

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.

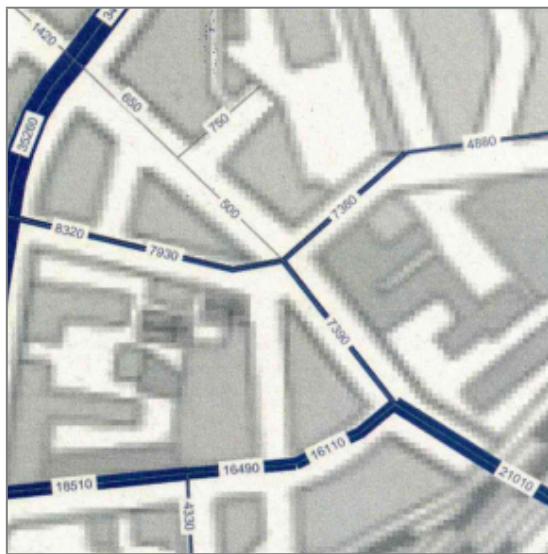


Abb. 1: Verkehrsstärken in Kfz/24 h
Prognoseberechnung für 2020 aus 2012 von WVI

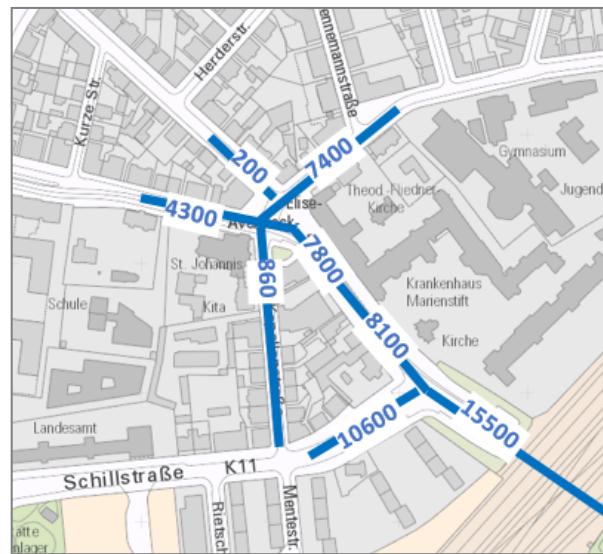


Abb. 2 : Verkehrsstärken in Kfz/24 h für beide Fahrtrichtungen hochgerechnet aus der Verkehrszählung 2022

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

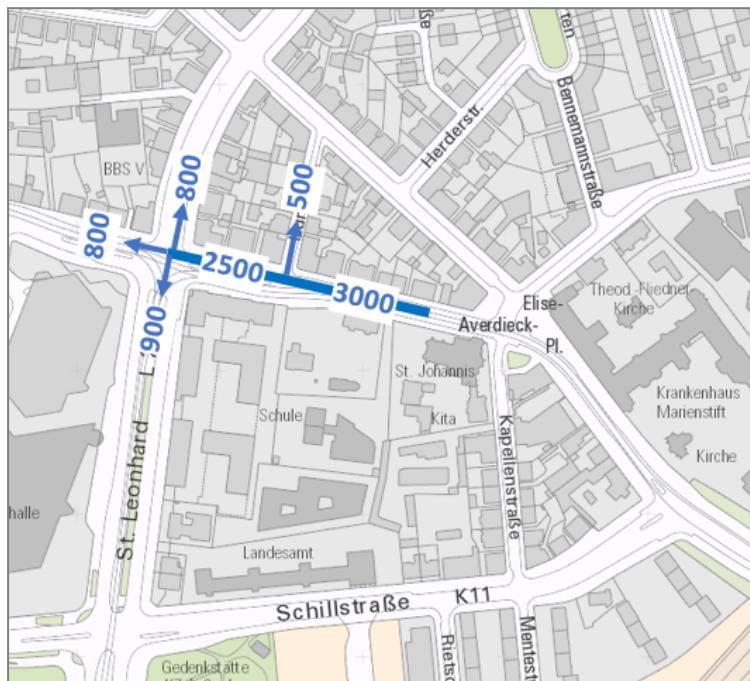


Abb. 3: Verkehrsströme in Kfz/24 h in der Leonhardstraße zwischen Elise-Averdieck-Platz und St. Leonhard/Altewiekiring in Fahrtrichtung Westen

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.

