigkeitsreduzierung außerhalb strategischer Hauptachsen
- Mobilitätsmanagement:
 - o Organisation der Schulmobilität

Dazu kommen die laufenden Projekte, wie der Stadtbahnausbau, die Planung der Haltepunkte, die Umsetzung des Ziele- und Maßnahmenkatalogs Radverkehr, die Förderung des Fußverkehrs oder die konsequente Verbesserung der Barrierefreiheit, die die Maßnahmenliste ergänzen.

Alle Maßnahmen werden im Zusammenspiel in den Szenarien auf ihre Wirkung und Effektivität geprüft.

Bewertungsmethode der Zukunftsszenarien:

Die entwickelten Maßnahmen sind bezüglich ihrer Zielstellung, Wirksamkeit, räumlicher Betroffenheit und Kosten nicht gleichwertig. Um die Unterschiede der Maßnahmen in diesen Bereich zu verdeutlichen, wird eine spezifische Bewertungsmethodik entwickelt, die auf einer qualitativen Basis aufbaut. Die Bewertungsmethodik stellt einen klaren Bezug zu den strategischen Zielfeldern und deren Unterzielen des MEP her und läuft objektiv und transparent ab. Ziel dieser Bewertung ist es, für jede der Maßnahmen den Beitrag zur Zielerreichung herauszuarbeiten. Hierdurch soll im Ergebnis eine vergleichende Darstellung der Einzelmaßnahmen hinsichtlich ihres Zielerreichungsgrades ermöglicht werden. Bewertungskriterien, wie zum Beispiel grobe Kostenschätzung oder räumlicher Wirkungsbereich, werden hinzugezogen, um die Methodik zu verfeinern. Die abschließende Bewertungsmethodik wird gemeinsam mit dem wissenschaftlichen Beirat diskutiert und festgelegt.

Neben der Bewertung der Einzelmaßnahmen erfolgt eine Wirkungsabschätzung der drei Zukunftsszenarien in ihrer gesamtheitlichen Wirkung. Dies erfolgt in erster Linie über das Verkehrsmodell, welches im Ergebnis Aussagen (z.B. Reisezeiten, Modal Split) zur Wirkung der in den Szenarien hinterlegten Maßnahmenbündeln auf den Verkehr in Braunschweig trifft.

Das Basisszenario wird als Referenz herangezogen.

Die Ergebnisse werden nach abgeschlossener Prüfung transparent vorgestellt.

Ausblick Zielszenario:

Mit dem Ausführungsabschluss des Prüfauftrages liegen die Ergebnisse der Wirkung der Zukunftsszenarien vor. Die wirksamsten Maßnahmen werden dann in einem Zielszenario zusammengefasst. Dabei werden die bereits beschlossenen Maßnahmen berücksichtigt und in den Gesamtkontext eingeordnet.

Das Zielszenario wird alle Ziel- und Nutzungsgruppen berücksichtigen, so wird nicht allein die Mobilität der Braunschweigerinnen und Braunschweig betrachtet, sondern auch die regionalen Verflechtungen. Die Erreichbarkeit der Innenstadt sowie beispielsweise der Arbeitsplätze wird auch in Zukunft sichergestellt und mit entsprechenden Maßnahmen nachhaltig gestärkt.

Mit dem dazu ausgearbeiteten Handlungs- und Umsetzungskonzept werden Maßnahmen priorisiert, finanziell eingeordnet und die Verantwortlichkeiten festgelegt.

Nächste Arbeitsschritte:

Mit diesem Beschluss startet die Verkehrsmodellierung und Bewertung der Zukunftsszenarien. Die MEP-Arbeitskreise werden über die Zwischenstände informiert. Ein gemeinsamer Workshop mit den MEP-Arbeitskreisen zur Vorstellung des Vorabergebnisses zum Zielszenario ist für Juli 2023 vorgesehen. Die Ergebnisse werden im Nachgang öffentlich vorgestellt.

Die Fertigstellung des beschlussfähigen MEP ist Ende 2023 geplant.

Leuer

Anlage/n:

MEP Szenarien und Maßnahmen_01 Smarte Mobilität

MEP Szenarien und Maßnahmen_02 Starker Umweltverbund

MEP Szenarien und Maßnahmen_03 Stadtraum für Menschen

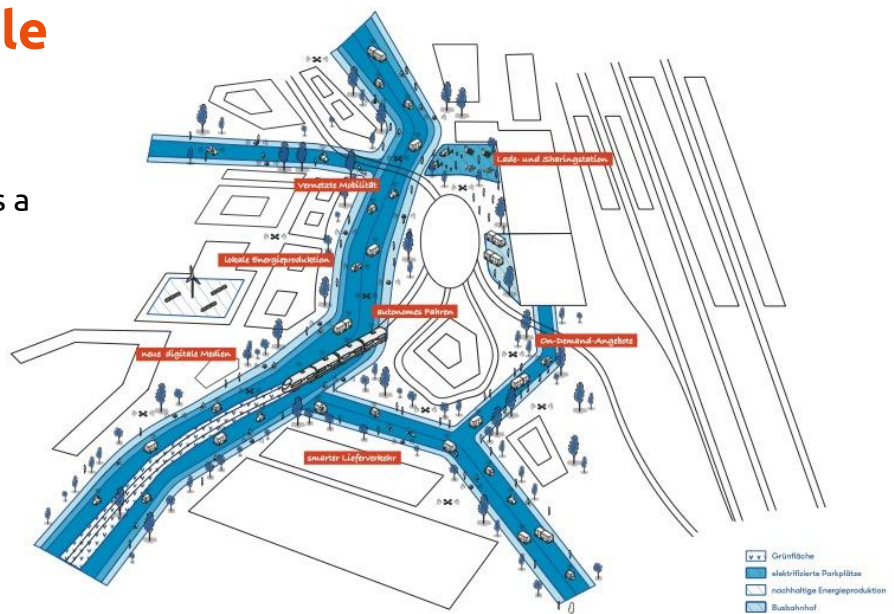
Smarte Mobilität

Mit der fortschreitenden **Digitalisierung** kommen in diesem Szenario **(digitale) Technologien** vermehrt zum Einsatz, um den Verkehr und die Mobilität in Braunschweig nachhaltig zu gestalten. Neue technische und digitale Hilfsmittel (z. B. Echtzeitinformationen im ÖPNV, smartes Parkleitsystem, vernetzte Buchungsplattformen) verbessern die Vernetzung und die Nutzung bestehender und neuer Verkehrsmittel auf einem Weg. Ob an modernen Mobilitätshubs, an kleinen Mobilitätsstationen, an denen verschiedene Mobilitätsangebote gebündelt werden, oder Mobilitätsangebote die bedarfsorientiert verfügbar sind (on-demand-systeme): innerhalb kürzester Zeit ist die einfachste und schnellste Mobilitätsform auffindbar. Durch verschiedene Zugänge (digital und analog) und Informationsangebote ist eine einfache, transparente und barrierearme Nutzung für Alle möglich. Ein gemeinsames Buchungssystem ermittelt für jeden Verkehrszweck und jede Lebenssituation das passende Angebot und den günstigsten Preis.

Ein bedarfsorientiertes Netz an E- Ladesäulen in Kombination mit dem zusätzlichen Ausbau lokaler/quartiersbezogener Anlagen für erneuerbare Energien (PV) ermöglicht es, dass die Braunschweigerinnen und Braunschweiger sich mit **elektrisch** angetriebenen Fahrzeugen lokal CO₂-neutral durch die Stadt bewegen. Ein smartes Leitungsnetz ermöglicht die Einbindung der Fahrzeugbatterien als Energiepuffer für den stadtweiten Energiebedarf und trägt damit zur Stabilität der Versorgung mit erneuerbaren Energien bei (Smart Grid). Technologien wie künstliche Intelligenz und **Sensoren** sorgen dafür, dass sich Fahrzeuge, wie Shuttle-Busse, autonom fortbewegen und der **Verkehrsfluss** durch smarte Ampelschaltungen und Wegweisung nicht ins Stocken gerät. Dadurch ist die Stadt noch sicherer und die Leitung und Regelung von Verkehrsströmen noch effizienter geworden.

Maßnahmenbeispiele

- gemeinsames, barrierefreies Buchungssystem für alle Mobilitätsangebote (Mobility as a Service (MaaS))
- On-Demand-Angebot als Ergänzung des ÖPNV
- smarte Ampelschaltungen



Digitalisierung



Inklusion



Kosten



Vernetzung



Mobilitätsentwicklungsplan: 01 Smarte Mobilität

Nr.	Handlungsfeld	Maßnahme	Beschreibung
1	Radverkehr	Ziele- und Maßnahmenkatalog "Radverkehr in Braunschweig" (ZuM) umsetzen	Die Stadt Braunschweig setzt die Forderungen für den Radverkehr entsprechend des Ziele- und Maßnahmenkatalogs "Radverkehr in Braunschweig" um. Im nachfolgenden werden die Maßnahmen nachrichtlich aufgeführt.
2	Radverkehr	Smarte Routenführung	Die Führung des Radverkehrs im Stadtgebiet wird digital. Baustellen mit Umleitungsstrecken und dazu gehörende Informationen zu Baustellenführungen etc. werden transparent und gebündelt dargestellt. Ebenso findet man Informationen zu regelmäßigen Reinigungsintervallen der Radwege und des Winterdienstes. Eine Priorisierung erfolgt dabei auf Grundlage der strategischen Hauptverkehrsnetze und des Radverkehrskonzeptes.
3	Radverkehr	Anforderungslichtsignalanlagen für Radverkehr nach Möglichkeit abschaffen	LSAs die eine Anforderung durch den Radverkehr erfordern, werden überprüft, ob eine Freigabe ohne Anforderung, eine automatische Detektion oder ein vorgezogener Anforderungstaster möglich und sinnvoll sind. Die Regellösung ist eine Freigabe ohne Anforderung nach vorheriger Detektion. Hierfür ist die nötige Infrastruktur einzubringen.
4	Radverkehr	Optimierung der LSA-Schaltungen	Die ISEK-Maßnahme R.25.1.3 „Verkehrslenkung neu aufstellen“ wird, u. a. mit Fokus auf den Radverkehr, gestartet. Diese Optimierung der LSA-Schaltungen erfolgt verkehrsträgerübergreifend, um zugleich auch den Fußverkehr zu fördern und den Stadtbahn- und Busverkehr zu beschleunigen. Kombinierte LSA für Fuß- und Radverkehr sollen durch eine getrennte Schaltung voneinander ersetzt werden. Dies ermöglicht bei unveränderten Grünzeiten für Fußgänger längere Grünzeiten für Radfahrer. Fußgängerquerungen über Radwege werden nach Möglichkeit mit Warteinseln so gestaltet, dass eine Signalisierung für den Radverkehr nicht erforderlich ist. Bei der Gestaltung von Knotenpunkten ist die Möglichkeit des freien Rechtsabbiegens für den Radverkehr stets zu prüfen und, wo möglich, baulich abzubilden. Der Fußverkehr erhält bei dieser Lösung Warteflächen zwischen Radweg und Fahrbahn.
5	Radverkehr	Automatische Radverkehrszählung	Um verlässliche Daten für zahlreiche Maßnahmen im Radverkehr zu erhalten, werden automatische Radverkehrszählungen durchgeführt. Dazu ist die Beschaffung einer ausreichenden Zahl von Geräten erforderlich, die dauerhaft betrieben, gewartet und ausgewertet werden. Vorzusehen sind drei feste Messstellen mit Displayanzeige und sechs verdeckte Messstellen, davon drei oder mehr in mobiler Ausführung. Die Daten sollen zeitnah online zur Verfügung gestellt werden.
6	Radverkehr	Beleuchtung von Radwegen	Kritische Beleuchtungslücken im Radwegenetz sind zu identifizieren, und ein Programm zur mittelfristigen Beseitigung ist aufzustellen. Ebenso ist zu prüfen, inwieweit eine smarte Beleuchtung der Radwege (außerhalb bzw. in nicht bewohnten Gebieten) analog der Benutzung mit "Bewegungsmeldern" und gemäß des Beleuchtungskonzeptes erfolgen kann. Eine frühzeitige und ausreichende Beleuchtung muss gewährleistet werden.
7	Radverkehr	Weiterentwicklung und Digitalisierung des Fahrradstadtplans	Der auf der Internetseite der Stadt verfügbare Fahrradstadtplan wird für mobile Anwendungen optimiert, ggf. in Kooperation mit bestehenden Apps (z. B. Löwenbündel), sodass Radwegeverbindungen digital abrufbar sind. Zudem werden Ergänzungen der digitalen Routenplanung geprüft.
8	Radverkehr	Parkleitsystem in der Innenstadt	Die Einrichtung eines Parkleitsystems für den Radverkehr in der Innenstadt wird geprüft. Dieses kann die digitale Übermittlung der Verfügbarkeit von Radabstellanlagen an den verschiedenen Orten in der Braunschweiger Innenstadt sowie Darstellung größerer Radabstellanlagen und Fahrradparkhäusern im Fahrradstadtplan beinhalten.

Nr.	Handlungsfeld	Maßnahme	Beschreibung
9	Inter- und Multimodalität	Schaffung von einheitlich gestalteten Mobilitätsstationen	Mit der Unterstützung weiterer Akteure werden vermehrt Mobilitätsstationen eingerichtet. Mit Mobilitätsstationen werden mehrere Angebote (z.B. ÖPNV, Sharing-Angebote und Ladeinfrastruktur) an einem Ort gebündelt (z. B. an SPNV-Stationen und Park+Ride-Standorten) und sichtbar gemacht, sodass der Umstieg zwischen Verkehrsmitteln erleichtert wird. Je nach Bedeutung des Standortes können Mobilitätsstationen verschieden viele Angebote (z. B. Paketboxen, Kiosk) miteinander verknüpfen. Informationen können beispielsweise über Mobilitäts-Steelen mit Zugriff auf ein Mobilitäts-Dashboard erfolgen.
10	Inter- und Multimodalität	Bündelung aller Mobilitätsangebote in ein Buchungssystem	Gemeinsam mit der BSVG und weiteren Mobilitätsdienstleistern wird eine angebotsübergreifende Buchungs-Plattform (App) auf der die Buchbarkeit aller Mobilitätsangebote (digitales Ticket) gebündelt ist, um den Wechsel von Verkehrsmitteln (z. B. von ÖPNV auf Bikesharing, MIV zu ÖPNV) zu erleichtern. Dabei werden unterschiedliche Bezahlungsmöglichkeiten bereitgestellt (z. B. PayPal). Um die Daseinsvorsorge zu sichern, sollte die Buchbarkeit auch weiterhin per Telefon möglich sein. Die gewonnenen, anonymisierten Daten können für die Analyse des Nutzerverhaltens und die Verbesserung der vorhandenen Angebote herangezogen werden, als auch für die Evaluation der CO2-Einsparungen im Verkehrssektor genutzt werden. Es wird geprüft, ob die Erstellung einer eigenständigen App sinnvoll ist oder eine Integration in bestehende Apps (z. B. Löwenbündel) möglich ist. Zudem wird in Abstimmung mit dem Regionalverband geprüft inwieweit eine Umsetzung auf regionaler Ebene möglich ist.
11	Inter- und Multimodalität	Fortsetzung/Ausweitung eines stadtweiten Bikesharing-System	Die flächendeckende Ausweitung des bestehenden stationären Bikesharing-Systems, insbesondere in den peripher gelegenen Stadtteilen, die bisher nicht im Bedienungsbereich des Bikesharings liegen, wird gefördert. Leihoptionen für Lastenfahrräder- und -pedelecs werden sukzessive ausgebaut und integriert. Kooperationen mit Ankermietern werden geprüft.
12	Inter- und Multimodalität	Ausbau des Carsharing-Angebotes	Die Ausweitung der bestehenden stationären Carsharing-Angebote, insbesondere in den peripher gelegenen Stadtteilen, die bisher nicht im Bedienungsbereich der jeweiligen Angebote liegen, wird gefördert. Bei der Planung von Mobilitätsstationen wird ein stationäres Carsharing-Angebot mitberücksichtigt. Kooperationen mit Ankermietern werden geprüft.
13	Inter- und Multimodalität	Fortführung einer geordneten Abstellpolitik von E-Scootern	Die Ordnung und die Gestaltung des E-Scooter-Sharings im öffentlichen Raum wird auf weitere Bereiche ausgeweitet. Dazu werden an besonders hoch frequentierten Bereichen Abstellflächen geprüft, innerhalb derer die Scooter abzustellen sind (mittels Geofencing). Die Abstellbereiche können weiter ausgebaut werden, etwa mit Lademöglichkeiten.
14	Wirtschaftsverkehr	Umsetzung der Erkenntnisse aus der Logistikstudie	Die Mobilitäts- und Logistikstudie Innenstadt hat einige zukunftsweisende Ansätze. Die Erkenntnisse aus der Logistikstudie werden in die Konkretisierung der Maßnahmen mit einfließen.
15	Wirtschaftsverkehr	Aufbau eines effizienten Lieferzonenmanagements	Es wird ein Konzept für ein stadtweites Lieferzonenmanagement erarbeitet, inkl. dem Einsatz von Modalalternativen. Der Aufbau eines effizienten und digitalen Lieferzonenmanagements vermeidet das Parken in "zweiter Reihe" oder auf Geh- und Radwegen durch KEP-Dienstleister und weiterer Wirtschaftsverkehr (u.a. Pflegedienste, Handwerker). Ansätze sind die Schaffung, ggf. temporär nutz- und reservierbarer Lieferzonen (z. B. durch Markierung, versenkbare Poller). Dafür wird an strategischen Orten ein ausreichend dichtes Netz an Lieferzonen eingerichtet. Die Lieferzonen werden in das Parkraumbewirtschaftungssystem eingebunden. Ggf. kann die Einspeisung der Lieferzonen in Navigationssysteme erfolgen.
16	Wirtschaftsverkehr	Entwicklung eines Lkw-Leitsystems	Ausgehend vom strategischen Hauptnetz werden Vorrangrouten für den Schwerlastverkehr festgelegt. Die Erreichbarkeit der Gewerbegebiete und Unternehmen steht im Vordergrund. (Temporäre) Durchfahrtsverbote in sensiblen Bereichen werden umgesetzt. Es wird eine entsprechende Wegweisung eingerichtet.

Nr.	Handlungsfeld	Maßnahme	Beschreibung
17	Wirtschaftsverkehr	Errichtung von Paketautomaten in Wohngebieten	In Abstimmung mit den Kurier-, Express- und Paketdienstleistern (KEP-Dienstleistern) werden dienstleisterübergreifende Paketautomaten eingerichtet. In Wohngebieten und Standorten entlang der Alltagswege werden Paketautomaten oder -stationen eingerichtet. Die Paketautomaten können mit unterschiedlichsten Funktionen ausgestattet (Liefer-, Einkaufs- und Tauschservices) sein. Durch z. B. Kühl-, Tiefkühl- und Raumtemperaturfächern können auch Waren des täglichen Bedarfs angeliefert und kurzzeitig gelagert werden.
18	Alternative Antriebe	Elektrifizierung von dienstlichen Fahrzeugflotten	Die Stadt Braunschweig und ihre Beteiligungen stellen ihre eigenen Fuhrparke sukzessive auf elektrische Antriebe um, wie es auch das 2019 beschlossene Elektromobilitätskonzept vorsieht. Des Weiteren werden z. B. Kurier-, Express- und Paketdienstleister (KEP-Dienstleister), Sharing-Anbieter und weitere Unternehmen bei der Elektrifizierung des Fuhrparks unterstützt.
19	Alternative Antriebe	Beratung von Privatpersonen und Bauvorhabenträger zu alternativen Antrieben	Die Grundversorgung für Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum wird auf Grundlage des Gesetzes zum Aufbau einer gebäudeintegrierten Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität (GEIG) ausgebaut. Für die Ladeinfrastruktur auf privaten Flächen werden Informationsmaterialien und Beratungsangebote (z. B. regionale Energieagentur für Braunschweig), z.B. zur E-Mobilität und entsprechenden Lademöglichkeiten, (digital) bereitgestellt. Beratungsmöglichkeiten werden im geplanten Nachhaltigkeitszentrum integriert.
20	Alternative Antriebe	Ausbau von Lademöglichkeiten für Pedelecs	Um der vermehrten Nutzung von Pedelecs gerecht zu werden, werden an wichtigen Zielorten für den Radverkehr Lademöglichkeiten eingerichtet. Hierzu zählen neben abschließbaren Ladeschränken auch sichere Abschließmöglichkeiten für Helme und andere Utensilien.
21	Alternative Antriebe	Förderung von Carsharing-Stellplätzen mit Ladeinfrastruktur	Stellflächen für Carsharing-Fahrzeuge werden im öffentlichen Raum für elektrische Fahrzeuge prioritär genehmigt. Die entsprechende Infrastruktur (Ladepunkte an Standorten) ist miteinzurichten.
22	Alternative Antriebe	Konsequenter Ausbau der Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum	Im Sinne des Konzessionsvertrages mit der KOM DIA (BS ENERGY) erfolgt der Ausbau und Betrieb an öffentlichen Ladepunkten (LP) in drei Zyklen: 1. Ausbauzyklus (200 neue LP bis Ende 2024), 2. Ausbauzyklus (200 neue LP bis Ende 2026), 3. Ausbauzyklus (bis zu 100 neue LP bis Ende 2028). Die bedarfsgerechte Ausweitung öffentlicher Ladeinfrastruktur wird über den Konzessionsvertrag hinaus fokussiert. Die Möglichkeiten im halböffentlichen Raum werden geprüft.
23	Alternative Antriebe	Ausbau der Alternativen Antriebe in der Busflotte	Bei Neuanschaffungen von Bussen wird weiterhin, auf Grundlage des Umstellungskonzeptes der BSVG, geprüft in welcher Art und Weise diese alternativen Antriebe besitzen. So wird der Busbetrieb schrittweise alternativ angetrieben.
24	Alternative Antriebe	Auf- und Ausbau von öffentlicher Ladeinfrastruktur in Parkhäusern, Tiefgaragen	Parkhäuser und Tiefgaragen werden ertüchtigt, um dort öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur bereitzustellen. Hier kann ein intelligenter Mix aus Schnellladern und langsamen Ladepunkten entstehen.
25	Alternative Antriebe	Förderung von Angeboten von Elektrokleinstfahrzeugen	Anbieter von Elektrokleinstfahrzeugen im Sharing-Betrieb werden beim Ausbau ihrer Angebote unterstützt. Dies gilt zukünftig auch für neue öffentliche Angebote nachhaltig betriebener Mobilitätsformen.
26	Mobilitätsmanagement	Schaffung eines interaktiven Stadtplans mit Echtzeit-Verkehrsdaten	In einem interaktiven Stadtplan auf dem Mobilitäts-Dashboard werden städtische und regionaler Mobilitätsangebote verortet. Die Verknüpfung bisher nebeneinanderstehender Datenquellen erleichtert die Organisation (intermodaler) Wegekettens über die Stadtgrenzen hinaus. Verkehrsmittelübergreifende Echtzeitdaten z. B. zum fließenden und ruhenden Verkehr (Staus, Parkhausauslastung, Ladestandorte und ihre Verfügbarkeit) und Verspätungen im ÖPNV werden abgebildet.
27	Mobilitätsmanagement	Einführung eines Curbside Managements (smartes Flächenmanagement)	Durch die Digitalisierung von Straßen und Vierteln kann der Raum in der Stadt intelligenter genutzt und aufgeteilt werden. Während der Woche kann die "Bordsteinkante" beispielsweise verschiedene Funktionen erfüllen. Durch die dynamische Flächennutzung kann eine auf unterschiedliche Bedürfnisse zugeschnittene Nutzung einer Fläche ermöglicht werden.

Nr.	Handlungsfeld	Maßnahme	Beschreibung
28	Mobilitätsmanagement	Einrichten eines Mobilitätsbeirates	Der MEP ist auf das Jahr 2035 + ausgerichtet. Nach Abschluss des MEP wird als Nachfolgegremium ein Mobilitätsbeirat mit Vertretungen aus Verwaltung und Politik sowie Verbänden eingerichtet. Der Mobilitätsbeirat hat die Aufgabe die Umsetzung und Zielerreichung des MEP zu begleiten und zu forcieren.
29	Fußverkehr	Einrichtung eines Fußwegeleitsystems	Es wird ein Konzept für ein stadtweites und barrierefreies Fußwegeleitsystem erarbeitet. Das Fußwegeleitsystem weist wichtige Zielorte, thematische Routen und barrierefreie Alternativrouten aus. Die Umsetzung erfolgt sowohl physisch als auch digital.
30	Fußverkehr	Schaffung fußgängerfreundlicher Kreuzungen und Querungen	Zur Schaffung fußgängerfreundlicher Kreuzungen und Querungen in den Stadtteilen werden zunächst die entsprechenden Bedarfe in lokalen Fußverkehrskonzepten identifiziert. Zu möglichen Maßnahmen zählen z.B. das Freihalten von Kreuzungsbereichen von ruhendem Kfz-Verkehr und Querungen (z. B. Fußgängerüberwege) in regelmäßigen Abständen. Die Aufstellbereiche an Knotenpunkten für Fußgänger sind bedarfsgerecht zu dimensionieren. An für den Fuß- und Radverkehr bedeutenden Knotenpunkten (z.B. in den Stadtteilzentren) wird zudem der Einsatz von "Rundum-Grün"-Phasen im Einzelfall geprüft, um Radfahrenden und zu Fuß Gehenden ein komfortableres und schnelleres Queren zu ermöglichen.
31	Fußverkehr	Ausreichende Beleuchtung der Gehwege	Unter Berücksichtigung des Beleuchtungskonzepts wird eine ausreichende Beleuchtung der Fußwege gewährleistet. Auch der Einsatz eines smarten Beleuchtungssystems, bei dem die Beleuchtung der Fußwege an die jeweiligen Gegebenheiten vor Ort angepasst werden kann, wird geprüft. Vorhandene Beleuchtungskonzepte werden geprüft (z. B. Innenstadt), um eine hohe Sicherheit und Aufenthaltsqualität zu gewährleisten. Fehlende Konzepte werden erarbeitet, wobei die jeweiligen Nutzungsansprüche (z. B. Wohngebiet, Mischgebiet) zu berücksichtigen und differenziert auszuarbeiten sind.
32	Fußverkehr	Anforderungs-Grün für Kfz	An stark frequentierten Fußgänger Routen wird die LSA-Steuerung angepasst, sodass zu Fuß Gehende standardmäßig Grün haben und Kfz über Induktionsschleifen die Grünphase anfordern müssen. Alternativ Anpassungen werden geprüft. Geeignete Orte (z. B. Schulen zu Schulstart- und -schluss) werden identifiziert. Ein experimenteller Ansatz ist denkbar.
33	Fließender Kfz-Verkehr	Dynamische Verkehrssteuerung/-lenkung	Es wird geprüft, inwieweit Kfz-Verkehre je nach Auslastung des Straßennetzes eine andere Routenführung und Schaltung an Lichtsignalanlagen (LSA) erhalten können. Die LSA entlang der Hauptstraßen, entsprechend des strategischen Hauptnetzes, werden wo sinnvoll und unter Berücksichtigung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes abschnittsweise für den Kfz-Verkehr optimiert, z.B. durch die Umsetzung einer (dynamischen) "grünen Welle". Fahrzeuge, die wiederum zu schnell unterwegs sind (z. B. an Ortseingängen) werden durch smarte LSA gezielt gesteuert. Hierfür ist eine kooperierende stadtweite digitale Plattform mit Echtzeitabgleich Grundvoraussetzung.
34	Fließender Kfz-Verkehr	Autonomes Fahren	Die Initiierung und Durchführung von Pilotprojekten zum autonomen Fahren wird forciert.
35	Fließender Kfz-Verkehr	Car2X	Die Umsetzung von Car2X-technologie wird unterstützt. Fahrzeuge kommunizieren mit ihrer Umgebung (X = Fahrzeug, Infrastruktur wie LSA, etc.) und können sich so dynamischer harmonisieren. Der gesamte Verkehrsfluss wird verbessert.
36	Ruhender Kfz-Verkehr	Umsetzung eines konsequenten Parkraummanagements	Für die Gesamtstadt wird ein Parkraummanagementkonzept inkl. der Bewirtschaftung erarbeitet. Die Nutzung der Stellplätze im öffentlichen Raum wird je nach Verortung definierten Rahmenbedingungen unterliegen. Wo es möglich ist, wird der ruhende Verkehr in attraktiven und gut zugängliche Parkhäuser verlagert. Es wird ein einheitliches Vorgehen für die Parkraumbewirtschaftung erarbeitet, in dem Kurzzeitparken, Langzeitparken, Anwohnerparken, Parken von Wirtschaftsverkehren (Handwerker, Pflegedienste, Lieferdienste), etc. betrachtet werden.

Nr.	Handlungsfeld	Maßnahme	Beschreibung
37	Ruhender Kfz-Verkehr	Digitale Parkraumüberwachung	Mittels digitaler Parkraumüberwachung (Kameraerkennung Falschparker) wird der Parkraum effizient überwacht. In diesem Zuge soll außerdem eine kontinuierliche Auslastungsermittlung etabliert und die Online-Information zur Parkraumauslastung (Parkbauten und Parkplätze) verbessert werden. Dadurch sollen Parksuchverkehre und Falschparkende reduziert werden. Die Ausstattung aller öffentlich zugänglichen Parkplätze sind mit Sensoren o. ä. auszustatten, um die Daten zur Steuerung eines Parkraummanagementsystems zu nutzen. Durch den Verbau von Sensoren im Straßenraum (z.B. Knotenpunkten, schützenswerte Verkehrsräume, Parkplätze für E-Ladefahrzeuge) wird die Parkraumüberwachung vereinfacht und Gefahrensituationen minimiert. Auch im Parkraummanagement werden die Sensoren zur Analyse genutzt.
38	Ruhender Kfz-Verkehr	Smartes Parkleitsystem	Es wird ein stadtweites, smartes Parkleitsystem entwickelt. Dadurch werden Parksuchverkehre durch die frühzeitige Steuerung im gesamten Stadtgebiet möglichst vermieden. Daten sind digital in Echtzeit abrufbar und in Form eines dynamischen Parkleitsystems ist eine Online-Navigation möglich. Abweichende Textbausteine sind hinterlegt, welche in Sondersituationen auf den digitalen Schildern abbildbar sind.
39	Ruhender Kfz-Verkehr	Ausbau des Handyparktickets (digitales Parkticket)	Das Angebot des Handyparktickets (bzw. das digitale Parkticket) wird stadtweit ausgebaut und gefördert.
40	Ruhender Kfz-Verkehr	Mehrfachnutzung privater Parkflächen	Es wird geprüft, ob Tools eingesetzt werden können, um die Mehrfachnutzung von privaten und geschäftlichen Flächen, sowie Flächen von öffentlichen Einrichtungen zu fördern, um diese Flächen abends und an Wochenenden beispielsweise an Dritte (Anwohnende etc.) zu vermieten. Oftmals stehen innenstadtnahe Parkflächen an Wochenenden und nach Dienstschluss leer.
41	Ruhender Kfz-Verkehr	Kostenfreie Kurzparkzonen	Es werden kostenfreie Kurzparkzonen oder -plätze ausgewiesen, auf denen maximal 10 Minuten kostenfrei geparkt werden kann. Ziel ist es, möglichst vielen Menschen die Erreichbarkeit von wichtigen Zielen einfach zu ermöglichen. Diese Zonen und Stellplätze sind engmaschig und automatisiert zu überwachen und bei Missbrauch entsprechend zu sanktionieren.
42	Öffentlicher Verkehr	Smartes Ticketing (Check-In, Check-out)	Die BSVG rüstet auf smartes Ticketing um. Durch einchecken beim Einstieg und auschecken beim Verlassen des Systems werden über den Tag die Nutzungen des ÖPNV verfolgt und gemerkt. Am Ende des Tages wird das beste Ticket abgerechnet.
43	Öffentlicher Verkehr	Ausbau von On-Demand-Verkehren vorantreiben (flexibler ÖPNV)	In Zusammenarbeit mit der BSVG wird die Einführung eines On-Demand-Systems geprüft. On-Demand-Verkehre beinhalten u.a. die flexible Buchung von ÖPNV-Angeboten per App oder Telefon. Dieses Angebot wird dabei ohne feste Haltestellen und Streckenverläufe auf tangentialen Verbindungen zwischen den Stadtteilen eingerichtet, um insbesondere äußere Stadtteile untereinander zu verbinden und den bestehenden ÖPNV zu ergänzen bzw. schwache Verbindungen zu ersetzen.
44	Öffentlicher Verkehr	Autonome Kleinbusse ergänzen den ÖPNV	In Zusammenarbeit mit der BSVG und weiteren Partnern wird der Einsatz von autonomen Shuttlebussen im ÖPNV in Gebieten mit zurzeit schlechter ÖPNV Anbindung, auf großen Werksgeländen (beispielsweise bei der PTB, dem Thünen Institut) und zu Zielen in die Region geprüft. Der Einsatz dieser Busse kann durch verschiedene Forschungseinrichtungen wissenschaftlich begleitet werden. Im Zuge des Rahmenplans Flughafen kann beispielsweise eine eigene Trasse für ein autonomes Fahrzeug zwischen Haltepunkt Bienrode und den Flughafeninstitutionen als Transporter zur Weiterreise aber auch als Transporter innerhalb des Areals vorgesehen werden.
45	Öffentlicher Verkehr	Einführung von Ridepooling	In Zusammenarbeit mit der BSVG und ggf. weiteren Kooperationspartnern wird ein Ridepooling-Angebot inkl. virtueller Haltestellen geschaffen. Dabei werden Fahrtwünsche unterschiedlicher Fahrgäste gebündelt und daraus eine gemeinsame Route erstellt. Das Angebot eignet sich in Schwachverkehrszeiten und strukturschwachen Gegenden.

