

Betreff:

Spielplatz Carl-Zeiss-Straße

Organisationseinheit:

Dezernat VIII
67 Fachbereich Stadtgrün und Sport

Datum:

11.04.2023

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (zur
Kenntnis)

Sitzungstermin

19.04.2023

Status

Ö

Sachverhalt:

Beschluss des Stadtbezirksrates 112 vom 02.03.2023:

„Die Verwaltung wird gebeten, den Spielplatz um das eine jüngst erneuerte Spielgerät herum aufzuwerten und mit modernen Spielgeräten und Beschäftigungsmöglichkeiten für Kinder aller Altersstufen auszustatten.“

Die Verwaltung teilt hierzu Folgendes mit:

Der Spielplatz Carl-Zeiss-Straße verfügt gemäß der Spiel- und Bewegungsraumanalyse 2020 über eine zeitgemäße Ausstattung mit guten Spielraumqualitäten, wobei empfohlen wird, die Fläche in Teilbereichen neu zu gestalten und die Aufenthaltsqualitäten zu erhöhen.

Im Rahmen der Ergebnisse der Spiel- und Bewegungsraumanalyse wurden alle Spielplätze in ein dreistufiges Prioritätssystem eingeordnet. Der Spielplatz Carl-Zeiss-Straße wurde der Priorität 2 zugeordnet. Derzeit bearbeitet die Verwaltung die Spielplätze mit dringendem Handlungsbedarf, also die der Priorität 1. Insgesamt wurden stadtweit 46 der 207 untersuchten Spielplätze mit hohem Handlungsbedarf bewertet. Davon wurden neun Spielplätze bereits umgestaltet, drei befinden sich in der Umsetzung und weitere 21 Spielplätze werden derzeit für eine Umgestaltung oder Erneuerung vorbereitet. Vorbehaltlich der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel ist mit der Fertigstellung dieser 21 Spielplätze frühestens Ende 2025 zu rechnen. Die restlichen 13 Spielplätze der Priorität 1 werden sich in der Bearbeitung anschließen. Eine Prognose über den Abschluss dieser Arbeiten kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht gegeben werden.

Sobald die Arbeiten an den Spielplätzen der Priorität 1 abgeschlossen sind, wird sich die Verwaltung der Bearbeitung der Spielplätze der Priorität 2 widmen.

Loose

Anlage/n:

keine

Betreff:

Aufstockung der Schulkindbetreuungplätze an der KoGS Waggum

Organisationseinheit:

Dezernat V
51 Fachbereich Kinder, Jugend und Familie

Datum:

18.04.2023

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (zur
Kenntnis)

Sitzungstermin

19.04.2023

Status

Ö

Sachverhalt:

Zum Anfrage vom 28. April 2022 (22-18495) von Frau Keller im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach wird wie folgt Stellung genommen:

Die beantragte Einrichtung von zusätzlich 25 verbindlichen Betreuungsplätzen an der KoGS Waggum ist im Rahmen des Planungskonferenzverfahrens 2022 zum Schuljahr 2022/23 umgesetzt worden.

Die zwischenzeitlich eingetretene Verzögerung in der Bearbeitung der Anfrage bitte ich zu entschuldigen.

Albinus

Anlage/n:

keine

*Betreff:***Straßenlampen im Stadtbezirk 112***Organisationseinheit:*

Dezernat III

66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

18.04.2023

*Beratungsfolge**Sitzungstermin**Status*Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (zur
Kenntnis)

Mitteilungen außerhalb von Sitzungen (zur Kenntnis)

Sachverhalt:Beschluss des Stadtbezirksrates vom 26.01.2022:

Der Stadtbezirksrat beantragt, dass die Verwaltung der Stadt Braunschweig Straßenlampen im Stadtbezirk mit konventionellen Leuchtmitteln gegen energiesparende Lampen/LEDs etc. austauscht.

Stellungnahme der Verwaltung:

Der Austausch von öffentlichen Beleuchtungsanlagen im Stadtgebiet Braunschweig erfolgt durch BS|Netz im Auftrag der Stadt nach technischen Erfordernissen und nach dem Energiebedarf der vorhandenen Technik. Seit einiger Zeit werden dafür nahezu ausschließlich LED-Leuchten verwendet.

Die Verwaltung strebt grundsätzlich eine zügigere Umrüstung der Straßenbeleuchtung auf LED-Technik an. Für den Stadtbezirk 112 wurde im Jahr 2022 im Ortsteil Querum der Austausch von 241 Bestandsleuchten gegen Lichtpunkte mit LED-Technik umgesetzt. Ergänzend hierzu werden im Neubaugebiet „Dibbesdorfer Straße Süd“ weitere 37 LED-Lichtpunkte im Jahr 2023 installiert.

Der Austausch zur LED-Technik wird kontinuierlich weiterverfolgt.

Leuer

Anlage/n:

keine

Absender:

**SPD-Fraktion im Stadtbezirksrat 112 /
Keller, Antje / Frakt. B90/Grüne im
Stadtbezirksrat 112**

TOP 4.1

23-20941
Antrag (öffentlich)

Betreff:

**Ortstermin zur Anlage eines befestigten Weges an der Querumer
Straße**

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

27.03.2023

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach
(Entscheidung)

19.04.2023

Status

Ö

Beschlussvorschlag:

Beschluss:

Die Verwaltung wird aufgefordert, einen Ortstermin mit Vertretern der Polizei und des Stadtbezirksrates durchzuführen.

Sachverhalt:

Mit der Mitteilung 22-19373-01 wurde dem Stadtbezirksrat Wabe-Schunter-Beberbach mitgeteilt, dass die Verwaltung den Ausbau Trampelpfades zwischen der Querumer Straße und der Joseph-Fraunhofer-Straße als nicht sinnvoll erachten würde, weil der neue Weg keine Anbindung an die neu zu errichtende Lichtsignalanlage an der Querumer Straße hätte. Als Alternative schlug die Verwaltung jedoch die Anlage eines Weges entlang des Zauns nördlich der Kindertagesstätte vor.

Seitens der Antragsteller des damaligen Antrags zum Ausbau des vorhandenen Trampelpfades gibt es im Hinblick auf den von der Verwaltung unterbreiteten Alternativvorschlag Bedarf zur Klärung einiger offener Fragen, wie beispielsweise zur "Überbrückung" zwischen Weg und Ampel durch die unbefestigte Zufahrt zum Kindergarten. Dazu sollte ein Ortstermin stattfinden.

Gez.

Paul Klie
SPD-Fraktion

Antje Keller
(parteilos)

Gerhard Masurek
Fraktion B'90/Grüne

Anlagen:

keine

Betreff:

Ortsbücherei Querum

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

05.04.2023

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach
(Entscheidung)

19.04.2023

Status

Ö

Beschlussvorschlag:**Beschluss:**

Der Stadtbezirksrat 112 beantragt, dass in der Planung des Ausbaus der GS Querum/ IGS Querum die momentan ansässige Ortsbücherei integriert wird.

Folgende Punkte müssen dabei berücksichtigt werden:

1. Ein Zugang der Grundschulkinder durch das Gebäude der Grundschule, um den Klassen einen einfachen Zugang wie bisher zur Ortsbücherei zu ermöglichen.
2. Eine Eingangssituation die Personen mit eingeschränkter Mobilität den Zugang unkompliziert ermöglicht.
3. Die Eingangssituation so zu gestalten, dass der Zutritt auch außerhalb der Schulöffnungszeiten, zum Beispiel für Abendveranstaltungen möglich ist.
4. Einen WLAN-Anschluss.
5. Eine Berücksichtigung der Wünsche der Mitarbeiterinnen.

Sachverhalt:

Die Ortsbücherei Querum ist nicht nur Bücherei sondern ein sozialer Mittelpunkt des Ortsteils Querum.

Sie ist die Ortsbücherei mit den höchsten Ausleihzahlen im Stadtbezirk 112 und wird von Jung und Alt stark frequentiert. Durch den außergewöhnlich aktiven Förderverein und den 13 ehrenamtlichen Mitarbeiterinnen, die jährlich diverse Programmpunkte auch außerhalb der regelmäßigen Öffnungszeiten organisieren, muss frühzeitig eine entsprechende Integration in die Bauplanung der GS Querum/ IGS Querum Berücksichtigung finden.

Eine Auslagerung an einen anderen Standort wäre kontraproduktiv, denn gerade die räumliche Nähe zur GS Querum und der IGS Querum ermöglicht Kindern und Jugendlichen den bequemen und kostenlosen Zugang zu Literatur und Medien.

Dies muss unbedingt in dieser Form erhalten bleiben, denn an erster Stelle trägt Lesen zu einer positiven Entwicklung von Kindern bei. Es verbessert den Wortschatz, die Rechtschreibung, die Ausdrucksfähigkeit und das Allgemeinwissen.

Anders gesagt: Leseratten haben eine größere verbale Intelligenz. Dabei beeinflussen sich die einzelnen Faktoren gegenseitig und erhöhen so insgesamt die kognitiven Fähigkeiten. Lesen sorgt also tatsächlich dafür, dass das Gehirn besser arbeitet.

Gez.

Tatjana Jenzen (BiBS), Thorsten Wendt (CDU), Tobias Zimmer (FDP)

Anlage/n:
Keine

Absender:

**Fraktion B90/Grüne, SPD-Fraktion,
Antje Keller (parteilos) im
Stadtbezirksrat 112**

TOP 4.3
23-21014
Antrag (öffentlich)

Betreff:

Abflussgraben in Bevenrode

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

03.04.2023

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach
(Entscheidung)

19.04.2023

Status

Ö

Beschlussvorschlag:

Beschluss:

Die Verwaltung wird gebeten, den Abflussgraben zwischen dem Friedhof Bevenrode und dem Anschluss an den Beberbach nochmals auf Staugefahren zu überprüfen.

Sachverhalt:

Aufgrund des Antrags des Bezirksrates vom 16.06.2022 (Drs. 22-18998) hat der zuständige Fachbereich zügig Bäume und weitere größere Pflanzen aus dem Graben entfernt. Dabei sind allerdings Schnittreste in der Grabensohle verblieben. Diese sollen, so Anwohnerinnen und Anwohner, im Abflussrohr unter der Straße „Grabenhorst“ potentiell Überschwemmungen verursachen. Eine Inaugenscheinnahme erscheint angebracht.

Gez.

Gerhard Masurek
B90/Grüne

Paul Klie
SPD

Antje Keller
Fraktionslos

Anlage/n:

Keine

Absender:

**Fraktion B90/Grüne im Stadtbezirksrat
112**

TOP 4.4

23-21018
Antrag (öffentlich)

Betreff:

Fußgängerampel Friedrich-Voigtländer-Straße

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

03.04.2023

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach
(Entscheidung)

19.04.2023

Status

Ö

Beschlussvorschlag:

Beschluss:

Die Verwaltung wird gebeten, die Gefahrensituation bei der Bedarfsampel auf der Friedrich-Voigtländer Straße zu überprüfen.

Sachverhalt:

Auf Höhe des Haupteingangs der Grundschule Gliesmarode / Außenstelle der Riccarda-Huch-Schule befindet sich eine Bedarfsampel, die während der Schulzeit die Schulkinder aus dem gegenüberliegenden Wohngebiet sicher zur Schule bringen soll. Leider übersehen im morgendlichen Pendlerverkehr zahlreiche Autofahrer:innen diese Ampel, hinter der mit nicht allzu großem Abstand die Ampel der großen Kreuzung Messeweg / Berliner Straße folgt. Da es häufig zu sehr gefährlichen Situationen zwischen Autos, die zumindest halb auf die Fußgängerquerung der Ampel fahren, und kreuzenden Schulkindern kommt, ist eine Überprüfung dringend notwendig.

gez.

Dr. Milena Fehr
Fraktion B90/Grüne

Anlage/n:

Keine

Betreff:

Planung Haltepunkt Bienrode

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

11.04.2023

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach
(Anhörung)

Sitzungstermin

19.04.2023

Status

Ö

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben
(Entscheidung)

02.05.2023

Ö

Beschluss:

1. Der städtischen Umfeldplanung zu einem Verknüpfungspunkt (modifizierte Konzeptidee) im Ortsteil Bienrode zwischen der Forststraße und der Waggumer Straße wird zugestimmt (Grundsatzbeschluss).
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die Umfeldplanung des Haltepunktes unter Vorbehalt der Rechtskraft des Haushaltsplans 2023 ff. und unter Verwendung der darin vorgesehenen Planungsmittel in Höhe von 350.000 € weiter zu führen und zu konkretisieren.

Sachverhalt:

Beschlusskompetenz:

Die Beschlusskompetenz des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben ergibt sich aus § 76 Abs. 3 S. 1 NKomVG i. V. m. § 6 Nr. 2 lit. i der Hauptsatzung. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm sind Zustimmungen zu Verkehrsplanungen auf den Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben übertragen.