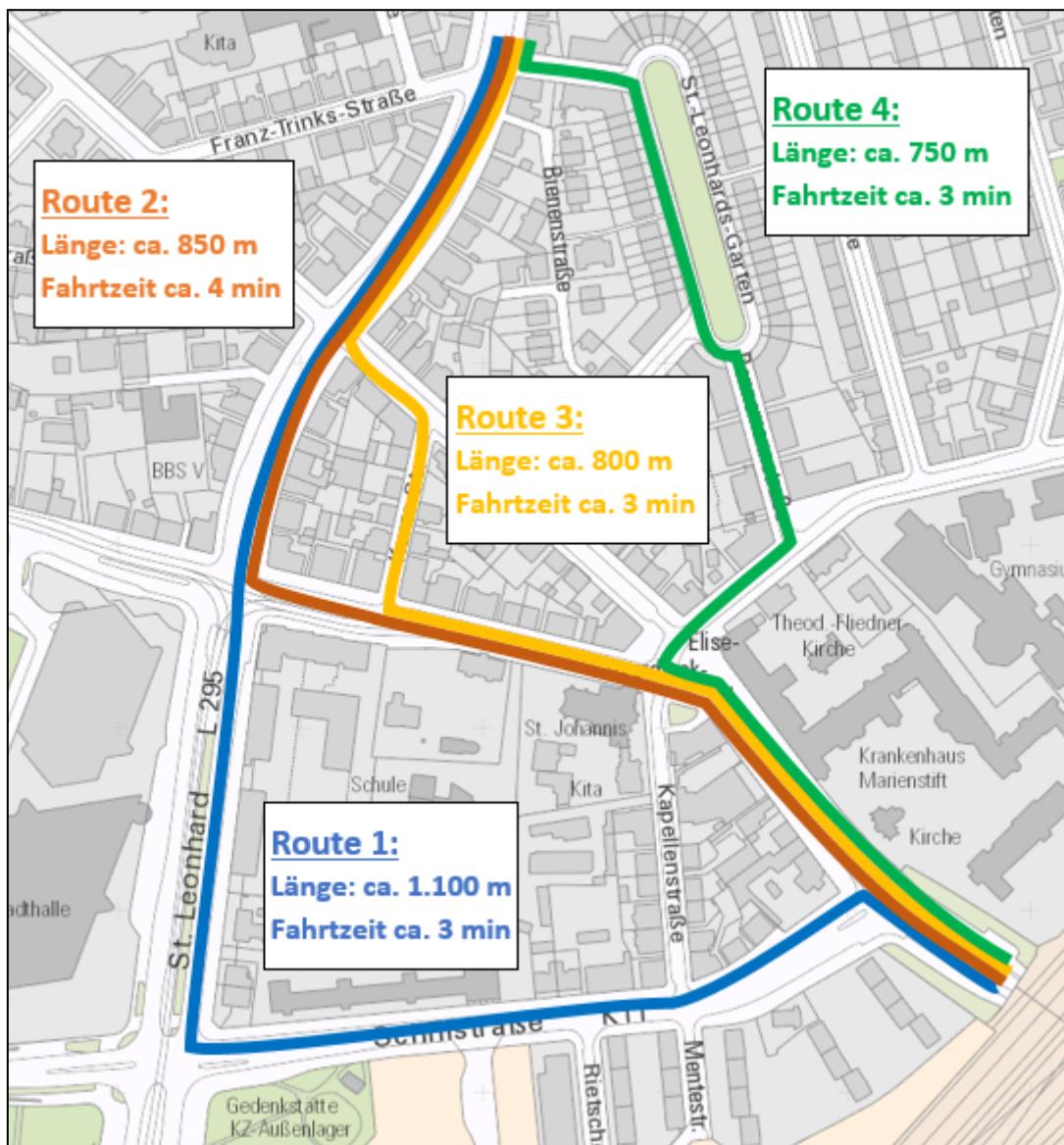


Abb. 4: Übersicht von verschiedenen Routen von der Helmstedter Straße zum Altewiekiring Höhe Haus.-Nr. 60 mit Wegelängen und Fahrzeiten

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

Absender:

**Fraktion B90/Grüne im Stadtbezirksrat
120**

TOP 7.1

23-20507

Anfrage (öffentlich)

Betreff:

Nachbepflanzung Spielplatz Hopfengarten (Höhe Andreeplatz)

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

24.01.2023

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 120 Östliches Ringgebiet (zur
Beantwortung)

Status

01.03.2023

Ö

Sachverhalt:

Auf dem Spielplatz am Hopfengarten (auf Höhe des Andreeplatzes) wurden im März 2021 mehrere große Pappeln aus Gründen der Verkehrssicherung gefällt. Eine Nachbepflanzung erfolgte nicht. Der Spielplatz ist aktuell komplett nicht beschattet. Mutmaßlich ist die Begründung der fehlenden Nachpflanzung, dass es an einem angrenzenden Grundstück zu Abriss- oder Bauarbeiten kommen sollte. Bisher erfolgte keine Mitteilung über etwaige Abriss- oder Bauarbeiten neben dem entsprechenden Spielplatz.

Daher fragen wir die Verwaltung:

1. Ist es aktuell geplant, dass es neben dem Spielplatz Hopfengarten zu Abriss- oder Bauarbeiten kommen wird?
2. Wenn nein – wann kommt es zu Nachbepflanzungen auf dem Spielplatz?
3. Wenn ja – welches Bebauungskonzept liegt für das entsprechenden Areal vor?

Anlagen:

keine

*Absender:***Schramm, Ingo FDP im Stadtbezirksrat
120****23-20588**

Anfrage (öffentlich)

*Betreff:***Parken in verschiedenen Straßen des Östlichen Ringgebietes***Empfänger:*Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister*Datum:*