Nr.	Handlungsfeld	Maßnahme	Beschreibung
46	Öffentlicher Verkehr	Einführung von C2X im ÖPNV	In Zusammenarbeit mit der BSVG wird die Einführung von C2X-Technologien im ÖPNV geprüft, damit Fahrzeuge in Echtzeit Informationen austauschen können. Es erfolgt eine Vernetzung des ÖPNV mit umliegenden Fahrzeugen, der Infrastruktur und der Leitstelle, damit die Leitstelle schnell und vorausschauend auf Ereignisse reagieren kann und entsprechende Anweisungen an die Fahrzeuge weiterleiten kann. Erforderlich ist die Ausstattung der Infrastruktur und des ÖPNV mit entsprechender Technik.
47	Öffentlicher Verkehr	ÖPNV-Haltestellen mit schnellem WLAN ausrüsten	In Zusammenarbeit mit der BSVG werden alle Haltepunkte mit öffentlich zugänglichen WLAN ausrüsten, um Wartezeiten sinnvoll zu überbrücken und Informationen über Anschlüsse und Verbindungen abrufen zu können.
48	Raum- und Siedlungsentwicklung	Ausbau von PV	Der konsequente Ausbau von PV-Anlagen auf Verkehrsflächen und Parkplätzen wird gefördert. Der gewonnene Strom kann u.a. zur Stromversorgung von Elektrofahrzeugen genutzt werden (z.B. auf Mobilitätsstationen, P+R-Plätzen, Bushaltestellen, PKW-Stellplätzen, Quartiersgaragen, über Radwegen).

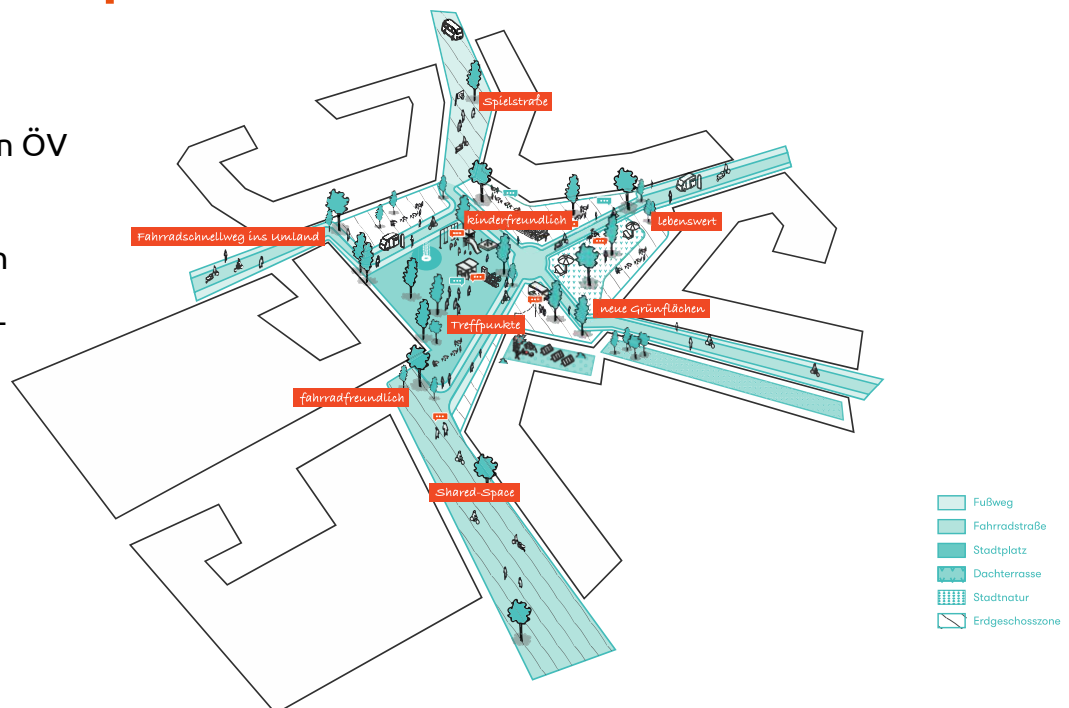
Starker Umweltverbund

Mit sehr gut ausgebauten und leicht zugänglichen Mobilitätsangeboten des Umweltverbundes (Rad, Fuß und ÖPNV) fallen freiwillige Änderungen des **Mobilitätsverhaltens** von denjenigen, die bisher mit dem Auto unterwegs waren, leicht. Dafür sorgen **attraktive Alternativen**, weshalb eine Angebotsoffensive für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes nötig ist. Hierzu gehört der Ausbau von **Radwegen**, ein zuverlässiger **ÖPNV**, **flexible Sharing-Angebote** bis hin zu kurzen und barrierefreien **Fußwegen** zum nächsten Nahversorgungszentrum. Dadurch wird an vielen Stellen eine Flächenneuverteilung erforderlich, die auch gewisse **Komforteinschränkungen für das Auto** und den **ruhenden Kfz-Verkehr** mit sich bringt.

Aber nicht nur der Ausbau, sondern auch die **Sanierung** bestehender Infrastrukturen verbunden mit einer Qualitätsverbesserung sorgen für eine hohe Attraktivität des Umweltverbundes. So entsteht ein dichtes Wegenetz für Bus und Bahn sowie Rad- und Fußverkehr, das die unterschiedlichen Stadtteile verbindet und ihre Erreichbarkeit untereinander verbessert. Ziele des täglichen Bedarfs, wie z. B. zum Einkaufen oder zur Arbeit, sind mit den Angeboten des Umweltverbundes und der Sharing-Flotten schneller, leichter und kostengünstiger als mit dem privaten Pkw zu erreichen. Eine optimale **Vernetzung der Verkehrsmittel – auch im Umland** – macht die Nutzung des eigenen Pkws auch für Pendelnde obsolet. Flexible und digitale Buchungsoptionen erleichtern das Umsteigen auf den und innerhalb des Umweltverbund(s).

Maßnahmenbeispiele

- mehr Flächen für Fußverkehr, Radverkehr und den ÖV
- Netz aus Mobilitätsstationen
- stadtweite Sharing-Angebote



Ausbauen



Flächengerechtigkeit



Vernetzung



Kosten



Mobilitätsentwicklungsplan: 02 Starker Umweltverbund

Nr.	Handlungsfeld	Maßnahme	Beschreibung
1	Radverkehr	Ziele- und Maßnahmenkatalog "Radverkehr in Braunschweig" (ZuM) umsetzen	Die Stadt Braunschweig setzt die Forderungen für den Radverkehr entsprechend des Ziele- und Maßnahmenkatalogs "Radverkehr in Braunschweig" um. Im nachfolgenden werden die Maßnahmen nachrichtlich aufgeführt.
2	Radverkehr	Markierung von Fahrradfurten	Bis 2025 werden stadtweit alle Fahrradfurten an Einmündungen und Kreuzungen markiert. An Stellen mit erhöhtem Gefährdungspotenzial werden Furten rot eingefärbt oder auf andere Art (z. B. mit Piktogrammen) deutlich sichtbar markiert. Für die identifizierten Bereiche erarbeitet die Verwaltung Kriterien zur Umsetzung.
3	Radverkehr	Jährlicher Bericht der Unfallkommission zu Fahrradunfällen	Die Unfallkommission berichtet jährlich in den Ausschüssen über ihre Arbeit und veröffentlicht nach Möglichkeit jährlich einen Bericht zu Analyse, Maßnahmen und Evaluation der Maßnahmen vor den Haushaltberatungen. Dieser Bericht wird auf den Internetseiten der Stadt veröffentlicht. Die Verwaltung prüft, in welcher Form spezifische Unfälle mit Beteiligung von Radfahrern in höherer Anzahl untersucht werden können. Die Stadt setzt sich zur Senkung der Unfallzahlen ehrgeizige, aber realistische Ziele.
4	Radverkehr	Gesamtplanung eines Radverkehrsnetzes	Es ist eine Gesamtplanung des Radverkehrsnetzes vorzunehmen. Neben der zumeist straßenbegleitenden Radinfrastruktur werden alle Stadtteile durch ein strategisches Hauptnetz des Radverkehrs vernetzt. Zudem wird ein hochwertiges radiales Netz das die Stadtteile möglichst direkt an die Innenstadt anbindet definiert.
5	Radverkehr	Umbau bestehender Radwege zu priorisierten Velorouten	Velorouten sind priorisierte, komfortable Radwege für alle Altersgruppen. Sie sind sicher befahrbare, nummerierte, ausgeschilderte und durchgehende Routen für den Alltagsradverkehr. So können schnell und sicher auch längere Wege zurückgelegt werden und wichtige Ziele miteinander verbunden werden. Die gestalterischen Kriterien werden entsprechend der "Definition von einzuhaltenden Qualitätsstandards" konsequent umgesetzt.
6	Radverkehr	Qualitätsstandards im Radverkehr umsetzen	Qualitätsstandards wie der „Braunschweiger Standard“ für neu zu bauende Radwege (Abmessungen und Qualitätskriterien) und der Standard für Fahrradstraßen werden konsequent umgesetzt. Auch bestehende Radverkehrsanlagen werden systematisch auf Breite, Qualität und Sicherheit analysiert und bei Bedarf angepasst. Fahrradstraßen und -zonen werden zur Stärkung wichtiger Radverkehrsachsen geprüft und eingerichtet.
7	Radverkehr	Geschützte Radfahrstreifen (Protected bike lanes)	Es ist zu prüfen, an welchen (Haupt-)Straßen mit mehreren Fahrstreifen pro Richtung (z. B. Umbau Cityring) oder sehr breiten Fahrbahnen die Anlage von geschützten Radfahrstreifen sinnvoll sein kann. Entsprechende Umsetzungsvorschläge sind zu erarbeiten. In diesem Zusammenhang sollen Musterlösungen für die Planung solcher Anlagen entwickelt werden.
8	Radverkehr	Analyse zu bestehenden Hindernissen im Radverkehrsnetz	Bestehende Hindernisse im Radverkehrsnetz, auch solche für Lastenräder und Fahrradanhänger, werden ermittelt. Hindernisse sind z. B. Umlaufsperrern, zu kurze oder zu schmale Aufstellflächen und Laternenmasten.

9	Radverkehr	Radverkehrsführungen in Knotenpunkten	Radverkehrsführungen in Knotenpunkten werden auch in Zukunft in jedem Einzelfall unter Beachtung der örtlichen Verhältnisse und der einschlägigen Regelwerke, insbesondere der ERA und des neuen Braunschweiger Standards, geplant. Dabei werden auch subjektive Sicherheitsbedürfnisse berücksichtigt. Auf Radfahrstreifen in Mittellage wird nach Möglichkeit verzichtet. Das Netz wird entsprechend des strategischen Hauptnetzes Radverkehr sukzessive fahrradfreundlich optimiert bzw. umgebaut. Hierzu werden vermehrt z. B. aufgeweitete Radaufstellflächen oder grüne Pfeile für rechtsabbiegende Radfahrende geprüft.
10	Radverkehr	Ausbauziel bis 2030	Bis 2030 werden mindestens 35 Kilometer Radwege aus oder neu gemäß Braunschweiger Standard gebaut. Die Prioritäten werden in der Rahmenplanung festgelegt. Für den Bau von Radverkehrsanlagen werden jährlich Haushaltsmittel in ausreichendem Umfang bereitgestellt. Die Möglichkeiten, Fördermittel zu akquirieren, werden ausgeschöpft.
11	Radverkehr	Stadtweiter Ausbau von Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Straßenraum	Die öffentlichen Fahrradabstellanlagen werden verbessert und ausgebaut, der Fokus liegt auf dem öffentlichen Raum in Stadtteilzentren, Wohngebieten (z.B. auf Kfz-Parkplätzen), an ÖPNV-Haltestellen und an städtischen Einrichtungen. Über den ZuM hinaus soll speziell an Endhaltestellen des ÖPNV die Umsetzung von überdachten und ggf. abschließbaren, baulichen Fahrradabstellanlagen geprüft werden. Zudem sollen stadtweit Parkflächen speziell für Lastenräder und Fahrradanhänger geschaffen werden.
12	Radverkehr	Verbesserungen bei Radwegereinigung und Winterdienst	Straßenreinigung und Winterdienst auf Radverkehrsanlagen erfolgen innerorts und außerorts in hoher Qualität entsprechend der Festlegungen des strategischen Hauptnetzes.
13	Radverkehr	Qualitätsoffensive für Radwege	Mängel in Bausubstanz, planerischer Qualität und Fahrkomfort an Radverkehrsanlagen werden laufend erfasst. Gefahrenstellen werden unverzüglich beseitigt; weitere Mängel sollen im Rahmen des Budgets innerhalb von sechs Monaten beseitigt werden. Mängel sind alle Veränderungen, die den Radverkehr gefährden oder den Fahrkomfort einschränken. Die Überprüfung von der Umsetzung endender Radwege ist hierbei inkludiert. Die ISEK-Maßnahme R.26.1.2 „Qualitätsoffensive im Straßenbestand“ wird zunächst explizit für den Radverkehr gestartet.
14	Radverkehr	Fahrradverkehr an Baustellen verbessern	An Baustellen wird der Radverkehr (inkl. Lastenräder und Fahrradanhänger) nach Möglichkeit durch den Baustellenbereich geführt, selbst dann, wenn dieser für den Kfz-Verkehr voll gesperrt wird. Wenn dies ausnahmsweise nicht möglich ist, werden dem Radverkehr sichere und zumutbare Umleitungen angeboten.
15	Radverkehr	Optimierung der LSA-Schaltungen	Die ISEK-Maßnahme R.25.1.3 „Verkehrslenkung neu aufstellen“ wird, u. a. mit Fokus auf den Radverkehr, gestartet. Diese Optimierung der LSA-Schaltungen erfolgt verkehrsträgerübergreifend, um zugleich auch den Fußverkehr zu fördern und den Stadtbahn- und Busverkehr zu beschleunigen. Kombinierte LSA für Fuß- und Radverkehr sollen durch eine getrennte Schaltung voneinander ersetzt werden. Dies ermöglicht bei unveränderten Grünzeiten für Fußgänger längere Grünzeiten für Radfahrer. Fußgängerquerungen über Radwege werden nach Möglichkeit mit Warteinseln so gestaltet, dass eine Signalisierung für den Radverkehr nicht erforderlich ist. Bei der Gestaltung von Knotenpunkten ist die Möglichkeit des freien Rechtsabbiegens für den Radverkehr stets zu prüfen und, wo möglich, baulich abzubilden. Der Fußverkehr erhält bei dieser Lösung Warteflächen zwischen Radweg und Fahrbahn.

16	Radverkehr	Verstärktes Engagement für Verkehrssicherheit im Radverkehr	Es wird ein Budget für Kampagnen zur Verkehrssicherheit von Mobilitätsverbände in Höhe von 8.000 € im Jahr bereitgestellt. Es wird regelmäßig mit Plakaten im öffentlichen Raum und unter Einsatz digitaler Mittel über Neuerungen und wenig respektierte oder bekannte Regelungen in Verbindung mit dem Radverkehr informiert und fordert zur allgemeinen gegenseitigen Rücksichtnahme auf.
17	Radverkehr	Werbung für mehr Radverkehr	Neben der Teilnahme am Stadtradeln wird zusätzlich jährlich mit einer gezielten Kampagne für das Radfahren und Multimodalität geworben. Durch Online-Angebote kann zudem gezielt für den Radverkehr geworben werden.
18	Radverkehr	Ausschöpfung von Fördermitteln	Bei allen Projekten ist zu prüfen, ob Fördermittel des Landes, des Bundes oder der Europäischen Union zur Verfügung stehen und abgerufen werden können. Die Verwaltung führt ein regelmäßiges Fördermittelscreening durch mit dem Ziel, perspektivisch geplante Projekte vorzuziehen, wenn dafür eine Förderung möglich ist.
19	Radverkehr	Lastenrad-Förderung	Das durch Ratsbeschluss für das Haushaltsjahr 2020 eingeplante Förderprogramm für (E-)Lastenrädern sowie Anhängern im Umfang von 20.000 € pro Jahr soll verstetigt und nach Möglichkeit ausgeweitet werden.
20	Radverkehr	Neubau von Fahrradparkhäusern mit entsprechendem Bewirtschaftungssystem	Ein oder mehrere Fahrradparkhäuser werden in der Innenstadt geprüft und ein zusätzliches Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof. Damit wird das bestehende Angebot um geschützte Abstellmöglichkeiten erweitert. Es wird ein Standard für die Ausstattung der Fahrradparkhäuser definiert: Serviceangebote (z. B. Schließfächer, Reparaturstation), digitaler Zugang 24/7, Lademöglichkeiten, Leitsystem zum Auffinden freier Stellplätze. Dabei wird die Nutzung einzelner leerstehender Geschäftsräume (z. B. in der Innenstadt) für die Abstellung von Fahrrädern geprüft.
21	Radverkehr	Anschlüsse an das regionale Radverkehrsnetz herstellen	Bei der Erarbeitung des Braunschweiger Radverkehrsnetz wird sichergestellt, dass eine Anbindung an die identifizierten regionalen Radverkehrsverbindungen hergestellt wird, sodass auch eine lückenlose Erreichbarkeit umliegender Städte und Gemeinden gegeben ist.
22	Radverkehr	Qualitätsstandards für Rampungen festlegen	Qualitäts- und Ausbaustandards (Neigung, Höhenniveau, Ausrundungen, Belag) für Rampungen im Radverkehr werde festgesetzt, die bei dem Neubau und der Sanierung von Radverkehrsinfrastruktur einzuhalten sind.
23	Radverkehr	Aufbau einer Service-Infrastruktur	Es wird ein Programm für den stadtweiten Ausbau einer Serviceinfrastruktur für den Radverkehr aufgesetzt. Dazu zählen beispielweise Luftpumpen, Servicestationen, Schließfächer in unmittelbarer Nähe von Abstellanlagen.
24	Radverkehr	Evaluation von Radverkehrsprojekten	Ein Evaluationskonzept für die Evaluation von größeren Radverkehrsprojekten wird erarbeitet. Bei größeren Projekten (z. B. Umsetzung einer Veloroute, Bau von überdachten Fahrradabstellanlagen) sollten die Projekte evaluiert werden. Feedback aus der Bürgerschaft ist mit geeigneten (schlanken, auch digitalen) Verfahren abzufragen. Bei der Umsetzung einer neuen Veloroute wären Radverkehrszählungen vor dem Umbau und nach dem Umbau hilfreich um den Erfolg des Projektes quantifizieren zu können.
25	Radverkehr	Bau der geplanten Radschnellwege	In Zusammenarbeit mit den Nachbarkommunen und dem Regionalverband wird für den Bau der 3 geplanten Radschnellwege (BS-WF/SZ-Thiede, BS-BOB, BS-Vechelde) ein verbindlicher Zeitplan erarbeitet und die Korridore für die überregionale Radschnellverbindungen konkretisiert.

26	Inter- und Multimodalität	Aufwertung und Ausbau des Park+Ride-Angebotes	Das Park+Ride-Angebot wird ausgebaut, dabei werden die bestehenden Anlagen geprüft und aufgewertet (z. B. Integration von Ladesäulen, Paketstationen, Wegweisung zum ÖPNV). Standorte sind z. B. gut mit dem Kfz erreichbare Stadtbahnhaltestellen oder Bahnhaltepunkte, vorzugsweise am Stadtrand. Die Zusammenarbeit mit der BSVG steht im Fokus, um eine optimale Verknüpfung zum ÖPNV sicherzustellen und den Umstieg zum ÖPNV zu fördern.
27	Inter- und Multimodalität	Schaffung von einheitlich gestalteten Mobilitätsstationen	Mit der Unterstützung weiterer Akteure werden vermehrt Mobilitätsstationen eingerichtet. Mit Mobilitätsstationen werden mehrere Angebote (z.B. ÖPNV, Sharing-Angebote und Ladeinfrastruktur) an einem Ort gebündelt (z. B. an SPNV-Stationen und Park+Ride-Standorten) und sichtbar gemacht, sodass der Umstieg zwischen Verkehrsmitteln erleichtert wird. Je nach Bedeutung des Standortes können Mobilitätsstationen verschieden viele Angebote (z. B. Paketboxen, Kiosk) miteinander verknüpfen. Informationen können beispielsweise über Mobilitäts-Steelen mit Zugriff auf ein Mobilitäts-Dashboard erfolgen.
28	Inter- und Multimodalität	Ausbau und Ergänzung des Netzes von Bike+Ride-Anlagen	Mit Unterstützung der BSVG wird das bestehende B+R-Anlagennetz an Bahnhöfen, Bus- sowie Bahnhaltestellen systematisch ausgebaut und ergänzt. Dabei findet eine enge Abstimmung mit Blick auf die Planung und Umsetzung des Netzes an Mobilitätsstationen statt. Eine Grundausstattung (z. B. überdachte Fahrradparkplätze, Bike-Sharing-Angebote inkl. Lastenrädern) wird definiert. Hochwertige, abschließbare Anlagen sind an wichtigen Umsteigepunkten zu berücksichtigen.
29	Inter- und Multimodalität	Fortsetzung/Ausweitung eines stadtweiten Bikesharing-System	Die flächendeckende Ausweitung des bestehenden stationären Bikesharing-Systems, insbesondere in den peripher gelegenen Stadtteilen, die bisher nicht im Bediengebiet des Bikesharings liegen, wird gefördert. Leihoptionen für Lastenfahrräder- und -pedelecs werden sukzessive ausgebaut und integriert. Kooperationen mit Ankermietern werden geprüft.
30	Inter- und Multimodalität	Ausbau des Carsharing-Angebotes	Die Ausweitung der bestehenden stationären Carsharing-Angebote, insbesondere in den peripher gelegenen Stadtteilen, die bisher nicht im Bediengebiet der jeweiligen Angebote liegen, wird gefördert. Bei der Planung von Mobilitätsstationen wird ein stationäres Carsharing-Angebot mitberücksichtigt. Kooperationen mit Ankermietern werden geprüft.
31	Wirtschaftsverkehr	Umsetzung der Erkenntnisse aus der Logistikstudie	Die Mobilitäts- und Logistikstudie Innenstadt hat einige zukunftsweisende Ansätze. Die Erkenntnisse aus der Logistikstudie werden in die Konkretisierung der Maßnahmen mit einfließen.
32	Wirtschaftsverkehr	Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene	In Abstimmung mit der Braunschweiger Hafenbetriebsgesellschaft werden Verlagerungspotenziale von Lkw-Fahrten z. B. auf die Hafenbahn geprüft. Auch die Erweiterung und Reaktivierung der Schiene wird geprüft. Darüber hinaus wird die Erreichbarkeit bestehender und neuer Gewerbegebiete auf der Schiene geprüft und kontinuierlich weiterverfolgt.
33	Wirtschaftsverkehr	Beratung von Unternehmen zu Betriebskonzepten des Schienengüterverkehrs	In Abhängigkeit von den Ergebnissen der Güterverkehrsstudie werden von Beratungsangebote für Unternehmen in Hinblick auf individuelle Betriebskonzepte (Vollzug, Halbzug oder Einzelwaggons) des Schienengüterverkehrs geschaffen bzw. gefördert, um z. B. Time Slots der DB Netz besser ausnutzen zu können.
34	Alternative Antriebe	Ausbau der Alternativen Antriebe in der Busflotte	Bei Neuanschaffungen von Bussen wird weiterhin, auf Grundlage des Umstellungskonzeptes der BSVG, geprüft in welcher Art und Weise diese alternativen Antriebe besitzen. So wird der Busbetrieb schrittweise alternativ angetrieben.

35	Mobilitätsmanagement	Beratung zum betrieblichen Mobilitätsmanagement	Zur Stärkung des betrieblichen Mobilitätsmanagements in Unternehmen werden Beratungen angeboten. Gegenstand können Informationen und Informationsbroschüren zu Förderprogrammen, Bauantragsverfahren, Sharing-Dienstleistungen für Dienstfahrten oder das Braunschweiger Verkehrs- und Tarifsystem sein. Zu den Möglichkeiten der Fahrradförderung zählen beispielsweise die Bereitstellung von Duschen für die Mitarbeitenden, Fahrradleasing, sichere Abstellmöglichkeiten (inkl. Überdachung und Beleuchtung) auch für Lastenräder sowie E-Lademöglichkeiten. Dies soll die Unternehmen zu nachhaltigen und umweltfreundlichen Arbeitswegen, Dienstfahrten oder Liefer- und Wirtschaftsverkehren beraten und unterstützen.
36	Mobilitätsmanagement	Erweiterung Job-Ticket	Das Job-Ticket wird auch für Unternehmen mit einer Mitarbeiterzahl von unter 20 Personen angeboten. Alternativ können Unternehmen sich zusammentun und kooperativ ein Job-Ticket für Mitarbeitende erwerben.
37	Mobilitätsmanagement	Ausweitung des veranstaltungsbezogenen Mobilitätsmanagements	Ein veranstaltungsbezogenes Mobilitätsmanagement sorgt für restriktivere Vorgaben bei der Erstellung standortbezogener Mobilitätskonzepte (z. B. Schaffung ausreichender Fahrradabstellanlagen) und unterstützt die Möglichkeit zur Nutzung von Kombi-Tickets (z. B. Kombi-Ticket: Einbindung von P+R Tickets in das ÖV-Ticket). <u>Veranstaltenden wird eine Hilfestellung und Beratungsmöglichkeiten geboten.</u>
38	Mobilitätsmanagement	Zertifizierung mit dem EU-Siegel "Fahrradfreundlicher Arbeitgeber" anstreben	Die von dem ADFC entwickelte Zertifizierung bietet eine gute Chance, nicht nur weitere Maßnahmen zur Fahrradförderung zu identifizieren, sondern darüber hinaus auch den Stellenwert des Radverkehrs zu erhöhen und einen Imagegewinn zu erzielen. Die Zertifizierung der Stadt Braunschweig als fahrradfreundliche Arbeitgeberin wird angestrebt und dient dabei als Vorbild für andere Arbeitgeber:innen und Unternehmen.
39	Mobilitätsmanagement	Halbes Jahr kostenfreie ÖV Nutzung für Azubis	In den ÖPNV-Tarifverhandlungen wird eingebracht, einmalig mit Beginn der Ausbildung den berechtigten Personen für ein halbes Jahr die kostenfreie ÖV-Nutzung anzubieten. Dies sorgt dafür, dass mehr Personen ihren Arbeitsweg mit den ÖV bestreiten und anschließend dabei bleiben.
40	Mobilitätsmanagement	Einrichten eines Mobilitätsbeirates	Der MEP ist auf das Jahr 2035 + ausgerichtet. Nach Abschluss des MEP wird als Nachfolgegremium ein Mobilitätsbeirat mit Vertretungen aus Verwaltung und Politik sowie Verbänden eingerichtet. Der Mobilitätsbeirat hat die Aufgabe die Umsetzung und Zielerreichung des MEP zu begleiten und zu forcieren.
41	Fußverkehr	Förderprojekte für den Fußverkehr auf Stadtteilebene	Das geförderte Programm "Gut gehen lassen" mit den Modellquartieren Wenden und Rautheim wird nach Möglichkeit fortgeführt und auf weitere Quartiere ausgeweitet. Alternativ führt die Stadt, ggf. mit externer Unterstützung, Fußverkehrs-Checks durch und prüft weitere Fördermöglichkeiten.
42	Fußverkehr	Programm für Grün in Straßenräumen aufsetzen	Für mehr Grün im Straßenraum wird in Abhängigkeit der örtlichen Gegebenheiten der Einsatz bepflanzter Mittelsinseln, die Dachbegrünung von Haltestellen, die Bepflanzung von Baumscheiben, den Ausbau von „Nachbarschaftsgrünflächen“ u.a. für urban Farming und die Pflanzung von straßenbegleitenden Bäumen geprüft (vgl. Biodiversitätskonzept Stadt Braunschweig). Dabei müssen insbesondere in Kreuzungsbereichen die Sichtbeziehungen der Verkehrsteilnehmenden gewährleistet bleiben.
43	Fließender Kfz-Verkehr	Umbau des City-Rings	Der City-Ring wird auf maximal einen Fahrstreifen pro Richtung umgebaut, um stattdessen mehr Platz für die Verkehrsmittel des Umweltverbunds zu schaffen (ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr). Die Erreichbarkeit der Parkhäuser wird in diesem Zuge neu organisiert.

44	Fließender Kfz-Verkehr	Prüfung der Notwendigkeit einer Ost-Umfahrung (Brodweg und Ebertallee)	Der westliche Bereich des Stadtgebietes Braunschweig ist durch die A391 gut erreichbar, eine Erreichbarkeit der östlichen Stadtteile ist ausgehend von der A39 durch die Ebertallee gegeben. Im Rahmen des strategischen Hauptnetzes wird die Schließung des Brodwegs geprüft.
45	Fließender Kfz-Verkehr	Stadtweite Verkehrsberuhigung	Auf allen Nebenstraßen wird eine konsequente Verkehrsberuhigung umgesetzt. Auf dem übrigen Straßennetz können weiterhin die bestehenden Geschwindigkeiten beibehalten werden, v. a. aus Gründen der Erreichbarkeit und Bündelung. Die bestehenden Spielräume der geltenden StVO werden genutzt, um entsprechende Vorhaben umzusetzen. Gleichzeitig setzt sich die Stadt Braunschweig für eine Überarbeitung der Straßenverkehrsordnung (StVO) ein, sodass es mehr kommunale Möglichkeiten zur Umsetzung von Vorhaben der Verkehrsberuhigung gibt.
46	Fließender Kfz-Verkehr	Einrichtung einer "Low-Emission-Zone"	Möglichkeiten zur Umsetzung von Einfahrtsverboten für Kfz mit Verbrennungsmotor in die Innenstadt (innerhalb der Okerumflut) werden geprüft. Die Zufahrt für Verbrenner wird nur in wenige ausgewählte Parkhäuser am Rand der Innenstadt erlaubt.
47	Fließender Kfz-Verkehr	Umbau des Wilhelminischen-Rings	Der Wilhelminische Ring wird auf seine Leistungsfähigkeit geprüft und entsprechend umgebaut. Neben dem MIV werden auch die Flächenbedarfe des Umweltverbund (ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr) berücksichtigt.
48	Ruhender Kfz-Verkehr	Erhöhung der Gebühren des Bewohnerparkens	Mit der Anpassung der gesetzlichen Grundlagen wird die Möglichkeit ergriffen, die Gebühren für Bewohnerparken (zurzeit 30,70/Jahr) zu erhöhen. Die Kosten werden analog zu den Mobilitätskosten für z.B. ÖPNV ermittelt. Zudem werden soziale Komponenten (z.B. Geringverdienende oder Auszubildende) in der Gebührenstruktur berücksichtigt.
49	Ruhender Kfz-Verkehr	Erarbeitung einer städtischen Stellplatzsatzung	Es wird eine städtische Stellplatzsatzung erarbeitet, die sowohl Aussagen zur bedarfsgerechten Planung von Stellplätze für den MIV als auch das Fahrrad (u.a. Fahrradabstellanlagen) enthalten. Hinsichtlich privater Stellplätze können Gemeinden durch die Stellplatzsatzung die Pkw-Stellplatzpflicht für Teile des Gemeindegebiets oder gegebenenfalls sogar für einzelne Neubauten (z. B. durch Quartiersgaragen) einschränken und dafür auf Radverkehrs- oder ÖV-Angebote setzen. Mobilitätskonzepte werden konsequent gefordert (inkl. stetiger Nachweispflicht), um die Anzahl der Pkw-Stellplätze zu reduzieren. Das Umfeld (Bildungseinrichtungen, Nahversorger, etc.) werden berücksichtigt, um bedarfsgerecht Stellplätze zu planen.
50	Ruhender Kfz-Verkehr	Neuorganisation des Fernbusbahnhofs	Der Fernbusbahnhof wird in hoher Qualität ausgebaut (z. B. komfortable Wartebereiche mit Toiletten, Wickelraum, WLAN, Kiosk etc.). Die Halte-Standorte von Reisebussen am Rand der Innenstadt werden ebenfalls zugänglich und benutzerfreundlich gestaltet. Nach Bedarf werden weitere Standorte ergänzt.
51	Öffentlicher Verkehr	Stadtbahnausbaukonzept konsequent weiterverfolgen	In Zusammenarbeit mit der BSVG wird das Stadtbahnausbaukonzept konsequent weiter verfolgt und auf allen Stufen umgesetzt.
52	Öffentlicher Verkehr	Taktverdichtung im Stadtverkehr umsetzen	Die BSVG prüft eine Taktverdichtung im Stadtverkehr auf den Hauptlinien auf einen 10 Minuten oder wenn möglich 7,5 Minuten Takt verdichtet und auf den Ergänzungslinien auf einen 15 oder 20 Minuten Takt.
53	Öffentlicher Verkehr	Attraktive Verknüpfung (Fahrplan) und Anschlusssicherung zwischen Bahn- und Buslinien schaffen	Die Abstimmung des Busnetzes auf den Schienenverkehr, erfolgt seitens der BSVG weiterhin und wird wo möglich optimiert, so dass mit wenigen Minuten Wartezeit beim Übergang von Bus und Bahn und andersherum zu rechnen ist und eine Anschlusssicherung gewährleistet wird. Als Daueraufgabe ergibt sich daraus die Abstimmungsprüfung bei der Fahrplanänderung der Bahn (Anfang Dezember). Die Erreichbarkeit von Anschlüssen soll auf digitalen Anzeigen angezeigt und online abrufbar sein.

