

Stadt Braunschweig

Die Bezirksbürgermeisterin im
Stadtbezirk Mitte

Tagesordnung öffentlicher Teil

Sitzung des Stadtbezirksrates im Stadtbezirk 130

Sitzung: Dienstag, 28.02.2023, 18:30 Uhr

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

Tagesordnung

Öffentlicher Teil:

1. Eröffnung der Sitzung
2. Feststellung des Sitzverlusts von Herrn Helge Böttcher gemäß § 52 Abs. 1 NKomVG
3. Pflichtenbelehrung und Verpflichtung der Ersatzperson Frau Lisa-Marie Jalyschko gemäß § 91 Abs. 4 Niedersächsisches Kommunalverfassungsgesetz
4. Genehmigung des Protokolls der Sitzung vom 24.01.2023
5. Mitteilungen
 - 5.1. Bezirksbürgermeister/in
 - 5.2. Verwaltung
6. Anträge
 - 6.1. Bushaltestelle Steinweg 2023 23-20586
Antrag der SPD-Fraktion
 - 6.2. Fritz-Bauer-Platz aufwerten! 23-20679
Antrag der Fraktion B90/Grüne
 - 6.3. Verbesserung der Beleuchtungssituation auf der Kurt-Schumacher-Straße 23-20680
Antrag der Gruppe BIBS/Die Linke
7. Grundsatzbeschluss: Planungen für die kombinierte Errichtung der Städtischen Musikschule Braunschweig und eines Konzerthauses 23-20743
8. Entwicklung Großer Hof 23-20569
9. 23-20614 - Magniviertel - Experimentelles Modellprojekt zur Quartiersentwicklung
10. Erfahrungsbericht zu den Verkehrsströmen nach Neustrukturierung der Verkehrsführung im Bereich Helmstedter Straße und Schillstraße und Änderung der Verkehrsführung in der Kurzen Straße 22-19549
11. Zweite Veloroute in Braunschweig: Wallring 23-20323
12. 23-20537 - Am Wendentor: Verbesserte Querungsmöglichkeit für Zu-Fuß-Gehende und Radfahrende im Zuge des Wallrings
13. 23-20510 - Ideenplattform: Basketballplatz und Sportanlagen in Viewegs Garten
14. Dauerinstallation zum Lichtparcours: Künstlerische Lichtinstallation von Johannes Wohnseifer 23-20662
15. 23-20651 - Verkauf einer städtischen Grundstücksfläche in der Kaiserstraße
16. Verwendung von Haushaltsmitteln
17. Anfragen
 - 17.1. Justizgebäude am Domplatz 23-20674

	Anfrage der Fraktion B90/Grüne	
17.2.	Gestaltung Südstraße	23-20584
	Anfrage der SPD-Fraktion	
17.3.	Gestaltung Wollmarkt	23-20633
	Anfrage der SPD-Fraktion	
17.3.1.	Gestaltung Wollmarkt	23-20633-01
17.4.	Verkehrsberuhigende Maßnahmen am Ägidienmarkt	22-18870
	Anfrage der Fraktion B90/Grüne	
17.4.1.	Verkehrsberuhigende Maßnahmen am Ägidienmarkt	22-18870-01
17.5.	Geschwindigkeitsbeschränkung Salzdahlumer Straße	22-19357
	Anfrage der Gruppe BIBS/Die Linke	
17.6.	Geschwindigkeitsreduzierung auf der Ackerstraße im Bereich der KiTa	22-19407
	Anfrage der Fraktion B90/Grüne	

Braunschweig, den 21. Februar 2023

Absender:

SPD-Fraktion im Stadtbezirksrat 130

TOP 6.1

23-20586

Antrag (öffentlich)

Betreff:

Bushaltestelle Steinweg 2023

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

06.02.2023

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (Entscheidung)

28.02.2023

Status

Ö

Beschlussvorschlag:

Beschluss:

Der Stadtbezirksrat Mitte regt an, die Installation eines optisch ortsbezogenen und zugleich funktionalen Wetterschutzes an der Bushaltestelle Rathaus, Bussteig C im Steinweg zu prüfen und gegebenenfalls umzusetzen.

Sachverhalt:

Die Haltestelle Rathaus, Bussteig C wird stark genutzt.

Die Fahrgäste müssen sich derzeit bei Niederschlag und stürmischem Wetter in der Umgebung schuttsuchen.

Der Antrag wird sinngemäß gleich der VS 19-12449 erneut eingereicht.

Gez. Philip Brakel
Stv Bezirksbürgermeister

Anlage/n:

keine

Absender:

**Fraktion B90/Grüne im Stadtbezirksrat
130**

TOP 6.2
23-20679
Antrag (öffentlich)

Betreff:

Fritz-Bauer-Platz aufwerten!

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

16.02.2023

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (Entscheidung)

28.02.2023

Status

Ö

**Beschlussvorschlag:
Beschlussvorschlag:**

Die Verwaltung wird gebeten Vorschläge zur Aufwertung des neuen Fritz-Bauer-Platzes zu entwickeln und dem Bezirksrat Mitte mitzuteilen. Die Vorschläge sollen mit einer groben Kostenschätzung versehen sein.

Sachverhalt:

Die Diskussion zum "Umzug" des Fritz-Bauer-Platzes hat nicht nur im Bezirksrat, sondern auch in der breiten Öffentlichkeit große Diskussionen ausgelöst. Der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ist sehr daran gelegen für Fritz Bauer ein angemessenes und würdiges Gedenken zu schaffen, welches auch im Stadtbild deutlich sichtbar ist.

Anlagen:

keine

Absender:

**Gruppe BIBS / DIE LINKE. im
Stadtbezirksrat 130**

TOP 6.3
23-20680
Antrag (öffentlich)

Betreff:

Verbesserung der Beleuchtungssituation auf der Kurt-Schumacher-Straße

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

16.02.2023

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (Entscheidung)

28.02.2023

Status

Ö

**Beschlussvorschlag:
Beschlussvorschlag:**

Der Stadtbezirksrat Mitte regt an, die Beleuchtungssituation für den Fußverkehr auf der Kurt-Schumacher-Straße zwischen Hauptbahnhof und Ottmerstraße zu verbessern. Als kurzfristige Maßnahme wird vorgeschlagen, die Leuchtmittel der Straßenlaternen durch LED mit höherer Lichtstärke zu ersetzen und bei Dunkelheit wieder alle Lampen einzuschalten.

Sachverhalt:

Es geht hier um **den** Gehweg, der vom Braunschweiger Hauptbahnhof in Richtung Innenstadt führt. Er verläuft am Park Vieweggarten entlang durch eine relativ unbelebte Gegend. Die Beleuchtungssituation ist denkbar schlecht:

- Die Laternenmasten sind sehr hoch und stehen sehr weit vom Gehweg entfernt zwischen den Gleisen der Stadtbahn.
- Die Leuchtmittel geben ein trübes, gelbliches Licht ab, das hauptsächlich die Fahrbahn beleuchtet.
- Nur jede zweite Laterne ist eingeschaltet.
- Durch die Schatten der Straßenbäume entstehen besonders dunkle Abschnitte.

Gerade bei Dunkelheit, in den Zeiten, wo der ÖPNV nicht so häufig fährt, bleibt vielen Menschen nur dieser Gehweg, um in Richtung Innenstadt bzw. zum Hauptbahnhof zu gelangen. Insbesondere Frauen fühlen sich dort zwischen Park und parkenden Autos nicht sicher, und in den Baumschatten sieht man teilweise nicht einmal, wohin man die Füße setzt. Die Gesamtsituation (inklusive der kreuz und quer liegenden E-Scooter) stellt für auf dem Hauptbahnhof Angekommene nicht gerade eine Werbung für die Stadt Braunschweig dar. Durch ein Ersetzen der Leuchtmittel lässt sich mit Sicherheit mehr Energie einsparen als durch das Abschalten jeder zweiten Straßenlaterne.

Anlagen:
keine

Betreff:

Grundsatzbeschluss: Planungen für die kombinierte Errichtung der Städtischen Musikschule Braunschweig und eines Konzerthauses

Organisationseinheit:

Dezernat IV
41 Fachbereich Kultur und Wissenschaft

Datum:

21.02.2023

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (Vorberatung)	28.02.2023	Ö
Ausschuss für Kultur und Wissenschaft (Vorberatung)	08.03.2023	Ö
Ausschuss für Planung und Hochbau (Vorberatung)	08.03.2023	Ö
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	14.03.2023	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	21.03.2023	Ö

Beschluss:

1. Die Planung für die bauliche Neuerrichtung der Städtischen Musikschule Braunschweig erfolgt auf der Grundlage des im Jahr 2019 beschlossenen Zukunftskonzepts „Die Städtische Musikschule auf dem Weg zum `Zentrum für Musik‘“ (Drs. Nr. 19-10104-01).
2. Die Planung eines Konzerthauses mit 1.000 Sitzplätzen erfolgt auf Basis der Untersuchung der kulturellen Infrastrukturanalyse des Büros actori sowie der Machbarkeitsstudie des Büros Prof. Jörg Friedrich | Studio PFP GmbH.
3. Städtische Musikschule und Konzerthaus sollen eine synergetische und bauliche Einheit an einem Standort bilden. Das Konzerthaus und dessen 1.000-Sitzplatz-Konzertsaal soll multifunktional und mit dem 199-Sitzplatz-Konzert- und Probensaal der Städtischen Musikschule baulich kombiniert geplant werden.
4. Die Verwaltung wird beauftragt, ein künstlerisches Konzept bzw. Veranstaltungskonzept zu entwickeln, dass sowohl die Diversität der Bevölkerungsstruktur als auch die Kombinationspotentiale mit der Städtischen Musikschule im Sinne eines Zentrums der Musik für Alle reflektiert.
5. In das weitere Bauleitplanverfahren für das Bahnhofsquartier (Anlage 1) wird der Standort für ein Konzerthaus kombiniert mit der räumlichen Unterbringung der Städtischen Musikschule integriert.
6. Die Verwaltung wird beauftragt, die für eine finale Umsetzungsentscheidung erforderlichen baulichen Untersuchungen umgehend auszulösen. Die Vorgaben des B-Planentwurfes sind dabei zu berücksichtigen.
7. Der finale Umsetzungsbeschluss für die kombinierte Errichtung von Konzerthaus und der Städtischen Musikschule (inkl. eines Konzert- und Probensaals mit 199 Sitzplätzen) ist im Jahr 2025, mit belastbaren Aussagen zum erforderlichen Investitionsvolumen, vorzulegen. In diesem Rahmen ist auch festzulegen, ob und ggf. in welchem Maße eine alternative Finanzierungsvariante (ÖPP, Einbindung von Spenden oder sonstigen Drittmitteln, Realisierung z.B. durch eine Stiftung) verfolgt werden soll.
8. Die Verwaltung trägt Sorge dafür, dass ein architektonischer Wettbewerb für die kombinierte Errichtung von Städtischer Musikschule und Konzerthaus folgende Parameter beinhaltet:
 - am neu zu gestaltenden städtischen Eingangstor Viewegs Garten – in direkter Sichtachse des zentralen Ausgangs des Hauptbahnhofs – eine wegweisende Architektur zu generieren,

- die Architektur nimmt die Bezüge zum Gesamtensemble der historischen Parkanlage Viewegs Garten sowie des neuen Bahnhofsquartiers auf und leistet einen Beitrag zu dessen weiterer städtebaulichen Aufwertung,
 - Orientierung an Nachhaltigkeit in Baustoffen, Berücksichtigung modernster Umweltstandards bei der Klimatisierung bzw. Gebäudekühlung sowie der Energieversorgung,
 - die Architektur wird den Anforderungen zur Anpassung urbaner Räume an den Klimawandel gerecht,
 - Berücksichtigung kulturpolitisch aktueller Diskurse; beispielsweise baulich als „Dritter Ort“ fungieren zu können.
9. Für die Ausschreibung, u.a. von Planungsleistungen, sollen der Referenznachweis erfolgreicher Umsetzungen von Konzerthausprojekten zentrale Kriterien sein.
10. Für die Planung zur Errichtung der Städtischen Musikschule und eines Konzerthauses stehen derzeit Haushaltsmittel von 500.000 € vorbehaltlich der haushaltsrechtlichen Genehmigungen zum Haushalt 2023 zur Verfügung. Die Bereitstellung von Haushaltsmitteln für die Umsetzung der Maßnahme und den lfd. Betrieb steht unter dem Vorbehalt der finanziellen Leistungsfähigkeit der Stadt Braunschweig und den Finanzierungsalternativen.

Sachverhalt:

Bisheriger Sachstand

Der VA hat im Jahr 2019 das "Zukunftskonzept für die Städtische Musikschule für ein 'Zentrum der Musik'" beschlossen (Drs. Nr. 19-10104-01). Mit diesem Beschluss wurde der Verwaltung der Auftrag erteilt, auf Basis des inhaltlichen Konzeptes „Die Städtische Musikschule auf dem Weg zum 'Zentrum der Musik'“ die finanziellen und räumlichen Planungen voranzutreiben und dem Rat konkrete Realisierungsvorschläge zur Beschlussfassung vorzulegen. Wesentlicher Konzeptinhalt sind die Zusammenlegung der derzeitigen drei Musikschulstandorte an einem Standort und der Bau eines Konzert- und Probensaals für die Musikschule mit 199 Sitzplätzen.

Vor dem Hintergrund der Prüfungen für diesen Konzert- und Probensaal hat die Verwaltung eigene Erkenntnisse und die Vorschläge Externer aufgegriffen, die eine grundsätzliche Lücke in der kulturellen Infrastruktur für ein Konzerthaus mit 1.000 Sitzplätzen in der Stadt Braunschweig auswiesen. *Der politische Auftrag aus Drs. Nr. 19-10104-01 wurde daher durch die Verwaltung erweitert um die Prüfungen, ob es sowohl inhaltlich als auch baulich zielführend ist, im Rahmen der Umsetzung des Musikschulkonzepts, auch diesen Lückenschluss als Projektbestandteil zu integrieren.* Über dieses Vorgehen wurde mit der Mitteilung Drs. Nr. 20-13708 informiert.

II. Inhaltlicher Ausgangspunkt Kulturhauptstadtwerbung 2004: Konzerthaus

Die im Jahr 2004 durch die politischen Gremien beschlossene Bewerbung zur Kulturhauptstadt Europas 2010 beinhaltete bereits die Idee eines Festspielhauses für (Neue) Musik als Konzertsaal des 21. Jahrhunderts in Braunschweig:

„[...] Das geplante Festspielhaus ist als idealer Konzertsaal für herkömmliche Aufführungen konzipiert, aber auch als ein einzigartiger Aufführungsort für die räumlichen und akustischen Erfordernisse Neuer Musik. Zugleich ist es multimediales Zentrum für grenzüberschreitende Ausstellungen und Installationen von Musik über Bildende Kunst bis hin zu Film und Fotografie. Das Haus bietet nicht nur vielfach großen-variable Proben- und Aufführungsorte für den Konzertbetrieb, sondern auch für die musikpädagogischen Institutionen Braunschweigs. Es ist auch Spielstätte für Musiktheater, Tanz und Theaterformen. [...]“ Bewerbungsschrift Stadt Braunschweig, S. 64

Auch beinahe 20 Jahre später besteht auch heute aus kulturfachlicher Sicht kein Zweifel an der Notwendigkeit eines Konzertsaaes.

III. Grundsatzprüfungen für eine Konzerthausrealisierung

1. Marktanalyse: Analyse zur Bestätigung des infrastrukturellen Bedarfs für ein Konzerthaus

Da der Bau eines Konzerthauses unter einer Vielzahl von Aspekten zu erörtern ist, hat die Verwaltung ein Gutachten ausgeschrieben, um unter anderem die unter I. dargestellten verwaltungsseitigen Erkenntnisse zur kulturellen Infrastrukturlücke zu überprüfen. Ebenso sollten der Aspekt zur Marktnachfrage für ein Konzerthaus mit 1.000 Sitzplätzen sowie die wirtschaftlichen Folgewirkungen überprüft werden. Nach erfolgter Ausschreibung für das externe Gutachten wurde das Büro actori aus München mit dieser Prüfung beauftragt. Hierüber wurde mit Drs. Nr. 21-17063 informiert.

Das Prüfergebnis bestätigt nicht nur eine entsprechende Lücke in der kulturellen Infrastruktur der Stadt Braunschweig, sondern belegt auch eine entsprechende potenzielle Marktnachfrage für den Betrieb eines Konzerthauses: „[...] Die im Rahmen der Bedarfs- und Potenzialanalyse durchgeführten Analysen belegen, dass angebots- und nachfrageseitig ausreichend Bedarf für ein Konzerthaus in Braunschweig vorhanden sind. [...]“

Die Studie kommt bezüglich des Verhältnisses eines Konzerthauses zur Stadthalle zusätzlich zu dem Ergebnis, dass *„[...] die schon dichte Stadthallen-Belegung keinesfalls weitere Veranstaltungspotenziale im Bereich Klassik/ Musik bedienen kann, da dispositioische Grenzen erreicht scheinen. Eine Parallelität beider Projekte ist daher aus externer Sicht inhaltlich und strategisch zu verargumentieren. [...]“*.

Die Gutachtenergebnisse sind in einer zusammengefassten Darstellung in **Anlage 2** beigelegt. Das vollständige actori-Gutachten wurde am 16.02.23 durch das Büro actori im Rahmen einer gemeinsamen Informationsveranstaltung den Ausschüssen für Kultur und Wissenschaft, Planung und Hochbau sowie dem Stadtbezirksrat Mitte vorgestellt und mit der Mitteilung außerhalb von Sitzungen Drs. Nr. 23-20610 versandt.

Vor dem Hintergrund der nachgewiesenen Infrastrukturlücke und der entsprechenden Marktnachfrage spricht sich die Verwaltung für die Errichtung eines Konzerthauses mit 1.000 Sitzplätzen aus, um den Kulturstandort Braunschweig zu stärken, dessen ungenutzte Potenziale zu heben und hierdurch die Funktion der Stadt Braunschweig als Oberzentrum auszubauen.

2. Standortprüfung

Wie in verschiedenen Sitzungen des Ausschusses für Kultur und Wissenschaft seit dem Jahr 2020 durch die Verwaltung kommuniziert, lag die größte Hürde für die Umsetzung darin, einen Standort für die Gebäuderealisierung von Konzerthaus und Musikschulneubau, zu finden.

Um die Tauglichkeit von letztlich vier Potenzialstandorten abschließend zu eruieren, wurde beim Hamburger Büro Prof. Jörg Friedrich | Studio PFP GmbH eine Standortanalyse in Auftrag gegeben. Das vollständige Gutachten wurde am 16.02.23 durch das Studio PFP im Rahmen der o.g. Informationsveranstaltung (siehe III.1) vorgestellt und mit der Mitteilung außerhalb von Sitzungen Drs. Nr. 23-20610 versandt.

Zusammenfassung der Ergebnisse der PFP Machbarkeitsstudie:

In dieser Machbarkeitsstudie wurden die Standorte

- Stadthalle
- ehemals Karstadt am Gewandhaus
- Großer Hof und
- Bahnhofsquartier

vergleichend untersucht.

Ziel der Untersuchung war, ein tragfähiges städtebauliches Konzept für ein Konzerthaus mit 1.000 Sitzplätzen in Kombination mit der räumlichen Unterbringung der Städtischen Musikschule zu erhalten. Die Machbarkeit sollte im Lichte der kulturfachlichen Anforderungen, des Städtebaus und Denkmalschutzes, des Klimas und des Schallschutzes, des Verkehrs und sonstiger Nutzungskonflikte sowie der Wirtschaftlichkeit untersucht werden.

Aufbau der Machbarkeitsstudie:

Die Machbarkeitsstudie ist wie folgt aufgebaut:

- Vergleichende Analyse von vier Innenstadt- bzw. innenstadtnahen Standorten
- Aufstellung von Raumprogrammen für die Nutzungen
- Entwicklung von räumlichen Standortkonzepten
- Bewertung der Standortkonzepte
- Standortvorschlag des Gutachters

Es wurde für jeden Standort untersucht, ob beide Einrichtungen dort räumlich gemeinsam entwickelt werden können oder ob eine räumlich getrennte Unterbringung der beiden Einrichtungen notwendig ist.

Raumprogramme:

Das Büro PFP hat aus den Erfahrungen anderer Projekte für das Konzerthausprojekt in Braunschweig eine Bruttogeschosfläche incl. aller notwendiger Funktionsräume von annähernd 8.400 m² errechnet sowie für die Räumlichkeiten der Städtischen Musikschule annähernd 4.900 m².

Ergebnisse Stärken/Chancen - Schwächen/Risiko – Analyse:

Stadthalle

Stärken und Chancen:

- gute Erreichbarkeit/Lage:
unmittelbare Nähe zum Hauptbahnhof
- administrative Synergien zwischen Stadthalle, Konzerthaus und Städtischer Musikschule

Schwächen und Risiken:

- stark eingeschränktes Baufeld durch Vorgaben der Denkmalpflege (Gefahr: Verbau der denkmalgeschützten Stadthallenfassade, Überhöhung)
- unvorteilhafte Geometrie und eingeschränkte Gebäudetiefe für Konzertsäle
- durch einen Anbau ggf. funktionale Einschränkungen bei der Stadthalle
- fehlende Nähe zum Stadtzentrum



Ehemals Karstadt am Gewandhaus

Stärken und Chancen:

- gute Erreichbarkeit/Lage: zentral in der Innenstadt
- Umnutzung eines leerstehenden Gebäudes
- Stärkung und Revitalisierung der westlichen Innenstadt

Schwächen und Risiken:

- große Eingriffe in baulichen Bestand notwendig/Unwägbarkeiten (Statik/Baustoffe)
- Immobilie nicht im Eigentum der Stadt
- Ggf. Urheberrechtsproblematik bei Fassadeneingriff
- Lärmimmissionen (nächtlicher Lieferverkehr und Besucher*innen)
- Erhebliche Einschränkungen der Nutzungszeiten aufgrund von Lärmemissionen



Großer Hof

Stärken und Chancen:

- Erreichbarkeit/Lage: Randlage Innenstadt
- Flexible Nutzung des Baufeldes

Schwächen und Risiken:

- Erreichbarkeit/Lage: Wohn-/Mischgebiet
- Lärmimmissionen (nächtlicher Lieferverkehr und Besucher*innen)
- Erhebliche Einschränkungen der Nutzungszeiten aufgrund von Lärmemissionen
- städtebaulicher Maßstabsbruch zu umliegenden Bebauung



Bahnhofsquartier / Viewegs Garten

Stärken und Chancen:

- Erreichbarkeit/Lage: unmittelbare Nähe zum Hauptbahnhof und zur Stadthalle
- bisher unbebauter Standort, kein Nutzungskonflikt mit benachbarter Bebauung
- Teil einer neuen Quartiersentwicklung
- Errichtung eines identitätsstiftenden Gebäudes am Stadteingang
- Schaffung eines stadtplanerisch guten Übergangs vom Bahnhofsbereich zu Viewegs Garten

Schwächen und Risiken:

- Erreichbarkeit/Lage: außerhalb des Stadtzentrums
- Abweichung vom ursprünglichen städtebaulichen Entwurf
- ggf. zusätzliche Aufwendungen für Bauwerksgründung wegen Körperschallbelastung Stadtbahn

**Standortvorschlag des Gutachters:**

Die Auswertung auf Basis der Bewertungskriterien hat folgende Reihenfolge für die vier Standorte ergeben:

1. Bahnhofsquartier (37 Punkte)
2. Großer Hof (28 Punkte)
3. ehemals Karstadt am Gewandhaus (10 Punkte)
4. Stadthalle (1 Punkte)

Die vollständigen Bewertungskriterien können der mit Drs. Nr. 23-20610 versandten Machbarkeitsstudie von PFP entnommen werden.

Die Standorte an der Stadthalle und am Gewandhaus scheiden nach der Bewertungsmethode als ungeeignet aus.

Der Standort „Großer Hof“ wäre nur unter großen Nutzungseinschränkungen machbar. Er überzeugt zwar durch sein großes städtebauliches Entwicklungspotenzial, weist jedoch in den Belangen des Immissionsschutzes unauflösbare Defizite auf.

Der Gutachter empfiehlt auf Basis der Bewertungskriterien und der Bewertung mit 37 Punkten das Bahnhofsquartier / Viewegs Garten als Standort für ein Konzerthaus kombiniert mit der Unterbringung der Städtischen Musikschule:

- *Insbesondere die Belange des Immissionsschutzes lassen sich für einen 24/7 Betrieb uneingeschränkt erfüllen.*
- *Der Anlieferverkehr ist an dieser Stelle ganztägig gewährleistet, ohne dabei anliegende Nutzungen zu beeinträchtigen.*
- *Die Maßstäblichkeit der Quartiersentwicklung erlaubt die Einfügung der großen Kubatur, die für Konzerthaus und Musikschule notwendig ist, ohne nahegelegene Denkmäler zu beeinträchtigen oder mit dem städtebaulichen Maßstab zu brechen.*
- *Der Standort ermöglicht dem Konzerthaus als identitätsstiftendes Bauwerk für die Stadt Braunschweig aufzutreten.*

- *Das Raumprogramm für Konzerthaus und Musikschule lässt sich an diesem Standort erfüllen, ohne die Funktionalität zu beeinträchtigen.*
- *Die schwierige Immissionsschutzproblematik kann hier gelöst werden und begünstigt die gewünschte Präsenz im Stadtraum.*
- *Die Erreichbarkeit auch aus der Region ist mit klimafreundlichen Verkehrsmitteln uneingeschränkt möglich.*

IV. Kombination von Konzerthaus und Musikschule

Die actori-Marktanalyse plädiert dafür, im Rahmen der Entscheidung für eine Konzerthauserrichtung, die Kombinationslösung mit der Städtischen Musikschule in die engere Auswahl zu nehmen: *„[...] In der Verknüpfung von Konzerthaus und Musikschule liegt auch ein inhaltliches Potenzial, mit der Chance, in Braunschweig ein Leuchtturm-Projekt umzusetzen. Durch einen gemeinsamen Standort mit kurzen Wegen und engen Austauschmöglichkeiten von Konzerthaus und Musikschule kann der Musik- und Kulturstandort Braunschweig nachhaltig gestärkt werden. [...]“*

Die Studie des *Büros actori* führt überdies aus, dass insbesondere in der Kombination beider Projekte großes inhaltliches und räumliches Potenzial liegen könnte. Als zentraler Aspekt ist die Kombination der beiden Saalmodule zu benennen, die eine Kapazitätserweiterung des großen Konzertsaals auf bis zu 1.200 Sitzplätze zuließe. Eine Marktnachfrage würde auch für diese Kapazität gegeben sein.