Anlass:

Im Rahmen des Investitionsprogramms „Stationsoffensive im Großraum Braunschweig“ werden insgesamt drei Eisenbahnverkehrsstationen in Braunschweig in den nächsten Jahren reaktiviert bzw. neu gebaut, namentlich die Bahnstationen Bienrode, Leiferde und West. Der Regionalverband Großraum Braunschweig (RGB) hat dafür mit der Deutschen Bahn DB Station und Service AG (DB S&S) sowie der DB Netz AG (DB Netz) eine Vereinbarung zur Planung der Verkehrsstationen in Braunschweig geschlossen. Für die eisenbahntechnischen Anlagen liegt die Federführung der Verfahren beim RGB/der DB, die Federführung für die Umfeldplanungen liegt bei der Stadt.

Mit DS 21-17387 wurde ein Sachstandsbericht zum Planungsstand u. a. für den Haltepunkt Bienrode zur Kenntnis gegeben. Darin wurde erläutert, dass im Rahmen der weiteren Planungen zu diesem Verknüpfungspunkt Fragen zu den Umsetzungsmöglichkeiten, der notwendigen Flächenbedarfe, der Schaffung von Baurecht und vor allem der verkehrlichen Anforderungen im Rahmen einer beauftragten Machbarkeitsstudie geklärt werden müssen. Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie und weitere planungsrelevante Informationen liegen nunmehr vor.

Lage und Potenzial des Verknüpfungspunktes Bienrode

In Anbetracht der hohen Erschließungswirkung für Bienrode (Ein- und Aussteiger), wird durch den RGB eine möglichst zentrale Lage des Haltepunktes in Bienrode zwischen den Bahnübergängen Forststraße und Waggumer Straße vorgesehen. Seitens des RGB wurden mit Hilfe des Verkehrsmodells Analysen zur zukünftigen Nachfrage ermittelt. Die Zahl der täglichen Ein- und Aussteiger in Bienrode liegt für das Jahr 2030 unter Annahme eines Stundentaktes bei etwa 380 Personen, in 2050 werden es etwa 750 tägliche Ein- und Aussteiger sein. Die Mehrzahl davon sind Umsteiger aus dem ÖPNV, also dem zu- und abführenden Bussen zum Haltepunkt. Zudem ist davon auszugehen, dass der durch den RGB anvisierte Halbstundentakt zu einer weiteren Zunahme des Fahrgastpotenzials führen und der Verknüpfungspunkt weiter an Bedeutung gewinnen wird.

Vor dem Beginn der weiteren und detaillierten Planungen wurde der Standort seitens der Verwaltung einer fachlichen Prüfung unterzogen. Ausschlaggebend für die Lage des Haltepunktes ist nicht nur die Flächenverfügbarkeit, sondern auch die bestmögliche Anbindung an ein modifiziertes Busliniennetz. Um die Busfahrgäste unmittelbar an den Haltepunkt heranzuführen, wurde die frühere Idee des Durchstichs einer Bustrasse gleisparallel von der Forststraße zur Waggumer Straße geprüft. Aus bahntechnischen Gründen und aufgrund der Flächenverfügbarkeit ist diese aber nicht realisierbar. Daher wurde eine Verlängerung der Gerhard-Borchers-Straße zum Haltepunkt mit Weiterführung zur Forststraße geprüft und als umsetzbar eingeschätzt. Die Ergebnisse der umfangreichen Prüfung stützen eine zentrale Lage in Bienrode, wie sie auch vom RGB favorisiert wird.

Planungen zum Bahnsteig

Die Planungen der DB S&S beziehen sich ausschließlich auf die Herstellung eines in sich betriebsfähigen und barrierefreien Bahnsteiges mit einer Gesamtlänge von 140 m. Die Planungen zum Umfeld – also die ÖV-Anbindung, die Geh- und Radweganbindung, die Parkmöglichkeiten, etc. – erfolgen durch die Stadt und sind auch durch diese herzustellen. Vor diesem Hintergrund bestand frühzeitig ein enger Austausch zwischen den Planungen der DB S&S und der Stadt. Seitens der DB S&S und der DB Netz wird eine Realisierung in 2026 angestrebt, der tatsächliche Baubeginn hängt von der zukünftigen Sperrpausenplanung der DB Netz ab.

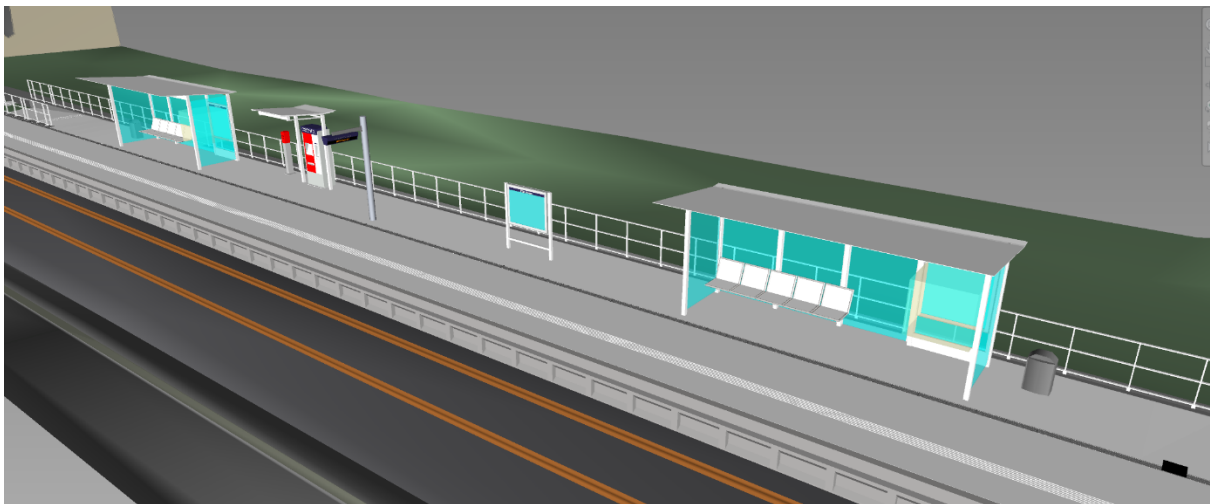


Abb. 1: Visualisierung der bahnseitigen Planungen zum Bahnsteig

Der Bahnsteig wird so geplant, dass dieser auch ohne die zeitgleiche Herstellung der Umfeldplanung vorübergehend funktionstüchtig ist – also zeitlich und baulich losgelöst von der Umfeldplanung der Stadt. Dennoch wird seitens der Stadt ein möglichst zeitgleicher Bau des ergänzenden Umfeldes favorisiert, um auch das prognostizierte Nachfragepotenzial auszuschöpfen und den Mobilitätswandel damit in verstärktem Maße voranzutreiben.

Ergebnisse der Machbarkeitsstudie der Umfeldplanung

Zur Beantwortung von planerischen und grundlegenden Fragen zur Umsetzbarkeit hat die Stadt eine Machbarkeitsstudie beauftragt. Der angestrebte Mobilitätswandel erfordert eine angebotsorientierte Planung anstelle einer bedarfsorientierten Planung. Dafür werden in der vorliegenden Studie Maßnahmen aufgezeigt, die dazu beitragen, einen möglichst großen Teil der Bevölkerung zu einem Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Personennahverkehr (Bus und Bahn) zu bewegen. Dazu müssen umfangreiche Anreize geschaffen und Maßnahmen entwickelt werden, die darauf abzielen, dass der Haltepunkt attraktiv ist und von vielen genutzt wird, sodass zum Beispiel Pendelnde vom privaten PKW auf öffentliche Verkehrsmittel umsteigen.

Mit der Machbarkeitsstudie konnten verkehrliche, funktionale und gestalterische Anforderungen definiert werden, die in den Abstimmungsprozess mit dem RGB und den Planungen zu den Bahnsteiganlagen durch die DB S&S eingeflossen sind. Bei der Machbarkeitsstudie handelt es sich um konzeptionelle Vorüberlegungen zur grundsätzlichen Umsetzbarkeit, zur Formulierung von Nutzungsansprüchen und zur Abschätzung der Flächeninanspruchnahme.

In der Machbarkeitsstudie wurden u. a. folgende verkehrliche Planungsprämissen zu Grunde gelegt:

- direkte Umsteigemöglichkeit zwischen dem ÖPNV und dem SPNV
- direkte Führung des Rad- und Fußverkehrs
- Verbindung zwischen der Forststraße und Gerhard-Borchers-Straße für eine optimale ÖV-Erschließung und Betrieb
- Umsetzungsmöglichkeit eines P+R Parkplatzes
- Realisierungsmöglichkeit einer Mobilitätsstation
- Abstellanlagen für den Radverkehr
- Anbindung an die Waggumer Straße für den Rad- und Fußverkehr

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie wurden insgesamt fünf unterschiedliche Konzeptideen erarbeitet. Im Rahmen eines zweistufigen Bewertungsverfahrens wurden die Varianten einer detaillierten und umfangreichen Bewertung unterzogen. Aus dem durchgeführten Bewertungsverfahren gehen zwei Varianten aufgrund des ermittelten Zielerreichungsgrades als vergleichbar hervor. Es gibt folglich nicht nur eine Vorzugsvariante, sondern zwei Varianten, die im weiteren Planungsprozess modifiziert und zusammengeführt wurden.

Modifizierung der Vorzugsvarianten

Für eine Realisierung der Varianten muss auf gewerbliche (städtische) und teils auch auf private Grundstücke zurückgegriffen werden. Die benötigten Gewerbeflächen unterliegen einer Förderung („Avionik-Cluster“). Ferner besteht grundsätzlich ein hoher Bedarf bzw. eine hohe Nachfrage an Gewerbeflächen in Braunschweig und explizit im Umfeld des Flughafens, was einen flächensparsamen Umgang bedingt. Darüber hinaus sollen Entwicklungsmöglichkeiten von ansässigen Gewerbetreibenden ermöglicht werden. Diese Rand- und Rahmenbedingungen erforderten eine Weiterentwicklung der Varianten.

Ergebnis dieses Überarbeitungsprozesses ist eine modifizierte Konzeptvariante, die sowohl den verkehrlichen Anforderungen als auch den gewerblichen Nutzungsansprüchen Rechnung trägt (Abb. 2). Die parallele Lage des ÖV-Haltepunktes zum Bahnsteig der DB begünstigt den direkten Umstieg. Ferner kann mit der baulichen Anordnung der Bussteige eine Minimierung des Flächenbedarfs und eine Optimierung der Betriebsabläufe erfolgen. In den Planungen sind sowohl Stellplätze für den Kfz-Verkehr (Planungsidee Parkpalette auf zwei Ebenen) als auch für den Radverkehr vorgesehen. Ebenfalls lassen sich mit dieser modifizierten Konzeptidee eine Mobilitätsstation, Taxistände und ein Kiss&Ride Parkplatz realisieren. Die Möglichkeit einer späteren Shuttle Anbindung an den Flughafen wurde ebenfalls mitgedacht. Die Führung der Verbindungsstraße parallel zur bestehenden Lärmschutzwand mit Verschwenkung und Anknüpfung an den heutigen Wendehammer der Gerhard-Borchers-Straße bietet für die in Anspruch genommenen Gewerbeflächen einen Flächenzuschnitt, der dem benachbarten Unternehmen weitere Entwicklungsspielräume

ermöglicht und die zusammenhängende Nutzbarkeit der Restflächen nicht einschränkt. Zudem kann durch die Verbindungsstraße die innere und auch die äußere Erschließung der Gewerbeflächen sowie die Anbindung für den Rad- und Fußverkehr verbessert werden. Ergänzend dazu erfolgt für den Rad- und Fußverkehr eine Anbindung an die Waggumer Straße.