54	Öffentlicher Verkehr	Vorhaben zur Beschleunigung des ÖPNV umsetzen	Der ÖPNV wird beschleunigt, z.B. durch die Bevorrechtigung an Knotenpunkten im Hauptnetz des ÖPNV, durch Busschleusen vor Knotenpunkten, durch den konsequenten Bau von Fahrbahnrandhaltestellen oder durch eigene Busstreifen im Kernstadtbereich. Die Lichtsignalanlagen werden wo möglich so gesteuert, dass der ÖPNV – insbesondere die Stadtbahn – voll priorisiert wird, damit die Reisezeiten im ÖV reduziert werden. So soll z.B. bei Stadtbahnen die Anmeldung an LSA so erfolgen, dass mit unverminderter Geschwindigkeit auf Knotenpunkte zugefahren werden kann. Eine Ausstattung der LSA für Abmeldevorgänge verbessert die Freigabezeiten für den Fuß- und Radverkehr.
55	Öffentlicher Verkehr	Verbesserung des Tarifsystems sowie Schaffung attraktiver und günstiger Angebote	Die BSVG prüft, auch auf Grundlage des kommenden Deutschlandtickets, Verbesserungen im Braunschweiger Tarifsystem. Zu den Ansatzpunkten zur Vereinfachung und Attraktivitätssteigerung des ÖPNV können beispielsweise, die Einführung eines Mobilitäts-Tickets im Regionalverband, Kombinationstickets (z.B. P+R mit ÖV, Veranstaltungsticket mit ÖV-Nutzung), die einfachere Bezahlung über eine App (E-Ticket ohne vorheriges persönliches "Freischalten"/Anmeldung) sowie Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme zählen. Auch die Preise für das Job-Ticket werden unter Berücksichtigung des Deutschlandtickets geprüft.
56	Öffentlicher Verkehr	Bau zusätzlicher Bahnhaltepunkte (SPNV)	Zur Stärkung der regionalen Anbindung wird der Bau der zusätzlichen Bahnhaltepunkte in der Stadt (z.B. BS-West, Leiferde und Bienrode) konsequent umgesetzt.
57	Öffentlicher Verkehr	Schaffung eines attraktiven Regionalverkehrs auf Schiene und Bus	In Zusammenarbeit mit dem Regionalverband (z. B. im Rahmen der Aufstellung der Nahverkehrspläne) wird die Attraktivierung des ÖPNV in der Region fokussiert. Durch eine einheitliche Taktung (30/60-Minuten) im Regionalbusverkehr und durch eine Taktverdichtung zu Hauptverkehrszeiten (15/30-Minuten) sowie durch eine Abstimmung der Stadt- und Regionalverkehre (Linien, Takt, Verknüpfung) wird der Regionalverkehr attraktiver gestaltet. Der Grundtakt wird auf allen Regiobuslinien montags bis samstags im Tagesverkehr auf mindestens alle 30 Minuten ausgeweitet, sonst mindestens alle 60 Minuten.
58	Öffentlicher Verkehr	Ausbau von On-Demand-Verkehren vorantreiben (flexibler ÖPNV)	In Zusammenarbeit mit der BSVG wird die Einführung eines On-Demand-Systems geprüft. On-Demand-Verkehre beinhalten u.a. die flexible Buchung von ÖPNV-Angeboten per App oder Telefon. Dieses Angebot wird dabei ohne feste Haltestellen und Streckenverläufe auf tangentialen Verbindungen zwischen den Stadtteilen eingerichtet, um insbesondere äußere Stadtteile untereinander zu verbinden und den bestehenden ÖPNV zu ergänzen bzw. schwache Verbindungen zu ersetzen.
59	Öffentlicher Verkehr	Expressbus einführen	Die BSVG führt neue Expressbuslinien ein. Durch die Einführung eines Expressbus-Angebots auf ausgewählten Strecken werden die Reisezeiten mit dem ÖPNV verkürzt. Die Expressbusse nutzen dabei auch Autobahnen, um zügig an ihr Ziel zu kommen.
60	Öffentlicher Verkehr	Attraktives Fahrzeugbranding und Außendesign	Es wird geprüft, ob ein attraktives Fahrzeug-Branding, mit hohem Wiedererkennungswert die Sichtbarkeit der Fahrzeuge in Braunschweig und der Region zu erhöhen. Ein attraktives Außendesign kann Einfluss auf die Wahrnehmung und Erkennbarkeit des Angebotes haben. Die Mindesterkennbarkeit der Systemzugehörigkeit muss sichergestellt werden. Werbemöglichkeiten Dritter auf Fahrzeugen müssen weiterhin möglich sein.
61	Öffentlicher Verkehr	Projektierung einer Seilbahn für Personen- und Gütertransport	Es wird die Effektivität und der Nutzen einer urbanen Seilbahnverbindung untersucht. Mit dem Verkehrsträger Seilbahn lassen sich Menschen und Güter energieeffizient, sicher und nachhaltig transportieren. Die Investitionen und der Betrieb sind den verminderten Investitionen in Brücken und Straßeninfrastruktur gegenüberzustellen. Als Referenz-Strecke sind Neubau-Quartiere (z.B. Bahnstadt) zu betrachten, in denen die Investitionen in die Infrastruktur bevorstehen.

62	Raum- und Siedlungsentwicklung	Engere Verzahnung zwischen Stadt- und Verkehrsentwicklung	Bei der Stadtplanung werden in Braunschweig die Voraussetzungen für eine sozial- und umweltverträgliche Mobilität stets mitgedacht. Hierzu zählt bspw. eine frühzeitige hochwertige Anbindung der Verkehrsmittel des Umweltverbunds an Neubaugebiete, um zusätzliche Pkw-Verkehre zu vermeiden und einen Umstieg auf den Umweltverbund mit dem Umzug zu begünstigen. Auch Quartiersgaragen, Quartiershubs und Coworking müssen immer zusammen gedacht werden. Wenn irgendwann weniger Autos gebraucht werden, können diese Lokationen zu Wohnungen, Büros oder Werkstätten umgenutzt werden.
63	Raum- und Siedlungsentwicklung	Verkehrsreduzierte Gewerbegebiete bei Neuplanung	Neue Gewerbegebiete werden nicht nur flächenhaft, sondern auch vertikal geplant. Ziel ist eine Abkehr von der ausschließlich flächenhaften Nutzung, um sparsam mit Flächen und deren Versiegelung umzugehen. Kfz-Stellflächen können beispielsweise auch durch Parkpaletten oder in Parkhäusern entstehen. Bauten in Gewerbegebieten können zukünftig mehrgeschossig entstehen. Gewerbegebiete müssen außerdem über einen gut getakteten ÖPNV Anschluss verfügen.

Stadtraum für Menschen

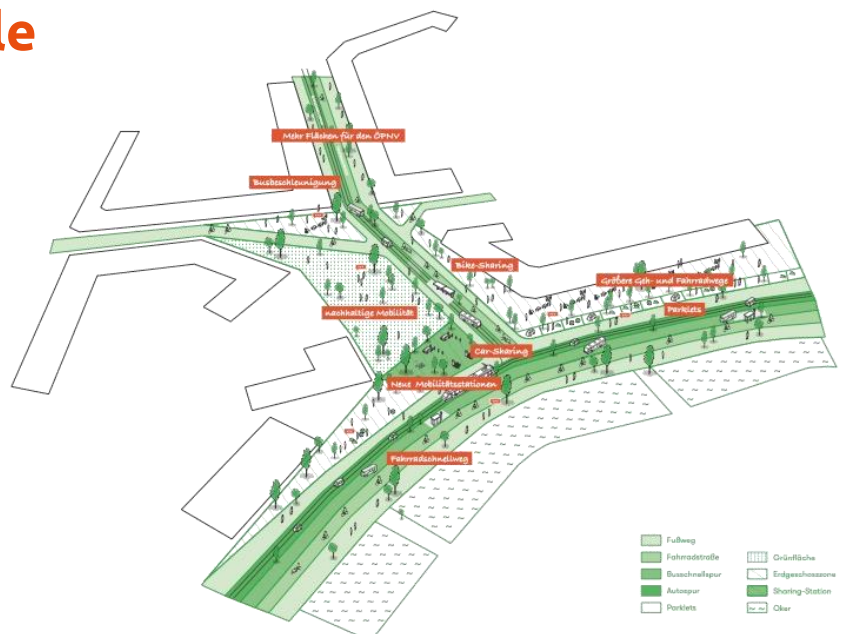
Neben Verhaltensänderungen aufgrund verbesserter Mobilitätsangebote sind in diesem Szenario von staatlicher bzw. kommunaler Seite zusätzlich **Reglementierungen** und **Einschränkungen** bestehender, nicht-nachhaltiger Fortbewegungsarten als begleitende Maßnahme notwendig. Eine Verhaltensänderung hin zu einer nachhaltigen Mobilität wird aktiv angestoßen. Durch eine Neuverteilung der Flächen muss der Verkehrsraum umstrukturiert werden und andere Verkehrsträger werden eingeschränkt. Ziel sind neue Räume, die nicht nur als Transitorte dienen, sondern wieder verstärkt Funktionen des gesellschaftlichen Lebens, der Erholung, Aufenthalts und des sozialen Austausches übernehmen.

Neben der Angebotsausweitung und einer verbesserten Vernetzung der Verkehrsmittel sollen weitere Anreize geschaffen werden, um von dem eigenen Pkw auf den Umweltverbund umzusteigen. Dazu können etwa **autoarme Quartiere** oder eine **autoarme Innenstadt** gehören. Durch eine Vielzahl an intermodalen Angeboten ist die Innenstadt sehr gut – auch aus peripheren Lagen - erreichbar. Auch der Lieferverkehr ist nun neu organisiert – mithilfe von Durchfahrtsbeschränkungen und -verboten wird dieser auf einem bestimmten Straßennetz gebündelt, sensible Straßenabschnitte geschont und Lieferketten mit einer Vielzahl an zusätzlichen Warenumschlagplätzen effizienter und zielgerichteter organisiert. Weitere innerörtliche Streckenabschnitte werden verkehrsberuhigt, sodass zum einen die Verkehrssicherheit erhöht und gleichzeitig die Umweltbelastung reduziert wurde.

Durch ein stadtweites **Kommunikationskonzept** ist die Akzeptanz bei allen Braunschweigerinnen und Braunschweigern für Veränderungen gestiegen und das Verkehrsgeschehen ist durch ein harmonisches Miteinander und von gegenseitiger Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmenden geprägt.

Maßnahmenbeispiele

- Durch- und Einfahrtsverbote für den Lieferverkehr, insbes. Schwerlastverkehr
- weniger Raum für Kfz = mehr Raum für Aufenthalt und Bewegung
- neue (Wohn-)Quartiere sind immer autoarm, z.B. mithilfe von Quartiersgaragen



Ausbauen



Flächengerechtigkeit



Reglementierung



Kommunikation



Mobilitätsentwicklungsplan: 03 Stadtraum für Menschen

Nr.	Handlungsfeld	Maßnahme	Beschreibung
1	Radverkehr	Ziele- und Maßnahmenkatalog "Radverkehr in Braunschweig" (ZuM) umsetzen	Die Stadt Braunschweig setzt die Forderungen für den Radverkehr entsprechend des Ziele- und Maßnahmenkatalogs "Radverkehr in Braunschweig" um. Im nachfolgenden werden die Maßnahmen nachrichtlich aufgeführt.
2	Radverkehr	Geschützte Radfahrstreifen (Protected bike lanes)	Es ist zu prüfen, an welchen (Haupt-)Straßen mit mehreren Fahrstreifen pro Richtung (z. B. Umbau Cityring) oder sehr breiten Fahrbahnen die Anlage von geschützten Radfahrstreifen sinnvoll sein kann. Entsprechende Umsetzungsvorschläge sind zu erarbeiten. In diesem Zusammenhang sollen Musterlösungen für die Planung solcher Anlagen entwickelt werden.
3	Radverkehr	Verbesserte Überwachung im Straßenverkehr	Widerrechtliches Verhalten, wie das Parken in Halteverbotsbereichen zum Beispiel an Einmündungen und das Falschparken an oder auf Rad- und Gehwegen, soll zukünftig verstärkt geahndet werden.
4	Radverkehr	Konzepterstellung zur Umgestaltung von Innenstadtstraßen	Ein Konzept zur Reduktion der Flächen für den Kfz-Verkehr zugunsten von Rad- und Fußverkehr ist zu erstellen.
5	Radverkehr	Beleuchtung von Radwegen	Kritische Beleuchtungslücken im Radwegenetz sind zu identifizieren, und ein Programm zur mittelfristigen Beseitigung ist aufzustellen. Ebenso ist zu prüfen, inwieweit eine smarte Beleuchtung der Radwege (außerhalb bzw. in nicht bewohnten Gebieten) analog der Benutzung mit "Bewegungsmeldern" und gemäß des Beleuchtungskonzeptes erfolgen kann. Eine frühzeitige und ausreichende Beleuchtung muss gewährleistet werden.
6	Radverkehr	Erreichbarkeit und Umfahrung der Fußgängerzone beibehalten	Die mit dem Lieferverkehr gleichberechtigte (zeitliche Regelung) bestehende Befahrbarkeit der Fußgängerzone mit dem Fahrrad wird fortgeführt. Darüber hinaus soll der City-Ringschluss in beiden Fahrtrichtungen für den Radverkehr direkt am Rande der Fußgängerzone ermöglicht werden.
7	Wirtschaftsverkehr	Umsetzung der Erkenntnisse aus der Logistikstudie	Die Mobilitäts- und Logistikstudie Innenstadt hat einige zukunftsweisende Ansätze. Die Erkenntnisse aus der Logistikstudie werden in die Konkretisierung der Maßnahmen mit einfließen.
8	Wirtschaftsverkehr	Einhaltung der zeitlichen Belieferung der Fußgängerzone	Die Einhaltung der zeitlichen Belieferung der Fußgängerzone durch z. B. versenkbare Poller wird forciert. Versenkbare Poller ermöglichen eine bessere Kontrolle zeitlicher Durchfahrtsbeschränkungen der Fußgängerzone. Außerhalb der Liefer- und Entsorgungszeiten (gemäß TA Lärm und 32. BlmschV) sind die Poller ausgefahren und der öffentliche Raum steht vorrangig dem Fußverkehr zu Verfügung.
9	Wirtschaftsverkehr	Klein-Verteilzentren für die emissionsärmere Zustellung auf der letzten Meile einsetzen	In Abstimmung mit den Kurier-, Express- und Paketdienstleistern (KEP-Dienstleistern) wird ein Gesamtkonzept für den Einsatz von Klein-Verteilzentren aufgestellt. Der Einsatz von kleinen Verteilzentren (Mikro-Depots) für die KEP-Dienstleister ermöglicht den Wechsel auf emissionsarme Fahrzeuge (z. B. Cargo-Bikes bzw. Lastenrädern) an strategisch wichtigen Standorten (z. B. Innenstadt, verdichtete Wohnquartiere) für die emissionsarme Belieferung auf der letzten Meile. Die Feinverteilung kann durch einen neutralen, externen Dienstleister erfolgen.

10	Wirtschaftsverkehr	Umleitung von Güterzügen um den Hauptbahnhof	In Abstimmung mit der DB Netz wird die Umfahrung des Hauptbahnhofs geprüft, um Kapazitätssteigerungen im Wirtschaftsverkehr zu erreichen. Hierfür werden Gleise wieder in Betrieb genommen und Anpassung an der Gleisinfrastruktur vorgenommen, um eine attraktive verkehrliche Anbindung herzustellen.
11	Wirtschaftsverkehr	Einführung von Einfahrtsrestriktionen ins Stadtgebiet	Die Einführung von Einfahrtsrestriktionen für LKW mit Verbrennermotoren ins Stadtgebiet werden geprüft. Eine Einfahrt nur mit alternativen Antrieben wird angestrebt.
12	Alternative Antriebe	Förderung stadtverträglicher Fahrzeuge	Die Benutzung von stadtverträglichen (Klein-)Fahrzeugen wird unter Berücksichtigung des Elektromobilitätsgesetz (EmoG) gefördert. Beispielsweise von elektrischen Leichtfahrzeugen der Klassen L7e. Die Förderung kann beispielsweise eine Erlaubnis oder Beschränkungen für bestimmte Fahrzeugklassen für dezidierte Bereichen sein, oder eine Reduzierung/Befreiung von Stellplatzkosten beinhalten.
13	Mobilitätsmanagement	Mobilitätsberatung und-angebote für Bürger:innen	Mit telefonischen Beratungen sowie in BSVG-Kundenzentren oder in den Meldestellen werden Informationsberatungen und -materialien für u. a. neu Hinzuziehende angeboten, um verkehrsmittelübergreifend, nachhaltige Mobilitätsroutinen ausarbeiten zu können. Hierzu gehören z. B. eine persönliche Mobilitätsberatung sowie die Erstellung von Mobilitätspaketen (bspw. BSVG-Gutscheine). Neu-Bürger:innen aber beispielsweise auch Personen in Elternzeit können so neue Mobilitätsroutinen etablieren.
14	Mobilitätsmanagement	Organisation der Schulmobilität	In Kooperation mit der jeweils betroffenen Schule/Kita und den Schüler:innen werden potenzielle Verkehrsanbindungen identifiziert, um u. a. die "Elterntaxi-Problematik" zu entschärfen. Ansätze sind z. B. die temporäre Sperrung von Straßen in diesen Bereichen zu den Hauptzeiten oder die konsequente Einrichtung von Elternhaltestellen (min. 300m Entfernung zur Einrichtung) in der Nähe zu Schulen und Kitas oder das Schaffen von Anreizen für die Wahl umweltfreundlicher Verkehrsmittel z. B. durch einen Fußbus oder Lotsensammelpunkte. Die bestehenden Schulwegepläne dienen als konzeptionelle Grundlage. Auch die Verkehrserziehung ist ein Baustein der Schulmobilität. Fördertöpfe können zudem Bildungseinrichtungen bei eigenverantwortlichen Vorhaben und Projektideen finanziell unterstützen.
15	Mobilitätsmanagement	Einrichten eines Mobilitätsbeirates	Der MEP ist auf das Jahr 2035 + ausgerichtet. Nach Abschluss des MEP wird als Nachfolgegremium ein Mobilitätsbeirat mit Vertretungen aus Verwaltung und Politik sowie Verbänden eingerichtet. Der Mobilitätsbeirat hat die Aufgabe die Umsetzung und Zielerreichung des MEP zu begleiten und zu forcieren.
16	Verkehrssicherheit	Durchführung von Sicherheitsaudits	Es werden regelmäßige Sicherheitsaudits der Verkehrsinfrastruktur beauftragt. Dabei wird der Schwerpunkt auf Unfallschwerpunkte, Knotenpunkte, Fußgängerquerungen und Radwege gelegt.
17	Verkehrssicherheit	Ausweitung der kommunalen (Geschwindigkeits-)überwachung	Die kommunale Geschwindigkeitsüberwachung wird intensiviert, um die Einhaltung der geltenden Geschwindigkeitsregelungen zu gewährleisten. Neben verstärkten Kontrollen mit stationären Messgeräten sollen auch Dialogdisplays, z. B. vor sensiblen Einrichtungen, zum Einsatz kommen.

18	Verkehrssicherheit	Abbau von Nutzungskonflikten mit dem ruhenden Kfz-Verkehr durch restriktivere Maßnahmen gegenüber auf Gehwegen parkenden Kfz	Es wird ein Programm für die Erhöhung der Verkehrssicherheit durch die Optimierung des ruhenden Verkehrs aufgesetzt (insb. im Innenstadtbereich und in angrenzenden Quartieren). Mögliche Aspekte sind dabei das Freihalten von Sichtachsen, eine stärkere Parkraumüberwachung mit Schwerpunktkontrollen im Bereich sensibler Einrichtungen, die Nutzung vorhandener Parkplätze durch Wirtschaftsverkehre sowie der Einsatz von Pollern, E-Ladesäulen inkl. Vorbehalt von Parkplätzen, Markierungen und Abstellanlagen zur Vermeidung von Parken im Seitenraum. Zukünftig werden keine Ausnahmegenehmigungen für das Kfz-Parken/Halten auf Gehwegen mehr erteilt. Das Parken oder Halten auf Gehwegen wird dabei effizient unterbunden.
19	Verkehrssicherheit	Initiierung zielgruppenspezifischer Kommunikation	Eine zielgruppenspezifische Kommunikation wird aufgesetzt, um unterschiedliche Altersgruppen, Bildungshintergründe und Sprachkompetenzen über das Thema Verkehrssicherheit zu informieren. Im Sinne einer kontinuierlichen Öffentlichkeitsarbeit werden regelmäßig zielgruppenspezifische Informationskampagnen (z. B. zum Thema Verkehrssicherheit wie Dooring-Unfälle, E-Bike-Nutzung für Senioren, Fahrradkurse) durchgeführt und dabei gegebenenfalls mit Verbänden wie der Verkehrswacht, dem VCD etc. kooperiert. Dabei findet eine enge Abstimmung mit den Maßnahmen zum schulischen Mobilitätsmanagement statt (bspw. Mobilitätserziehung in Schulen).
20	Verkehrssicherheit	Abbau von Nutzungskonflikten	Konflikte zwischen Nutzenden werden analysiert und sukzessive verringert. Es werden geeignete Infrastrukturmaßnahmen geprüft, wie z. B. Aufweitungen oder eine visuelle Trennung bzw. Hervorhebung. Auch Bereich von Stadtbahngleisen, die unmittelbar vom Radverkehr in Längs- oder Querrichtung befahren werden, werden geprüft. Zur Sicherheitssteigerung des Fuß- und Radverkehrs werden diese getrennt geführt, wobei durch die Querung der Radinfrastruktur keine neuen Gefahrenstellen oder Barrieren für den Fußverkehr geschaffen werden sollten.
21	Verkehrssicherheit	Initiierung von Forschungsprojekten zur Gestaltung sicherer Knotenpunkte	Zur sicheren Gestaltung von Knotenpunkten besteht Forschungsbedarf. Braunschweig als "Stadt der Forschung" initiiert zusammen mit Forschungseinrichtung ein Forschungsvorhaben zur Gestaltung sicherer Knotenpunkte. Forschungsgegenstand könnten z. B. Schutzkreuzungen sein.
22	Fußverkehr	Qualitätsstandards für den Fußverkehr festlegen, umsetzen und nachrüsten	Für die Konzeption eines stadtweiten Fußwegenetzes werden auf den gängigen technischen Regelwerken (EFA, RAST, H BVA) beruhende Qualitätsstandards (in Bereichen wie Längsverkehr, Querungen, Barrierefreiheit, Führung mit dem Radverkehr etc.) für die Fußverkehrsinfrastruktur erarbeitet.
23	Fußverkehr	Zielgruppenspezifische Stadtteilpläne mit eingezeichneten Fußwegeachsen in Stadtteilzentren erarbeiten	Für jeden Stadtteil werden Stadtteilpläne mit ergänzenden Hinweisen je nach Zielgruppe erarbeitet. Zu den Hinweisen zählen etwa barrierefreie Einrichtungen, Sitzbänke etc. Als Orientierung können die bereits vorhandenen Kinderstadtpläne für alle Stadtteile dienen.
24	Fußverkehr	Einrichtung eines Fußwegeleitsystems	Es wird ein Konzept für ein stadtweites und barrierefreies Fußwegeleitsystem erarbeitet. Das Fußwegeleitsystem weist wichtige Zielorte, thematische Routen und barrierefreie Alternativrouten aus. Die Umsetzung erfolgt sowohl physisch als auch digital.

25	Fußverkehr	Schaffung fußgängerfreundlicher Kreuzungen und Querungen	Zur Schaffung fußgängerfreundlicher Kreuzungen und Querungen in den Stadtteilen werden zunächst die entsprechenden Bedarfe in lokalen Fußverkehrskonzepten identifiziert. Zu möglichen Maßnahmen zählen z.B. das Freihalten von Kreuzungsbereichen von ruhendem Kfz-Verkehr und Querungen (z. B. Fußgängerüberwege) in regelmäßigen Abständen. Die Aufstellbereiche an Knotenpunkten für Fußgänger sind bedarfsgerecht zu dimensionieren. An für den Fuß- und Radverkehr bedeutenden Knotenpunkten (z.B. in den Stadtteilzentren) wird zudem der Einsatz von "Rundum-Grün"-Phasen im Einzelfall geprüft, um Radfahrenden und zu Fuß Gehenden ein komfortableres und schnelleres Queren zu ermöglichen.
26	Fußverkehr	Schaffung thematischer Routen (z.B. Sitz- und Spielrouten) zu Freizeitzwecken	Im Rahmen von Fußverkehrskonzepten werden Themenrouten definiert, die im Anschluss umgesetzt und mit zielgruppenspezifischen Elementen ausgestattet werden. Als Beispiele lassen sich Gesundheitspfade, Spielrouten mit Spielgeräten (Schaffung von Bewegungsanreizen) und Sitzrouten mit diversen Sitzgelegenheiten anführen.
27	Fußverkehr	Schaffung alternativer Abstellmöglichkeiten zur Entlastung der Gehwege	Es werden alternative Abstellmöglichkeiten geprüft, um Fußwege nach Möglichkeit von Müllbehältern, Fahrzeugen und sonstigen Hindernissen freizuhalten. Für Müllbehälter, Radabstellanlagen oder Gastronomie etc. werden Kfz-Stellplätze am Fahrbahnrand umgenutzt, um verengte Gehwege zu vermeiden.
28	Fußverkehr	Programm zur Umsetzung der Barrierefreiheit	Es wird ein Programm zur flächendeckenden Umsetzung der Barrierefreiheit erarbeitet. Das Programm hat die Identifizierung von Barrieren im Bestand zum Ziel sowie die konsequente Umsetzung der barrierefreien Gestaltung von Knotenpunkten, Strecken und Plätzen (z. B. in der Innenstadt) nach einer priorisierten Reihenfolge (z.B. taktiles Leitsystem, akustische Signale, Anpassung historischer Oberflächenbeläge, Kennzeichnung von Pollern). Bei Neubauten wird von vornherein eine barrierefreie Gestaltung gewährleistet.
29	Fußverkehr	Ausreichende Beleuchtung der Gehwege	Unter Berücksichtigung des Beleuchtungskonzepts wird eine ausreichende Beleuchtung der Fußwege gewährleistet. Auch der Einsatz eines smarten Beleuchtungssystems, bei dem die Beleuchtung der Fußwege an die jeweiligen Gegebenheiten vor Ort angepasst werden kann, wird geprüft. Vorhandene Beleuchtungskonzepte werden geprüft (z. B. Innenstadt), um eine hohe Sicherheit und Aufenthaltsqualität zu gewährleisten. Fehlende Konzepte werden erarbeitet, wobei die jeweiligen Nutzungsansprüche (z. B. Wohngebiet, Mischgebiet) zu berücksichtigen und differenziert auszuarbeiten sind.
30	Fußverkehr	Verbesserung der Aufenthaltsqualität	Eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum mit Orten zum Ausruhen, verweilen, kommunizieren, bewegen und spielen wird angestrebt. Hierzu werden Maßnahmen wie der Ausbau und die Aufwertung des Seitenraums in den Fokus gestellt, indem beispielsweise Bänke, breitere Wege, Spielgeräte und Mülleimer eingerichtet werden. Entlang von Fußgänger Routen werden beispielsweise Sitzmöglichkeiten im Seitenraum eingerichtet. Dabei sind angemessene Abstände der Sitzmöglichkeiten zueinander zu berücksichtigen, die im Rahmen der Erarbeitung von Qualitätsstandards definiert werden.

31	Fußverkehr	Programm für Grün in Straßenräumen aufsetzen	Für mehr Grün im Straßenraum wird in Abhängigkeit der örtlichen Gegebenheiten der Einsatz bepflanzter Mittelseln, die Dachbegrünung von Haltestellen, die Bepflanzung von Baumscheiben, den Ausbau von „Nachbarschaftsgrünflächen“ u.a. für urban Farming und die Pflanzung von straßenbegleitenden Bäumen geprüft (vgl. Biodiversitätskonzept Stadt Braunschweig). Dabei müssen insbesondere in Kreuzungsbereichen die Sichtbeziehungen der Verkehrsteilnehmenden gewährleistet bleiben.
32	Fußverkehr	Verbesserungen der Gehwegreinigung und Winterdienst	Analog zu den Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr wird für den Fußverkehr eine konsequente Gehwegreinigung und Winterdienst angestrebt. In stark frequentierten Bereichen (Innenstadt, Geschäftslagen, dicht besiedelte Wohngebiete) wird die Durchführung des Winterdienstes gesondert geprüft und eingefordert. Hierdurch wird eine verlässliche Qualität garantiert. Die Kosten werden über die Gebühren für die Straßenreinigung umgelegt.
33	Fußverkehr	Erweiterung von Fußgängerzonen	Es werden mehr Fußgängerzone geschaffen bzw. vorhandene erweitert (z. B. Magniviertel, Casparistraße, Südstraße, Ziegenmarkt), um den Aufenthalt und den Einkauf in Geschäftslage zu stärken.
34	Fußverkehr	Eliminierung von sozialen Angsträumen	Es wird ein gezieltes Programm aufgesetzt, um soziale Angsträume zu beseitigen, zu denen z. B. schlecht beleuchtete Bereiche, Unterführungen und wenig frequentierte Bereiche bzw. Wege zählen können. Sofern eine Vermeidung nicht möglich ist, werden Gestaltungskonzepte (Farbe, Licht, etc.) eingesetzt.
35	Fußverkehr	Anforderungs-Grün für Kfz	An stark frequentierten Fußgänger Routen wird die LSA-Steuerung angepasst, sodass zu Fuß Gehende standardmäßig Grün haben und Kfz über Induktionsschleifen die Grünphase anfordern müssen. Alternativ Anpassungen werden geprüft. Geeignete Orte (z. B. Schulen zu Schulstart- und -schluss) werden identifiziert. Ein experimenteller Ansatz ist denkbar.
36	Fließender Kfz-Verkehr	Umbau des City-Rings	Der City-Ring wird auf maximal einen Fahrstreifen pro Richtung umgebaut, um stattdessen mehr Platz für die Verkehrsmittel des Umweltverbunds zu schaffen (ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr). Die Erreichbarkeit der Parkhäuser wird in diesem Zuge neu organisiert.
37	Fließender Kfz-Verkehr	Umsetzung eines strategischen Hauptnetzes für den Kfz-Verkehr	Im Rahmen des Mobilitätsentwicklungsplans für Braunschweig ist ein Hauptnetz für den Kfz-Verkehr zu erarbeiten. Das Hauptnetz weist auf gesamtstädtischer Ebene strategische Achsen für den Kfz-Verkehr aus, die eine wichtige Bündelfunktion im Straßennetz einnehmen. Für den Kfz-Verkehr stellt die flüssige Abwicklung mit einer Reduktion von stop-and-go-Verkehren und Überlastungen ein verlässliches und leistungsfähiges Hauptnetz dar.
38	Fließender Kfz-Verkehr	Verbesserung der südlichen Innenstadtumfahrung	Im Zuge der Schaffung des südlichen Ringschlusses (Kalenwall / Bruchtorwall / Konrad-Adenauer-Straße) kann der Kennedyplatz und der Europaplatz deutlich von Verkehrsanlagen reduziert werden. Die Kfz-Achse ist eindeutig die Ost-West-Achse, eine Nord-Süd-Achse ist nicht mehr erforderlich, die aus Süden kommende Wolfenbütteler Straße wird an diesem Punkt nach Westen und nach Osten abgeleitet, um die Innstadtdurchfahrt zu reduzieren. Der Kennedyplatz kann beispielsweise in Teilen begrünt und in Teilen bebaut werden, um auch die historische Torsituation (zumindest in Teilen) wiederherzustellen.

