

Stadt Braunschweig

Der Oberbürgermeister

Tagesordnung öffentlicher Teil

Sitzung des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben

Sitzung: Freitag, 03.03.2023, 15:00 Uhr

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

Tagesordnung

Öffentlicher Teil:

1. Eröffnung der Sitzung
2. Mitteilungen
- 2.1. 22-19630-01 "Fahrradwegweisung über land- und forstwirtschaftliche Wege"
Antwort der Verwaltung/Berichterstattung innerhalb des 1. Quartals 2023
- 2.2. Baupreissteigerungen 23-20682
- 2.3. Kompaktbericht "Stadt.Bahn.Plus." - Stadtbahnausbau 23-20710
Braunschweig, Zielnetz 2030
- 2.4. Sachstand Radwege L 611 Völkenrode/Bortfelder Kreisel und L 473 23-20713
Timmerlah/Groß Gleidingen
3. 23-20566 Grundsatzentscheidung BELLIS Nachfolge 2026
4. Zweite Veloroute in Braunschweig: Wallring 23-20323
- 4.1. Zweite Veloroute in Braunschweig: Wallring 23-20323-01
--- Änderungsantrag zur Vorlage 23-20323
5. Am Wendendorf: Verbesserte Querungsmöglichkeit für Zu-Fuß-Gehende und Radfahrende im Zuge des Wallrings 23-20537
6. Magniviertel - Experimentelles Modellprojekt zur Quartiersentwicklung 23-20614
7. Erfahrungsbericht zu den Verkehrsströmen nach Neustrukturierung der Verkehrsführung im Bereich Helmstedter Straße und Schillstraße und Änderung der Verkehrsführung in der Kurzen Straße 22-19549
8. Goslarische Straße: Barrierefreier Umbau der Bushaltestelle Tuckermannstraße 23-20668
9. Theodor-Heuss-Straße: Barrierefreier Umbau der Bushaltestelle Messegelände Nord 23-20669
- 9.1. 23-20669-01 Theodor-Heuss-Straße: Barrierefreier Umbau der Bushaltestelle Messegelände Nord
10. Am Lehlinger: Barrierefreier Umbau der Bushaltestelle Neckarstraße 23-20670
11. Hans-Sommer-Straße: Barrierefreier Umbau der Bushaltestelle Beethovenstraße 23-20749
12. Umgestaltung des östlichen Ortseingangs Watenbüttel inkl. der Bushaltestellen Schlesierweg 23-20649
13. Einrichtung einer Tempo 30-Zone in der Mergesstraße 23-20546

14.	Ideenplattform - Verbesserung der Fahrradsicherheit nördlich Querumer Forst	22-19024
14.1.	Ideenplattform - Verbesserung der Fahrradsicherheit nördlich Querumer Forst	22-19024-01
15.	Ideenplattform: Projekt OpenBikeSensor	23-20475
15.1.	Ideenplattform: Projekt OpenBikeSensor --- Änderungsantrag zur Vorlage 23-20475	23-20475-02
16.	Anfragen	
16.1.	Stand der bedarfsgerechten Verteilung von Ladestandorten in Braunschweig	23-20735
16.2.	Einsatz von Recycling-Baustoffen in Braunschweig	23-20703

Braunschweig, den 24. Februar 2023

Betreff:

**"Fahrradwegweisung über land- und forstwirtschaftliche Wege"
Antwort der Verwaltung/Berichterstattung innerhalb des 1. Quartals
2023**

Organisationseinheit:

Dezernat VIII

0617 Referat Grün- und Freiraumplanung

Datum:

22.02.2023

Adressat der Mitteilung:

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis) 03.03.2023 Ö

Sachverhalt:

In der Sitzung vom 11.10.2022 wurde der o.g. Antrag zur „Fahrradwegweisung über land- und forstwirtschaftliche Wege“ in Verbindung mit einem weiteren Workshop zurückgezogen und die Verwaltung wurde gebeten, innerhalb des 1. Quartals 2023 einen Bericht vorzulegen.

Hiermit gibt die Verwaltung einen Zwischenbericht:

Die Anforderung, ein Wegenetz für Radfahrende auch über nicht städtische Grundstücke in der freien Landschaft auszuschreiben und zwischen den Ortsteilen und der Innenstadt ggf. zu sanieren/auszubauen, so dass günstige Verbindungen zwischen Ortsteilen in Ergänzung zu dem Alltagsradwegenetz ermöglicht werden, wird auch über den sogenannten **KDW (Kleine-Dörfer-Weg)** mitgedacht. Dabei fokussiert sich das Hauptziel vor allem auf eine bessere Ausschilderung/Wegweisung, durch die jedoch rechtlich weitere Fragestellungen wie z.B. die Übernahme der Verkehrssicherungspflicht, ein etwaiger Ausbaustandard, Zuständigkeiten hinsichtlich der Unterhaltung etc. zu klären sind. Eine einvernehmliche Klärung mit den Betroffenen konnte aufgrund grundsätzlich verschiedener Sichtweisen, auch unter Einbeziehung mehrerer Arbeitskreise, bisher jedoch nicht erreicht werden. In einem weiteren Schritt ist die Verwaltung zzt. deshalb auf der Suche nach einem geeigneten Planungsbüro, um auf den bisherigen Ergebnissen aufbauend in der Angelegenheit KDW weiter voranzukommen.

Unabhängig vom KDW wird aktuell dezerntsübergreifend geklärt, wo sinnvolle Ergänzungen im städtischen Radwegenetz notwendig sind und wo diese u. U. auch durch Freizeitwege bereitgestellt werden könnten. Dabei muss grundsätzlich deutlich gemacht werden, dass sowohl der KDW als auch andere sogenannte Freizeitwege eine andere Zielausrichtung haben als die, schnelle Radwegeverbindungen zwischen Ortsteilen herzustellen. Freizeitwege stehen per se unterschiedlichen Nutzergruppen zur Verfügung und erfüllen in den meisten Fällen auch nicht die an Radwege zu stellenden Anforderungen. Diese scheitern oftmals bereits an den Eigentumsverhältnissen (keine Widmung möglich), an nicht zur Verfügung stehenden Wegebreiten, an nicht umsetzbaren Standards und der überwiegend gleichzeitig einhergehenden und zu bevorzugenden land- und forstwirtschaftlichen Nutzung. Sollten solch zu priorisierenden Wegeabschnitte identifiziert werden, soll exemplarisch mit den jeweiligen Eigentümern Kontakt aufgenommen werden. Dabei handelt es sich in den meisten Fällen um Feldmarksinteressentschaften (FI). Diese können die Nutzung der Wege durch Radfahrer und Fußgänger nicht grundsätzlich verwehren. Werden die Wege jedoch seitens der Stadt ausgeschildert, ist eine Zustimmung der Eigentümer erforderlich. Damit verbunden wäre dann eine Gestattungsvereinbarung in

welcher dann weitere Fragen zur Verkehrssicherung, ggf. zu Sanierungsmaßnahmen und vor allem auch zu etwaigen Unterhaltungserfordernissen einvernehmlich festzulegen wären. Als aktuelles Beispiel für einen solch separat zu betrachtenden Abschnitt kann der **Wegeabschnitt zwischen Lamme und Lehndorf** benannt werden. Hier gab es am 14.02.2023 einen Ortstermin mit allen Beteiligten, um diese Fragen ggf. auch exemplarisch für andere Bereiche einer Lösung zuzuführen. Ein Lösungsvorschlag müsste hier genau wie anderswo allerdings politisch beschlossen werden. Je nach Ausgestaltung einer Vereinbarung würde das ggf. auch die Bereitstellung entsprechender städtischer Mittel voraussetzen.

Bisherige Gespräche mit Vertretern der Landwirtschaft im Kontext mit den Aktivitäten zum KDW haben ergeben, dass häufig erhebliche Vorbehalte bestehen. Diese bestehen vor allem hinsichtlich zu erwartender Nutzungskonflikte bei zu bevorrechtigender Land- und Forstwirtschaft auf Wegen der Fl. Hierzu könnten entsprechende Hinweisschilder ein Lösungsansatz darstellen. Darüber hinaus gibt es erfahrungsgemäß regelmäßig unterschiedlichste Sichtweisen aller Beteiligten wie eine für alle nutzbare Wegedecke auszugestalten wäre, die einerseits der Beanspruchung durch landwirtschaftlichen Verkehr standhält und andererseits ausreichend Komfort für die Freizeitnutzung bietet. Damit zusammenhängend, entstünden ggf. nicht unerhebliche Kosten für eine mögliche Ersterherstellung bzw. Sanierung, die zunächst ermittelt werden müssten. Gleichzeitig sind dann auch die Erfordernisse für eine dauerhafte Unterhaltung zu definieren und damit verbundene Zuständigkeiten festzulegen, die ggf. mit dauerhaften Zusatzkosten verbunden wären. Zwar müssen die Fls bereits jetzt für die aktuelle Verkehrssicherheit auf ihren Wegen sorgen. Sollten seitens der Stadt jedoch komfortable Wege für die Nutzung für Fußgänger und Radfahrer angeboten werden sollen, ginge das über die aktuelle Unterhaltung zur Sicherung der Verkehrssicherheit hinaus, so dass die Stadt voraussichtlich in Gänze oder anteilig dafür aufkommen müsste.

Sobald konkretere Ergebnisse zu dem Wegabschnitt Lamme-Lehndorf (voraussichtlich im Sommer 2023) oder hinsichtlich des Bearbeitungsstandes zum KDW vorliegen, wird die Verwaltung dem Ausschuss erneut darüber berichten.

Herlitschke

Anlage/n:

Betreff:

Baupreisseigerungen

Organisationseinheit:

Dezernat VIII
0650 Referat Hochbau

Datum:

01.03.2023

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis)	03.03.2023	Ö
Ausschuss für Planung und Hochbau (zur Kenntnis)	08.03.2023	Ö

Sachverhalt:

Die Baukosten sind im letzten Jahr massiv angestiegen. Kompensationsmöglichkeiten gab es kaum. Was sind die Ursachen, Auswirkungen und zukünftigen Konzepte für ein sparsames und wirtschaftliches Bauen?

Ursachen:

Das Statistische Bundesamt teilte am 1.2.2023 mit, dass es in 2022 erhebliche Baupreisseigerungen für nahezu alle Materialien gab. So verteuerte sich zum Beispiel Asphaltmischgut um etwa 30 Prozent, Bitumen und Stabstahl um gut 40 Prozent, Flachglas um knapp 50 Prozent.

Ursache für diese massiven Baupreisseigerungen ist zum einen der Ukraine-Krieg, der zu einer hohen Verteuerung der Energie geführt hat. Dies wirkte sich sofort auf fast alle Bereiche des Bauens aus. Neben den Transportkosten sind die Herstellungskosten für Baustoffe massiv gestiegen, da in vielen Bereichen ein hoher Energieeinsatz notwendig ist (z.B.: Asphalt- und Zementherstellung, Aluminium- oder Glasproduktion, Stahlverarbeitung, Dämmstoffherstellung). Ebenso sind die Löhne gestiegen.

Zum anderen erzeugt der Krieg in bestimmten Bereichen (z.B.: Ausweichquartiere durch Container) eine erhöhte Nachfrage, die wiederum Preisanstiege zur Folge hatte.

Zuvor sind schon durch die Pandemie die Kosten für wesentliche technische Produkte für den Hochbau (z.B.: Lüftungsanlagen, elektrische Schaltanlagen, elektronische Steuerungen) gestiegen, da unterbrochene Lieferketten zu einer Verknappung geführt haben. Aus den gestörten Lieferketten folgte in einigen Projekten ein gestörter Bauablauf, der wiederum zu Anpassungen, Umplanungen und Nachträgen in den Bauprojekten geführt hat.

Ähnlich sieht es im Tiefbau für die Straßenbauarbeiten und den konstruktiven Ingenieurbau aus. Es sind massive Preissteigerungen insbesondere auf Kraft- und Betriebsstoffe, Beton-, Zement- und Asphaltprodukte sowie Schüttgüter und Bodenabfuhr zu verzeichnen. Von Lieferschwierigkeiten sowie Materialknappheit waren die Tiefbaumaßnahmen nur für eine kurze Zeit betroffen.

Ebenfalls ein gleicher Trend ist in der Stadtentwässerung zu erkennen. In der Kalkulation der Sonderrechnung Stadtentwässerung wird der Baupreisindex nach dem „Statistischen Bundesamt“ für die vertraglich vereinbarte Entwicklung der Betriebsentgelte und Investitionen mit herangezogen. Dieser ist im Mittelwert in den Jahren 2020/2021 um 8,8 % gestiegen; in den Jahren 2021/2022 um 17,7 %. Die tatsächlich erzielten Preise in der Ausschreibung liegen am Markt tatsächlich aber höher, da der vertraglich vereinbarte Baupreisindex nicht alle ortsspezifischen Kosten am Markt abbildet. So sind u. a. Kampfmittel oder Grundwassergegebenheiten nicht im Baupreisindex abgebildet. Es ist

festzuhalten, dass die Kanalbaukosten mit etwa 20 bis zu 60 % den letzten drei Jahren über den Kostenschätzungen lagen.

Die Baubranche ist seit Jahren in einer Hochkonjunktur mit sehr starker Auslastung. D.h. in wenigen Bereichen findet noch ein ausreichender Wettbewerb statt. In vielen Bereichen sind die Firmen ausgelastet, sodass entweder keine oder sehr hohe bis übersteuerte Angebote abgegeben werden. Mehrfachausschreibungen mit Projektverzögerungen sind die Folge. Der Fachkräftemangel macht sich dazu ebenfalls noch bei den Firmen bemerkbar.

Auswirkungen:

Neben den gestiegenen Material- und Lohnkosten, der geringen Marktbeteiligung und den gestörten Lieferketten und dem Fachkräftemangel bei den Baufirmen führen diese Ursachen zu längeren Bauzeiten und teureren Gesamtkosten.

Für einige Projekte haben wir dies näher untersucht. Die Preissteigerungen im Hochbau sowie auch im Tiefbau schwanken in Summe zwischen 10 % und knapp 50 % (vgl. Anlage).

Auf Basis der Erhebungen des Statistischen Bundesamtes gehen wir derzeit von einer gemittelten Teuerung von rd. 10 % für den Hochbau und rd. 20 % für den Tiefbau aus. Dies wird in den Vorlagen der Objekt- und Kostenfeststellungen entsprechend dargestellt, bzw. in den Kostenberechnungen berücksichtigt. In den laufenden Baumaßnahmen bestehen in der Regel kaum Möglichkeiten, Preissteigerungen in einzelnen Kostengruppen in einer Größe von 10 - 50 % aufzufangen, ohne dass das Bauprogramm radikal eingekürzt wird oder die Fertigstellung massiv verzögert wird. Die Wiederholung von Ausschreibungen kann in Einzelfällen die Möglichkeit bieten, mit einer angepassten Ausschreibung auf einen angespannten Markt zu reagieren, dies erfordert aber mehr Zeit, ohne das nachfolgende Gewerke im Bauablauf gestört werden dürfen. Dies gelingt jedoch nicht immer. Zugleich sind wiederholte Ausschreibungen keine Garantie dafür, dass die Angebote günstiger werden. Hier würde ggf. nur wie bereits erwähnt, eine Änderung des Raumprogramms, ein Verzicht auf Maßnahmen oder niedrigere Qualitäten helfen.

Zukünftige Konzepte:

In den neuen Projekten werden die Kostenermittlungen entsprechend konservativ an die aktuelle Preisentwicklung angepasst. Der Baustart im Hochbau erfolgt in der Regel auf Basis einer Ausschreibung von 60 % aller Bauleistungen. Im Tiefbau erfolgt der Baustart auf Basis einer Ausschreibung von 100 % aller Bauleistungen. Auch wenn dies eine größere Kostensicherheit am Bauanfang erzeugt, können Kostensteigerungen im Bauablauf damit nicht aufgefangen werden. Material-Preis-Gleitklauseln sollen für den Auftragnehmer das Risiko minimieren, diese sind aber mit erheblichem vertraglichem und verwaltungstechnischem Aufwand verbunden.

Inhaltlich sind wir dabei, auch mit Unterstützung des IKS 2.0, die Betriebskosten der Gebäude zu senken. Umfängliche energetische Maßnahmen zur Dämmung und Lüftung führen zu einem reduzierten Energieverbrauch und sparsameren Umgang mit Ressourcen. Sofern alle technischen Anforderungen erfüllt sind, wird sich der Anteil an Recycling-Baustoffen wird sich in den nächsten Jahren weiter erhöhen.

Daher sollte es zukünftig Ziel sein, im Hochbau die Lebenszykluskosten als entscheidendes Kriterium herauszustellen. In diese Kosten sollten neben der Erstellung, die laufenden Betriebskosten, aber auch die sogenannte graue Energie einfließen. Sie bekommen damit ein wesentlich höheres Gewicht in der Bilanzierung und führen zu einem sparsamen und wirtschaftlichen, einem nachhaltigen Bauen.

Herlitschke

Anlage/n:

Kostenerhöhungen Ref. 0650
Kostenerhöhungen FB 66

Ds.	Projekt		KG 300	KG 400	Gesamtkosten
22-17590	Kita Stöckheim-Süd	ursprüngliche Kosten [EUR]	1.440.100	476.000	3.427.900
		erhöhte Kosten [EUR]	2.063.700	425.000	3.788.000
		Differenz [EUR]	623.600	-51.000	360.100
		Differenz [%]	43,303	-10,714	10,505
22-18039	IGS Franzsches Feld	ursprüngliche Kosten [EUR]	7.996.781	5.674.060	18.803.500
		erhöhte Kosten [EUR]	9.347.019	6.403.885	21.500.000
		Differenz [EUR]	1.350.238	729.825	2.696.500
		Differenz [%]	16,885	12,862	14,340
22-19463	GS Ilmenaustraße	ursprüngliche Kosten [EUR]	1.255.100	662.700	4.318.500
		erhöhte Kosten [EUR]	1.570.500	1.077.100	4.709.500
		Differenz [EUR]	315.400	414.400	391.000
		Differenz [%]	25,129	62,532	9,054
22-19667	Kinder- und Teenyklub "Weiße Rose"	ursprüngliche Kosten [EUR]	1.277.300	522.800	3.062.700
		erhöhte Kosten [EUR]	1.692.300	702.800	4.551.500
		Differenz [EUR]	415.000	180.000	1.488.800
		Differenz [%]	32,490	34,430	48,611
23-20347	Sporthalle der IGS Sally-Perel	ursprüngliche Kosten [EUR]	4.871.450	1.326.800	9.346.800
		erhöhte Kosten [EUR]	7.116.000	1.704.000	11.657.000
		Differenz [EUR]	2.244.550	377.200	2.310.200
		Differenz [%]	46,076	28,429	24,716

Kostenerhöhung Baumaßnahmen FB 66

		Beteiligte	Stadtanteil	Gesamt
22016	Okerbrücke Leiferde	ursprüngliche Kosten [EUR]	296.451	4.811.932
		erhöhte Kosten [EUR]	390.224	5.890.236
		Differenz [EUR]	93.773	1.078.304
		Differenz [%]	31,63%	22,41%
22009	Im Wasserkamp	ursprüngliche Kosten [EUR]	122.790	720.797
		erhöhte Kosten [EUR]	218.669	1.054.582
		Differenz [EUR]	95.879	333.785
		Differenz [%]	78,08%	46,31%
22033	Haltestelle Nordstraße	ursprüngliche Kosten [EUR]	13.220	194.240
		erhöhte Kosten [EUR]	27.854	270.599
		Differenz [EUR]	14.634	76.358
		Differenz [%]	110,70%	39,31%
22071	ZV Straßenbau Nord I	ursprüngliche Kosten [EUR]		309.874
		erhöhte Kosten [EUR]		404.600
		Differenz [EUR]		94.726
		Differenz [%]		30,57%
22028	Radwegdecken	ursprüngliche Kosten [EUR]		337.934
		erhöhte Kosten [EUR]		497.527
		Differenz [EUR]		159.593
		Differenz [%]		47,23%

*Betreff:***Kompaktbericht "Stadt.Bahn.Plus." - Stadtbahnausbau
Braunschweig, Zielnetz 2030***Organisationseinheit:*Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr*Datum:*

23.02.2023

Beratungsfolge

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

03.03.2023

Status

Ö

Sachverhalt:

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

Der 11. Kompaktbericht mit dem Stichtag 31.12.2022 wird hiermit vorgelegt.