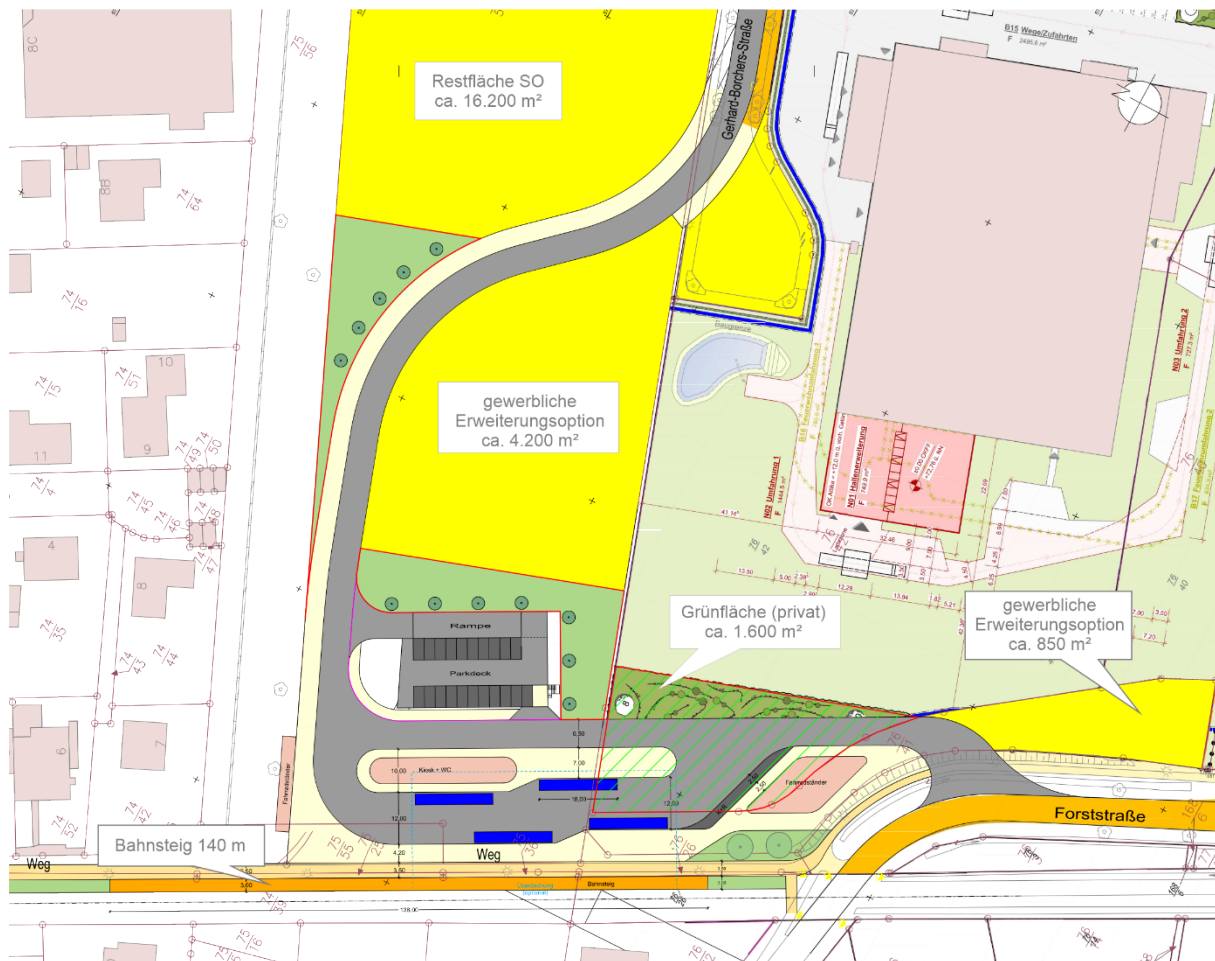


Abb. 2: Darstellung der modifizierten Konzeptidee

Fördermittelsituation und Flächenbedarfe

Die für den Verknüpfungspunkt benötigten Entwicklungsflächen liegen in den Bebauungsplänen WA 70 und BI 39. Die Erschließung der Sondergebiete WA 70 „Forschungsflughafen West“ und BI 39 „Forschungsflughafen Nordwest“ mit der Ertüchtigung der Hermann-Blenk-Straße sind ein Teilprojekt des sog. „Avionik-Clusters“. Hierzu wurde eine Finanzierung- und Durchführungsvereinbarung zwischen der Stadt Braunschweig und der Struktur-Förderung Braunschweig GmbH geschlossen. Die Erschließung der Gewerbeflächen wurde durch die NBank mit einer Summe von etwa 2,7 Mio. € gefördert. Die Zweckbindungsfrist besteht bis zum 31.12.2028. Grundsätzlich gilt, dass die dem Zuwendungsbescheid zugrundeliegenden Flächen zweckentsprechend verwendet werden müssen. Wenn Teile dieser Fläche für einen Verknüpfungspunkt genutzt werden, stehen diese für eine Gewerbeansiedlung nicht mehr zur Verfügung. Da die Flächeninanspruchnahme der Umfeldplanung für den Verknüpfungspunkt nur einen Teil der gesamten Gewerbefläche ausmacht (Umfeldplanung etwa 7.000 m²; Gewerbefläche mit etwa 27.500 m²) wird das Erreichen des Projektziels („Avionik-Cluster“) durch den Fördermittelgeber nicht in Frage gestellt. Jedoch wird in Abhängigkeit der tatsächlich benötigten Flächen und des verbleibenden Fördermittelzeitraums eine Rückforderung von Fördermitteln erfolgen.

Ziel ist eine möglichst zeitgleiche Realisierung des Bahnsteiges durch die DB Netz und des Umfeldes durch die Stadt. Die Planungen seitens der DB Netz sehen eine Realisierung in 2026 vor. Die Verwaltung beabsichtigt die Umfeldplanung ebenfalls im Jahr 2026 baulich

umzusetzen. Mit diesem auf die Umfeldplanung der Stadt übertragenen zeitlichen Ansatz müssen Fördermittel in einer Höhe von voraussichtlich etwa 200.000 € an die NBank zurückgezahlt werden. Eine spätere Herstellung des Umfeldes – also nach Ablauf der Zweckbindungsfrist – ist zwar grundsätzlich möglich, konterkariert aber das Engagement für einen Mobilitätswandel in der Stadt Braunschweig, da der Haltepunkt bis zum Ende der Zweckbindungsfrist und anschließender Realisierung des Umfeldes über einen längeren Zeitraum keine adäquate Anbindung an das Busliniennetz hätte.

Die Kosten für alle Varianten liegen bei etwa 4 Mio. €. Es ist daher davon auszugehen, dass auch die modifizierte Konzeptvariante, Kosten in dieser Höhe hervorrufen wird. Hierin nicht enthalten sind z. B. Kosten einer großflächigen Überdachung, Grunderwerbskosten, Baunebenkosten, Verwaltungsselbstkosten, Planungskosten, sowie Kosten für Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen, Leitungen im Untergrund, Kampfmittelräumung, Archäologische Untersuchungen und eine mögliche Anpassung des privaten Regenrückhaltebeckens. Kostenerhöhungen durch die Preisentwicklung von Baustoffen und Energie sind ebenfalls möglich.

Zusätzlich ergeben sich Kosten i. H. v. voraussichtlich 0,2 Mio. € durch eine Rückzahlung von Fördermitteln an die NBank, da durch die Umfeldplanung für den Verknüpfungspunkt eine verringerte Gewerbefläche für das geförderte „Avionik-Cluster“ zur Verfügung steht (5E.200047). Von einer rückwirkenden generellen Aberkennung der Förderfähigkeit ist nicht auszugehen.

Grundsätzlich kann das Vorhaben durch die LNVG mit bis zu 75 % der anrechenbaren Baukosten unter Berücksichtigung der Höchstsätze gefördert werden. Auf Grundlage des aktuellen Planungsstadiums (Konzeptidee) kann aber noch keine hinreichend genaue Konkretisierung der voraussichtlichen Fördermittelhöhe erfolgen.“ Im Rahmen der weiteren Planungen (Vorplanung mit Baukostenschätzung) sind die aktuell (grob ermittelten) Ansätze zu den benötigten Haushaltsmitteln zu konkretisieren.

Flächeninanspruchnahme Privatflächen

Für eine Realisierung der Umfeldplanung werden neben der Inanspruchnahme von noch nicht veräußerten gewerblichen Flächen auch Flächen eines angrenzenden Unternehmens benötigt. Vor diesem Hintergrund hat es bereits Sondierungsgespräche mit dem Unternehmen gegeben. Durch die Modifizierung der Konzeptidee und der Berücksichtigung zukünftiger Flächenbedarfe zur weiteren Unternehmensentwicklung konnte eine grundsätzliche Bereitschaft zum Flächentausch und -erwerb erzielt werden.

Baurecht

Die Entwicklungsflächen zur stadtseitigen Umfeldplanung zum Verknüpfungspunkt in Bienrode betreffen die Geltungsbereiche der Bebauungspläne WA 70 und BI 39. Die darin festgesetzten Sonderflächen (SO-Nutzung Forschungsflughafen und Verkehrstechnik) lassen eine Nutzung als Verknüpfungspunkt (Verkehrsflächen) aktuell nicht zu. Welches Verfahren zur Schaffung von Baurecht am besten geeignet ist, wird im weiteren Projektfortschritt geprüft.

Haushaltsmittel

Vorbehaltlich der Zustimmung des Rates zum Haushalt 2023/2024 sind für die Umfeldplanung Planungsmittel im Zeitraum von 2023 bis 2025 in Höhe von insgesamt 350.000 € und ab 2026 Investitionsmittel in Höhe von 5 Mio. € unter der Projektnummer 5E.660071 mit der Projektbezeichnung DB-Verknüpfungspunkt Bienrode vorgesehen. Im Rahmen der weiteren Planungen (Vorplanung mit Baukostenschätzung) sind die (aktuell grob ermittelten) Ansätze zu den benötigten Haushaltsmitteln zu konkretisieren.

Weiteres Vorgehen

Nach diesem Grundsatzbeschluss ist vorgesehen, die Planungen zunächst bis zur Leistungsphase 2 gem. HOAI (Grundlagenermittlung und Vorplanung) fortzuführen. Auf Basis der dann vorliegenden fundierten und aussagekräftigen Grundlage erfolgt ein erneuter

Beschluss für die weiteren Planungsschritte gem. HAOI (Leistungsphase 3-5). Die Planungen haben dabei die Zielsetzung einer effizienten Flächennutzung. Im Zuge der weiteren Planungsschritte wird verwaltungsintern die Wirtschaftlichkeit fortlaufend geprüft.

Fazit

Die Ergebnisse der abgeschlossenen Machbarkeitsstudie und die im Anschluss erfolgte Modifizierung der Konzeptidee zur Realisierung eines ganzheitlichen Verknüpfungspunktes unter Berücksichtigung einer nachhaltigen Gewerbeentwicklung hat die grundlegende Umsetzbarkeit umfassend beleuchtet und aufgezeigt. Soweit es die aktuelle Konzeptidee zulässt, wurden bereits die wesentlichen Rand- und Rahmenbedingungen, wie u. a. die Klärung der Fördermittelkulisse zu den benötigten Gewerbeflächen, die Flächeninanspruchnahme von Privatgrundstücken und eine erste Abschätzung der voraussichtlichen Baukosten, analysiert und geprüft. Der Verknüpfungspunkt, bestehend aus den bahnseitigen Planungen zum Bahnsteig und den stadtseitigen Planungen zum Umfeld mit ÖPNV-Anbindung, bietet einen nachhaltigen Baustein zur Förderung der Verkehrswende.

Darüber hinaus wird der Verknüpfungspunkt seiner Rolle gerecht, wenn es um die Erreichbarkeit der heutigen und zukünftigen Unternehmen im Umfeld des Forschungsflughafens sowie der verbesserten Anbindung des Ortsteils Bienrode an den Umweltverbund geht.

Leuer

Anlage/n:

Machbarkeitsstudie Umfeld Haltepunkt Bienrode

Verkehrliche Machbarkeitsstudie Bahnhaltelpunkt Braunschweig-Bienrode

August 2022

Endbericht

Auftraggeber:

Stadt Braunschweig

Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Platz der Deutschen Einheit 1

38100 Braunschweig

Aufsteller:

BPR Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner

Beratende Ingenieure mbB

Wolfenbütteler Straße 4

Telefon 0531 / 123 137-0

info@bpr-braunschweig.de

WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung

und Infrastrukturplanung GmbH

Nordstraße 11

38106 Braunschweig

Telefon 0531 / 387 37-0

info@wvigmbh.de

Braunschweig, August 2022

i.v. M. Gindner

Braunschweig, August 2022

ppa.