39	Fließender Kfz-Verkehr	Stadtweite Verkehrsberuhigung	Auf allen Nebenstraßen wird eine konsequente Verkehrsberuhigung umgesetzt. Auf dem übrigen Straßennetz können weiterhin die bestehenden Geschwindigkeiten beibehalten werden, v. a. aus Gründen der Erreichbarkeit und Bündelung. Die bestehenden Spielräume der geltenden StVO werden genutzt, um entsprechende Vorhaben umzusetzen. Gleichzeitig setzt sich die Stadt Braunschweig für eine Überarbeitung der Straßenverkehrsordnung (StVO) ein, sodass es mehr kommunale Möglichkeiten zur Umsetzung von Vorhaben der Verkehrsberuhigung gibt.
40	Fließender Kfz-Verkehr	Verkehrsberuhigende Maßnahmen in Geschäftslagen umsetzen	Es werden verkehrsberuhigende Maßnahmen in Geschäftslagen umgesetzt, sodass die Innenstadt und die Stadtteilzentren gestärkt werden. Die Maßnahmen sorgen im näheren Umfeld für mehr Sicherheit des dort viel vorhandenen Fußverkehrs. Gleichzeitig werden z. B. Lieferzonen eingerichtet, um den Lieferverkehr zu ordnen und die Erreichbarkeit der Geschäftslagen zu gewährleisten.
41	Fließender Kfz-Verkehr	Einrichtung einer autoarmen Innenstadt durch Verlagerung des Durchgangsverkehrs (Sperrung des Bohlwegs)	Es wird keine direkte Durchfahrt für den MIV durch die Innenstadt innerhalb des Wilhelminischen Rings geben, indem z.B. der Bohlwegs (Steinweg-Georg-Eckert-Str.) als Durchgangsstraße gekappt wird und der Innenstadt (z. B. Fußgängerzone) zugesprochen wird. Die Erreichbarkeit der Parkhäuser wird neu organisiert.
42	Fließender Kfz-Verkehr	Einführung einer City-Maut	Die Einrichtung einer City-Maut, um die Zufahrt zur Innenstadt (innerhalb der Okerumflut) zu regeln wird geprüft, mit potentieller zeitlicher und räumlicher Staffelung sowie Begrenzungen (Pendler:innen, Anwohner:innen).
43	Fließender Kfz-Verkehr	Umsetzung von Mischverkehrsflächen	Im Sinne des Miteinanders der Verkehrsarten werden Mischverkehrsflächen eingerichtet (z. B. verkehrsberuhigter Geschäftsbereich bzw. T20-Zone, Shared Space).
44	Fließender Kfz-Verkehr	Entlastung und verkehrliche Beruhigung von Ortsdurchfahrten	Zur Entlastung von Ortsdurchfahrten werden Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung umgesetzt, bspw. mithilfe der Gestaltung (z. B. Fahrbahnverschwenk, Reduzierung der Fahrbahnbreite, Fahrbahnteiler) und fördert damit die Belebung der Seitenräume.
45	Fließender Kfz-Verkehr	Umbau des Wilhelminischen-Rings	Der Wilhelminische Ring wird auf seine Leistungsfähigkeit geprüft und entsprechend Umgebaut. Neben dem MIV werden auch die Flächenbedarfe des Umweltverbund (ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr) berücksichtigt.
46	Fließender Kfz-Verkehr	Untersuchung veränderter Verkehrsführungen im Straßennetz	Das Kfz-Netz wird geprüft und bedarfsgerecht angepasst. Dies kann unter anderem durch veränderte Verkehrsführungen im Straßennetz auf ausgewählten Abschnitten erfolgen.
47	Ruhender Kfz-Verkehr	Umsetzung eines konsequenten Parkraummanagements	Für die Gesamtstadt wird ein Parkraummanagementkonzept inkl. der Bewirtschaftung erarbeitet. Die Nutzung der Stellplätze im öffentlichen Raum wird je nach Verortung definierten Rahmenbedingungen unterliegen. Wo es möglich ist, wird der ruhende Verkehr in attraktiven und gut zugängliche Parkhäuser verlagert. Es wird ein einheitliches Vorgehen für die Parkraumbewirtschaftung erarbeitet, in dem Kurzzeitparken, Langzeitparken, Anwohnerparken, Parken von Wirtschaftsverkehren (Handwerker, Pflegedienste, Lieferdienste), etc. betrachtet werden.

48	Ruhender Kfz-Verkehr	Parkraum-Bedarfsprüfung	Zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität werden Parkflächen vom öffentlichen Straßenraum in Parkbauten verlagert. Es wird geprüft, wie bestehende Parkhäuser und Tiefgaragen für Anwohnende, Anlieger, Besucher und Gäste durch ein neues Betreiber- und Betriebskonzept 24/7 offen sein können. Ziel ist es, den öffentlichen Raum von parkenden Fahrzeugen zu befreien, um ihn anderweitig nutzbar zu machen. Weitere Nachnutzungen der Flächen können in Kombination mit anderen Maßnahmen konzipiert werden: Bspw. können Flächen für Angebote der Nahmobilität (Rad- und Fußverkehr) und für Bus-/Radverkehrsstreifen genutzt werden. Andere Nutzungen können im Sinne einer kleinräumigen Klimaverbesserung die Entsiegelung und Begrünung der Flächen/Pocket Parks umfassen. Zudem können Angebote für Seitenraumnutzungen (z. B. Sitzgelegenheiten für Gastronomie) geschaffen werden.
49	Ruhender Kfz-Verkehr	Planung von Quartiersgaragen in Neubaugebieten forcieren und Nachrüstung in Bestandsquartiere prüfen	Durch die Etablierung von Quartiersgaragen (Parkplätze und Ladeinfrastruktur) werden Flächen im Straßenquerschnitt neuen Nutzergruppen zugeordnet. Vor allem in Neubaugebieten besteht die Möglichkeit, so benötigte Parkplätze geordnet, abseits des öffentlichen Raumes und gut erreichbar unterzubringen. Eine Ergänzung weiterer Angebote wie Sackkarren etc. ist wünschenswert. Hierzu wird ein Quartiersgaragen-Konzept erarbeitet, um u.a. den Betrieb und die Flächenbedarf festzulegen.
50	Öffentlicher Verkehr	Stringente Umsetzung der Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehr forcieren	Der barrierefreie Ausbau insbesondere der Bushaltestellen (taktile Leitelemente, gesicherte Querungen, Hochbord, bedarfsentsprechend dimensionierte Aufstellfläche, ausreichende Gehwegbreiten) wird stringent weitergeführt. Außerdem muss die Barrierefreiheit bei der Kalkulation der Fahrzeit berücksichtigt werden, indem ein zusätzlicher Zeitaufwand für fahrzeugseitige Einstiegshilfen, der erhöhte Zeitaufwand für Ein- und Ausstieg berücksichtigt werden.
51	Öffentlicher Verkehr	Erstellung eines ÖPNV-Konzeptes	Es wird ein umfangreiches ÖPNV-Konzept erarbeitet, um neue Gestaltungsmöglichkeiten für bestehende Straßenräume und Knotenpunkte, die vom ÖPNV betroffen sind, festzusetzen. Das Projekt Wagenkasten 2,65 cm wird hierbei berücksichtigt.
52	Raum- und Siedlungsentwicklung	Einrichtung autoarmer Wohnquartiere	In mehreren Stadtteilen (sowohl Neubau- als auch Bestandsquartiere) entstehen in Zukunft Bereiche, in denen Aufenthaltsqualität, Verkehrssicherheit und die Nahmobilität im Mittelpunkt stehen. Kinder können in diesen Bereichen im öffentlichen Raum gefahrlos spielen und quartiersfremde Durchgangsverkehre werden durch entsprechende Maßnahmen (z. B. versenkbare Poller als modaler Filter) unterbunden. Eine sehr gute Erreichbarkeit mit dem ÖPNV ist Grundvoraussetzung.
53	Raum- und Siedlungsentwicklung	Orientierung am Leitbild der 15 Minuten-Stadt	Die Stadtentwicklung orientiert sich für Neubau- und Bestandsgebiete (Nachverdichtung) am Leitbild der 15 Minuten-Stadt (Stadt der kurzen Wege). Mit Blick auf das Leitbild der 15-Minuten-Stadt folgt bei der Stadt- und Verkehrsplanung folgenden Leitlinien: Innenentwicklung vor Außenentwicklung / Stärkung der Nahmobilität / Kurze Wege als Ziele des Rad- und Fußverkehrs / zentrale Nahversorgung und Stadtteilzentren / Nutzungsmischung: Ausweisung gemischter Urbaner Gebiete / Planung von multifunktionalen Quartiershubs / Entwicklung entlang der starken Achsen des ÖPNVs, insbesondere entlang des Schienenverkehrs / gute und frühzeitige Sicherstellung der Anbindung mit dem ÖPNV.

54	Raum- und Siedlungsentwicklung	Engere Verzahnung zwischen Stadt- und Verkehrsentwicklung	Bei der Stadtplanung werden in Braunschweig die Voraussetzungen für eine sozial- und umweltverträgliche Mobilität stets mitgedacht. Hierzu zählt bspw. eine frühzeitige hochwertige Anbindung der Verkehrsmittel des Umweltverbunds an Neubaugebiete, um zusätzliche Pkw-Verkehre zu vermeiden und einen Umstieg auf den Umweltverbund mit dem Umzug zu begünstigen. Auch Quartiersgaragen, Quartiershubs und Coworking müssen immer zusammen gedacht werden. Wenn irgendwann weniger Autos gebraucht werden, können diese Lokationen zu Wohnungen, Büros oder Werkstätten umgenutzt werden.
55	Raum- und Siedlungsentwicklung	Regelmäßige Durchführung von Verkehrsversuchen (Reallabore)	Die Potenziale von Verkehrsversuchen bzw. Reallaboren werden genutzt, um neue Formen der Mobilität und -angebote zu fördern. In dialogorientierten Prozessen werden dadurch kurzfristig die Potenziale der Verkehrswende sicht- und erlebbar gemacht und die Akzeptanz gesteigert. Dafür setzt sich die Stadt auch für Änderungen der StVO ein, um die Umsetzung solcher Versuche zu erleichtern.
56	Raum- und Siedlungsentwicklung	Coworking Spaces in Neubau- und Bestandsquartieren unterstützen	In allen Wohnquartieren werden ausreichend Möglichkeiten zum temporären Arbeiten (für Büroarbeitsplätze) geschaffen, um Arbeitswege zu reduzieren.
57	Raum- und Siedlungsentwicklung	Neuaufteilung und Umgestaltung von Verkehrsräumen	Unter dem Stichwort der Flächengerechtigkeit wird eine neue Aufteilung der Straßenräume umgesetzt, unter Beachtung der Anforderungen aller Verkehrsteilnehmer:innen (Sicherheit, Barrierefreiheit, Querung, Nahmobilität, Aufenthalt, Gestaltung etc.) und in Kombination mit dem ruhenden Verkehr. Eine weitere wichtige Rolle spielt dabei die Klimaanpassung (besonders Entsiegelung, Förderung grüner Strukturen). Die Straßenräume und Plätze, einschl. der innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen, werden städtebaulich integriert gestaltet.
58	Raum- und Siedlungsentwicklung	Innenverdichtung durch den Rückbau der A392	Die A392 soll als Stadtstraße-West zurückgebaut werden, in ihrem Umfang reduziert werden und die freiwerdenden Verkehrsflächen für den ÖPNV genutzt werden. Westlich kann z. B. Wohnen, östlich kann Gewerbe entstehen.

Betreff:

Mobilitätsentwicklungsplan - Prüfauftrag Zukunftsszenarien

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

18.01.2023

Beratungsfolge

Sitzungstermin

Status

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis) 26.01.2023

Ö

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben
(Entscheidung)

31.01.2023

Ö

Beschluss:

Die Verwaltung wird beauftragt, die als Anlage beigefügten Zukunftsszenarien mit den jeweilig zugeordneten Maßnahmen als Handlungsrahmen des Mobilitätsentwicklungsplans zu prüfen.

Mit diesem Prüfauftrag wird keine Umsetzung der Maßnahmen beschlossen. Ziel des Prüfauftrages ist die Ermittlung der wirksamsten Maßnahmen, welche in einem finalen Zielszenario zusammengefasst werden. Das Zielszenario wird erneut zum Beschluss vorgelegt.

Sachverhalt:

Um dem Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben eine ausführliche Beratung der Beschlussvorlage 22-20226 zu ermöglichen, wurde eine Sondersitzung des Ausschusses für den 31.01.2023 terminiert. Die inhaltlich identische Ergänzungsvorlage 22-20226-01 wird hiermit zur Beschlussfassung vorgelegt.

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. i der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei dem Prüfauftrag der Zukunftsszenarien um einen Beschluss zur Festlegung grundlegender Ziele der Verkehrsplanung der Stadt Braunschweig, für den der Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben beschlusszuständig ist.

Anlass:

Mit Beschluss vom 18.06.2019 (DS 19-11030) wurde die Verwaltung mit der Erstellung des Mobilitätsentwicklungsplans Braunschweig 2035+ (MEP) beauftragt. Nach einer europaweiten Ausschreibung wurde der Auftrag zur Erstellung des MEP zum 01.04.2020 an das Planungsbüro Planersocietät in Zusammenarbeit mit urbanista und WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH (WVI) erteilt.

Um eine abgestimmte Grundlage für die nächste Arbeitsphase des MEPs zu erlangen, werden die Zukunftsszenarien und die ihnen zugeordneten Maßnahmen vorgelegt. In allen Szenarien und in den zugeordneten Maßnahmen spielt die Erreichbarkeit der Braunschweiger Innenstadt eine bedeutende Rolle. Diese wird mit einer klimagerechten Mobilität bei der weiteren Planung weiterhin im Focus stehen. Im Rahmen des Prüfauftrages werden die Zukunftsszenarien ergebnisoffen auf ihre Wirkung untersucht. Die Maßnahmen, welche im Verlauf der Prüfung am effektivsten auf die strategischen Zielfelder des MEP wirken und die Erreichung der städtischen Ziele (z. B. Klimaneutralität bis möglichst 2030) ermöglichen, werden in einem Zielszenario gebündelt.

Die Ergebnisse und das damit verbundene Zielszenarios werden erneut zum Beschluss vorgelegt. Erst mit dem Beschluss des Zielszenarios erfolgt die Festlegung auf jene Maßnahmen, die umgesetzt werden.

Prozess:

Abbildung 1 verdeutlicht die Prozessabläufe des MEPs. Basierend auf den Erkenntnissen des Zwischenberichts, der das gemeinsame Mobilitätsverständnis für Braunschweig (Analyse) definiert hat, erfolgten Rückschlüsse zur Verbesserung und damit die Überlegung hin zu der zukünftigen Verkehrsstrategie Braunschweigs.

Neben dem Basisszenario, was den Entwicklungsprozess anhand der beschlossenen Maßnahmen mit Stand 2022 weiterverfolgt, wurden partizipativ drei weitere Zukunftsszenarien ausgearbeitet, die für die Vergleichbarkeit in sich geschlossen, aber auf eine nachhaltige Strategie (Effizienz, Suffizienz, Konsistenz) ausgelegt sind. Eine Nummerierung wurde zur Vereinfachung der Abstimmung vorgenommen, durch diese erfolgt jedoch keine Priorisierung der einzelnen Szenarien.



Abbildung 1: Prozess des Mobilitätsentwicklungsplans

Die Vorgehensweise ermöglicht eine Betrachtung der Wirkung der Maßnahmenbündel in den jeweiligen Szenarien. Diese Szenarien werden mit Hilfe des Verkehrsmodells der Stadt Braunschweig auf ihre verkehrlichen Wirkungen hin untersucht und mittels Matrix bewertet. Nach Abschluss der Bewertung wird in einer transparenten Gegenüberstellung ein Zielszenario zusammengestellt. Mit der Prüfung des Zielszenarios und der finalen Festlegung wird das Handlungs- und Umsetzungskonzept erstellt. Das Handlungs- und Umsetzungskonzept beinhaltet ebenfalls die Personal- und Finanzplanung zur Umsetzung des MEPs.

Zukunftsszenarien im Überblick:

Basisszenario

Das Basisszenario setzt die Beschlüsse der Verwaltung und die prognostizierten Entwicklungen (z. B. Bevölkerung, Bebauung) mit Stand 2022 um. Damit stellt es den aktuellen Entwicklungstrend der Braunschweiger Mobilität und Stadtentwicklung dar. So

werden zum Beispiel sukzessive die Maßnahmen des Ziele- und Maßnahmenkatalogs „Radverkehr in Braunschweig“ berücksichtigt.

Szenario 1 – Smarte Mobilität

Mit der fortschreitenden Digitalisierung kommen in dem Szenario „Smarte Mobilität“ vermehrt (digitale) Technologien zum Einsatz, um den Verkehr und die Mobilität in Braunschweig nachhaltig zu gestalten. Durch die Integration neuer technischer und digitaler Hilfsmittel, wie beispielsweise smarte Lichtsignalanlagen oder dynamische Wegweiser, verbessert sich unter anderem die Vernetzung und die Nutzung bestehender und neuer Verkehrsmittel. Dadurch ist die Stadt in diesem Szenario noch sicherer, inklusiver und die Leitung und Regelung von Verkehrsströmen noch effizienter geworden.

Szenario 2 – Starker Umweltverbund

Das Szenario „Starker Umweltverbund“ formuliert den Ausbau und die Sanierung des Umweltverbundes (Rad, Fuß und ÖPNV). Dabei werden durch die leichter zugänglichen Mobilitätsangebote Änderungen des Mobilitätsverhaltens von denjenigen, die bisher mit dem Kfz unterwegs waren, forciert. Dafür sorgen die Vernetzung, sowohl von Verkehrsmitteln untereinander als auch von Stadtteilen und dem Umland, sowie die erlangte Flächengerechtigkeit nach der Neustrukturierung der Verkehrsflächen.

Szenario 3 – Stadtraum für Menschen

Neben Verhaltensänderungen aufgrund verbesserter Mobilitätsangebote, werden im Szenario „Stadtraum für Menschen“ von staatlicher bzw. kommunaler Seite zusätzlich Reglementierungen und Einschränkungen bestehender, nicht-nachhaltiger Fortbewegungsarten als begleitende Maßnahmen gefordert. Damit wird eine Verhaltensänderung hin zur nachhaltigen Mobilität aktiv angestoßen. Eine Flächenneuverteilung bewirkt, dass mehr Teilhabe und Austausch in das Leben der Braunschweiger Bevölkerung integriert wird.

Maßnahmen:

Die Maßnahmen der einzelnen Szenarien wurden in Zusammenarbeit mit den projektbegleitenden Arbeitsgruppen, der Öffentlichkeit, der Stadtverwaltung und der Politik erarbeitet. Sie sind das Resultat mehrerer gestaffelter Rücklaufphasen. In diesen wurden Vorschläge zu einzelnen Maßnahmen, deren Verortung und die Verbesserung von Maßnahmen gesammelt und somit ständig überarbeitet. Durch diesen Prozess wurde bisher eine Sammlung von rund 200 Maßnahmen (exklusive Verortungen) zusammengetragen. Zu beachten ist, dass die Sammlung der vorgeschlagenen Maßnahmen auch solche enthalten, die nach derzeitiger Rechtslage (noch) nicht umsetzbar sind (z. B. Tempo 30 im Stadtgebiet).

Grundsätzlich unterscheiden sich die drei Zukunftsszenarien in ihren Schwerpunkten. Es kann aber vorkommen, dass einzelne Maßnahmen auch in mehreren Szenarien wiederzufinden sind. Dies liegt u.a. daran, dass keine eindeutige Zuordnung zu nur einem Szenario möglich bzw. sinnvoll ist oder dass die Maßnahme in einer unterschiedlich starken Ausprägung in mehreren Szenarien enthalten ist. Während einige Maßnahmen zudem schon im Braunschweiger Stadtgebiet verortet wurden, ist dies bei anderen nicht der Fall. Das liegt entweder daran, dass sie z. B. für das gesamte Stadtgebiet anzusetzen sind und die flächendeckende Einbindung gesetzt ist oder daran, dass die genaue Verortung noch nicht im kompletten Umfang herausgearbeitet wurde.

Der vorliegende Arbeitsstand des Maßnahmenkatalogs beschreibt die Einzelmaßnahmen, welche den elf Handlungsfeldern des Zwischenberichtes zugeordnet sind.

- | | | |
|----------------------------------|-----------------------------|------------------------|
| • Raum- und Siedlungsentwicklung | • Inter- und Multimodalität | • Wirtschaftsverkehr |
| • Fußverkehr | • Alternative Antriebe | • Verkehrssicherheit |
| • Radverkehr | • Fließender Kfz-Verkehr | • Mobilitätsmanagement |
| • Öffentlicher Verkehr | • Ruhender Kfz-Verkehr | |

Maßnahmen mit größerer Wirkungskraft:

Die Maßnahmen mit größerer Wirkungskraft beschreiben insbesondere Push-Maßnahmen, die einschränkend wirken oder veränderte Flächenansprüche stellen. Solche Maßnahmen finden sich in allen Handlungsfeldern, so beispielsweise:

- Raum- und Siedlungsentwicklung:
 - Einrichtung autoarmer Wohnquartiere
- Fußverkehr:
 - Erweiterung von Fußgängerzonen
- Radverkehr:
 - Planung und Ausbau des Veloroutennetzes
- Öffentlicher Verkehr:
 - ÖPNV-Beschleunigung z. B. mittels Busfahrstreifen
- Inter- und Multimodalität:
 - Innerstädtische Mobilitätsstationen
- Alternative Antriebe:
 - Konsequenter Ausbau der Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum
- Fließender Kfz-Verkehr:
 - Untersuchung eines einstreifigen City-Rings unter Berücksichtigung einer perspektivischen Bohlweg-Sperrung
- Ruhender Kfz-Verkehr:
 - Konsequente Reduzierung bzw. Bündelung des MIV im ruhenden Verkehr
- Wirtschaftsverkehr:
 - Klein-Verteilzentren für die Zustellung auf der letzten Meile
- Verkehrssicherheit:
 - Stadtweite Geschwindigkeitsreduzierung außerhalb strategischer Hauptachsen
- Mobilitätsmanagement:
 - Organisation der Schulmobilität

Dazu kommen die laufenden Projekte, wie der Stadtbahnausbau, die Planung der Haltepunkte, die Umsetzung des Ziele- und Maßnahmenkatalogs Radverkehr, die Förderung des Fußverkehrs oder die konsequente Verbesserung der Barrierefreiheit, die die Maßnahmenliste ergänzen.

Alle Maßnahmen werden im Zusammenspiel in den Szenarien auf ihre Wirkung und Effektivität geprüft.

Bewertungsmethode der Zukunftsszenarien:

Die entwickelten Maßnahmen sind bezüglich ihrer Zielstellung, Wirksamkeit, räumlicher Betroffenheit und Kosten nicht gleichwertig. Um die Unterschiede der Maßnahmen in diesen Bereich zu verdeutlichen, wird eine spezifische Bewertungsmethodik entwickelt, die auf einer qualitativen Basis aufbaut. Die Bewertungsmethodik stellt einen klaren Bezug zu den strategischen Zielfeldern und deren Unterzielen des MEP her und läuft objektiv und transparent ab. Ziel dieser Bewertung ist es, für jede der Maßnahmen den Beitrag zur Zielerreichung herauszuarbeiten. Hierdurch soll im Ergebnis eine vergleichende Darstellung der Einzelmaßnahmen hinsichtlich ihres Zielerreichungsgrades ermöglicht werden. Bewertungskriterien, wie zum Beispiel grobe Kostenschätzung oder räumlicher Wirkungsbereich, werden hinzugezogen, um die Methodik zu verfeinern. Die abschließende Bewertungsmethodik wird gemeinsam mit dem wissenschaftlichen Beirat diskutiert und festgelegt.

Neben der Bewertung der Einzelmaßnahmen erfolgt eine Wirkungsabschätzung der drei Zukunftsszenarien in ihrer gesamtheitlichen Wirkung. Dies erfolgt in erster Linie über das Verkehrsmodell, welches im Ergebnis Aussagen (z.B. Reisezeiten, Modal Split) zur Wirkung der in den Szenarien hinterlegten Maßnahmenbündeln auf den Verkehr in Braunschweig

trifft.

Das Basisszenario wird als Referenz herangezogen.

Die Ergebnisse werden nach abgeschlossener Prüfung transparent vorgestellt.

Ausblick Zielszenario:

Mit dem Ausführungsabschluss des Prüfauftrages liegen die Ergebnisse der Wirkung der Zukunftsszenarien vor. Die wirksamsten Maßnahmen werden dann in einem Zielszenario zusammengefasst. Dabei werden die bereits beschlossenen Maßnahmen berücksichtigt und in den Gesamtkontext eingeordnet.

Das Zielszenario wird alle Ziel- und Nutzungsgruppen berücksichtigen, so wird nicht allein die Mobilität der Braunschweigerinnen und Braunschweig betrachtet, sondern auch die regionalen Verflechtungen. Die Erreichbarkeit der Innenstadt sowie beispielsweise der Arbeitsplätze wird auch in Zukunft sichergestellt und mit entsprechenden Maßnahmen nachhaltig gestärkt.

Mit dem dazu ausgearbeiteten Handlungs- und Umsetzungskonzept werden Maßnahmen priorisiert, finanziell eingeordnet und die Verantwortlichkeiten festgelegt.

Nächste Arbeitsschritte:

Mit diesem Beschluss startet die Verkehrsmodellierung und Bewertung der Zukunftsszenarien. Die MEP-Arbeitskreise werden über die Zwischenstände informiert. Ein gemeinsamer Workshop mit den MEP-Arbeitskreisen zur Vorstellung des Vorabergebnisses zum Zielszenario ist für Juli 2023 vorgesehen. Die Ergebnisse werden im Nachgang öffentlich vorgestellt.

Die Fertigstellung des beschlussfähigen MEP ist Ende 2023 geplant.

Leuer

Anlage/n:

MEP Szenarien und Maßnahmen_01 Smarte Mobilität

MEP Szenarien und Maßnahmen_02 Starker Umweltverbund

MEP Szenarien und Maßnahmen_03 Stadtraum für Menschen

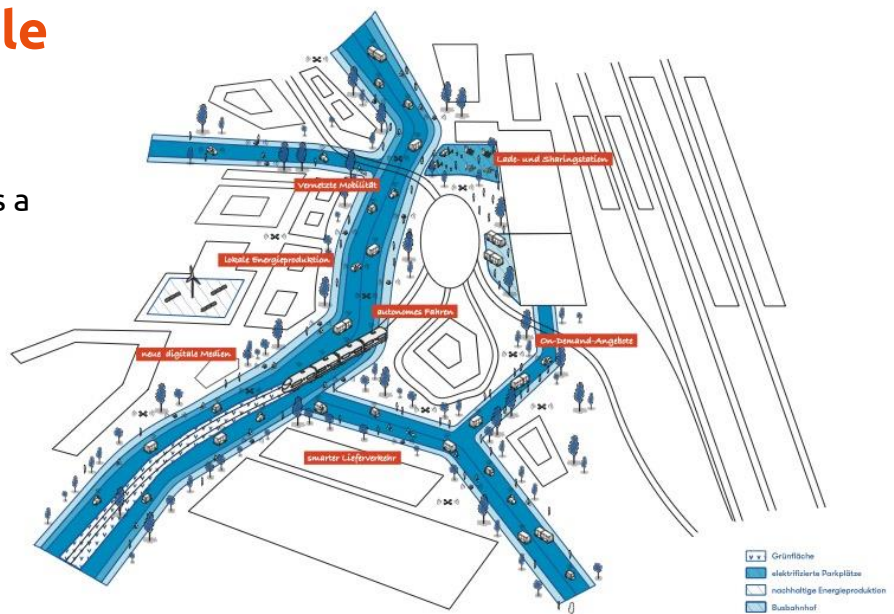
Smarte Mobilität

Mit der fortschreitenden **Digitalisierung** kommen in diesem Szenario **(digitale) Technologien** vermehrt zum Einsatz, um den Verkehr und die Mobilität in Braunschweig nachhaltig zu gestalten. Neue technische und digitale Hilfsmittel (z. B. Echtzeitinformationen im ÖPNV, smartes Parkleitsystem, vernetzte Buchungsplattformen) verbessern die Vernetzung und die Nutzung bestehender und neuer Verkehrsmittel auf einem Weg. Ob an modernen Mobilitätshubs, an kleinen Mobilitätsstationen, an denen verschiedene Mobilitätsangebote gebündelt werden, oder Mobilitätsangebote die bedarfsorientiert verfügbar sind (on-demand-systeme): innerhalb kürzester Zeit ist die einfachste und schnellste Mobilitätsform auffindbar. Durch verschiedene Zugänge (digital und analog) und Informationsangebote ist eine einfache, transparente und barrierearme Nutzung für Alle möglich. Ein gemeinsames Buchungssystem ermittelt für jeden Verkehrszweck und jede Lebenssituation das passende Angebot und den günstigsten Preis.

Ein bedarfsorientiertes Netz an E- Ladesäulen in Kombination mit dem zusätzlichen Ausbau lokaler/quartiersbezogener Anlagen für erneuerbare Energien (PV) ermöglicht es, dass die Braunschweigerinnen und Braunschweiger sich mit **elektrisch** angetriebenen Fahrzeugen lokal CO₂-neutral durch die Stadt bewegen. Ein smartes Leitungsnetz ermöglicht die Einbindung der Fahrzeugbatterien als Energiepuffer für den stadtweiten Energiebedarf und trägt damit zur Stabilität der Versorgung mit erneuerbaren Energien bei (Smart Grid). Technologien wie künstliche Intelligenz und **Sensoren** sorgen dafür, dass sich Fahrzeuge, wie Shuttle-Busse, autonom fortbewegen und der **Verkehrsfluss** durch smarte Ampelschaltungen und Wegweisung nicht ins Stocken gerät. Dadurch ist die Stadt noch sicherer und die Leitung und Regelung von Verkehrsströmen noch effizienter geworden.