Leuer

Anlage/n:

Anlage 1 – 11. Kompaktbericht Textteil
Anlage 2 – 11. Kompaktbericht Tabellenteil

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

Stichtag 31.12.2022

Gesamtprojekt:

- a. Förderung + Konzeptentwicklung

Es fand kein weiterer projektbegleitender Arbeitskreis statt. Detailabstimmungen im Vorfeld der Antragstellung zu Volkmarode Nord werden bilateral und anlassbezogen fortgeführt.

Teilprojekt 1 – Volkmarode Nord

- a. Infrastrukturplanung

Die Entwurfsplanungen für beide Projektteile (Wendeanlage Gliesmarode und Strecke nach Volkmarode Nord) wurden von den Planungsbüros zur finalen Prüfung eingereicht. Es sind noch kleinere Nacharbeiten notwendig. Die Zusammenstellung der Genehmigungsunterlagen für die Planfeststellung wurde parallel begonnen. Die Einreichung des Planfeststellungsantrags ist weiterhin für Sommer 2023 geplant.

- b. Bürgerbeteiligung

Die nächste Beteiligung der Öffentlichkeit erfolgt im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens.

Teilprojekt 2 – Lindenbergs-/Rautheim

- a. Infrastrukturplanung

Die Verkehrsanlagenplanung wurde an mehreren Stellen in Details überarbeitet und an aktuelle Rahmenbedingungen und Schnittstellenplanungen angepasst. Die aufbauenden Fachplanungen passen im ersten Quartal ihrerseits die Planungen hierauf an.

Nach Prüfung ergeben sich für die städtebauliche Entwicklung des neuen Baugebietes Rautheim-Möncheberg keine Anpassungsbedarfe des Stadtbahnprojektes. Die abgestimmten Gleislagen und Haltestellen haben Bestand. Auch das neue Baugebiet wird mit der Stadtbahn zukünftig sehr gut an den städtischen ÖPNV angeschlossen.

Im Bereich Grün- und Freianlagenplanung konnte noch kein Fachplanungsbüro für die weiteren Leistungsphasen gebunden werden. Eine erneute Ausschreibung ist in Vorbereitung.

- b. Bürgerbeteiligung

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

Teilprojekt 3 – Heidberg/Salzdahlumer Straße - Campusbahn/Querum

a. Voruntersuchungen/Bürgerbeteiligung

Heidberg/Salzdahlumer Str.:

Die Teilprojektleitung konnte neu besetzt werden. Die ausstehenden verkehrlichen Untersuchungen laufen derzeit. Die Ergebnisse liegen voraussichtlich im Frühjahr vor. Der ausstehende Workshop im Rahmen der Bürgerbeteiligung wird nach Vorliegen der Ergebnisse durchgeführt werden.

Campusbahn/Querum:

Die Teilprojektleitung wurde ebenfalls neu besetzt. Nach einer Einarbeitungsphase werden die noch ausstehenden Untersuchungen im Untersuchungsraum Campusbahn (bis TU Ost) zusammen mit externen Planungsbüros durchgeführt.

Sobald entsprechende Zwischenstände zur Veröffentlichung vorliegen, wird ein weiterer Workshop durchgeführt werden. Voraussichtlich wird dieser frühestens in der zweiten Jahreshälfte 2023 (nach den Sommerferien) stattfinden.

Teilprojekt 4 – westliche Innenstadt - Lehndorf/Kanzlerfeld

Kein neuer Sachstand.

Nächster Kompaktbericht:

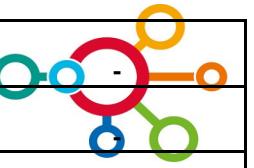
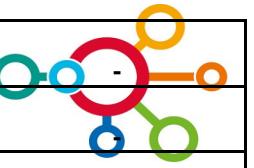
Der nächste Kompaktbericht ist zum Stichtag 30.06.2023 vorgesehen.

ANLAGE KENNZAHLEN, Kompaktbericht "Stadt.Bahn.Plus." - Stadtbahnausbau Braunschweig, Zielnetz 2030 (Stichtag 31.12.2022)

Hinweis: Zeilen in denen keine veränderten Daten berichtet wurden, sind ausgeblendet. Der jeweils letztgültige Datenstand ist somit ersichtlich.

Gesamtprojekt - Zielnetz 2030													
	Investitionskosten Stadtbahn in Mio. € [netto]					Streckenlänge gesamt	Strecke auf besonderem Bahnkörper	Strecke straßenbündiger Bahnkörper	Fertigstellung/IB	Nutzen-Kosten-Faktor	Prognostizierte Fördermittel	zusätzlicher, begleitender Straßenbau (optional)	Folgekosten "Konzern Stadt - Vergleich Ohnefall/Mitfall"
	Baukosten ¹⁾	Bauneben-kosten	Risiko/UV	Summe "Prognose"	ca. km	ca. km / ca. %	ca. km / ca. %	Jahr		ca. Mio. €	ca. Mio. €	Mio. €/Jahr ₍₂₀₃₀₎	
Grundsatzbeschluss 21.02.2017	170,8	18,2	-	189,0	-	- / 60%	- / 40%	2030	1,3	-	-	1,4	
Bericht 1, Stichtag 31.12.2017	170,8	18,2	-	189,0	-	- / 60%	- / 40%	2030	1,4	-	-	-	
Bericht 2, Stichtag 30.06.2018 <i>(alle Varianten)</i>	o	o	o	o	o	o	o	o	o	-	-	-	
Bericht 3, Stichtag 31.12.2018 <i>(Vorzugsvariante/Untersuchungsraum)⁸⁾</i>	177,4	25,3	5,9	208,6	o	o	o	o	o	-	-	1,2 ⁹⁾	
Bericht 4, Stichtag 30.06.2019 <i>(Vorzugsvariante/Untersuchungsraum)⁸⁾</i>	177,4	25,3	5,9	208,6	o	o	o	o	o	-	-	1,2 ⁹⁾	
Bericht 5, Stichtag 31.12.2019 <i>(Vorzugsvariante/Untersuchungsraum)⁸⁾</i>	177,4	25,3	5,9	208,6	o	o	o	o	o	-	-	1,2 ⁹⁾	
Bericht 6, Stichtag 30.06.2020 <i>(Vorzugsvariante/Untersuchungsraum)⁸⁾</i>	193,2	27,8	4,5	225,5	o	o	o	o	o	-	-	o	
Bericht 7, Stichtag 31.12.2020 <i>(Vorzugsvariante/Untersuchungsraum)⁸⁾</i>	193,2	27,8	4,5	225,5	o	o	o	o	o	-	-	o	
Bericht 8, Stichtag 30.06.2021 <i>(Vorzugsvariante/Untersuchungsraum)⁸⁾</i>	193,2	27,8	4,5	225,5	o	o	o	o	o	-	-	o	
Bericht 9, Stichtag 28.02.2022 <i>(Vorzugsvariante/Untersuchungsraum)⁸⁾</i>	193,2	27,8	4,5	225,5	o	o	o	wird derzeit aktualisiert	o	-	-	o	
Bericht 10, Stichtag 30.06.2022 <i>(Vorzugsvariante/Untersuchungsraum)⁸⁾</i>	199,3	29,5	4,6	233,4	o	o	o	o ¹³⁾	o	-	-	o	
Bericht 11, Stichtag 31.12.2022 <i>(Vorzugsvariante/Untersuchungsraum)⁸⁾</i>	199,3	29,5	4,6	233,4	o	o	o	o¹³⁾	o	-	-	o	

Teilprojekt 1 - Volkmarode (inkl. Zwischenwende Griesmarode)												
	Investitionskosten Stadtbahn in Mio. € [netto]					Streckenlänge gesamt	Strecke auf besonderem Bahnkörper	Strecke straßenbündiger Bahnkörper	Fertigstellung/IB	Nutzen-Kosten-Faktor	Prognostizierte Fördermittel	zusätzlicher, begleitender Straßenbau (optional)
	Baukosten ¹⁾	Bauneben-kosten	Risiko/UV	Summe "Prognose"	ca. km	ca. km / ca. %	ca. km / ca. %	Jahr		ca. Mio. €	ca. Mio. € "Prognose"	
Grundsatzbeschluss 21.02.2017	15,7	1,3	-	17,0	-	-	-	-	1,3 ⁵⁾	-	-	
Bericht 4, Stichtag 30.06.2019 <i>Vorzugsvariante</i>	18,3	3,8	1,9	24,0	1,4 km	- / 70%	- / 30%	2024	1,4 ⁷⁾	11,3	-	
Bericht 5, Stichtag 31.12.2019 <i>Vorzugsvariante</i>	o	o	o	o	o	- / 75 %	- / 25 %	o	o	o	-	
Bericht 6, Stichtag 30.06.2020 <i>Vorzugsvariante</i>	25,8 ¹²⁾	5,2	1,5	32,5	o	o	o	2025	1,4 ¹¹⁾	20,7 ¹⁰⁾	-	

Bericht 7, Stichtag 31.12.2020 Vorzugsvariante	o	o	o	TOP 2.3 o	o	o	o	o	o	o	
Bericht 8, Stichtag 30.06.2021 Vorzugsvariante	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	
Bericht 9, Stichtag 28.02.2022 Vorzugsvariante	o	o	o	o	o	o	o	wird derzeit aktualisiert	o	o	-
Bericht 10, Stichtag 30.06.2022 Vorzugsvariante	31,9	6,9	1,6	40,4	1,4	1,1 km / 77 %	0,3 km / 23%	2028	1,4 ¹⁴⁾	27,6	0,8
Bericht 11, Stichtag 31.12.2022 Vorzugsvariante	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o

Teilprojekt 2 - Rautheim												
	Investitionskosten Stadtbahn in Mio. € [netto]					Streckenlänge gesamt	Strecke auf besonderem Bahnkörper	Strecke straßenbündiger Bahnkörper	Fertigstellung/ IB	Nutzen-Kosten-Faktor	Prognostizierte Fördermittel	zusätzlicher, begleitender Straßenbau (optional)
	Baukosten ¹⁾	Bauneben-kosten	Risiko/ UV	Summe "Prognose"	ca. km	ca. km / ca. %	ca. km / ca. %	Jahr		ca. Mio. €	ca. Mio. € "Prognose"	
Grundsatzbeschluss 21.02.2017	28,6	2,8	-	31,4	-	-	-	-	1,4 ⁵⁾	-	-	
Bericht 4, Stichtag 30.06.2019 Vorzugsvariante	32,6	7,4	4,0	44,0	3,6 km	- / 95%	- / 5%	2025	1,3 ⁷⁾	25,1	-	
Bericht 5, Stichtag 31.12.2019 Vorzugsvariante	o	o	o	o	o	- / 98%	- / 2%	o	o	o	-	
Bericht 6, Stichtag 30.06.2020 Vorzugsvariante	40,9 ¹²⁾	8,5	3,0	52,4	o	o	o	o	1,2 ¹¹⁾	37,1	4,7	
Bericht 7, Stichtag 31.12.2020 Vorzugsvariante	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	
Bericht 8, Stichtag 30.06.2021 Vorzugsvariante	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	
Bericht 9, Stichtag 28.02.2022 Vorzugsvariante	o	o	o	o	o	o	o	wird derzeit aktualisiert	o	o	o	
Bericht 10, Stichtag 30.06.2022 Vorzugsvariante	o	o	o	o	o	o	o	2029	o	o	o	
Bericht 11, Stichtag 31.12.2022 Vorzugsvariante	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	

Teilprojekt 3.1/3.2 - Salzdahlumer Str./ Campusbahn												
	Investitionskosten Stadtbahn in Mio. € [netto]					Streckenlänge gesamt	Strecke auf besonderem Bahnkörper	Strecke straßenbündiger Bahnkörper	Fertigstellung/ IB	Nutzen-Kosten-Faktor	Prognostizierte Fördermittel	zusätzlicher, begleitender Straßenbau (optional)
	Baukosten ¹⁾	Bauneben-kosten	Risiko/ UV	Summe "Prognose"	ca. km	ca. km / ca. %	ca. km / ca. %	Jahr		ca. Mio. €	ca. Mio. € "Prognose"	
Grundsatzbeschluss 21.02.2017	72,4	8,0	-	80,4	-	-	-	-	1,6 ⁵⁾	-	-	
Bericht 1, Stichtag 31.12.2017 Vorzugsvariante	72,4	8,0	-	80,4	-	-	-	2027	2,0 ⁶⁾	-	-	
Bericht 8, Stichtag 30.06.2021 Vorzugsvariante	o	o	o	o	-	-	-	o	o	-	-	
Bericht 9, Stichtag 28.02.2022 Vorzugsvariante	o	o	o	o	-	-	-	wird derzeit aktualisiert	o	-	-	
Bericht 10, Stichtag 30.06.2022 Vorzugsvariante	o	o	o	o	-	-	-	wird derzeit aktualisiert	o	-	-	
Bericht 11, Stichtag 31.12.2022 Vorzugsvariante	o	o	o	o	-	-	-	wird derzeit aktualisiert	o	-	-	



	Investitionskosten Stadtbahn in Mio. € [netto]					Streckenlänge gesamt	Strecke auf besonderem Bahnkörper	Strecke strassenbündiger Bahnkörper	Fertigstellung/IB	Nutzen-Kosten-Faktor	Prognostizierte Fördermittel	zusätzlicher, begleitender Straßenbau (optional)
	Baukosten ¹⁾	Bauneben-kosten	Risiko/UV	Summe "Prognose"	ca. km	ca. km / ca. %	ca. km / ca. %	ca. km / ca. %	Jahr		ca. Mio. €	ca. Mio. € "Prognose"
Grundsatzbeschluss 21.02.2017	54,2	6,0	-	60,20	-	-	-	-	-	1,4⁵⁾	-	-
Bericht 1, Stichtag 31.12.2017	54,2	6,0	-	60,20	-	-	-	-	2030	1,3⁶⁾	-	-
Bericht 8, Stichtag 30.06.2021	o	o	o	o	-	-	-	-	o	o	-	-
Bericht 9, Stichtag 28.02.2022	o	o	o	o	-	-	-	-	wird derzeit aktualisiert	o	-	-
Bericht 10, Stichtag 30.06.2022	o	o	o	o	-	-	-	-	wird derzeit aktualisiert	o	-	-
Bericht 11 , Stichtag 31.12.2022	o	o	o	o	-	-	-	-	wird derzeit aktualisiert	o	-	-

Bemerkungen:

*) dargestellt ist jeweils die letzte mit Werten versehene Berichtszeile und die zum Stichtag gehörende Berichtszeile

1) Baukosten inkl. Grunderwerbskosten

2) ab Bericht 2 wurde die Kostenplanungsmethodik verändert: Für Teilprojekte in denen die Voruntersuchung abgeschlossen ist, wird zusätzlich eine Risikoposition gebildet

3) die Kostenveränderung setzt sich zusammen: 1. Fortschreibung des Baupreisindex, 2. Erhöhung des Anteils an Baunebenkosten, 3. planerisch/inhaltliche Anpassungen im Vergleich zur Ausgangsvariante im Teilprojekt

4) in der Pos. Risiko/Unvorhergesehenes sind auch bisher noch nicht im Detail bezifferbare Kosten für mögliche Anpassungsmaßnahmen an den DB-Anlagen enthalten

5) in Anlehnung an das Verfahren der "Standardisierten Bewertung 2006"

6) in Anlehnung an das Verfahren der "Standardisierten Bewertung 2016"

7) in Anlehnung an das Verfahren der "Standardisierten Bewertung 2016" auf Grundlage der Ergebnisse (und Baukostenermittlungen) aus Voruntersuchung für konkrete Trassenvariante

8) Summe der jeweils zuletzt ermittelten Prognosewerte pro Teilprojekt

9) für die noch nicht konkretisierten Teilprojekte 3 und 4 wurde ein pauschaler Sicherheitsaufschlag berücksichtigt

10) für die noch nicht fortführend geplante Wendeanlage Gliesmarode wurden Kosten aus der Machbarkeitsstudie 2018 (inkl. Aufschlag zur Anpassung auf den Preisindex 2019) angesetzt

11) in Anlehnung an das Verfahren der "Standardisierten Bewertung 2016" auf Grundlage der Ergebnisse (und Baukostenermittlungen) nach Lph. 2 Vorplanung

12) in den Baukosten sind in Bezug auf Leitungsträgerkosten (z.B. Leitungsumlegungen) noch keine konzessionsrechtlichen Abzüge berücksichtigt

13) Das Jahr der Inbetriebnahme für das Gesamtkonzept und alle Teilstrecken, kann frühestens nach Start der Voruntersuchung des Teilprojektes 4 neu abgeschätzt werden.

14) Der Nutzen-Kosten-Index (NKI) ist noch nicht final ermittelt, aber mit den Fördermittelgebern "vorläufig abgestimmt"

Legende:

"UV" = Unvorgesehenes

"-" = noch keine Angaben möglich

"o" = kein neuer Sachstand bzw. Aussage für Gesamt-/Teilprojekt noch nicht aktualisierbar

Betreff:

**Sachstand Radwege L 611 Völkenrode/Bortfelder Kreisel und L 473
Timmerlah/Groß Gleidingen**

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	<i>Datum:</i> 23.02.2023
--	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 321 Lehndorf-Watenbüttel (zur Kenntnis)	01.03.2023	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis)	03.03.2023	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 222 Südwest (zur Kenntnis)	07.03.2023	Ö

Sachverhalt:

Grundsätzlich ist die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) für Radwege an Landesstraßen zuständig.