Aufsteller

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	7
2.	Allgemeine Verkehrsanbindung und -erschließung	8
2.1	Radverkehr	8
2.2	ÖPNV	9
2.3	Kfz-Verkehr	10
2.4	Good Practice Mobilitätsstationen	12
3.	Grundlagen und Bestandsanalyse	16
3.1	Ortsbesichtigung und Mängelanalyse	16
3.2	Abschätzung der Stellplatzanzahl für Pkw und Fahrrad	25
3.3	Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlagen	29
3.3.1	Bewertung der Verkehrsqualität	29
3.3.2	Vorgehensweise zur Berechnung	31
3.3.3	Ergebnisse	34
3.4	Randbedingungen der Braunschweiger Verkehrs GmbH	35
3.5	Randbedingungen aus Planungen der DB	36
4.	Variantenbetrachtung und -bewertung	38
4.1	Erste skizzenhafte Variantenuntersuchungen	39
4.1.1	Variante 1	41
4.1.2	Variante 2	42
4.1.3	Variante 3	43
4.1.4	Variante 4	44
4.1.5	Variante 5	45
4.2	Ausschlussverfahren	46
4.3	Bewertungsmatrix	47
4.4	Bewertungsmethodik	48
4.5	Zielfelder	49
4.5.1	Zielfeld Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	49
4.5.2	Zielfeld Motorisierter Individualverkehr (MIV)	49
4.5.3	Zielfeld Radverkehr	50
4.5.4	Zielfeld Fußverkehr	50
4.5.5	Zielfeld Verkehrssicherheit	50
4.5.6	Zielfeld Städtebau/ Raumstrukturelle Wirkung	51
4.5.7	Zielfeld Nutzungen	51
4.5.8	Zielfeld Umwelt	51
4.5.9	Zielfeld Wirtschaftlichkeit und Kosten	51
4.6	Vorzugsvariante	52

5.	Haltestellen Waggumer Straße	52
6.	Kosten	55
7.	Quellen.....	57
8.	Anhang.....	58

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Radverkehrsnetz im Bereich des geplanten Verknüpfungspunktes	8
Abbildung 2:	ÖPNV-Liniennetz und Haltestellen im Bereich des geplanten Verknüpfungspunktes.....	9
Abbildung 3:	Geplantes ÖPNV-Liniennetz und Haltestellen im Bereich des geplanten Verknüpfungspunktes.....	10
Abbildung 4:	Verkehrsmengen Analysefall 2016	11
Abbildung 5:	Verkehrsmengen zur Prognose 2030.....	12
Abbildung 6:	Mobilitätsstation KielRegion.....	14
Abbildung 7:	Mobilitätsstation Osnabrück.....	14
Abbildung 8:	EinfachMobil Offenburg	15
Abbildung 9:	Mobilitätsstation München	15
Abbildung 10:	Mobilstation Meschede.....	16
Abbildung 11:	Mobilitätsstation Vechta	16
Abbildung 12:	Untersuchungsraum Haltepunkt BS-Bienrode und Lage des Verknüpfungspunkts	17
Abbildung 13:	Waggumer Straße Ost, Blick in Richtung Bahnübergang.....	19
Abbildung 14:	Waggumer Straße Ost, mögliche Lage für eine Bushaltestelle.....	19
Abbildung 15:	Verbindungsweg zwischen Waggumer Straße und Forststraße, von der Waggumer Straße aus betrachtet.....	20
Abbildung 16:	Verbindungsweg zwischen Waggumer Straße und Forststraße, Blick in Richtung Waggumer Straße	20
Abbildung 17:	Gleisanlagen vom BÜ Waggumer Straße aus betrachtet	21
Abbildung 18:	Freifläche für die Anlage des Verknüpfungspunkts	21
Abbildung 19:	Freifläche für die Anlage des Verknüpfungspunkts mit Lärmschutzwand	22
Abbildung 20:	Erhaltenswerte Bäume im Bereich des Bahnübergangs Forststraße.....	22
Abbildung 21:	Verbindungsweg zwischen Waggumer Straße und Forststraße, von der Forststraße aus betrachtet.....	23
Abbildung 22:	Gemeinsamer Geh- und Radweg an der Forststraße, Blick in Richtung Südenosten	23

Abbildung 23: Gemeinsamer Geh- und Radweg an der Forststraße. Blick in Richtung Nordwesten.....	24
Abbildung 24: Blick auf die Freifläche, vom Wendehammer Gerhard-Borchers-Straße aus betrachtet	24
Abbildung 25: Einzugsbereich zu Fuß	26
Abbildung 26: Einzugsbereich mit dem Fahrrad	26
Abbildung 27: Einzugsbereich mit dem Pkw.....	27
Abbildung 28: Knotenpunkte zur Leistungsfähigkeitsberechnung.....	29
Abbildung 29: Entwurfsskizze der Stadt Braunschweig als erste Idee eines Verknüpfungspunkts	39
Abbildung 30: Entwurfstechnische Umsetzung der Ideenskizze Stadt Braunschweig ..	40
Abbildung 31: Weiterentwicklung der ersten Ideenskizze mit B+R-Anlagen und Mobilitätsstation.....	40
Abbildung 32: Variante 1.....	41
Abbildung 33: Variante 2.....	42
Abbildung 34: Variante 3.....	43
Abbildung 35: Variante 4.....	45
Abbildung 36: Variante 5.....	46
Abbildung 37: Bild 2b, R-FGÜ, FGSV 2002.....	53
Abbildung 38: Lageplanausschnitt Haltestellen Waggumer Straße.....	54
Abbildung 39: Visualisierung Haltestelle Nord mit schmalem Fahrgastunterstand.....	55

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Abschätzung der Stellplatzanzahl für Pkw und Fahrrad (P+R und B+R)	28
Tabelle 2:	Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs für Knotenpunkte mit Vorfahrtregelung	30
Tabelle 3:	Quell- und Zielverkehre in den Spitzenstunden am Haltepunkt Bienrode	34
Tabelle 4:	Verkehrsqualität im Kfz-Verkehr, Zufahrten zum Haltepunkt Bienrode	35
Tabelle 5:	Verkehrsqualität im Kfz-Verkehr, Zufahrten zum Haltepunkt Bienrode	35
Tabelle 6:	Verkehrsqualität im Kfz-Verkehr, Zufahrten zum Haltepunkt Bienrode	35

1. Einleitung

In den nächsten Jahren sollen im Rahmen der Stationsoffensive des Investitionsprogramms „Niedersachsen ist am Zug 3“ insgesamt drei Bahnhaltepunkt in Braunschweig wieder in Betrieb genommen werden. Dazu gehört auch der Haltepunkt Braunschweig Bienrode, der Teil dieser Machbarkeitsstudie ist.

Ausgelöst durch das kontinuierliche Bevölkerungswachstum und die gleichzeitige Urbanisierung der peripheren Stadtteile in den vergangenen Jahren ist der Mobilitätswandel für Braunschweigs Zukunftsfähigkeit von wichtiger Bedeutung.

Der Bahnhaltepunkt Bienrode bietet für den Mobilitätswandel gute Voraussetzungen, da er zum einen eine hohe Erschließungswirkung für die Bewohner von Bienrode hat und zum anderen ein großes Potenzial für einen Verknüpfungspunkt Bus-Bahn mit angeschlossener Mobilitätsstation aufweist. Durch den neuen Haltepunkt verkürzen sich Reisezeiten nach Braunschweig und Gifhorn und es ist eine Verlagerung vom MIV auf den SPNV/ÖPNV zu erwarten.

Die Realisierung des Verknüpfungspunkts in Bienrode wird zusätzliche Entwicklungsimpulse für das benachbarte Gewerbegebiet, aber insbesondere für die bevorstehenden Entwicklungen im Umfeld des Forschungsflughafens hervorrufen.

Die Herangehensweise an die Planung von Verknüpfungspunkten war in der Vergangenheit eher eine Abarbeitung von Teilaspekten aus Sicht des jeweiligen Verkehrsträgers oder Nutzers. Der angestrebte Mobilitätswandel erfordert von einer vormals bedarfsorientierten Planung zu einer angebotsorientierten Planung überzugehen. Dafür werden in der vorliegenden Studie Maßnahmen aufgezeigt, die dazu beitragen sollen, einen möglichst großen Teil der Bevölkerung zu einem Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Personennahverkehr (Bus und Bahn) zu bewegen. Dazu müssen umfangreiche Anreize geschaffen und Maßnahmen entwickelt werden, die darauf abzielen, dass der Haltepunkt attraktiv ist und von vielen genutzt wird, sodass zum Beispiel Pendelnde vom privaten PKW auf öffentliche Verkehrsmittel umsteigen.

Ein besonderer Fokus liegt auf der Gestaltung der ersten und letzten Meile. Hierfür ist es wichtig Radfahrenden mit wetterbeständigen, verlässlichen und flexiblen Bike+Ride-Anlagen ein attraktives Angebot zu machen. Der Fußverkehr benötigt kurze Umsteigewege und qualitätsvolle Zugänge zu den Bus- und Bahnsteigen.

Außerdem gilt es die Verkehrswege für den Busverkehr zu optimieren. Hierzu gehören neben der Lage auch entsprechende Wendemöglichkeiten, um einen kurzen bequemen Übergang zwischen den Verkehrsmitteln zu gewährleisten und die Vermeidung von Leerfahrten. Außerdem sind Flächen für zukünftige Verstärkung von Linien mitzudenken.

Der Schwerpunkt dieser Machbarkeitsstudie liegt somit auf der Verkehrsanlagenplanung.

2. Allgemeine Verkehrsanbindung und -erschließung

2.1 Radverkehr

Für den geplanten Verknüpfungspunkt ist eine Anbindung für alle Verkehrsarten essenziell.

Die Abbildung 1 zeigt das umgebende Radverkehrsnetz. Entlang der Altmarkstraße führt auf der östlichen Straßenseite ein gemeinsamer Geh- und Radweg, der in beiden Richtungen befahren werden darf. Von der Waggumer Straße besteht ein Zugang zum geplanten Verknüpfungspunkt über einen gemeinsamen Rad-Gehweg mit Verbindung zur Altmarkstraße.

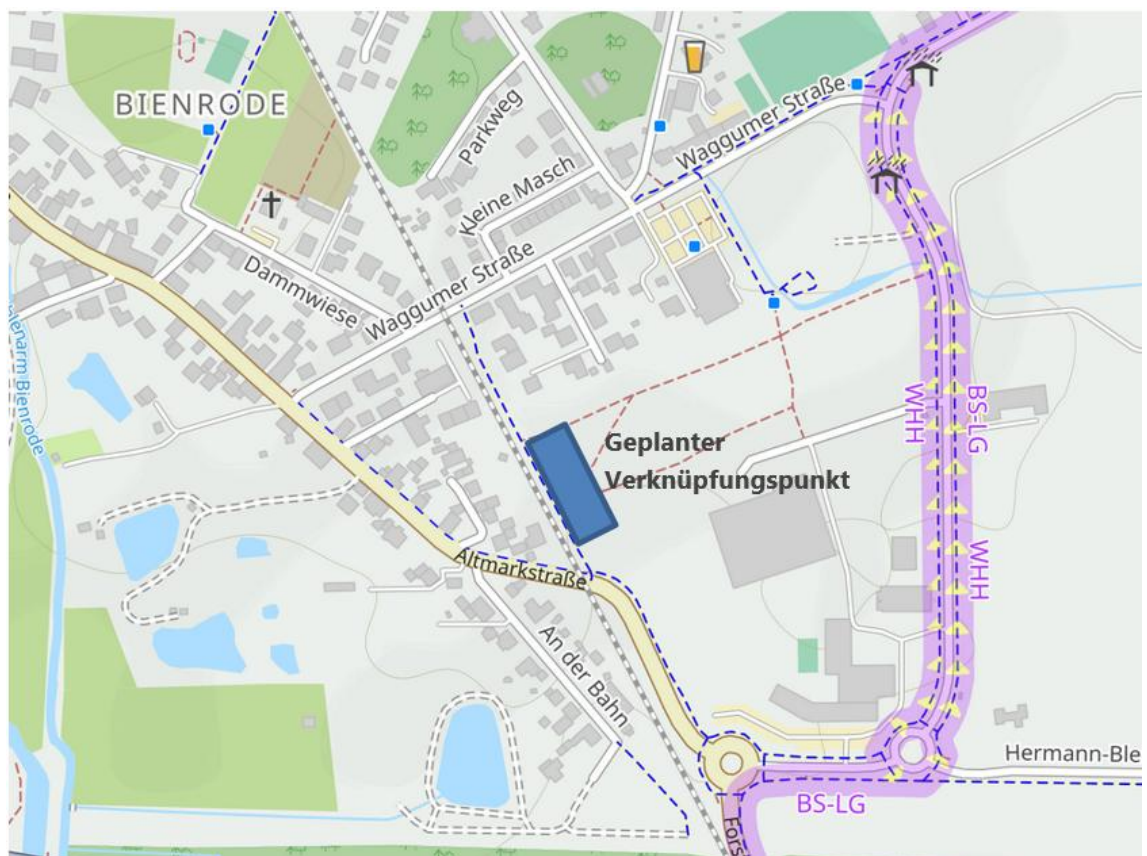


Abbildung 1: Radverkehrsnetz im Bereich des geplanten Verknüpfungspunktes

(Quelle: Openstreetmap.org, Abruf am 11.03.2022)