Das *Büro actori* legt zu den Potenzialen der Kombination weitergehend dar: *„[...] Durch einen gemeinsamen Standort mit kurzen Wegen und engen Austauschmöglichkeiten von Konzerthaus und Musikschule kann der Musik- und Kulturstandort Braunschweig nachhaltig gestärkt werden. Beispiele zeigen, dass die Verknüpfung unterschiedlicher, aber im Kern verbundener Nutzungen ein häufiges Mittel ist, um Kooperation und Schlagkraft zu steigern. Insbesondere werden damit auch Zielstellungen wie Öffnung, Ganztagsbelegung und Niedrigschwelligkeit adressiert.“ [...] „Durch die Verbindung von Konzerthäusern mit Musikschulen können neue Formate geschaffen und die Kulturlandschaft gestärkt werden [...]“*

Um die kulturfachliche und musikpädagogische Perspektive zu erweitern wurde der (Bundes)Verband deutscher Musikschulen (VdM) um eine Bewertung der Kombinationsidee einer kommunalen Musikschule und eines Konzerthauses gebeten. Der *Bundesgeschäftsführer des VdM Matthias Pannes* schreibt hierzu:

„Die Realisierung eines Zentrums für Musik, in dem die Einrichtungen der professionellen Musikpraxis und der musikalischen Bildung mit ihren jeweiligen Kompetenzen im Zusammenwirken neue Perspektiven eröffnen und in dieser Bündelung einen Mehrwert sowohl für Nutzerinnen und Nutzer der Angebote als auch für die Bevölkerung insgesamt schaffen, ist für ein vitales und zukunftsorientiertes Musikleben einer Kommune als musikkultureller Identifikationsort und im Sinne eines Gesamtkonzeptes wegweisend. Ein solches Zentrum bildet einen spannenden Ort lebendigen Austauschs, in dem neue Dimensionen von musikalischem Lernen, Kooperationen, Musikvermittlung, attraktiven Veranstaltungen, kreativen Projekten und kultureller Begegnung erschlossen und innovative Konzepte und Formate entwickelt werden können. Ein solches Zentrum für Musik würde bundesweite Ausstrahlung und Anziehungskraft mit sich bringen. Die zentrale Lage des „Zentrums für Musik“ bietet dabei beste Erreichbarkeit ebenso für das Veranstaltungspublikum des Staatsorchesters wie für die Schülerschaft der Musikschule und leistet damit einen Beitrag zur Nachhaltigkeit und Zugangsoffenheit. Ein solches Zentrum würde das Musikleben von Braunschweig insgesamt bereichern – wo künstlerische Exzellenz und musikalisches Lernen in der Kommunalen Bildungslandschaft sich gleichermaßen entfalten und verstärken können.“

Eine kulturfachliche externe Bewertung des Kombinationsprojektes wurde zudem erbeten von *Prof. Christian Höppner, Generalsekretär des Deutschen Musikrates*:

„Der Deutsche Musikrat unterstützt nachdrücklich die geplante Konzeption eines Musikschulneubaus und Neubaus eines Konzerthauses in Braunschweig an einem

gemeinsamen Standort. Dieses ‚Zentrum für Musik‘ ist ein Zukunftsmodell mit bundesweiter Ausstrahlung, wie es in ähnlicher Weise bereits andernorts verwirklicht wird. Der Bau würde zur kulturellen Belebung der Innenstadtgegend rund um den Braunschweiger Hauptbahnhof beitragen, vor allem aber auch einen großen gesellschaftlichen Mehrwert mit sich bringen: Denn Musikalische Bildung als eine prägende Basis für die individuelle wie auch gesellschaftliche Entwicklung der nachwachsenden Generationen und die professionelle Musikpraxis müssen vernetzt gedacht werden, um sich gegenseitig unmittelbar inspirieren und befruchten zu können. Ein gemeinsamer Standort für diese so grundlegenden Bereiche des Musiklebens ist eine große Chance, die auf keinen Fall vergeben werden darf.“

Die Verwaltung teilt die o.a. musikfachliche Einschätzung und schließt sich den Vorschlägen der actori-Studie an. Es wird daher die inhaltliche und bauliche Kombination der Projekte Konzerthausbau und bauliche Neuerrichtung der Städtischen Musikschule Braunschweig vorgeschlagen.

Es wird unter Zugrundelegung der Gutachten (PFP und actori) vorgeschlagen, entsprechend der Gutachterempfehlung, den Standort Viewegs Garten (Anlage 1) für ein Konzerthaus kombiniert mit der Unterbringung der Städtischen Musikschule in die weitere Bauleitplanung für das neue Bahnquartier zu integrieren.

V. Grundsätzliche Zielstellung: Ein Konzerthaus als städtebaulicher, architektonischer und umwelttechnischer Leuchtturm

In konsequenter Fortführung der städtischen Planungen aus der Bewerbung um den Titel „Kulturhauptstadt Europas 2010“, aus dem Jahre 2004 schlägt die Verwaltung vor, dass die Konkretisierung der Konzerthausidee mit folgender grundsätzlicher Zielstellung vorangetrieben werden sollte:

Die Planungen des Konzerthauses sollten sich neben der Multifunktionalität des Baukörpers und insb. des Konzertsaals, an qualitativ hochwertigen Konzerthäusern ausrichten. Zudem sollten aktuelle kulturpolitische Themenstellungen wie u.a. „Dritter Ort“ integriert werden.

*Zu den Visionen des Konzerthauses schreibt die Studie von actori: „[...] Megatrends wie Gesellschaftlicher Wandel, Nachhaltigkeit und Digitalisierung beeinflussen eine zukunftsgerichtete Aufstellung von Kulturimmobilien. So führt eine Alterung und Diversifizierung der Gesellschaft dazu, dass Aspekte wie Inklusion, Öffnung und Niederschwelligkeit von Kultur bedeutender werden. **Nachhaltigkeit im Bau und Betrieb gewinnt dabei zunehmend an Bedeutung.** Beides ist bei der weiteren Planung bzw. einem evtl. späteren Wettbewerb zu berücksichtigen.“ [...] „Landmark-Architektur zieht viele Besuchende an, so strahlen architektonische Merkmale eines Konzerthauses weit über regionale und nationale Grenzen hinaus. Aber auch ein kontextgebundenes Alleinstellungsmerkmal kann zum Erfolg führen, wie das Beispiel Bochum zeigt. [...]“*

*Neben den städtebaulichen Potenzialen im Rahmen der Planungen zum Bahnquartier bietet das Konzerthaus daher die Chance wegweisende moderne Architektur nach Braunschweig, an dessen Eingangstor Hauptbahnhof, zu holen. Zudem sollten mittels einer **nachhaltigen Architektur**, modernste Umweltstandards z.B. bei der Klimatisierung bzw. Gebäudekühlung sowie der Energieversorgung, etc. integriert werden. Diese bauliche Umsetzungsqualität könnte neben der Etablierung einer für ein Oberzentrum einschlägigen kulturellen Infrastruktur auch stilbildend für bauliche Entwicklungen anderer Großstädte sein. Die Planung bezieht das Umfeld des Standortes, insbesondere den angrenzenden Bereich des Viewegs Gartens, mit in die Überlegungen ein. Eine hohe städtebauliche und landschaftsplanerische Qualität des Umfeldes dient nicht nur der Attraktivitätssteigerung des neu entstehenden Gebäudes, sondern entspricht auch der Bedeutung des Viewegs Gartens für die Stadt Braunschweig.*

In der **Anlage 3** befinden sich einige bauliche **Beispiele**, die **exemplarisch das Nachhaltigkeitspotenzial** für ein zukunftsweisendes Konzerthaus darstellen. Dabei müssen sich sowohl die Architekturplanungen als auch o.a. dargestellten Nachhaltigkeitserwägungen in den städtebaulichen Kontext einfügen.

VI. Fahrplan zur kombinierten Umsetzung von Konzerthaus und Städtischer Musikschule

Die Verwaltung kommt grundsätzlich zu dem Ergebnis, dass sich, zum derzeit noch sehr frühen Planungszeitpunkt, ein Fahrplan für die erforderlichen nächsten Schritte nur bedingt belastbar und nur sehr grob darstellen lässt.

Es wird daher eine *schrittweise und aufeinander aufbauende Prüfungs- und Planungsfolge* vorgeschlagen. Hierdurch kann am zuverlässigsten gewährleistet werden, dass die Erfordernisse eines solchen heterogenen und komplexen Bauvorhabens in sachgerechten Bahnen erfolgen kann. Insbesondere im Verlauf der Realisierung aufgetretene Problemstellungen anderer Großbauprojekte in Deutschland sollten als Erfahrungswerte herangezogen werden, um nicht durch unrealistische Zeit- und Finanzierungsfestlegungen unsachgemäße Parameter zu setzen, die in der Planungs- und Realisierungsphase zu baulichen und finanziellen Negativkonsequenzen führen.

Ein zentraler nächster Schritt muss daher aus Sicht der Verwaltung die Ermittlung eines belastbaren Kostenrahmens sein. Dieser kann allerdings nicht cursorisch aus vergleichbaren Konzerthausprojekten abgeleitet werden. Hiergegen sprechen zunächst schon die Baupreisentwicklungen, die eine Vergleichbarkeit seriös nicht zulassen. Des Weiteren hat jeder Baugrund und jede bauliche Umgebung eigene Voraussetzungen und Problemlagen. Überdies müssen die finanziellen Folgewirkungen einer nachhaltigen und klimagerechten Architektur berechnet werden. Auch die baulichen Folgerungen aus der Multifunktionalität und der Kombination mit der Städtischen Musikschule müssen zunächst ermittelt werden.

Zur Darstellung eines belastbaren Kostenvolumens schlägt die Verwaltung daher vor, die fachlich erforderlichen Begutachtungen prioritär vorzunehmen und hieraus konkrete Ableitungen für den finalen politischen Umsetzungsbeschluss und die Haushaltsmitteleinstellung ab dem HH 2025 ff zu entwickeln.

Für die Verwaltung steht aber fest, dass der Bau von Konzerthaus und Musikschule finanzielle Mittel in ganz erheblicher Größenordnung binden wird. Aufgrund der ohnehin angespannten Haushaltslage wird die Verwaltung für dieses wegweisende Projekt intensiv alternative Finanzierungsmöglichkeiten prüfen. Denkbar sind neben öffentlich-privaten Partnerschaften gerade wegen der kulturellen Bedeutung auch die Finanzierung durch Spenden oder sonstige Drittmittel. Auch eine Stiftungslösung wie seinerzeit bei der Errichtung der VW-Halle ist nicht ausgeschlossen. Konkrete Prüfungen in dieser Hinsicht können jedoch erst nach Vorliegen eines möglichen Kostenrahmens vorgenommen werden.

Folgender baulicher Grundsatzfahrplan wird daher vorgeschlagen:

1. Aufstellung des Bebauungsplans

Kursorisch lassen sich folgende Aussagen für die erforderliche Bauleitplanung treffen: Der B-Plan für das Bahnhofsquartier könnte Ende des Jahres 2025 Rechtskraft erreichen, unter der Voraussetzung, dass der hochbauliche Wettbewerb Ende des Jahres 2024 wie vorgesehen finalisiert wird.

2. Hochbauplanung & Architekturwettbewerb

Auf der Basis des Bebauungsplanes bzw. unter Berücksichtigung der vom Bauleitplanverfahren vorgegebenen Rahmenbedingungen müssen folgende nächste Schritte für die schrittweise Annäherung an einen hochbaulichen Entwurf beschritten werden:

Um den Architekturwettbewerb Ende des Jahres 2024 abschließen zu können, muss die Vorbereitung Anfang des Jahres 2024 beginnen. Zuvor wird die Ausschreibung der Wettbewerbsbetreuung bereits im Jahr 2023 abzuschließen sein.

3. Ermittlung Investitionsvolumen

Aus den in den beiden vorherigen Punkten (VI. 1.+2.) aufgezeigten städtebaulichen und hochbaulichen Planungserfordernissen folgt, dass ein Raumprogrammabschluss bis Ende des Jahres 2023 erforderlich ist. Insbesondere das Raumprogramm für das Konzerthaus muss auf der Basis der bisherigen Annahmen in der PFP-Studie in einem nächsten Schritt baufachlich belastbar geplant werden. Eine Konkretisierung des Investitionsvolumens wäre für den Haushalt 2025 ff. vorzusehen. Die Bereitstellung von Haushaltsmitteln für die Umsetzung der Maßnahme und den lfd. Betrieb steht unter dem Vorbehalt der finanziellen Leistungsfähigkeit der Stadt Braunschweig und den Finanzierungsalternativen.

4. Start der hochbaulichen Realisierung/ Umbau der technischen Infrastruktur

Basierend auf den o.a. dargestellten Parametern und Voraussetzungen (VI. 1.-3.) kommt die Verwaltung zu der Annahme, dass eine bauliche Realisierung potenziell ab dem Jahr 2026 vorbereitet werden könnte. Parallel zur Ausschreibung der baulichen Leistungen für das Konzerthaus müssen in einem Zeitraum von zwei bis drei Jahren Planung und Bau der technischen Infrastruktur (Verkehrswege und Leitungen) im öffentlichen Raum erfolgen.

Die potenzielle Zeitachse für die einzelnen Realisierungsschritte wird auf der Basis der aktuellen Annahmen und Erkenntnisse in **Anlage 4** visualisiert.

5. Qualitätserfordernisse für die Planungsgutachten

Für alle Konkretisierungsphasen (Kostenermittlung, Planung und bauliche Realisierung, o.ä.) sollten nur Unternehmen beauftragt werden, welche über einschlägige Erfahrungen im Bau von Konzerthäusern verfügen, um sicherzustellen, dass alle erforderlichen Facetten, die die Qualität eines modernen und zukunftsweisenden Konzerthauses ausmachen, planerisch abgebildet werden. Diese Unternehmen sollten erfolgreiche Umsetzungen von Konzerthausprojekten vorweisen können, die den Kostenrahmen eingehalten haben (Referenznachweis). Die Ausschreibungskriterien für die Planungsleistungen sollten daher nicht die Angebotshöhe, sondern zuvorderst diese o.g. Qualitätsparameter zur Grundlage der Beauftragung machen.

VII. Finanzierung der Analysen und Planungen

Vorbehaltlich der haushaltsrechtlichen Genehmigungen zum Haushalt 2023 stehen 500.000€ an Planungsmitteln für die Umsetzung des Musikschulkonzeptes zur Verfügung (Projekt 3E.210022). Die Verwaltung schlägt vor, diesen Mittelansatz auch für die kombinierte Konzerthausplanung zu verwenden.

Es ist nicht auszuschließen, dass die Angebote des Marktes zu den erforderlichen Ausschreibungen der Gutachten oder unvorhersehbare Gutachtenerfordernisse dieses Planungsmittelvolumen überschreiten könnten.

VIII. Weitere Planungen der Verwaltung zum „Großen Hof“

Aufgrund der hiermit vorgeschlagenen baulichen Errichtung von Konzerthaus und Städtischer Musikschule im Bahnhofsquartier / Viewegs Garten kann der bisher hierfür optionierte „Große Hof“ freigegeben werden.

Für die neuen Planungen zum Grundstück „Großer Hof“, wird auf die gesonderte Beschlussvorlage Drs. Nr. 23-20569 verwiesen.

Dr. Hesse

Anlage/n:

Anlage 1 - Lageplan Bahnhofsquartier Viewegs Garten

Anlage 2 - Bedarfs- und Potenzialanalyse für ein großes Konzerthaus in der Stadt Braunschweig

Anlage 3 - Nachhaltige Kulturbauten

Anlage 4 - Zeitplanung für die Errichtung eines Konzerthauses und den Neubau der Städtischen Musikschule im Bahnhofsquartier



Bedarfs- und Potenzialanalyse für ein großes Konzerthaus in der Stadt Braunschweig

Zusammenfassung der Kernergebnisse

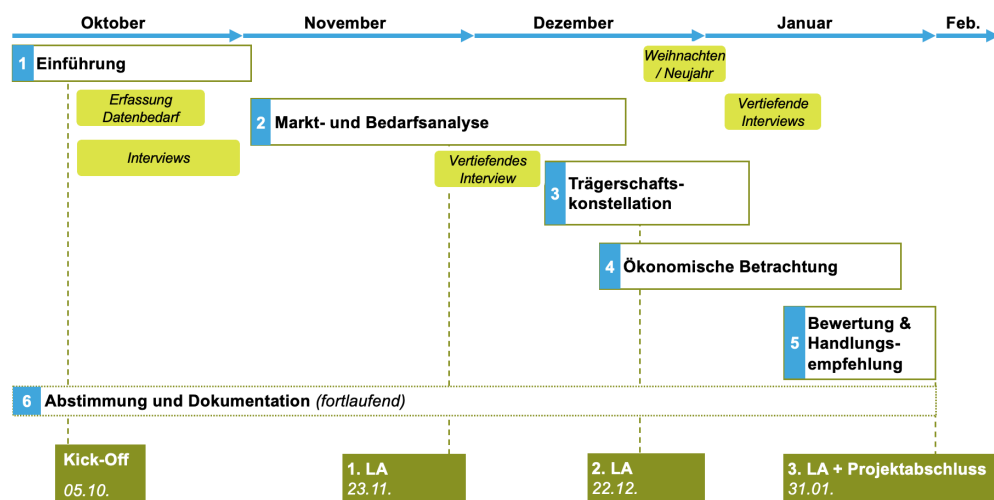
München, 09.02.2023

Inhaltsverzeichnis

A.	Projektvorgehen	3
B.	Ausgangssituation für ein Konzerthaus	4
C.	Entwicklungen im Konzerthausmarkt	5
D.	Wettbewerbssituation	6
	<i>D.1 Konzerthäuser in Norddeutschland</i>	<i>6</i>
	<i>D.2 Konzerthaus-Situation in Städten vergleichbarer Größenordnung</i>	<i>7</i>
	<i>D.3 Veranstaltungsstätten in Braunschweig</i>	<i>8</i>
E.	Nutzenden- und Besuchspotenzial	8
	<i>E.1 Nachfrage potenzieller Nutzender</i>	<i>9</i>
	<i>E.2 Besuchs- und Marktpotenzial</i>	<i>10</i>
F.	Nutzungspotenziale eines Konzerthauses in Braunschweig	11
	<i>F.1 Das Konzerthaus als zeitgemäße Infrastruktur</i>	<i>11</i>
	<i>F.2 Anforderungen an den Konzertsaal</i>	<i>11</i>
	<i>F.3 Raum- und Funktionsplanung</i>	<i>12</i>
	<i>F.4 Ein-Standort-Konzept Musikschule</i>	<i>13</i>
G.	Führungs- und Geschäftsmodell	13
H.	Träger- und Betreibermodell	15
I.	Betriebswirtschaftliche Auswirkungen	16
	<i>I.1 Business Case</i>	<i>17</i>
	<i>I.2 Finanzierungsstrukturen von Konzerthäusern</i>	<i>18</i>
	<i>I.3 Sekundäre Effekte</i>	<i>19</i>
J.	Hinweise zum weiteren Projektverlauf	19

A. Projektvorgehen

Die Bedarfs- und Potenzialanalyse für ein großes Konzerthaus Braunschweig wurde von der Stadt Braunschweig beauftragt und von der Kulturberatung actori GmbH im Zeitraum von Oktober 2022 bis Ende Januar 2023 durchgeführt. Zentrales Ziel der Untersuchung ist die Bewertung der Fragestellung, inwieweit die Stadt Braunschweig ein großes Konzerthaus benötigt, und wenn ja, welche Potenziale und Anforderungen für solch ein Projekt berücksichtigt werden sollten.



Daten- und Informationsbestand

Die Untersuchung baut auf einem umfangreichen Daten- und Informationsbestand auf: Dazu wurden vom Auftraggeber verschiedene Daten und Informationen, wie die Raum- und Funktionsplanung zu Konzerthaus und Musikschule sowie Vorüberlegungen zur Kapazität des Konzerthauses (1.000 PAX), zur Verfügung gestellt. Des Weiteren wurden über 20 Interviews mit internen und externen Stakeholder/-innen geführt. Zusätzlich wurden auch externe Daten und Informationen hinzugezogen. Hierfür hat actori auf bereits bestehende Untersuchungen und Studien sowie einen internen actori-Datenbestand, der auf langjähriger Erfahrung in den entsprechenden Bereichen basiert, zurückgegriffen. Es wurden insgesamt knapp 30 Vergleichsprojekte, auf die für das Projekt in Braunschweig relevanten Aspekte hin, analysiert, um Schlussfolgerungen für den zukünftigen Betrieb eines Konzerthauses zu ziehen.

Projektverlauf

Nach Aufnahme der Ausgangssituation durch Interviews und weiteren zur Verfügung gestellten Dokumenten analysierte actori in einem ersten Schritt die Entwicklungen im Konzerthausmarkt. Dabei wurden Trends und Anforderungen an eine zeitgemäße Konzerthaus-Infrastruktur untersucht.


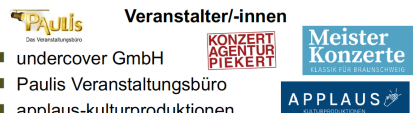


Gleichzeitig wurde auch die Wettbewerbssituation im Konzerthausmarkt in den Blick genommen, insbesondere die Konzerthaus-Situation in Städten vergleichbarer Größenordnung sowie die Situation der Veranstaltungsstätten in Braunschweig und Umgebung.

Um die Nachfrage für ein potenzielles Konzerthaus zu ermitteln, wurden Besuchs- und Marktpotenzial bewertet und darauf aufbauend die Nutzungspotenziale für ein Konzerthaus-Projekt identifiziert. Dies umfasst die Bewertung formulierter Anforderungen an einen Konzertsaal, die Raum- und Funktionsplanung sowie das Ein-Standort-Konzept Musikschule. In einem weiteren Schritt hat actori die Möglichkeiten für ein Führungs- und Geschäftsmodell sowie ein Träger- und Betreibermodell untersucht und verschiedene Modelle mit ihren Auswirkungen bewertet. Abschließend wurden auch die betriebswirtschaftlichen Auswirkungen durch einen Business Case und eine Berechnung der Umwegrentabilität ermittelt. Die hier vorliegende Zusammenfassung umfasst die zentralen Ergebnisse der Untersuchungen; vertiefende Details, Grundlagen der Analysen und ggf. relevante Annahmen für einzelne Berechnungen sind dem umfassenden Abschlussbericht zu entnehmen.

B. Ausgangssituation für ein Konzerthaus

Die Stadt Braunschweig ist mit ihrem umfassenden Kulturangebot, das alle künstlerischen Sparten umfasst, kultureller Mittelpunkt der Region. Umfragen zeigen, dass Musik und Konzerte zum präferierten Kulturangebot der Bürger/-innen gehören.¹

Mögliche Nutzende eines Konzerthauses (beispielhaft)

<p>Orchester</p>  <ul style="list-style-type: none"> ■ Staatsorchester Braunschweig ■ Louis Spohr Orchester Braunschweig ■ NDR Radiophilharmonie 	<p>Veranstalter/-innen</p>  <ul style="list-style-type: none"> ■ undercover GmbH ■ Paulis Veranstaltungsbüro ■ applaus-kulturproduktionen ■ Konzertdirektion Walter E. Schmidt GmbH ■ Konzertagentur Piekert ■ BraunschweigBAROCK
<p>Laienmusik und Freie Musiker/-innen</p>  <ul style="list-style-type: none"> ■ ca. 120 Chöre ■ ca. 120 Rock- und Pop-Gruppierungen ■ ca. 50 Klassik- / Moderne-Ensembles ■ ca. 30 Jazz-, Soul-, Folk- und Weltmusik-Gruppen 	<p>Vermittlung/ Education</p>  <ul style="list-style-type: none"> ■ Städtische Musikschule Braunschweig ■ KinderKlassik.com e.V. ■ Louis Spohr Musikforum Braunschweig e.V. ■ Landesmusikakademie Niedersachsen

Für ein Konzerthausprojekt sind angebotsseitig zahlreiche potenzielle Nutzende vorhanden, die sich über unterschiedliche Genres der Musik verteilen. Hierzu gehören zentrale Akteur/-innen wie das Staatsorchester Braunschweig und die überregional aktiven privaten Veranstaltenden (z. B.

¹ Stadt Braunschweig, Fachbereich Kultur und Wissenschaft Bürgerumfrage zum Kulturangebot, 2020.

undercover, applaus-kulturproduktionen, Konzertdirektion Walter E. Schmidt) sowie eine große „freie“ und „Laien-Musikszene“. In den Interviews wurde das Konzerthaus-Projekt über die unterschiedlichen Gruppen potenzieller Nutzender hinweg positiv bewertet.

Mit dem ISEK und den Leitlinien zur Kulturentwicklung gibt es auch strategische Anknüpfungspunkte, die auf ein Konzerthaus-Projekt einzahlen: Die Bedeutung von Kultur als Kernbestandteil der Stadtentwicklung, priorisierte Themenfelder wie die Bewahrung und Förderung von Qualität und Vielfalt sowie das infrastrukturelle Defizit im Bereich von Musikschule und Konzerten können mit einem solchen Projekt bedient werden.

Stadthalle Braunschweig

Neben der Musikschule ist zudem die Situation der Stadthalle Braunschweig in den Blick zu nehmen: Unabhängig vom nicht bekannten Abschluss des Sanierungsprojektes entspricht die anvisierte und in den politischen Beschlüssen formulierte stärkere Ausrichtung in Richtung Tagungs- und Kongressnutzung nicht den formulierten Bedarfen seitens potenzieller Nutzender. Zugleich zeigt ein Blick auf die Veranstaltungszahlen aus Vor-Corona-Jahren, dass die schon dichte Stadthallen-Belegung keinesfalls weitere Veranstaltungspotenziale im Bereich Klassik/ Musik bedienen kann, da dispositioische Grenzen erreicht scheinen. Eine Parallelität beider Projekte ist daher aus externer Sicht – ohne die Bewertung der finanziellen Machbarkeiten – inhaltlich und strategisch zu verargumentieren.

C. Entwicklungen im Konzerthausmarkt

Der Markt für Musikveranstaltungen ist in Deutschland bis 2017 kontinuierlich gestiegen. Diese Entwicklung ist vor allem auf die klassische Musik (+30% Umsatzsteigerung) und die U-Musik (+80% Umsatzsteigerung) zurückzuführen.² Nach der Covid-19-Pandemie erwarten Studien eine Erholung des Veranstaltungsmarktes bis 2024.³

Die aktuellen Auslastungsschwierigkeiten der Branche sind auf ein Überangebot (aufgrund von während der Pandemie verschobenen Veranstaltungen) und Vermarktungsherausforderungen zurückzuführen. Neben der grundsätzlich positiven Marktentwicklung lässt sich insbesondere bei der Altersmischung von Klassikhörer/-innen nicht feststellen, dass jüngere Menschen die „Klassik“ oder angrenzende Musikbereiche verlassen.

² GfK Konsumstudie des Veranstaltungsmarktes 2007-2018.

³ EITW, 2022; PwC, 2021. Anm.: Studien berücksichtigen keine aktuellen Geschehnisse wie Energiekrise.