Maßnahmenbeispiele

- gemeinsames, barrierefreies Buchungssystem für alle Mobilitätsangebote (Mobility as a Service (MaaS))
- On-Demand-Angebot als Ergänzung des ÖPNV
- smarte Ampelschaltungen



Digitalisierung



Inklusion



Kosten



Vernetzung



Mobilitätsentwicklungsplan: 01 Smarte Mobilität

Nr.	Handlungsfeld	Maßnahme	Beschreibung
1	Radverkehr	Ziele- und Maßnahmenkatalog "Radverkehr in Braunschweig" (ZuM) umsetzen	Die Stadt Braunschweig setzt die Forderungen für den Radverkehr entsprechend des Ziele- und Maßnahmenkatalogs "Radverkehr in Braunschweig" um. Im nachfolgenden werden die Maßnahmen nachrichtlich aufgeführt.
2	Radverkehr	Smarte Routenführung	Die Führung des Radverkehrs im Stadtgebiet wird digital. Baustellen mit Umleitungsstrecken und dazu gehörende Informationen zu Baustellenführungen etc. werden transparent und gebündelt dargestellt. Ebenso findet man Informationen zu regelmäßigen Reinigungsintervallen der Radwege und des Winterdienstes. Eine Priorisierung erfolgt dabei auf Grundlage der strategischen Hauptverkehrsnetze und des Radverkehrskonzeptes.
3	Radverkehr	Anforderungslichtsignalanlagen für Radverkehr nach Möglichkeit abschaffen	LSAs die eine Anforderung durch den Radverkehr erfordern, werden überprüft, ob eine Freigabe ohne Anforderung, eine automatische Detektion oder ein vorgezogener Anforderungstaster möglich und sinnvoll sind. Die Regellösung ist eine Freigabe ohne Anforderung nach vorheriger Detektion. Hierfür ist die nötige Infrastruktur einzubringen.
4	Radverkehr	Optimierung der LSA-Schaltungen	Die ISEK-Maßnahme R.25.1.3 „Verkehrslenkung neu aufstellen“ wird, u. a. mit Fokus auf den Radverkehr, gestartet. Diese Optimierung der LSA-Schaltungen erfolgt verkehrsträgerübergreifend, um zugleich auch den Fußverkehr zu fördern und den Stadtbahn- und Busverkehr zu beschleunigen. Kombinierte LSA für Fuß- und Radverkehr sollen durch eine getrennte Schaltung voneinander ersetzt werden. Dies ermöglicht bei unveränderten Grünzeiten für Fußgänger längere Grünzeiten für Radfahrer. Fußgängerquerungen über Radwege werden nach Möglichkeit mit Warteinseln so gestaltet, dass eine Signalisierung für den Radverkehr nicht erforderlich ist. Bei der Gestaltung von Knotenpunkten ist die Möglichkeit des freien Rechtsabbiegens für den Radverkehr stets zu prüfen und, wo möglich, baulich abzubilden. Der Fußverkehr erhält bei dieser Lösung Warteflächen zwischen Radweg und Fahrbahn.
5	Radverkehr	Automatische Radverkehrszählung	Um verlässliche Daten für zahlreiche Maßnahmen im Radverkehr zu erhalten, werden automatische Radverkehrszählungen durchgeführt. Dazu ist die Beschaffung einer ausreichenden Zahl von Geräten erforderlich, die dauerhaft betrieben, gewartet und ausgewertet werden. Vorzusehen sind drei feste Messstellen mit Displayanzeige und sechs verdeckte Messstellen, davon drei oder mehr in mobiler Ausführung. Die Daten sollen zeitnah online zur Verfügung gestellt werden.
6	Radverkehr	Beleuchtung von Radwegen	Kritische Beleuchtungslücken im Radwegenetz sind zu identifizieren, und ein Programm zur mittelfristigen Beseitigung ist aufzustellen. Ebenso ist zu prüfen, inwieweit eine smarte Beleuchtung der Radwege (außerhalb bzw. in nicht bewohnten Gebieten) analog der Benutzung mit "Bewegungsmeldern" und gemäß des Beleuchtungskonzeptes erfolgen kann. Eine frühzeitige und ausreichende Beleuchtung muss gewährleistet werden.
7	Radverkehr	Weiterentwicklung und Digitalisierung des Fahrradstadtplans	Der auf der Internetseite der Stadt verfügbare Fahrradstadtplan wird für mobile Anwendungen optimiert, ggf. in Kooperation mit bestehenden Apps (z. B. Löwenbündel), sodass Radwegeverbindungen digital abrufbar sind. Zudem werden Ergänzungen der digitalen Routenplanung geprüft.
8	Radverkehr	Parkleitsystem in der Innenstadt	Die Einrichtung eines Parkleitsystems für den Radverkehr in der Innenstadt wird geprüft. Dieses kann die digitale Übermittlung der Verfügbarkeit von Radabstellanlagen an den verschiedenen Orten in der Braunschweiger Innenstadt sowie Darstellung größerer Radabstellanlagen und Fahrradparkhäusern im Fahrradstadtplan beinhalten.

Nr.	Handlungsfeld	Maßnahme	Beschreibung
9	Inter- und Multimodalität	Schaffung von einheitlich gestalteten Mobilitätsstationen	Mit der Unterstützung weiterer Akteure werden vermehrt Mobilitätsstationen eingerichtet. Mit Mobilitätsstationen werden mehrere Angebote (z.B. ÖPNV, Sharing-Angebote und Ladeinfrastruktur) an einem Ort gebündelt (z. B. an SPNV-Stationen und Park+Ride-Standorten) und sichtbar gemacht, sodass der Umstieg zwischen Verkehrsmitteln erleichtert wird. Je nach Bedeutung des Standortes können Mobilitätsstationen verschieden viele Angebote (z. B. Paketboxen, Kiosk) miteinander verknüpfen. Informationen können beispielsweise über Mobilitäts-Steelen mit Zugriff auf ein Mobilitäts-Dashboard erfolgen.
10	Inter- und Multimodalität	Bündelung aller Mobilitätsangebote in ein Buchungssystem	Gemeinsam mit der BSVG und weiteren Mobilitätsdienstleistern wird eine angebotsübergreifende Buchungs-Plattform (App) auf der die Buchbarkeit aller Mobilitätsangebote (digitales Ticket) gebündelt ist, um den Wechsel von Verkehrsmitteln (z. B. von ÖPNV auf Bikesharing, MIV zu ÖPNV) zu erleichtern. Dabei werden unterschiedliche Bezahlungsmöglichkeiten bereitgestellt (z. B. PayPal). Um die Daseinsvorsorge zu sichern, sollte die Buchbarkeit auch weiterhin per Telefon möglich sein. Die gewonnenen, anonymisierten Daten können für die Analyse des Nutzerverhaltens und die Verbesserung der vorhandenen Angebote herangezogen werden, als auch für die Evaluation der CO2-Einsparungen im Verkehrssektor genutzt werden. Es wird geprüft, ob die Erstellung einer eigenständigen App sinnvoll ist oder eine Integration in bestehende Apps (z. B. Löwenbündel) möglich ist. Zudem wird in Abstimmung mit dem Regionalverband geprüft inwieweit eine Umsetzung auf regionaler Ebene möglich ist.
11	Inter- und Multimodalität	Fortsetzung/Ausweitung eines stadtweiten Bikesharing-System	Die flächendeckende Ausweitung des bestehenden stationären Bikesharing-Systems, insbesondere in den peripher gelegenen Stadtteilen, die bisher nicht im Bedienungsbereich des Bikesharings liegen, wird gefördert. Leihoptionen für Lastenfahrräder- und -pedelecs werden sukzessive ausgebaut und integriert. Kooperationen mit Ankermietern werden geprüft.
12	Inter- und Multimodalität	Ausbau des Carsharing-Angebotes	Die Ausweitung der bestehenden stationären Carsharing-Angebote, insbesondere in den peripher gelegenen Stadtteilen, die bisher nicht im Bedienungsbereich der jeweiligen Angebote liegen, wird gefördert. Bei der Planung von Mobilitätsstationen wird ein stationäres Carsharing-Angebot mitberücksichtigt. Kooperationen mit Ankermietern werden geprüft.
13	Inter- und Multimodalität	Fortführung einer geordneten Abstellpolitik von E-Scootern	Die Ordnung und die Gestaltung des E-Scooter-Sharings im öffentlichen Raum wird auf weitere Bereiche ausgeweitet. Dazu werden an besonders hoch frequentierten Bereichen Abstellflächen geprüft, innerhalb derer die Scooter abzustellen sind (mittels Geofencing). Die Abstellbereiche können weiter ausgebaut werden, etwa mit Lademöglichkeiten.
14	Wirtschaftsverkehr	Umsetzung der Erkenntnisse aus der Logistikstudie	Die Mobilitäts- und Logistikstudie Innenstadt hat einige zukunftsweisende Ansätze. Die Erkenntnisse aus der Logistikstudie werden in die Konkretisierung der Maßnahmen mit einfließen.
15	Wirtschaftsverkehr	Aufbau eines effizienten Lieferzonenmanagements	Es wird ein Konzept für ein stadtweites Lieferzonenmanagement erarbeitet, inkl. dem Einsatz von Modalalternativen. Der Aufbau eines effizienten und digitalen Lieferzonenmanagements vermeidet das Parken in "zweiter Reihe" oder auf Geh- und Radwegen durch KEP-Dienstleister und weiterer Wirtschaftsverkehr (u.a. Pflegedienste, Handwerker). Ansätze sind die Schaffung, ggf. temporär nutz- und reservierbarer Lieferzonen (z. B. durch Markierung, versenkbare Poller). Dafür wird an strategischen Orten ein ausreichend dichtes Netz an Lieferzonen eingerichtet. Die Lieferzonen werden in das Parkraumbewirtschaftungssystem eingebunden. Ggf. kann die Einspeisung der Lieferzonen in Navigationssysteme erfolgen.
16	Wirtschaftsverkehr	Entwicklung eines Lkw-Leitsystems	Ausgehend vom strategischen Hauptnetz werden Vorrangrouten für den Schwerlastverkehr festgelegt. Die Erreichbarkeit der Gewerbegebiete und Unternehmen steht im Vordergrund. (Temporäre) Durchfahrtsverbote in sensiblen Bereichen werden umgesetzt. Es wird eine entsprechende Wegweisung eingerichtet.

Nr.	Handlungsfeld	Maßnahme	Beschreibung
17	Wirtschaftsverkehr	Errichtung von Paketautomaten in Wohngebieten	In Abstimmung mit den Kurier-, Express- und Paketdienstleistern (KEP-Dienstleistern) werden dienstleisterübergreifende Paketautomaten eingerichtet. In Wohngebieten und Standorten entlang der Alltagswege werden Paketautomaten oder -stationen eingerichtet. Die Paketautomaten können mit unterschiedlichsten Funktionen ausgestattet (Liefer-, Einkaufs- und Tauschservices) sein. Durch z. B. Kühl-, Tiefkühl- und Raumtemperaturfächern können auch Waren des täglichen Bedarfs angeliefert und kurzzeitig gelagert werden.
18	Alternative Antriebe	Elektrifizierung von dienstlichen Fahrzeugflotten	Die Stadt Braunschweig und ihre Beteiligungen stellen ihre eigenen Fuhrparke sukzessive auf elektrische Antriebe um, wie es auch das 2019 beschlossene Elektromobilitätskonzept vorsieht. Des Weiteren werden z. B. Kurier-, Express- und Paketdienstleister (KEP-Dienstleister), Sharing-Anbieter und weitere Unternehmen bei der Elektrifizierung des Fuhrparks unterstützt.
19	Alternative Antriebe	Beratung von Privatpersonen und Bauvorhabenträger zu alternativen Antrieben	Die Grundversorgung für Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum wird auf Grundlage des Gesetzes zum Aufbau einer gebäudeintegrierten Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität (GEIG) ausgebaut. Für die Ladeinfrastruktur auf privaten Flächen werden Informationsmaterialien und Beratungsangebote (z. B. regionale Energieagentur für Braunschweig), z.B. zur E-Mobilität und entsprechenden Lademöglichkeiten, (digital) bereitgestellt. Beratungsmöglichkeiten werden im geplanten Nachhaltigkeitszentrum integriert.
20	Alternative Antriebe	Ausbau von Lademöglichkeiten für Pedelecs	Um der vermehrten Nutzung von Pedelecs gerecht zu werden, werden an wichtigen Zielorten für den Radverkehr Lademöglichkeiten eingerichtet. Hierzu zählen neben abschließbaren Ladeschränken auch sichere Abschließmöglichkeiten für Helme und andere Utensilien.
21	Alternative Antriebe	Förderung von Carsharing-Stellplätzen mit Ladeinfrastruktur	Stellflächen für Carsharing-Fahrzeuge werden im öffentlichen Raum für elektrische Fahrzeuge prioritär genehmigt. Die entsprechende Infrastruktur (Ladepunkte an Standorten) ist miteinzurichten.
22	Alternative Antriebe	Konsequenter Ausbau der Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum	Im Sinne des Konzessionsvertrages mit der KOM DIA (BS ENERGY) erfolgt der Ausbau und Betrieb an öffentlichen Ladepunkten (LP) in drei Zyklen: 1. Ausbauzyklus (200 neue LP bis Ende 2024), 2. Ausbauzyklus (200 neue LP bis Ende 2026), 3. Ausbauzyklus (bis zu 100 neue LP bis Ende 2028). Die bedarfsgerechte Ausweitung öffentlicher Ladeinfrastruktur wird über den Konzessionsvertrag hinaus fokussiert. Die Möglichkeiten im halböffentlichen Raum werden geprüft.
23	Alternative Antriebe	Ausbau der Alternativen Antriebe in der Busflotte	Bei Neuanschaffungen von Bussen wird weiterhin, auf Grundlage des Umstellungskonzeptes der BSVG, geprüft in welcher Art und Weise diese alternativen Antriebe besitzen. So wird der Busbetrieb schrittweise alternativ angetrieben.
24	Alternative Antriebe	Auf- und Ausbau von öffentlicher Ladeinfrastruktur in Parkhäusern, Tiefgaragen	Parkhäuser und Tiefgaragen werden ertüchtigt, um dort öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur bereitzustellen. Hier kann ein intelligenter Mix aus Schnellladern und langsamen Ladepunkten entstehen.
25	Alternative Antriebe	Förderung von Angeboten von Elektrokleinstfahrzeugen	Anbieter von Elektrokleinstfahrzeugen im Sharing-Betrieb werden beim Ausbau ihrer Angebote unterstützt. Dies gilt zukünftig auch für neue öffentliche Angebote nachhaltig betriebener Mobilitätsformen.
26	Mobilitätsmanagement	Schaffung eines interaktiven Stadtplans mit Echtzeit-Verkehrsdaten	In einem interaktiven Stadtplan auf dem Mobilitäts-Dashboard werden städtische und regionaler Mobilitätsangebote verortet. Die Verknüpfung bisher nebeneinanderstehender Datenquellen erleichtert die Organisation (intermodaler) Wegekettens über die Stadtgrenzen hinaus. Verkehrsmittelübergreifende Echtzeitdaten z. B. zum fließenden und ruhenden Verkehr (Staus, Parkhausauslastung, Ladestandorte und ihre Verfügbarkeit) und Verspätungen im ÖPNV werden abgebildet.
27	Mobilitätsmanagement	Einführung eines Curbside Managements (smartes Flächenmanagement)	Durch die Digitalisierung von Straßen und Vierteln kann der Raum in der Stadt intelligenter genutzt und aufgeteilt werden. Während der Woche kann die "Bordsteinkante" beispielsweise verschiedene Funktionen erfüllen. Durch die dynamische Flächennutzung kann eine auf unterschiedliche Bedürfnisse zugeschnittene Nutzung einer Fläche ermöglicht werden.

Nr.	Handlungsfeld	Maßnahme	Beschreibung
28	Mobilitätsmanagement	Einrichten eines Mobilitätsbeirates	Der MEP ist auf das Jahr 2035 + ausgerichtet. Nach Abschluss des MEP wird als Nachfolgegremium ein Mobilitätsbeirat mit Vertretungen aus Verwaltung und Politik sowie Verbänden eingerichtet. Der Mobilitätsbeirat hat die Aufgabe die Umsetzung und Zielerreichung des MEP zu begleiten und zu forcieren.
29	Fußverkehr	Einrichtung eines Fußwegeleitsystems	Es wird ein Konzept für ein stadtweites und barrierefreies Fußwegeleitsystem erarbeitet. Das Fußwegeleitsystem weist wichtige Zielorte, thematische Routen und barrierefreie Alternativrouten aus. Die Umsetzung erfolgt sowohl physisch als auch digital.
30	Fußverkehr	Schaffung fußgängerfreundlicher Kreuzungen und Querungen	Zur Schaffung fußgängerfreundlicher Kreuzungen und Querungen in den Stadtteilen werden zunächst die entsprechenden Bedarfe in lokalen Fußverkehrskonzepten identifiziert. Zu möglichen Maßnahmen zählen z.B. das Freihalten von Kreuzungsbereichen von ruhendem Kfz-Verkehr und Querungen (z. B. Fußgängerüberwege) in regelmäßigen Abständen. Die Aufstellbereiche an Knotenpunkten für Fußgänger sind bedarfsgerecht zu dimensionieren. An für den Fuß- und Radverkehr bedeutenden Knotenpunkten (z.B. in den Stadtteilzentren) wird zudem der Einsatz von "Rundum-Grün"-Phasen im Einzelfall geprüft, um Radfahrenden und zu Fuß Gehenden ein komfortableres und schnelleres Queren zu ermöglichen.
31	Fußverkehr	Ausreichende Beleuchtung der Gehwege	Unter Berücksichtigung des Beleuchtungskonzepts wird eine ausreichende Beleuchtung der Fußwege gewährleistet. Auch der Einsatz eines smarten Beleuchtungssystems, bei dem die Beleuchtung der Fußwege an die jeweiligen Gegebenheiten vor Ort angepasst werden kann, wird geprüft. Vorhandene Beleuchtungskonzepte werden geprüft (z. B. Innenstadt), um eine hohe Sicherheit und Aufenthaltsqualität zu gewährleisten. Fehlende Konzepte werden erarbeitet, wobei die jeweiligen Nutzungsansprüche (z. B. Wohngebiet, Mischgebiet) zu berücksichtigen und differenziert auszuarbeiten sind.
32	Fußverkehr	Anforderungs-Grün für Kfz	An stark frequentierten Fußgänger Routen wird die LSA-Steuerung angepasst, sodass zu Fuß Gehende standardmäßig Grün haben und Kfz über Induktionsschleifen die Grünphase anfordern müssen. Alternativ Anpassungen werden geprüft. Geeignete Orte (z. B. Schulen zu Schulstart- und -schluss) werden identifiziert. Ein experimenteller Ansatz ist denkbar.
33	Fließender Kfz-Verkehr	Dynamische Verkehrssteuerung/-lenkung	Es wird geprüft, inwieweit Kfz-Verkehre je nach Auslastung des Straßennetzes eine andere Routenführung und Schaltung an Lichtsignalanlagen (LSA) erhalten können. Die LSA entlang der Hauptstraßen, entsprechend des strategischen Hauptnetzes, werden wo sinnvoll und unter Berücksichtigung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes abschnittsweise für den Kfz-Verkehr optimiert, z.B. durch die Umsetzung einer (dynamischen) "grünen Welle". Fahrzeuge, die wiederum zu schnell unterwegs sind (z. B. an Ortseingängen) werden durch smarte LSA gezielt gesteuert. Hierfür ist eine kooperierende stadtweite digitale Plattform mit Echtzeitabgleich Grundvoraussetzung.
34	Fließender Kfz-Verkehr	Autonomes Fahren	Die Initiierung und Durchführung von Pilotprojekten zum autonomen Fahren wird forciert.
35	Fließender Kfz-Verkehr	Car2X	Die Umsetzung von Car2X-technologie wird unterstützt. Fahrzeuge kommunizieren mit ihrer Umgebung (X = Fahrzeug, Infrastruktur wie LSA, etc.) und können sich so dynamischer harmonisieren. Der gesamte Verkehrsfluss wird verbessert.
36	Ruhender Kfz-Verkehr	Umsetzung eines konsequenten Parkraummanagements	Für die Gesamtstadt wird ein Parkraummanagementkonzept inkl. der Bewirtschaftung erarbeitet. Die Nutzung der Stellplätze im öffentlichen Raum wird je nach Verortung definierten Rahmenbedingungen unterliegen. Wo es möglich ist, wird der ruhende Verkehr in attraktiven und gut zugängliche Parkhäuser verlagert. Es wird ein einheitliches Vorgehen für die Parkraumbewirtschaftung erarbeitet, in dem Kurzzeitparken, Langzeitparken, Anwohnerparken, Parken von Wirtschaftsverkehren (Handwerker, Pflegedienste, Lieferdienste), etc. betrachtet werden.

Nr.	Handlungsfeld	Maßnahme	Beschreibung
37	Ruhender Kfz-Verkehr	Digitale Parkraumüberwachung	Mittels digitaler Parkraumüberwachung (Kameraerkennung Falschparker) wird der Parkraum effizient überwacht. In diesem Zuge soll außerdem eine kontinuierliche Auslastungsermittlung etabliert und die Online-Information zur Parkraumauslastung (Parkbauten und Parkplätze) verbessert werden. Dadurch sollen Parksuchverkehre und Falschparkende reduziert werden. Die Ausstattung aller öffentlich zugänglichen Parkplätze sind mit Sensoren o. ä. auszustatten, um die Daten zur Steuerung eines Parkraummanagementsystems zu nutzen. Durch den Verbau von Sensoren im Straßenraum (z.B. Knotenpunkten, schützenswerte Verkehrsräume, Parkplätze für E-Ladefahrzeuge) wird die Parkraumüberwachung vereinfacht und Gefahrensituationen minimiert. Auch im Parkraummanagement werden die Sensoren zur Analyse genutzt.
38	Ruhender Kfz-Verkehr	Smartes Parkleitsystem	Es wird ein stadtweites, smartes Parkleitsystem entwickelt. Dadurch werden Parksuchverkehre durch die frühzeitige Steuerung im gesamten Stadtgebiet möglichst vermieden. Daten sind digital in Echtzeit abrufbar und in Form eines dynamischen Parkleitsystems ist eine Online-Navigation möglich. Abweichende Textbausteine sind hinterlegt, welche in Sondersituationen auf den digitalen Schildern abbildbar sind.
39	Ruhender Kfz-Verkehr	Ausbau des Handyparktickets (digitales Parkticket)	Das Angebot des Handyparktickets (bzw. das digitale Parkticket) wird stadtweit ausgebaut und gefördert.
40	Ruhender Kfz-Verkehr	Mehrfachnutzung privater Parkflächen	Es wird geprüft, ob Tools eingesetzt werden können, um die Mehrfachnutzung von privaten und geschäftlichen Flächen, sowie Flächen von öffentlichen Einrichtungen zu fördern, um diese Flächen abends und an Wochenenden beispielsweise an Dritte (Anwohnende etc.) zu vermieten. Oftmals stehen innenstadtnahe Parkflächen an Wochenenden und nach Dienstschluss leer.
41	Ruhender Kfz-Verkehr	Kostenfreie Kurzparkzonen	Es werden kostenfreie Kurzparkzonen oder -plätze ausgewiesen, auf denen maximal 10 Minuten kostenfrei geparkt werden kann. Ziel ist es, möglichst vielen Menschen die Erreichbarkeit von wichtigen Zielen einfach zu ermöglichen. Diese Zonen und Stellplätze sind engmaschig und automatisiert zu überwachen und bei Missbrauch entsprechend zu sanktionieren.
42	Öffentlicher Verkehr	Smartes Ticketing (Check-In, Check-out)	Die BSVG rüstet auf smartes Ticketing um. Durch einchecken beim Einstieg und auschecken beim Verlassen des Systems werden über den Tag die Nutzungen des ÖPNV verfolgt und gemerkt. Am Ende des Tages wird das beste Ticket abgerechnet.
43	Öffentlicher Verkehr	Ausbau von On-Demand-Verkehren vorantreiben (flexibler ÖPNV)	In Zusammenarbeit mit der BSVG wird die Einführung eines On-Demand-Systems geprüft. On-Demand-Verkehre beinhalten u.a. die flexible Buchung von ÖPNV-Angeboten per App oder Telefon. Dieses Angebot wird dabei ohne feste Haltestellen und Streckenverläufe auf tangentialen Verbindungen zwischen den Stadtteilen eingerichtet, um insbesondere äußere Stadtteile untereinander zu verbinden und den bestehenden ÖPNV zu ergänzen bzw. schwache Verbindungen zu ersetzen.
44	Öffentlicher Verkehr	Autonome Kleinbusse ergänzen den ÖPNV	In Zusammenarbeit mit der BSVG und weiteren Partnern wird der Einsatz von autonomen Shuttlebussen im ÖPNV in Gebieten mit zurzeit schlechter ÖPNV Anbindung, auf großen Werksgeländen (beispielsweise bei der PTB, dem Thünen Institut) und zu Zielen in die Region geprüft. Der Einsatz dieser Busse kann durch verschiedene Forschungseinrichtungen wissenschaftlich begleitet werden. Im Zuge des Rahmenplans Flughafen kann beispielsweise eine eigene Trasse für ein autonomes Fahrzeug zwischen Haltepunkt Bienrode und den Flughafeninstitutionen als Transporter zur Weiterreise aber auch als Transporter innerhalb des Areals vorgesehen werden.
45	Öffentlicher Verkehr	Einführung von Ridepooling	In Zusammenarbeit mit der BSVG und ggf. weiteren Kooperationspartnern wird ein Ridepooling-Angebot inkl. virtueller Haltestellen geschaffen. Dabei werden Fahrtwünsche unterschiedlicher Fahrgäste gebündelt und daraus eine gemeinsame Route erstellt. Das Angebot eignet sich in Schwachverkehrszeiten und strukturschwachen Gegenden.

Nr.	Handlungsfeld	Maßnahme	Beschreibung
46	Öffentlicher Verkehr	Einführung von C2X im ÖPNV	In Zusammenarbeit mit der BSVG wird die Einführung von C2X-Technologien im ÖPNV geprüft, damit Fahrzeuge in Echtzeit Informationen austauschen können. Es erfolgt eine Vernetzung des ÖPNV mit umliegenden Fahrzeugen, der Infrastruktur und der Leitstelle, damit die Leitstelle schnell und vorausschauend auf Ereignisse reagieren kann und entsprechende Anweisungen an die Fahrzeuge weiterleiten kann. Erforderlich ist die Ausstattung der Infrastruktur und des ÖPNV mit entsprechender Technik.
47	Öffentlicher Verkehr	ÖPNV-Haltestellen mit schnellem WLAN ausrüsten	In Zusammenarbeit mit der BSVG werden alle Haltepunkte mit öffentlich zugänglichen WLAN ausrüsten, um Wartezeiten sinnvoll zu überbrücken und Informationen über Anschlüsse und Verbindungen abrufen zu können.
48	Raum- und Siedlungsentwicklung	Ausbau von PV	Der konsequente Ausbau von PV-Anlagen auf Verkehrsflächen und Parkplätzen wird gefördert. Der gewonnene Strom kann u.a. zur Stromversorgung von Elektrofahrzeugen genutzt werden (z.B. auf Mobilitätsstationen, P+R-Plätzen, Bushaltestellen, PKW-Stellplätzen, Quartiersgaragen, über Radwegen).

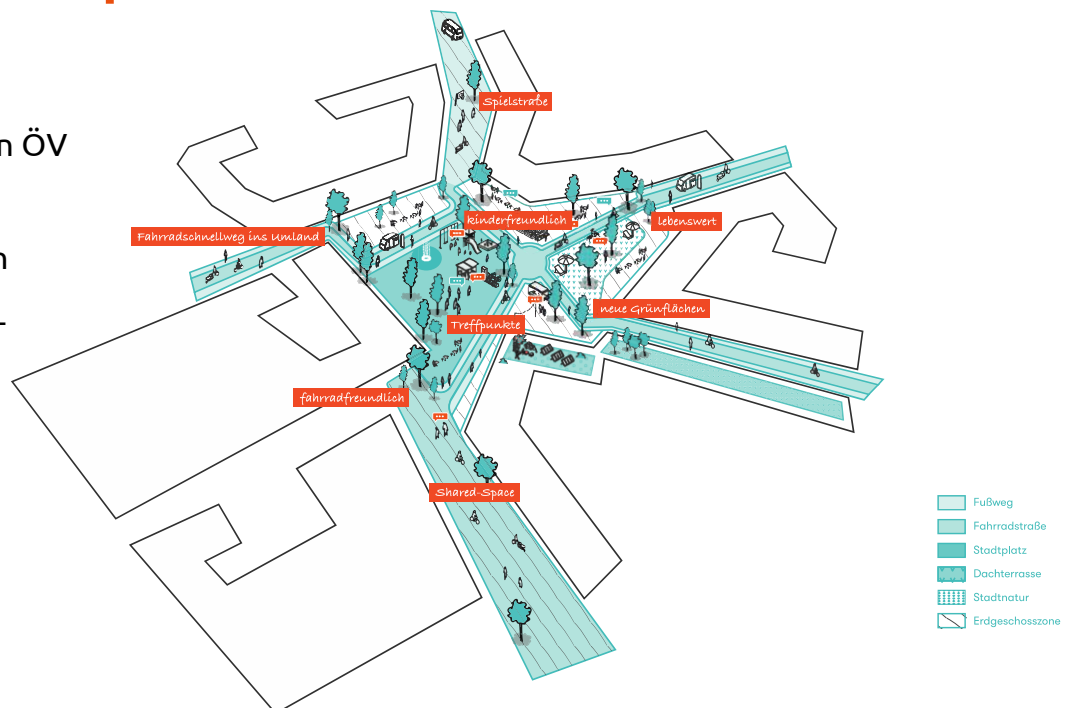
Starker Umweltverbund

Mit sehr gut ausgebauten und leicht zugänglichen Mobilitätsangeboten des Umweltverbundes (Rad, Fuß und ÖPNV) fallen freiwillige Änderungen des **Mobilitätsverhaltens** von denjenigen, die bisher mit dem Auto unterwegs waren, leicht. Dafür sorgen **attraktive Alternativen**, weshalb eine Angebotsoffensive für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes nötig ist. Hierzu gehört der Ausbau von **Radwegen**, ein zuverlässiger **ÖPNV**, **flexible Sharing-Angebote** bis hin zu kurzen und barrierefreien **Fußwegen** zum nächsten Nahversorgungszentrum. Dadurch wird an vielen Stellen eine Flächenneuverteilung erforderlich, die auch gewisse **Komforteinschränkungen für das Auto** und den **ruhenden Kfz-Verkehr** mit sich bringt.

Aber nicht nur der Ausbau, sondern auch die **Sanierung** bestehender Infrastrukturen verbunden mit einer Qualitätsverbesserung sorgen für eine hohe Attraktivität des Umweltverbundes. So entsteht ein dichtes Wegenetz für Bus und Bahn sowie Rad- und Fußverkehr, das die unterschiedlichen Stadtteile verbindet und ihre Erreichbarkeit untereinander verbessert. Ziele des täglichen Bedarfs, wie z. B. zum Einkaufen oder zur Arbeit, sind mit den Angeboten des Umweltverbundes und der Sharing-Flotten schneller, leichter und kostengünstiger als mit dem privaten Pkw zu erreichen. Eine optimale **Vernetzung der Verkehrsmittel – auch im Umland** – macht die Nutzung des eigenen Pkws auch für Pendelnde obsolet. Flexible und digitale Buchungsoptionen erleichtern das Umsteigen auf den und innerhalb des Umweltverbund(s).