Die Verwaltung hat auf Basis des Haushaltbeschlusses des Rates die Planung für einen straßenbegleitenden Radweg zwischen Völkenrode und dem Bortfelder Kreisel (L 611) sowie zwischen Timmerlah und Groß Gleidingen (L 473) Radwege entlang der Landesstraßen vorbereitet. Diese Radwege können sinnvollerweise nur als Gemeinschaftsprojekte der jeweils beiden betroffenen Gemeinden realisiert werden, da nur so sichere Radverkehrsanlagen mit geordneten Übergängen in das weitere Netz möglich sind.

Sondierungsgespräche mit der Gemeinde Wendeburg haben ergeben, dass der Bau eines Radweges im Zuge der L 611 dort politisch nicht mitgetragen wird. Die Verwaltung sieht aus diesem Grund keine Möglichkeit, den geplanten Radweg zu realisieren und wird das Projekt derzeit nicht weiterverfolgen.

Die Gemeinde Vechelde begrüßt den Vorschlag, einen Gemeinschaftsradweg entlang der L 473 zwischen Timmerlah und Groß Gleidingen zu planen und zu bauen. In Abstimmung mit der Gemeinde Vechelde soll jetzt mit den vom Rat der Stadt Braunschweig zur Verfügung gestellten Haushaltssmittel ein Ingenieurbüro beauftragt werden, das die Vorplanung erarbeiten wird. Die städtischen Mittel werden für die Planung auf Braunschweiger Gebiet eingesetzt. Es besteht Einigkeit mit der Gemeinde Vechelde, die Kosten nach Streckenlängen zwischen den Gebietskörperschaften aufzuteilen.

Das Land Niedersachsen als Straßenbaulastträger ist informiert, hat keine Einwände gegen die Planung, weist jedoch darauf hin, dass entsprechend der Vorgaben des Landes zu planen und zu bauen ist und dass das Land keine Finanzmittel dafür bereitstellen kann.

Leuer

Anlage/n:

keine

Betreff:**Grundsatzentscheidung "Öffentliche Beleuchtung und Verkehrsmanagement": Nachfolgeregelung ab 2026****Organisationseinheit:**Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr**Datum:**

27.02.2023

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Ausschuss für Finanzen, Personal und Digitalisierung (Vorberatung)	02.03.2023	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Vorberatung)	03.03.2023	Ö
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	14.03.2023	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	21.03.2023	Ö

Beschluss:

1. Die Verwaltung wird beauftragt, die Geschäftsbereiche der Öffentlichen Beleuchtung sowie Lichtsignalanlagen, Verkehrsmanagement, Verkehrszeichen und Parkraumbewirtschaftung neu auszuschreiben.
2. Mit der Vorbereitung und Durchführung der Vergabe wird ein auf die Begleitung derartiger Projekte spezialisiertes und erfahrenes Beratungsunternehmen beauftragt.

Sachverhalt:**Beschlusskompetenz**

Die Beschlusskompetenz ergibt sich aus § 58 Abs. 1 Nr. 13 des Niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetzes. Danach ist der Rat zuständig für Beschlüsse über Übertragungen von Betriebsführungen.

Zum 31.12.2025 laufen die Dienstleistungsverträge zwischen der Braunschweiger Versorgungs-AG & Co. KG (Öffentliche Beleuchtung) einerseits und der BELLIS GmbH (Verkehr) und der Stadt Braunschweig andererseits aus.

Es steht daher eine Entscheidung an, wie mit den beiden Geschäftsbereichen der Öffentlichen Beleuchtung (ÖB) sowie Lichtsignalanlagen, Verkehrsmanagement, Verkehrszeichen und Parkraumbewirtschaftung (Verkehr) weiter verfahren werden soll. Dadurch, dass sich die vergebenen Dienstleistungen auf unterschiedliche Bereiche beziehen, sind in einer ersten Phase mehrere Modelle als Nachfolgeregelung geprüft worden:

- A. Vollständige Neuvergabe der Leistungen (Gesamtpaket) an einen Privaten, Überleitung auf einen Dienstleister („Vollständige Neuvergabe“)
- B. Getrennte Ausschreibung der einzelnen Geschäftsbereiche ohne Rekommunalisierung („Vollständige losweise Vergabe“)
- C. Vollständige Rekommunalisierung der Leistungen (ÖB und Verkehr) in der Regie der Verwaltung („Rekommunalisierung in Eigenregie“)
- D. Vollständige Rekommunalisierung der Leistungen (ÖB und Verkehr) in der Form einer städtischen Gesellschaft („Rekommunalisierung in städtischer Gesellschaft“)
- E. Teilweise Neuvergabe von Leistungen an einen oder mehrere Private und Rekommunalisierung der sonstigen Leistungsbestandteile („Mischmodell“)

Zur Vorbereitung der Grundsatzentscheidung zur Nachfolgeregelung wurde die Firma PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC) mit der Erstellung eines entsprechenden Gutachtens beauftragt. Das Gutachten umfasst

- die Analyse der Ist-Situation mit den Arbeitsabläufen in den Leistungsbildern und deren Schnittstellen und Synergieeffekten,
- die Darstellung möglicher Varianten zur Nachfolgeregelung und deren Bedeutung für die Stadt,
- das Aufstellen einer Wertungsmatrix und
- eine Empfehlung zur Nachfolgelösung, die zur Grundsatzentscheidung vorgelegt werden soll.

Ergebnis PwC-Gutachten

Das Gutachten beschreibt im ersten Schritt die Ausgangslage und analysiert und bewertet in einem zweiten Schritt die möglichen Nachfolgeregelungen. In der Analyse wird die aktuelle Situation mit dem Fokus auf den Koordinationsaufwand und Managementleistungen durch die Stadt dargestellt. In diesem Zusammenhang erfolgt eine Darstellung der Leistungsfunktionen der städtischen Schnittstellen sowie eine Analyse der Synergieeffekte unter den Leistungsbildern bzw. Abhängigkeiten untereinander. Die möglichen Nachfolgeregelungen werden in ihren einzelnen Varianten erläutert und auf die organisatorischen, rechtlichen, wirtschaftlichen und sonstigen Aspekte einer Einführung für die Stadt Braunschweig untersucht. In der Bewertung lag ein besonderer Fokus insbesondere auf den Themen der Qualität der Leistungserbringung, der Wirtschaftlichkeit, der Wahrung der Arbeitnehmerinteressen sowie der Möglichkeit zur Einflussnahme der Stadt.

Nach Abwägen der Vor- und Nachteile erfolgte die Beurteilung der unterschiedlichen Nachfolgealternativen:

Hinsichtlich der wirtschaftlichen Betrachtung wurden einmalige sowie laufende Auswirkungen auf den städtischen Haushalt betrachtet. Bei der gesamtlos- und losweisen Vergabe sind keine einmaligen Auswirkungen auf den städtischen Haushalt zu erwarten. Bei der teilweisen und vollständigen Rekommunalisierung ist im Gegensatz dazu mit umfangreichen Anfangsinvestitionen durch die Stadt zu rechnen. Es ist notwendig, Räumlichkeiten, Materialien, Werkzeug und Fahrzeuge zu beschaffen. Insgesamt werden in allen Konstellationen die Situation beim Fachkräftemangel und der Inflationsentwicklung nicht unberücksichtigt bleiben.

Bei der vollständigen Neuvergabe, der losweisen Vergabe sowie der Rekommunalisierung durch eine städtische Gesellschaft ist im Vergleich zur aktuellen Situation keine abweichende laufende Auswirkung auf den Haushalt der Stadt zu erwarten. Es ist jedoch vorstellbar, dass durch die wettbewerbliche Öffnung in der losweisen Vergabe Preisdruck entsteht und die verlangten laufenden Kosten im Vergleich leicht absinken. Vor dem Hintergrund von Größeneffekten (z. B. Mengenrabatte bei Einkaufspreisen) werden bei den laufenden Kosten Vorteile bei der Vergabe an einen Dienstleister gesehen. Ein weiterer Vorteil der Vergabe sind die Lernkurveneffekte (z. B. Marktrecherche, Marktwissen, technisches Know-how), die externe Dienstleister zu einem wertvollen strategischen Partner machen.

In rechtlicher Hinsicht sind alle Modelle gestaltbar. Arbeitsrechtlich ist unter anderem das Rückkehrrecht der noch verbliebenen zwölf ehemaligen städtischen Beschäftigten zu berücksichtigen. Insoweit ergeben sich aber im Hinblick auf die Grundsatzentscheidung keine besonderen Herausforderungen. Die Auswirkungen werden von den Gutachtern in den unterschiedlichen Modellen als neutral gewertet. Aus vergaberechtlicher Sicht ergibt sich für das Modell A (vollständige Neuvergabe) ein erhöhter Begründungsaufwand im Vergleich zur losweisen Vergabe. Dies ist im nächsten Schritt im Rahmen der Vorbereitung der Vergabe genauer zu untersuchen.

Sollte es nach Modell B zur Vergabe an zwei Unternehmen kommen, ist die Einrichtung einer Steuerungsgruppe mitzudenken, die aus Vertretern beider Auftragnehmer besteht und

an deren Spitze ein Leiter als einheitlicher Ansprechpartner für die Stadt steht. Dies ermöglicht eine aufeinander abgestimmte Steuerung aller Leistungsbereiche.

In organisatorischer Hinsicht sind die vollständige Neuvergabe sowie die losweise Vergabe den Modellen mit Rekommunalisierung überlegen. Bei Letzteren nimmt der Koordinierungs- und Steuerungsaufwand substanziell zu. Zudem ist ein umfangreicher Aufbau der Strukturen notwendig. Insbesondere die Personalbeschaffung stellt ein beträchtliches Umsetzungsrisiko dar.

Bei den sonstigen Aspekten werden qualitative Vorteile bei der losweisen Vergabe durch einen höheren Wettbewerb in einem losweisen Vergabeverfahren erwartet.

Vor dem Hintergrund der dargestellten Nachteile einer vollständigen oder teilweisen Rekommunalisierung in organisatorischer und wirtschaftlicher Hinsicht, insbesondere unter dem Aspekt des höheren Koordinierungs- und Steuerungsaufwandes sowie des beträchtlichen Umsetzungsrisikos bei der Personalbeschaffung, wird laut Gutachten eine Vergabe der Leistungsbilder empfohlen.

Fachliche Einordnung des Gutachtens

Keines der Leistungsbilder, außer der Ausführung hoheitlicher Aufgaben, die sich aus der Verkehrssicherungspflicht als Straßenbaulastträger ergeben, muss durch die Stadt als Eigentümerin geleistet werden. Weiterhin ist die Steuerung der strategischen Ausrichtung der Verkehrsanlagen eine Aufgabe, die bei der Stadt verbleiben sollte. Unter Berücksichtigung dieser Aspekte ist eine Vergabe an einen oder mehrere Dienstleister möglich.

Zwischen den einzelnen Leistungsbereichen gibt es Schnittstellen, so dass sich hierdurch Synergien ergeben, die eine Zusammenfassung begründen könnten. Beispielhaft wäre hier die Signalsteuerung mit dem Verkehrsrechner, der Datenhaltung, das Steuerkabelnetz zusammen mit dem Verkehrsmanagement inkl. dem Monitoringsystem und Parkleitsystem zu nennen. Der Bereich der Lichtsignalanlagen teilt sich aber auch im Leitungsnetz Kabelkanäle und Schachtanlagen sowie Maste und Versorgungsstationen mit der Öffentlichen Beleuchtung, so dass auch hier eine Zusammenfassung sinnvoll wäre. Dieses heißt aber nicht, dass alle Leistungsbereiche wie bisher in einer Hand zusammengeführt bleiben müssen. Leistungsbereiche wie die Markierung und Beschilderung oder der Betrieb von Parkscheinautomaten sind z. B. Bereiche, die eigenständig behandelt werden könnten. Aus rein fachlicher Sicht, die sich rückblickend auf das derzeitige Modell in den vergangenen Jahren bezieht, ist es im Rahmen der Koordinierung der unterschiedlichen Leistungen sowie der gemeinsamen Nutzung der Infrastruktur sinnvoll, Leistungsbilder in Teilbereichen zusammenzufassen und an einen Dienstleister zu geben.

Der Empfehlung, aufgrund der organisatorischen, personalwirtschaftlichen und finanziellen Aufwände von einer (Teil-)Rekommunalisierung abzusehen, wird mitgetragen. Punktuelle Optimierungen gegenüber dem Status Quo können bei der Gestaltung der Ausschreibungsunterlagen berücksichtigt werden.

Die Entscheidung über eine vollständige Neuvergabe oder einer losweisen Vergabe der Leistungen sollte jedoch erst in der 2. Phase festgelegt werden. Grund hierfür ist die Detailbetrachtung der Leistungsbeschreibungen und Vertragsausarbeitung, welche zur Art der Vergabe neue Kenntnisse geben könnte.

Begleitung der Vergabe (2. Phase) und Haushaltsmittel

Die Begleitung der Vergabe wird in zwei Stufen vorbereitet. Die erste Stufe umfasst die Erstellung der Vergabeunterlagen (Leistungsverzeichnis und Schaffung der vertraglichen Grundlagen), die zweite Stufe beinhaltet insbesondere die Durchführung der Vergabe (EU-weites Vergabeverfahren). Mit einer Übergabezeit von 1-1,5 Jahren ist ein Nachfolgeunternehmen zu Mitte 2024 zu beauftragen. Vertragsstart ist zum 01.01.2026.

Mit der Vorbereitung und Durchführung der 2. Phase ist ein auf die Begleitung derartiger Projekte spezialisiertes und erfahrenes Beratungsunternehmen zu beauftragen. Für die Erstellung der Vergabeunterlagen und den Vergabeprozess sind jeweils ca. 6 Monate anzurechnen. Für die Beauftragung werden in das Haushaltsjahr 2023 rund 189 T€ übertragen.

Für die Nachfolgeregelung wird eine Vertragslaufzeit von 15 - 20 Jahren angestrebt.

Das Gutachten wird den Fraktionen in der Zentralen Ablage zur Verfügung gestellt.

Leuer

Anlage/n:

keine

Betreff:**Zweite Veloroute in Braunschweig: Wallring**

Organisationseinheit: Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	Datum: 21.02.2023
--	-----------------------------

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (Anhörung)	28.02.2023	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	03.03.2023	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 „Veloroutes 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 pilotaften 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 Wendendorf 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 Magnitorwall/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 innerstadtnah 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

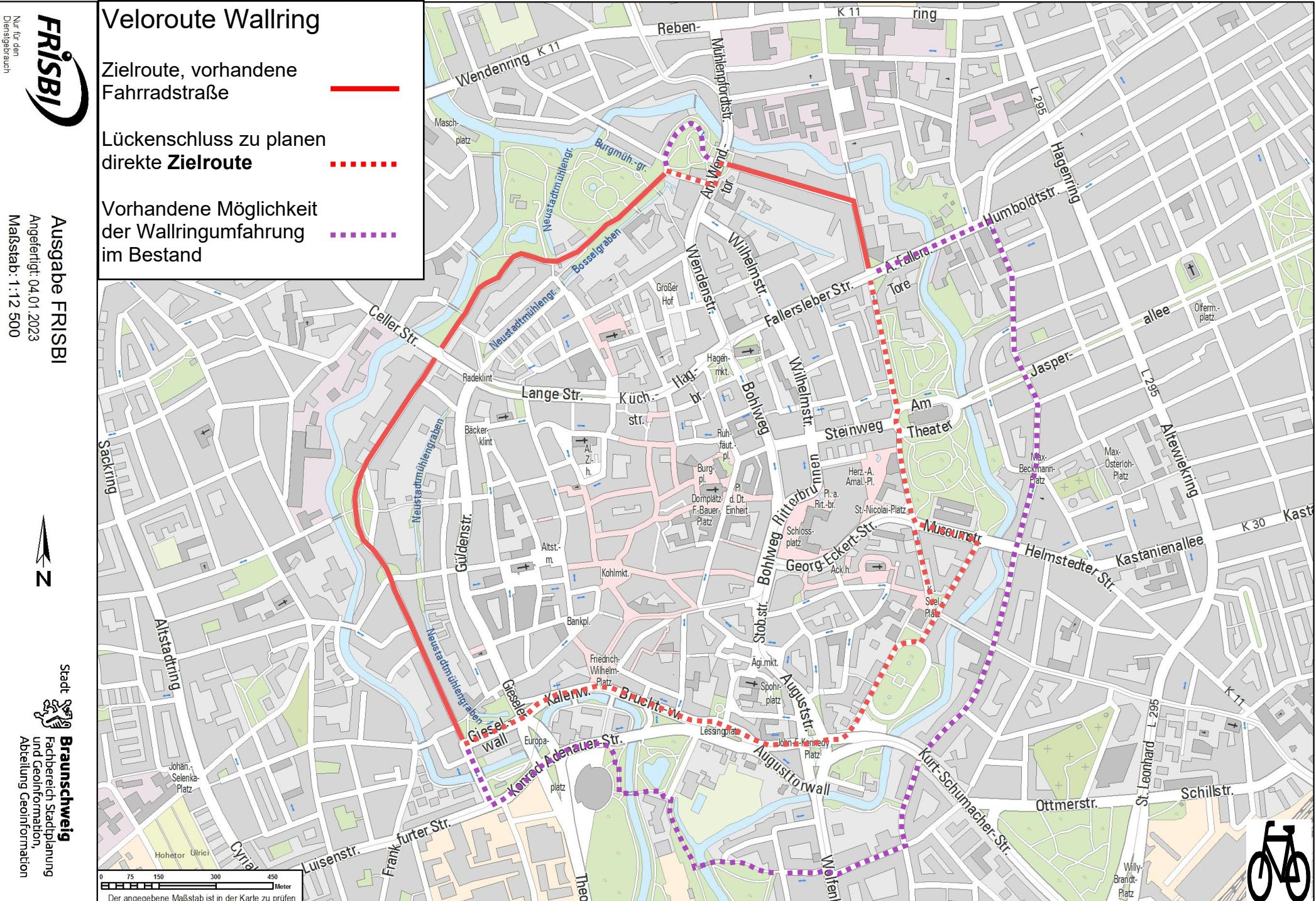
Der Ziele- und Maßnahmenkatalog sieht für die Umsetzung zahlreicher Maßnahmen Abstimmungen mit den Radverkehrsverbänden vor. Vor diesem Hintergrund wurde im Rahmen des Beteiligungsformates „Austausch Radverkehr“ der Vorschlag diskutiert. Die Verbände tragen den Vorschlag mit.

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



*Absender:***AfD-Fraktion im Rat der Stadt****23-20323-01****Antrag (öffentlich)***Betreff:*

**Zweite Veloroute in Braunschweig: Wallring
--- Änderungsantrag zur Vorlage 23-20323**

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

23.02.2023

Beratungsfolge:

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben
(Entscheidung)

Status

03.03.2023

Ö

Beschlussvorschlag:

Der Beschlusstext der Vorlage wird ersetzt durch die Formulierung:

"Analog zum Erfahrungsbericht in Drs. 22-19549 (Verkehrsführung Helmstedter Straße) führt die Verwaltung an mindestens 2 Zeitpunkten eine vollständige Zählung des Radverkehrs an mehreren Stellen im bereits bestehenden Streckenverlauf der '2. Veloroute' und eine anschließende Hochrechnung der zu erwartenden Verkehrsbelastung durch.
Über eine Realisierung der '2. Veloroute' wird nach Vorlage dieser Ergebnisse entschieden."