2.2 ÖPNV

Die Abbildung 2 zeigt das aktuelle Liniennetz in der Umgebung des geplanten Verknüpfungspunktes. Aktuell verkehren dort folgende Linien:

- 413 Bevenrode – Leiferde (30-min Takt)
- 424 (Essenrode) – Waggum – Bienrode - GE Hansestraße/Waller See (30-min Takt)
- 436 Flughafen – Hauptbahnhof (15-min Takt)
- 464 Volkmarode – Querum – Bienrode - Rühme (einzelne Fahrten nur an Schultagen)

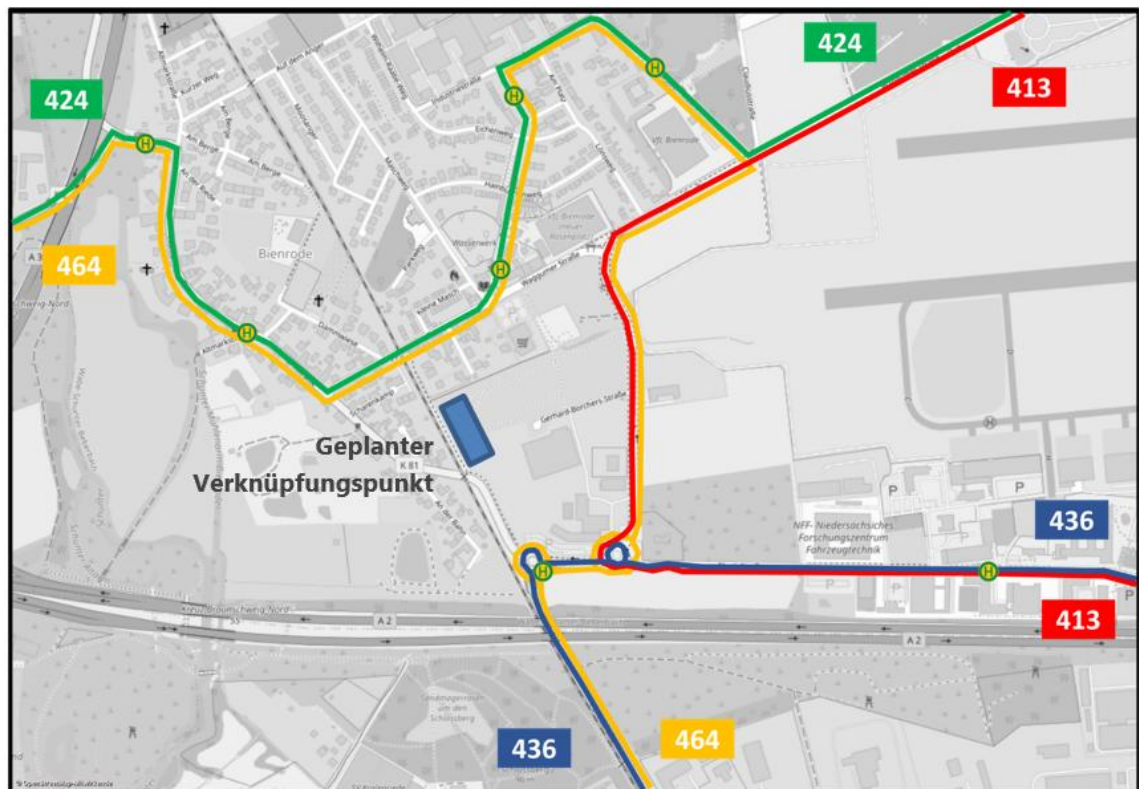


Abbildung 2: ÖPNV-Liniennetz und Haltestellen im Bereich des geplanten Verknüpfungspunktes
(Quelle: Openstreetmap.org, Abruf am 11.03.2022)

Zukünftiges Liniennetz

Die Realisierung des Verknüpfungspunktes bedingt die Anpassung des Busliniennetzes der Braunschweiger Verkehrs-GmbH, damit das zukünftige Nachfragepotenzial ausgeschöpft werden kann. Vor diesem Hintergrund haben in Vorbereitung der Machbarkeitsstudie erste Untersuchungen und Abstimmungen zu einer möglichen

Anpassung des Busliniennetzes zwischen der Stadt Braunschweig und der Braunschweiger Verkehrs-GmbH stattgefunden. Für eine möglichst optimale ÖPNV Erschließung wird das Busliniennetz wie folgt angepasst:

- Die Linien 413 und 436 halten im neu angelegten Verknüpfungspunkt.
- Für die Linie 424 ist eine neue Haltestelle in der Waggumer Straße in unmittelbarer Nähe zum Bahnübergang als Ersatz für die Haltestelle „Pappelallee“ geplant. Diese wird in Zukunft nicht mehr bedient. Die Prüfung und Bestimmung der genauen Lage einer neuen Haltestelle in der Waggumer Straße ist Teil dieser Untersuchung.
- Die Linie 464 bleibt unverändert.

Die Takte der einzelnen Linien bleiben unverändert. Die neuen Linienverläufe sind in Abbildung 3 dargestellt.

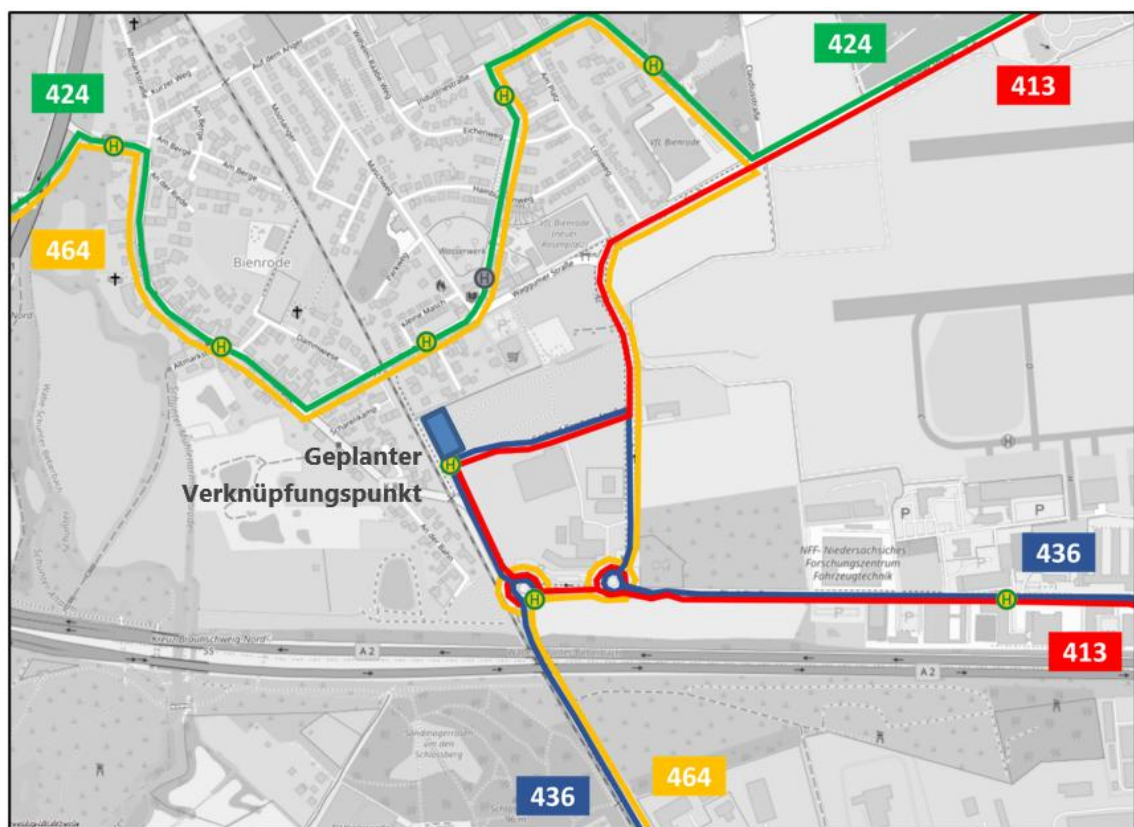


Abbildung 3: Geplantes ÖPNV-Liniennetz und Haltestellen im Bereich des geplanten Verknüpfungspunktes
(Quelle: Openstreetmap.org, Abruf am 15.03.2022)

2.3 Kfz-Verkehr

Die Abbildung 4 zeigt das umgebende Straßennetz sowie die Verkehrsbelastungen im werktäglichen Verkehr für den Analysefall 2016 (Verkehrsmodell Braunschweig).

Die Forststraße in Höhe der geplanten Zufahrt zum Verknüpfungspunkt ist mit 6.320 Kfz/Werkg tag belastet. Über die Hermann-Schlichting-Straße im Osten fahren ebenfalls täglich 6.420 Kfz/Werkg tag. Dagegen ist die Waggumer Straße mit 3.750 Kfz/Werkg tag geringer belastet. Die dargestellten Belastungen im Analysefall sind auch zu den Spitzenzeiten gut abwickelbar und stellen keinerlei Probleme für die Leistungsfähigkeit auf den einzelnen Streckenabschnitten und Knotenpunkten dar.

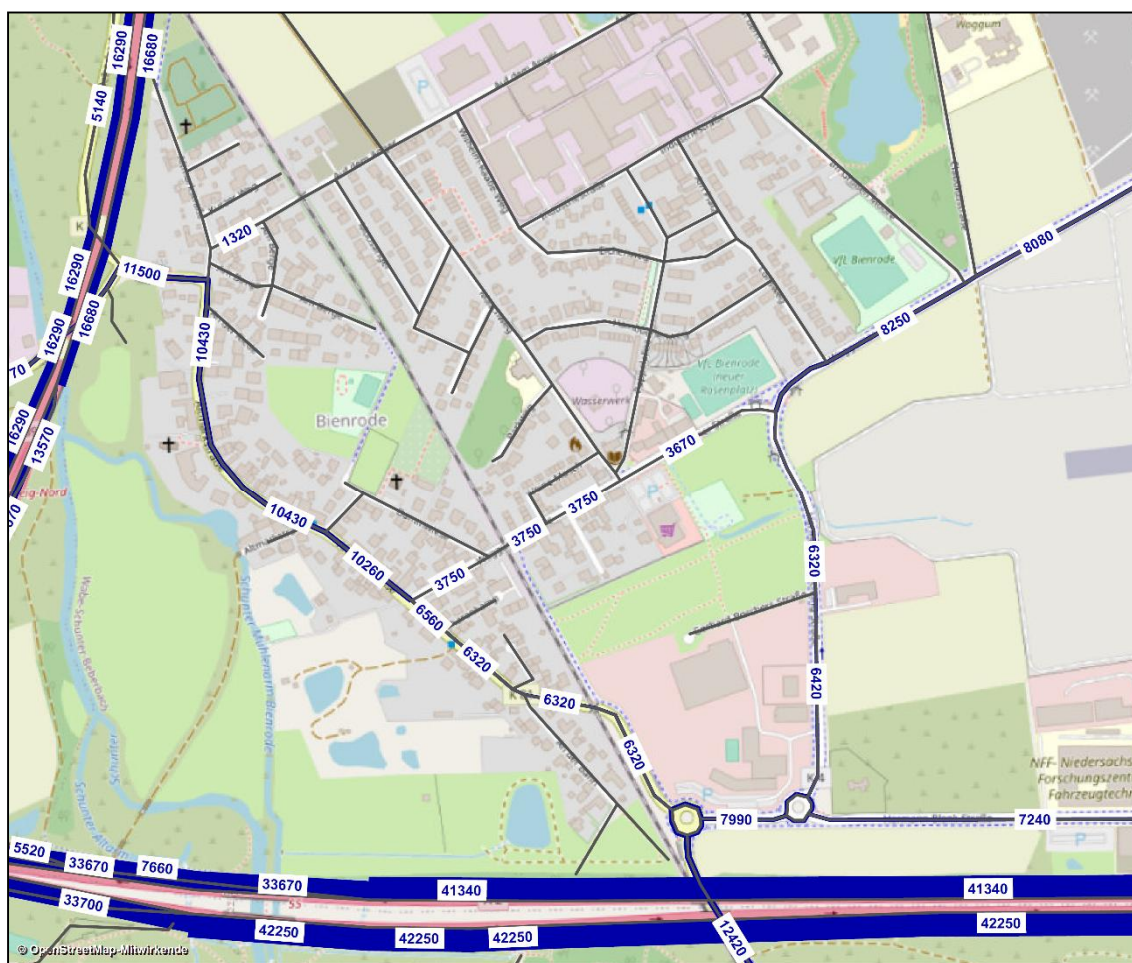


Abbildung 4: Verkehrsmengen Analysefall 2016
(Quelle: Verkehrsmodell Braunschweig, WVI 2018)

Die Abbildung 5 zeigt die Verkehrsbelastungen zur Prognose 2030 im Kfz-Verkehr. Die zukünftig zu erwartende Verkehrsentwicklung in Braunschweig wurde mit dem Verkehrsmodell Stadt Braunschweig ermittelt [WVI 2018]. Im Rahmen der Prognose für den sog. „Prognose-Nullfall“ (PO 2030) werden dabei solche Entwicklungen und Maßnahmen berücksichtigt, die bereits beschlossen sind und deren Realisierung bis zum Prognosehorizont 2030 als realistisch angesehen werden kann. Dabei sind sowohl die soziodemografischen Entwicklungen und die Entwicklung der

Siedlungsstruktur (Wohngebiete, neue Gewerbegebiete am Flughafen etc.) wie auch Maßnahmen in der Verkehrsinfrastruktur berücksichtigt (vgl. [WVI 2018]).