Maßnahmenbeispiele

- mehr Flächen für Fußverkehr, Radverkehr und den ÖV
- Netz aus Mobilitätsstationen
- stadtweite Sharing-Angebote



Ausbauen



Flächengerechtigkeit



Vernetzung



Kosten



Mobilitätsentwicklungsplan: 02 Starker Umweltverbund

Nr.	Handlungsfeld	Maßnahme	Beschreibung
1	Radverkehr	Ziele- und Maßnahmenkatalog "Radverkehr in Braunschweig" (ZuM) umsetzen	Die Stadt Braunschweig setzt die Forderungen für den Radverkehr entsprechend des Ziele- und Maßnahmenkatalogs "Radverkehr in Braunschweig" um. Im nachfolgenden werden die Maßnahmen nachrichtlich aufgeführt.
2	Radverkehr	Markierung von Fahrradfurten	Bis 2025 werden stadtweit alle Fahrradfurten an Einmündungen und Kreuzungen markiert. An Stellen mit erhöhtem Gefährdungspotenzial werden Furten rot eingefärbt oder auf andere Art (z. B. mit Piktogrammen) deutlich sichtbar markiert. Für die identifizierten Bereiche erarbeitet die Verwaltung Kriterien zur Umsetzung.
3	Radverkehr	Jährlicher Bericht der Unfallkommission zu Fahrradunfällen	Die Unfallkommission berichtet jährlich in den Ausschüssen über ihre Arbeit und veröffentlicht nach Möglichkeit jährlich einen Bericht zu Analyse, Maßnahmen und Evaluation der Maßnahmen vor den Haushaltberatungen. Dieser Bericht wird auf den Internetseiten der Stadt veröffentlicht. Die Verwaltung prüft, in welcher Form spezifische Unfälle mit Beteiligung von Radfahrern in höherer Anzahl untersucht werden können. Die Stadt setzt sich zur Senkung der Unfallzahlen ehrgeizige, aber realistische Ziele.
4	Radverkehr	Gesamtplanung eines Radverkehrsnetzes	Es ist eine Gesamtplanung des Radverkehrsnetzes vorzunehmen. Neben der zumeist straßenbegleitenden Radinfrastruktur werden alle Stadtteile durch ein strategisches Hauptnetz des Radverkehrs vernetzt. Zudem wird ein hochwertiges radiales Netz das die Stadtteile möglichst direkt an die Innenstadt anbindet definiert.
5	Radverkehr	Umbau bestehender Radwege zu priorisierten Velorouten	Velorouten sind priorisierte, komfortable Radwege für alle Altersgruppen. Sie sind sicher befahrbare, nummerierte, ausgeschilderte und durchgehende Routen für den Alltagsradverkehr. So können schnell und sicher auch längere Wege zurückgelegt werden und wichtige Ziele miteinander verbunden werden. Die gestalterischen Kriterien werden entsprechend der "Definition von einzuhaltenden Qualitätsstandards" konsequent umgesetzt.
6	Radverkehr	Qualitätsstandards im Radverkehr umsetzen	Qualitätsstandards wie der „Braunschweiger Standard“ für neu zu bauende Radwege (Abmessungen und Qualitätskriterien) und der Standard für Fahrradstraßen werden konsequent umgesetzt. Auch bestehende Radverkehrsanlagen werden systematisch auf Breite, Qualität und Sicherheit analysiert und bei Bedarf angepasst. Fahrradstraßen und -zonen werden zur Stärkung wichtiger Radverkehrsachsen geprüft und eingerichtet.
7	Radverkehr	Geschützte Radfahrstreifen (Protected bike lanes)	Es ist zu prüfen, an welchen (Haupt-)Straßen mit mehreren Fahrstreifen pro Richtung (z. B. Umbau Cityring) oder sehr breiten Fahrbahnen die Anlage von geschützten Radfahrstreifen sinnvoll sein kann. Entsprechende Umsetzungsvorschläge sind zu erarbeiten. In diesem Zusammenhang sollen Musterlösungen für die Planung solcher Anlagen entwickelt werden.
8	Radverkehr	Analyse zu bestehenden Hindernissen im Radverkehrsnetz	Bestehende Hindernisse im Radverkehrsnetz, auch solche für Lastenräder und Fahrradanhänger, werden ermittelt. Hindernisse sind z. B. Umlaufsperrern, zu kurze oder zu schmale Aufstellflächen und Laternenmasten.

9	Radverkehr	Radverkehrsführungen in Knotenpunkten	Radverkehrsführungen in Knotenpunkten werden auch in Zukunft in jedem Einzelfall unter Beachtung der örtlichen Verhältnisse und der einschlägigen Regelwerke, insbesondere der ERA und des neuen Braunschweiger Standards, geplant. Dabei werden auch subjektive Sicherheitsbedürfnisse berücksichtigt. Auf Radfahrstreifen in Mittellage wird nach Möglichkeit verzichtet. Das Netz wird entsprechend des strategischen Hauptnetzes Radverkehr sukzessive fahrradfreundlich optimiert bzw. umgebaut. Hierzu werden vermehrt z. B. aufgeweitete Radaufstellflächen oder grüne Pfeile für rechtsabbiegende Radfahrende geprüft.
10	Radverkehr	Ausbauziel bis 2030	Bis 2030 werden mindestens 35 Kilometer Radwege aus oder neu gemäß Braunschweiger Standard gebaut. Die Prioritäten werden in der Rahmenplanung festgelegt. Für den Bau von Radverkehrsanlagen werden jährlich Haushaltsmittel in ausreichendem Umfang bereitgestellt. Die Möglichkeiten, Fördermittel zu akquirieren, werden ausgeschöpft.
11	Radverkehr	Stadtweiter Ausbau von Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Straßenraum	Die öffentlichen Fahrradabstellanlagen werden verbessert und ausgebaut, der Fokus liegt auf dem öffentlichen Raum in Stadtteilzentren, Wohngebieten (z.B. auf Kfz-Parkplätzen), an ÖPNV-Haltestellen und an städtischen Einrichtungen. Über den ZuM hinaus soll speziell an Endhaltestellen des ÖPNV die Umsetzung von überdachten und ggf. abschließbaren, baulichen Fahrradabstellanlagen geprüft werden. Zudem sollen stadtweit Parkflächen speziell für Lastenräder und Fahrradanhänger geschaffen werden.
12	Radverkehr	Verbesserungen bei Radwegereinigung und Winterdienst	Straßenreinigung und Winterdienst auf Radverkehrsanlagen erfolgen innerorts und außerorts in hoher Qualität entsprechend der Festlegungen des strategischen Hauptnetzes.
13	Radverkehr	Qualitätsoffensive für Radwege	Mängel in Bausubstanz, planerischer Qualität und Fahrkomfort an Radverkehrsanlagen werden laufend erfasst. Gefahrenstellen werden unverzüglich beseitigt; weitere Mängel sollen im Rahmen des Budgets innerhalb von sechs Monaten beseitigt werden. Mängel sind alle Veränderungen, die den Radverkehr gefährden oder den Fahrkomfort einschränken. Die Überprüfung von der Umsetzung endender Radwege ist hierbei inkludiert. Die ISEK-Maßnahme R.26.1.2 „Qualitätsoffensive im Straßenbestand“ wird zunächst explizit für den Radverkehr gestartet.
14	Radverkehr	Fahrradverkehr an Baustellen verbessern	An Baustellen wird der Radverkehr (inkl. Lastenräder und Fahrradanhänger) nach Möglichkeit durch den Baustellenbereich geführt, selbst dann, wenn dieser für den Kfz-Verkehr voll gesperrt wird. Wenn dies ausnahmsweise nicht möglich ist, werden dem Radverkehr sichere und zumutbare Umleitungen angeboten.
15	Radverkehr	Optimierung der LSA-Schaltungen	Die ISEK-Maßnahme R.25.1.3 „Verkehrslenkung neu aufstellen“ wird, u. a. mit Fokus auf den Radverkehr, gestartet. Diese Optimierung der LSA-Schaltungen erfolgt verkehrsträgerübergreifend, um zugleich auch den Fußverkehr zu fördern und den Stadtbahn- und Busverkehr zu beschleunigen. Kombinierte LSA für Fuß- und Radverkehr sollen durch eine getrennte Schaltung voneinander ersetzt werden. Dies ermöglicht bei unveränderten Grünzeiten für Fußgänger längere Grünzeiten für Radfahrer. Fußgängerquerungen über Radwege werden nach Möglichkeit mit Warteinseln so gestaltet, dass eine Signalisierung für den Radverkehr nicht erforderlich ist. Bei der Gestaltung von Knotenpunkten ist die Möglichkeit des freien Rechtsabbiegens für den Radverkehr stets zu prüfen und, wo möglich, baulich abzubilden. Der Fußverkehr erhält bei dieser Lösung Warteflächen zwischen Radweg und Fahrbahn.

16	Radverkehr	Verstärktes Engagement für Verkehrssicherheit im Radverkehr	Es wird ein Budget für Kampagnen zur Verkehrssicherheit von Mobilitätsverbände in Höhe von 8.000 € im Jahr bereitgestellt. Es wird regelmäßig mit Plakaten im öffentlichen Raum und unter Einsatz digitaler Mittel über Neuerungen und wenig respektierte oder bekannte Regelungen in Verbindung mit dem Radverkehr informiert und fordert zur allgemeinen gegenseitigen Rücksichtnahme auf.
17	Radverkehr	Werbung für mehr Radverkehr	Neben der Teilnahme am Stadtradeln wird zusätzlich jährlich mit einer gezielten Kampagne für das Radfahren und Multimodalität geworben. Durch Online-Angebote kann zudem gezielt für den Radverkehr geworben werden.
18	Radverkehr	Ausschöpfung von Fördermitteln	Bei allen Projekten ist zu prüfen, ob Fördermittel des Landes, des Bundes oder der Europäischen Union zur Verfügung stehen und abgerufen werden können. Die Verwaltung führt ein regelmäßiges Fördermittelscreening durch mit dem Ziel, perspektivisch geplante Projekte vorzuziehen, wenn dafür eine Förderung möglich ist.
19	Radverkehr	Lastenrad-Förderung	Das durch Ratsbeschluss für das Haushaltsjahr 2020 eingeplante Förderprogramm für (E-)Lastenrädern sowie Anhängern im Umfang von 20.000 € pro Jahr soll verstetigt und nach Möglichkeit ausgeweitet werden.
20	Radverkehr	Neubau von Fahrradparkhäusern mit entsprechendem Bewirtschaftungssystem	Ein oder mehrere Fahrradparkhäuser werden in der Innenstadt geprüft und ein zusätzliches Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof. Damit wird das bestehende Angebot um geschützte Abstellmöglichkeiten erweitert. Es wird ein Standard für die Ausstattung der Fahrradparkhäuser definiert: Serviceangebote (z. B. Schließfächer, Reparaturstation), digitaler Zugang 24/7, Lademöglichkeiten, Leitsystem zum Auffinden freier Stellplätze. Dabei wird die Nutzung einzelner leerstehender Geschäftsräume (z. B. in der Innenstadt) für die Abstellung von Fahrrädern geprüft.
21	Radverkehr	Anschlüsse an das regionale Radverkehrsnetz herstellen	Bei der Erarbeitung des Braunschweiger Radverkehrsnetz wird sichergestellt, dass eine Anbindung an die identifizierten regionalen Radverkehrsverbindungen hergestellt wird, sodass auch eine lückenlose Erreichbarkeit umliegender Städte und Gemeinden gegeben ist.
22	Radverkehr	Qualitätsstandards für Rampungen festlegen	Qualitäts- und Ausbaustandards (Neigung, Höhenniveau, Ausrundungen, Belag) für Rampungen im Radverkehr werde festgesetzt, die bei dem Neubau und der Sanierung von Radverkehrsinfrastruktur einzuhalten sind.
23	Radverkehr	Aufbau einer Service-Infrastruktur	Es wird ein Programm für den stadtweiten Ausbau einer Serviceinfrastruktur für den Radverkehr aufgesetzt. Dazu zählen beispielweise Luftpumpen, Servicestationen, Schließfächer in unmittelbarer Nähe von Abstellanlagen.
24	Radverkehr	Evaluation von Radverkehrsprojekten	Ein Evaluationskonzept für die Evaluation von größeren Radverkehrsprojekten wird erarbeitet. Bei größeren Projekten (z. B. Umsetzung einer Veloroute, Bau von überdachten Fahrradabstellanlagen) sollten die Projekte evaluiert werden. Feedback aus der Bürgerschaft ist mit geeigneten (schlanken, auch digitalen) Verfahren abzufragen. Bei der Umsetzung einer neuen Veloroute wären Radverkehrszählungen vor dem Umbau und nach dem Umbau hilfreich um den Erfolg des Projektes quantifizieren zu können.
25	Radverkehr	Bau der geplanten Radschnellwege	In Zusammenarbeit mit den Nachbarkommunen und dem Regionalverband wird für den Bau der 3 geplanten Radschnellwege (BS-WF/SZ-Thiede, BS-BOB, BS-Vechelde) ein verbindlicher Zeitplan erarbeitet und die Korridore für die überregionale Radschnellverbindungen konkretisiert.

26	Inter- und Multimodalität	Aufwertung und Ausbau des Park+Ride-Angebotes	Das Park+Ride-Angebot wird ausgebaut, dabei werden die bestehenden Anlagen geprüft und aufgewertet (z. B. Integration von Ladesäulen, Paketstationen, Wegweisung zum ÖPNV). Standorte sind z. B. gut mit dem Kfz erreichbare Stadtbahnhaltestellen oder Bahnhaltepunkte, vorzugsweise am Stadtrand. Die Zusammenarbeit mit der BSVG steht im Fokus, um eine optimale Verknüpfung zum ÖPNV sicherzustellen und den Umstieg zum ÖPNV zu fördern.
27	Inter- und Multimodalität	Schaffung von einheitlich gestalteten Mobilitätsstationen	Mit der Unterstützung weiterer Akteure werden vermehrt Mobilitätsstationen eingerichtet. Mit Mobilitätsstationen werden mehrere Angebote (z.B. ÖPNV, Sharing-Angebote und Ladeinfrastruktur) an einem Ort gebündelt (z. B. an SPNV-Stationen und Park+Ride-Standorten) und sichtbar gemacht, sodass der Umstieg zwischen Verkehrsmitteln erleichtert wird. Je nach Bedeutung des Standortes können Mobilitätsstationen verschieden viele Angebote (z. B. Paketboxen, Kiosk) miteinander verknüpfen. Informationen können beispielsweise über Mobilitäts-Steelen mit Zugriff auf ein Mobilitäts-Dashboard erfolgen.
28	Inter- und Multimodalität	Ausbau und Ergänzung des Netzes von Bike+Ride-Anlagen	Mit Unterstützung der BSVG wird das bestehende B+R-Anlagennetz an Bahnhöfen, Bus- sowie Bahnhaltestellen systematisch ausgebaut und ergänzt. Dabei findet eine enge Abstimmung mit Blick auf die Planung und Umsetzung des Netzes an Mobilitätsstationen statt. Eine Grundausstattung (z. B. überdachte Fahrradparkplätze, Bike-Sharing-Angebote inkl. Lastenrädern) wird definiert. Hochwertige, abschließbare Anlagen sind an wichtigen Umsteigepunkten zu berücksichtigen.
29	Inter- und Multimodalität	Fortsetzung/Ausweitung eines stadtweiten Bikesharing-System	Die flächendeckende Ausweitung des bestehenden stationären Bikesharing-Systems, insbesondere in den peripher gelegenen Stadtteilen, die bisher nicht im Bediengebiet des Bikesharings liegen, wird gefördert. Leihoptionen für Lastenfahrräder- und -pedelecs werden sukzessive ausgebaut und integriert. Kooperationen mit Ankermietern werden geprüft.
30	Inter- und Multimodalität	Ausbau des Carsharing-Angebotes	Die Ausweitung der bestehenden stationären Carsharing-Angebote, insbesondere in den peripher gelegenen Stadtteilen, die bisher nicht im Bediengebiet der jeweiligen Angebote liegen, wird gefördert. Bei der Planung von Mobilitätsstationen wird ein stationäres Carsharing-Angebot mitberücksichtigt. Kooperationen mit Ankermietern werden geprüft.
31	Wirtschaftsverkehr	Umsetzung der Erkenntnisse aus der Logistikstudie	Die Mobilitäts- und Logistikstudie Innenstadt hat einige zukunftsweisende Ansätze. Die Erkenntnisse aus der Logistikstudie werden in die Konkretisierung der Maßnahmen mit einfließen.
32	Wirtschaftsverkehr	Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene	In Abstimmung mit der Braunschweiger Hafenbetriebsgesellschaft werden Verlagerungspotenziale von Lkw-Fahrten z. B. auf die Hafenbahn geprüft. Auch die Erweiterung und Reaktivierung der Schiene wird geprüft. Darüber hinaus wird die Erreichbarkeit bestehender und neuer Gewerbegebiete auf der Schiene geprüft und kontinuierlich weiterverfolgt.
33	Wirtschaftsverkehr	Beratung von Unternehmen zu Betriebskonzepten des Schienengüterverkehrs	In Abhängigkeit von den Ergebnissen der Güterverkehrsstudie werden von Beratungsangebote für Unternehmen in Hinblick auf individuelle Betriebskonzepte (Vollzug, Halbzug oder Einzelwaggons) des Schienengüterverkehrs geschaffen bzw. gefördert, um z. B. Time Slots der DB Netz besser ausnutzen zu können.
34	Alternative Antriebe	Ausbau der Alternativen Antriebe in der Busflotte	Bei Neuanschaffungen von Bussen wird weiterhin, auf Grundlage des Umstellungskonzeptes der BSVG, geprüft in welcher Art und Weise diese alternativen Antriebe besitzen. So wird der Busbetrieb schrittweise alternativ angetrieben.

35	Mobilitätsmanagement	Beratung zum betrieblichen Mobilitätsmanagement	Zur Stärkung des betrieblichen Mobilitätsmanagements in Unternehmen werden Beratungen angeboten. Gegenstand können Informationen und Informationsbroschüren zu Förderprogrammen, Bauantragsverfahren, Sharing-Dienstleistungen für Dienstfahrten oder das Braunschweiger Verkehrs- und Tarifsysteem sein. Zu den Möglichkeiten der Fahrradförderung zählen beispielsweise die Bereitstellung von Duschen für die Mitarbeitenden, Fahrradleasing, sichere Abstellmöglichkeiten (inkl. Überdachung und Beleuchtung) auch für Lastenräder sowie E-Lademöglichkeiten. Dies soll die Unternehmen zu nachhaltigen und umweltfreundlichen Arbeitswegen, Dienstfahrten oder Liefer- und Wirtschaftsverkehren beraten und unterstützen.
36	Mobilitätsmanagement	Erweiterung Job-Ticket	Das Job-Ticket wird auch für Unternehmen mit einer Mitarbeiterzahl von unter 20 Personen angeboten. Alternativ können Unternehmen sich zusammentun und kooperativ ein Job-Ticket für Mitarbeitende erwerben.
37	Mobilitätsmanagement	Ausweitung des veranstaltungsbezogenen Mobilitätsmanagements	Ein veranstaltungsbezogenes Mobilitätsmanagement sorgt für restriktivere Vorgaben bei der Erstellung standortbezogener Mobilitätskonzepte (z. B. Schaffung ausreichender Fahrradabstellanlagen) und unterstützt die Möglichkeit zur Nutzung von Kombi-Tickets (z. B. Kombi-Ticket: Einbindung von P+R Tickets in das ÖV-Ticket). <u>Veranstaltenden wird eine Hilfestellung und Beratungsmöglichkeiten geboten.</u>
38	Mobilitätsmanagement	Zertifizierung mit dem EU-Siegel "Fahrradfreundlicher Arbeitgeber" anstreben	Die von dem ADFC entwickelte Zertifizierung bietet eine gute Chance, nicht nur weitere Maßnahmen zur Fahrradförderung zu identifizieren, sondern darüber hinaus auch den Stellenwert des Radverkehrs zu erhöhen und einen Imagegewinn zu erzielen. Die Zertifizierung der Stadt Braunschweig als fahrradfreundliche Arbeitgeberin wird angestrebt und dient dabei als Vorbild für andere Arbeitgeber:innen und Unternehmen.
39	Mobilitätsmanagement	Halbes Jahr kostenfreie ÖV Nutzung für Azubis	In den ÖPNV-Tarifverhandlungen wird eingebracht, einmalig mit Beginn der Ausbildung den berechtigten Personen für ein halbes Jahr die kostenfreie ÖV-Nutzung anzubieten. Dies sorgt dafür, dass mehr Personen ihren Arbeitsweg mit den ÖV bestreiten und anschließend dabei bleiben.
40	Mobilitätsmanagement	Einrichten eines Mobilitätsbeirates	Der MEP ist auf das Jahr 2035 + ausgerichtet. Nach Abschluss des MEP wird als Nachfolgegremium ein Mobilitätsbeirat mit Vertretungen aus Verwaltung und Politik sowie Verbänden eingerichtet. Der Mobilitätsbeirat hat die Aufgabe die Umsetzung und Zielerreichung des MEP zu begleiten und zu forcieren.
41	Fußverkehr	Förderprojekte für den Fußverkehr auf Stadtteilebene	Das geförderte Programm "Gut gehen lassen" mit den Modellquartieren Wenden und Rautheim wird nach Möglichkeit fortgeführt und auf weitere Quartiere ausgeweitet. Alternativ führt die Stadt, ggf. mit externer Unterstützung, Fußverkehrs-Checks durch und prüft weitere Fördermöglichkeiten.
42	Fußverkehr	Programm für Grün in Straßenräumen aufsetzen	Für mehr Grün im Straßenraum wird in Abhängigkeit der örtlichen Gegebenheiten der Einsatz bepflanzter Mittelseln, die Dachbegrünung von Haltestellen, die Bepflanzung von Baumscheiben, den Ausbau von „Nachbarschaftsgrünflächen“ u.a. für urban Farming und die Pflanzung von straßenbegleitenden Bäumen geprüft (vgl. Biodiversitätskonzept Stadt Braunschweig). Dabei müssen insbesondere in Kreuzungsbereichen die Sichtbeziehungen der Verkehrsteilnehmenden gewährleistet bleiben.
43	Fließender Kfz-Verkehr	Umbau des City-Rings	Der City-Ring wird auf maximal einen Fahrstreifen pro Richtung umgebaut, um stattdessen mehr Platz für die Verkehrsmittel des Umweltverbunds zu schaffen (ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr). Die Erreichbarkeit der Parkhäuser wird in diesem Zuge neu organisiert.

44	Fließender Kfz-Verkehr	Prüfung der Notwendigkeit einer Ost-Umfahrung (Brodweg und Ebertallee)	Der westliche Bereich des Stadtgebietes Braunschweig ist durch die A391 gut erreichbar, eine Erreichbarkeit der östlichen Stadtteile ist ausgehend von der A39 durch die Ebertallee gegeben. Im Rahmen des strategischen Hauptnetzes wird die Schließung des Brodwegs geprüft.
45	Fließender Kfz-Verkehr	Stadtweite Verkehrsberuhigung	Auf allen Nebenstraßen wird eine konsequente Verkehrsberuhigung umgesetzt. Auf dem übrigen Straßennetz können weiterhin die bestehenden Geschwindigkeiten beibehalten werden, v. a. aus Gründen der Erreichbarkeit und Bündelung. Die bestehenden Spielräume der geltenden StVO werden genutzt, um entsprechende Vorhaben umzusetzen. Gleichzeitig setzt sich die Stadt Braunschweig für eine Überarbeitung der Straßenverkehrsordnung (StVO) ein, sodass es mehr kommunale Möglichkeiten zur Umsetzung von Vorhaben der Verkehrsberuhigung gibt.
46	Fließender Kfz-Verkehr	Einrichtung einer "Low-Emission-Zone"	Möglichkeiten zur Umsetzung von Einfahrtsverboten für Kfz mit Verbrennungsmotor in die Innenstadt (innerhalb der Okerumflut) werden geprüft. Die Zufahrt für Verbrenner wird nur in wenige ausgewählte Parkhäuser am Rand der Innenstadt erlaubt.
47	Fließender Kfz-Verkehr	Umbau des Wilhelminischen-Rings	Der Wilhelminische Ring wird auf seine Leistungsfähigkeit geprüft und entsprechend umgebaut. Neben dem MIV werden auch die Flächenbedarfe des Umweltverbund (ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr) berücksichtigt.
48	Ruhender Kfz-Verkehr	Erhöhung der Gebühren des Bewohnerparkens	Mit der Anpassung der gesetzlichen Grundlagen wird die Möglichkeit ergriffen, die Gebühren für Bewohnerparken (zurzeit 30,70/Jahr) zu erhöhen. Die Kosten werden analog zu den Mobilitätskosten für z.B. ÖPNV ermittelt. Zudem werden soziale Komponenten (z.B. Geringverdienende oder Auszubildende) in der Gebührenstruktur berücksichtigt.
49	Ruhender Kfz-Verkehr	Erarbeitung einer städtischen Stellplatzsatzung	Es wird eine städtische Stellplatzsatzung erarbeitet, die sowohl Aussagen zur bedarfsgerechten Planung von Stellplätze für den MIV als auch das Fahrrad (u.a. Fahrradabstellanlagen) enthalten. Hinsichtlich privater Stellplätze können Gemeinden durch die Stellplatzsatzung die Pkw-Stellplatzpflicht für Teile des Gemeindegebiets oder gegebenenfalls sogar für einzelne Neubauten (z. B. durch Quartiersgaragen) einschränken und dafür auf Radverkehrs- oder ÖV-Angebote setzen. Mobilitätskonzepte werden konsequent gefordert (inkl. stetiger Nachweispflicht), um die Anzahl der Pkw-Stellplätze zu reduzieren. Das Umfeld (Bildungseinrichtungen, Nahversorger, etc.) werden berücksichtigt, um bedarfsgerecht Stellplätze zu planen.
50	Ruhender Kfz-Verkehr	Neuorganisation des Fernbusbahnhofs	Der Fernbusbahnhof wird in hoher Qualität ausgebaut (z. B. komfortable Wartebereiche mit Toiletten, Wickelraum, WLAN, Kiosk etc.). Die Halte-Standorte von Reisebussen am Rand der Innenstadt werden ebenfalls zugänglich und benutzerfreundlich gestaltet. Nach Bedarf werden weitere Standorte ergänzt.
51	Öffentlicher Verkehr	Stadtbahnausbaukonzept konsequent weiterverfolgen	In Zusammenarbeit mit der BSVG wird das Stadtbahnausbaukonzept konsequent weiter verfolgt und auf allen Stufen umgesetzt.
52	Öffentlicher Verkehr	Taktverdichtung im Stadtverkehr umsetzen	Die BSVG prüft eine Taktverdichtung im Stadtverkehr auf den Hauptlinien auf einen 10 Minuten oder wenn möglich 7,5 Minuten Takt verdichtet und auf den Ergänzungslinien auf einen 15 oder 20 Minuten Takt.
53	Öffentlicher Verkehr	Attraktive Verknüpfung (Fahrplan) und Anschlusssicherung zwischen Bahn- und Buslinien schaffen	Die Abstimmung des Busnetzes auf den Schienenverkehr, erfolgt seitens der BSVG weiterhin und wird wo möglich optimiert, so dass mit wenigen Minuten Wartezeit beim Übergang von Bus und Bahn und andersherum zu rechnen ist und eine Anschlusssicherung gewährleistet wird. Als Daueraufgabe ergibt sich daraus die Abstimmungsprüfung bei der Fahrplanänderung der Bahn (Anfang Dezember). Die Erreichbarkeit von Anschlüssen soll auf digitalen Anzeigen angezeigt und online abrufbar sein.

54	Öffentlicher Verkehr	Vorhaben zur Beschleunigung des ÖPNV umsetzen	Der ÖPNV wird beschleunigt, z.B. durch die Bevorrechtigung an Knotenpunkten im Hauptnetz des ÖPNV, durch Busschleusen vor Knotenpunkten, durch den konsequenten Bau von Fahrbahnrandhaltestellen oder durch eigene Busstreifen im Kernstadtbereich. Die Lichtsignalanlagen werden wo möglich so gesteuert, dass der ÖPNV – insbesondere die Stadtbahn – voll priorisiert wird, damit die Reisezeiten im ÖV reduziert werden. So soll z.B. bei Stadtbahnen die Anmeldung an LSA so erfolgen, dass mit unverminderter Geschwindigkeit auf Knotenpunkte zugefahren werden kann. Eine Ausstattung der LSA für Abmeldevorgänge verbessert die Freigabezeiten für den Fuß- und Radverkehr.
55	Öffentlicher Verkehr	Verbesserung des Tarifsystems sowie Schaffung attraktiver und günstiger Angebote	Die BSVG prüft, auch auf Grundlage des kommenden Deutschlandtickets, Verbesserungen im Braunschweiger Tarifsystem. Zu den Ansatzpunkten zur Vereinfachung und Attraktivitätssteigerung des ÖPNV können beispielsweise, die Einführung eines Mobilitäts-Tickets im Regionalverband, Kombinationstickets (z.B. P+R mit ÖV, Veranstaltungsticket mit ÖV-Nutzung), die einfachere Bezahlung über eine App (E-Ticket ohne vorheriges persönliches "Freischalten"/Anmeldung) sowie Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme zählen. Auch die Preise für das Job-Ticket werden unter Berücksichtigung des Deutschlandtickets geprüft.
56	Öffentlicher Verkehr	Bau zusätzlicher Bahnhaltepunkte (SPNV)	Zur Stärkung der regionalen Anbindung wird der Bau der zusätzlichen Bahnhaltepunkte in der Stadt (z.B. BS-West, Leiferde und Bienrode) konsequent umgesetzt.
57	Öffentlicher Verkehr	Schaffung eines attraktiven Regionalverkehrs auf Schiene und Bus	In Zusammenarbeit mit dem Regionalverband (z. B. im Rahmen der Aufstellung der Nahverkehrspläne) wird die Attraktivierung des ÖPNV in der Region fokussiert. Durch eine einheitliche Taktung (30/60-Minuten) im Regionalbusverkehr und durch eine Taktverdichtung zu Hauptverkehrszeiten (15/30-Minuten) sowie durch eine Abstimmung der Stadt- und Regionalverkehre (Linien, Takt, Verknüpfung) wird der Regionalverkehr attraktiver gestaltet. Der Grundtakt wird auf allen Regiobuslinien montags bis samstags im Tagesverkehr auf mindestens alle 30 Minuten ausgeweitet, sonst mindestens alle 60 Minuten.
58	Öffentlicher Verkehr	Ausbau von On-Demand-Verkehren vorantreiben (flexibler ÖPNV)	In Zusammenarbeit mit der BSVG wird die Einführung eines On-Demand-Systems geprüft. On-Demand-Verkehre beinhalten u.a. die flexible Buchung von ÖPNV-Angeboten per App oder Telefon. Dieses Angebot wird dabei ohne feste Haltestellen und Streckenverläufe auf tangentialen Verbindungen zwischen den Stadtteilen eingerichtet, um insbesondere äußere Stadtteile untereinander zu verbinden und den bestehenden ÖPNV zu ergänzen bzw. schwache Verbindungen zu ersetzen.
59	Öffentlicher Verkehr	Expressbus einführen	Die BSVG führt neue Expressbuslinien ein. Durch die Einführung eines Expressbus-Angebots auf ausgewählten Strecken werden die Reisezeiten mit dem ÖPNV verkürzt. Die Expressbusse nutzen dabei auch Autobahnen, um zügig an ihr Ziel zu kommen.
60	Öffentlicher Verkehr	Attraktives Fahrzeugbranding und Außendesign	Es wird geprüft, ob ein attraktives Fahrzeug-Branding, mit hohem Wiedererkennungswert die Sichtbarkeit der Fahrzeuge in Braunschweig und der Region zu erhöhen. Ein attraktives Außendesign kann Einfluss auf die Wahrnehmung und Erkennbarkeit des Angebotes haben. Die Mindesterkennbarkeit der Systemzugehörigkeit muss sichergestellt werden. Werbemöglichkeiten Dritter auf Fahrzeugen müssen weiterhin möglich sein.
61	Öffentlicher Verkehr	Projektierung einer Seilbahn für Personen- und Gütertransport	Es wird die Effektivität und der Nutzen einer urbanen Seilbahnverbindung untersucht. Mit dem Verkehrsträger Seilbahn lassen sich Menschen und Güter energieeffizient, sicher und nachhaltig transportieren. Die Investitionen und der Betrieb sind den verminderten Investitionen in Brücken und Straßeninfrastruktur gegenüberzustellen. Als Referenz-Strecke sind Neubau-Quartiere (z.B. Bahnstadt) zu betrachten, in denen die Investitionen in die Infrastruktur bevorstehen.

62	Raum- und Siedlungsentwicklung	Engere Verzahnung zwischen Stadt- und Verkehrsentwicklung	Bei der Stadtplanung werden in Braunschweig die Voraussetzungen für eine sozial- und umweltverträgliche Mobilität stets mitgedacht. Hierzu zählt bspw. eine frühzeitige hochwertige Anbindung der Verkehrsmittel des Umweltverbunds an Neubaugebiete, um zusätzliche Pkw-Verkehre zu vermeiden und einen Umstieg auf den Umweltverbund mit dem Umzug zu begünstigen. Auch Quartiersgaragen, Quartiershubs und Coworking müssen immer zusammen gedacht werden. Wenn irgendwann weniger Autos gebraucht werden, können diese Lokationen zu Wohnungen, Büros oder Werkstätten umgenutzt werden.
63	Raum- und Siedlungsentwicklung	Verkehrsreduzierte Gewerbegebiete bei Neuplanung	Neue Gewerbegebiete werden nicht nur flächenhaft, sondern auch vertikal geplant. Ziel ist eine Abkehr von der ausschließlich flächenhaften Nutzung, um sparsam mit Flächen und deren Versiegelung umzugehen. Kfz-Stellflächen können beispielsweise auch durch Parkpaletten oder in Parkhäusern entstehen. Bauten in Gewerbegebieten können zukünftig mehrgeschossig entstehen. Gewerbegebiete müssen außerdem über einen gut getakteten ÖPNV Anschluss verfügen.