Sachverhalt:

Wie schon mehrfach bemerkt, nimmt die Verwaltung bisher Planungen des Radverkehrs ohne jegliche Datengrundlage vor.
Eine "Abstimmung" mit Radler-Verbänden kann dafür kein ausreichendes Kriterium sein.
Selbst die relativ geringfügige Änderung des Autoverkehrsverlaufs im Bereich der Helmstedter Str., die aus den Daten der zuvor als Beispiel erwähnten Vorlage empfohlen wird, unterliegt einer besseren und wissenschaftlich fundierten Informationsgrundlage. Für den Ausbau einer die gesamte Innenstadt umschließenden "Veloroute" müssen mindestens vergleichbare Maßstäbe gelten.

Anlagen:

keine

*Absender:***SPD-Fraktion im Rat der Stadt /
Fraktion Bündnis 90 - DIE GRÜNEN im
Rat der Stadt****23-20323-03**

Antrag (öffentlich)

*Betreff:***Zweite Veloroute in Braunschweig: Wallring - Änderungsantrag***Empfänger:*Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister*Datum:*

03.03.2023

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

03.03.2023

Status

Ö

Beschlussvorschlag:

Als zweite Veloroute wird die in der Vorlage 23-20323 dargestellte geplante Zielroute als Wallringroute realisiert.

Die Gremien und Verbände werden in die Planung mit eingebunden.

Sachverhalt:

Die Begründung erfolgt mündlich.

Anlagen:

keine

Betreff:**Am Wendendorf: Verbesserte Querungsmöglichkeit für Zu-Fuß-Gehende und Radfahrende im Zuge des Wallrings****Organisationseinheit:**Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr**Datum:**

23.02.2023

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (Anhörung)	28.02.2023	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	03.03.2023	Ö

Beschluss:

„Der Planung und dem Bau einer Querung der Straße Am Wendendorf 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 Wendendorf 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 Wendendorf in Höhe Wendendorfwall verbessert werden.

Planung

Zunächst war die Frage zu klären, an welcher Stelle eine gesicherte Querung der Straße Am Wendendorf 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 Wendendorf/Am Gaußberg/Wendendorfwall
- 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 Wendendorfwall 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 Planungsvorschlags 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.

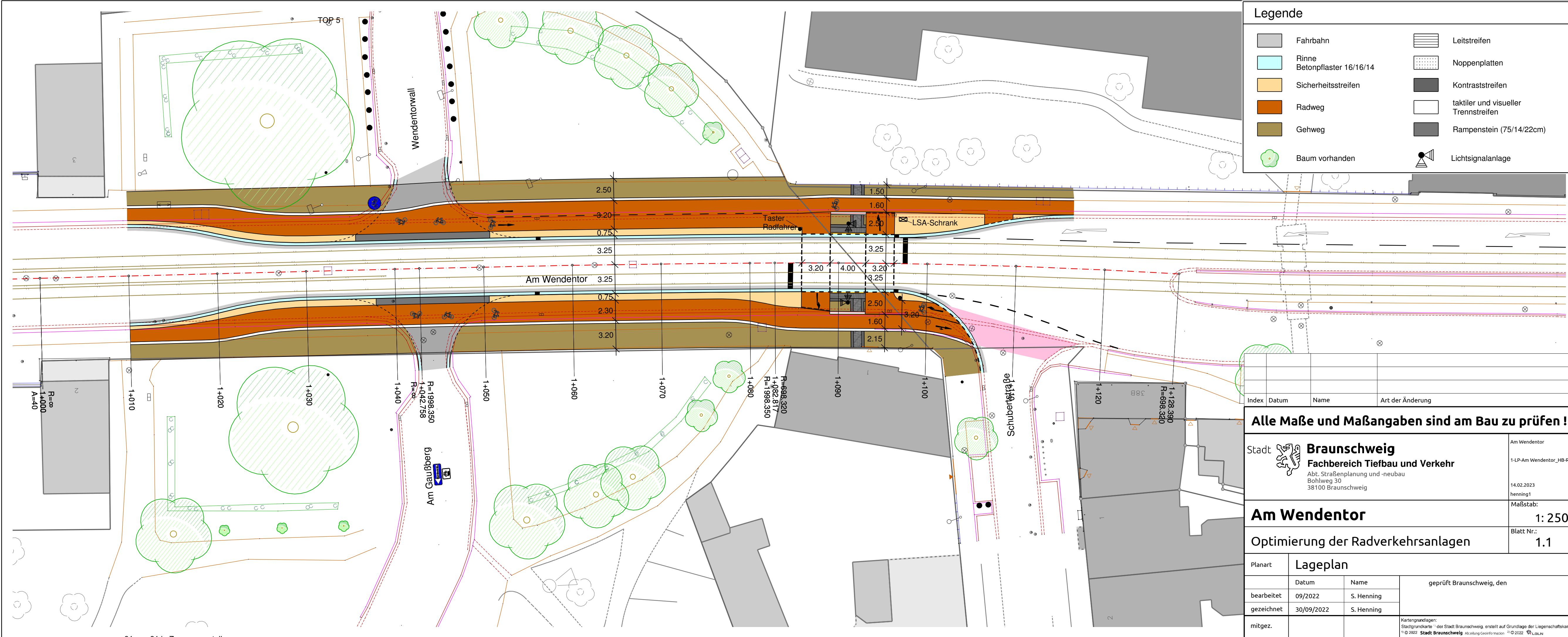
Finanzierung

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



*Absender:***CDU-Fraktion im Rat der Stadt****23-20537-01**

Antrag (öffentlich)

Betreff:

**Am Wendendorf: Verbesserte Querungsmöglichkeit für Zu-Fuß-Gehende und Radfahrende im Zuge des Wallrings
Änderungsantrag zur Vorlage 23-20537**

*Empfänger:*Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister*Datum:*

02.03.2023

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

03.03.2023

Ö

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird gebeten, vor einem Beschluss über die Planung und den Bau einer Querung der Straße Am Wendendorf eine erneute Informationsveranstaltung für die Anwohnerinnen und Anwohner durchzuführen. Diese Informationsveranstaltung soll in Präsenz durchgeführt werden. Ziel soll es sein, im direkten Austausch eine Lösung zu finden, die auf mehr Akzeptanz bei den Anwohnerinnen und Anwohnern trifft.

Sachverhalt:

Die von der Verwaltung momentan vorgeschlagene Querung der Straße Am Wendendorf stößt auf heftige Kritik der Anwohnerinnen und Anwohner, vor allem aus der Straße Wendendorfwall.

Die Kritik richtet sich dabei nicht nur gegen die Planung an sich, sondern auch gegen die aus Sicht der Beschwerdeführer mangelnde Einbindung der Anwohnerinnen und Anwohner als direkt Betroffene einer möglichen Umsetzung durch die Verwaltung. Entsprechende anwaltliche Schreiben liegen den Fraktionen bereits vor. Die Verwaltung schreibt in ihrer Vorlage selbst, dass es während des Informationsabends am 31. Januar dieses Jahres zeitweise zu kontroversen Diskussionen gekommen ist – und diese Kontroversen sind nach wie vor nicht ausgeräumt.

Es soll daher – analog zum Vorgehen bei Planung und Ausbau der Straße Alter Weg und der Leiferdestraße (vgl. dazu den Antrag von SPD und Grünen mit der Drucksachennummer 21-016752-02) – eine erneute Informationsveranstaltung für die Anwohnerinnen und Anwohner durchgeführt werden. Diese soll in Präsenz durchgeführt werden und zu dieser soll idealerweise so rechtzeitig eingeladen werden, dass möglichst viele der direkt betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner daran teilnehmen können.

Zeitdruck herrscht insofern nicht, da die Verwaltung selbst schreibt, dass eine mögliche Umsetzung erst für das Frühjahr 2024 geplant sei.

Anlagen:

keine

Betreff:

**Magniviertel - Experimentelles Modellprojekt zur
Quartiersentwicklung**

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

22.02.2023

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (Anhörung)	28.02.2023	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	03.03.2023	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 Beteiligungsrounden 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 an 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, Ölschlägern 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 verfügt werden. Diese Probevlächen – 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 der 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



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



Stadt Braunschweig, Quartiersentwicklung Magniviertel

5

Quartiersentwicklung / Fußgängerzone Konkrete Vorhaben als Pilotprojekte

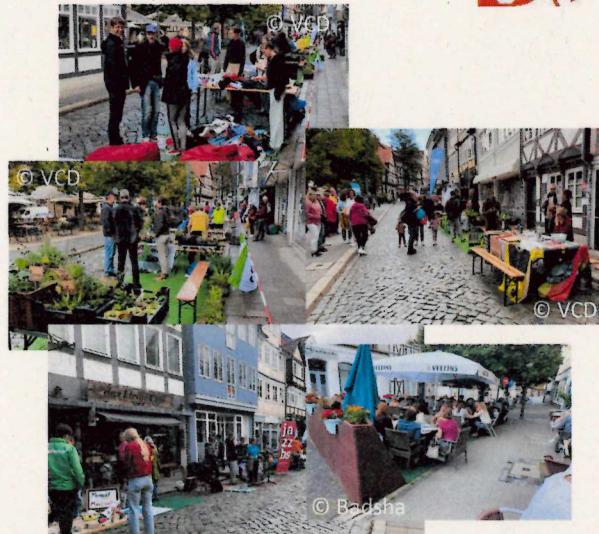


Erweiterung der Fußgängerzone

- 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 Ölschlägern Ecke Ackerhof
(zunächst temporär bis Herbst 2023)
- Lastenfahrradstellplätze in Prüfung



Stadt Braunschweig, Quartiersentwicklung Magniviertel

7

Quartiersentwicklung / Barrierefreiheit Konkrete Vorhaben als Pilotprojekte



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



Referenzbeispiel für gesägtes und neu verfügt 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. Platzbereiche im Magniviertel sukzessive folgen.



Referenz Altstadt Wismar

*Absender:***CDU-Fraktion im Rat der Stadt****23-20614-01****Antrag (öffentlich)***Betreff:*

**Magniviertel - Experimentelles Modellprojekt zur
Quartiersentwicklung
Änderungsantrag zur Vorlage 23-20614**

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

01.03.2023

Beratungsfolge:

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben
(Entscheidung)

03.03.2023

Status

Ö

Beschlussvorschlag:

Der Vorlage 23-20614 wird bei Ergänzung der folgenden Aspekte zugestimmt:

- Die entfallenden 14 Anwohner-Parkplätze werden vor Beginn des Modellprojektes in der Tiefgarage Magni zu gleichen finanziellen Konditionen bereitgestellt. Die überschießenden Kosten sind durch die Verwaltung zu beziffern und auszugleichen. Die Öffnungszeiten für eine ständige Erreichbarkeit (insbesondere Einfahrt) sind sicherzustellen.
- Die Verwaltung erarbeitet schon jetzt mit dem Betreiber des Magni-Parkhauses (Park und Tank Betriebsgesellschaft) ein Finanzierungskonzept für die Ausweitung von Anwohner-Parkplätzen in dem Parkhaus nach Ende des Modellprojektes.
- Für bestehende städtische Flächen innerhalb des Magniviertels prüft die Stadt die Möglichkeit moderner, kleiner Parksysteme für KfZ, wie z.B. Unterflur-Parken oder Paletten-Parken.
- Die Stadtverwaltung stellt zu jedem Zeitpunkt die Einhaltung der Grenzwerte für Geräuschemissionen in der „neuen Fußgängerzone“ sicher.
- Die Einbahnstraßenregelung der Ritterstraße zwischen Kuhstraße und Schloßstraße wird umgekehrt, um das Magniviertel von heutigem Durchfahrtsverkehr zu entlasten, welcher über die Stobenstraße/Karrenführerstraße das Magniviertel als Abkürzung nutzt.

Sachverhalt:

Wie in der Ursprungsvorlage der Verwaltung zutreffend beschrieben, beschäftigt sich der Verein Bürgerschaft Magniviertel e.V. bereits seit einigen Jahren intensiv mit der verkehrlichen Situation im Magniviertel. Dazu wurde unter anderem durch Prof. Wermuth eine Ideenskizze zum Verkehr erstellt, die zahlreiche einfach umzusetzende, aber gleichzeitig effektive Maßnahmen zur weiteren Verkehrsberuhigung des Magniviertels vorschlägt. Die Umkehrung der Einbahnstraße in der Ritterstraße ist eine davon und sollte deshalb in das Modellprojekt integriert werden. Mit einfachen Mitteln kann hier verhindert werden, dass – wie heute üblich – Durchgangsverkehr das Magniviertel als Abkürzung nutzt.

Darüber hinaus bleibt festzuhalten, dass zwar die Bürgerschaft Magniviertel e.V. sehr positiv auf die vorgeschlagenen Maßnahmen reagiert hat, in der Öffentlichkeitsveranstaltung am 8. Februar jedoch – ausweislich der Berichterstattung in der Braunschweiger Zeitung – bei den Anwesenden große Skepsis bis totale Ablehnung herrschte. Vorgebracht wurde hier vor allem der von uns ebenfalls kritisierte Wegfall weiterer Parkplätze – ein Vorgang, den wir auch an anderen Stellen in der Stadt ablehnen. Deshalb ist durch die Verwaltung

sicherzustellen, dass noch vor Beginn des Modellprojekts ein Ersatz der Anwohnerparkplätze im fußläufig erreichbaren Magni-Parkhaus bereitgestellt wird.

Die weitere Begründung erfolgt bei Bedarf mündlich.

Anlagen:

keine

Betreff:
**Magniviertel - Experimentelles Modellprojekt zur
Quartiersentwicklung**
Organisationseinheit:Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr**Datum:**

03.03.2023

Beratungsfolge

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

03.03.2023

Status

Ö

Sachverhalt:

Zum Änderungsantrag der CDU-Fraktion vom 01.03.2023 wird wie folgt Stellung genommen:

Zu 1:

Ein Bewohnerausweis im öffentlichen Straßenraum kostet derzeit 30,70 Euro (Jahresgebühr) bzw. 15,35 Euro (Halbjahresgebühr). Ein Dauerstellplatz in der Tiefgarage Magni liegt derzeit bei 100 Euro pro Monat. Anwohner können für 40 Euro im Monat die Tiefgarage montags bis freitags von 17 bis 11 Uhr sowie am Wochenende & Feiertagen uneingeschränkt nutzen. Außerhalb dieser Zeit wird der normale Tarif (zurzeit 1,20 Euro / h) berechnet. Eine Übernahme der Kosten durch die Verwaltung steht nicht im Verhältnis, zumal die Bewohnerstellplätze 1:1 im Magniviertel in Laufweite der ursprünglichen Stellplätze (Ölschlägern) ersetzt werden.

Um eine durchgängige Erreichbarkeit 24/7 der TG Magni zu ermöglichen sind bauliche Veränderungen vorzunehmen, die in der Kürze der Zeit nicht umsetzbar sind. Unter anderem aufgrund dieser Komplexität werden bereits Gespräche geführt und Lösungen gesucht.

Zu 2:

Gespräche mit den Tiefgaragen-Betreibern werden bereits geführt. Schwerpunkte sind die Erweiterung der Öffnungszeiten und die Erhöhung der Anzahl der Dauerstellplätze. Hierzu bedarf es einer Ertüchtigung u.a. der Technik und der Herstellung eines sozial sicheren Zugangs (Sicherheitsdienst, barrierefreie Erreichbarkeit, etc.). Ein Finanzierungskonzept für die unterschiedlichen Nutzergruppen wird bei der wirtschaftlichen Betrachtung der Umsetzung berücksichtigt. Über die Ergebnisse wird die Verwaltung berichten.

Zu 3:

Bauliche Veränderungen im Magniviertel zur Herstellung von z. B. Unterflur-Parken, Paletten-Parken oder ähnlichem sind nicht vorgesehen. Eine solche Lösung entspricht nicht dem Charakter des Magniviertels. Zudem würde es mehr Verkehr ins Magniviertel ziehen. Im Sinne eines verkehrsberuhigten Magniviertels und dem BürgerInnen-Wunsch Durchgangs- und Parksuchverkehre durch das Magniviertel zu vermeiden, verfolgt die Verwaltung diese Lösung nicht weiter.

Zu 4:

Eine Zusicherung, zu jedem Zeitpunkt die Einhaltung der Grenzwerte sicherzustellen, kann nicht erfolgen. Sicher ist aber, dass vermehrt ein Augenmerk auf Kontrollen zur späteren Stunde gelegt wird. Es gilt eine Nachtruhe ab 22 Uhr.

Zu 5:

Ein Entwurf des Erschließungs- und Verkehrskonzeptes für das Magniviertel soll im Entwurf im Sommer 2023 in einer öffentlichen Bürgerbeteiligung vorgestellt und diskutiert werden. Die Betrachtung einer umgekehrten Einbahnstraßenregelung der Ritterstraße zwischen Kuhstraße und Schloßstraße wird in der Erarbeitung berücksichtigt.