07.02.2023

*Beratungsfolge:*Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 120 Östliches Ringgebiet (zur
Beantwortung)*Status*

01.03.2023

Ö

Sachverhalt:

In der Wilhelm-Bode-Straße und auch in der Karl-Marx-Straße sind die Schilder für das Parken auf dem Bürgersteig entfernt worden. Offensichtlich ist vielen Menschen, die dort parken, diese neue Regelung entgangen. PKW werden häufig halbhoch auf dem Bürgersteig abgestellt.

Vor diesem Hintergrund fragt die FDP im Östlichen Ringgebiet:

1. Wie will die Stadt zukünftig mit den Autos umgehen, die auf dem Bürgersteig parken?
2. Ist eine Erhöhung der Bürgersteige in den genannten Straßen geplant?
3. Wird das Parken auf dem Bürgersteig wieder erlaubt, da es ja offensichtlich von den Anwohnern erwünscht und geduldet ist?

Anlagen:

keine

Absender:

**Schramm, Ingo FDP im Stadtbezirksrat
120**

23-20595
Anfrage (öffentlich)

Betreff:

**"Zentrenkonzept Einzelhandel für die Stadt Braunschweig" ernst
nehmen und das Stadtteil-zentrum Wilhelm-Bode-Straße stärken**

<i>Empfänger:</i> Stadt Braunschweig Der Oberbürgermeister	<i>Datum:</i> 07.02.2023
--	-----------------------------

<i>Beratungsfolge:</i> Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 120 Östliches Ringgebiet (zur Beantwortung)	01.03.2023	<i>Status</i> Ö
---	------------	--------------------

Sachverhalt:

Die Stadt Braunschweig hat im Jahr 2022 das Zentrenkonzept verabschiedet. Daraus ergeben sich diverse Handlungsempfehlungen, auch für die Wilhelm-Bode-Straße (siehe 8.4.1.2 Seite 169ff.).