Erfolgsfaktoren

Für den Besuch eines Konzerthauses ist die Akustik Hauptgrund (52%) und sollte daher essenzieller Bestandteil einer Planung sein. Zudem spielen v. a. die Aspekte Atmosphäre, Programm und Intimität eine zentrale Rolle.

Außerdem zeigen bekannte Beispiele, dass die Architektur eines Konzerthauses Erfolgsfaktor sein kann: Landmark-Architektur zieht viele Besuchende an, so strahlen architektonische Merkmale eines Konzerthauses weit über regionale und nationale Grenzen hinaus. Aber auch ein kontextgebundenes Alleinstellungsmerkmal kann zum Erfolg führen, wie das Beispiel Bochum zeigt.

D. Wettbewerbssituation

Um Potenziale für ein Konzerthaus bestimmen zu können, hat actori den Wettbewerb in den Blick genommen. Dabei wurde die Konzerthaus-Situation in Norddeutschland und die in Städten vergleichbarer Größenordnung untersucht, um bereits vorhandene Kulturinstitutionen und ihre Ausgestaltung zu identifizieren. Außerdem wurden Veranstaltungsstätten in Braunschweig und Umgebung auf ihr Programm und ihre Ausrichtung analysiert, um zu überprüfen, ob eine Lücke für die Nutzung von klassischer Musik besteht.

Anzumerken ist, dass der Markt für Konzerthäuser unterschiedliche Typologien von Konzerthäusern kennt. Diese unterscheiden sich im Grad der Spezialisierung auf Musik und Veranstaltungen, akustischen Rahmenbedingungen und der Öffnung für Nutzungen anderer Ausprägung wie Tagungen und Kongresse. Die Abgrenzungen sind dabei nicht immer trennscharf, beeinflussen aber die Ausgestaltung einer Infrastruktur und des Betriebsmodells nachhaltig.

Vor dem Hintergrund der Ausgangssituation ist für Braunschweig ein Fokus auf reine Konzerthausmodelle wie Dortmund oder Bochum sinnvoll. Bei den vorgenommenen Analysen wurde sich deshalb auf diese Modelle – im Folgenden als „Konzerthäuser im engeren Sinn“ bezeichnet – fokussiert.

D.1 Konzerthäuser in Norddeutschland

Richtet man den Fokus auf das weitere Braunschweiger Umfeld lässt sich lediglich in Bielefeld ein Konzertsaal im engeren Sinn identifizieren.

Bei allen anderen für Klassik genutzten Veranstaltungsstätten handelt es sich um Theater- oder Multifunktionssäle.



Ein Konzerthaus-Projekt in Braunschweig bietet damit ein gewisses Potenzial für ein Alleinstellungsmerkmal. Zudem bestehen erhöhte Chancen, auch Angebote in Braunschweig, die bislang aufgrund unzureichender Infrastrukturen nicht möglich waren, durchzuführen. Im weiteren Umfeld sind neben Bielefeld in Bremen, Hamburg, Berlin/ Potsdam oder Frankfurt am Main nächste Konzerthaus-Standorte.



D.2 Konzerthaus-Situation in Städten vergleichbarer Größenordnung

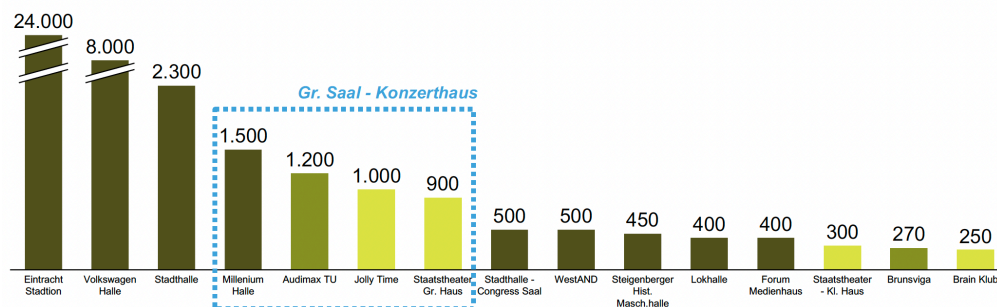
Von 35 betrachteten deutschen Städten zwischen 180.000 und 620.000 Einwohnenden besitzen 13 ein Konzerthaus (im engeren Sinne). Dabei variiert die Einwohnendenzahl dieser Städte stark. Die meisten dieser Konzerthäuser (92%) beinhalten einen großen Saal mit mehr als 1.000 Plätzen, 46% der Häuser für mehr als 1.600 Personen. Häufig findet sich auch ein zusätzlicher kleiner Saal mit mehr als 200 Plätzen. Die Größe des kleinen Saals variiert jedoch. Das Projekt in Braunschweig läge mit einer Saalgröße von 1.000-1.200

im Durchschnitt der anderen Konzerthäuser im Vergleich zu den Einwohnenden im 30 Minuten-Isochron.

D.3 Veranstaltungsstätten in Braunschweig

Die Veranstaltungsstätten in Braunschweig selbst sind vor allem auf eine Nutzung für U-Musik oder für eine gemischte Nutzung ausgelegt. Mit Blick auf bestehende Saalkapazitäten von Braunschweiger Veranstaltungsstätten, in der sich der große Saal des geplanten Konzerthauses bewegt (900 - 1.500), ist lediglich das Große Haus des Staatstheaters grundsätzlich für klassische Veranstaltungen geeignet. Jedoch ist das Staatstheater Braunschweig für die darstellenden Künste gebaut (und kein Konzertsaal) und hat zudem nur sehr begrenzt freie Kapazitäten. Weitere vorhandene Veranstaltungsstätten mit klassischem Repertoire bieten keinen wirklichen Ersatz für einen Konzertsaal. Akustik, geplante Ausrichtung sowie Platzkapazität sind Gründe, warum z. B. die Stadthalle den Bedarf nicht decken kann. Die diversen Kirchen in Braunschweig sind akustisch nur bedingt für Orchesterkonzerte geeignet und Veranstaltende sind mit hohen Kosten konfrontiert aufgrund fehlender Ausstattung.

Bestehende Saalkapazitäten (Kultur-/Eventlocation) in Braunschweig (Auswahl >200 PAX)



Vorhandene Veranstaltungsstätten in Braunschweig mit klassischem Repertoire bieten keinen Ersatz für einen Konzertsaal und es zeigt sich eine deutliche Lücke. Davon ausgehend ist auch eine Konkurrenzsituation für andere Veranstaltungsstätten nicht zu erwarten. Die VW-Halle ist auf Events ausgerichtet und bietet eine vielfach größere Personenkapazität, so dass es zu keinen Überschneidungen kommt. Das Staatstheater ist für den darstellenden Betrieb ausgerichtet und es gibt bereits jetzt dispositorische Engpässe und die Stadthalle Braunschweig ist derzeit nicht benutzbar und soll zukünftig auf das Tagungs- und Kongressgeschäft ausgerichtet werden.

E. Nutzenden- und Besuchspotenzial

Von zentraler Bedeutung sind angebots- und nachfragebewertende Analysen, um zu bestimmen, ob Bedarf und Potenzial für einen Konzertsaal in Braunschweig existieren. Anhand von Interviews mit potenziellen Nutzenden und einer detaillierten Marktbetrachtung wurden eine mögliche Belegung und Auslastung eines großen Konzertsaals konkretisiert. Diese Analyse wurde mit

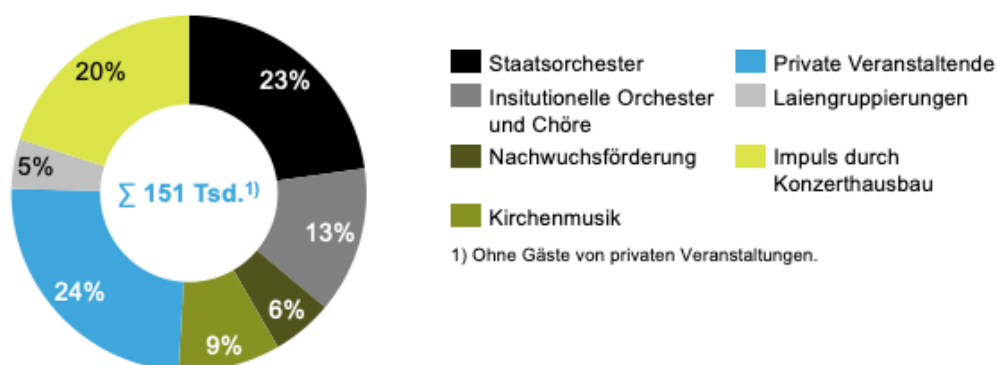
anderen Konzerthausprojekten und deren Programmzusammensetzungen abgeglichen. Zur Nachfragebewertung wurde das Besuchspotenzial anhand der Einwohnenden berechnet, zudem die bisherige Marktaberschöpfung im (Klassik-)Veranstaltungsmarkt errechnet und mögliche Wachstumspotenziale abgeleitet.

E.1 Nachfrage potenzieller Nutzender

Anhand der Angaben potenzieller Nutzender in den Interviews ergeben sich ca. 148 verifizierte Veranstaltungen; diese sichern eine gute Belegung des Konzerthauses. Bei der Ermittlung dieser Zahl wurde berücksichtigt, dass manche Veranstaltende einen Bedarf nach einer Verkleinerung des Saals haben; Vorbild war dabei für viele das Konzerthaus Dortmund.

Erfahrungsgemäß erfolgt eine weitere Belegung des Saals durch nicht-öffentliche Veranstaltungen im Rahmen einer Vermietung. Weitere Impulse entstehen in der Regel durch den Bau eines Konzerthauses, so dass die Veranstaltungszahl weiter steigt. Künstler/-innen(-Gruppen), die bislang nicht in Braunschweig aufgetreten sind, werden angezogen, Tourneen um einen Stopp in Braunschweig ergänzt.

Unter Berücksichtigung dieser Veranstaltungen ergibt sich eine realistische Belegung eines Konzerthauses an rd. 189 Tagen; das entspricht bei Berücksichtigung von Schließzeiten, Pausen und Proben einer Auslastung des großen Saals von rund 69%. Im Vergleich mit anderen Konzerthäusern ist dies als eine gute Nachfragebasis zu bewerten. Weiteres Potenzial an Besuchenden kann – entsprechende Finanzierung vorausgesetzt – über ein eigenes künstlerisches Programm adressiert und gehoben werden. Aus heutiger Sicht ist aufgrund der diversen Nutzenden von einem vielfältigen Programm hinsichtlich der Zusammensetzung musikalischer Genres auszugehen, das deutlich über die häufig mit Konzerthäusern verbundene „Beschränkung“ auf Klassik hinausgeht.

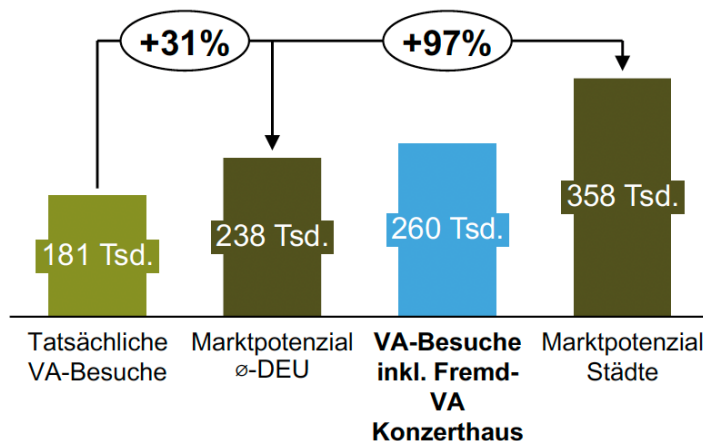


Durch das Veranstaltungsprogramm des großen Saals sind unter Berücksichtigung von Kapazität und Auslastung rd. 151 Tsd. Besuche zu erwarten (vgl. Konzerthaus Dortmund, rd. 190.000 Besuchende, Anneliese Brost Musikforum Ruhr rd. 80.000 Besuchende p. a.). Andere Konzerthäuser

zeigen, dass auch abseits des großen Saals ein vielfältiges Veranstaltungsprogramm in Konzerthäusern stattfindet. Das Projekt in Braunschweig hat hierbei Potenzial aufgrund einer möglichen Standortverbindung mit der Musikschule: Zum einen wäre damit ein weiterer kleiner Saal nutz- und vermarktbar, zum anderen bieten Foyer und Musikvermittlungsflächen weitere Möglichkeiten, Menschen in ein Konzerthaus zu ziehen. Erste Schätzungen gehen von rd. 15-20 Tsd. Besuchen zusätzlich aus (abhängig von Ausgestaltung der Angebote und Kooperation).

E.2 Besuchs- und Marktpotenzial

Kontextualisiert man die Besuchserwartung mit dem im Umfeld Braunschweigs existierenden Potenzial, bestätigt sich die mögliche Nachfrage nach einem Konzerthaus: Innerhalb des 60 Minuten-Isochrons um Braunschweig liegen große Städte mit eigenem klassischen Kulturangebot. Unter Berücksichtigung der Sogwirkung dieser Städte bleibt für Braunschweig ein Potenzial von rd. 391 Tsd. Menschen, die offen sind für den Besuch von Angeboten eines künftigen Konzerthauses. Somit ist in Braunschweig und Umland grundsätzlich ein großes Besuchendenpotenzial hinsichtlich der Einwohnenden für (klassische) Konzerte vorhanden. Vor allem, wenn man davon ausgeht, dass einige Menschen auch mehrmals jährlich Veranstaltungen besuchen.



Auch eine Analyse der Marktaberschöpfung bestätigt die positiven Aussichten: Hochrechnungen ergeben für den Klassikbereich im 30 Minuten-Isochron aktuell einen Ticketabsatz von rd. 181 Tsd. Besuchen. Setzt man diese Anzahl von existierenden Veranstaltungsbesuchen ins Verhältnis zum Bundesdurchschnitt, wird ersichtlich, dass ein Marktpotenzial von mindestens 31% nicht abgeschöpft ist. Erwartungsgemäß liegt das Marktpotenzial für Städte nochmals höher (Faktor: 1,5, somit 358 Tsd. Besuche). Auch unter Berücksichtigung der Veranstaltungszahlen in einem Konzerthaus wären noch nicht alle Besuchspotenziale im städtischen Klassikmarkt abgeschöpft. Es muss daher sogar davon ausgegangen werden, dass weitere klassische Veranstaltungen Erfolgchancen hätten. Eine Möglichkeit, dem

entgegenzukommen wäre bspw. ein eigens kuratiertes Programm eines Konzerthausbetreibers in einem Festivalformat.

F. Nutzungspotenziale eines Konzerthauses in Braunschweig

Um die Nutzungspotenziale eines Konzerthauses in Braunschweig näher bestimmen zu können, hat actori die Trends und Entwicklungen analysiert sowie Anforderungen an ein Konzerthaus aus den Interviews mit internen und externen Stakeholder/-innen mit einer Benchmark-Analyse abgeglichen und daraus Empfehlungen abgeleitet. Dabei wurde auch die bestehende Raum- und Funktionsplanung auf Auffälligkeiten untersucht. Insbesondere für das Ein-Standort-Konzept Musikschule wurden Synergiepotenziale und Chancen identifiziert.

F.1 Das Konzerthaus als zeitgemäße Infrastruktur

Die Folgen sogenannter Megatrends erfordern eine Anpassung und Weiterentwicklung von kulturellen Angeboten und Infrastrukturen – mit direkten Konsequenzen für eine zukunftsgerichtete Aufstellung von Kulturimmobilien. Beispielhaft seien benannt: Digitalisierung von Infrastruktur und Angeboten erfordert technische Ausstattung und Kompetenzen. Die Öffnung von Kulturimmobilien hin zu einem „Dritten Ort“ macht andere Formen von Architektur und Angebotsgestaltung (z. B. Ganztagsbespielung) nötig. Die Anforderungen von bzw. der nach Teilhabe immer diverserer Zielgruppen benötigt Flächen für Bildung und Vermittlung wie auch neue Musikformate. All dies stellt Anforderungen an Flexibilität und Modularität. Um Menschen weiterhin für kulturelle Angebote zu begeistern, ist es erforderlich, dass Entscheidungen über kulturelle Infrastrukturen nicht losgelöst davon betrachtet werden. Es erfordert vielmehr zeitgemäße, flexible Infrastrukturen, die Aspekte wie Digitalisierung, Nachhaltigkeit und „Dritte Orte“ bzw. Beteiligung abbilden können. Bezogen auf Braunschweig kann dazu das Zusammenwirken von Musikschule und Konzerthaus ein hilfreicher und erfolgversprechender Aspekt für ein Konzerthaus-Projekt sein.

F.2 Anforderungen an den Konzertsaal

Konzertsäle folgen meist dem Schuhschachtel- oder dem Weinberg-Prinzip. Das Weinberg-Prinzip findet sich bei den betrachteten Konzerthäusern ausschließlich bei Konzertsälen mit einer Kapazität von mehr als 1.800 Personen. Bei Sälen im Schuhschachtel-Prinzip zeigt sich, dass 80% entweder zwei oder drei Ebenen haben. Im Parkett befinden sich rd. 50-60% der Sitzplätze. Bei einem Konzerthaus von 1.000-1.200 Personen, wie in Braunschweig angedacht, sollten daher ca. 500-600 Personen im Parkett Platz finden. Für Braunschweig ist grundsätzlich das Schuhschachtel-Prinzip mit mehreren Ebenen relevant.

Für Braunschweig halten potenzielle Nutzende eine flexible Nutzbarkeit des Hauses für sehr wichtig. Stakeholder/-innen haben darüber hinaus unterschiedliche Anforderungen an die Gesamtkapazität und Verkleinerbarkeit des Saals. Es gibt Beispiele für Modularität bei Bestuhlungsvarianten, diese sind aber selten. Die variablen Bestuhlungsmöglichkeiten finden sich bei Konzertsälen mit ergänzenden Nutzungen, da diese Flexibilität für andere Veranstaltungsarten relevant ist. Mit Blick auf die Gesamtkapazität zeigen Analysen ein sinnvolles Spektrum von 1.000-1.200 Plätzen. Durch die Möglichkeit einer Verkleinerung und damit einer Flexibilität in der Kapazität wird dies unterstützt. Eine Verkleinerbarkeit auf 500-800 Plätze ist aus Marktsicht zu empfehlen.

Mit Blick auf die Ausstattung besitzt mehr als die Hälfte der untersuchten Konzerthäuser eine Orgel. Es ist deshalb zu überprüfen, ob auch andere Veranstaltende neben der Kirche eine Orgel benötigen. Licht- und Tontechnik gehören neben einer modularen Bühne zur Pflichtausstattung eines modernen Hauses. Auch Videotechnik ist im Hinblick auf neue Formate mitzudenken. Eine akustische Veränderbarkeit des Saals (auch im Hinblick auf eine Verkleinerbarkeit oder für unterschiedliche Formate) muss im Planungsprozess konkretisiert werden.

F.3 Raum- und Funktionsplanung

Mit rd. 4.600 m² Nutzfläche wäre das Konzerthaus Braunschweig verglichen mit den anderen Häusern ein kleines Konzerthaus, wenn man den Anteil der Musikschule (40% Gesamt-Nutzfläche) exkludiert. Derzeit sind neben der Musikschule keine weiteren Räume für zusätzliche Nutzungen, wie z. B. Musikvermittlung und Gastronomie eingeplant.

Mit Blick auf andere Konzerthäuser steht in Braunschweig sowohl anteilig als auch absolut wenig Fläche für Verwaltung zur Verfügung. Hierfür sind bislang 170m² vorgesehen. Die Flächen der anderen Bereiche sind erwartungsgemäß. Lediglich der Backstage-Bereich ist großzügig geplant, aber nicht unrealistisch. Erfahrungen aus anderen Konzerthaus-Projekten zeigen zudem, dass dieser Bereich häufig zu knapp geplant wird.

Anhand von Benchmarks, Trends und Best Practices sowie formulierten Anforderungen aus den Interviews lässt sich für ein potenzielles Konzerthaus in Braunschweig ein Bedarf an weiteren Nutzungen, wie Gastronomie, Flächen für Vermittlung oder Proberäume identifizieren. Daher empfiehlt actori im Rahmen der weiteren Projektkonkretisierung zunächst einen Abgleich der eingeplanten Flächen mit den Nutzendengruppen (bspw. dem Staatsorchester), um so die bestehende Raum- und Funktionsplanung weiter zu optimieren. Zudem sollten Entscheidungen bzgl. der Ausgestaltung konzeptioneller Art getroffen werden, die Auswirkungen auf die Berücksichtigung weiterer

Nutzungen haben. Eine Machbarkeit der zusätzlichen Flächenbedarfe an den Standorten ist zu überprüfen.

F.4 Ein-Standort-Konzept Musikschule

Die Verknüpfung von Konzerthaus und Musikschule bietet aus externer Sicht eine große Chance in Braunschweig ein Leuchtturm-Projekt umzusetzen. Synergien zeigen sich sowohl in inhaltlichen, aber auch in infrastrukturellen und betrieblichen Aspekten. Beispiele wie in Bochum, Ventspils oder Enschede zeigen, dass die Verknüpfung unterschiedlicher, aber im Kern verbundener Nutzungen, ein häufiges Mittel ist, um Kooperation und Schlagkraft zu steigern. Insbesondere gilt dies im Hinblick auf Zielstellungen wie Öffnung, Ganztagsbelegung oder Niedrigschwelligkeit einer Kultureinrichtung. Durch einen gemeinsamen Standort mit kurzen Wegen und engen Austauschmöglichkeiten von Konzerthaus und Musikschule kann der Musik- und Kulturstandort Braunschweig nachhaltig gestärkt werden.

G. Führungs- und Geschäftsmodell

Neben inhaltlichen und baulichen Aspekten sind auch betriebliche Belange in den Blick zu nehmen. Zwischen den verschiedenen Bereichen bestehen zudem Interdependenzen. Die Wahl von Führungs- und Geschäftsmodell hat große Auswirkungen auf die Ausrichtung eines Konzerthauses. Zum einen hängt von dem Modell die künstlerische Profilierung ab, zum anderen hat die Wahl auch einen Effekt auf den finanziellen Zuschussbedarf des Kulturbetriebs. Eine Entscheidung ist sinnvollerweise nur unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten und der vorhandenen Akteure und Akteurinnen sowie deren Anforderungen zu treffen.

Aus Marktrecherchen ergeben sich drei mögliche Führungsmodelle für ein Konzerthaus: Ein Vermietungsmodell mit dem primären Ziel der Saalvermietung und hoher Auslastung, ein Intendanzmodell mit vorrangiger Profilierung des Konzerthauses über das künstlerische Programm und ein Kooperationsmodell, welches die Aspekte künstlerische Profilierung und Wirtschaftlichkeit zusammenführt.

Vermietungsmodell

Der Fokus eines Vermietungsmodells liegt vor allem auf der Wirtschaftlichkeit mit Augenmerk auf eine hohe Auslastung. Es bestehen wenig bis gar keine Kriterien z. B. im Hinblick auf den künstlerischen Anspruch der potenziellen Veranstaltenden. Zudem existiert in der Regel kein Budget für die Bereitstellung von eigenen Angeboten. Für Braunschweig wäre dieses Modell aufgrund der hohen Nachfrage potenzieller Nutzender grundsätzlich realisierbar. Auch die Zusammenarbeit mit einem/ einer Ankernutzer/-in wie dem Staatsorchester wäre grundsätzlich realisierbar. Risiken bestehen lediglich hinsichtlich der

künstlerische Profilierung des Hauses, da eine entsprechend geführte Veranstaltungsstätte gänzlich abhängig von den im Markt aktiven Akteur/-innen ist.

Intendanzmodell

Das in vielen Konzerthäusern verbreitete Modell eines Intendanz-geführten Hauses priorisiert die künstlerische Programmgestaltung und Positionierung als wichtigsten Punkt. Die Wirtschaftlichkeit ist im Vergleich zu den anderen Modellen untergeordnet: Das bedeutet allerdings, dass ein höheres Budget erforderlich ist, um es zu bespielen, da der Spielplan in der Regel eine deutlich höhere Quote an Eigenveranstaltungen und zusätzlichen Formaten umfasst. Benötigt wird hierfür eine künstlerische Führung, welche die programmatische Ausrichtung festlegt. Aufgrund der vergleichsweise höheren finanziellen Belastung, der großen Nachfrage potenzieller Nutzender und der Existenz von Akteur/-innen wie dem Staatsorchester (und dem damit verbundenen Potenzial für künstlerische Profilierung) scheint die Etablierung eines solchen Modells nicht erforderlich.

Kooperationsmodell

Vermeehrt entwickelt sich in den letzten Jahren ein Modell, das die Stärken von Vermietungs- und Intendanzmodell zu verbinden versucht: das Kooperationsmodell. Ziel dieses Ansatzes ist es, zum einen künstlerische Profilierung durch gezielte Angebote zu ermöglichen (z. B. in Bereichen, die nicht durch den Markt bereitgestellt werden oder Leitlinien der Angebotszusammensetzung des Konzerthauses), zum anderen aber die unabhängigen Angebote am Markt (in diesem Fall beispielsweise die privaten Veranstaltenden und das Staatsorchester) in Kooperation mit in das Konzerthausprogramm einzubinden. Dies verhindert zum einen kannibalisierende Effekte, ermöglicht aber trotzdem dem Haus ein eigenständiges Profil und programmatische Sichtbarkeit, wie sie für eine Spezialimmobilie wie ein Konzerthaus hilfreich ist, zu geben.

Führungsmodell für Braunschweig

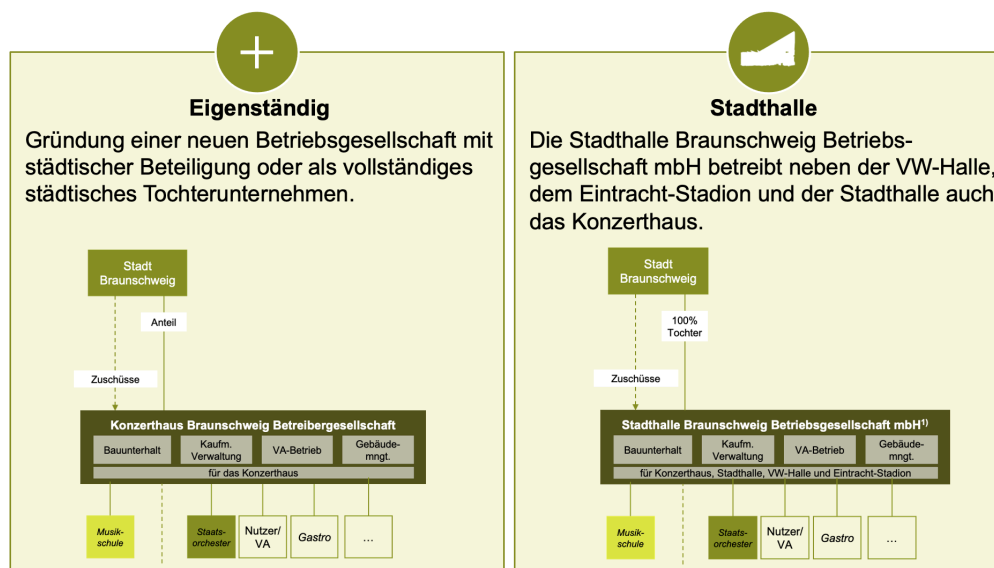
Vor dem Hintergrund des Braunschweiger Marktes empfiehlt sich aus externer Sicht die Wahl eines Kooperationsmodells, da es die Gegebenheiten dieses Marktes im Besonderen berücksichtigt: Ein breites, qualitativ hochwertiges Spektrum an potenziellen Nutzenden, die mit einem Konzerthausbau ihre Aktivitäten weiter entwickeln können, ist vorhanden. Gleichzeitig wäre aber auch die Möglichkeit gegeben, durch einzelne Aktivitäten (z. B. in Form eines Festivals oder durch vermittelnde Angebote) auch inhaltliche Impulse setzen zu können. Werden für die weitere Umsetzung lediglich die wirtschaftlichen Folgen betrachtet, so ist das Vermietungsmodell zu priorisieren.