Leuer

Anlage/n:

keine

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

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
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

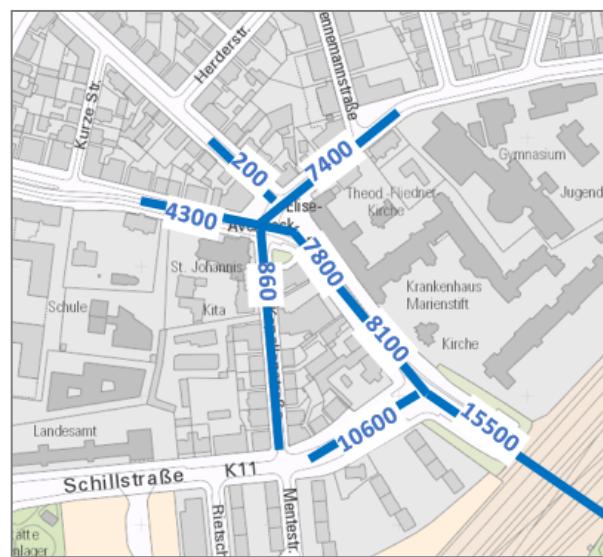


Abb. 2 : Verkehrsstärken in Kfz/24 h für beide Fahrtrichtungen hochgerechnet aus der Verkehrszählung 2022

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 stadauswärts 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/Altewiekiring 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/Altewiekiring 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

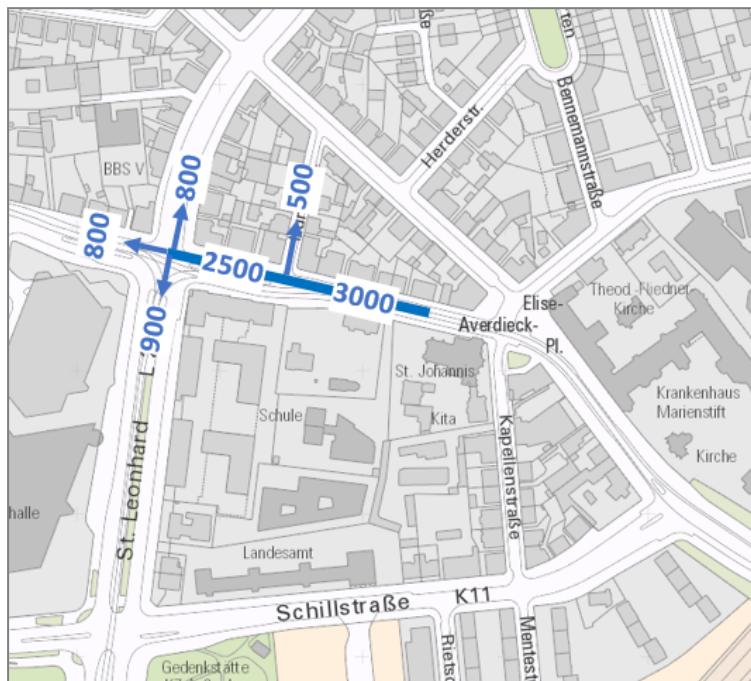


Abb. 3: Verkehrsströme in Kfz/24 h in der Leonhardstraße zwischen Elise-Averdieck-Platz und St. Leonhard/Altewiekiring in Fahrtrichtung Westen

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 Altewiekiring sowie die Durchfahrer von der Georg-Westermann-Allee über die Bennemannstraße und St.-Leonhards-Garten auf den Altewiekiring erhoben.

In der Kurzen Straße, mit Einbahnstraßenregelung Richtung Norden, ergab die Erhebung, dass rund 75 % der Kfz die Kurze Straße als Durchfahrer zum Altewiekiring 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 Altewiekiring 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 Altewiekiring nach Norden verkehren. Davon nutzen rund 1/3 der Verkehrsteilnehmer mit dem Ziel Altewiekiring Richtung Norden den Alternativweg über die Kurze Straße.

Mit Start auf der Helmstedter Straße und dem beispielhaften Ziel Altewiekiring Höhe Haus-Nr. 60 wurden vier verschiedene Routen im Zeitraum der morgendlichen Spitzentunden 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 Altewiekiring kürzer ist.

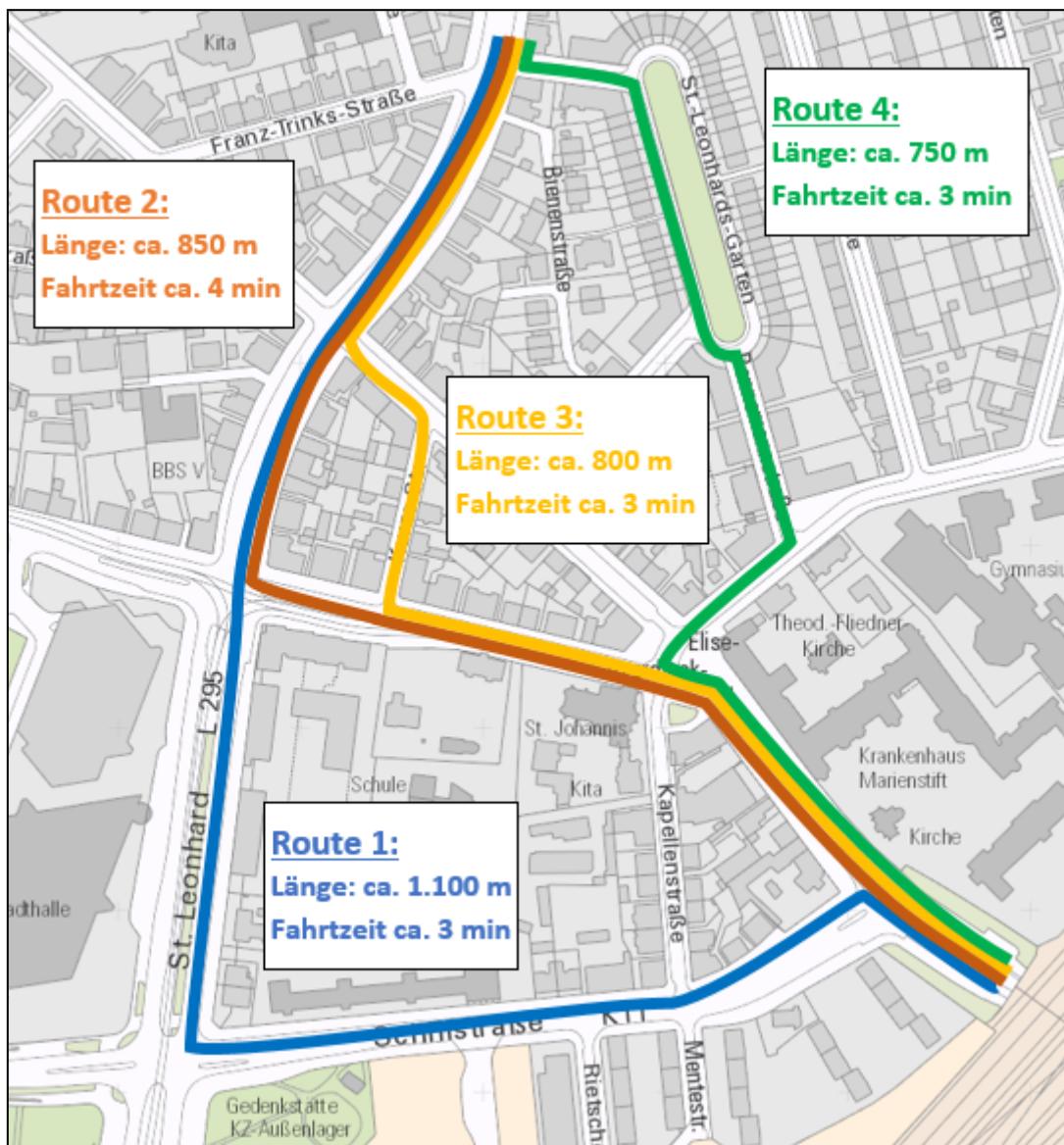


Abb. 4: Übersicht von verschiedenen Routen von der Helmstedter Straße zum Altewiekiring Höhe Haus.-Nr. 60 mit Wegelängen und Fahrzeiten

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 ankommenen 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, das 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:

**Goslarsche Straße: Barrierefreier Umbau der Bushaltestelle
Tuckermannstraße**

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	<i>Datum:</i> 20.02.2023
--	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 310 Westliches Ringgebiet (Anhörung)	21.02.2023	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	03.03.2023	Ö

Beschluss:

„Der Planung und dem barrierefreien Umbau des Bussteigs in Fahrtrichtung Nord der Bushaltestelle „Tuckermannstraße“ an der Goslarschen Straße gemäß der Anlage wird zugestimmt.“

Sachverhalt:**Beschlusskompetenz**

Die Beschlusskompetenz des Planungs- und Umweltausschusses ergibt sich aus § 76 Abs. 3 NKomVG i. V. m. § 6 Nr. 4 lit. a der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei der Erneuerung von Bushaltestellen um einen Beschluss über Planungen von Straßenbaumaßnahmen, für die der Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben wegen der Überbezirklichkeit der Buslinie beschlussfähig ist.

Anlass

Mit Drucksache 20-12696 hat die Verwaltung mitgeteilt, welche Bushaltestellen zum barrierefreien Umbau vorgesehen sind. Für 2024 ist der Bau des Bussteigs „Tuckermannstraße“ in Fahrtrichtung Nord vorgesehen. Dieser ist im Bushaltestellenkonzept in der höchsten Dringlichkeitskategorie „A“ eingeordnet. Die Bushaltestelle wird von der Linie 422 angefahren und von mehr als 100 Ein- und Aussteigern genutzt. Der vorhandene Bussteig entspricht nicht heutigen Standards.

Maßnahme

Der neue Bussteig wird direkt am Fahrbahnrand der Goslarschen Straße, nördlich des bereits gegenüberliegenden umgebauten Bussteiges eingerichtet. Um eine Wartefläche in ausreichender Breite zu erzeugen und die Anfahrbarkeit für Busse zu verbessern, wird der Bordstein vorgezogen und die Warte- und Gehwegfläche verbreitert.

Der Bussteig wird barrierefrei gestaltet und mit Kasseler Borden von 18 cm Höhe sowie mit taktilen Leitstreifen und Aufmerksamkeitsfeldern versehen. Aufgrund direkt angrenzender Bebauung (Fenster/Zugänge/Balkone) wird auf die Herstellung eines Wetterschutzes verzichtet. An der Bushaltestelle werden im Rahmen des Umbaus drei Fahrradständer angeordnet.

Der große Vorteil von Fahrbahnrandhaltestellen liegt in der geringstmöglichen Unterbrechung der Fahrt des Busses bei einem Halt und damit der Verkürzung der

Fahrzeiten. An- und Abfahrten der Busse werden durch den gradlinigen Verlauf erleichtert und ein zeitraubendes, oft konfliktträgliches Wiedereinfädeln in den Verkehr vermieden.

Finanzierung

Die Kosten für den Umbau der Bushaltestelle werden auf ca. 160.000 € geschätzt.

Das Land Niedersachsen fördert die Grunderneuerung von Verkehrsanlagen des straßengebundenen ÖPNV. Aus diesem Programm können Zuwendungen mit einer Förderhöhe von bis zu 75 % der förderfähigen Kosten abgerufen werden. Zusätzlich wird eine Förderung beim Regionalverband Großraum Braunschweig in Höhe von weiteren 12,5 % beantragt. Es ist geplant, die Sanierung der Bushaltestelle für das Förderprogramm 2024 anzumelden. Der abzüglich dieser Zuwendungen verbleibende Eigenanteil wird von der Stadt getragen.

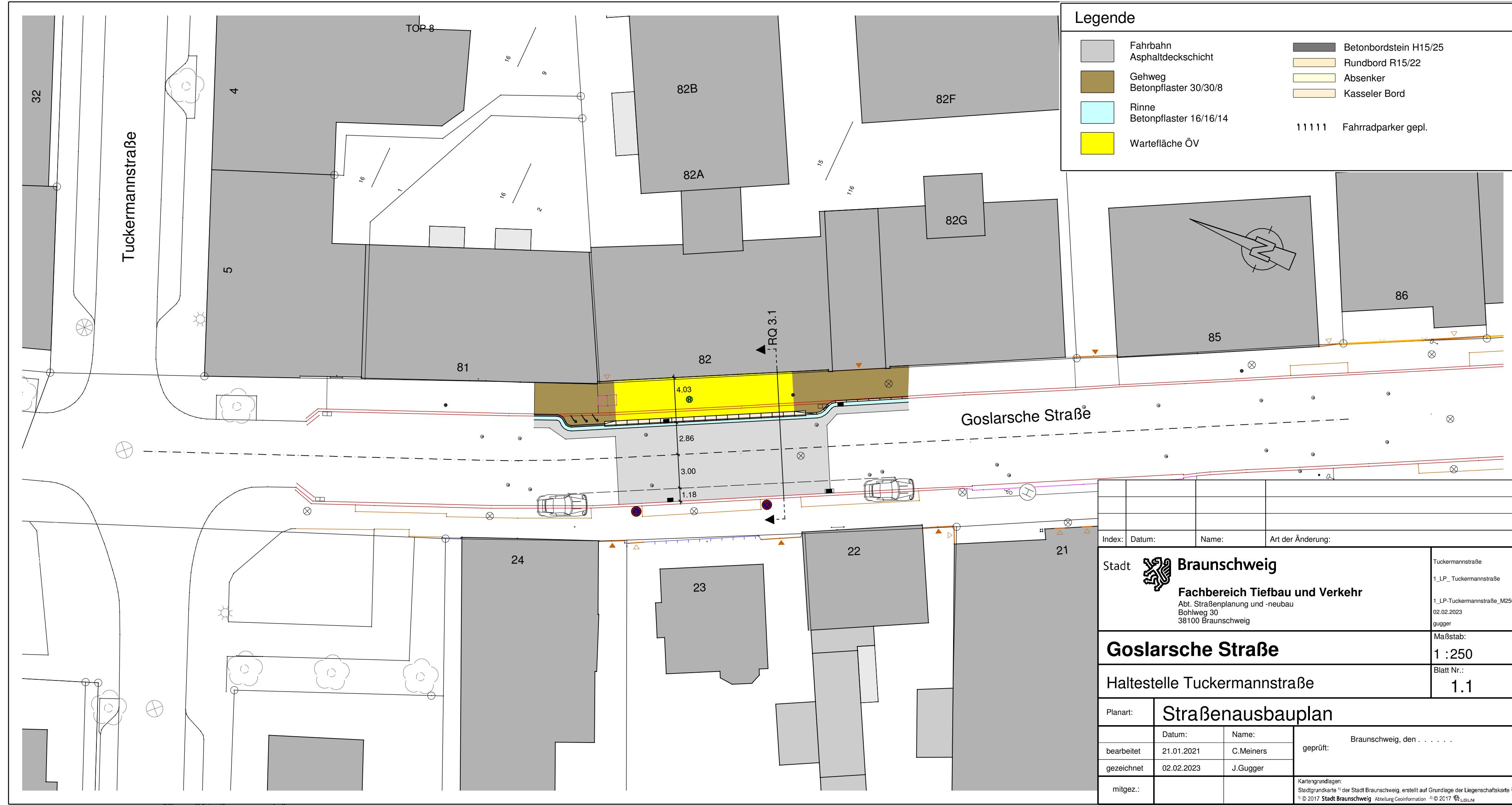
Im Haushaltsplan 2022/IP 2021 – 2025 sind für das Haushaltsjahr 2024 im Projekt „5S.660067 Bushaltestellen/Umgestaltung“ 800.000 € eingeplant.

Der Umbau der Bushaltestelle ist bei ausreichender Mittelverfügbarkeit im Jahr 2024 vorgesehen. Möglicherweise entsteht aus den Haushaltsjahren 2022 und 2023 aufgrund von Kostensteigerungen ein Projektüberhang, so dass einzelne beschlossene Bushaltestellen erst in den Folgejahren realisiert werden können. Ziel dieser Praxis ist, den vollständigen Einsatz der Haushalts- und Fördermittel in jedem Jahr sicherzustellen.

Leuer

Anlage/n:

Lageplan



Stadt Braunschweig

Der Oberbürgermeister

23-20669**Beschlussvorlage
öffentlich****Betreff:****Theodor-Heuss-Straße: Barrierefreier Umbau der Bushaltestelle
Messegelände Nord****Organisationseinheit:**Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr**Datum:**

20.02.2023

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 310 Westliches Ringgebiet (Anhörung)	21.02.2023	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	03.03.2023	Ö

Beschluss:

„Der Planung und dem barrierefreien Umbau des stadtauswärtigen Bussteigs der Bushaltestelle „Messegelände Nord“ an der Theodor-Heuss-Straße gemäß der Anlage wird zugestimmt.“

Sachverhalt:**Beschlusskompetenz**

Die Beschlusskompetenz des Planungs- und Umweltausschusses ergibt sich aus § 76 Abs. 3 NKomVG i. V. m. § 6 Nr. 4 lit. a der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei der Erneuerung von Bushaltestellen um einen Beschluss über Planungen von Straßenbaumaßnahmen, für die der Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Verkehr wegen der Überbeziehlichkeit der Buslinien beschlussfähig ist.

Anlass

Mit Drucksache 20-12696 hat die Verwaltung mitgeteilt, welche Bushaltestellen zum barrierefreien Umbau vorgesehen sind. Für 2024 ist der Bau der Haltestelle „Messegelände Nord“ in Fahrtrichtung Süden vorgesehen. Sie ist im Bushaltestellenkonzept in der höchsten Dringlichkeitskategorie „A“ eingeordnet. Die Bushaltestelle wird von den Linien 413, 429 sowie 435 angefahren und von mehr als 125 Ein- und Aussteigern genutzt. Der vorhandene Bussteig entspricht nicht heutigen Standards.

Maßnahme

Der neue Bussteig wird direkt am Fahrbahnrand der Theodor-Heuss-Straße eingerichtet. Die vorhandene Wartefläche zwischen Radweg und Fahrbahn wird der neuen Situation angepasst. Ein entfallender Baum wird angrenzend an die Wartefläche ersetzt. Rad- und Gehweg verbleiben in ihrer Lage. Der Wetterschutz wird durch einen neuen Wetterschutz mit Werbung und begrüntem Dach am bisherigen Standort ersetzt.
Der Bussteig wird barrierefrei gestaltet und mit Kasseler Borden von 18 cm Höhe sowie mit taktilem Leitstreifen und Aufmerksamkeitsfeldern versehen.

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

Finanzierung

Die Kosten für den Umbau der Bushaltestelle werden auf ca. 45.000 € geschätzt.

Das Land Niedersachsen fördert die Grunderneuerung von Verkehrsanlagen des straßengebundenen ÖPNV. Aus diesem Programm können Zuwendungen mit einer Förderhöhe von bis zu 75 % der förderfähigen Kosten abgerufen werden. Zusätzlich wird eine Förderung beim Regionalverband Großraum Braunschweig in Höhe von weiteren 12,5 % beantragt. Es ist geplant, die Sanierung der Bushaltestelle für das Förderprogramm 2024 anzumelden. Der abzüglich dieser Zuwendungen verbleibende Eigenanteil wird von der Stadt getragen.