In der Wilhelm-Bode-Straße befinden sich viele gastronomische Betriebe. Es ist davon auszugehen, dass diese sicher ihr Angebot erweitern würden, wenn ein Platzangebot für Außengastronomie geschaffen wird.

In dem Zentrenkonzept wird unter anderem empfohlen, in der Wilhelm-Bode-Straße das Gastronomieangebot auszubauen, Flächen für Außengastronomie zu schaffen, den öffentlichen Raum aufzuwerten, Treffpunkte / Aufenthaltsbereiche / Sitzgelegenheiten zu schaffen und die Aufenthaltsqualität durch eine weitere Verkehrsberuhigung zu verbessern.

In dieser Straße besteht anscheinend die Möglichkeit, neue Verkehrskonzepte auszuprobieren und ein reales Experimentierfeld zu schaffen. Gegebenenfalls scheint die Wilhelm-Bode-Straße besonders geeignet für einen Versuch eine Fußgängerzone jenseits der Innenstadt einzurichten.

Beispielhaft sind einige Szenarien vorstellbar:

Szenario 1: Die Wilhelm-Bode-Straße wird in den zwei Abschnitten zwischen Schunterstraße und Wabestraße sowie Heinrichstraße bis Roonstraße Fußgängerzone.

Szenario 2: Auf der Wilhelm-Bode-Straße entsteht durchgängig eine Fußgängerzone.

Szenario 3: Die Wilhelm-Bode-Straße wird ein verkehrsberuhigter Bereich.

Szenario 4: Die Wilhelm-Bode-Straße wird eine Tempo 10 Zone.

Bei allen Szenarien soll berücksichtigt werden, dass die Querung in Ost-West-Richtung auf den Straßen, die die Wilhelm-Bode-Straße kreuzen, mit Tempo 10 möglich sein soll.

Der Verwaltung steht es frei weitere Möglichkeiten zur Belebung und Modernisierung der Wilhelm-Bode-Straße im Sinne des Zentrenkonzeptes zu entwickeln und dem Bezirksrat in der Antwort vorzustellen.

Die FDP im Bezirksrat Östliches Ringgebiet fragt und bittet um Stellungnahme zu den Szenarien:

1. Wie schätzt die Stadtverwaltung die Entwicklungschancen für die Außengastronomie und für den Einzelhandel im Stadtteilzentrum Wilhelm-Bode-Straße unter den oben genannten Szenarien ein?
2. Geht die Stadtverwaltung konform, dass gerade die Wilhelm-Bode-Straße eine Möglichkeit bietet Stadtraum neu zu ordnen und eine neue Aufteilung der Verkehre vorzunehmen? Wenn nein, welche Straße wäre nach Auffassung der Verwaltung besser geeignet, um eine Blaupause für ein Stadtteilzentrum zu werden?
3. Welche Folgen für die Aufenthalts- und Lebensqualität ergeben sich aus den oben angesprochenen Szenarien, und welche weiteren Anregungen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität in der Wilhelm-Bode-Straße sind denkbar?