H. Träger- und Betreibermodell

Neben dem Führungsmodell wurden zudem für den Betrieb eines Konzerthauses Optionen eines Träger- und Betreibermodells sowie deren Vor- und Nachteile betrachtet. Die Entscheidung korreliert mit der Wahl des Führungs- und Geschäftsmodells. Wirkungskraft und Entscheidungsfreiheit in den Aufgabenstellungen sowie Ressourceneinsparung durch Nutzung von Synergien sind Aspekte, die bei der Betrachtung zu berücksichtigen sind. Hinsichtlich des Betriebs stellt sich zudem die Frage nach der Einbindung von strategischen Partner/-innen wie der Musikschule oder dem Staatstheater/-orchester.

Leitplanken der Betrachtung

Die Überlegungen zu Träger- und Betreibermodell erfolgten in einem bestimmten Betrachtungsrahmen. Eigentumsverhältnisse des Gebäudes wurden nach Rücksprache ausgeklammert. Außerdem wurden auf Basis von einer Vergleichsanalyse Modelle einer privaten Trägerschaft (Realisierungswahrscheinlichkeit nicht vorhanden) sowie Betreibermodelle unter Anbindung von Staatstheater (aufgrund der Beteiligung des Landes Niedersachsen) oder Musikschule (nach Rücksprache) nicht berücksichtigt. Für Braunschweig wurden demnach zwei mögliche Optionen analysiert: die Gründung einer eigenständigen Betreibergesellschaft oder die Angliederung des Betriebs an die bereits bestehende Stadthallen Betriebsgesellschaft mbH.



Eigenständige Betreibergesellschaft

Durch einen Blick auf den Konzerthausmarkt wird deutlich, dass eigenständige Betreibergesellschaften verbreitet sind. Für Braunschweig wäre das Konzerthaus als vollständiges städtisches Tochterunternehmen oder zumindest mit städtischer Beteiligung geführt. Bei diesem Betreibermodell wären alle

Führungsmodelle möglich. Dabei sind Nutzende wie das Staatsorchester Geschäftspartner/-innen der Betreibergesellschaft.

Eine hohe Wirkungskraft möglicher Aufgabenstellungen, jedoch auch mehr Aufwand im Aufbau der Gesellschaft und ihrer Strukturen sind gegeben.

Angliederung an die Stadthalle Braunschweig Betriebsgesellschaft mbH

Bei einer Angliederung des Betriebs an die Stadthalle Braunschweig Betriebsgesellschaft mbH wäre der Gründungsaufwand reduziert. Die Stadthallen Betreibergesellschaft ist ein vollständiges Tochterunternehmen der Stadt und könnte neben der VW-Halle, dem Eintracht-Stadion und der Stadthalle auch das Konzerthaus betreiben. Mit höherer Wahrscheinlichkeit ließe sich das Konzerthaus in diesem Falle aber nur als Vermietungsmodell betreiben, die Chance einer eigenständigen künstlerischen Positionierung wie bei anderen Konzerthäusern wären reduziert. Aufgrund mangelnder künstlerischer Kompetenzen im Stadthallen-Betrieb müssten zumindest entsprechende Kompetenzen entwickelt und aufgebaut werden. Synergien können bei der Angliederung an die Stadthalle in übergreifenden Tätigkeiten, wie z. B. Finanzen, Buchhaltung oder technischen Bereichen entstehen. Diese wurden im Rahmen der Untersuchung nicht analysiert, da der Stadthallen-Betrieb nicht näher bewertet wurde.

Anbindung wichtiger Stakeholder/-innen

Im Hinblick auf die Musikschule empfiehlt sich – bei Umsetzung eines Ein-Standort-Konzeptes – die Anbindung in einem Mietverhältnis, bei dem im Bereich des Facility Managements und Gebäudebetriebs Synergien entstehen können. Zur Bündelung der Aufgaben würde eine Verortung des Gebäudeunterhalts bei einer Konzerthaus Betreibergesellschaft (eigenständig oder Angliederung an Stadthalle) erfolgen. Die Nutzungsbeziehungen bspw. in Bezug auf Gestaltung der Räume und gegenseitigem Zugriff auf die (Veranstaltungs-)Räumlichkeiten ist im weiteren Planungsprozess noch zu konkretisieren.

Interviews mit dem Staatstheater/-orchester konnte entnommen werden, dass der Wunsch nach Zusammenarbeit und Austausch (auch in den Bereichen Vermittlung oder Programm durch Entwicklung eines Festivals) sowie eine langfristige Kooperation vorhanden ist. Das Staatsorchester wünscht sich als Ankernutzer ein Erstzugriffsrecht mit frühzeitiger Terminierung und Stadthallen-Konditionen.

I. Betriebswirtschaftliche Auswirkungen

Auf Basis der erarbeiteten Analysen und Ergebnisse wurden von actori die betriebswirtschaftlichen Aspekte betrachtet. Dazu wurde in einem Business Case die Wirtschaftlichkeit eines Konzerthauses berechnet, um Kosten und Erlöse zu identifizieren. Der Blick auf Finanzierungsstrukturen anderer Konzerthäuser, in Bau und Betrieb, diente dazu Marktrealitäten zu

verdeutlichen. In einem weiteren Abschnitt wurden die Auswirkungen und sekundären Effekte eines Konzerthausprojektes auf die Region modelliert.

I.1 Business Case

Bei dem vorliegenden Geschäftsmodell handelt es sich um eine grobe Modellkalkulation, die im Zuge weiterer Planungsschritte weiter detailliert werden muss. Die belastbaren Modellrechnungen gehen von einem eingeschwungen Zustand auf Basis heutiger Marktkennntnisse und abgestimmter Annahmen aus. Eine Anlaufkurve ist nicht berücksichtigt, ebenso werden die eigentumsbezogenen Aspekte wie kaufmännisches Gebäudemanagement, der große Bauunterhalt und ein eventueller Gastronomiebetrieb ausgeklammert.

Vermietungsmodell

Eine Kalkulation auf Basis eines Vermietungsmodells zeigt in der Summe einen jährlichen Finanzierungsbedarf für den Betrieb von ca. 1,2 Mio. EUR. Die Einnahmen ergeben sich aus der Vermietung des Konzertsaaes (868 TEUR) sowie die Vermietung der Musikschulflächen. Diese beinhaltet bislang eine anhand der Flächen orientierte Kostenumlage. Entsprechend entfallen Personalkosten (für COO, Gebäudemgmt. und EDV), Betriebskosten sowie Hausbewirtschaftung anteilig auf die Musikschule und ergeben so eine Umlage von 403 TEUR. Zusätzlich werden Sponsoring Einnahmen von 50 TEUR angenommen.

Σ Erträge [in TEUR]	1.377	100%	Σ Aufwendungen [in TEUR]	2.549	100%
I Konzertbetrieb	868	63%	I Personalkosten	1.202	47%
Konzertsaal	726	53%	II Betriebskosten	661	26%
Verkleinerter Konzertsaal	131	10%	II Marketing & Vertrieb	125	5%
Foyer + sonst. Räumlichkeiten	11	1%	IV Education	100	4%
II Sonstige Veranstaltungen	56	4%	V Sonst. betrieblicher Aufwand	221	9%
III Sponsoring	50	4%	VI Hausbewirtschaftung	240	9%
IV Kostenumlage Musikschule	403	29%			

Auf der Seite der Aufwendungen ist der Personalbereich, insbesondere der Bereich Technik, am kostenintensivsten. Auf Basis der Raum- und Funktionsplanung sowie VA-Portfolios und Benchmark-Analysen wird ein Personalbedarf von 18 VZÄ angenommen. Die Betriebskosten (661 TEUR) werden maßgeblich durch den Konzertsaal, den Backstagebereich und die Musikschule beeinflusst. Es werden Ausgaben von 125 TEUR für Marketing, 240 TEUR für Hausbewirtschaftung und 221 TEUR für sonstige betriebliche Aufwände prognostiziert. Für ein Education-Programm wird, neben 2 VZÄ und 250 qm Fläche, ein Budget von 100 TEUR angenommen.

Kooperationsmodell

Eine Entscheidung für ein Kooperationsmodell bedeutet Mehraufwand im Bereich Personal, Marketing und Budget für eigene Veranstaltungen. Dies führt zu einer Finanzierungslücke von rd. 1,6 Mio. EUR (+33% Deckungslücke gegenüber Vermietungsmodell). Zusätzliches Personal mit 3 VZÄ (Intendanz, Programm und Projektmanagement) ein höheres Marketingbudget für die Eigenvermarktung und Budget für die Eigenveranstaltungen (490 TEUR) stehen den Einnahmen durch ein mögliches zweiwöchiges Festival (403 TEUR) gegenüber.

Vermietungsmodell [in TEUR]		Mehrertrag/-bedarf [in TEUR]		Kooperationsmodell [in TEUR]	
Personalkosten	1.202	245 ²	+ 1 VZÄ Intendanz, 1 VZÄ Programm, 1 VZÄ Projekt-Management	1.447	Personalkosten
Marketing	125	137	Höheres Marketingbudget durch Eigen-VA (20% des neuen Umsatzes)	262	Marketing
Weitere Kosten ¹	1.222			1.222	Weitere Kosten
		490	Budget für selbst konzipierte Veranstaltungen	490	Budget für Eigen-VA
		403	Erträge durch 14 Eigen-VA ³ im Konzertsaal	403	Erträge für Eigen-VA
Σ Erträge	1.377	403	Σ Mehrerträge	1.780	Σ Erträge
Σ Aufwendungen	2.549	872	Σ Mehrkosten	3.421	Σ Aufwendungen

Stellhebel der Ausgestaltung

Verschiedene Faktoren und Stellhebel beeinflussen den vorrangegangenen Business Case durch Ausgestaltung und Synergiepotenziale. Dazu gehören v. a. die technische Komplexität, der fremd- oder eigengeführte Gastronomiebetrieb, die eigenständige oder fremdorganisierte Festivalgestaltung, das Träger- und Betriebsmodell sowie die Anzahl und das Verhältnis der Nutzenden.

I.2 Finanzierungsstrukturen von Konzerthäusern

Drei mögliche Finanzierungsquellen für den Bau lassen sich grundsätzlich aus Marktrecherchen ableiten: Öffentliche Zuwendungen sind direkte Mittel aus öffentlicher Hand z. B. von EU, Bund, Kommune. Öffentliche Förderprogramme sind indirekte Mittel aus öffentlicher Hand, die an Förderzyklen gebunden sind, und private Finanzmittel (z. B. Spenden, Sponsoring) stammen von Unternehmen, Stiftungen oder Privatpersonen.

Diese drei Finanzierungsquellen spielen, neben den Eigeneinnahmen, auch für den laufenden Betrieb eine wesentliche Rolle. Zusätzliche Unterstützung können Spenden- bzw. Spendenkampagnen bieten. Die Benchmark-Analysen zeigen, dass ohne eine Finanzierung aus öffentlicher Hand ein Konzerthaus nur schwer realisiert werden kann. Dies betrifft sowohl den Bau als auch den Betrieb.

I.3 Sekundäre Effekte

Konzerthausprojekte wie z. B. in Bochum und Dortmund haben nachweislich nachhaltige und positive Entwicklungen für den Standort erzeugt. Die Effekte reichen dabei von städtischen bis hin zu standort- und quartiersbezogenen Impulsen. Vergleichsuntersuchungen belegen einen wirtschaftlichen Effekt durch eine Kulturinstitution: Dabei lassen sich direkte und indirekte Effekte entlang der Wirtschaft nachweisen. Dazu hat actori eine Messung der Umwegrentabilität zur Berechnung der Sekundären Effekte durchgeführt.

Die Musterkalkulation basiert auf den Berechnungen des Business Case für das Vermietungsmodell und dem sich ergebenden Zuschussbedarf (1,2 Mio. EUR). Insgesamt belaufen sich die Sekundäreffekte auf rund 4,6 Mio. Euro. Sie sind damit ca. 4-fach höher als die von der Stadt Braunschweig voraussichtlich investierten Ressourcen.

Berechnung Sekundäreffekte [in TEUR]

Direkte Effekte	1	Besuchseffekte	2.688
	2	Auftragseffekte	35
	3	Personaleffekte	251
+			
Indirekte Effekte	4	Multiplikatoreffekte	1.488
	5	Steuerliche Rückflüsse	101
=			
Gesamteffekte			4.563
Zuschuss der Stadt Braunschweig			1.172
Rentabilitätsfaktor			3,89

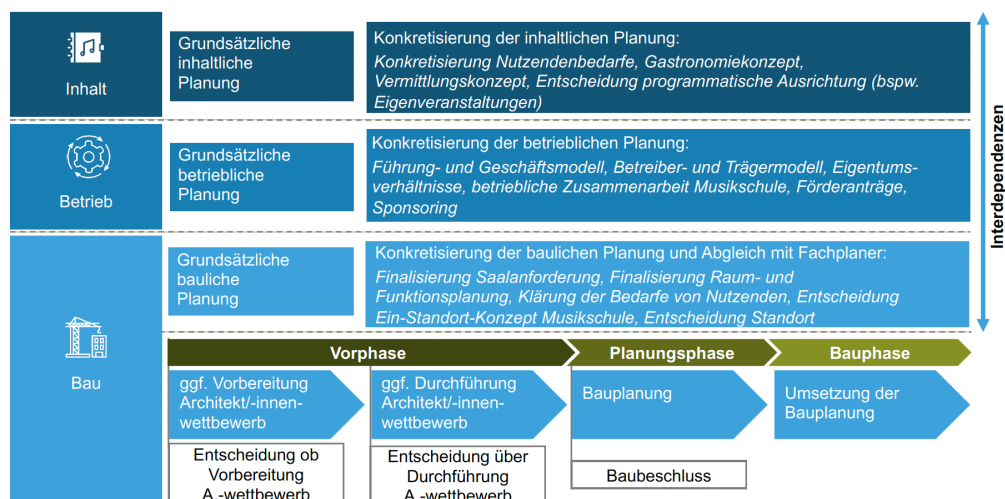
Grundsätzlich kann eine Unterscheidung erfolgen in direkte Effekte, die Ausgabeneffekte durch lokale, regionale und überregionale Besuchende (2.688 TEUR), Mitarbeitende mit Wohnsitz in Braunschweig (251 TEUR) und die Vergabe von Aufträgen des Konzerthaus (35 TEUR) umfassen. Zu den indirekten zählen Effekte durch Zulieferungen und Dienstleistungen an Unternehmen (1.488 TEUR), die von direkten Effekten profitieren sowie steuerliche Rückflüsse (101 TEUR).

J. Hinweise zum weiteren Projektverlauf

Zur erfolgreichen Weiterführung des Konzerthaus-Vorhabens empfiehlt actori zunächst eine inhaltliche, betriebliche und bauliche Konkretisierung verschiedener Aspekte vorzunehmen. Diese Bereiche stehen in Wechselwirkung zueinander und sollten gesamt betrachtet werden, bevor man in die Bauphase und deren konkreter Vorbereitung übergeht. Programmatische Ausrichtung, Vermittlungskonzept und weitere Zusatznutzungen haben Auswirkungen auf Betrieb und Bau. Aufgrund von Interdependenzen der verschiedenen Bereiche sollte eine Entscheidungsfindung alles mit in den Blick

nehmen. Aus betrieblicher Sicht sind im weiteren Planungsprozess v. a. die Rollen und Beziehungen der verschiedenen Akteure und Akteurinnen zu konkretisieren, speziell der Laienszene und Musiker/-innen mit Migrationshintergrund. Darüber hinaus zählen Eigentumsverhältnisse, Führungs- und Geschäftsmodell, Träger- und Betreibermodell sowie die Rolle von Staatstheater/-orchester, Musikschule sowie der Veranstalter/-innen. Auch können Sponsoring-Tätigkeiten und Fördermöglichkeiten vorausgeplant werden. Bauliche Planungen sollten v. a. hinsichtlich Raum- und Funktionsplanung, Standort und Ein-Standort-Konzept Musikschule konkretisiert werden. Die Projekte in Bochum und Dortmund geben diesbezüglich konkrete Hinweise, die in den Entscheidungsprozess einfließen sollten. Z. B. kann durch eine Einbindung der Nutzenden im Planungsprozess eine bauliche Nachbesserung vermieden werden.

Risiken durch aktuelle weltpolitische Geschehnisse, Finanzierung und Governance, Planung und Vergabe sowie Realisierung von Bau und Nutzungen sind in den Planungen zu berücksichtigen. Die Planung von Steuerungshebeln bereits im Vorfeld sind lohnend.



Konzerthäuser mit nachhaltigen Elementen Beispiele

La Seine Musicale, Paris (2017, Shigeru Ban & Jean de Gastines)

Bild: <https://www.stuttgarter-nachrichten.de/media/media.df1b0160-d160-438e-8fee-7f9bd6160044.original1024.jpg>

Einsatz nachwachsender Rohstoffe: 700m³ Holzbalken

- 800m² großes Photovoltaik-Segel, das sich mit der Sonne bewegt und so gleichzeitig Schatten spendet
- Enge Nutzungs-Verzahnung des großen Kulturzentrums
- 7000m² mit natürlicher Vegetation begrünte öffentliche Dachgarten

Harpa Concert Hall, Reykjavik (2011, Henning Larsen)

Bild: <https://nordregio.org/wp-content/uploads/2018/06/498.089.jpg>

- Doppelschalige Südfassade absorbiert überschüssige Wärme und schützt vor Einstrahlung
- Integrierte Arbeitsplätze energieeffizient über das Gebäude verteilt
- Energieversorgung durch Erdwärme und Wasserkraft
- Strategische Umverteilung von Luft- und Wärmeflüssen im Gebäude
- Zusätzliche Nutzung als Gemeindezentrum und Touristenattraktion

Konzerthaus Blaibach (2014, Peter Haimerl)

Bild: https://kulturgranit.de/wp-content/uploads/Konzerthaus_2_Haus.jpg

- Beleuchtung ausschließlich durch modernste LED-Technologie
- Eingesetzter Beton fungiert als tragende Struktur, Klangabsorber und ist offengelegt, so dass viel Material eingespart werden kann
- Heizung, Beleuchtung und akustische Elemente sind in den Beton integriert und reduzieren so die Substanz
- Glasschaumschotterbeton wurde mit Hilfe von Wasserkraftstrom aus recycelten Glasflaschen hergestellt und hat hervorragende Wärmedämmeigenschaften
- Die Granitbruchsteine der Außenhülle stammen aus einem Steinbruch in unmittelbarer Nähe

Temporärer Gasteig HP8, München (2021, GMP)

Bild: https://www.gmp.de/images/3585_2110xx_HGE70_EP04086_0041.jpg?w=828

- effektive, nachhaltige Modulbauweise mit kurzer Bau- und Rückbauzeit
- Einsatz marktüblicher Systeme, die kreislaufgerecht sind
- Einbau in bestehende Struktur
- Leicht umnutzbares Stecksystem aus Vollholz-Elementen
- Bereich zwischen Saal und Fassade dient als akustischer und klimatischer Puffer
- Angliederung anderer Nutzung, somit ressourcenbündelnd
- Gebäudehülle und Innenteil getrennt, daher einfacher Um- oder Rückbau

La Llotja Theater, Lleida, Spanien (2010, Mecanoo)

Bild: https://www.mecanoo.nl/Portals/_default/Mecanoo/PRProjects/45/20200324-140117.jpg

- Schattenspendende Auskragung bietet Schutz vor Witterung
- Photovoltaikanlage
- Wärmespeicher
- Begrüntes Dach isoliert Innenräume, reduziert Wärmeinseleffekt und minimiert Regenwasserabfluss
- Skulpturale Oberlichter reduzieren durch Tageslichteinfall den Energieverbrauch

TheatreSquared, Fayetteville, AR, USA (2020, Marvel Architects)

Bild: https://images.squarespace-cdn.com/content/v1/55b79869e4b00871cfc23a9c/1614525983170-1HBJSYFGD5E4W2PTZSYM/SEI20200623_0013_highres.jpg?format=2500w

- Die die Säle ummantelnden, strukturell und akustisch unabhängigen Betonboxen dienen als Schalltrenner, Klanggestalter, tragende Struktur, Isolierung sowie Verkleidung in beide Richtungen und minimieren so den Materialeinsatz
- Verzicht auf Farbanstriche
- Materialien werden größtenteils im Rohzustand und aus der Umgebung verwendet
- Baumaterialien wie die Verschalung der Betonumhüllung wurden zum Innenausbau genutzt, Künstlerunterkünfte aus wiederverwendeten Ziegeln errichtet
- Bäume wurden vor Baubeginn geborgen und zu Möbeln verarbeitet
- Lüftungssystem in ansteuerbare Zonen unterteilt, die sich an Nutzung anpassen lassen und den sonst üblich hohen Ressourcenverbrauch hier minimieren

St Ann's Warehouse, Brooklyn, New York (Marvel Architects)

Bild: https://stannswarehouse.org/wp-content/uploads/2014/08/tobaccowarehouse_1200x525.jpg

- Umnutzung eines Bestandsgebäudes spart Ressourcen
- Hohe Flexibilität im Inneren ermöglicht Nutzungsdichte und vermeidet Leerstände durch vielseitige Verwendungsmöglichkeiten
- Gläsernes Ziegelgewölbe sorgt für viel Tageslicht im Innenraum

Brooklyn Steel, Green Roof, Concert Venue (2017, HLW)

Bild: <https://www.hlw.design/wp-content/uploads/2018/11/Brooklyn-Steel-Green-Roof-BK-NY-0052-1-Web.jpg>

- Bestandsgebäude mit industrieller und roher Qualität, das durch den Einsatz neuer, polierter Materialien kontrastiert und auf eine neue Nutzung angepasst wurde
- Flexible Nutzung des Gebäudes für Konzerte, Veranstaltungen und als Versammlungsort
- Begrüntes Dach, welches sowohl der Schalldämmung als auch als innenstädtischer Lebensraum für Bienen, Schmetterlinge und andere Insekten dient und die städtische Bienenzuchtgenossenschaft beheimatet

Shenzhen Opera House, China (Wettbewerbsentwurf, Studio Seilern Architects)

Bild: https://i0.wp.com/www.studioseilern.com/wp-content/uploads/2022/01/AP_SSSOP-2-2020.jpg?w=1600&ssl=1

- Künstlicher, erhöhter See um das Gebäude dient dem Abfangen von Regenwasser, minimiert das Überschwemmungsrisiko und speichert im Rahmen des Regenwasser-Recycling-Systems Wasser zur Wiederverwertung
- Oberfläche des Sees kühlt durch Verdunstungskühlung die Umgebung, dient als Wärmespeicher und reduziert als Element der Niedrigenergie-Kühlstrategie die Emissionen

Weitere Gebäudebeispiele mit nachhaltigen Elementen (Andere Nutzungsformen)

TU Delft Library, Niederlande (1998, Mecanoo)

Bild: <https://www.mecanoo.nl/Portals/default/Mecanoo/PRProjects/27/20200324-113624.jpg>

- Öffentlich begehbare Gründach dient als Park, zur Kühlung/Dämmung des Gebäudes und kontrolliert Regenwasserabfluss
- Kegel fungiert als zentrale Tageslichtquelle und verteilt durch reflektierende Oberfläche und den unterliegenden Säulenwald das Licht in der Haupthalle und den angrenzenden Räumlichkeiten

Powerhouse Brattorkaia, Trondheim, Norwegen (2019, Snøhetta)

Bild: https://snohetta.com/uploads/images/097ff5c7910c83bc2779d47733bd432d_2048w.jpg

- Das energiepositive Gebäude ist mit 3.000m² Solarzellen umhüllt und versorgt sich selbst und die Umgebung mit grüner Energie
- Dachschräge an maximale Effektivität der Photovoltaik angepasst
- Designmantra „Form folgt Funktion“ wird zu „Form folgt Umwelt“
- Effiziente Isolierung und intelligentes Belüftungssystem
- Emissionsarme Betonstruktur, die die Gebäudetemperatur mit Hilfe thermischer Masse reguliert

Denver Museum of Modern Art, USA (2007, David Adjaye)

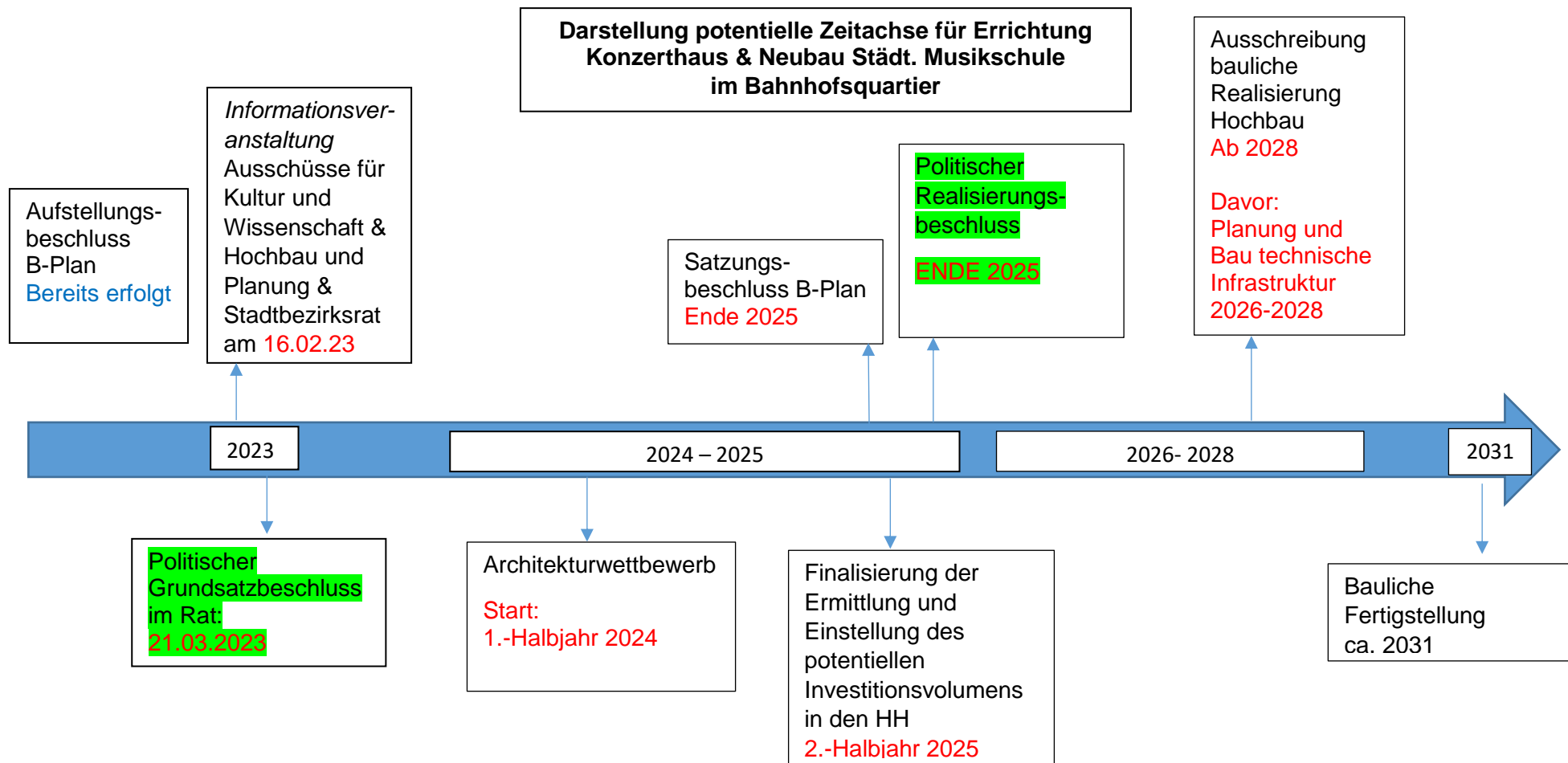
Bild: https://www.adjaye.com/wp-content/uploads/2020/07/MCA_N55_medium.jpg

- Zweischalige Fassade aus getöntem Glas und wabenartigem, recyceltem Verbundmaterial dämmt effizient und lässt Umgebungslicht in das Gebäude
- Kühlt mit 100% Außenluft und durch Wärmeableitung an die Außenfläche
- Baumaterial, Möbel, Einrichtungsgegenstände und Geräte bestehen zu mehr als 20% aus recycelten Materialien
- Dachgarten isoliert und kühlt das Gebäude, vergrößert die städtische Grünfläche und absorbiert und bindet Niederschläge

KfW Westarkade, Frankfurt (2010, Sauerbruch Hutton)

Bild: https://www.sauerbruchhutton.de/cache/images/media/projekte/kfw/1400-kfw_2640.jpg

- Die doppelschalige Winddruckfassade weist hohe Dämmwerte auf und bietet eine natürliche, witterungsunabhängige Belüftung, sowie effizienten Sonnenschutz
- Eines der ersten Bürohochhäuser weltweit, die mit weniger als 100kWh/m² Primärenergie pro Jahr betrieben werden



Betreff:

Entwicklung Großer Hof

Organisationseinheit:

Dezernat III
61 Fachbereich Stadtplanung und Geoinformation

Datum:

21.02.2023

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (Anhörung)	28.02.2023	Ö
Ausschuss für Planung und Hochbau (Vorberatung)	08.03.2023	Ö
Ausschuss für Kultur und Wissenschaft (Vorberatung)	08.03.2023	Ö
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	14.03.2023	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	21.03.2023	Ö

Beschluss:

Für den im Betrachtungsraum dargestellten Bereich „Großer Hof“ (Anlage 1) wird nach Erstellung eines Nutzungsprofils ein städtebaulicher Wettbewerb durchgeführt.