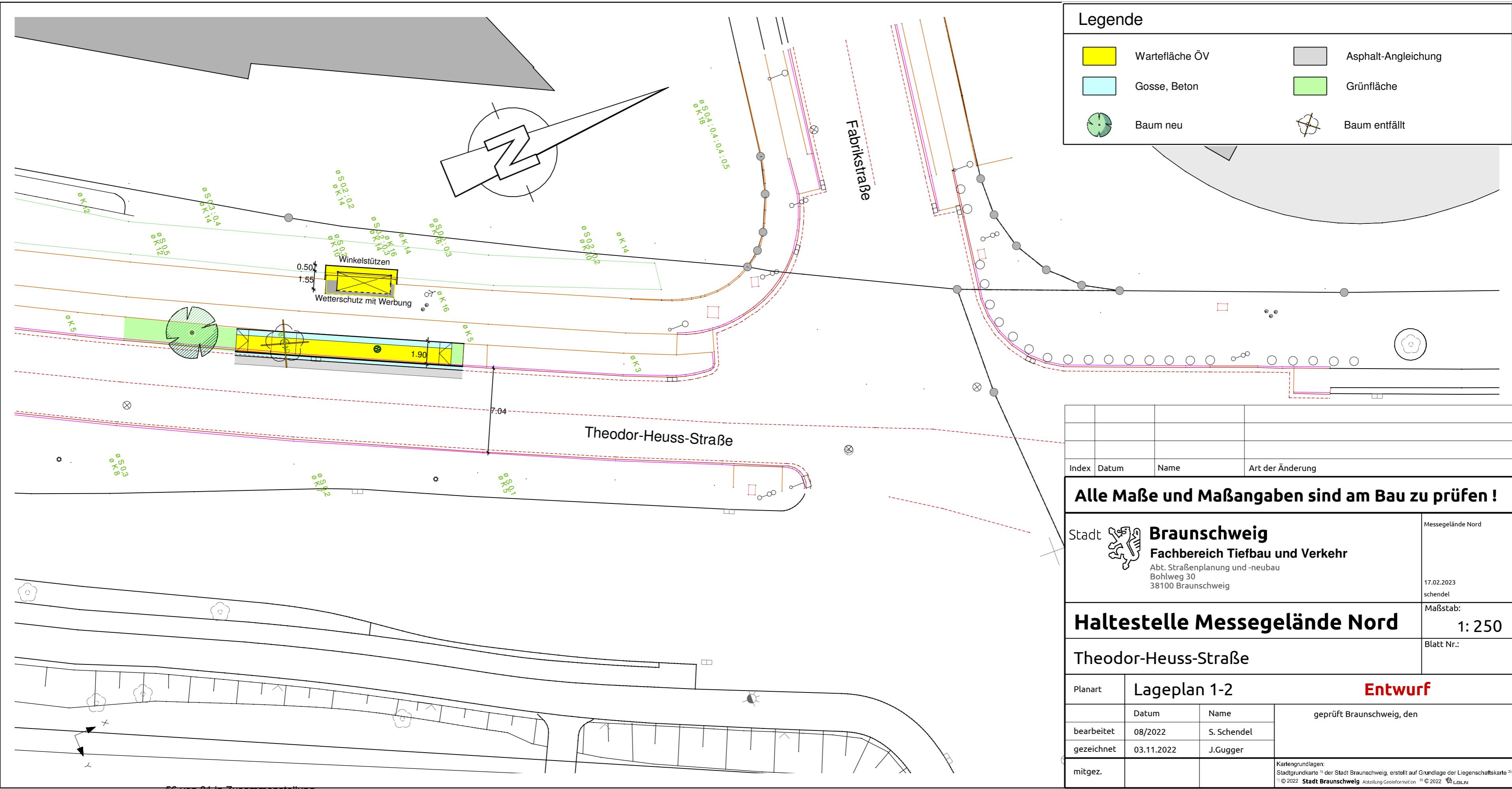
Im Haushaltsplan 2022/IP 2021 – 2025 sind für das Haushaltsjahr 2024 im Projekt „5S.660067 Bushaltestellen/Umgestaltung“ 800.000 € eingeplant.

Der Umbau der Bushaltestelle ist bei ausreichender Mittelverfügbarkeit im Jahr 2024 vorgesehen. Möglicherweise entsteht aus den Haushaltsjahren 2022 und 2023 aufgrund von Kostensteigerungen ein Projektüberhang, so dass einzelne beschlossene Bushaltestellen erst in den Folgejahren realisiert werden können. Ziel dieser Praxis ist, den vollständigen Einsatz der Haushalts- und Fördermittel in jedem Jahr sicherzustellen.

Leuer

Anlage/n:

Lageplan



Betreff:

**Am Lehlinger: Barrierefreier Umbau der Bushaltestelle
Neckarstraße**

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

20.02.2023

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 221 Weststadt (Anhörung)	22.02.2023	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	03.03.2023	Ö

Beschluss:

„Der Planung und dem barrierefreien Umbau der Bushaltestelle „Neckarstraße“ an der Straße „Am Lehlinger“ gemäß der Anlage wird zugestimmt.“

Sachverhalt:**Beschlusskompetenz**

Die Beschlusskompetenz des Planungs- und Umweltausschusses ergibt sich aus § 76 Abs. 3 NKomVG i. V. m. § 6 Nr. 4 lit. a der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei der Erneuerung von Bushaltestellen um einen Beschluss über Planungen von Straßenbaumaßnahmen, für die der Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Verkehr wegen der Überbeziehlichkeit der Buslinie beschlusszuständig ist.

Anlass

Mit Drucksache 20-12696 hat die Verwaltung mitgeteilt, welche Bushaltestellen zum barrierefreien Umbau vorgesehen sind. Für 2024 ist der Bau der Haltestelle „Neckarstraße“ vorgesehen. Sie ist im Bushaltestellenkonzept in der höchsten Dringlichkeitskategorie „A“ eingeordnet. Die Bushaltestelle wird von der Linie 423 angefahren und von mehr als 75 Ein- und Aussteigern genutzt. Die vorhandenen Bussteige entsprechen nicht heutigen Standards.

Maßnahme

Die neuen Bussteige der Haltestelle Neckarstraße werden direkt am Fahrbahnrand der Straße „Am Lehlinger“ eingerichtet. Die Parkplätze entfallen in dem Bereich, jedoch können die bisherigen Standorte nach dem Umbau zum Parken genutzt werden. Beide Bussteige werden nördlich der bisherigen Standorte außerhalb des Kurvenbereichs angeordnet sowie beidseits mit Wetterschutz und begrüntem Dach versehen.

Die Bussteige werden barrierefrei gestaltet und mit Kasseler Borden von 18 cm Höhe sowie mit taktilen Leitstreifen und Aufmerksamkeitsfeldern versehen.

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

Finanzierung

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

Das Land Niedersachsen fördert die Grunderneuerung von Verkehrsanlagen des straßengebundenen ÖPNV. Aus diesem Programm können Zuwendungen mit einer Förderhöhe von bis zu 75 % der förderfähigen Kosten abgerufen werden. Zusätzlich wird eine Förderung beim Regionalverband Großraum Braunschweig in Höhe von weiteren 12,5 % beantragt. Es ist geplant, die Sanierung der Bushaltestelle für das Förderprogramm 2024 anzumelden. Der abzüglich dieser Zuwendungen verbleibende Eigenanteil wird von der Stadt getragen.

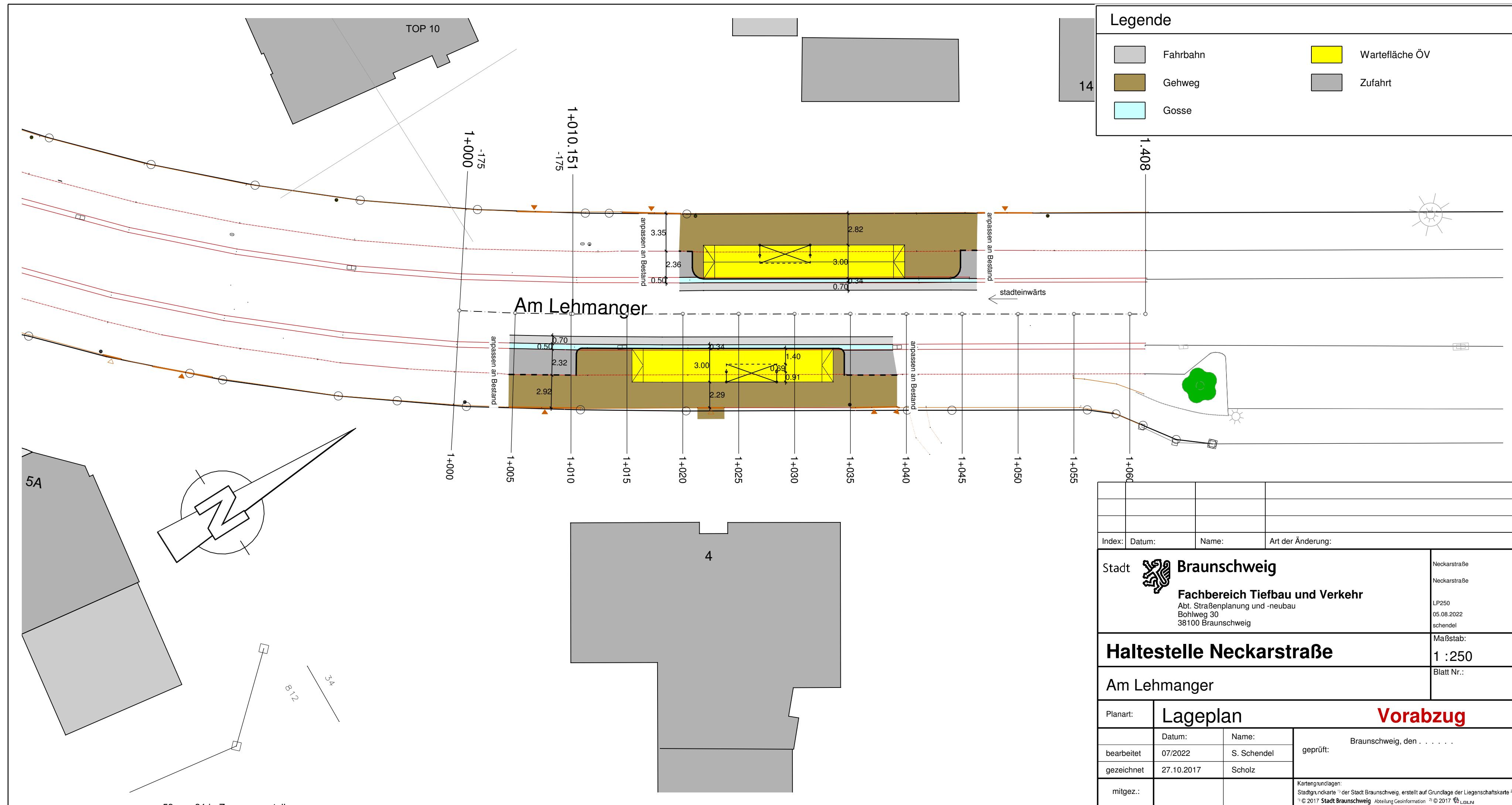
Im Haushaltsplanentwurf 2022/IP 2021 – 2025 sind für das Haushaltsjahr 2024 im Projekt „5S.660067 Bushaltestellen/Umgestaltung“ 800.000 € eingeplant.

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

Leuer

Anlage/n:

Lageplan



Stadt Braunschweig

Der Oberbürgermeister

23-20749

**Beschlussvorlage
öffentlich**

Betreff:

Hans-Sommer-Straße: Barrierefreier Umbau der Bushaltestelle Beethovenstraße

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	<i>Datum:</i> 24.02.2023
--	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 330 Nordstadt-Schunteraeue (Anhörung)	02.03.2023	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	03.03.2023	Ö

Beschluss:

„Der Planung und dem barrierefreien Umbau des nördlichen Bussteiges der Haltestelle „Beethovenstraße“ an der Hans-Sommer-Straße gemäß Anlage wird zugestimmt.“

Sachverhalt:

Beschlusskompetenz

Die Beschlusskompetenz des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben ergibt sich aus § 76 Abs. 3 NKomVG i. V. m. § 6 Nr. 2 lit. h der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei der Erneuerung von Bushaltestellen um einen Beschluss über Planungen von Straßenbaumaßnahmen, für die der Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben wegen der Überbezirklichkeit der Buslinie beschlusszuständig ist.

Anlass

Mit Drucksache 20-12696 hat die Verwaltung mitgeteilt, welche Bushaltestellen zum barrierefreien Umbau vorgesehen sind. Für 2024 ist der Bau der Bushaltestelle „Beethovenstraße“ an der Hans-Sommer-Straße in stadteinwärtsiger Fahrtrichtung auf der Nordseite vorgesehen. Die Bushaltestelle ist im Bushaltestellenkonzept in der höchsten Dringlichkeitskategorie „A“ eingeordnet.

Der Bussteig liegt im Stadtbezirk 330 Nordstadt-Schunteraeue. Er wird von der Linie 433 angefahren und von mehr als 125 Ein- und Aussteigern genutzt. Im Umfeld der Haltestelle befinden sich die Gymnasien Neue Oberschule und Ricarda Huch sowie diverse Institute und eine Mensa der Technischen Universität Braunschweig. Der vorhandene Bussteig entspricht nicht dem heutigen Standard.

Maßnahme

Der Bussteig Fahrtrichtung stadteinwärts wird aufgrund der Platzverhältnisse um einige Meter nach Westen versetzt und direkt am Fahrbahnrand eingerichtet. Um einen Bussteig in ausreichender Breite zu ermöglichen, wird der Parkstreifen im Bereich des zukünftigen Bussteigs zurückgebaut. Ein Baum muss entfallen; es ist allerdings eine Ersatzpflanzung im angrenzenden Parkstreifen zwischen zwei Bestandsbäumen vorgesehen, wodurch eine ausreichend große Pflanzgrube entstehen wird.

Der Bussteig wird mit Wetterschutzeinrichtung mit Werbung und begrüntem Dach ausgestattet, barrierefrei gestaltet und mit Kasseler Borden von 18 cm Höhe sowie mit taktilen Leitstreifen und Aufmerksamkeitsfeldern versehen. An dem Bussteig werden im Rahmen des Umbaus sechs Fahrradständer angeordnet. Die begleitenden Geh- und Radwege werden im Ausbaubereich ebenfalls erneuert. Der Gehweg wird 2,00 m und der Radweg 2,30 m breit hergestellt.

Finanzierung

Die Kosten für den Umbau der Bushaltestelle werden auf ca. 220.000 € geschätzt.

Das Land Niedersachsen fördert die Grunderneuerung von Verkehrsanlagen des straßengebundenen ÖPNV. Aus diesem Programm können Zuwendungen mit einer Förderhöhe von bis zu 75 % der förderfähigen Kosten abgerufen werden. Zusätzlich wird eine Förderung beim Regionalverband Großraum Braunschweig in Höhe von weiteren 12,5 % beantragt. Es ist geplant, die Sanierung der Bushaltestelle für das Förderprogramm 2024 anzumelden. Der abzüglich dieser Zuwendungen verbleibende Eigenanteil wird von der Stadt getragen.

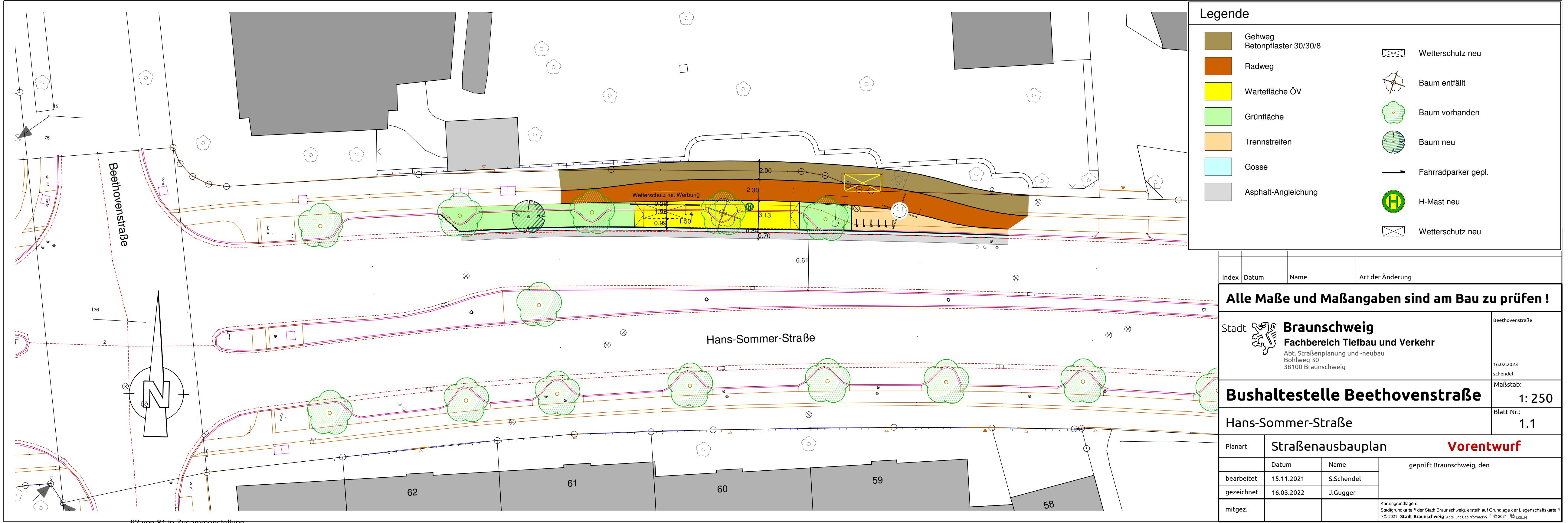
Im Haushaltsplan 2022/IP 2021 – 2025 sind für das Haushaltsjahr 2024 im Projekt „5S.660067 Bushaltestellen/Umgestaltung“ 800.000 € eingeplant.

Der Umbau der Bushaltestelle ist bei ausreichender Mittelverfügbarkeit im Jahr 2024 vorgesehen. Möglicherweise entsteht aus den Haushaltsjahren 2022 und 2023 aufgrund von Kostensteigerungen ein Projektüberhang, so dass einzelne beschlossene Bushaltestellen erst in den Folgejahren realisiert werden können. Ziel dieser Praxis ist, den vollständigen Einsatz der Haushalts- und Fördermittel in jedem Jahr sicherzustellen.

Leuer

Anlage/n:

Lageplan



Betreff:

Umgestaltung des östlichen Ortseingangs Watenbüttel inkl. der Bushaltestellen Schlesierweg

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	<i>Datum:</i> 23.02.2023
--	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 321 Lehndorf-Watenbüttel (Anhörung)	01.03.2023	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	03.03.2023	Ö

Beschluss:

„Der Planung und dem Ausbau der Celler Heerstraße und dem barrierefreien Umbau der Bushaltestellen Schlesierweg in der als Anlage 1 beigefügten Fassung wird zugestimmt.“

Sachverhalt:Beschlusskompetenz

Die Beschlusskompetenz des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben ergibt sich aus § 76 Abs. 3 Satz 1 NKomVG i. V. m. § 6 Nr. 2 lit. h der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei der Celler Heerstraße 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

Vom Rat wurden Haushaltsmittel zur Umgestaltung der Ortsdurchfahrt von Watenbüttel bereitgestellt. Die Verwaltung möchte diese Mittel verwenden, um die östliche Ortseinfahrt neu zu gestalten. Die Fahrbahn muss aufgrund ihres Zustands in diesem Bereich grundhaft erneuert werden. Zudem soll durch die Planung der Ortseingang deutlich hervorgehoben werden.

Die Bushaltestelle „Schlesierweg“ ist nicht barrierefrei. Ein Bussteig auf der Nordseite der Celler Heerstraße ist im Bestand nicht vorhanden. Die Fahrgäste steigen auf eine asphaltierte Fläche auf Fahrbahnniveau aus. Die vorhandene Busbucht auf der Südseite der Celler Heerstraße befindet sich in einem baulich sehr schlechten Zustand.

Planung

Direkt am Ortseingang von Watenbüttel (aus Richtung Ölper kommend) wird eine Mittelinsel errichtet, um einen Beginn der eigentlichen Ortsdurchfahrt zu verdeutlichen und um eine Reduzierung der gefahrenen Geschwindigkeiten in beiden Fahrtrichtungen zu erreichen.