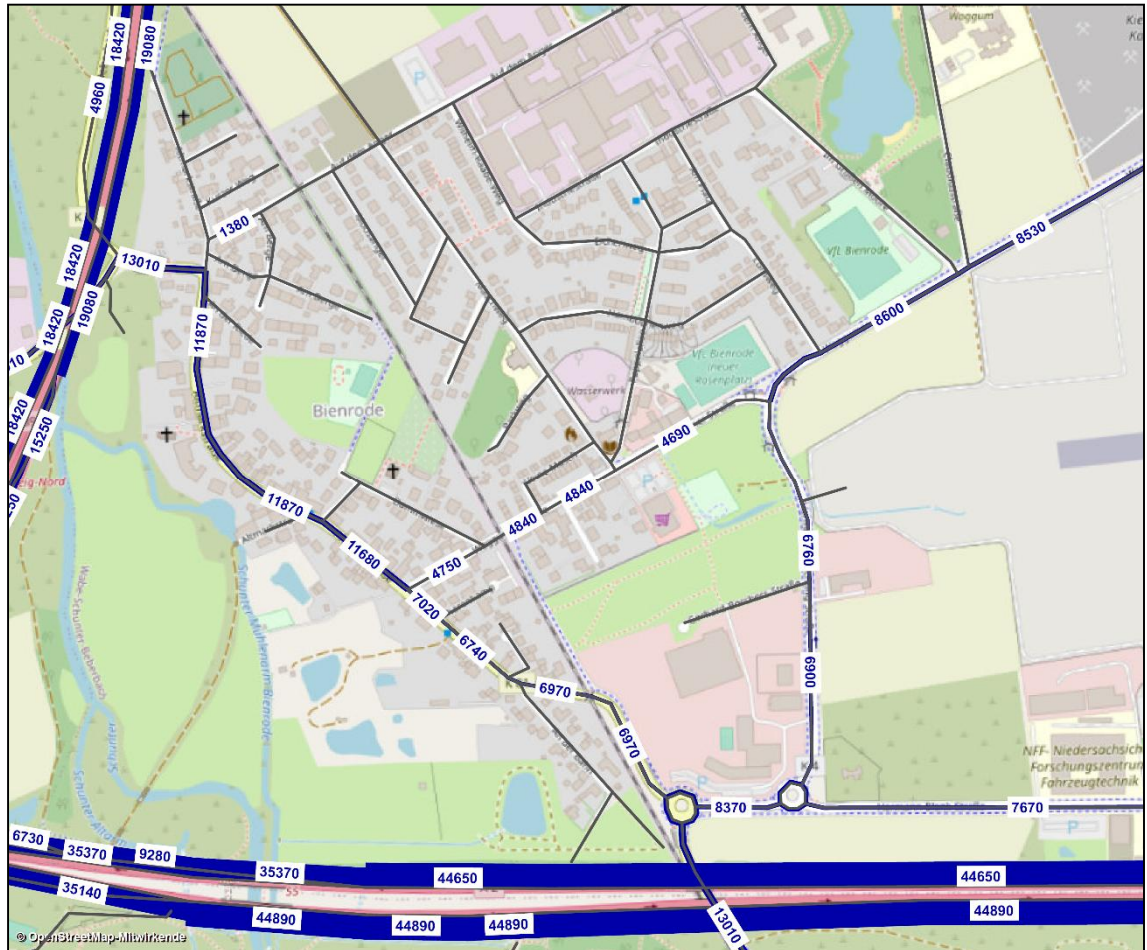


Abbildung 5: Verkehrsmengen zur Prognose 2030
(Quelle: Verkehrsmodell Braunschweig, WVI 2018)

Auf der Altmarkstraße steigen die Verkehrsbelastungen um 650 Kfz bzw. 10% auf 6.970 Kfz/Tag an. Zunahmen müssen auch auf der Hermann-Schlichting-Straße erwartet werden. Hier steigen die Belastungen um rd. 500 Kfz/Tag auf 6.900 Kfz zur Prognose 2030 an (+7%). Der wesentliche Grund sind geplante Gewerbeentwicklungen im Bereich des Flughafens.

2.4 Good Practice Mobilitätsstationen

Mobilitätsstationen gibt es mittlerweile sowohl in Großstädten als auch in ländlicheren Regionen. Sie haben zum Ziel, das Mobilitätsangebot und die Verknüpfung der einzelnen Verkehrsmittel zu verbessern. In Braunschweig gibt es derzeit noch keine Mobilitätsstationen im klassischen Sinne. Dennoch sollen im Einklang der

stattfindenden Verkehrswende auch derartige Angebote mitgedacht und mitgeplant werden, um dem zukünftigen Bedarf entsprechen zu können.

Um einen Eindruck zu erhalten welche Möglichkeiten es im Bereich der Mobilitätsstationen gibt wurden mehrere Good Practice Beispiele ausgesucht und in Form von Steckbriefen dargestellt.

Berücksichtigt wurden die Lage, das vorhandene Verkehrsangebot, eventuelle Zusatzangebote sowie mögliche Tarife bzw. der Zugang zur Mobilitätsstation. Es wurden hauptsächlich vergleichbare Stationen bzw. Städte, sowie Stationen mit dem Verkehrsmittel SPNV oder Stadtbahn ausgewählt, um eine grundlegende Übertragbarkeit für den Haltepunkt in Bienrode zu gewährleisten. Berücksichtigt werden sollte jedoch, dass die Good Practice Beispiele nicht einfach auf das Projekt in Bienrode übertragen werden können, da jeder Haltepunkt seine eigenen Eigenschaften und Anforderungen hat, welche beachtet werden sollen und müssen.

Es können aber einzelne Komponenten“ wie z.B. die P+R- und B+R-Anlagen, die Ladestationen für E-Fahrzeuge, E-Scooter, Car-Sharing Angebote, der Kiosk am Haltepunkt, Photovoltaikanlagen auf den Dächern übernommen werden und je nach Bedarf für ein eigenes Konzept wieder zusammengesetzt werden. Die Good Practice Beispiele bilden somit einen Katalog an Möglichkeiten zur Ausgestaltung von Mobilitätsstationen, aus welchem sich die benötigten Komponenten auswählen lassen.

In Bienrode soll die geplante Mobilitätsstation vor allem die Anbindung und Zugänglichkeit für Einwohner und Arbeitnehmer verbessern. Durch eine breite Auswahl an verschiedenen Verkehrsmitteln und einer Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs soll eine Reduktion bzw. Verlagerung des MIV auf die alternativen Verkehrsmittel des Umweltverbundes, die am Haltepunkt bereitgestellt werden, stattfinden.

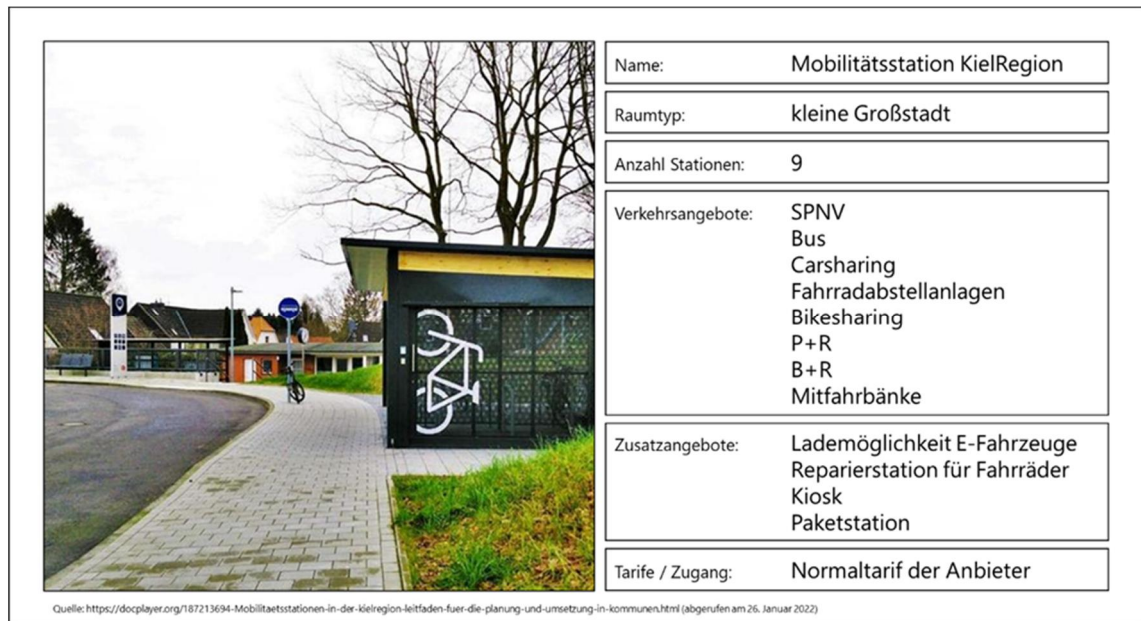


Abbildung 6: Mobilitätsstation KielRegion
(eigene Recherche)



Abbildung 7: Mobilitätsstation Osnabrück
(eigene Recherche)

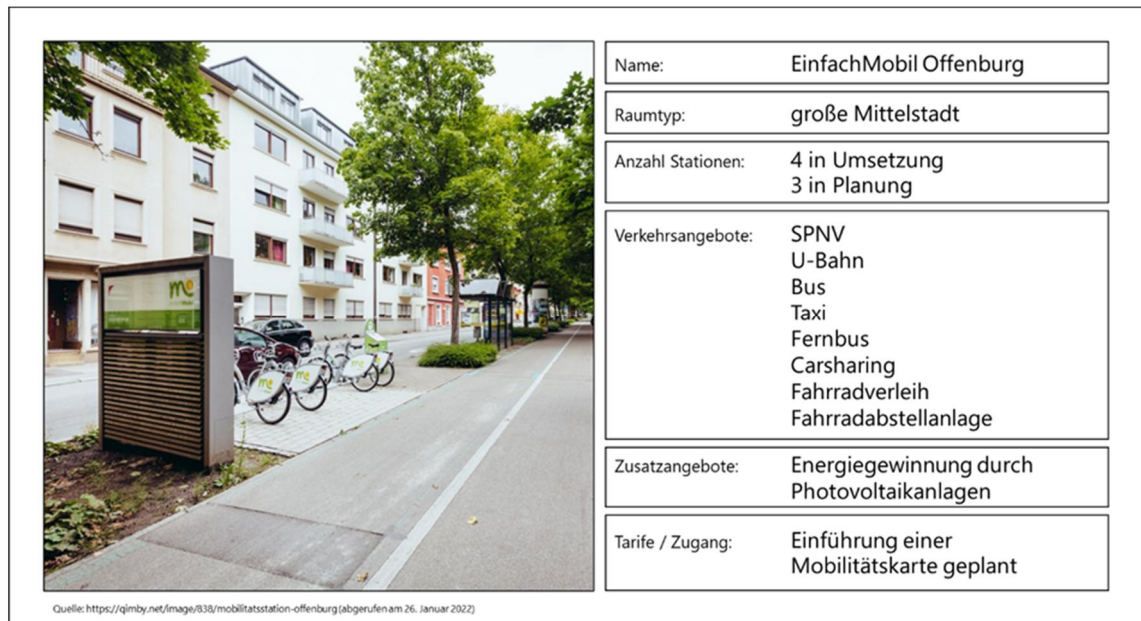


Abbildung 8: EinfachMobil Offenburg
(eigene Recherche)