Sachverhalt:

1. Beschlusskompetenz

Die Beschlusskompetenz ergibt sich aus § 58 Abs. 1 Nr. 1 NKomVG. Danach beschließt der Rat über die grundlegenden Ziele der Entwicklung der Kommune.

2. Ausgangslage

Der Bereich *Großer Hof* steht seit geraumer Zeit im Zentrum verschiedenster Diskussionen einer zukünftigen Entwicklung. Er ist Teil des mittelalterlichen Stadtgefüges der Weichbilder *Neustadt* und *Hagen*, in unmittelbarer Nähe zu den Großkirchen *St. Andreas* und *St. Katharinen*. Die dortigen Schulen *Kielhornschule* und *Helene-Engelbrecht-Schule* stehen leer bzw. sind baulich abgängig, was Nachfolgeüberlegungen angeregt hat. Zu einer möglichen Nachnutzung der Schulgrundstücke zusammen mit dem mindergenutzten Grundstück der ehemaligen Markthalle wurden in der Vergangenheit schon verschiedenen Nachnutzungs-Varianten untersucht.

Im Jahr 2019 fielen die politischen Entscheidungen, die Helene-Engelbrecht-Schule auf das Grundstück der BBS 2 an der Salzdahlumer Straße zu verlagern und die 6. IGS auf dem Gelände der heutigen Tunicahalle zu entwickeln. Auch die Realisierung einer zentralen städtischen Musikschule, eines Konzertsaaes, einer kleinen zweizügigen Innenstadt-Grundschule und einer Kita wurde in verschiedenen Kombinationen ergänzt um Wohnen untersucht.

Dem Rat wird zu dieser Sitzung in einer separaten Vorlage die räumliche Zusammenlegung einer Konzerthalle mit der Städtischen Musikschule im Bahnhofsquartier zur Erörterung und Beschlussfassung vorgeschlagen. Damit eröffnet sich die Möglichkeit, in der Innenstadt am Großen Hof ein größeres Stadtentwicklungsprojekt mit nachfragegerechter Wohnraumbereitstellung in verschiedenen Varianten, mit einer Kindertagesstätte und sozial- bzw. gemeinbedarfsorientierten Einrichtungen zu realisieren. In Anbetracht der stadtklimatischen Situation ist an diesem Standort auch ein Pocketpark mit

Wasserelementen vorstellbar. Auch besteht die Chance, durch die Stärkung der Nahmobilität – insbesondere für Gemeinbedarfsnutzungen oder Kita, die Entsiegelung und Begrünung der öffentlichen Räume eine hohe Aufenthalts- und Lebensqualität im Quartier zu erreichen. Dafür werden die aus heutiger Sicht durch den ruhenden Verkehr mindergenutzten öffentlichen Freiräume auch unter stadtklimatischen Aspekten neu und kindgerecht gestaltet und qualifiziert.

Eine Innenstadt-Grundschule wird an diesem Standort nicht mehr benötigt.

3. Ausblick

Die Einrichtung einer innerstädtischen Kita und weiteren Gemeinbedarfseinrichtungen wie z.B. Selbsthilfe und Beratungsstellen, Kulturvereine, Tauschbörsen in diesem Bereich führen zu einer angemessenen Ergänzung der vorhandenen Nutzungen und zu einer Belebung der Braunschweiger Innenstadt.

Wohnen trägt - auch außerhalb der Geschäftszeiten - ebenfalls maßgeblich zur Belebung der Innenstadtquartiere bei. Insofern ist es wünschenswert, die Wohnnutzung in der Innenstadt zu bewahren und weiterzuentwickeln. In Anbetracht der zentralen und dennoch relativ ruhigen, geschützten Lage und mit Blick auf die umgebende Nutzung könnten auf den städtischen Grundstücken gemeinschaftliche Wohnformen in Mehrfamilienhäusern in einer angemessenen Dichte in der Stadt der kurzen Wege entstehen – nachhaltig und autoarm.

Nach einer Abstimmung der letztendlich angestrebten Nutzungsmischung mit den politischen Gremien soll ein städtebaulicher Wettbewerb ausgelobt werden, der dann die Grundlage für die städtebauliche Entwicklung und den voraussichtlich erforderlichen Bebauungsplan bildet.

Aus städtebaulicher Sicht bzw. auch mit Blick auf dringend erforderliche künftige Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel ist es notwendig, für die hier zukünftige bauliche Entwicklung in zentraler Lage der Stadt einen klimaökologischen Ausgleich herzustellen, die öffentlichen Bereiche aufzuwerten, den ruhenden Verkehr neu zu ordnen und die Aufenthaltsqualität zu verbessern. Mit der Anlage eines Pocketparks kann dieses Ziel weiter verfolgt werden, es werden zugleich ergänzende Nutzungsmöglichkeiten für soziale Einrichtungen oder Gemeinbedarfsnutzungen geschaffen. Wasserspielelemente tragen zusätzlich zur mikroklimatischen Verbesserung bei. Dafür sollte der Betrachtungsraum auf ein größeres Gebiet ausgedehnt werden, das dann auch Vernetzungsfunktionen und weitere Freiraumqualitäten abbildet.

Grundsätzlich sollen bei der weiteren Entwicklung folgende Aspekte beachtet werden:

- Nutzungen: Ermittlung und Unterbringung erforderlicher Nutzungen und Bauvolumina, möglichst flächenschonende Stapelung und Nutzung von Dachflächen, Sicherung der Grundversorgung
- Städtebau: Verträglichkeit der Bauvolumina im Umfeld (Maßstäblichkeit, Körnigkeit, Gebäudehöhen) und Potenzial zur Weiterentwicklung des Stadtgrundrisses, Berücksichtigung und Herausbildung von Sichtachsen
- Freiraum: Qualifizierung und Aufwertung der öffentlichen Flächen z. B. Pocketpark, Erleben von Wasser (verrohrte Oker), Erhalt des wertvollen Baumbestandes, Schaffung von Retentions-, Aufenthalts- und Spielflächen, Weiterentwicklung von grünen Trittsteinen zwischen dem Wallring und der Innenstadt
- Mobilität: Priorisierung der Nahmobilität, wohnverträgliche Erschließung, Nutzung der historischen Wegeverbindungen, insbesondere zu Fuß und mit dem Fahrrad, gute fußläufige Anbindung an die ÖPNV-Angebote, Nutzung der Lagegunst als autoarmes Wohnquartier, Reduzierung des Stellplatzschlüssels für Pkws, hochwertige Stellplatzangebote für Fahrräder, Ordnung der Lieferverkehre
- Immissionsschutz: insbes. Schallschutz zur Sicherung gesunder Wohn- und

Arbeitsverhältnisse

- Denkmalschutz: Berücksichtigung des Umgebungsanspruchs der St. Andreaskirche und der Liberei

4. Entscheidungsvorschlag

Es wird vorgeschlagen, in einem ersten Schritt das zukünftige Nutzungsprofil und die Auslobungsunterlagen zu erstellen und mit den politischen Entscheidungsträgern abzustimmen. Im Anschluss wird ein städtebaulicher Wettbewerb ausgelobt, um zur Qualitätssicherung alternative städtebauliche Vorschläge für die weitere Entwicklung zu erhalten.

Leuer

Anlage/n:

Anlage 1: Großer Hof, Betrachtungsraum

Großer Hof
Betrachtungsraum



Betreff:

**Magniviertel - Experimentelles Modellprojekt zur
Quartiersentwicklung**

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

22.02.2023

Beratungsfolge

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

Sitzungstermin

28.02.2023
03.03.2023

Status

Ö
Ö

Beschluss:

Die Verwaltung wird beauftragt, die nachfolgend benannten Maßnahmen (s. Anlage) im Magniviertel im Rahmen eines experimentellen Modellprojektes umzusetzen:

- Einrichtung einer Fußgängerzone im Verlauf Ölschlägern von der Einmündung Ritterstraße bis zum Ackerhof
- Einfahrt in die Ritterstraße nur noch für Anliegerinnen und Anlieger sowie für Liefer- und Hotelanfahrverkehr
- Einrichtung von zwei barrierefreien Übergangsbereichen im Verlauf Ölschlägern
- Erweiterung von Fahrradabstellanlagen im Bereich Magnikirchplatz und Ölschlägern

Das Modellprojekt wird vom April bis zum Oktober 2023 durchgeführt und zum Ende der Laufzeit evaluiert. Die Ergebnisse und eine Empfehlung zum weiteren Vorgehen werden den beteiligten Gremien erneut zum Beschluss vorgelegt.

Sachverhalt:

Die Verwaltung wurde mit der DS 21-15799 aufgefordert zu prüfen, ob sich das Magniviertel als "autofreies Quartier" grundsätzlich eignet und ob ggf. Pilotprojekte, die in diese Richtung weisen, möglich sind. Ob das Magniviertel sich in Gänze für ein autofreies Quartier eignet, wird im Rahmen des Mobilitätsentwicklungsplan näher betrachtet, das Thema der räumlich und zeitlich begrenzten Pilotprojekte wird von der Verwaltung allerdings schon jetzt für umsetzbar gehalten und konkret angegangen.

Beteiligung im Vorfeld

Im August und September 2022 gab es angestoßen von verschiedenen Akteuren u.a. der Bürgerschaft Magni e.V. zwei öffentlichkeitswirksame Veranstaltungen zur weiteren Entwicklung des Magniviertels. Am 10.08.2022 lautete das Thema „Grün steht dir gut“ und am 05.09.2022 „Mehr als Verkehr“.

In diesen Beteiligungsrounds war der zukünftige Umgang mit dem ruhenden und fließenden Verkehr ein bestimmendes Thema. Sehr deutlich wurde von den Zuhörerinnen und Zuhörern an diesen Abenden der Wunsch artikuliert, diese Verkehre möglichst zu reduzieren, um räumliche Potenziale für mehr Aufenthaltsqualität und auch mehr Grün zu gewinnen. In diesem Kontext wurde am dem Wochenende 16./17. September 2022 erstmals im Rahmen des sog. Parking Days ein temporäres absolutes Halteverbot auf dem Magnikirchplatz und

im Bereich Ölschlägern bis zum Ackerhof ausgesprochen. Die gewonnenen Freiräume wurden u.a. von Anliegerinnen und Anlieger für Aktionen genutzt. Der Parking Day wurde von einem Beteiligungsverfahren begleitet.

Herausragendes Thema bei dieser Beteiligung war ebenfalls die Parkplatzsituation im Magniviertel. Es herrschte ein weitgehender Konsens vor, dass der Parksuchverkehr reduziert werden soll. Das Thema der Barrierefreiheit, die Verbesserung der Straßenraumgestaltung sowie die Erhöhung der Fahrradabstellanlagen gehörten weiter zu den meistgenannten Themen.

Die öffentliche Beteiligung hat im Nachgang aufgezeigt, dass die temporäre Einrichtung des Halteverbotes im Ölschlägern am 16./17. September 2022 ganz überwiegend positiv angenommen wurde und von einigen Bürgerinnen und Bürgerin im Beteiligungsverfahren dann auch explizit als Verbesserungsvorschlag genannt wurde. Gleichwohl wurde weitergehend ein umfassendes Erschließungs- bzw. Verkehrskonzept für das Magniviertel gefordert, welches u.a. die Parkplatzverfügbarkeit für alle Zielgruppen regelt.

Am 08.02.2023 wurden die Maßnahmen des experimentellen Modellprojektes in einer weiteren öffentlichen Bürgerinnen- und Bürgerveranstaltung im Magniviertel erstmals vorgestellt und kontrovers diskutiert. Einige Bürgerinnen und Bürger artikulierten bei dieser Veranstaltung die Sorge einer möglichen schlechteren Erreichbarkeit der Geschäfte sowie die Sorge vor einer Zunahme der Lautstärke durch noch mehr Freisitzflächen in den späteren Abendstunden. Einige Besucherinnen und Besucher begrüßten aber auch die geplanten Maßnahmen ausdrücklich.

Aus Sicht der Verwaltung wurde erläutert, dass die Maßnahmen sehr eng begrenzt sind – so sind nur ca. 20 von 275 öffentlich zugänglichen Parkplätzen im Magniviertel betroffen und zudem das Thema Fußgängerzone räumlich begrenzt und zeitlich befristet. Aus Sicht der Verwaltung wird es nicht zu einer relevanten Zunahme der Freisitzplätze kommen, da diese sich im Wesentlichen auf der Platzseite befinden, die nicht verändert wird.

Die Bürgerschaft Magniviertel e.V. hat die geplanten konkreten Maßnahmen in einem aktuellen Schreiben vom 12.02.2023 ausdrücklich begrüßt.

Konkrete Maßnahmen - experimenteller Ansatz

Die Verwaltung möchte den Wunsch vieler Bürgerinnen und Bürger aus dem Quartier nach einer Reduzierung des fahrenden und ruhenden Verkehrs aufgreifen und erste experimentelle Pilotmaßnahmen (s. Anlage) im Frühjahr 2023 umsetzen. Die Umsetzung soll zunächst in einem zeitlich begrenzten Rahmen erfolgen. Eine Evaluierung der Maßnahmen und eine Entscheidung zum weiteren Verfahren ist im Herbst 2023 vorgesehen.

1. Als erste und maßgebliche Pilotmaßnahme soll die derzeit zwischen dem Kurt-Seeleke-Platz am Städtischen Museum und der Ritterstraße bestehende Fußgängerzone bis zum Ackerhof erweitert werden. Dies soll über entsprechende Ausschilderungen erfolgen, sodass in diesem Bereich Magnikirchplatz und Ölschlägern bis zum Ackerhof nur noch ein kurzfristiges Halten und Anliefern aber kein Parken mehr zulässig sein wird. Es entfallen dort ca. 20 Parkplätze für Anwohnende sowie Besucherinnen und Besuchern. Die dort entfallenden 14 Bewohnerinnen- und Bewohnerparkplätze werden an anderer Stelle im Magniviertel bereitgestellt.

Im Platzbereich des Magnikirchplatzes und im Bereich Ölschlägern bis zum Ackerhof besteht dann für die Gastronomen und Geschäftsinhaberinnen und Geschäftsinhabern die Möglichkeit die freigewordenen Flächen individuell zu nutzen.

2. Zeitgleich zu dieser Maßnahme soll die Einfahrt in die Ritterstraße über eine entsprechende Beschilderung nur noch für Anliegerinnen und Anlieger sowie für den Liefer- und Hotelanfahrverkehr gestattet werden. Der Kfz-Verkehr wird dadurch im

Bereich Magnikirchplatz, Ölschlagern deutlich reduziert und sich im Wesentlichen auf den reinen Anlieger- und Anlieferverkehr beschränken.

3. Ein von Bürgerinnen und Bürgern häufig angesprochenes Problem ist die schlechte Begeh- bzw. Befahrbarkeit des Kopfsteinpflasters in weiten Bereichen des Magniviertels. Bei diesem Thema muss das Thema Stadtgestaltung berücksichtigt werden, denn das historische Kopfsteinpflaster prägt das „Altstadtflair“ des Magniviertels positiv. In einem räumlich eng gefassten Modellversuch soll daher an zwei Übergangsstellen (Magnikirchplatz und Ackerhof) das Pflaster aufgenommen und geschnittene Oberflächen im gleichen Material eingesetzt und neu verfugt werden. Diese Probeflächen – angedacht sind 2 Flächen von ca. 15 m² - sollen dann auf ihre Begehbarkeit und ihre Gestalt hin untersucht und diskutiert werden. Ggf. kann so eine Vorbildwirkung für weitere größere Flächen entstehen.
4. Die vorhandenen Fahrradabstellanlagen auf dem Magnikirchplatz sollen erweitert werden. Zudem soll im Bereich Ölschlagern Höhe Ackerhof die sogenannte Fahrradflunder (mobile Fahrradabstellanlage) aufgestellt werden, mit der während der Pilotphase den Bedarf an Fahrradabstellmöglichkeiten ermittelt werden soll. Die Notwendigkeit und Platzverfügbarkeit für Abstellanlagen für Lastenfahrräder werden zudem derzeit geprüft.

Das Modellvorhaben wird kontinuierlich und sehr eng durch die Stadtverwaltung begleitet, um bei Bedarf schnell reagieren und nachjustieren zu können.

Weitere perspektivische Maßnahmen

Um den Forderungen nach konzeptionellen Überlegungen der unterschiedlichen Interessensgruppen an das Magniviertel gerecht zu werden, wird parallel und zeitlich weitergehend zu den kurzfristigen Pilotmaßnahmen ein integriertes Erschließungs- und Verkehrskonzept erarbeitet. Im Fokus des Konzeptes steht die Verringerung des fließenden und des ruhenden Verkehrs im Quartier, um z.B. neue Potentiale für Fußgängerinnen und Fußgänger zu schaffen. Hierbei sollen auch die spezifischen Bedürfnisse der Interessensgruppen berücksichtigt werden. So sollen z. B. Grundstücke für die Anwohnerinnen und Anwohner zugänglich bleiben und Geschäfte und Cafés benötigen Liefermöglichkeiten.

Im Rahmen des Konzeptes sollen veränderte Verkehrsführungen entwickelt und diskutiert werden, die Erschließungsschleifen auf ein Minimum reduzieren und bestimmte Bereiche von Durchgangsverkehr entlasten.

Das größte Veränderungspotential steckt in einer Neuorganisation des ruhenden Kfz-Verkehrs. Im Magniviertel gibt es derzeit ca. 275 öffentliche Parkplätze, davon sind 183 gebührenpflichtig, es gibt 86 Bewohnerinnen- und Bewohnerparkplätze, fünf Behindertenparkplätze und lediglich einen Carsharing-Parkplatz. Auf privaten Flächen sind weitere rund 300 Stellplätze zu finden, welche zum Teil angemietet werden können. Durch dieses großzügige Stellplatzangebot erklärt sich auch der relativ hohe private Erschließungs- und öffentliche Parksuchverkehr im Magniviertel. Im Rahmen der Konzepterarbeitung soll daher untersucht werden, ob bzw. in welchem Maße öffentliche aber auch private Stellplätze in die Magni-Tiefgarage verlagert werden können. In diesem Kontext wird ein sicherer 24-Stunden-Betrieb der Tiefgarage geprüft. Die Magni-Tiefgarage bietet derzeit 441 Stellplätze und hat Öffnungszeiten von Mo-Sa: 7 Uhr - 22 Uhr, wobei eine Ausfahrt nach 22 Uhr noch möglich ist.

Erste Gespräche mit dem Betreiber wurden bereits geführt.

Derzeit sind die Parkierungsflächen vor dem Gebäude Ackerhof 2 (gegenüber Fa. Ohlendorf) durch eine Fläche für die Baustelleneinrichtung belegt. Nach Abschluss der Baumaßnahme sollen diese Flächen dann als weitere Pilotmaßnahme neu geordnet werden, um eine Freisitzfläche für die dort dann befindliche Gastronomie genauso wie die Erreichbarkeit des

dort ansässigen Handels mit dem Pkw zu ermöglichen. Die Flächen sollen zunächst ohne großen Aufwand wiederhergestellt werden. In Absprache mit dem Eigentümer sollen dann dort die Sitzmöglichkeiten ggf. mit Grünelementen gestaltet werden.

Im Sommer 2023 ist eine weitere öffentliche Information vorgesehen, um über den aktuellen Zwischenstand zum Modellversuch zu sprechen und die perspektivischen Maßnahmen zu diskutieren.

Leuer

Anlage/n:
Pilotprojekte

Quartiersentwicklung / Fußgängerzone Konkrete Vorhaben als Pilotprojekte



Erweiterung Fußgängerzone im Bereich Ölschlägern (Magnikirchplatz)

- Start: Frühjahr 2023
- Verlängerung der Fußgängerzone von Einmündung Ritterstraße bis zum Ackerhof
- Außengastronomie gewinnt Platz Ölschlägern/Magnikirchplatz
- Ritterstraße wird zur Anliegerstr.
- Erschließung und Anlieferung der Anlieger wird gesichert; ebenso Hotelzufahrt
- Bewohnerparkplätze werden verlagert bleiben in der Anzahl aber unberührt

16.-17. September 2022 Autofreier Ölschlägern



17. September 2022 Beteiligung



Stadt Braunschweig, Quartiersentwicklung Magniviertel

4

Quartiersentwicklung / Fußgängerzone Konkrete Vorhaben als Pilotprojekte



Erweiterung der Fußgängerzone

- Fußgängerzone frei für:
 - Radverkehr
 - Lieferverkehre
 - Hotelzufahrten
 - Grundstückszufahrten
- Ruhender Verkehr
 - Ölschlägern (östlich) keine Parkplätze
 - Ritterstr. ausschließlich Bewohnerparken



Am Magnitor

Stadt Braunschweig, Quartiersentwicklung Magniviertel

5

Quartiersentwicklung / Fußgängerzone Konkrete Vorhaben als Pilotprojekte

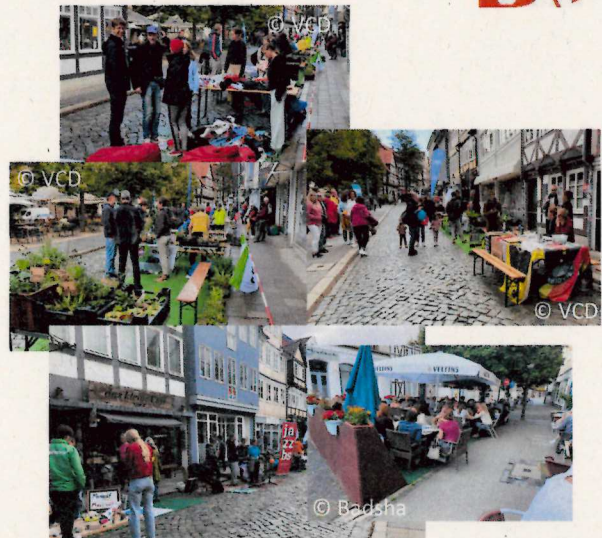


Erweiterung der Fußgängerzone

- Zusätzliche Potenziale für Sondernutzungen:
 - Außengastronomie, Freisitzflächen
 - Warenauslagen
- Temporäre Nutzungen: z.B. Freiflächen zum Magnifest

Hierfür notwendig:

- Antragstellung bei BS Stadtmarketing
- Berücksichtigung verkehrlicher und sonstiger Sicherheitsanforderungen
- Gestaltungsvorschriften



Stadt Braunschweig, Quartiersentwicklung Magniviertel

6

Quartiersentwicklung / Fahrradabstellanlagen Konkrete Vorhaben als Pilotprojekte



Erweiterung der Fahrradabstellanlagen

- Start: Frühjahr 2023
- Erweiterung der Fahrradabstellanlagen auf dem Magnikirchplatz
- Fahrradflunder in der Straße Ölschlagern Ecke Ackerhof
(zunächst temporär bis Herbst 2023)
- Lastenfahrradstellplätze in Prüfung

Fahrradflunder (Beispiel Bild)



Erweiterte Fahrradabstellanlagen

Stadt Braunschweig, Quartiersentwicklung Magniviertel

7

Quartiersentwicklung / Barrierefreiheit Konkrete Vorhaben als Pilotprojekte



In Bereich Ölschlägern sollen zwei Übergänge, die besser begeht- und befahrbar sind, als Probeflächen ausgebildet werden



Referenzbeispiel für gesägtes und neu verfugtes Pflaster - Lübeck Fleischhauerstraße

Stadt Braunschweig, Quartiersentwicklung Magniviertel

8

Quartiersentwicklung / Barrierefreiheit Konkrete Vorhaben als Pilotprojekte



an zwei Übergangsbereichen entlang der Straße Ölschlägern soll das Pflaster aufgenommen und durchtrennt werden. Das geschnittene Pflaster soll dann neu verlegt und verfugt werden.