Stadtraum für Menschen

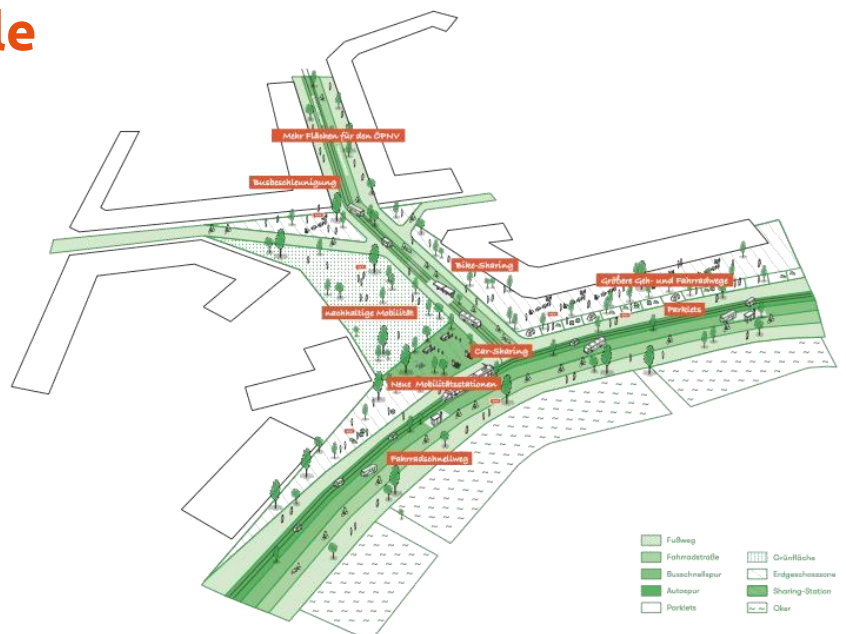
Neben Verhaltensänderungen aufgrund verbesserter Mobilitätsangebote sind in diesem Szenario von staatlicher bzw. kommunaler Seite zusätzlich **Reglementierungen** und **Einschränkungen** bestehender, nicht-nachhaltiger Fortbewegungsarten als begleitende Maßnahme notwendig. Eine Verhaltensänderung hin zu einer nachhaltigen Mobilität wird aktiv angestoßen. Durch eine Neuverteilung der Flächen muss der Verkehrsraum umstrukturiert werden und andere Verkehrsträger werden eingeschränkt. Ziel sind neue Räume, die nicht nur als Transitorte dienen, sondern wieder verstärkt Funktionen des gesellschaftlichen Lebens, der Erholung, Aufenthalts und des sozialen Austausches übernehmen.

Neben der Angebotsausweitung und einer verbesserten Vernetzung der Verkehrsmittel sollen weitere Anreize geschaffen werden, um von dem eigenen Pkw auf den Umweltverbund umzusteigen. Dazu können etwa **autoarme Quartiere** oder eine **autoarme Innenstadt** gehören. Durch eine Vielzahl an intermodalen Angeboten ist die Innenstadt sehr gut – auch aus peripheren Lagen - erreichbar. Auch der Lieferverkehr ist nun neu organisiert – mithilfe von Durchfahrtsbeschränkungen und -verboten wird dieser auf einem bestimmten Straßennetz gebündelt, sensible Straßenabschnitte geschont und Lieferketten mit einer Vielzahl an zusätzlichen Warenumschlagplätzen effizienter und zielgerichteter organisiert. Weitere innerörtliche Streckenabschnitte werden verkehrsberuhigt, sodass zum einen die Verkehrssicherheit erhöht und gleichzeitig die Umweltbelastung reduziert wurde.

Durch ein stadtweites **Kommunikationskonzept** ist die Akzeptanz bei allen Braunschweigerinnen und Braunschweigern für Veränderungen gestiegen und das Verkehrsgeschehen ist durch ein harmonisches Miteinander und von gegenseitiger Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmenden geprägt.

Maßnahmenbeispiele

- Durch- und Einfahrtsverbote für den Lieferverkehr, insbes. Schwerlastverkehr
- weniger Raum für Kfz = mehr Raum für Aufenthalt und Bewegung
- neue (Wohn-)Quartiere sind immer autoarm, z.B. mithilfe von Quartiersgaragen



Ausbauen



Flächengerechtigkeit



Reglementierung



Kommunikation



Mobilitätsentwicklungsplan: 03 Stadtraum für Menschen

Nr.	Handlungsfeld	Maßnahme	Beschreibung
1	Radverkehr	Ziele- und Maßnahmenkatalog "Radverkehr in Braunschweig" (ZuM) umsetzen	Die Stadt Braunschweig setzt die Forderungen für den Radverkehr entsprechend des Ziele- und Maßnahmenkatalogs "Radverkehr in Braunschweig" um. Im nachfolgenden werden die Maßnahmen nachrichtlich aufgeführt.
2	Radverkehr	Geschützte Radfahrstreifen (Protected bike lanes)	Es ist zu prüfen, an welchen (Haupt-)Straßen mit mehreren Fahrstreifen pro Richtung (z. B. Umbau Cityring) oder sehr breiten Fahrbahnen die Anlage von geschützten Radfahrstreifen sinnvoll sein kann. Entsprechende Umsetzungsvorschläge sind zu erarbeiten. In diesem Zusammenhang sollen Musterlösungen für die Planung solcher Anlagen entwickelt werden.
3	Radverkehr	Verbesserte Überwachung im Straßenverkehr	Widerrechtliches Verhalten, wie das Parken in Halteverbotsbereichen zum Beispiel an Einmündungen und das Falschparken an oder auf Rad- und Gehwegen, soll zukünftig verstärkt geahndet werden.
4	Radverkehr	Konzepterstellung zur Umgestaltung von Innenstadtstraßen	Ein Konzept zur Reduktion der Flächen für den Kfz-Verkehr zugunsten von Rad- und Fußverkehr ist zu erstellen.
5	Radverkehr	Beleuchtung von Radwegen	Kritische Beleuchtungslücken im Radwegenetz sind zu identifizieren, und ein Programm zur mittelfristigen Beseitigung ist aufzustellen. Ebenso ist zu prüfen, inwieweit eine smarte Beleuchtung der Radwege (außerhalb bzw. in nicht bewohnten Gebieten) analog der Benutzung mit "Bewegungsmeldern" und gemäß des Beleuchtungskonzeptes erfolgen kann. Eine frühzeitige und ausreichende Beleuchtung muss gewährleistet werden.
6	Radverkehr	Erreichbarkeit und Umfahrung der Fußgängerzone beibehalten	Die mit dem Lieferverkehr gleichberechtigte (zeitliche Regelung) bestehende Befahrbarkeit der Fußgängerzone mit dem Fahrrad wird fortgeführt. Darüber hinaus soll der City-Ringschluss in beiden Fahrtrichtungen für den Radverkehr direkt am Rande der Fußgängerzone ermöglicht werden.
7	Wirtschaftsverkehr	Umsetzung der Erkenntnisse aus der Logistikstudie	Die Mobilitäts- und Logistikstudie Innenstadt hat einige zukunftsweisende Ansätze. Die Erkenntnisse aus der Logistikstudie werden in die Konkretisierung der Maßnahmen mit einfließen.
8	Wirtschaftsverkehr	Einhaltung der zeitlichen Belieferung der Fußgängerzone	Die Einhaltung der zeitlichen Belieferung der Fußgängerzone durch z. B. versenkbare Poller wird forciert. Versenkbare Poller ermöglichen eine bessere Kontrolle zeitlicher Durchfahrtsbeschränkungen der Fußgängerzone. Außerhalb der Liefer- und Entsorgungszeiten (gemäß TA Lärm und 32. BlmschV) sind die Poller ausgefahren und der öffentliche Raum steht vorrangig dem Fußverkehr zu Verfügung.
9	Wirtschaftsverkehr	Klein-Verteilzentren für die emissionsärmere Zustellung auf der letzten Meile einsetzen	In Abstimmung mit den Kurier-, Express- und Paketdienstleistern (KEP-Dienstleistern) wird ein Gesamtkonzept für den Einsatz von Klein-Verteilzentren aufgestellt. Der Einsatz von kleinen Verteilzentren (Mikro-Depots) für die KEP-Dienstleister ermöglicht den Wechsel auf emissionsarme Fahrzeuge (z. B. Cargo-Bikes bzw. Lastenrädern) an strategisch wichtigen Standorten (z. B. Innenstadt, verdichtete Wohnquartiere) für die emissionsarme Belieferung auf der letzten Meile. Die Feinverteilung kann durch einen neutralen, externen Dienstleister erfolgen.

10	Wirtschaftsverkehr	Umleitung von Güterzügen um den Hauptbahnhof	In Abstimmung mit der DB Netz wird die Umfahrung des Hauptbahnhofs geprüft, um Kapazitätssteigerungen im Wirtschaftsverkehr zu erreichen. Hierfür werden Gleise wieder in Betrieb genommen und Anpassung an der Gleisinfrastruktur vorgenommen, um eine attraktive verkehrliche Anbindung herzustellen.
11	Wirtschaftsverkehr	Einführung von Einfahrtsrestriktionen ins Stadtgebiet	Die Einführung von Einfahrtsrestriktionen für LKW mit Verbrennermotoren ins Stadtgebiet werden geprüft. Eine Einfahrt nur mit alternativen Antrieben wird angestrebt.
12	Alternative Antriebe	Förderung stadtverträglicher Fahrzeuge	Die Benutzung von stadtverträglichen (Klein-)Fahrzeugen wird unter Berücksichtigung des Elektromobilitätsgesetz (EmoG) gefördert. Beispielsweise von elektrischen Leichtfahrzeugen der Klassen L7e. Die Förderung kann beispielsweise eine Erlaubnis oder Beschränkungen für bestimmte Fahrzeugklassen für dezidierte Bereichen sein, oder eine Reduzierung/Befreiung von Stellplatzkosten beinhalten.
13	Mobilitätsmanagement	Mobilitätsberatung und-angebote für Bürger:innen	Mit telefonischen Beratungen sowie in BSVG-Kundenzentren oder in den Meldestellen werden Informationsberatungen und -materialien für u. a. neu Hinzuziehende angeboten, um verkehrsmittelübergreifend, nachhaltige Mobilitätsroutinen ausarbeiten zu können. Hierzu gehören z. B. eine persönliche Mobilitätsberatung sowie die Erstellung von Mobilitätspaketen (bspw. BSVG-Gutscheine). Neu-Bürger:innen aber beispielsweise auch Personen in Elternzeit können so neue Mobilitätsroutinen etablieren.
14	Mobilitätsmanagement	Organisation der Schulmobilität	In Kooperation mit der jeweils betroffenen Schule/Kita und den Schüler:innen werden potenzielle Verkehrsanbindungen identifiziert, um u. a. die "Elterntaxi-Problematik" zu entschärfen. Ansätze sind z. B. die temporäre Sperrung von Straßen in diesen Bereichen zu den Hauptzeiten oder die konsequente Einrichtung von Elternhaltestellen (min. 300m Entfernung zur Einrichtung) in der Nähe zu Schulen und Kitas oder das Schaffen von Anreizen für die Wahl umweltfreundlicher Verkehrsmittel z. B. durch einen Fußbus oder Lotsensammelpunkte. Die bestehenden Schulwegepläne dienen als konzeptionelle Grundlage. Auch die Verkehrserziehung ist ein Baustein der Schulmobilität. Fördertöpfe können zudem Bildungseinrichtungen bei eigenverantwortlichen Vorhaben und Projektideen finanziell unterstützen.
15	Mobilitätsmanagement	Einrichten eines Mobilitätsbeirates	Der MEP ist auf das Jahr 2035 + ausgerichtet. Nach Abschluss des MEP wird als Nachfolgegremium ein Mobilitätsbeirat mit Vertretungen aus Verwaltung und Politik sowie Verbänden eingerichtet. Der Mobilitätsbeirat hat die Aufgabe die Umsetzung und Zielerreichung des MEP zu begleiten und zu forcieren.
16	Verkehrssicherheit	Durchführung von Sicherheitsaudits	Es werden regelmäßige Sicherheitsaudits der Verkehrsinfrastruktur beauftragt. Dabei wird der Schwerpunkt auf Unfallschwerpunkte, Knotenpunkte, Fußgängerquerungen und Radwege gelegt.
17	Verkehrssicherheit	Ausweitung der kommunalen (Geschwindigkeits-)überwachung	Die kommunale Geschwindigkeitsüberwachung wird intensiviert, um die Einhaltung der geltenden Geschwindigkeitsregelungen zu gewährleisten. Neben verstärkten Kontrollen mit stationären Messgeräten sollen auch Dialogdisplays, z. B. vor sensiblen Einrichtungen, zum Einsatz kommen.

18	Verkehrssicherheit	Abbau von Nutzungskonflikten mit dem ruhenden Kfz-Verkehr durch restriktivere Maßnahmen gegenüber auf Gehwegen parkenden Kfz	Es wird ein Programm für die Erhöhung der Verkehrssicherheit durch die Optimierung des ruhenden Verkehrs aufgesetzt (insb. im Innenstadtbereich und in angrenzenden Quartieren). Mögliche Aspekte sind dabei das Freihalten von Sichtachsen, eine stärkere Parkraumüberwachung mit Schwerpunktkontrollen im Bereich sensibler Einrichtungen, die Nutzung vorhandener Parkplätze durch Wirtschaftsverkehre sowie der Einsatz von Pollern, E-Ladesäulen inkl. Vorbehalt von Parkplätzen, Markierungen und Abstellanlagen zur Vermeidung von Parken im Seitenraum. Zukünftig werden keine Ausnahmegenehmigungen für das Kfz-Parken/Halten auf Gehwegen mehr erteilt. Das Parken oder Halten auf Gehwegen wird dabei effizient unterbunden.
19	Verkehrssicherheit	Initiierung zielgruppenspezifischer Kommunikation	Eine zielgruppenspezifische Kommunikation wird aufgesetzt, um unterschiedliche Altersgruppen, Bildungshintergründe und Sprachkompetenzen über das Thema Verkehrssicherheit zu informieren. Im Sinne einer kontinuierlichen Öffentlichkeitsarbeit werden regelmäßig zielgruppenspezifische Informationskampagnen (z. B. zum Thema Verkehrssicherheit wie Dooring-Unfälle, E-Bike-Nutzung für Senioren, Fahrradkurse) durchgeführt und dabei gegebenenfalls mit Verbänden wie der Verkehrswacht, dem VCD etc. kooperiert. Dabei findet eine enge Abstimmung mit den Maßnahmen zum schulischen Mobilitätsmanagement statt (bspw. Mobilitätserziehung in Schulen).
20	Verkehrssicherheit	Abbau von Nutzungskonflikten	Konflikte zwischen Nutzenden werden analysiert und sukzessive verringert. Es werden geeignete Infrastrukturmaßnahmen geprüft, wie z. B. Aufweitungen oder eine visuelle Trennung bzw. Hervorhebung. Auch Bereich von Stadtbahngleisen, die unmittelbar vom Radverkehr in Längs- oder Querrichtung befahren werden, werden geprüft. Zur Sicherheitssteigerung des Fuß- und Radverkehrs werden diese getrennt geführt, wobei durch die Querung der Radinfrastruktur keine neuen Gefahrenstellen oder Barrieren für den Fußverkehr geschaffen werden sollten.
21	Verkehrssicherheit	Initiierung von Forschungsprojekten zur Gestaltung sicherer Knotenpunkte	Zur sicheren Gestaltung von Knotenpunkten besteht Forschungsbedarf. Braunschweig als "Stadt der Forschung" initiiert zusammen mit Forschungseinrichtung ein Forschungsvorhaben zur Gestaltung sicherer Knotenpunkte. Forschungsgegenstand könnten z. B. Schutzkreuzungen sein.
22	Fußverkehr	Qualitätsstandards für den Fußverkehr festlegen, umsetzen und nachrüsten	Für die Konzeption eines stadtweiten Fußwegenetzes werden auf den gängigen technischen Regelwerken (EFA, RAST, H BVA) beruhende Qualitätsstandards (in Bereichen wie Längsverkehr, Querungen, Barrierefreiheit, Führung mit dem Radverkehr etc.) für die Fußverkehrsinfrastruktur erarbeitet.
23	Fußverkehr	Zielgruppenspezifische Stadtteilpläne mit eingezeichneten Fußwegeachsen in Stadtteilzentren erarbeiten	Für jeden Stadtteil werden Stadtteilpläne mit ergänzenden Hinweisen je nach Zielgruppe erarbeitet. Zu den Hinweisen zählen etwa barrierefreie Einrichtungen, Sitzbänke etc. Als Orientierung können die bereits vorhandenen Kinderstadtpläne für alle Stadtteile dienen.
24	Fußverkehr	Einrichtung eines Fußwegeleitsystems	Es wird ein Konzept für ein stadtweites und barrierefreies Fußwegeleitsystem erarbeitet. Das Fußwegeleitsystem weist wichtige Zielorte, thematische Routen und barrierefreie Alternativrouten aus. Die Umsetzung erfolgt sowohl physisch als auch digital.

25	Fußverkehr	Schaffung fußgängerfreundlicher Kreuzungen und Querungen	Zur Schaffung fußgängerfreundlicher Kreuzungen und Querungen in den Stadtteilen werden zunächst die entsprechenden Bedarfe in lokalen Fußverkehrskonzepten identifiziert. Zu möglichen Maßnahmen zählen z.B. das Freihalten von Kreuzungsbereichen von ruhendem Kfz-Verkehr und Querungen (z. B. Fußgängerüberwege) in regelmäßigen Abständen. Die Aufstellbereiche an Knotenpunkten für Fußgänger sind bedarfsgerecht zu dimensionieren. An für den Fuß- und Radverkehr bedeutenden Knotenpunkten (z.B. in den Stadtteilzentren) wird zudem der Einsatz von "Rundum-Grün"-Phasen im Einzelfall geprüft, um Radfahrenden und zu Fuß Gehenden ein komfortableres und schnelleres Queren zu ermöglichen.
26	Fußverkehr	Schaffung thematischer Routen (z.B. Sitz- und Spielrouten) zu Freizeitzielen	Im Rahmen von Fußverkehrskonzepten werden Themenrouten definiert, die im Anschluss umgesetzt und mit zielgruppenspezifischen Elementen ausgestattet werden. Als Beispiele lassen sich Gesundheitspfade, Spielrouten mit Spielgeräten (Schaffung von Bewegungsanreizen) und Sitzrouten mit diversen Sitzgelegenheiten anführen.
27	Fußverkehr	Schaffung alternativer Abstellmöglichkeiten zur Entlastung der Gehwege	Es werden alternative Abstellmöglichkeiten geprüft, um Fußwege nach Möglichkeit von Müllbehältern, Fahrzeugen und sonstigen Hindernissen freizuhalten. Für Müllbehälter, Radabstellanlagen oder Gastronomie etc. werden Kfz-Stellplätze am Fahrbahnrand umgenutzt, um verengte Gehwege zu vermeiden.
28	Fußverkehr	Programm zur Umsetzung der Barrierefreiheit	Es wird ein Programm zur flächendeckenden Umsetzung der Barrierefreiheit erarbeitet. Das Programm hat die Identifizierung von Barrieren im Bestand zum Ziel sowie die konsequente Umsetzung der barrierefreien Gestaltung von Knotenpunkten, Strecken und Plätzen (z. B. in der Innenstadt) nach einer priorisierten Reihenfolge (z.B. taktiles Leitsystem, akustische Signale, Anpassung historischer Oberflächenbeläge, Kennzeichnung von Pollern). Bei Neubauten wird von vornherein eine barrierefreie Gestaltung gewährleistet.
29	Fußverkehr	Ausreichende Beleuchtung der Gehwege	Unter Berücksichtigung des Beleuchtungskonzepts wird eine ausreichende Beleuchtung der Fußwege gewährleistet. Auch der Einsatz eines smarten Beleuchtungssystems, bei dem die Beleuchtung der Fußwege an die jeweiligen Gegebenheiten vor Ort angepasst werden kann, wird geprüft. Vorhandene Beleuchtungskonzepte werden geprüft (z. B. Innenstadt), um eine hohe Sicherheit und Aufenthaltsqualität zu gewährleisten. Fehlende Konzepte werden erarbeitet, wobei die jeweiligen Nutzungsansprüche (z. B. Wohngebiet, Mischgebiet) zu berücksichtigen und differenziert auszuarbeiten sind.
30	Fußverkehr	Verbesserung der Aufenthaltsqualität	Eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum mit Orten zum Ausruhen, verweilen, kommunizieren, bewegen und spielen wird angestrebt. Hierzu werden Maßnahmen wie der Ausbau und die Aufwertung des Seitenraums in den Fokus gestellt, indem beispielsweise Bänke, breitere Wege, Spielgeräte und Mülleimer eingerichtet werden. Entlang von Fußgängerwegen werden beispielsweise Sitzmöglichkeiten im Seitenraum eingerichtet. Dabei sind angemessene Abstände der Sitzmöglichkeiten zueinander zu berücksichtigen, die im Rahmen der Erarbeitung von Qualitätsstandards definiert werden.

31	Fußverkehr	Programm für Grün in Straßenräumen aufsetzen	Für mehr Grün im Straßenraum wird in Abhängigkeit der örtlichen Gegebenheiten der Einsatz bepflanzter Mittelseln, die Dachbegrünung von Haltestellen, die Bepflanzung von Baumscheiben, den Ausbau von „Nachbarschaftsgrünflächen“ u.a. für urban Farming und die Pflanzung von straßenbegleitenden Bäumen geprüft (vgl. Biodiversitätskonzept Stadt Braunschweig). Dabei müssen insbesondere in Kreuzungsbereichen die Sichtbeziehungen der Verkehrsteilnehmenden gewährleistet bleiben.
32	Fußverkehr	Verbesserungen der Gehwegreinigung und Winterdienst	Analog zu den Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr wird für den Fußverkehr eine konsequente Gehwegreinigung und Winterdienst angestrebt. In stark frequentierten Bereichen (Innenstadt, Geschäftslagen, dicht besiedelte Wohngebiete) wird die Durchführung des Winterdienstes gesondert geprüft und eingefordert. Hierdurch wird eine verlässliche Qualität garantiert. Die Kosten werden über die Gebühren für die Straßenreinigung umgelegt.
33	Fußverkehr	Erweiterung von Fußgängerzonen	Es werden mehr Fußgängerzone geschaffen bzw. vorhandene erweitert (z. B. Magniviertel, Casparistraße, Südstraße, Ziegenmarkt), um den Aufenthalt und den Einkauf in Geschäftslage zu stärken.
34	Fußverkehr	Eliminierung von sozialen Angsträumen	Es wird ein gezieltes Programm aufgesetzt, um soziale Angsträume zu beseitigen, zu denen z. B. schlecht beleuchtete Bereiche, Unterführungen und wenig frequentierte Bereiche bzw. Wege zählen können. Sofern eine Vermeidung nicht möglich ist, werden Gestaltungskonzepte (Farbe, Licht, etc.) eingesetzt.
35	Fußverkehr	Anforderungs-Grün für Kfz	An stark frequentierten Fußgänger Routen wird die LSA-Steuerung angepasst, sodass zu Fuß Gehende standardmäßig Grün haben und Kfz über Induktionsschleifen die Grünphase anfordern müssen. Alternativ Anpassungen werden geprüft. Geeignete Orte (z. B. Schulen zu Schulstart- und -schluss) werden identifiziert. Ein experimenteller Ansatz ist denkbar.
36	Fließender Kfz-Verkehr	Umbau des City-Rings	Der City-Ring wird auf maximal einen Fahrstreifen pro Richtung umgebaut, um stattdessen mehr Platz für die Verkehrsmittel des Umweltverbunds zu schaffen (ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr). Die Erreichbarkeit der Parkhäuser wird in diesem Zuge neu organisiert.
37	Fließender Kfz-Verkehr	Umsetzung eines strategischen Hauptnetzes für den Kfz-Verkehr	Im Rahmen des Mobilitätsentwicklungsplans für Braunschweig ist ein Hauptnetz für den Kfz-Verkehr zu erarbeiten. Das Hauptnetz weist auf gesamtstädtischer Ebene strategische Achsen für den Kfz-Verkehr aus, die eine wichtige Bündelfunktion im Straßennetz einnehmen. Für den Kfz-Verkehr stellt die flüssige Abwicklung mit einer Reduktion von stop-and-go-Verkehren und Überlastungen ein verlässliches und leistungsfähiges Hauptnetz dar.
38	Fließender Kfz-Verkehr	Verbesserung der südlichen Innenstadtumfahrung	Im Zuge der Schaffung des südlichen Ringschlusses (Kalenwall / Bruchtorwall / Konrad-Adenauer-Straße) kann der Kennedyplatz und der Europaplatz deutlich von Verkehrsanlagen reduziert werden. Die Kfz-Achse ist eindeutig die Ost-West-Achse, eine Nord-Süd-Achse ist nicht mehr erforderlich, die aus Süden kommende Wolfenbütteler Straße wird an diesem Punkt nach Westen und nach Osten abgeleitet, um die Innstadtdurchfahrt zu reduzieren. Der Kennedyplatz kann beispielsweise in Teilen begrünt und in Teilen bebaut werden, um auch die historische Torsituation (zumindest in Teilen) wiederherzustellen.

39	Fließender Kfz-Verkehr	Stadtweite Verkehrsberuhigung	Auf allen Nebenstraßen wird eine konsequente Verkehrsberuhigung umgesetzt. Auf dem übrigen Straßennetz können weiterhin die bestehenden Geschwindigkeiten beibehalten werden, v. a. aus Gründen der Erreichbarkeit und Bündelung. Die bestehenden Spielräume der geltenden StVO werden genutzt, um entsprechende Vorhaben umzusetzen. Gleichzeitig setzt sich die Stadt Braunschweig für eine Überarbeitung der Straßenverkehrsordnung (StVO) ein, sodass es mehr kommunale Möglichkeiten zur Umsetzung von Vorhaben der Verkehrsberuhigung gibt.
40	Fließender Kfz-Verkehr	Verkehrsberuhigende Maßnahmen in Geschäftslagen umsetzen	Es werden verkehrsberuhigende Maßnahmen in Geschäftslagen umgesetzt, sodass die Innenstadt und die Stadtteilzentren gestärkt werden. Die Maßnahmen sorgen im näheren Umfeld für mehr Sicherheit des dort viel vorhandenen Fußverkehrs. Gleichzeitig werden z. B. Lieferzonen eingerichtet, um den Lieferverkehr zu ordnen und die Erreichbarkeit der Geschäftslagen zu gewährleisten.
41	Fließender Kfz-Verkehr	Einrichtung einer autoarmen Innenstadt durch Verlagerung des Durchgangsverkehrs (Sperrung des Bohlwegs)	Es wird keine direkte Durchfahrt für den MIV durch die Innenstadt innerhalb des Wilhelminischen Rings geben, indem z.B. der Bohlwegs (Steinweg-Georg-Eckert-Str.) als Durchgangsstraße gekappt wird und der Innenstadt (z. B. Fußgängerzone) zugesprochen wird. Die Erreichbarkeit der Parkhäuser wird neu organisiert.
42	Fließender Kfz-Verkehr	Einführung einer City-Maut	Die Einrichtung einer City-Maut, um die Zufahrt zur Innenstadt (innerhalb der Okerumflut) zu regeln wird geprüft, mit potentieller zeitlicher und räumlicher Staffelung sowie Begrenzungen (Pendler:innen, Anwohner:innen).
43	Fließender Kfz-Verkehr	Umsetzung von Mischverkehrsflächen	Im Sinne des Miteinanders der Verkehrsarten werden Mischverkehrsflächen eingerichtet (z. B. verkehrsberuhigter Geschäftsbereich bzw. T20-Zone, Shared Space).
44	Fließender Kfz-Verkehr	Entlastung und verkehrliche Beruhigung von Ortsdurchfahrten	Zur Entlastung von Ortsdurchfahrten werden Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung umgesetzt, bspw. mithilfe der Gestaltung (z. B. Fahrbahnverschwenk, Reduzierung der Fahrbahnbreite, Fahrbahnteiler) und fördert damit die Belebung der Seitenräume.
45	Fließender Kfz-Verkehr	Umbau des Wilhelminischen-Rings	Der Wilhelminische Ring wird auf seine Leistungsfähigkeit geprüft und entsprechend Umgebaut. Neben dem MIV werden auch die Flächenbedarfe des Umweltverbund (ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr) berücksichtigt.
46	Fließender Kfz-Verkehr	Untersuchung veränderter Verkehrsführungen im Straßennetz	Das Kfz-Netz wird geprüft und bedarfsgerecht angepasst. Dies kann unter anderem durch veränderte Verkehrsführungen im Straßennetz auf ausgewählten Abschnitten erfolgen.
47	Ruhender Kfz-Verkehr	Umsetzung eines konsequenten Parkraummanagements	Für die Gesamtstadt wird ein Parkraummanagementkonzept inkl. der Bewirtschaftung erarbeitet. Die Nutzung der Stellplätze im öffentlichen Raum wird je nach Verortung definierten Rahmenbedingungen unterliegen. Wo es möglich ist, wird der ruhende Verkehr in attraktiven und gut zugängliche Parkhäuser verlagert. Es wird ein einheitliches Vorgehen für die Parkraumbewirtschaftung erarbeitet, in dem Kurzzeitparken, Langzeitparken, Anwohnerparken, Parken von Wirtschaftsverkehren (Handwerker, Pflegedienste, Lieferdienste), etc. betrachtet werden.

48	Ruhender Kfz-Verkehr	Parkraum-Bedarfsprüfung	Zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität werden Parkflächen vom öffentlichen Straßenraum in Parkbauten verlagert. Es wird geprüft, wie bestehende Parkhäuser und Tiefgaragen für Anwohnende, Anlieger, Besucher und Gäste durch ein neues Betreiber- und Betriebskonzept 24/7 offen sein können. Ziel ist es, den öffentlichen Raum von parkenden Fahrzeugen zu befreien, um ihn anderweitig nutzbar zu machen. Weitere Nachnutzungen der Flächen können in Kombination mit anderen Maßnahmen konzipiert werden: Bspw. können Flächen für Angebote der Nahmobilität (Rad- und Fußverkehr) und für Bus-/Radverkehrsstreifen genutzt werden. Andere Nutzungen können im Sinne einer kleinräumigen Klimaverbesserung die Entsiegelung und Begrünung der Flächen/Pocket Parks umfassen. Zudem können Angebote für Seitenraumnutzungen (z. B. Sitzgelegenheiten für Gastronomie) geschaffen werden.
49	Ruhender Kfz-Verkehr	Planung von Quartiersgaragen in Neubaugebieten forcieren und Nachrüstung in Bestandsquartiere prüfen	Durch die Etablierung von Quartiersgaragen (Parkplätze und Ladeinfrastruktur) werden Flächen im Straßenquerschnitt neuen Nutzergruppen zugeordnet. Vor allem in Neubaugebieten besteht die Möglichkeit, so benötigte Parkplätze geordnet, abseits des öffentlichen Raumes und gut erreichbar unterzubringen. Eine Ergänzung weiterer Angebote wie Sackkarren etc. ist wünschenswert. Hierzu wird ein Quartiersgaragen-Konzept erarbeitet, um u.a. den Betrieb und die Flächenbedarf festzulegen.
50	Öffentlicher Verkehr	Stringente Umsetzung der Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehr forcieren	Der barrierefreie Ausbau insbesondere der Bushaltestellen (taktile Leitelemente, gesicherte Querungen, Hochbord, bedarfsentsprechend dimensionierte Aufstellfläche, ausreichende Gehwegbreiten) wird stringent weitergeführt. Außerdem muss die Barrierefreiheit bei der Kalkulation der Fahrzeit berücksichtigt werden, indem ein zusätzlicher Zeitaufwand für fahrzeugseitige Einstiegshilfen, der erhöhte Zeitaufwand für Ein- und Ausstieg berücksichtigt werden.
51	Öffentlicher Verkehr	Erstellung eines ÖPNV-Konzeptes	Es wird ein umfangreiches ÖPNV-Konzept erarbeitet, um neue Gestaltungsmöglichkeiten für bestehende Straßenräume und Knotenpunkte, die vom ÖPNV betroffen sind, festzusetzen. Das Projekt Wagenkasten 2,65 cm wird hierbei berücksichtigt.
52	Raum- und Siedlungsentwicklung	Einrichtung autoarmer Wohnquartiere	In mehreren Stadtteilen (sowohl Neubau- als auch Bestandsquartiere) entstehen in Zukunft Bereiche, in denen Aufenthaltsqualität, Verkehrssicherheit und die Nahmobilität im Mittelpunkt stehen. Kinder können in diesen Bereichen im öffentlichen Raum gefahrlos spielen und quartiersfremde Durchgangsverkehre werden durch entsprechende Maßnahmen (z. B. versenkbare Poller als modaler Filter) unterbunden. Eine sehr gute Erreichbarkeit mit dem ÖPNV ist Grundvoraussetzung.
53	Raum- und Siedlungsentwicklung	Orientierung am Leitbild der 15 Minuten-Stadt	Die Stadtentwicklung orientiert sich für Neubau- und Bestandsgebiete (Nachverdichtung) am Leitbild der 15 Minuten-Stadt (Stadt der kurzen Wege). Mit Blick auf das Leitbild der 15-Minuten-Stadt folgt bei der Stadt- und Verkehrsplanung folgenden Leitlinien: Innenentwicklung vor Außenentwicklung / Stärkung der Nahmobilität / Kurze Wege als Ziele des Rad- und Fußverkehrs / zentrale Nahversorgung und Stadtteilzentren / Nutzungsmischung: Ausweisung gemischter Urbaner Gebiete / Planung von multifunktionalen Quartiershubs / Entwicklung entlang der starken Achsen des ÖPNVs, insbesondere entlang des Schienenverkehrs / gute und frühzeitige Sicherstellung der Anbindung mit dem ÖPNV.