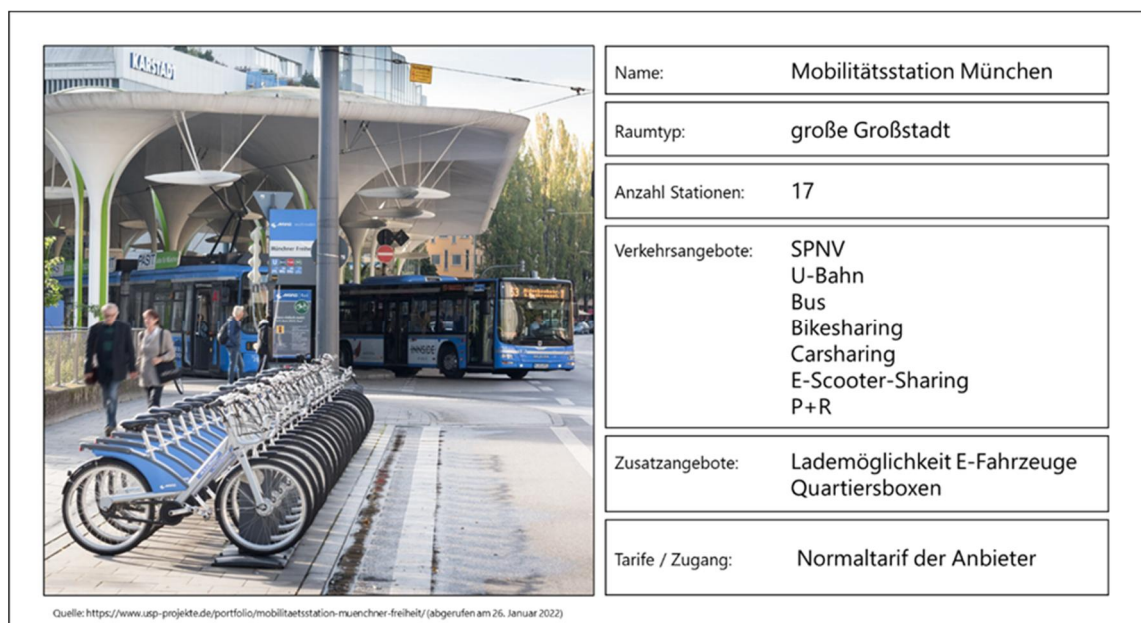


Abbildung 9: Mobilitätsstation München
(eigene Recherche)

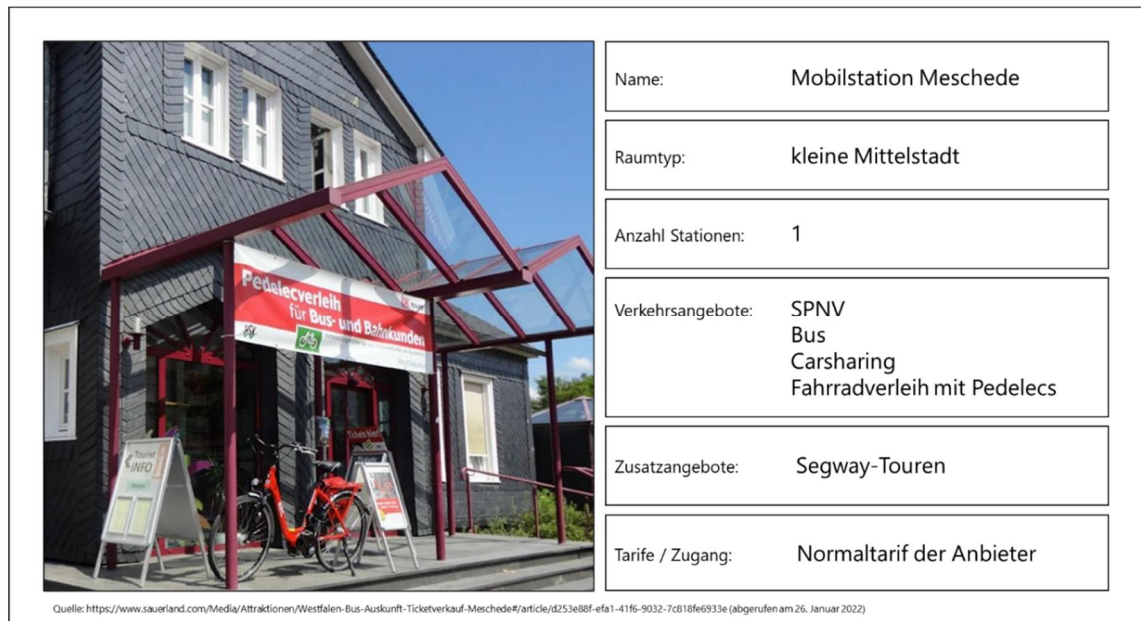


Abbildung 10: Mobilstation Meschede
(eigene Recherche)

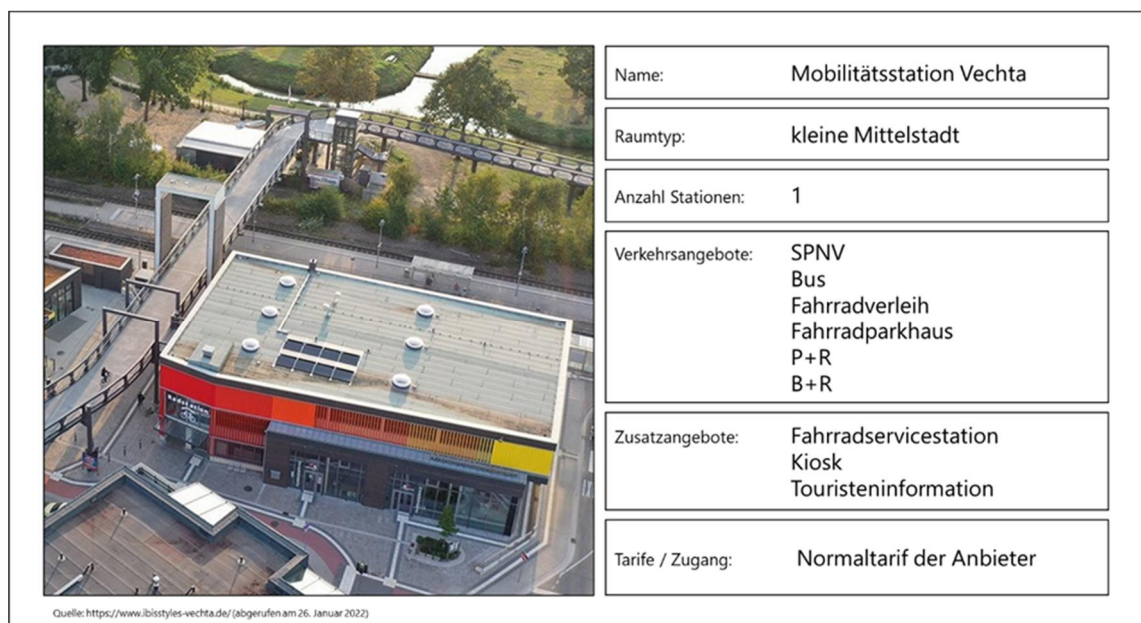


Abbildung 11: Mobilitätsstation Vechta
(eigene Recherche)

3. Grundlagen und Bestandsanalyse

3.1 Ortsbesichtigung und Mängelanalyse

Der Untersuchungsraum zum geplanten Verknüpfungspunkt befindet sich nördlich der Braunschweiger Innenstadt im Stadtteil Bienrode. Der zu reaktivierende Bahnhofshaltepunkt ist zwischen den beiden Bahnübergängen Bienrode I (Forststraße) und

Bienrode II (Waggumer Straße) verortet. Der Untersuchungsraum erstreckt sich auf das nähere Umfeld des Verknüpfungspunkts und schließt die Straßenzüge „Waggumer Straße“ im Norden und „Forststraße“ im Süden mit ein. Für die Umsetzung des geplanten Verknüpfungspunkts mit Umstiegsmöglichkeiten zum Busliniennetz und angeschlossenen Park+Ride- sowie Bike+Ride-Anlagen ist die Freifläche zwischen der nördlich gelegenen Lärmschutzwand und den bebauten Gewerbegrundstücken mit Verkehrsanschluss an die Forststraße vorgesehen.



Abbildung 12: Untersuchungsraum Haltepunkt BS-Bienrode und Lage des Verknüpfungspunkts (Darstellung Stadt Braunschweig)

Zu Beginn der Machbarkeitsstudie wurde eine Begehung der Örtlichkeit mit Fotodokumentation und Bestandsanalyse durchgeführt.

Die Waggumer Straße wird von zweigeschossiger Wohnbebauung gesäumt. Die Fahrbahn weist östlich des Bahnübergangs eine Breite von 6,50 m und westlich des Bahnübergangs eine Breite von 7,20 m auf. Die straßenbegleitenden Gehwege der Waggumer Straße weisen eine Breite von 2,00 m (östlich des Bahnübergangs) und 3,00 m (westlich des Bahnübergangs) auf. Ein Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn fehlt auf ganzer Länge. Bauliche Radverkehrsanlagen und öffentliches

Straßenbegleitgrün sind im Straßenraum nicht vorhanden. Das Radfahren erfolgt auf der Fahrbahn. Eine Mitbenutzung der Gehwege durch Radfahrende ist mit Zusatzzeichen 1022-10 zugelassen.

Östlich des Bahnübergangs führt ein gepflasterter gemeinsamer Geh- und Radweg parallel zur Gleisanlage und verbindet die Waggumer Straße und mit der Forststraße. Mit seiner jetzigen Beschaffenheit (unebene Oberfläche mit Absackungen, Verkrautung der Randbefestigung, unzureichende Breite für die gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr $B=2,00\text{ m}$) stellt der Weg keine richtlinienkonforme und damit keine geeignete Verbindung zum zukünftigen Haltepunkt dar.

Das Umfeld des zukünftigen Verknüpfungspunktes ist geprägt von Wohnbebauung im Nordwesten und Flächen mit gewerblicher Nutzung im Südosten. Eine fünf Meter hohe Gabionenwand schirmt Umgebungslärm von der nördlich dahinter liegenden Wohnbebauung ab. Dieses technische Bauwerk steht im starken Gegensatz zum sonst eher dörflichen Charakter Bienrodes.



Abbildung 13: Waggumer Straße Ost, Blick in Richtung Bahnübergang



Abbildung 14: Waggumer Straße Ost, mögliche Lage für eine Bushaltestelle



Abbildung 15: Verbindungsweg zwischen Waggumer Straße und Forststraße, von der Waggumer Straße aus betrachtet



Abbildung 16: Verbindungsweg zwischen Waggumer Straße und Forststraße, Blick in Richtung Waggumer Straße



Abbildung 17: Gleisanlagen vom BÜ Waggumer Straße aus betrachtet (die ehemalige Bahnsteigkante ist noch zu erkennen)



Abbildung 18: Freifläche für die Anlage des Verknüpfungspunkts



Abbildung 19: Freifläche für die Anlage des Verknüpfungspunkts mit Lärmschutzwand



Abbildung 20: Erhaltenswerte Bäume im Bereich des Bahnübergangs Forststraße



Abbildung 21: Verbindungsweg zwischen Waggumer Straße und Forststraße, von der Forststraße aus betrachtet



Abbildung 22: Gemeinsamer Geh- und Radweg an der Forststraße, Blick in Richtung Südenosten



Abbildung 23: Gemeinsamer Geh- und Radweg an der Forststraße. Blick in Richtung Nordwesten



Abbildung 24: Blick auf die Freifläche, vom Wendehammer Gerhard-Borchers-Straße aus betrachtet

3.2 Abschätzung der Stellplatzanzahl für Pkw und Fahrrad

Im Braunschweiger Stadtteil Bienrode soll ein SPNV-Haltepunkt an der bestehenden Bahntrasse zwischen Braunschweig und Gifhorn entstehen. Dieser soll unter anderem dazu beitragen, dass die Verkehrswende vorangetrieben wird und in Zukunft mehr Menschen auf den ÖV umsteigen, anstatt den privaten Pkw zu nutzen. Für eine erfolgreiche Umsetzung soll die Haltestelle zu einem attraktiven Verknüpfungspunkt ausgebaut werden. Dazu sollen - wie an vielen anderen Haltepunkten in der Region auch - Park & Ride (P+R) und Bike & Ride (B+R) Anlagen geschaffen werden. Diese ermöglichen es den Nutzern ihren Pkw oder das Rad sicher an der Haltestelle abzustellen und den restlichen Weg mit dem ÖV zurückzulegen.

Für den Entwurf des Haltepunktes müssen die Größe der P+R- und der B+R-Anlagen abgeschätzt werden.

Zu Beginn wurden folgende Einzugsbereiche für die tägliche Nutzung des Haltepunktes festgelegt:

- Bis 400m zu Fuß (siehe Abbildung 25)
- Bis 1.000m mit dem Fahrrad (siehe Abbildung 26)
- Bis 3.000m mit dem Pkw (siehe Abbildung 27)

Auf Grund von Trennwirkungen durch größere Straßen (Autobahn) oder Bahntrassen wurden die Einzugsbereiche anschließend angepasst. Das finale Ergebnis ist in den folgenden Abbildungen zu sehen.