- im Bereich Ackerhof/Schlossstr.
- im Bereich Magnikirchplatz



Stadt Braunschweig, Quartiersentwicklung Magniviertel

9

Quartiersentwicklung / Barrierefreiheit Konkrete Vorhaben als Pilotprojekte



Weiteres Verfahren:

sollten die zwei Probeflächen
gestalterisch und funktional
überzeugen, könnten weitere
Straßenabschnitte bzw. Platz-
bereiche im Magniviertel
sukzessive folgen.



Referenz Altstadt Wismar

Betreff:

Erfahrungsbericht zu den Verkehrsströmen nach Neustrukturierung der Verkehrsführung im Bereich Helmstedter Straße und Schillstraße und Änderung der Verkehrsführung in der Kurzen Straße

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

20.02.2023

Beratungsfolge

Sitzungstermin

Status

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (Anhörung)

28.02.2023

Ö

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 120 Östliches Ringgebiet (Anhörung)

01.03.2023

Ö

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben
(Entscheidung)

03.03.2023

Ö

Beschluss:

1. Der Erfahrungsbericht wird zur Kenntnis genommen.
2. Der Änderung der Verkehrsführung in der Kurzen Straße, durch Drehen der Einbahnstraßenregelung in Fahrtrichtung Süden, wird zugestimmt.

Sachverhalt:

Beschlusskompetenz

Die Beschlusskompetenz des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben ergibt sich aus § 76 Abs. 3 Satz 1 NKomVG i. V. m. § 6 Nr. 2 lit. i der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei Änderung der Verkehrsführung in diesem Bereich um eine Angelegenheit, die mit ihrer verkehrlichen Funktion über die Grenzen des Stadtbezirks hinausgeht, für die der Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben beschlusszuständig ist.

Anlass

Mit der Vorlage 16694/14 erfolgte der Beschluss für die im Verkehrsentwicklungsplan vorgesehene Verlagerung des Verkehrs von der Helmstedter Straße auf die Schillstraße und die Umsetzung der dafür erforderlichen Einzelplanungen. Mit Abschluss der Bauarbeiten Ende 2018 zur Umgestaltung der Helmstedter Straße/Leonhardstraße und mit Fertigstellung der Baumaßnahme an der Kreuzung Altewiekring/Helmstedter Straße im April 2019 sind alle vorgesehenen Maßnahmen zur Neustrukturierung der Verkehrsführung abgeschlossen.

Die mit dem Antrag des Stadtbezirksrates (DS 19-10923) geforderte Erstellung eines Erfahrungsberichtes zu den Verkehrsströmen nach Neustrukturierung der Verkehrsführung im Bereich Marienstift/Helmstedter Straße/Altewiekring war aufgrund der veränderten Verkehrsverhältnisse infolge der Covid-19-Pandemie nicht wie geplant in 2020 möglich (vgl. DS 219-10923-02). Mit Normalisierung des Verkehrsverhaltens erfolgten die Verkehrserhebungen Ende 2021 und Mitte 2022. Auf Grundlage dieser Verkehrszählungen aus 2021/2022 basiert der nachfolgende Erfahrungsbericht zu den Verkehrsströmen im Bereich Helmstedter Straße und Schillstraße.

Ausgangslage

Die der Umstrukturierung zu Grunde liegende Verkehrsuntersuchung aus 2012 hat mit Umsetzung aller Einzelmaßnahmen und unter Berücksichtigung der verkehrlichen Auswirkungen des Projektes „BraWoPark“ eine Prognose für 2020 ermittelt. Dabei wurden die in der Abb. 1 dargestellten Verkehrsbelastung im werktäglichen Kfz-Verkehr prognostiziert (siehe dazu auch DS 12743/12, Anlage 3).

Evaluierung der Verkehrsverlagerung

Im Juni 2022 erfolgte zur Ermittlung der Verkehrsbelastung eine Verkehrszählung der Knotenpunkte Helmstedter Straße/Schillstraße sowie Helmstedter Straße/Georg-Westermann-Allee/Leonhardstraße in den morgendlichen und nachmittäglichen Spitzenzeiten von 6-10 Uhr und 15-19 Uhr. Auf Grundlage dieser Stundengruppenzählungen erfolgte eine Hochrechnung mittels Hochrechnungsfaktoren auf eine tägliche Verkehrsstärke in Kfz/24 h. Die ermittelten Verkehrsstärken sind in der nachfolgenden Abb. 2 dargestellt.

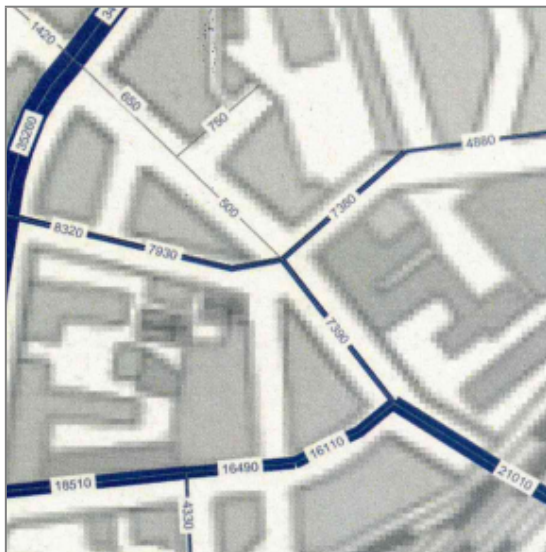


Abb. 1: Verkehrsstärken in Kfz/24 h
Prognoseberechnung für 2020 aus 2012 von WVI

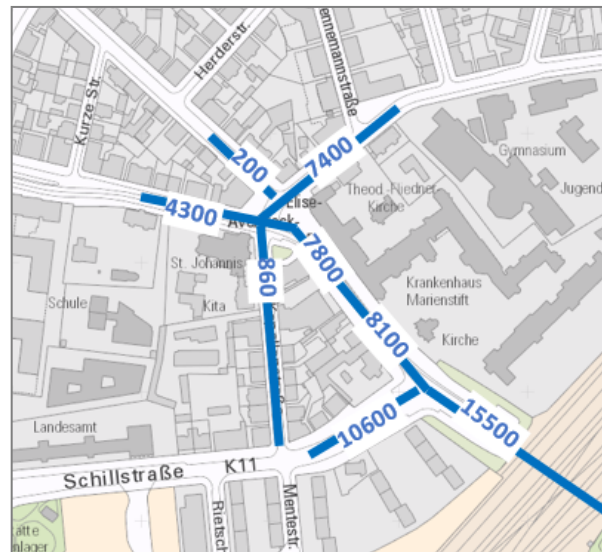


Abb. 2 : Verkehrsstärken in Kfz/24 h für beide
Fahrrichtungen hochgerechnet aus der
Verkehrszählung 2022

Die angestrebte Verkehrsverlagerung von der Helmstedter Straße und Leonhardstraße zur Schillstraße ist deutlich zu erkennen. Die aus Osten ankommenden Verkehrsmengen auf der Helmstedter Straße verteilen sich auf die Schillstraße zu rund 60 % und auf die Helmstedter Straße zu rund 40 %. Die Verkehrsführung über die Schillstraße ist sowohl stadteinwärts, als auch stadtauswärts durch die Umsetzung der Maßnahmen zur Verkehrsverlagerung der dominierende Verkehrsstrom.

Zu den Ergebnissen der Verkehrszählung wird angemerkt, dass im Erhebungszeitraum (Juni 2022) der Brodweg voll gesperrt war und von einer Verlagerung der Verkehre auf die Helmstedter Straße und Georg-Westermann-Allee/Leonhardstraße als Ausweichstrecke für die Verkehre in der Verbindung Helmstedter Straße – Östliches Ringgebiet/Riddagshausen auszugehen ist. Aufgrund der Ausweichstrecke über die Helmstedter Straße und Georg-Westermann-Allee als Ersatz für den gesperrten Brodweg ist anzunehmen, dass die Verkehrsstärke auf der Helmstedter Straße zwischen Schillstraße und Georg-Westermann-Allee im Normalfall ohne Sperrung des Brodweg geringer ist.

Insgesamt entspricht das ermittelte Gesamtverkehrsaufkommen nicht dem prognostizierten Verkehrsaufkommen. Das spiegelt sich besonders an der Verkehrsstärke im Bereich der Helmstedter Straße nordwestlich des Knotenpunktes Helmstedter Straße/Schillstraße wieder und ist voraussichtlich durch das geänderte Verkehrsverhalten auch nach der Corona-Pandemie durch mehr Homeoffice-Regelungen bedingt. Grundsätzlich hat sich die Verkehrsverlagerung aber wie prognostiziert weitgehend eingestellt.

Erhebung der Ausweichverkehre

Zur Evaluierung der in der DS 19-10923 genannten Verkehrsströme und Ausweichverkehre fand Ende 2021 eine Verkehrserhebung für die Fahrtrichtung Westen im Bereich der Knotenpunkte Leonhardstraße/Kurze Straße und Leonhardstraße/St. Leonhard/Altewiekring in den morgendlichen und nachmittäglichen Spitzenzeiten von 6-10 Uhr und 15-19 Uhr statt.

Auf Basis der Erhebung erfolgte eine Hochrechnung der Verkehrsbelastung auf 24 h. Insgesamt wurde eine Verkehrsbelastung auf der Leonhardstraße zwischen Elise-Averdieck-Platz und Kurze Straße in Fahrtrichtung Westen von rund 3000 Kfz/24 h ermittelt. Davon verteilen sich rund 500 Kfz/24 h in die Kurze Straße Richtung Norden und 2500 Kfz/24 h weiter auf die Leonhardstraße Richtung Westen. Am Knotenpunkt Leonhardstraße/St. Leonhard/Altewiekring verteilen sich die Verkehrsströme wie folgt (vgl. Abb. 3):

- rund 800 Kfz/24 h auf den Altewiekring Richtung Norden
- rund 800 Kfz/24 h weiter auf der Leonhardstraße Richtung Westen
- rund 900 Kfz/24 h auf St. Leonhard Richtung Süden

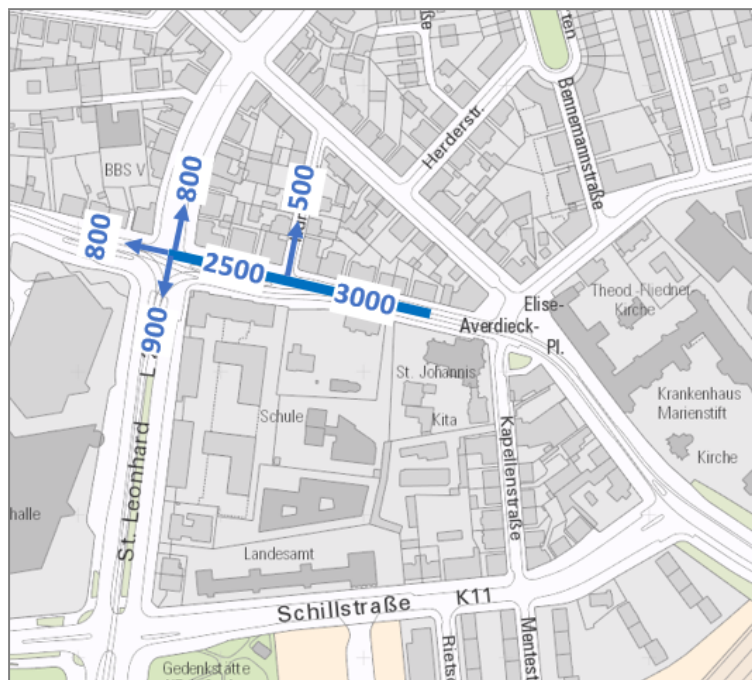


Abb. 3: Verkehrsströme in Kfz/24 h in der Leonhardstraße zwischen Elise-Averdieck-Platz und St. Leonhard/Altewiekring in Fahrtrichtung Westen

Beobachtung von Ausweichverkehren:

Zur Ermittlung von möglichen Ausweichverkehren wurden ebenfalls Ende 2021 in der Zeit von 6-10 Uhr sowie 15-19 Uhr die Durchfahrer und Anlieger von der Leonhardstraße über die Kurze Straße auf den Altewiekring sowie die Durchfahrer von der Georg-Westermann-Allee über die Bennemannstraße und St.-Leonhards-Garten auf den Altewiekring erhoben.

In der Kurzen Straße, mit Einbahnstraßenregelung Richtung Norden, ergab die Erhebung, dass rund 75 % der Kfz die Kurze Straße als Durchfahrer zum Altewiekring genutzt haben. Ca. 20 Prozent der erhobenen Kfz fuhren weiter auf die Helmstedter Straße Richtung Osten und lediglich rund 5 Prozent der Kfz verblieben als Anlieger in der Kurzen Straße.

In den Straßen Bennemannstraße und St.-Leonhards-Garten wurden im Erhebungszeitraum 272 Kfz von der Georg-Westermann-Allee kommend erfasst. Insgesamt wurde ein Anteil von rund 20 % (54 Kfz), davon 15 % (41 Kfz) von der Georg-Westermann-Allee von Osten und 5 % (13 Kfz) von Westen kommend, als Durchfahrer zum Altewiekring Richtung Norden ermittelt. Der überwiegende Teil (80 %) wurde als Anlieger von St.-Leonhards-Garten oder Herderstraße erfasst.

Fazit und Maßnahme zur Verhinderung des Schleichverkehrs:

Insgesamt wurden rund 1.300 Kfz/24 h ermittelt, die von der Helmstedter Straße über die Leonhardstraße in Richtung Altwiekring nach Norden verkehren. Davon nutzen rund 1/3 der Verkehrsteilnehmer mit dem Ziel Altwiekring Richtung Norden den Alternativweg über die Kurze Straße.

Mit Start auf der Helmstedter Straße und dem beispielhaften Ziel Altwiekring Höhe Haus-Nr. 60 wurden vier verschiedene Routen im Zeitraum der morgendlichen Spitzenstunden hinsichtlich Fahrzeit und Wegelänge verglichen, siehe Abb. 4. Dadurch ist ersichtlich, dass die Route 3 über die Kurze Straße und Helmstedter Straße sowohl von der Länge, als auch von der Fahrzeit gegenüber der Route 2 über die Leonhardstraße zum Altwiekring kürzer ist.

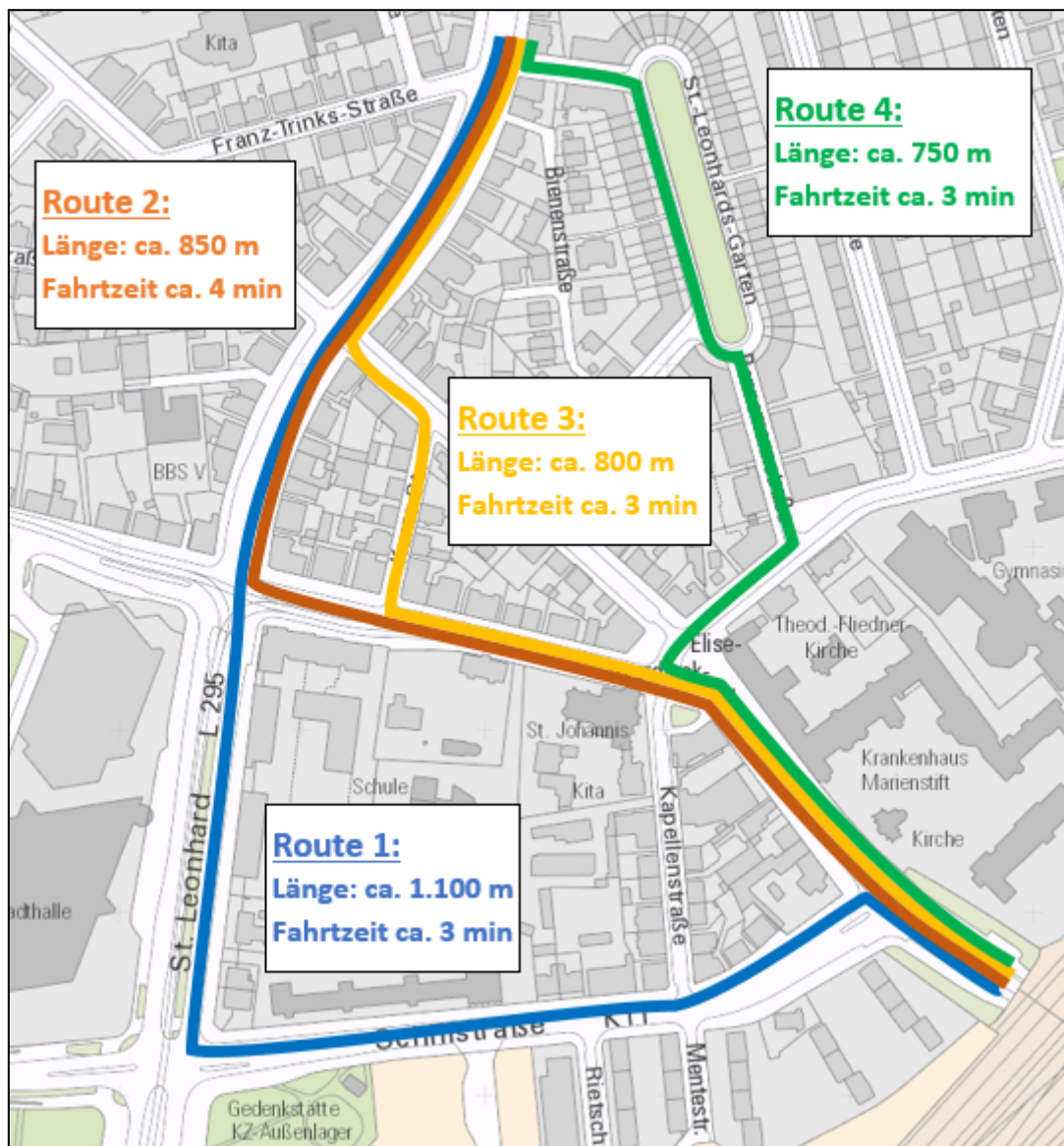


Abb. 4: Übersicht von verschiedenen Routen von der Helmstedter Straße zum Altwiekring Höhe Haus-Nr. 60 mit Wegelängen und Fahrzeiten

Damit der ermittelte Durchgangsverkehr über die Kurze Straße unterbunden wird, ist die Änderung der Verkehrsführung in der Kurzen Straße, durch Umdrehen der Fahrtrichtung der Einbahnstraße, sinnvoll. Das Umdrehen der Einbahnstraßen führt für die ankommenden und abfahrenden Anwohner der Kurzen Straße zu keiner signifikanten Verschlechterung hinsichtlich der Erreichbarkeit. Dahingegen profitieren die Anwohner von der erheblichen Verkehrsreduzierung bei Wegfall des Durchgangsverkehrs.

Eine Überprüfung der Befahrbarkeit der Knotenpunkte Kurze Straße/Helmstedter Straße und

Kurze Straße/Leonhardstraße mit Umdrehen der Einbahnstraße in Richtung Süden anhand von Schleppkurven hat ergeben, dass ein Abbiegen von der Helmstedter Straße von Osten kommend in die Kurze Straße nur möglich ist, wenn der Kurvenradius vergrößert und der Gehwegbereich im Bereich der Einmündung baulich angepasst wird sowie entlang der Helmstedter Straße ein Halteverbot auf einer Länge von ca. 28 m (Entfall von ca. 5 Stellplätzen) gegenüber der Einmündung der Kurzen Straße angeordnet wird, damit ein 3-achsiges Müllfahrzeug von Osten kommend in die Kurze Straße einfahren kann. Die Kosten für die baulichen Anpassungen werden auf ca. 20.000 € geschätzt. Für die Umsetzung der Maßnahme stehen Mittel unter dem Globalkonto für Umbaumaßnahmen (PSP-Element: 4S. 660020) zur Verfügung.

Der Verkehr, der aktuell die Kurze Straße als schnellere Alternativroute nutzt, wird sich auf andere Straßen verlagern. Da die Leonhardstraße hinsichtlich der erforderlichen Fahrzeiten im Vergleich die schlechteste Route darstellt, ist von einer Verlagerung auf die leistungsfähige Schillstraße auszugehen. Eine signifikante Nutzung von St.-Leonhards-Garten als Alternativroute von der Helmstedter Straße auf den Altewiekring Richtung Norden konnte im Bestand nicht nachgewiesen werden.

Leuer

Anlagen:
keine

Betreff:

Zweite Veloroute in Braunschweig: Wallring

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

21.02.2023

Beratungsfolge

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

Sitzungstermin

28.02.2023
03.03.2023

Status

Ö
Ö

Beschluss:

"Als zweite Veloroute wird die Wallringroute realisiert."

Sachverhalt:

Die Beschlusskompetenz des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergabe ergibt sich aus § 76 Abs. 3 S. 1 NKomVG i. V. m. § 6 Nr. 2 lit. i der Hauptsatzung. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei der Entscheidung über die Realisierung einer zweiten Veloroute in Braunschweig um einen Beschluss über Verkehrsplanungen, deren Auswirkungen über den Stadtbezirk hinausgehen, für die der Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergabe beschlusszuständig ist.

Anlass

Die Realisierung von sogenannten Velorouten ist Teil des durch den Rat beschlossenen Ziele- und Maßnahmenkatalogs „Radverkehr in Braunschweig“ (DS 20-13342-02). Die Definition „Velorouten in Braunschweig“ wurde im Juni 2021 beschlossen (DS 21-15699), um eine Grundlage für die Planungs- und Umsetzungsschritte zur Realisierung entsprechender Routen vorhalten zu können.

Maßnahme 3 sieht vor, ein Veloroutennetz zu planen und das Radverkehrsnetz zu überarbeiten. Dabei soll das Ziel verfolgt werden, die Gesamtplanung eines Radverkehrsnetzes zu erstellen, das ein hochwertiges radiales Veloroutennetz beinhaltet, das die Stadtteile möglichst direkt an die Innenstadt anbindet und darüber hinaus auch zur Vernetzung der Ortsteile beiträgt.

Die Planung wird mit den Inhalten des Mobilitätsentwicklungsplans (MEP) für Braunschweig abgestimmt. Der Arbeitsstand zum strategischen Hauptnetz Radverkehr wurde als Basis für das Veloroutennetz mit der DS 22-20048 vorgelegt.

Hintergrund

Der Auswahl der zweiten Veloroute durch die Verwaltung lagen unterschiedliche Überlegungen zugrunde:

- Ziele- und Maßnahmenkatalog „Radverkehr in Braunschweig“ (DS 20-13342-02)
- aktueller Stand der Netzplanung des MEP (DS 22-20048)
- Vorschläge der Radverkehrsverbände für die Realisierung von Velorouten
- „Vorschlag für die Realisierung einer pilothaften Veloroute in Braunschweig“ (DS 21-15700)

- Strategische, verkehrsplanerische Überlegungen (MEP)
- Tiefbaumaßnahmen in 2023/2024

Mit der zweiten Veloroute wird das Ziel verfolgt, eine Basis für die zukünftigen Planungen zu schaffen, um Velorouten kontinuierlich bestimmen und sinnvoll im Radverkehrsnetz etablieren zu können.

Wenngleich noch kein Veloroutennetz vorliegt, ist eine Festlegung auf eine Veloroute entlang des Wallrings sinnvoll. Gemäß Maßnahme 8.2 des Ziele- und Maßnahmenkatalogs ist ein Lückenschluss des Fahrradstraßennetzes entlang des Wallrings beschlossen. Das strategische Hauptnetz Radverkehr des MEP sieht entlang des Wallrings ebenfalls eine grundlegende Führung.

Vorschlag

Die Verwaltung schlägt die Realisierung der Wallringroute als zweite Veloroute vor.

Begründung

Mit der Wallringroute wird ein Start- bzw. Endpunkt geschaffen, um sowohl eine gesamthafte Erschließung der Innenstadt als auch eine Verteilfunktion des Radverkehrs zu erzielen. Die Benennung des Wallrings zur Veloroute ist daher der sachlogische Schluss zukünftiger Planungen.

Die Festlegung der zweiten Veloroute greift folgende Planungen und Überlegungen auf:

- Maßnahme 8.2 „Lückenschluss beim Fahrradstraßennetz entlang des Wallrings“ (vgl. DS 21-15700): entlang des Wallrings soll ein Lückenschluss vorgenommen werden, sodass ein geschlossener Ring für den Radverkehr um den Innenstadtbereich entsteht.
- Die vorliegenden Ergebnisse des MEP bezüglich der strategischen Hauptnetze zeigen, dass der Lückenschluss des Wallrings für den Radverkehr einen erheblichen Mehrwert bringt und somit von oberster Priorität ist. Der Wallring übernimmt im Hauptnetz Radverkehr die zentrale Verteilerfunktion.
- Aktuell erfolgen bereits erste Planungen, um die Übergänge zwischen den einzelnen Wallstraßen fahrradfreundlicher zu gestalten:
 - Verbesserung der Querungsmöglichkeit der Straße Am Wendentor entlang des Wallrings
 - Umbau der Kreuzung Celler Straße/Petritorwall und Herstellung einer verbesserten Querungsmöglichkeit für den Fuß- und Radverkehr im Verlauf Petritorwall
 - Verbesserung der Radverkehrsverbindung zwischen Theaterwall und Magritorwall/Ehrenbrechtstraße im Bereich Steinweg/Am Theater.

Wenngleich es sich bei der Wallringroute nicht um eine radiale Routenführung handelt, wird sie als logische Weiterentwicklung der ersten Veloroute vom Schloss bis zum Schöppenstedter Turm eingestuft. Die Verteilerfunktion dieser Route um den Stadtkern wird als großer Mehrwert für den Radverkehr eingestuft. Bereits heute sind viele Abschnitte des Wallrings Fahrradstraßen, die von den Radfahrenden gut angenommen werden.

Als nächsten Schritt für den Lückenschluss gilt es insbesondere im südlichen Bereich Planungsgrundlagen zu entwickeln (siehe Anlage). Entsprechend dem Vorgehen beim Ringgleis wird der Lückenschluss kurzfristig nur durch die Nutzung des Wegesystems im Bürgerpark möglich sein. Dafür ist die Routenführung zu konkretisieren, um die teils komplexen ausstehenden Maßnahmen planen und umsetzen zu können. Mit einer Veränderung der Führung des Kfz-Verkehrs in der südlichen Innenstadt, die Gegenstand der Untersuchungen im Rahmen des Mobilitätsentwicklungsplans ist, können sich Möglichkeiten ergeben, die Veloroute mittelfristig über den Kalenwall, Bruchtorwall und Lessingplatz innenstadtnah an den Löwenwall anzubinden.