Anlagen:

keine

*Absender:***Frakt. B90/Grüne im Stadtbezirksrat
120****22-19723**

Anfrage (öffentlich)

*Betreff:***LSA-Steuerung am Botanischen Garten***Empfänger:*Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister*Datum:*

12.10.2022

*Beratungsfolge:*Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 120 Östliches Ringgebiet (zur
Beantwortung)*Status*

02.11.2022

Ö

Die Lichtsignalanlage (Ampel) am Botanischen Garten fällt häufig durch sehr lange Rotzeiten für Fußgänger*innen auf (bis ca. 2 Minuten). Besonders ist dies dann der Fall, wenn eine Straßenbahn aus Richtung Gliesmarode kommt. Dann bekommen die Fußgänger*innen typischerweise erst direkt hinter der Straßenbahn grün, und es ist oft zu beobachten, dass Fahrgäste, die zur Straßenbahn wollen, diese entweder verpassen oder rennen müssen, weil sie nicht an der Haltestelle stehen, sondern seit 2 Minuten an der Ampel (sofern sie sich StVO-konform verhalten).

Ist es möglich, die LSA-Steuerung so zu optimieren, dass die Fußgänger direkt vor der Straßenbahn eine weitere kurze Grünphase bekommen, um rechtzeitig zur Haltestelle zu gelangen, ohne dabei die Straßenbahn zum Anhalten zu zwingen?

Anlagen:

keine

*Betreff:***LSA-Steuerung am Botanischen Garten***Organisationseinheit:*Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr*Datum:*

01.03.2023

*Adressat der Mitteilung:*Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 120 Östliches Ringgebiet (zur
Kenntnis)

01.03.2023 Ö

Sachverhalt:

Zur Anfrage der Fraktion B90/Grüne vom 12.10.2022 wird wie folgt Stellung genommen:

Die Abwicklung aller Verkehrsarten ist an diesem Knoten auf Grund der Kreuzungsgeometrie äußerst komplex. Um der Linienführung der Stadtbahn gerecht zu werden und um die Bevorrechtigung des ÖPNV sicherstellen zu können, ist es erforderlich, den abbiegenden Stadtbahnen und den im Gleisbereich fahrenden Kfz-Verkehr parallel eine Freigabe zu erteilen. In dieser Zeit muss an sämtlichen Fußgänger-/Radfahrerüberwegen Rot gezeigt werden.

Die Freigabezeit der Hauptrichtung wird in dieser Phase nach der tatsächlichen Anwesenheit von Kfz bzw. Stadtbahnen bemessen. In der signaltechnischen Abwicklung erfolgt in einer weiteren Phase die Freigabe der Fahrzeuge aus der Humboldtstraße stadteinwärts mit den parallel laufenden Fußgängern und Radfahrern über die Griesmaroder Straße. Die Freigabe der Fußgänger/Radfahrer über die Humboldtstraße ist eine eigene Phase in der Steuerung, die nur auf Anforderung durch den Taster bedient wird. Nachdem die Stadtbahn in Richtung Innenstadt in die Haltestelle Botanischer Garten eingefahren ist, erhalten alle Kfz-Ströme Rot und die Fußgänger/Radfahrer genießen ein RUND-UM-GRÜN, in dem alle Furten gleichzeitig bzw. nacheinander überquert werden können.

Gerade in der Hauptverkehrszeit, in der die Taktung der Stadtbahnen enger und der Fahrzeugverkehr stärker ist, wird die Lichtsignalanlage durch die Anmeldung der Stadtbahnen häufiger beeinflusst. Auch der starke Fußgänger/Radverkehr in den Morgenstunden findet in jedem Umlauf (85 Sek.) eine Berücksichtigung. Bei der Planung der Signalsteuerung muss allen Verkehrsteilnehmern Rechnung getragen und die Umweltbelange einerseits durch sich stauende Fahrzeuge und andererseits der Förderung des ÖPNV sowie des Fußgängers und Radverkehrs abgewogen werden.

Eine zusätzliche Förderung des Fuß-/Radverkehrs durch häufigere Grünzeiten würde an dieser Stelle das Gleichgewicht der Planungsgrundlagen außer Kraft setzen.