Der Knotenpunkt Celler Heerstraße/Schlesierweg soll vollständig signalisiert werden. Damit wird eine sichere Ausfahrt aus dem Schlesierweg ermöglicht und zugleich kann der nach Watenbüttel einfahrende Verkehr über die Steuerung der Lichtsignalanlage besser beeinflusst werden.

Zusätzlich werden die beiden Bussteige „Schlesierweg“ barrierefrei hergestellt. Die Haltestellen werden direkt am Fahrbahnrand eingerichtet und mit Kasseler Borden von 18 cm Höhe sowie taktilen Leitsteinen und Aufmerksamkeitsfeldern versehen. Zusätzlich werden im Rahmen des Umbaus an jedem Bussteig drei Fahrradständer angeordnet.

Der große Vorteil von Fahrbahnrandhaltestellen liegt in der geringstmöglichen Unterbrechung der Fahrt des Busses bei einem Halt und damit der Verkürzung der Fahrzeiten. An- und Abfahrten der Busse werden durch den geradlinigen Verlauf erleichtert.

Da aufgrund der hohen Verkehrsbelastung der Celler Heerstraße Busbuchten gebaut werden sollten, diese bei einem barrierefreien Ausbau aber eine Länge von gut 88 m aufweisen würden, werden die durchgehenden Fahrspuren jeweils im Bereich der beiden Bussteige verschwenkt. Dadurch wird dem Bus eine problemlose gerade Anfahrt an die Haltestelle am Fahrbahnrand ermöglicht, ohne dass die anderen Verkehrsteilnehmer warten müssen und an dem wartenden Bus vorbeifahren können.

Der nördliche kombinierte Geh- und Radweg, der auch außerorts entlang der Celler Heerstraße führt, wird im Planungsbereich auf 3,20 m verbreitert und bis hinter die Bushaltestelle fortgeführt. Im weiteren Verlauf sowie auf der Südseite der Celler Heerstraße werden getrennte Geh- und Radwege errichtet.

Die Breite der Fahrbahnen beträgt im Planungsbereich 3,25 m, die Haltebereiche für die Busse sind 3,00 m breit.

Informationsveranstaltung

Am 09.02.2023 hatte die Verwaltung die interessierten Bürgerinnen und Bürger zu einer Informationsveranstaltung eingeladen, um die Planung zu erläutern, Fragen zu beantworten und mit den Anwesenden zu diskutieren.

Dabei wurden im Wesentlichen die folgenden Punkte diskutiert:

- Der gemeinsame Geh- und Radweg auf der Nordseite sollte bis hinter die Bushaltestelle verlängert werden, damit zu Fuß Gehende nicht zweimal den Radweg queren müssen. Dieser Vorschlag wurde von der Verwaltung aufgegriffen und zusätzlich die Wartefläche für die Bushaltestelle angepasst, um dahinter ausreichend Fläche für den gemeinsamen Geh- und Radweg zur Verfügung zu haben.
- Die Mittelinsel am Ortseingang sollte auch eine geschwindigkeitsreduzierende Wirkung für den ortsauswärts fahrenden Verkehr aufweisen. Der Vorschlag wird von der Verwaltung begrüßt und die Planung dementsprechend angepasst.
- Die Steuerung der Lichtsignalanlage (LSA) sollte angepasst werden, so dass für den querenden Fuß- und Radverkehr geringere Wartezeiten entstehen. Dies kann bei der Programmierung der LSA überprüft, aber nicht zugesagt werden, da die LSA auf die anderen LSA im Ort abgestimmt werden soll.

Die Verwaltung hatte den Eindruck, dass die Planung überwiegend positiv begleitet wird.

Finanzierung

Die Kostenschätzung beträgt ca. 800.000 €. Die Maßnahme wird aus dem PSP-Element/Maßnahmennummer 5E.660159 finanziert. Die Arbeiten sollen im Frühjahr/Sommer 2024 durchgeführt werden.

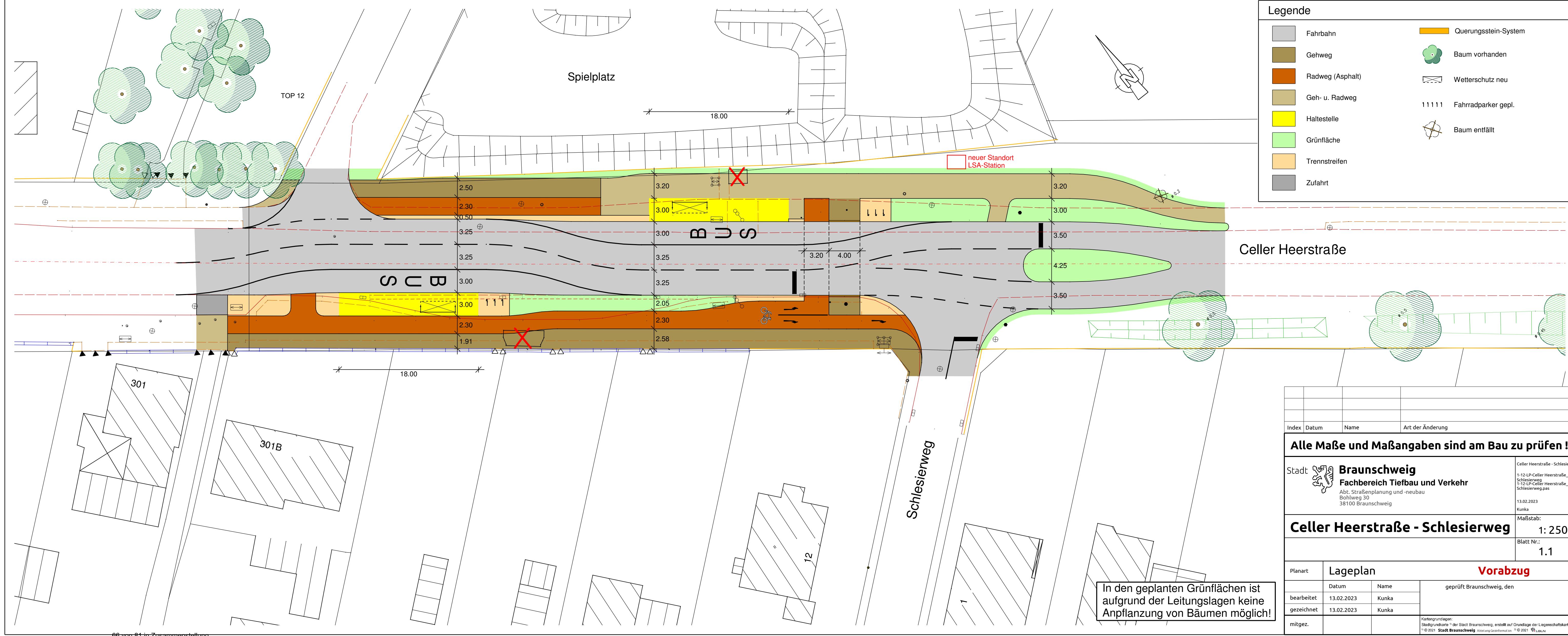
Für die Bereiche der Bussteige sollen Fördermittel eingeworben werden. Das Land Niedersachsen fördert die Grunderneuerung von Verkehrsanlagen des straßengebundenen ÖPNV. Aus diesem Programm können Zuwendungen mit einer Förderhöhe von bis zu 75 % der förderfähigen Kosten abgerufen werden.

Zusätzlich wird eine Förderung beim Regionalverband Großraum Braunschweig in Höhe von weiteren 12,5 % beantragt.

Leuer

Anlage/n:

Lageplan



Betreff:**Einrichtung einer Tempo 30-Zone in der Mergesstraße****Organisationseinheit:**Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr**Datum:**

15.02.2023

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 330 Nordstadt-Schunteraeu (Anhörung)	02.03.2023	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	03.03.2023	Ö

Beschluss:

„Der Einrichtung einer Tempo 30-Zone in der Mergesstraße 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 der Entscheidung über die Einrichtung einer Tempo 30-Zone um eine verkehrsplanerische Angelegenheit, für die der Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben zuständig ist, da in der Mergesstraße eine Buslinie verkehrt und die Bedeutung deshalb über den Stadtbezirk hinausgeht.

Anlass:

In der DS 22-19822 wurde die Verwaltung gebeten u. a. zu prüfen, ob die Einrichtung einer Tempo 30-Zone in der Mergesstraße möglich ist.

Aufgrund von sensiblen Einrichtungen (Kita und Schule) besteht bereits im überwiegenden Teil der Mergesstraße eine streckenbezogene Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h. Darüber hinaus sind auch die Anforderungen für die Einrichtung einer Tempo 30-Zone in der Mergesstraße gemäß § 45 Abs. 1 c StVO erfüllt.

Die Mergesstraße dient überwiegend der Erschließung des Wohngebietes. Eine einheitliche Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h mit rechts-vor-links Regelung an den Kreuzungen wird einen maßgeblichen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie zur Erhöhung der Aufenthalts- und Wohnqualität für die Bewohner leisten. Verkehrliche Nachteile entstehen dadurch nicht. Die umliegenden Straßen Simonstraße, Bassestraße, Gmeinerstraße sowie Theisenstraße sind bereits als Tempo 30-Zone ausgewiesen. Durch die Einrichtung einer Tempo 30-Zone in der Mergesstraße entsteht damit eine zusammenhängende Tempo 30-Zone mit einheitlicher rechts-vor-links-Regelung an den Kreuzungen.

In der Mergesstraße verkehrt die Buslinie 464. Die Einrichtung einer Tempo 30-Zone hat allerdings aufgrund der wenigen Fahrten am Tag, da es sich um eine Schulbuslinie handelt, keine negativen Auswirkungen auf den ÖPNV. Die BSVG stimmt der Einrichtung einer

Tempo 30-Zone in der Mergesstraße zu.

Die bestehenden streckenbezogenen Geschwindigkeiten entlang der Mergesstraße werden mit Einrichtung der Tempo 30-Zone aufgehoben.

Leuer

Anlage/n:

keine

Betreff:
**Ideenplattform - Verbesserung der Fahrradsicherheit nördlich
Querumer Forst**
Organisationseinheit:Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr**Datum:**

23.02.2023

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (Anhörung)	02.03.2023	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis)	03.03.2023	Ö

Beschluss:

„Vor dem Hintergrund der Zusage der Autobahn GmbH des Bundes (AdB) zur Verbesserung der jetzigen Querung erfolgen keine weiteren Maßnahmen auf der gegenüberliegenden Seite zur Verbesserung der Fahrradsicherheit (Ziffer 2 der Idee).“

Sachverhalt:Anlass:

Über die Ideenplattform im Beteiligungsportal "mitreden" wurde unten aufgeführte Idee für die Verbesserung der Fahrradsicherheit nördlich Querumer Forst eingebracht (<https://www.mitreden.braunschweig.de>):

„Die Situation für Fahrradfahrende ist nördlich vom Querumer Forst denkbar ungünstig und gefährlich. Diese Idee umfasst Vorschläge für eine Verbesserung der Fahrradsicherheit sowohl in Fahrtrichtung nach Süden (in den Wald hinein) als auch Richtung Norden (aus dem Querumer Forst hinaus):

- 1) Verbesserung der Fahrradsicherheit in den Querumer Forst hinein Richtung Süden:
Es sollte eine rote Fahrradquerung erstellt werden, damit die (von Westen kommenden) Autofahrenden, die von der A 2 abfahren, bereits VOR dem Fahrradweg halten und nicht auf diesem drauf. Zudem sollte ein Stop-Schild aufgestellt werden, um das Halten der Autos auch sicherzustellen.
- 2) Verbesserung der Fahrradsicherheit aus dem Querumer Forst hinaus Richtung Norden:
Aktuell sollen die Fahrradfahrenden, wenn sie Richtung Norden aus dem Querumer Forst kommen, links bleiben und auf den Fußweg fahren. Leider gucken viele Autofahrende, die von der A 2 aus Westen kommend abfahren, nicht auf die aus dem Wald kommenden Fahrräder. Hier ist es bereits zu vielen sehr brenzlischen Situationen gekommen!!! Folglich wäre es sicherer, wenn die Fahrräder direkt rechts bleiben könnten und nicht mit den von der A 2 abfahrenden Autos in Konflikt geraten. Hierzu sollten zwei Verbesserungen umgesetzt werden:
 - a. Eine (weiße) Fahrradquerung zwischen dem Wald-Ausgang und dem Bordstein auf der rechten (östlichen) Seite der Straße Richtung Norden. Da dieser Bordstein bereits abgesenkt ist, können die Fahrräder direkt dort weiterfahren. Aktuell wird dieser Bürgersteig nämlich überhaupt nicht genutzt.

- b. Damit die Fahrräder nördlich der A 2-Unterführung auch sicher über die Kreuzung Eckenerstraße gelangen, sollte hier ebenfalls eine rote Fahrradquerung erstellt werden. Zudem müssen an dieser Kreuzung noch zwei Bordsteinabsenkungen realisiert werden."

Dieses Anliegen hat die erforderliche Mindestunterstützerzahl von 50 erreicht.

Verfahren zur Ideenplattform:

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

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

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

Ziffer 1 der Idee liegt nicht in der Zuständigkeit der Stadt Braunschweig, sodass hierüber kein Beschluss des Rates möglich ist.

Zu Ziffer 2 der Idee ergibt sich die Beschlusskompetenz des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben 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 Wendendorf um eine Straße, die eine über die Grenzen des Stadtbezirks hinausgehende Funktion besitzt, für die der Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben beschlusszuständig ist.

Prüfung und Bewertung:

Zu 1.)

Vorangestellt handelt es sich bei der Querung der Straße um den Zuständigkeitsbereich der Autobahn GmbH des Bundes (AdB). Die Stadt Braunschweig hat das Anliegen des Bürgers an die AdB herangetragen, um eine gemeinsame Verbesserung der Fahrradsicherheit an der besagten Stelle zu schaffen.

Die Verwaltung hat bei einem Ortstermin mit je einem Vertreter der AdB, der Autobahnpolizei, der Verkehrsbehörde der AdB und der Autobahnmeisterei die örtliche Situation geprüft. Einvernehmlich wurde festgestellt, dass die momentane Situation für die Verkehrsteilnehmenden nicht zufriedenstellend ist.

Aus diesem Grund wird die AdB die Markierung der Furt erneuern und das Verkehrszeichen 206 „Halt. Vorfahrt gewähren“ beidseitig in Verbindung mit VZ 1000-32 „Kreuzender Radverkehr von links und rechts“ mit dazugehöriger Haltelinie (VZ 294) anordnen.

Von einer Rotmarkierung des Geh- und Radweges wird abgesehen, da davon auszugehen ist, dass die oben beschriebene Optimierung allen Verkehrsteilnehmenden mehr Sicherheit geben wird.

Die Entscheidung zur Neubeschilderung der Autobahnabfahrt der BAB 2 am Waggumer Weg und die Erneuerung der Fußgänger- und Radfahrfurt trifft die AdB. Ein politischer Beschluss ist nicht möglich.

Zu 2.)

Im Bereich der BAB-Brücke weist der Weg eine Breite von ca. 1,80 m auf. Im Bereich der Brücke grenzt direkt die Widerlagerwand an. Zur Fahrbahn hin gibt es keinen Sicherheitstrennstreifen, so dass Radfahrende direkt am Kfz-Verkehr geführt werden. Die nahe Führung am Kfz-Verkehr, die schlechte Ausleuchtung und die eingeengte, effektiv nutzbare Breite des Weges lassen aus Sicht der Verwaltung keine sichere Radverkehrsführung zu.

Die Führung des Radverkehrs auf dem nur teilweise vorhandenen Gehweg würde einen erheblichen Ausbau erfordern. Dabei müssten die Borde der Eckenerstraße abgesenkt und die erst kürzlich errichtete Querungshilfe zurückgebaut werden, da durch die Wegverbreiterung die Restfahrbahnbreite des motorisierten Verkehrs nicht ausreichend wäre.

Die Verwaltung verweist auf die in Punkt 1 angeführte zeitnahe und kostengünstige Maßnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Für diese zweite Idee des Vorschlags ist entsprechend des o. a. Verfahrens ein Beschluss erforderlich.

Leuer

Anlage/n:

keine

Betreff:
**Ideenplattform - Verbesserung der Fahrradsicherheit nördlich
Querumer Forst**
Organisationseinheit:

Dezernat III

66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

24.02.2023

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (Anhörung)	02.03.2023	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	03.03.2023	Ö

Beschluss:

„Vor dem Hintergrund der Zusage der Autobahn GmbH des Bundes (AdB) zur Verbesserung der jetzigen Querung erfolgen keine weiteren Maßnahmen auf der gegenüberliegenden Seite zur Verbesserung der Fahrradsicherheit (Ziffer 2 der Idee).“

Sachverhalt:

Diese Ergänzungsvorlage wird von der Verwaltung aufgrund eines redaktionellen Fehlers in der ursprünglichen Beschlussvorlage 22-19024 vorgelegt.

Anlass:

Über die Ideenplattform im Beteiligungsportal "mitreden" wurde unten aufgeführte Idee für die Verbesserung der Fahrradsicherheit nördlich Querumer Forst eingebracht (<https://www.mitreden.braunschweig.de>):

„Die Situation für Fahrradfahrende ist nördlich vom Querumer Forst denkbar ungünstig und gefährlich. Diese Idee umfasst Vorschläge für eine Verbesserung der Fahrradsicherheit sowohl in Fahrrichtung nach Süden (in den Wald hinein) als auch Richtung Norden (aus dem Querumer Forst hinaus):

- 1) *Verbesserung der Fahrradsicherheit in den Querumer Forst hinein Richtung Süden:*
Es sollte eine rote Fahrradquerung erstellt werden, damit die (von Westen kommenden) Autofahrenden, die von der A 2 abfahren, bereits VOR dem Fahrradweg halten und nicht auf diesem drauf. Zudem sollte ein Stop-Schild aufgestellt werden, um das Halten der Autos auch sicherzustellen.
- 2) *Verbesserung der Fahrradsicherheit aus dem Querumer Forst hinaus Richtung Norden:*
Aktuell sollen die Fahrradfahrenden, wenn sie Richtung Norden aus dem Querumer Forst kommen, links bleiben und auf den Fußweg fahren. Leider gucken viele Autofahrende, die von der A 2 aus Westen kommend abfahren, nicht auf die aus dem Wald kommenden Fahrräder. Hier ist es bereits zu vielen sehr brenzligen Situationen gekommen!!! Folglich wäre es sicherer, wenn die Fahrräder direkt rechts bleiben könnten und nicht mit den von der A 2 abfahrenden Autos in Konflikt geraten. Hierzu sollten zwei Verbesserungen umgesetzt werden:

- a. Eine (weiße) Fahrradquerung zwischen dem Wald-Ausgang und dem Bordstein auf der rechten (östlichen) Seite der Straße Richtung Norden. Da dieser Bordstein bereits abgesenkt ist, können die Fahrräder direkt dort weiterfahren. Aktuell wird dieser Bürgersteig nämlich überhaupt nicht genutzt.
- b. Damit die Fahrräder nördlich der A 2-Unterführung auch sicher über die Kreuzung Eckenerstraße gelangen, sollte hier ebenfalls eine rote Fahrradquerung erstellt werden. Zudem müssen an dieser Kreuzung noch zwei Bordsteinabsenkungen realisiert werden."