Insbesondere der angedachte Umbau am Löwenwall um den Höhenunterschied zu überwinden als auch die Umverteilung von Verkehrsflächen entlang der südlichen Wälle bringen planerische, technische und politische Herausforderungen mit sich.

Mit einem Erreichen des Lückenschlusses werden perspektivisch sinnvolle Anbindungs- und Verbindungsoptionen für die weiteren Velorouten geschaffen. Ferner wird vielen Personen ein Anreiz gegeben, für Alltagswege im Bereich der Innenstadt das Fahrrad zu nutzen.

Abstimmung mit den Mobilitätsverbänden

Der Ziele- und Maßnahmenkatalog sieht für die Umsetzung zahlreicher Maßnahmen Abstimmungen mit den Radverkehrsverbänden vor. Vor diesem Hintergrund wurde im Rahmen des Beteiligungsformates „Austausch Radverkehr“ der Vorschlag diskutiert. Die Verbände tragen den Vorschlag mit.

Betont wurde dabei, dass die provisorische Route, auf der heute gefahren werden kann (teilweise mit großen Umwegen durch die Grünflächen), keine langfristige Planungsoption ist, sondern nur bis zur Realisierung einer innenstadtnahen Route als Lückenschluss dienen darf.

Leuer

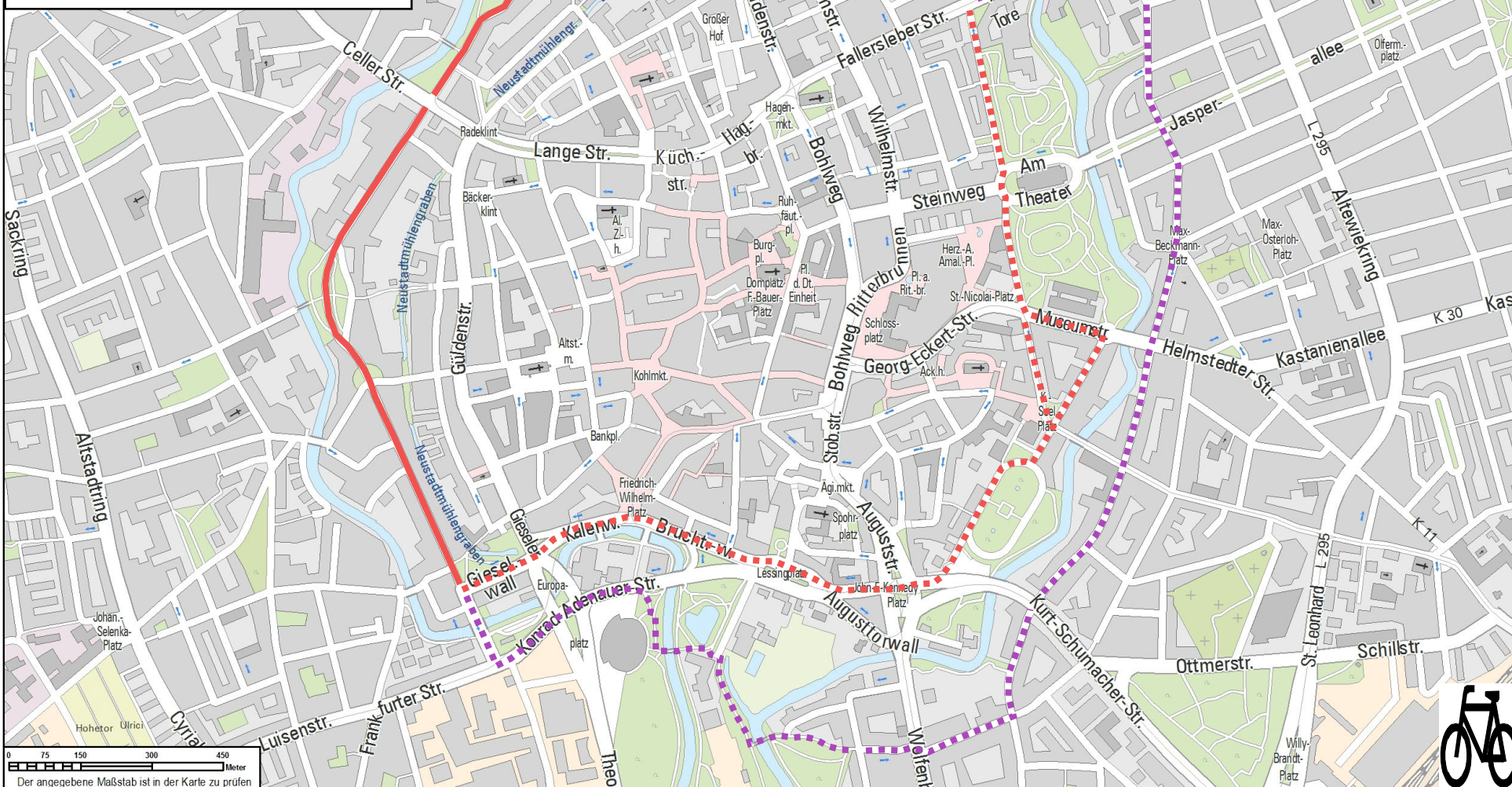
Anlage/n:

Vorschlag: Veloroute – Wallring

Zielroute, vorhandene
Fahrradstraße

Lückenschluss zu planen
direkte **Zielroute**

Vorhandene Möglichkeit der Wallringumfahrung im Bestand



Betreff:

Am Wendentor: Verbesserte Querungsmöglichkeit für Zu-Fuß-Gehende und Radfahrende im Zuge des Wallrings

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

23.02.2023

Beratungsfolge

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

Sitzungstermin

28.02.2023
03.03.2023

Status

Ö
Ö

Beschluss:

„Der Planung und dem Bau einer Querung der Straße Am Wendentor wird in der als Anlage beigefügten Fassung 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 Straße Am Wendentor 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

Im Zuge der Verbesserung der Wallringroute für Radfahrende (Maßnahme 8.2 des Ziele- und Maßnahmenkatalogs „Radverkehr in Braunschweig“) soll die Querungssituation über die Straße Am Wendentor in Höhe Wendentorwall verbessert werden.

Planung

Zunächst war die Frage zu klären, an welcher Stelle eine gesicherte Querung der Straße Am Wendentor zu einer möglichst großen Verbesserung für den Radverkehr führt. Dabei sind auch andere Aspekte in diesem denkmalpflegerisch und stadtgestalterisch wertvollen Raum angemessen zu berücksichtigen.

Folgende Ansätze wurden dazu überprüft:

- Vollsignalisierung der Kreuzung Am Wendentor/Am Gaußberg/Wendentorwall
- Signalisierte Überwege jeweils unmittelbar nördlich und südlich der Kreuzung
- Signalisierter Überweg nur unmittelbar südlich der Kreuzung

Diese naheliegenden Ansätze, die Querung direkt im Zuge des Wallringes zwischen dem Wendentorwall und der Straße Am Gaußberg zu planen, stieß bei der Detailbetrachtung auf einige Probleme. Bei der Signalisierung des Knotenpunktes und der Überwege entsteht ein großer zusätzlicher Flächenbedarf für die Schaffung der notwendigen Aufstellflächen, die trotzdem nicht zu befriedigenden Lösungen für den Radverkehr führten. Allen diesen untersuchten Lösungsansätzen gemein ist die mehr oder weniger große Anzahl von Lichtsignalmasten, Markierungen und die gestalterisch sehr auffälligen taktilen Sehbehindertenleiteinrichtungen mitten in einem denkmalpflegerisch sehr sensiblen Bereich.

Das war in verträglicher Weise nicht in Einklang mit dem Denkmalschutz zu bringen. Darüber hinaus stellt die Fahrbeziehung durch die Straße Am Gaußberg auch eine umwegige Route für den Radverkehr dar, so dass nicht sicher ist, dass Radfahrende dieses Angebot nutzen würden.

In dieser Situation wurde der Austausch mit den Radverkehrsverbänden gesucht. Es entstand ein Lösungsansatz, die Querung in Richtung Schubertstraße zu verlegen (siehe Anlage). Diese Planung trennt die Einmündung der Straßen Wendentorwall und Am Gaußberg von der Lichtsignalanlage (LSA) der Querungsstelle und ermöglicht dadurch die Realisierung relativ großer Flächen, die den querungswilligen Radfahrenden hier zur Verfügung stehen. Außerdem ist damit der umwegarme Weg durch die Schubertstraße (wenig befahren, asphaltiert, ausreichend breit für eine Fahrradstraße, direkt auf den Wallring führend) für die Radfahrenden intuitiv dargestellt. Die LSA-Steuerung einer einfachen Querung ist mit erheblich geringeren Verlustzeiten behaftet als eine Vollsignalisierung einer Kreuzung.

Die Planung beginnt nördlich des Knotens Am Wendentor/Wendentorwall/Am Gaußberg und endet an der Einmündung Schubertstraße. Die Planung umfasst die Anlage von Radwegen weitgehend in der vom Rat der Stadt Braunschweig beschlossenen Breite von 2,30 m für Einrichtungsradwege und 3,20 m für Zweirichtungsradwege. Außerdem soll nördlich der Einmündung Schubertstraße eine LSA-gesicherte Querung für Radfahrer und Fußgänger angelegt werden. Um die zur Anlage der Geh- und Radwege notwendigen Breiten zu generieren wird die Fahrbahnbreite auf jeweils eine Richtungsfahrbahn reduziert.

Informationsveranstaltung

Am 31.01.2023 hat eine Informationsveranstaltung stattgefunden, zu der die Verwaltung über die Medien eingeladen hatte. Erschienen waren etwa 50 Bürgerinnen und Bürger, die sich an der zeitweise kontroversen Diskussion sachlich und konstruktiv beteiligten. Folgende Punkte wurden angesprochen:

Es wurde der Vorschlag unterbreitet gegenüber der Schubertstraße eine Absenkung für den Radverkehr zu bauen, damit in der Schwachverkehrszeit ein direktes Queren der Straße Am Wendentor möglich wird. Die Verwaltung hat diese Anregung in den Plan übernommen.

Es wurde die Sorge formuliert, dass durch die Reduzierung auf 2 Fahrstreifen auf einer Länge von ca. 100 m Verkehrsprobleme ausgelöst würden. Dazu ist festzustellen, dass im Herbst letzten Jahres durch Leitungsbauarbeiten für mehrere Wochen genau diese Verkehrssituation bestanden hat und es nicht zu Problemen gekommen ist. Deshalb ist die Verwaltung davon überzeugt, dass auch die Verbesserung der Verhältnisse für den Radverkehr nicht zu einer gravierenden Verschlechterung der Erreichbarkeit der Innenstadt zum Beispiel für den ÖPNV und den Kraftfahrzeugverkehr führen wird.

Es gab viele Nachfragen zur Art der Signalisierung. Die Verwaltung hält eine Rücksichtnahme auf die Stadtbahnbevorrechtigung für unbedingt erforderlich. Eine danach erfolgende Priorisierung des querenden Radverkehrs wäre grundsätzlich über Anforderung in unterschiedlichen Priorisierungsstufen möglich. Hierbei ist immer eine Abwägung gegen die Bedarfe anderer Verkehrsteilnehmer vorzunehmen.

Es gab sehr breiten Konsens zur Notwendigkeit einer Querung, jedoch Kontroversen hinsichtlich der richtigen Stelle einer Radverkehrsquerung. Die vorgeschlagene Lösung sei zu kompliziert, eine Querung direkt im Zuge des Wallrings viel einfacher. Wie bereits ausgeführt, sprachen einige Gründe gegen die signalisierte Querung im denkmalgeschützten Bereich. Der vorliegende Vorschlag der Verwaltung ist eine begreifbare, funktionierende und sichere Radverkehrslösung.

Vorgeschlagen wurde, die Realisierung der Planung auszusetzen, bis über eine eventuelle Veloroute im Zuge der Wendenstraße/Am Wendentor entschieden sei. Planungstheoretisch ist es nachvollziehbar zunächst im MEP die Bedarfe an Velorouten zu diskutieren und zu

beschließen, daraus konkrete Straßen herauszuarbeiten, in denen dann Velorouten geplant werden. Diese Veloroutenplanung würde dann mit den Inhalten des jetzigen Planungsvorschlages abgeglichen und danach erst die Realisierung vorgeschlagen. Die Möglichkeit einer Zurückstellung der vorgelegten Planung der Fußgänger- und Radverkehrsquerung ist mit Gremienbeschluss durchaus vorstellbar. Die Verwaltung schlägt dieses jedoch nicht vor, um das Ziel der Verbesserung des Rad- (und Fuß-)verkehrs im Zuge des Wallrings nicht zu verzögern.

Das Linkseinbiegen in die Schubertstraße bleibt wie die Linkseinbiegemöglichkeit in den Wendentorwall erhalten. Wenn es durch die einstreifige Verkehrsführung hier zu Problemen käme, könnte das Linkseinbiegen hier untersagt werden. Sehr viele Anwesende sprachen sich für eine weitergehende Verkehrsberuhigung auf dem Wendentorwall aus.

In der Zusammenfassung lassen sich vor allem drei Dinge aus der Bürgerinformation benennen:

1. Eine Radverkehrsquerung wird mit breiter Mehrheit begrüßt, nicht von allen an dieser Stelle.
2. Von Einigen wird eine „einfache“ Querung Wendentorwall/Am Gaußberg gefordert, die jedoch nicht einfach ist und zu erheblichen stadtgestalterischen und denkmalpflegerischen Problemen führt.
3. Es gibt einige Stimmen, die eine Gesamtplanung mit einer angenommenen Veloroute Wendenstraße/Am Wendentor vorschlagen.

Die Verwaltung hatte nach der Veranstaltung den Eindruck, dass trotz vorhandener inhaltlicher Meinungsunterschiede die Planung einer Querung sehr positiv aufgegriffen wurde.

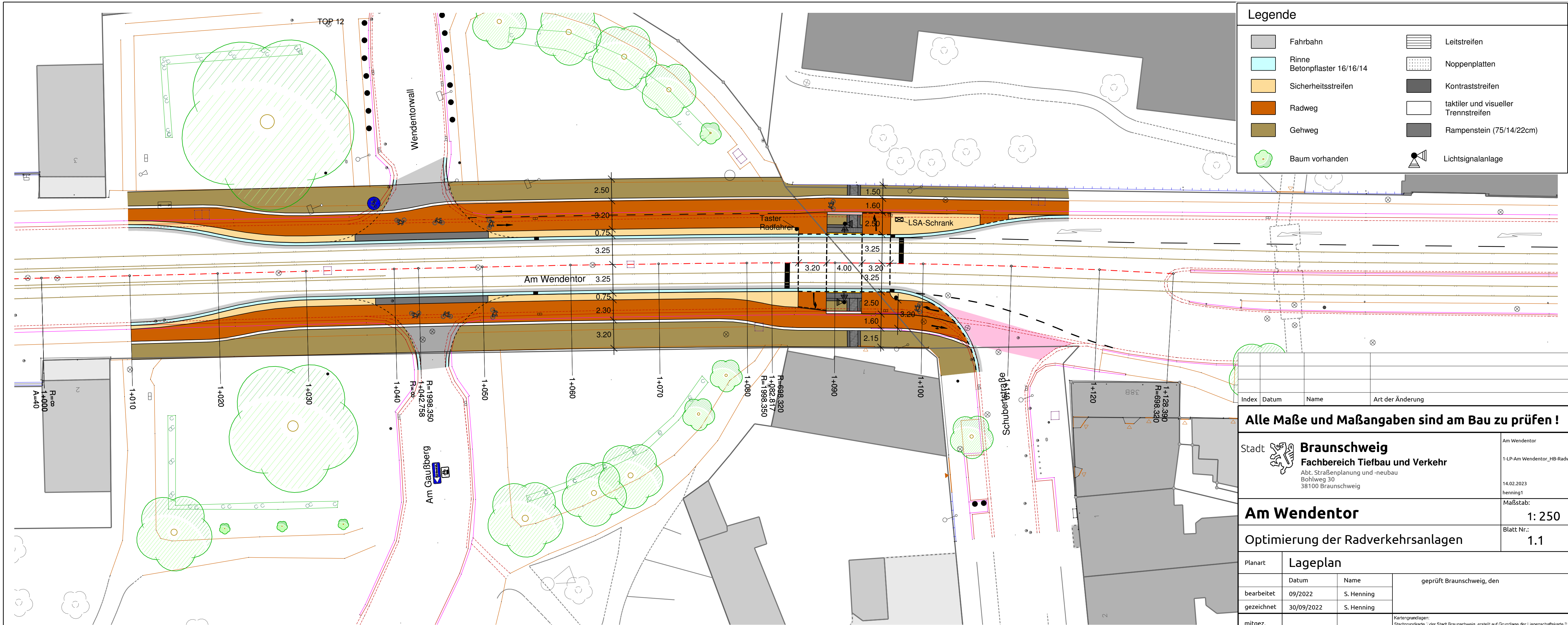
Finanzierung

Die Kostenschätzung beträgt ca. 560.000 €. Die Maßnahme wird aus dem PSP-Element/ Maßnahmennummer 5E.660154 unter Verwendung von Deckungsmitteln aus dem Programm 14 finanziert. Die Arbeiten sollen im Frühjahr 2024 durchgeführt werden.

Leuer

Anlage/n:

Lageplan



Legende

Fahrbahn

Rinne
Betonpflaster 16/16/14

Sicherheitsstreifen

Radweg

Gehweg

Baum vorhanden

Leitstreifen


Noppenplatten

Kontraststreifen

taktiler und visueller
Trennstreifen

Rampenstein (75/14/22cm)

Lichtsignalanlage

Index	Datum	Name	Art der Änderung
Alle Maße und Maßangaben sind am Bau zu prüfen !			
Stadt  Braunschweig Fachbereich Tiefbau und Verkehr Abt. Straßenplanung und -neubau Bohlweg 30 38100 Braunschweig			Am Wendentor 1-LP-Am Wendentor_HB-Radweg 14.02.2023 henning1
Am Wendentor			Maßstab: 1: 250
Optimierung der Radverkehrsanlagen			Blatt Nr.: 1.1
Planart	Lageplan		
bearbeitet	Datum	Name	geprüft Braunschweig, den
gezeichnet	09/2022	S. Henning	
mitgez.	30/09/2022	S. Henning	
Kartengrundlagen: Stadtgrundkarte 1 der Stadt Braunschweig, erstellt auf Grundlage der Liegenschaftskarte 2 © 2022 Stadt Braunschweig Abteilung Geoinformation © 2022 LUBLIN			

Betreff:

Ideenplattform: Basketballplatz und Sportanlagen in Viewegs Garten

Organisationseinheit:

Dezernat VIII
67 Fachbereich Stadtgrün und Sport

Datum:

24.02.2023

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (Anhörung)
Umwelt- und Grünflächenausschuss (Entscheidung)

Sitzungstermin

28.02.2023
10.03.2023

Status

Ö
Ö

Beschluss:

„Die Idee auf der Ideenplattform zum Ausbau der Basketballanlage in Viewegs Garten wird nicht umgesetzt.“

Sachverhalt:

Beim derzeit noch bestehenden Basketballkorb in Viewegs Garten handelt es sich um den Rest des ehemaligen Kinderspielplatzes Viewegs Garten für Kindern bis einschließlich 12 Jahren. Im Zuge der Sanierung von Viewegs Garten wurde der ursprüngliche Spielplatz in die Parkmitte verlegt. Da es aufgrund der Baumaßnahme zeitweise keinerlei Spielangebot an dieser Stelle gab, hatte sich die Verwaltung dazu entschlossen, den Basketballkorb bis zur Inbetriebnahme des neuen Spielplatzes zu erhalten. Der neue Spielplatz wurde am 21. Dezember 2022 feierlich eröffnet. In diesem Zusammenhang ist nunmehr geplant, die verbliebene Basketballfläche im ersten Quartal 2023 zurückzubauen.

Weiterhin plant die Verwaltung derzeit keinen weiteren Ausbau oder eine Neuanlage eines Jugendplatzes für junge Heranwachsende bis 18 Jahre, da im Rahmen der Neuordnung des Bahnhofquartiers neue Jugendspielflächen bzw. Angebote für den Freizeitsport in den Randbereichen von Viewegs Garten entstehen sollen. Das Vorhaben dazu ist Bestandteil des gesamten Planungsprozesses Bahnhofsumfeld.

Herlitschke

Anlage/n: keine

Betreff:

**Dauerinstallation zum Lichtparcours: Künstlerische
Lichtinstallation von Johannes Wohnseifer**

Organisationseinheit:

Dezernat IV
41 Fachbereich Kultur und Wissenschaft

Datum:

17.02.2023

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (Entscheidung)

Sitzungstermin

28.02.2023

Status

Ö

Beschluss:

Der dauerhaften Errichtung des Lichtparcours-Kunstwerks „No Sleep“ von Johannes Wohnseifer des Lichtparcours‘ 2020 im Bereich „Rimpaus Garten“ (Aufstellungsort s. Anlage) wird zugestimmt.

Sachverhalt:

Gemäß § 16 Abs. 1 Nr. 8 der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig vom 8. November 2011 entscheidet der Stadtbezirksrat 130 Mitte über die Aufstellung des Kunstwerks.

Im Jahr 2020 veranstaltete die Verwaltung den fünften Lichtparcours Braunschweig. Bei den vier zurückliegenden Kunstaussstellungen im öffentlichen Raum konnte jeweils eine der Arbeiten als permanentes Kunstwerk im Stadtraum erhalten werden. Das sind bisher:

1. Der „Bogen der Erinnerung“ des Künstlers Fabrizio Plessi / Lichtparcours 2000,
2. Der „Elster Flohmarkt“ des Künstlers Mark Dion / Braunschweig Parcours 2004,
3. Die Dauerinstallation „Evokation in Rot“ der Künstlerin Yvonne Goubier zur Eröffnung des Projektes „Okerlicht“ 2008 bzw. des Lichtparcours‘ 2010.
4. Die „Solarkatze“ des Künstlers Michael Sailstorfer / Lichtparcours 2016.

Das Kunstwerk „No Sleep“ von Johannes Wohnseifer (Foto des Kunstwerks an seinem ehemaligen Standort während des Parcours 2020 s. Anlage) wurde bereits im Nachgang zum Lichtparcours 2020 durch die Stadt Braunschweig angekauft und befindet sich seither im Eigentum der Stadt. Die Mittel für den Ankauf in Höhe von 13.000 € wurden durch den Fachbereich Kultur und Wissenschaft übernommen.

Die Verwaltung hat den Standort innerhalb der zuständigen Verwaltungseinheiten (FB Stadtgrün und Sport, FB Tiefbau und Verkehr, FB Umwelt) fachlich vorabgestimmt. Als permanenter Standort ist „Rimpaus Garten“ geplant (Aufstellungsort s. Anlage).

Eine Aufstellung erfolgt im Anschluss, finanziert durch entsprechende Haushaltsmittel des Fachbereichs Kultur und Wissenschaft. Haushaltsmittel in Höhe von ca. 5.000 € für die Herrichtung des Standorts (Fundament, Elektrik) stehen zur Verfügung. Das Kunstwerk „No Sleep“ wird, analog zu den anderen permanenten Lichtkunstinstallationen, durch den Fachbereich Kultur und Wissenschaft betreut.

Dr. Hesse

Anlage/n:

Abbildung des Kunstwerks „No Sleep“ von Johannes Wohnseifer

Ansicht des permanenten Standorts des Kunstwerks „No Sleep“ von Johannes Wohnseifer





Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 02.02.2023

Maßstab: 1:10 000

Erstellt für Maßstab

0 50 100 200 300
Meter

Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen

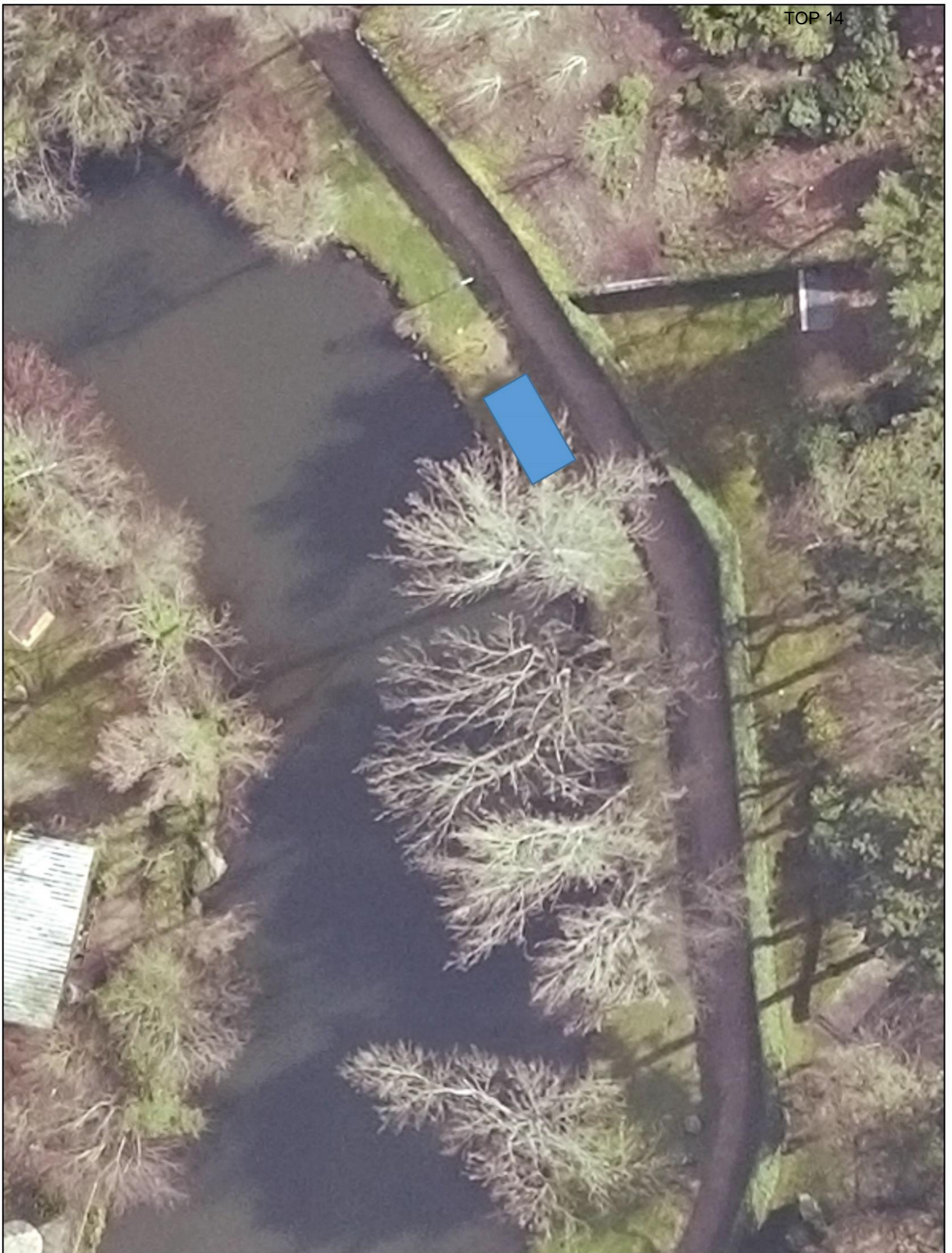


Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation



Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 27.01.2023

Maßstab: 1:250

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen



Stadt  **Braunschweig**
Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation



<i>Betreff:</i> Verkauf einer städtischen Grundstücksfläche in der Kaiserstraße

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat VII 20 Fachbereich Finanzen	<i>Datum:</i> 22.02.2023
---	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (Anhörung)	28.02.2023	Ö
Ausschuss für Finanzen, Personal und Digitalisierung (Entscheidung)	02.03.2023	Ö

Beschluss:

„Dem Verkauf einer insgesamt ca. 462 m² großen städtischen Grundstücksteilfläche an die Eigentümerin des Grundstücks Kaiserstraße 10 wird zugestimmt.“

Sachverhalt:

Die Eigentümerin des Grundstücks Kaiserstraße 10 beabsichtigt, das Grundstück einer neuen Nutzung zuzuführen. Dazu soll das vorhandene Bestandsgebäude abgebrochen und anschließend eine Neubebauung mit einem fünfgeschossigen Gebäude zur Nutzung als Serviced Apartments (Ausstattung „löffelfertig“, Wohndauer bis zu 6 Monaten) vorgenommen werden.