Wiegel

Anlage/n: keine

Absender:

**Faktion B90/Grüne im Stadtbezirksrat
120**

23-20423

Anfrage (öffentlich)

Betreff:

**Regelungen zum ruhenden Verkehr in der Helmstedter Straße
(Abschnitt Altewiekring bis Kastanienallee)**

<i>Empfänger:</i> Stadt Braunschweig Der Oberbürgermeister	<i>Datum:</i> 10.01.2023
--	-----------------------------

<i>Beratungsfolge:</i> Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 120 Östliches Ringgebiet (zur Beantwortung)	25.01.2023	<i>Status</i> Ö
--	------------	--------------------

Sachverhalt:

Die Grenze zwischen den Stadtbezirken Mitte und Östliches Ringgebiet verläuft in diesem Bereich in der Mitte der Helmstedter Straße.

Auf der Nordseite (diese gehört zum Stadtbezirk 120) ist teilweise Längsparken und gleichzeitig Parken zwischen den Bäumen erlaubt. Die Beschilderung ist nicht eindeutig. Abgestellte Anhänger werden nicht bewegt (Laut Auskunft eines Anwohners seit mindestens zwei Jahren nicht). Abgestellte Motorräder werden bewegt, wenn mit dem eigenen Pkw abends ein Parkplatz genutzt werden soll. Auf der Südseite (Stadtbezirk Mitte) ist in einigen Abschnitten Parkregelung für Anwohner*innen.

Auf einen Prüfauftrag zur Einrichtung einer Tempo-30-Zonenregelung hat die Verwaltung geantwortet, dass die Einrichtung einer Fahrradstraße in diesem Bereich kurzfristig geprüft wird, was eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 umfasst (Drucksache 20-12899-01 vom 18.02.2021).

Wir fragen die Verwaltung:

1. Wann ist mit der Einrichtung der Fahrradstraße zu rechnen?
2. Welche Lösungsmöglichkeiten sieht die Verwaltung, das Parken eindeutig zu beschildern bzw. das gleichzeitige Längsparken im Fahrbahnbereich und zwischen den Bäumen zu unterbinden, weitere Fahrradabstellanlagen zu installieren?
3. Welche Möglichkeiten gibt es, abgestellte Anhänger etc., die den notwendigen Parkraum "besetzen", zu entfernen?

Gez. Juliane Krause

Anlage/n:

keine

Absender:

**Schramm, Ingo FDP im Stadtbezirksrat
120**

23-20434

Anfrage (öffentlich)

Betreff:

Stolperfallen am Max Osterloh Platz und Am Wasserturm

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

11.01.2023

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 120 Östliches Ringgebiet (zur Beantwortung)

Status

25.01.2023

Ö

Sachverhalt:

An den Innenflächen der Straße Am Wasserturm und des Max-Osterloh-Platzes gibt es neben den üblichen Straßenlaternen indirekte Beleuchtung, die von unten nach oben strahlt. Diese ist sehr intensiv und blendet, wenn daran vorbei gegangen wird.

Das Beleuchtungssystem ist erhöht auf dem Untergrund eingebaut. In einem Halbkreis ist die Erhöhung abgeflacht, an einer Seite gibt es jedoch jeweils eine Kante (siehe Fotos).

Dadurch ergeben sich schlecht sichtbare Stolperfallen im Dunkeln wie auch im Hellen. Es ist nicht sicher auf den Innenplätzen zu gehen. Für mobilitätseingeschränkte Personen ist die Nutzung des inneren Platzes nicht möglich.

1. Können die Beleuchtungssysteme angepasst werden, so dass niemand geblendet wird und diese auch noch barrierefrei zu überfahren sind, beispielsweise wie auf dem Schlossplatz?
2. Sind die indirekten Beleuchtungen nach Meinung der Verwaltung notwendig, eventuell könnten sie auch ganz entfernt werden?

Gez. Ingo Schramm

Anlagen:

2 Bilder