Dieses Anliegen hat die erforderliche Mindestunterstützerzahl von 50 erreicht.

Verfahren zur Ideenplattform:

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

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

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

Ziffer 1 der Idee liegt nicht in der Zuständigkeit der Stadt Braunschweig, sodass hierüber kein Beschluss des Rates möglich ist.

Zu Ziffer 2 der Idee ergibt sich die Beschlusskompetenz des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben 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 Eckenerstraße um eine Straße, die eine über die Grenzen des Stadtbezirks hinausgehende Funktion besitzt, für die der Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben beschlusszuständig ist.

Prüfung und Bewertung:

Zu 1.)

Vorangestellt handelt es sich bei der Querung der Straße um den Zuständigkeitsbereich der Autobahn GmbH des Bundes (AdB). Die Stadt Braunschweig hat das Anliegen des Bürgers an die AdB herangetragen, um eine gemeinsame Verbesserung der Fahrradsicherheit an der besagten Stelle zu schaffen.

Die Verwaltung hat bei einem Ortstermin mit je einem Vertreter der AdB, der Autobahnpolizei, der Verkehrsbehörde der AdB und der Autobahnmeisterei die örtliche Situation geprüft. Einvernehmlich wurde festgestellt, dass die momentane Situation für die Verkehrsteilnehmenden nicht zufriedenstellend ist.

Aus diesem Grund wird die AdB die Markierung der Furt erneuern und das Verkehrszeichen 206 „Halt. Vorfahrt gewähren“ beidseitig in Verbindung mit VZ 1000-32 „Kreuzender Radverkehr von links und rechts“ mit dazugehöriger Haltelinie (VZ 294) anordnen.

Von einer Rotmarkierung des Geh- und Radweges wird abgesehen, da davon auszugehen ist, dass die oben beschriebene Optimierung allen Verkehrsteilnehmenden mehr Sicherheit geben wird.

Die Entscheidung zur Neubeschilderung der Autobahnabfahrt der BAB 2 am Waggumer Weg und die Erneuerung der Fußgänger- und Radfahrfurt trifft die AdB. Ein politischer Beschluss ist nicht möglich.

Zu 2.)

Im Bereich der BAB-Brücke weist der Weg eine Breite von ca. 1,80 m auf. Im Bereich der Brücke grenzt direkt die Widerlagerwand an. Zur Fahrbahn hin gibt es keinen Sicherheitstrennstreifen, so dass Radfahrende direkt am Kfz-Verkehr geführt werden. Die nahe Führung am Kfz-Verkehr, die schlechte Ausleuchtung und die eingeengte, effektiv nutzbare Breite des Weges lassen aus Sicht der Verwaltung keine sichere Radverkehrsführung zu.

Die Führung des Radverkehrs auf dem nur teilweise vorhandenen Gehweg würde einen erheblichen Ausbau erfordern. Dabei müssten die Borde der Eckenerstraße abgesenkt und die erst kürzlich errichtete Querungshilfe zurückgebaut werden, da durch die Wegverbreiterung die Restfahrbahnbreite des motorisierten Verkehrs nicht ausreichend wäre.

Die Verwaltung verweist auf die in Punkt 1 angeführte zeitnahe und kostengünstige Maßnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Für diese zweite Idee des Vorschlags ist entsprechend des o. a. Verfahrens ein Beschluss erforderlich.

Leuer

Anlage/n:
keine

Betreff:**Ideenplattform: Projekt OpenBikeSensor****Organisationseinheit:**Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr**Datum:**

21.02.2023

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

03.03.2023

Status

Ö

Beschluss:

Das Projekt OpenBikeSensor wird durch die offiziellen Stellen der Stadt wie folgt unterstützt:

- Die durch das Projekt gesammelten Daten werden im Open Data-Portal der Stadt hinterlegt, so dass sie eine noch größere Sichtbarkeit erlangen.
- Der Projektfortschritt und die Ergebnisse werden der Verwaltung in regelmäßigen Abständen vorgestellt bzw. zur Verfügung gestellt, so dass die gewonnenen Erkenntnisse gemeinsam diskutiert und Lösungen im Sinne der Radverkehrsförderung entwickelt werden können.

Sachverhalt:

Über die Ideenplattform im Beteiligungsportal „mitreden“ wurde die unten aufgeführte Idee für die Unterstützung des „OpenBikeSensors als Best Practice Beispiel von Bürgerinnen- und Bürger-Partizipation in BS“ eingebracht (<https://www.mitreden.braunschweig.de>):

„An der TU Braunschweig ist ein kleines Team dahinter das deutschlandweite OpenBikeSensor Projekt in Braunschweig zu verankern & wirken zu lassen.

Mittels eines selbstgebauten Ultraschallsensors können u.a. Abstandsdaten gemessen und gespeichert werden, mit denen Radfahrende von Fahrzeugen überholt werden, um so kritische Infrastruktur auszumachen, die sowohl Rad-, als auch das Autofahrer:in in Gefahr bringen.

Durch das Projekt und den Sensor am Rad können Radfahrende ihre persönlichen Erlebnisse, die bisher flüchtig sind und bei einem selbst bleiben, der Öffentlichkeit datenbasiert zur Auswertung zur Verfügung stellen.

Wäre die Aufnahme eines solchem Projekts, bzw dessen Unterstützung nicht auch etwas für die offiziellen Stellen der Stadt ?

Immerhin können Bürger:innen sich somit, allein durch ihren erfahrenen Alltag, aktiv einbringen und für eine Verbesserung der Infrastruktur hinwirken.

Links zum Projekt:

<https://magazin.tu-braunschweig.de/m-post/mit-abstand-zu-mehr-sicherheit...>

<https://www.sandkasten.tu-braunschweig.de/projekte/openbikesensor-fuer-b...>

https://www.instagram.com/openbikesensor_bs/

Diese Idee hat die erforderliche Mindestunterstützerzahl von 50 erreicht.

Verfahren zur Ideenplattform

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

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

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

Die adressierte Thematik hat eine stadtweite Bedeutung. Daher liegt die Zuständigkeit für dieses Anliegen beim Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergabe.

Prüfung und Bewertung

Seit der Novelle der Straßenverkehrsordnung (StVO) aus dem Jahr 2020 müssen Kraftfahrzeuge innerorts 1,50 Meter Abstand beim Überholen von Radfahrenden und Zufußgehenden einhalten. Außerorts beträgt der Abstand seitdem 2,00 Meter.

Nichtsdestotrotz kommt es im Alltag immer wieder zu Situationen, in denen Radfahrende mit einem zu geringen Abstand überholt werden. Vor diesem Hintergrund wurde der OpenBikeSensor entwickelt. Die Bauanleitung und die benötigte Software für die Sensoren ist frei verfügbar, d. h. Open Source.

Ein ehrenamtliches Team, bestehend aus Studierenden und wissenschaftlichen Mitarbeitenden der Technischen Universität, hat sich ebenfalls diesem Projekt angeschlossen. Ihr Ziel ist es, Daten bezüglich der Verkehrsbedingungen für Radfahrende in Braunschweig zu sammeln und zu analysieren.

Die Projektgruppe baut die Überholabstandsmessgeräte in Eigenregie und testet sie. Aktuell befinden sich bereits fünf Sensoren in der Nutzung. 40 weitere Sensoren sollen folgen.

Im Rahmen der Nutzung wird der OpenBikeSensor an das Fahrrad montiert. Er misst mit Hilfe von Sensoren Überholabstände und ordnet sie den GPS-Koordinaten zu. Die Daten können anschließend analysiert und sichtbar gemacht werden. Anvisiert wird damit, eine frei zugängliche Datenbank aufzubauen, um auf kritische Punkte der Verkehrsinfrastruktur hinzuweisen.

Auf Basis der generierten Datengrundlage will sich die Initiative dafür einsetzen, dass an den identifizierten Stellen Abhilfe geschaffen wird und zu einem Mehr an Sicherheit für die Radfahrenden beigetragen wird.

Die Stadt Braunschweig begrüßt die Initiative bezüglich der Anwendung der OpenBikeSensoren im Braunschweiger Stadtgebiet.

Die sich aus der StVO ergebende Festlegung eines Überholabstands innerorts von 1,50 m (außerorts 2,00 m) ist eine sinnvolle Maßnahme, um die Sicherheit des Radverkehrs bei der Führung auf der Fahrbahn zu erhöhen. Bislang gibt es keine Datengrundlage, auf der die Einhaltung des Überholabstands durch den Kfz-Verkehr beurteilt werden kann. Dieses Projekt kann zu einer Schließung der Lücke beitragen.

Um eine belastbare Datengrundlage und -qualität zu erreichen, ist es richtig, dass die Initiative der TU bestrebt ist, perspektivisch eine Vielzahl weiterer Sensoren zu bauen und für die Nutzung zur Verfügung zu stellen.

Welche Aussagekraft die Daten haben, kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht bewertet werden. Eine solche Einschätzung ist erst nach Vorliegen einer ausreichend großen Datenmenge folgerichtig. Zu berücksichtigen ist in diesem Zusammenhang, dass beim Nichteinhalten der gebotenen Überholabstände immer auch ein Fehlverhalten der Verkehrsteilnehmenden eine Rolle spielt. Dieses lässt sich auch durch infrastrukturelle Optimierungen nicht vollends unterbinden. Daher sollten neben baulichen Lösungen an denjenigen Stellen, wo es nachweislich gehäuft zu einer Unterschreitung des Überholabstands kommt, auch Kampagnen im Bereich der Informations- und Öffentlichkeitsarbeit mitgedacht werden.

Leuer

Anlage/n:

keine

*Absender:***AfD-Fraktion im Rat der Stadt****23-20475-02****Antrag (öffentlich)***Betreff:*
**Ideenplattform: Projekt OpenBikeSensor
--- Änderungsantrag zur Vorlage 23-20475**
*Empfänger:*Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister*Datum:*

24.02.2023

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

03.03.2023

Status

Ö

Beschlussvorschlag:

Der erste Teil der zu beschließenden Maßnahmen wird wie folgt geändert:

- Die durch das Projekt gesammelten Daten (Abstandsmessungen der Sensoren und insbesondere die GPS-Positionsdaten sämtlicher Fahrten) werden im Open Data-Portal der Stadt hinterlegt, so dass sie eine noch größere Sichtbarkeit erlangen.

Sachverhalt:

In Braunschweig liegen praktisch keine Nutzerdaten über das Verkehrsverhalten von Radfahrern vor. Die Sammlung von OpenSource-Daten wäre ein erster Schritt, Fahrstrecken, Nutzungshäufigkeiten und detailscharfe, aber anonymisierte Bewegungen im Stadtgebiet aufzuzeichnen und für Planungszwecke auszuwerten. Bisher beruhen vermeintliche Bedürfnisse im Radverkehr nur auf flüchtigem persönlichen Erleben, überwiegend von in Radverkehrsverbänden organisierten Funktionären. Eine solide Datenerhebung, wie z.B. beim Autoverkehr seit Jahrzehnten üblich, fand zu diesem wichtigen Planungsbereich noch nie statt; dieses Projekt bietet die Möglichkeit, wenigstens für einen zur Zeit noch kleinen Benutzerkreis valide Bewegungsdaten zu erfassen und zu verwerten.

Nicht allen Radfahrern ist das für sie geltende Rechtsfahrgesetz bewusst, was täglich im Straßenverkehr festzustellen ist. Durch das seit kurzem erlaubte Nebeneinander-Radeln, sofern "niemand anderes dadurch behindert wird", kommt es zu einem zusätzlich geschmälerten Überholraum. Zuletzt gilt das Abstandsmaß von mindestens 1,50m nur für Kraftfahrer, nicht aber für Radfahrer, die z.B. an Kreuzungen und Einmündungen ihrerseits mit deutlich weniger Seitenabstand wartende Autos rechts überholen dürfen: unter allen drei Gesichtspunkten wären die Ergebnisse von nicht weiter detaillierten reinen Seitenabstandsmessungen zu Autos sehr kritisch zu betrachten, die Bewegungsdaten der Radfahrer im Gesamtverkehr aber von wesentlich höherem Aussagewert.

Anlagen:

keine

Betreff:

Stand der bedarfsgerechten Verteilung von Ladestandorten in Braunschweig

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

18.02.2023

Beratungsfolge:

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Beantwortung)

03.03.2023

Status

Ö

Sachverhalt:

Um die eigenen Klimaschutzziele und eine Klimaneutralität 2030 zu erreichen, ist vor allem eine Verkehrswende in Braunschweig ein wichtiges Instrument. Neben der Vermeidung von Verkehr und dem Ausbau eines guten ÖPNV gehört dazu auch maßgeblich die Stärkung von alternativen Antriebstechnologien. Denn Elektromobilität ist „perspektivisch die ökonomisch und ökologisch bessere Alternative zu Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor“.¹

Bis 2030 wird mit 46.000 Elektro-Fahrzeugen in Braunschweig gerechnet, weshalb perspektivisch 500 neue öffentliche Ladepunkte in Braunschweig benötigt werden. Die Stadt plant deshalb einen zeitnahen Ausbau der neuen Standorte in drei Stufen bis 2028. Dazu hat die Verwaltung mit der Firma KOM|DIA (BS-Energy) einen Konzessionsvertrag für die Errichtung der weiteren Ladeinfrastruktur geschlossen. Im Zuge der Umsetzung liefert KOM|DIA quartalsweise Vorschläge zu geeigneten Ladestandorten.²

Aktuell befindet sich der Ausbau der Ladeinfrastruktur in der ersten Phase, in der geplant ist, bis 2024 200 Ladepunkte zu installieren. Zielsetzung dieser ersten Phase ist die Herstellung einer flächendeckenden Grundversorgung in Braunschweig, die bedarfsoorientierte Verteilung sowie die Verdichtung entsprechend der Nachfrage. Beim Gesichtspunkt der bedarfsgerechten Verteilung wurde durch die Verwaltung und die KOM|DIA bereits der erhöhte Bedarf in den Bezirken Mitte sowie im östlichen und westlichen Ringgebiet identifiziert.³

Diese Bezirke gehören zu den bevölkerungsreichsten Stadtteilen und sind bislang stark unversorgt mit öffentlicher Ladeinfrastruktur. Zusätzlich gibt es dort vorwiegend Mietwohnungen, weshalb es kaum Möglichkeiten für private Ladevorrichtungen wie Wall-Boxen gibt.

Hinzukommt, dass die gesamte Stadt Braunschweig in puncto Ladeinfrastruktur hinterherhinkt. So berichtet die Braunschweiger Zeitung aktuell, dass die Lücke zwischen Ladepunkten und E-Fahrzeugbestand immer weiterwächst – so kommen in unserer Stadt auf einen Ladepunkt 40,9 E-Autos. Auch im regionalen Vergleich ist dies eine schlechte Quote, so gibt es etwa in Salzgitter einen Ladepunkt für 9,3 Fahrzeuge und auch in kleineren Städten wie Helmstedt steht für je 21,3 Fahrzeuge eine Lademöglichkeit bereit. In Braunschweig besteht also unbedingter Zubaubedarf und auch das Ausbau-Tempo muss angezogen werden.⁴

Die Stadtbezirksräte wurden bereits in verschiedenen einzelnen Mitteilungen über die aktuellen neuen Ladestandorte in den Bezirken, die durch KOM|DIA quartalsweise identifiziert werden, informiert - jedoch fehlen nach wie vor einige dem vollständigen Konzessionsvertrag zugehörigen Unterlagen. Es liegt immer noch keine Prognose über den

Ladebedarf und eine Prioritätenliste der Stadtbezirke vor.

Daher fragen wir:

1. Wann will die Verwaltung dem AMTA eine vollständige Übersicht aller bisher identifizierten Standorte aufgelistet nach Stadtbezirken zur Verfügung stellen?
2. Wann will die Verwaltung den AMTA über die Priorisierung der Stadtbezirke hinsichtlich des Ausbaus der Ladeinfrastruktur informieren?
3. Wann soll die in der Braunschweiger Zeitung (17.02.23) beschriebene Lücke zwischen Ladepunkten und E-Autobestand geschlossen werden?

¹ Müller, Robert (2023): Elektromobilität in Braunschweig, in: Stadt Braunschweig - WIR. Die löwenstarke Mitarbeiterzeitung, Ausgabe 167, S. 17.

² vgl. Stadt Braunschweig (21.11.22): Öffentliche Ladeinfrastruktur in Braunschweig – Methodik der Standortwahl, DS. 22-19935.

³ vgl. ebd.

⁴ vgl. Dolle, Andre (17.02.23): E-Autos: Zahl der Ladepunkte verdoppelt, in: Braunschweiger Zeitung, S. 2.

Anlagen:

keine

*Absender:***Dr. Wendenburg, Helge****23-20703****Anfrage (öffentlich)***Betreff:***Einsatz von Recycling-Baustoffen in Braunschweig***Empfänger:*Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister*Datum:*

16.02.2023

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

03.03.2023

Ö

Sachverhalt:

Ein wesentlicher Bereich für die Nutzung von Sekundärmaterialien, die aus Abfällen gewonnen werden, ist der gesamte Baubereich. Für den Tiefbaubereich, insbesondere den Straßenbau, tritt am 1. August 2023 die sog. Mantelverordnung, kurz MantelV, (Verordnung zur Einführung einer Ersatzbaustoffverordnung, zur Neufassung der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung und zur Änderung der Deponieverordnung und der Gewerbeabfallverordnung vom 9. Juli 2021 - BGBl. I 2021, S. 2598) in Kraft, die auch Qualitätskriterien für sog. Ersatzbaustoffe, die aus mineralischen Abfällen gewonnen werden, festsetzt. Bereits jetzt produzieren auch Betriebe aus der Region gütegesicherte Qualitätsbaustoffe, die den Vorgaben der MantelV entsprechen.

In diesem Zusammenhang frage ich an:

1. Welche Vorkehrungen hat die Stadt getroffen, um den Vorgaben der MantelV beim Bau von Straßen und Wegen zu entsprechen, damit vorrangig Recyclingbaustoffe eingesetzt werden?
2. Wie viele Aufbereitungsbetriebe in der Region produzieren schon heute gütegesicherte Ersatzbaustoffe, in welcher Menge und würde diese für die Straßenbautätigkeit der Stadt ausreichen?
3. Welche Erfahrungen hat die Stadt mit dem Einsatz von sog. R-Beton, der einen deutlich geringeren CO2-Wert ausweist als üblicher Beton?

Gez. Dr. Helge Wendenburg

Anlagen:

keine