Das Grundstück Kaiserstraße 10 hat einen ungünstigen Grundstückszuschnitt. Es grenzt darüber hinaus nicht unmittelbar an die öffentlichen Straßenflächen der Kaiserstraße an. Zur besseren Realisierung des geplanten Bauvorhabens hat die Grundstückseigentümerin daher einen Kaufantrag für die im anliegenden Lageplan dargestellte und unmittelbar an das Gebäude angrenzende städtische Grundstücksteilfläche in Größe von ca. 462 m² gestellt.

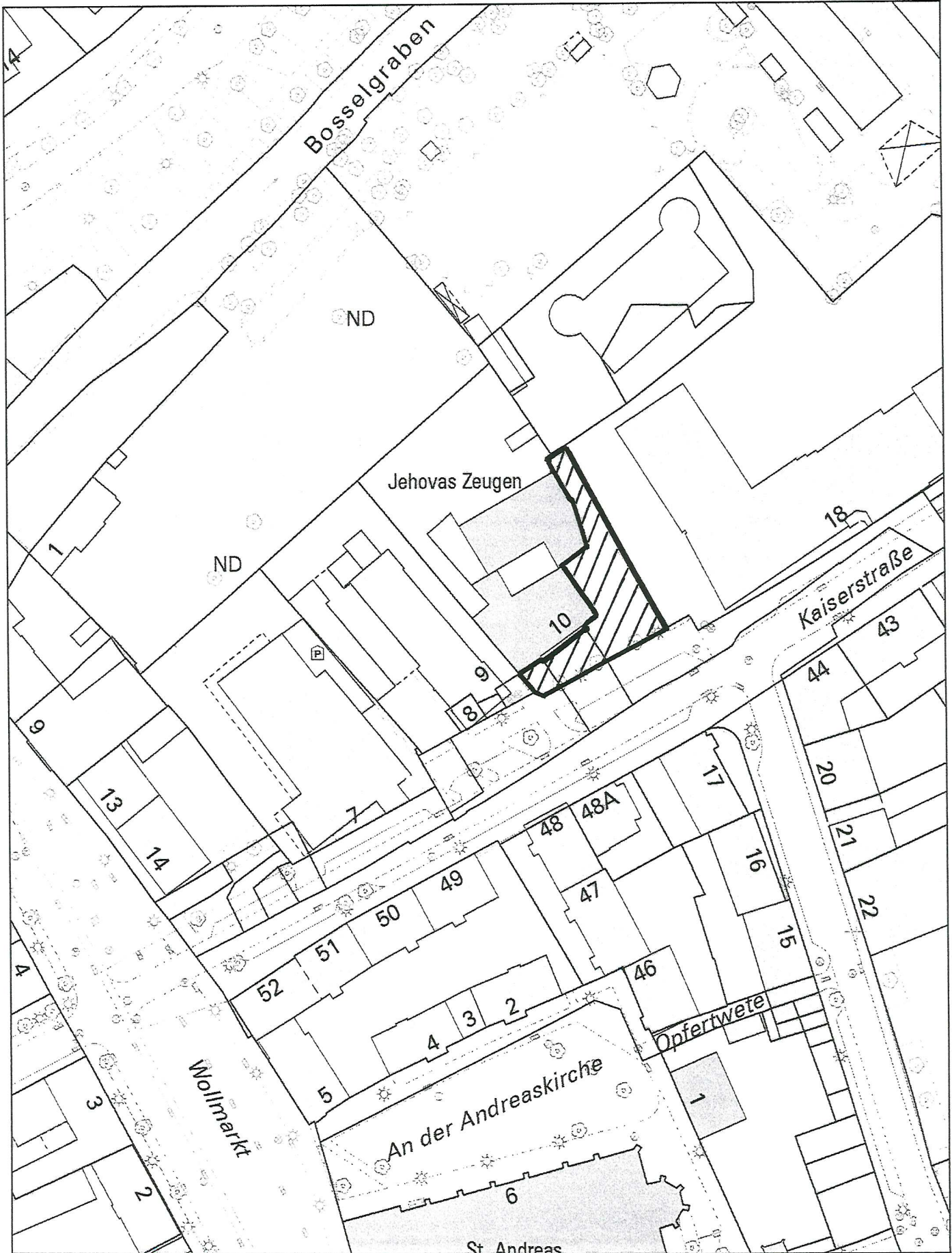
Seitens der beteiligten Fachbereiche bestehen keine Bedenken gegen den beantragten Grundstücksverkauf. Aus städtebaulicher Sicht wird eine Neubebauung des Grundstücks Kaiserstraße 10 befürwortet. Die endgültige Klärung bauordnungsrechtlicher und grünplanerischer Belange sowie evtl. erforderlicher Anpassungen im Straßenraum erfolgt im Rahmen des Bauantragsverfahrens.

In dem abzuschließenden Grundstückskaufvertrag soll eine vertragliche Regelung aufgenommen werden, die den Baubeginn innerhalb von drei Jahren nach Abschluss des Vertrages und die Fertigstellung nach weiteren zwei Jahren absichert.

Um Zustimmung zum Verkauf wird gebeten.

Geiger

Anlage/n:
Lageplan



Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 08.02.2023

Maßstab: 1:1 000

Erstellt für Maßstab



Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation

Absender:

**Fraktion B90/Grüne im Stadtbezirksrat
130**

TOP 17.1

23-20674
Anfrage (öffentlich)

Betreff:

Justizgebäude am Domplatz

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

15.02.2023

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (zur Beantwortung)

28.02.2023

Status

Ö

Sachverhalt:

Das Justizgebäude am ehemaligen Fritz-Bauer-Platz (ehemalige Generalstaatsanwaltschaft, jetzt wieder Domplatz 1) steht zur Zeit anscheinend leer, sollte aber als Wirkungsstätte Fritz Bauers eine angemessene Nachnutzung erfahren.

Daher wird angefragt:

1. In wessen Eigentum ist das Gebäude?
2. Steht das Gebäude ganz oder teilweise unter Denkmalschutz?
3. Welche Planungen zur Nachnutzung gibt es?

Gez. Dr. Burkhard Plinke

Anlagen:

keine

Betreff:
Justizgebäude am Domplatz

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat VIII 65 Fachbereich Gebäudemanagement	<i>Datum:</i> 23.02.2023
---	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (zur Kenntnis)	28.02.2023	Ö

Sachverhalt:

Zu der Anfrage der Fraktion B 90/Grüne vom 15.02.2023 nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Zu Frage 1:

Das Gebäude befindet sich im Eigentum des Landes Niedersachsen.

Zu Frage 2:

Während das Gerichtsgebäude des Landgerichts, Münzstraße 17, erbaut 1879 - 1881, als Einzeldenkmal in das Verzeichnis der Kulturdenkmale nach dem Niedersächsischen Denkmalschutzgesetz eingetragen ist, wurde das auf dessen Rückseite baulich damit verbundene Gebäude, in dem bis vor kurzem die Generalstaatsanwaltschaft untergebracht war, nach Prüfung durch das Niedersächsische Landesamt für Denkmalpflege als Nichtdenkmal eingestuft.

Diese Entscheidung wurde im März 2021 getroffen.

Zu Frage 3:

Das Gebäude soll für Landeszwecke weiter genutzt werden.

Herlitschke

Anlagen:

keine

Betreff:

Gestaltung Südstraße

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

06.02.2023

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (zur Beantwortung)

28.02.2023

Status

Ö

Sachverhalt:

Die Südstraße gehört zum Zentrum der Innenstadt von Braunschweig, anschließend an den Bankplatz weist die Südstraße gestalterisch jedoch ein gänzlich anderes Bild auf.

Zur Förderung des Ortsbildes sowie der wirtschaftlichen Entwicklung von Mitte stellt die SPD im Bezirksrat Mitte folgende Fragen:

1. Welche Pläne hat die Verwaltung zur Gestaltung der Südstraße?
2. Wie gedenkt die Verwaltung aufgrund der bestehender Anforderungen an Verkehrswege, insbesondere an Fuß- und Radverkehr, die Aufteilung der Verkehrsfläche zu gestalten?
3. Welche Pläne bestehen zum künftigen Umfang der Außensitzflächen in der Südstraße?

Gez. Philip Brakel

Stv. Bezirksbürgermeister

Anlage/n:

keine

Betreff:

Gestaltung Wollmarkt

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

10.02.2023

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (zur Beantwortung)

28.02.2023

Status

Ö

Sachverhalt:

Der an historische Gebäude wie die Andreaskirche und die Alte Waage angrenzende Wollmarkt bietet trotz zentraler Lage wenig Aufenthaltsqualität.

Zur perspektivischen Steigerung der Attraktivität und Belebung des Platzes stellt die SPD im Bezirksrat Mitte folgende Fragen:

1. Welche Pläne hat die Verwaltung mittelfristig zur Gestaltung des Wollmarkts?
2. Wie schätzt die Verwaltung die Möglichkeiten einer Begrünung (z.B. durch Baumpflanzungen oder mobiles Grün) des Platzes ein?
3. Wo können aus Sicht der Verwaltung zusätzliche Sitzmöglichkeiten ohne Verzehrzwang geschaffen werden?

Gez. Karin Allgeier

Stv. Fraktionsvorsitzende

Anlage/n:

keine

<i>Betreff:</i> Gestaltung Wollmarkt
--

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat III 61 Fachbereich Stadtplanung und Geoinformation	<i>Datum:</i> 15.02.2023
--	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i> Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (zur Kenntnis)	<i>Sitzungstermin</i> 28.02.2023	<i>Status</i> Ö
--	-------------------------------------	--------------------

Sachverhalt:

Der Stadtbezirksrat hat angemerkt, dass der Wollmarkt, der an historische Gebäude wie die Andreaskirche und die Alte Waage grenzt, trotz seiner zentralen Lage wenig Aufenthaltsqualität bietet. In diesem Zusammenhang hat der SBR verschiedene Fragen gestellt.

Die Verwaltung nimmt vor diesem Hintergrund wie folgt Stellung:

Zu 1: Derzeit gibt es keine Pläne zur gestalterischen und klimatischen Aufwertung des Wollmarktes.

Zu 2: Grundsätzlich sind Möglichkeiten einer Begrünung des Wollmarkts gegeben. Es bedarf hierzu allerdings einer abgestimmten Planung. Hierbei müssen Platz, Nutzung, Kirche, Alte Waage und das Umfeld berücksichtigt werden. Die Verwaltung prüft, ob der Bereich als Ergänzungsbereich mit in die Aktivitäten am Großen Hof eingebunden werden kann.

Zu 3: Zusätzliche Sitzmöglichkeiten ohne Verzehrzwang sind vorstellbar, sollten allerdings aus einer gestalterischen Gesamtplanung heraus räumlich bestimmt werden.

Schmidbauer

Absender:

**Frakt. B90/Grüne im Stadtbezirksrat
130**

TOP 17.4
22-18870
Anfrage (öffentlich)

Betreff:

Verkehrsberuhigende Maßnahmen am Ägidienmarkt

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

25.05.2022

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (zur Beantwortung)

07.06.2022

Status

Ö

Sachverhalt:

Im Übergang von der Auguststraße zur Stobenstraße am Ägidienmarkt gilt zwar streckenbezogenes Tempo 30, jedoch sorgt die bauliche Gestaltung nicht dafür, dass die Geschwindigkeiten dort immer eingehalten werden. Für Fußgänger gibt es keine Ampel zur Überquerung der Straße.

1. Wie beurteilt die Verwaltung die verkehrliche Situation an der genannten Stelle?
2. Welche baulichen Maßnahmen (wie z.B. Aufpflasterungen oder Fahrbahnschwellen) wären aus Sicht der Verwaltung möglich um an dieser Stelle für eine reduzierte Geschwindigkeit zu sorgen?
2. Welche Kosten würden dabei entstehen (z.B. der Einsatz von je 4x4 Fahrbahnschwellen auf beiden Seiten der Straße vor dem Übergang)?

gez. Helge Böttcher

Anlagen:

<i>Betreff:</i> Verkehrsberuhigende Maßnahmen am Ägidienmarkt

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	<i>Datum:</i> 15.02.2023
--	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i> Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (zur Kenntnis)	<i>Sitzungstermin</i> 28.02.2023	<i>Status</i> Ö
--	-------------------------------------	--------------------

Sachverhalt:

Zur Anfrage der Fraktion Bündnis 90 - Die GRÜNEN im Stadtbezirksrat 130 vom 25.05.2022 nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Zu 1.)

Nach Kenntnis der Verwaltung liegen keine Hinweise auf das Bestehen einer Gefahrenlage im genannten Abschnitt vor. Die Polizei hat zudem mitgeteilt, dass am Ägidienmarkt keine Unfalllage besteht.

Zuletzt wurden in der Zeit vom 09.01.2023 bis 16.01.2023 zwei Geschwindigkeitsprofile mit Hilfe eines Seitenstrahlradargerätes auf Höhe des Grundstücks Ägidienmarkt 8 und auf Höhe des Grundstücks Stobenstraße 12 erhoben.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass in Fahrtrichtung Bohlweg der weit überwiegende Teil der erfassten Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer (88 %) sich an die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h gehalten hat und 12 % - meist bis zu 10 km/h (11 %) - schneller fuhren. Für die Fahrtrichtung John-F.-Kennedy-Platz fuhren 64 % bis zu 30 km/h und 36 % schneller. Auch hier lagen die Geschwindigkeitsübertretungen meist bei bis zu 10 km/h (33 %) der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Insgesamt bewertet die Verwaltung beide Messergebnisse als (weitgehend) unproblematisch. Aktuell werden Geschwindigkeitskontrollen in der Stobenstraße lediglich aus Lärmschutzgründen in Abstimmung mit der Polizei durchgeführt. Ferner ist nach Ausweitung der kommunalen Geschwindigkeitsüberwachung auch in dem Bereich erkennbar, dass infolge turnusmäßiger Überwachungsmaßnahmen mit den beiden Messfahrzeugen ein erzieherischer Effekt bei den Autofahrerinnen und Autofahrern tatsächlich eingetreten ist.

Für querende Fußgänger wurden dort großzügige Aufstellflächen geschaffen; dies führt dazu, dass die beiden Fahrtrichtungen und die Stadtbahngleise des Ägidienmarktes sicher überquert werden können. Auch die Sichtbeziehungen sind bei allen Standpunkten der Querung gut. Die Verwaltung sieht daher aktuell keinen Bedarf für eine bauliche Veränderung.

Zu 2.)

Von dem Einsatz von Fahrbahnschwellen oder Aufpflasterungen wird seitens der Verwaltung abgesehen.

Diese Elemente können zwar ein wirksames Mittel zur Geschwindigkeitsdämpfung sein, jedoch wirkt diese Dämpfung nur sehr punktuell; vor der Schwelle wird abgebremst, danach wieder beschleunigt. Die Lärm- und Schadstoffemissionen würden durch den Einsatz von Fahrbahnschwellen steigen. Ferner ist das Abbremsen vor und das Beschleunigen nach

einer Schwelle aus energetischer Sicht nachteilig, führt zu höherem Kraftstoffverbrauch und damit verbundenen zu höheren Schadstoff- und Lärmemissionen.

Um auf längeren Straßenabschnitten mittels Schwellen die Geschwindigkeit des MIV (Motorisierten Individualverkehrs) wirksam zu senken empfiehlt die RAS 06 einen Abstand von unter 50 m zwischen den einzelnen Fahrbahnschwellen. Dies würde zu einer sehr hohen Anzahl an erforderlichen Schwellen führen, um die Geschwindigkeit wirksam zu dämpfen.

Zudem sind für die Stadtreinigung und den Winterdienst Fahrbahnschwellen problematisch und betriebsablaufstörend. Die Fahrzeuge können im Bereich der Schwellen die Fahrbahn nicht gleichmäßig und gut bearbeiten. Die Reinigung wäre wesentlich zeitaufwendiger, was gerade im Winterdienst kaum zu kompensieren wäre. Zudem wäre mit mehr Schäden an den Fahrzeugen aber auch an den Schwellen zu rechnen.

Außerdem verursachen Fahrbahnschwellen zur Geschwindigkeitsreduzierung Probleme beim Einsatz von Rettungsfahrzeugen. Sie sind für einen schnellen und schonenden Patiententransport äußerst kontraproduktiv.

Zu 3.)

Die Kosten für die vorgeschlagenen baulichen Maßnahmen wurden nicht kalkuliert, da die Umsetzung aus den unter 2.) angeführten Gründen abgelehnt wird.

Wiegel

Anlage/n:

keine

Absender:

**Gruppe BIBS / DIE LINKE. im
Stadtbezirksrat 130**

TOP 17.5
22-19357
Anfrage (öffentlich)

Betreff:

Geschwindigkeitsbeschränkung Salzdahlumer Straße

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

24.08.2022

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (zur Beantwortung)

06.09.2022

Status

Ö

Sachverhalt:

Da die Salzdahlumer Straße im Bereich der Einmündung Schefflerstraße als Unfallhäufungsstelle identifiziert worden war, wurde vor etwa 1 1/2 Jahren zwischen der A 39 und der Holzmindener Straße stadteinwärts die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h beschränkt.

Anwohner:innen berichten, dass sich bei weitem nicht alle Fahrzeugführenden an diese Geschwindigkeitsbeschränkung halten. Zudem herrscht Unverständnis darüber, dass die Beschränkung noch vor der dichten Wohnbebauung im Osten der Straße wieder aufgehoben wird. Hinzu kommt, dass insbesondere in den Abendstunden der Sommermonate eine starke Lärmbelastung durch so genannte Poser wahrgenommen wird.

Deshalb stellen wir folgende Fragen:

1. Wurde die Einhaltung der Geschwindigkeitsbeschränkung durch Messungen kontrolliert und falls ja, mit welchen Ergebnissen?
2. Wurden seit der Installation der Tempo-30-Beschilderung in diesem Bereich weitere Unfälle registriert?
3. Welche Möglichkeiten sieht die Verwaltung, die Tempo-30-Zone bis zur Einmündung Borsigstraße zu verlängern und so die Lärmbelastung für die direkten Anwohner:innen zu verringern?

Anlagen:

keine

<i>Betreff:</i> Geschwindigkeitsbeschränkung Salzdahlumer Straße
--

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	<i>Datum:</i> 28.02.2023
--	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i> Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (zur Kenntnis)	<i>Sitzungstermin</i> 28.02.2023	<i>Status</i> Ö
--	-------------------------------------	--------------------

Sachverhalt:

Zur Anfrage der Gruppe BIBS/DIE LINKE. im Stadtbezirksrat 130 Mitte vom 24. August 2022 nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Mit der Drucksache 21-15395 hat die Verwaltung mitgeteilt, dass die Salzdahlumer Straße in Höhe der Einmündung Schefflerstraße als Unfallhäufungsstelle identifiziert wurde. Das Hauptproblem stellt an dieser Einmündung das Linksabbiegen von der Schefflerstraße in die Salzdahlumer Straße dar.

Zudem bestand im Jahr 2019 in unmittelbarer Nähe eine weitere Unfallhäufungsstelle und zwar in Höhe des Grundstücks Salzdahlumer Straße 190, auf dem sich eine Tankstelle befindet. 2020 ging hier die Zahl der Unfälle zurück, so dass dieser Bereich aktuell nicht mehr als Unfallhäufungsstelle zu qualifizieren ist.

Die Unfallkommission hatte als Maßnahme zur Entschärfung der Unfallhäufungsstelle die Einrichtung einer streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h für beide Fahrtrichtungen der Salzdahlumer Straße im Abschnitt zwischen der BAB A 39 und der Holzmindener Straße empfohlen. Die Verwaltung ist dieser Empfehlung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit gefolgt. Die genannte räumliche Ausdehnung hat den Vorteil, dass auch die Verkehrssituation auf der Salzdahlumer Straße in Höhe des Tankstellengrundstücks entschärft wurde.

Dies vorausgeschickt, beantwortet die Verwaltung die Fragen wie folgt:

Zu 1:

Ja; die Verwaltung hat dort bisher sieben Geschwindigkeitskontrollen mit dem Mess-Kfz in Fahrtrichtung stadtauswärts durchgeführt. Bei insgesamt 5.825 gemessenen Kfz wurden 1.067 Verstöße zur Ahndung angezeigt (18,31 %). Die Kontrollen wird die Verwaltung auch künftig in dem Bereich fortsetzen.

Für Geschwindigkeitskontrollen in Fahrtrichtung stadteinwärts hat die Verwaltung die Polizei um Unterstützung gebeten, da die messtechnischen Voraussetzungen der stadtweit eingesetzten Messtechnik dort nicht erfüllt sind.

Zu 2:

Ja; in 2022 haben sich nach Mitteilung der Polizeiinspektion Braunschweig (PI) drei Verkehrsunfälle ereignet, für die allerdings ein Linksabbiegen aus der Schefflerstraße nicht ursächlich gewesen ist. Die Maßnahme, die Geschwindigkeit auf 30 km/h zur Entschärfung der Unfallhäufungsstelle zu begrenzen, erscheint aus Sicht der PI erfolgreich.

Zu 3:

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften ist vom Verordnungsgeber der Straßenverkehrsordnung (StVO) bundeseinheitlich für alle Kraftfahrzeuge auf 50 km/h festgelegt worden. Auf dem Abschnitt der Salzdahlumer Straße zwischen Holzmindener Straße und Borsigstraße besteht nach Kenntnis von Polizei und Verwaltung weder eine Gefahrenlage noch eine Unfalllage, die eine Geschwindigkeitsbeschränkung nach der StVO rechtfertigt.

Ein Tempolimit aus Gründen des Lärmschutzes käme in diesem Abschnitt dann in Frage, wenn es sich dort um einen Lärmschwerpunkt handelt.

Am 22.09.2020 wurde mit Drucksache 20-13992 das Ergebnis der Fortschreibung des Lärmaktionsplanes der Stadt Braunschweig beschlossen. Ziel der Lärmaktionsplanung ist eine Verringerung der Lärmbelastung in Braunschweig; zur effektiven Lärminderung ist in der Regel eine Prioritätensetzung hinsichtlich der Handlungsoptionen erforderlich.

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

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

Die Stadt Braunschweig hat dadurch insgesamt 76 Lärmschwerpunkte im Stadtgebiet identifiziert. Der in Rede stehende Abschnitt der Salzdahlumer Straße gehört nicht dazu. Folglich kommt dort eine Geschwindigkeitsbeschränkung aus Gründen des Lärmschutzes nicht in Betracht.

Auch der PI sind zu der Thematik „Lärmbelästigung“ und „Posing“ keine Beschwerden in dem Bereich bekannt.

Wiegel

Anlage/n:

keine

Absender:

**Frakt. B90/Grüne im Stadtbezirksrat
130**

TOP 17.6
22-19407
Anfrage (öffentlich)

Betreff:

**Geschwindigkeitsreduzierung auf der Ackerstraße im Bereich der
KiTa**

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

26.08.2022

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (zur Beantwortung)

01.11.2022

Status

Ö

Sachverhalt:

An dieser Stelle wurde bereits durch Messungen festgestellt, dass ein erheblicher Anteil der Kfz die zulässige Höchstgeschwindigkeit überschreitet (Mitteilung 21-16669-01 vom [14.9.2021](#)). In der Mitteilung 22-17561-01 vom März 2022 kündigt die Verwaltung eine Wiederholung der Geschwindigkeitsmessungen an.

Daher wird angefragt:

1. Haben bereits weitere Messungen stattgefunden?
2. Wenn ja, in welchem Zeitraum und mit welchem Ergebnis?
3. Wenn nein, wann werden sie stattfinden?

Gez. Jutta Plinke
Bezirksbürgermeisterin

Anlagen:

keine

Betreff:

Geschwindigkeitsreduzierung auf der Ackerstraße im Bereich der KiTa

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

23.02.2023

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

28.02.2023

Status

Ö

Sachverhalt:

Zur Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Grüne im Stadtbezirksrat 130 vom 26.08.2022 nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Zu 1.: Es wurden weitere Geschwindigkeitskontrollen mit dem Mess-Kfz in dem Bereich durchgeführt.

Zu 2.: Am 07.09.2022 wurde in der Zeit von 12:18 Uhr und 13:30 Uhr mit dem Mess-Kfz die Fahrtrichtung Helmstedter Straße kontrolliert, bei der insgesamt 215 Kfz gemessen und 6 Verstöße (2,8 %) zur Anzeige gebracht wurden. Eine Kontrolle der Fahrtrichtung Salzdahlumer Straße wurde am 12.09.2022 in der Zeit vom 12:55 Uhr bis 14:14 Uhr durchgeführt, bei der insgesamt 281 Kfz gemessen und 7 Verstöße zur Ahndung angezeigt wurden (2,5 %). Zu den vorherigen Messungen ist eine (leichte) Verbesserung eingetreten. Die Kontrollen werden künftig für beide Fahrtrichtungen fortgesetzt.

Weiterhin wurde für die Zeit vom 18.10.2022 bis 01.11.2022 wiederholt eine Geschwindigkeitsmesstafel zur Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer installiert, eine Datenaufzeichnung erfolgte dabei nicht.

Zu 3.: entfällt

Wiegel

Anlage/n:

keine