54	Raum- und Siedlungsentwicklung	Engere Verzahnung zwischen Stadt- und Verkehrsentwicklung	Bei der Stadtplanung werden in Braunschweig die Voraussetzungen für eine sozial- und umweltverträgliche Mobilität stets mitgedacht. Hierzu zählt bspw. eine frühzeitige hochwertige Anbindung der Verkehrsmittel des Umweltverbunds an Neubaugebiete, um zusätzliche Pkw-Verkehre zu vermeiden und einen Umstieg auf den Umweltverbund mit dem Umzug zu begünstigen. Auch Quartiersgaragen, Quartiershubs und Coworking müssen immer zusammen gedacht werden. Wenn irgendwann weniger Autos gebraucht werden, können diese Lokationen zu Wohnungen, Büros oder Werkstätten umgenutzt werden.
55	Raum- und Siedlungsentwicklung	Regelmäßige Durchführung von Verkehrsversuchen (Reallabore)	Die Potenziale von Verkehrsversuchen bzw. Reallaboren werden genutzt, um neue Formen der Mobilität und -angebote zu fördern. In dialogorientierten Prozessen werden dadurch kurzfristig die Potenziale der Verkehrswende sicht- und erlebbar gemacht und die Akzeptanz gesteigert. Dafür setzt sich die Stadt auch für Änderungen der StVO ein, um die Umsetzung solcher Versuche zu erleichtern.
56	Raum- und Siedlungsentwicklung	Coworking Spaces in Neubau- und Bestandsquartieren unterstützen	In allen Wohnquartieren werden ausreichend Möglichkeiten zum temporären Arbeiten (für Büroarbeitsplätze) geschaffen, um Arbeitswege zu reduzieren.
57	Raum- und Siedlungsentwicklung	Neuaufteilung und Umgestaltung von Verkehrsräumen	Unter dem Stichwort der Flächengerechtigkeit wird eine neue Aufteilung der Straßenräume umgesetzt, unter Beachtung der Anforderungen aller Verkehrsteilnehmer:innen (Sicherheit, Barrierefreiheit, Querung, Nahmobilität, Aufenthalt, Gestaltung etc.) und in Kombination mit dem ruhenden Verkehr. Eine weitere wichtige Rolle spielt dabei die Klimaanpassung (besonders Entsiegelung, Förderung grüner Strukturen). Die Straßenräume und Plätze, einschl. der innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen, werden städtebaulich integriert gestaltet.
58	Raum- und Siedlungsentwicklung	Innenverdichtung durch den Rückbau der A392	Die A392 soll als Stadtstraße-West zurückgebaut werden, in ihrem Umfang reduziert werden und die freiwerdenden Verkehrsflächen für den ÖPNV genutzt werden. Westlich kann z. B. Wohnen, östlich kann Gewerbe entstehen.

Betreff:

Signalisierte Querung der Gliesmaroder Straße in Höhe Wilhelm-Bode-Straße

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

29.11.2022

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 120 Östliches Ringgebiet (Anhörung)

Sitzungstermin

07.12.2022

Status

Ö

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben
(Entscheidung)

26.01.2023

Ö

Beschluss:

„Der Planung und dem Bau der signalisierten Fußgängerquerung der Gliesmaroder Straße auf Höhe der Wilhelm-Bode-Straße wird zugestimmt.“

Sachverhalt:

Beschlusskompetenz

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

Anlass

Über die Ideenplattform im Beteiligungsportal „mitreden“ wurde die Herstellung eines gesicherten Überweges über die Gliesmaroder Straße in Höhe der Wilhelm-Bode-Straße angeregt und in der Beschlussvorlage zum damaligen Planungs- und Umweltausschuss für eine Realisierung vorgesehen (DS 19-12290). Der Abstand zwischen den bestehenden gesicherten Querungsstellen beträgt 900 Meter, was insbesondere die Schulwegsicherheit in der Gliesmaroder Straße beeinträchtigt. Aufgrund der Neubauvorhaben Langer Kamp und Schwanberger Bogen hat sich der Bedarf an einer Querung an dieser Stelle noch erhöht. In diesem Zusammenhang ist die Wahl des Standorts auf die Kreuzung mit Wilhelm-Bode-Straße und Richard-Wagner-Straße gefallen, der in der Mitte der Gliesmaroder Straße liegt.

Planung

Die Verwaltung hat die in der Anlage dargestellte signalisierte Querungsmöglichkeit geplant. Um eine barrierefreie Anlage zu erhalten, werden die Gehbereiche außerhalb der Fahrbahn mit taktilen Leiteinrichtungen und differenzierter Bordhöhe ausgeführt. Die angrenzenden Flächen werden durch das Aufstellen von Pollern und Fahrradständern gegen regelwidriges Parken geschützt.

Der Erhalt bestehender Baumstandorte als durchgehende Allee in der Gliesmaroder Straße ist im Interesse des Stadtbildes und der mikroklimatischen Verhältnisse grundsätzlich erstrebenswert. In diesem konkreten Fall ist jedoch die Einrichtung eines signalisierten Fußgängerüberweges für die Fußgänger aus Gründen der Verkehrssicherheit wichtig. Die Signalsicht muss gegeben sein, sodass ein Baum und ein Strauch entnommen werden müssen. Standortnah wird nach Möglichkeiten einer Ersatzpflanzung gesucht.

Informationsveranstaltung

Aufgrund der Initiative aus der Bürgerschaft und der politischen Initiative, eine LSA an dieser Stelle zu planen, wurde auf eine explizite Bürgerinformation verzichtet.

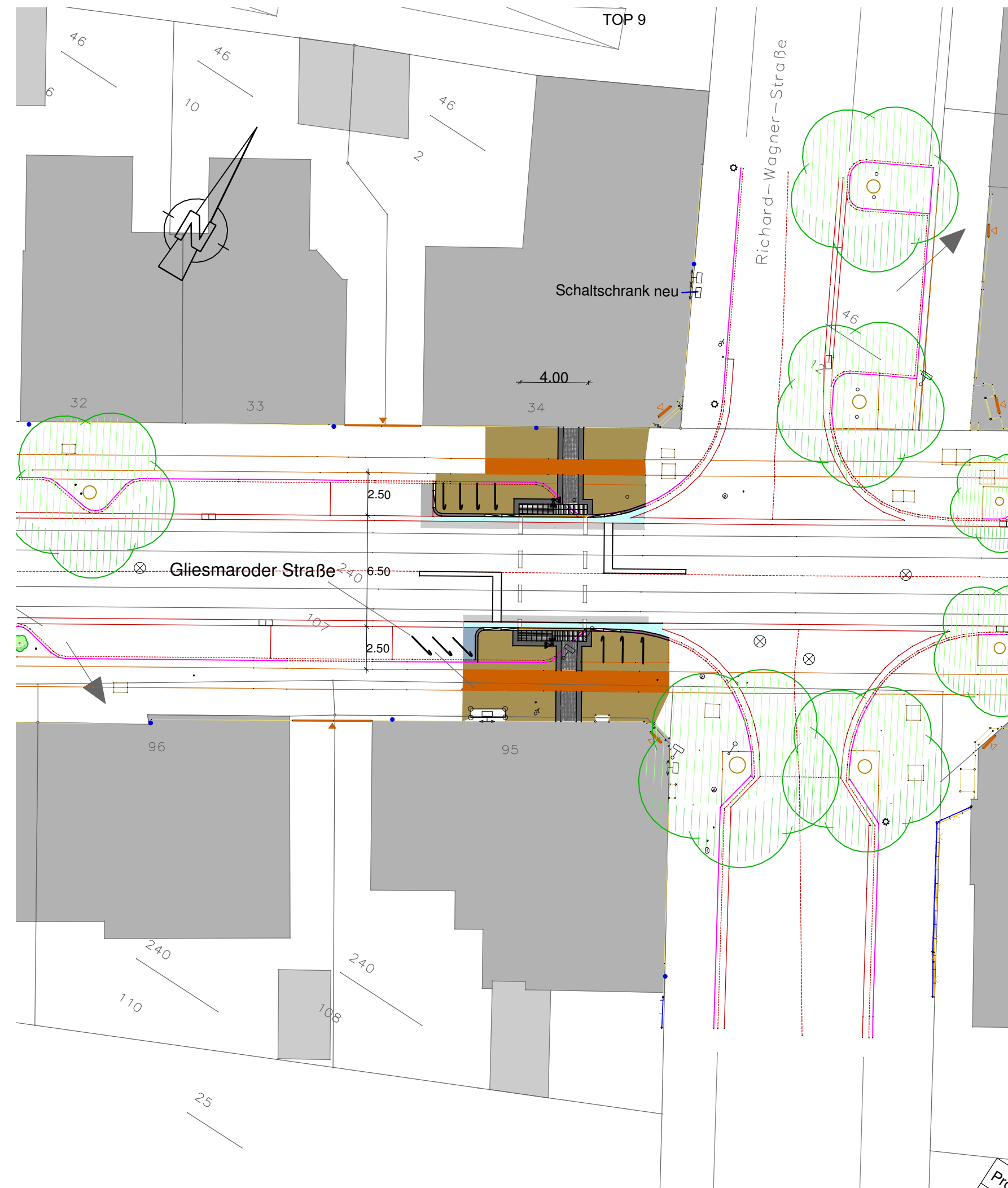
Finanzierung

Die Kosten des Straßenbaus und der Lichtsignalanlage werden ca. 108.000 Euro betragen. Die erforderlichen Haushaltsmittel stehen bei der Haushaltsstelle 5S.660050.00.500.664 zur Verfügung. Die Realisierung des Projekts ist für den Sommer 2023 vorgesehen.

Leuer

Anlage/n:

Lageplan



Legende

Fahrbahn

Gehweg

Parkplatz

Radweg

Rinne

Fahrradständer


Querungsstein-System

Rippenplatten

Noppenplatten

Kontraststreifen

Lichtsignalanlage

Index	Datum	Name	Art der Änderung
Alle Maße und Maßangaben sind am Bau zu prüfen !			
<div>Stadt  Braunschweig Fachbereich Tiefbau und Verkehr Abt. Straßenplanung und -neubau Bohlweg 30 38100 Braunschweig</div>			<div>Gliesmaroder Straße LSA 1.1_LP_LSA.sda 1.1_LP_LSA.pas 07.11.2022 Kuehn4</div>
Gliesmaroder Straße			Maßstab: 1: 250
Lichtsignalanlage			Blatt Nr.:
Planart	Lageplan Vorentwurf		
	Datum	Name	geprüft Braunschweig, den
bearbeitet	13.07.2022	Kühn	
gezeichnet	13.07.2022	Kühn	
mitgez.			<div>Kartengrundlagen: Stadtgrundkarte 11 der Stadt Braunschweig, erstellt auf Grundlage der Liegenschaftskarte 21 © 2022 Stadt Braunschweig Abteilung Geoinformation © 2022 LGLN</div>

Betreff:

Freigabe der Einbahnstraße Schöppenstedter Straße für den Radverkehr in Gegenrichtung

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

20.01.2023

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (Anhörung)
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben
(Entscheidung)

Sitzungstermin

24.01.2023
26.01.2023

Status

Ö
Ö

Beschluss:

„Der Planung zur Freigabe der Einbahnstraße Schöppenstedter Straße für den Radverkehr in Gegenrichtung wird in der als Anlage 1 bis 3 beigefügten Fassung in der ersten Ausbaustufe 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 Schöppenstedter Straße (Parkhaus Wilhelmstraße, ÖPNV) 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

Der Vorschlag, die Schöppenstedter Straße für den Radverkehr in Gegenrichtung zu öffnen, ist über die Ideenplattform www.mitreden.braunschweig.de eingegangen.

Bestand

Die Schöppenstedter Straße ist im Abschnitt zwischen Fallersleber Straße und der nördlichen Einmündung Mauernstraße für alle Verkehrsteilnehmenden in beiden Fahrtrichtungen freigegeben. Der restliche Verlauf der Schöppenstedter Straße ist bis zum Steinweg als Einbahnstraße ausgewiesen. Über die Schöppenstedter Straße ist das Parkhaus Wilhelmstraße teilweise erschlossen. Einige Buslinien des ÖPNV haben im Umfeld des Parkhauses Wilhelmstraße eingeplante Standzeiten und setzen über die Schöppenstedter Straße wieder in den regulären Fahrbetrieb ein. Im Aufstellbereich vor der Lichtsignalanlage zum Steinweg besteht eine Rechtsabbiegespur und eine überbreite Linksabbiegespur mit zwei Linksabbiegepfeilen, die es ermöglicht, dass sich zwei Pkw nebeneinanderstellen können.

Planung

Nach Beendigung der aktuellen Baustellensituation in der Schöppenstedter Straße soll die Markierung im Aufstellbereich vor der Lichtsignalanlage zum Steinweg in veränderter Form erfolgen.

Zunächst (Anlage LP Stufe 1-1 bis 1-3) wird bis zum südlichen Einmündungsbereich der Mauernstraße ein Radfahrstreifen in Gegenrichtung der Einbahnstraße markiert. Die verbleibende Straßenbreite wird als überbreite Spur für das Links- und das Rechtsabbiegen markiert. Sie ermöglicht es, dass sich zwei Pkw nebeneinanderstellen können.

Im weiteren Verlauf der Schöppenstedter Straße erfolgt der Radverkehr entgegen der Einbahnstraßenrichtung im Mischverkehr. Fahrradpiktogramme mit Pfeilen auf der Fahrbahn weisen (zuzüglich zur Beschilderung) Verkehrsteilnehmende auf den Radverkehr in Gegenrichtung hin.

Ausblick


Auf dieser Grundlage und nach Beendigung der den Verkehr derzeit einschränkenden Baumaßnahme sollen Verkehrszählungen erfolgen, die insbesondere an der Einmündung der Schöppenstedter Straße in den Steinweg als Beurteilungsgrundlage dienen werden, ob hier evtl. zusätzlich im Aufstellbereich vor der Lichtsignalanlage zum Steinweg ein Vorbeifahrstreifen und ein ausgeweiteter Aufstellstreifen für den Radverkehr möglich wären. Pkw würden sich dann nicht mehr nebeneinander aufstellen können. Eine Beschlussfassung zu dieser Maßnahme ist mit dieser Drucksache nicht verbunden.

Leuer

Anlage/n:

- 01_LP-Schöppenstedter_Stufe_1-1.pdf
- 02_LP-Schöppenstedter_Stufe_1-2.pdf
- 03_LP-Schöppenstedter_Stufe_1-3.pdf



**Stadt Braunschweig**

Abt. Straßenplanung u. -neubau
Bohlweg 30
38100 Braunschweig

Schöppenstedter Straße

Stufe 1 Blatt 1

Anlage 1

bearbeitet	Datum	Name	Maßstab : 1 : 250
gezeichnet	Dez. 2022	N. Schmidt	
	Dezember 2022	N. Schmidt	





Betreff:

Brodweg - Zukünftige Verkehrsführungen Rad-, Fuß- und Kfz-Verkehr

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

11.01.2023

Beratungsfolge:

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur
Beantwortung)

26.01.2023

Status

Ö

Sachverhalt:

Die Verkehrsführung auf dem Brodweg hat in der Vergangenheit zu vielen Konflikten und stetigen Anpassungsmaßnahmen geführt. Auch die Anpassungsmaßnahmen aus 2015-2016 sowie 2017-2018 sorgten für keine wesentliche Verbesserung, sondern erzeugten neue Konflikt- und Gefahrensituationen. Im Kern begründet sich die Problematik aus der geringen Breite der Fahrbahn bzw. des Fußweges. Aus diesem Mangel an Platz für getrennte Führungen der Verkehrsarten ist begründet, warum es zu keiner konfliktfreien Verkehrsleitung kommen konnte. Auf dem Brodweg zeichnete sich vor der baustellenbedingten Schließung zu den Hauptverkehrszeiten eine hohe Dichte an Kfz-Verkehr ab, da dieser gerne als Umgehung der Helmstedter Straße genutzt wurde (s. Verkehrsmengenkarte Stadt Braunschweig, Stand 2016: 8.500 Kfz/Tag).

Aufgrund der Neuerrichtung der Bahnunterführung ist der Brodweg aktuell gesperrt.

Im Zuge des Ausbaues der Ringgleis-Süd-Ostschleife wird der Brodweg alsbald abschnittsweise zu einem Teil des Ringgleises. In diesem Kontext ist es notwendig eine Wegeeinmündung zu schaffen, um den Radverkehr vom Brodweg in den Ringgleisabschnitt zu leiten. Da die Breite der Brückenunterführung im Rahmen des Neubaus nicht erweitert wird, bleibt dieser Abschnitt ohnehin durch die Verengung der Fußwege eine Gefahrenquelle. Mit der zu realisierenden Wegeeinmündung entsteht eine weitere Einengung der Verkehrsflächen. Im zukünftigen strategischen Zielnetz für den Radverkehr soll der Brodweg eine Hauptverbindung darstellen.

Daher fragen wir die Verwaltung:

1. Welche Zahlen zu den Verkehrsmengen für die Alternativrouten, die der Kfz-Verkehr während der Sperrung des Brodwegs gewählt hat, liegen der Verwaltung vor?
2. Sieht die Verwaltung eine Möglichkeit den Brodweg für Radfahrende so auszubauen, dass sich Radfahrende Familien, allein fahrende Kinder (ab 11 Jahre) und ältere Menschen dort sicher fühlen?
3. Wie könnten die Radfahrenden im Bereich der Engstelle (DB-Brücke) geführt werden, so dass sie sich auch dort sicher fühlen?

Anlagen:

keine

Betreff:

Sichere Querung der Hermann-Blenk-Straße ermöglichen

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

14.01.2023

Beratungsfolge:

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur
Beantwortung)

26.01.2023

Status

Ö

Sachverhalt:

Der Braunschweiger Forschungsflughafen wächst weiterhin und sorgt für viele neue Arbeitsplätze in unserer Stadt, die unter anderem der Sicherheit des Flugverkehrs der Zukunft dienen. Eines der letzten Beispiele für die zahlreichen Erweiterungen ist die Inbetriebnahme des zweiten Gebäudes für das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) an der Hermann-Blenk-Straße. In Braunschweig liegt der Hauptsitz dieser Einrichtung und damit ist auch die Mehrzahl der Beschäftigten hier tätig. Weitere Standorte hat das Luftfahrt-Bundesamt in Berlin, Düsseldorf, Frankfurt am Main, Hamburg, Stuttgart und München.

In einem ausführlichen Artikel in der Braunschweiger Zeitung wurden am 22. Dezember des vergangenen Jahres das Hauptquartier des Luftfahrt-Bundesamtes am Forschungsflughafen sowie die grundlegenden Aufgaben dargestellt. Präsident Jörg Mendel, bereits seit 2012 in dieser Funktion, wusste im Interview mit Lokalchef Henning Noske denn auch viel Positives über Braunschweig zu berichten.

Eine Sache brannte ihm jedoch sprichwörtlich unter den Nägeln: Der Hauptsitz des LBA liegt nördlich der Hermann-Blenk-Straße. Das bereits angesprochene weitere Dienstgebäude liegt südlich der Hermann-Blenk-Straße, ein regelmäßiges Queren der Straße ist also von Nöten. Teilweise – besonders an solchen Tagen, an denen es Stau auf der A2 gibt – ist das jedoch nicht so einfach, wie es sich auf den ersten Blick anhört. Und vor allem ist es manchmal auch nicht sicher. Gerade Lkw befahren die Straße oftmals mit hoher Geschwindigkeit – hier sollte Abhilfe geschaffen werden. Und obwohl das Verhältnis zur Stadt Braunschweig von Präsident Mendel als „ausgezeichnet“ beschrieben wird, habe sich in dieser Frage noch nichts getan.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Verwaltung:

1. Welche Möglichkeiten gibt es, um die sichere Querung der Hermann-Blenk-Straße für die Mitarbeiter des LBA zu gewährleisten?
2. Gibt es bereits Gespräche mit dem LBA, um eine einvernehmliche Lösung zu erreichen?
3. Wie plant die Verwaltung das weitere Vorgehen?

Anlagen:

Artikel aus der Braunschweiger Zeitung vom 22.12.2022 zum Luftfahrtbundesamt und der Problematik des benötigten Übergangs zur sicheren Überquerung der Hermann-Blenk-Straße



Hauptsitz des Luftfahrt-Bundesamtes am Braunschweiger Forschungsflughafen. Gegenüber wurde im Februar 2022 ein weiteres Dienstgebäude der Bundesoberbehörde eröffnet.

HOLGER HOLLEMANN/PICTURE ALLIANCE / DPA

Hauptquartier Braunschweig für Sicherheit in der Luft

Das Luftfahrt-Bundesamt bündelt mehr als 100 Zulassungs-, Genehmigungs- und Aufsichtsfunktionen – Wir stellen es auf zwei Seiten vor

Henning Noske

Braunschweig. Wer sich mit den großen Unternehmen und Behörden in Braunschweig beschäftigt, kommt am Luftfahrt-Bundesamt (LBA) am Forschungsflughafen nicht vorbei. Rechts und links der Hermann-Blenk-Straße, zuletzt noch einmal gewachsen mit einem im Februar 2022 eröffneten zweiten Dienstgebäude, sind im Zuständigkeitsbereich des Bundesverkehrsministeriums mehr als 100 Zulassungs-, Genehmigungs- und Aufsichtsfunktionen für die zivile deutsche Luftfahrt angesiedelt.

Kommen wir gleich zu einem wichtigen Thema. Wie steht es angesichts der aktuellen Gefährdungslagen um die Sicherheit der kritischen Infrastruktur im Luftfahrt-Bereich?

Was viele gar nicht wissen, weil es ja auch eher ungewöhnlich ist: Luftfahrtbehörden sind zwar welt- oder europaweit auch für die Sicherheit auf Flughäfen zuständig, für die Kontrollen von Passagieren und Gepäck und für die Luftraumüberwachung. So ist das etwa bei der französischen Behörde, sie hat allerdings auch 12.000 Mitarbeiter. In Deutschland ist das jedoch anders. Als Luftfahrt-Bundesamt sind wir für die genannten Bereiche nicht zuständig.

Hierzulande gibt es mehrere Luftfahrtbehörden, auch des Bundes. Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung in Langen bei Frankfurt beispielsweise ist für die gesamte Flugsicherung im Luftraum zuständig. Die Bundespolizei ist zuständig für die Kontrolle von Passagieren und Gepäck. Die Sicherheit auf den Flughäfen wiederum ist Aufgabe der Länder. Aber klar, auch wir als Luftfahrt-Bundesamt haben viel mit kritischer Infrastruktur zu tun.

Denn das Luftfahrt-Bundesamt ist die Aufsichtsbehörde über die Luftfahrt-Unternehmen. Unsere Mitarbeiter prüfen hier die Sicherheit, zum Beispiel im Bereich Cyber-Security. Hier kooperieren wir mit dem Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik. Außerdem sind wir für die Sicherheit in Instandhaltungsbetrieben und die Sicherheit der Unternehmen in den Lieferketten zuständig. Auch unsere eigene IT beispielsweise müssen wir absichern. Dafür benötigen wir IT-Spezialisten, mehr, als sie uns bislang zur Verfügung stehen.

Corona scheint überwunden. Was waren die Auswirkungen?

Als Luftfahrt-Bundesamt sind wir ziemlich gut durch die Pandemie gekommen. Die Arbeitsfähigkeit war stets hergestellt. Wir haben die Pandemie zudem genutzt, uns weiter umzustellen und anzupassen, Stichworte sind elektronische Bearbeitung, Digitalisierung, E-Akte. Fast alle Dienstleistungen, die wir anbieten, werden wir in naher Zukunft online anbieten, zum Beispiel Verkehrszulassungen, Lizenzen, Zulassungen etwa von 231 von 231 in der Zusammenstellung



Präsident des Luftfahrt-Bundesamtes: Jörg Mendel. HENNING NOSKE

und Simulatoren und vieles mehr.

In die Schlagzeilen gerät das Luftfahrt-Bundesamt eher selten.

Das mag wohl auch an der beschriebenen spezifischen Aufgabenstruktur in Deutschland liegen. Gleichwohl sind es mit der Kontrolle der Luftfahrtunternehmen, der Lizenzierung der Piloten und der Zulassung für Luftfahrzeuge wesentliche Bereiche, für die wir zuständig sind. In dem Umstand, dass wir eher weniger in den Schlagzeilen sind, sehe ich nicht unbedingt einen Nachteil.

Wie steht es um die medizinischen Untersuchungen der Piloten, für die

Sie zuständig sind?

Wir führen die Untersuchungen zwar nicht selbst durch, für uns sind Fliegerärzte tätig, die vom Luftfahrt-Bundesamt die Zulassung erhalten. Wenn bei diesen Untersuchungen etwas auffällt, dann muss hier bei uns eine Entscheidung getroffen werden: Flugtauglich, ja oder nein – oder mit Einschränkungen oder Auflagen. Auch diese Entscheidung bei uns muss zwingend von Ärzten getroffen werden. Dafür haben wir zwar genügend Stellen – aber wir können sie nicht alle besetzen. Klar, ein Arzt möchte den Patienten, den Piloten auch sehen. Auch die Bezahlung fällt etwas geringer

aus als etwa im Krankenhaus. Da ist auch Verwaltungsarbeit zu leisten. Aber dafür gibt es bei uns auch keine Schicht- und Nachtdienste, stimmt hier in allen Bereichen die Work-Life-Balance.

Wir bieten jetzt auch Teilzeitmodelle an, haben die Stellen bundesweit ausgeschrieben, sprechen auch niedergelassene Fliegerärzte an, mit Honorarvereinbarungen für uns tätig zu werden. Dennoch sind wir in diesem wichtigen Bereich noch unterbesetzt. Das führt leider zu Wartezeiten, wenn Piloten wegen einer Diagnose zu uns verwiesen worden sind und am Boden bleiben müssen. Denn Sicherheit geht vor.

Sie haben ohnehin Probleme mit der Personalgewinnung?

Nach wie vor haben wir fast 100 vakante Stellen. Das treibt uns um, wir müssen und wollen sie besetzen. Das ist ein Aufruf: Es gibt hier in Braunschweig einen interessanten Arbeitgeber, bewirbt Euch bei uns! Wir suchen IT-Kräfte, Luftfahrt-Ingenieure, Piloten, Ärzte und Verwaltungsmitarbeiter, stellen permanent ein. Das ist ungewöhnlich für eine Behörde, wenn ja woanders oft von Stellenkürzungen die Rede ist. Wir sind ein interessanter Arbeitgeber,

haben flexible Arbeitszeitmodelle, bieten Home-Office an – bis zu vier Tage in der Woche. Eine Kern-Arbeitszeit, die es früher gab, wurde abgeschafft und durch einen Rahmen von 6 bis 20 Uhr ersetzt. Die Mitarbeiter-Zufriedenheit ist hoch. Auch die Unterbringung in unseren beiden Gebäuden dies- und jenseits der Hermann-Blenk-Straße ist sehr gut, es gibt ausreichend Parkplätze. Auch die Sicherheit in der Luftfahrt ist schließlich ein Thema, das seinen Reiz ausstrahlt.

Wie gut ist das Verhältnis zur Stadt Braunschweig?

Ausgezeichnet. Wir haben nur einen großen Wunsch und eine Sorge. Bei Stau auf der A2 – und das ist leider oft der Fall – wird die Hermann-Blenk-Straße zur Ausweichstrecke, auch für LKW, die hier mit großen Tempo zwischen unseren beiden Gebäuden hindurchbrumen. Dort bewegen sich jedoch sehr oft am Tag auch unsere Mitarbeiter, die zwischen unseren Gebäuden wechseln müssen. Das ist gefährlich! Hier wünschen wir uns Abhilfe, mehr Sicherheit, sei es mit Zebrastrifen oder einer Bedarfsampelanlage. Leider hat sich noch nichts getan. Ich möchte nicht warten, bis hier ein Unfall passiert.

Das ist ein Aufruf:
Bewirbt Euch bei uns!
Wir suchen IT-Kräfte,
Luftfahrt-Ingenieure,
Piloten, Ärzte,
Verwaltungsmitarbeiter
und stellen permanent
ein.

Jörg Mendel Präsident des
Luftfahrtbundesamtes (LBA)

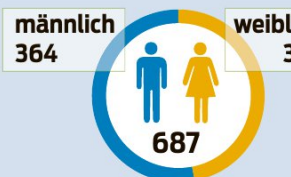
Vor allem die Kontrolle der Luftfahrtunternehmen und ihres Personals, die Zulassung von Luftfahrzeugen und die Überwachung von Luftfahrt-Herstellungsbetrieben gehören zu den Aufgaben des LBA. Seit 2012 ist Jörg Mendel, 1962 in Münster geboren, dessen Präsident, ebenso Vorstandsmitglied im Verein Forschungsflughafen. An ihm schätzt er besonders die Synergie-Effekte und sagt: „Eine ganz tolle Kooperation, aber auch noch weiter ausbaufähig.“

2008 bis 2012 wurde Jörg Mendel als Vertreter der Bundesrepublik Deutschland zur Weltluftfahrtorganisation ICAO im kanadischen Montreal berufen. Selbst besitzt der Jurist den Pilotenschein. „Ich wollte mehr verstehen, worüber Flieger reden“, sagt er.

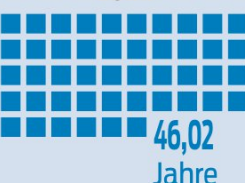
Und dann sprechen wir über aktuelle Aufgaben, unbesetzte Stellen und mehr in einer Bundesoberbehörde, deren Kräfte häufig Spezialaufgaben mit zahlreichen internationalen Kontakten erfüllen.

Luftfahrt-Bundesamt

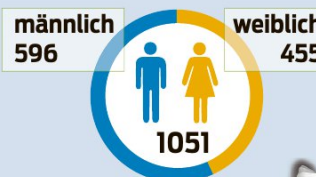
Beschäftigte Braunschweig



Altersdurchschnitt
2021:



Beschäftigte an allen Standorten



Hier werden
Nachwuchskräfte gesucht

IT-Kräfte

Ärzte

Ingenieure

Piloten

Verwaltungskräfte



(1 Frau, 7 Männer zum/zur
Verwaltungsfachangestellten)



Abteilungen

Betrieb

Luftsicherheit

Luftfahrtpersonal

Technik/Umweltschutz

Zentrale Dienste

GESAMTBUDGET 2022

83,1
MILLIONEN EURO

Die Standorte
des Luftfahrt-Bundesamtes
in Deutschland



Quelle: Luftfahrt-Bundesamt