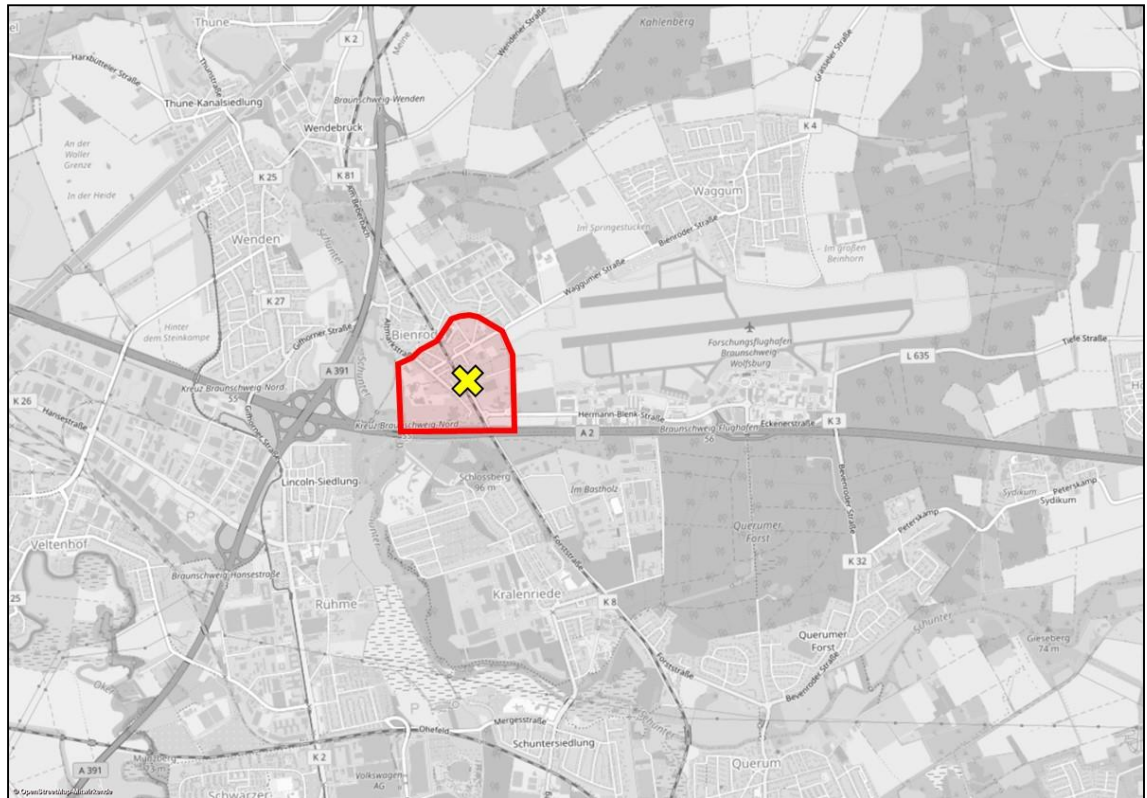


Abbildung 25: Einzugsbereich zu Fuß
(Quelle Hintergrundkarte: OpenStreetMap)

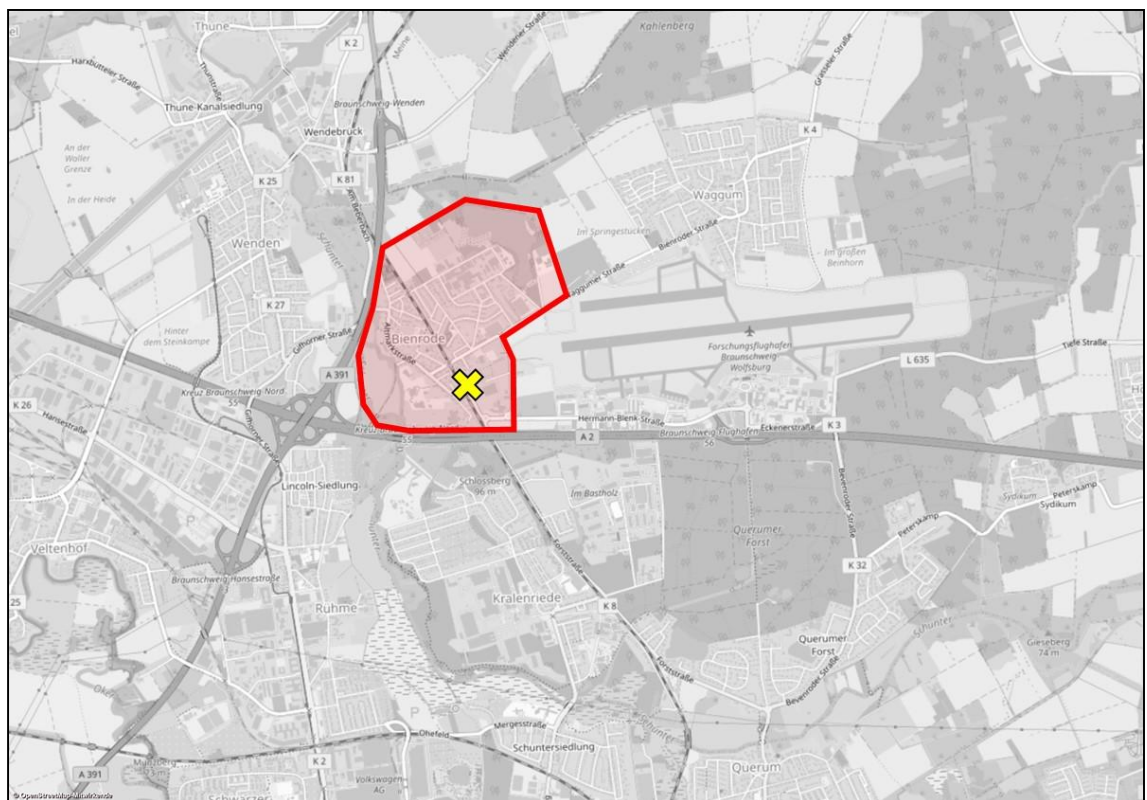


Abbildung 26: Einzugsbereich mit dem Fahrrad
(Quelle Hintergrundkarte: OpenStreetMap)

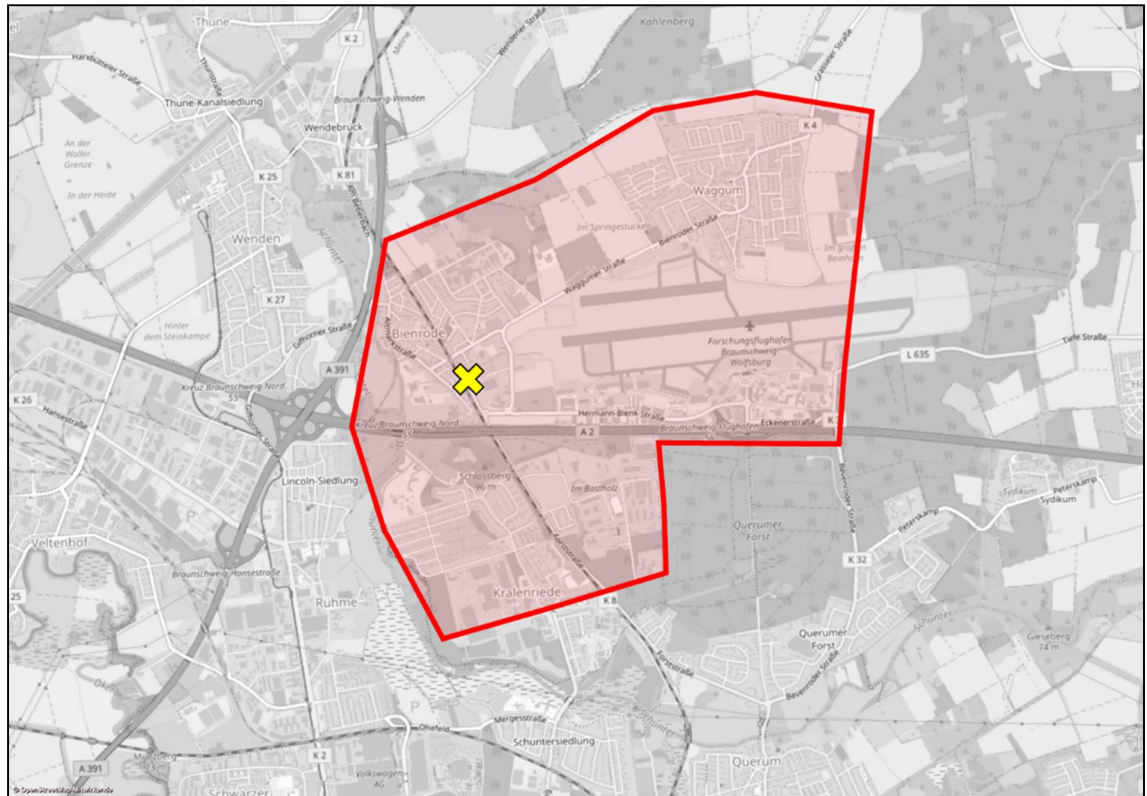


Abbildung 27: Einzugsbereich mit dem Pkw
(Quelle Hintergrundkarte: OpenStreetMap)

Grundlage für die Potentialbestimmung sind vorliegende Strukturdaten aus dem Braunschweiger Verkehrsmodell (Analyse 2016), bestehend aus Einwohner- und Arbeitsplatzzahlen in den dargestellten Einzugsbereichen, sowie die dort täglich zurückgelegten Wege. Berücksichtigt wurden ausschließlich Wege von Einwohnern und Arbeitnehmern, für welche der neue Haltepunkt eine attraktive Alternative zum aktuell verwendeten Weg darstellt. Da eine 100-prozentige Verlagerung auf das neue Verknüpfungsangebot unrealistisch ist, musste die Zahl der potenziellen Nutzer über den ÖV-Anteil aus den Ortslagen im Einzugsbereich weiter differenziert werden. Dabei wurde auf Daten aus der Befragung „Mobilität in Deutschland“ zu den Modal-Split Anteilen der Verkehrsmittelketten MIV+ÖV (P+R) bzw. Rad+ÖV (B+R) für unterschiedliche Siedlungsbereiche zurückgegriffen. Die hieraus ermittelten Anteile der Verkehrsmittelketten am Gesamtverkehr in Kombination mit den ÖV-Anteilen der einzelnen Gemeinden wurde auf alle potenziellen Nutzer übertragen, um eine realistische Nutzeranzahl zu ermitteln.

Da keine genauen Daten für Braunschweig vorliegen, wurde eine Bandbreite für die benötigten Abstellanlagen geschätzt. Dazu wurde das erläuterte Verfahren für die im Folgenden beschriebenen Szenarien mit unterschiedlichen Strukturdaten durchgeführt.

- Szenario 1: aktuelle Strukturdaten + Umsetzung des Haltepunktes
- Szenario 2: Strukturdaten Prognose 2030 + Umsetzung des Haltepunktes
- Szenario 3: Aktuelle Strukturdaten + Umsetzung des Haltepunktes + Verkehrswende
- Szenario 4: Strukturdaten Prognose 2030 + Umsetzung des Haltepunktes + Verkehrswende

Der in Szenario 3 und 4 aufgeführte Punkt der „Verkehrswende“ beschreibt einen zukünftigen Wandel in der Verkehrsmittelnutzung in Richtung ÖV, P+R, B+R und weiterer alternativer Verkehrsangebote. Für alle 4 Szenarien wurde eine Stellplatzanzahl für P+R als auch für B+R ermittelt. Für die weitere Abschätzung wurden jedoch nur zwei der vier Ergebnisse weiterverwendet.

Ergänzt werden die Ergebnisse um einen weiteren Ausblick, auch „Vision“ genannt. Dieser Wert soll den Effekt eines gut funktionierenden Haltepunktes abbilden, durch welchen immer mehr Menschen auf den ÖV umsteigen und somit auch die P+R oder B+R Anlagen in Anspruch nehmen. Diese Flächen sollten im Entwurf vorgehalten werden, um die Anlagen auch über den Prognosehorizont 2030 hinaus attraktiv und problemlos ausbauen zu können.

Alle Ergebnisse sind in Tabelle 1 dargestellt.

benötigte Stellplätze	Aktuell	Perspektive	Vision
Park & Ride	20	40	60 – 80
Bike & Ride	40	70	120 - 150

Tabelle 1: Abschätzung der Stellplatzanzahl für Pkw und Fahrrad (P+R und B+R)
(Quelle: eigene Abschätzung)

Als Grundlage für weitere Planungen zum Verknüpfungspunkt wird empfohlen die Stellplatzanzahl für den Betrachtungshorizont „Perspektive“ zu verwenden. Darüber hinaus soll der abgeschätzte Nachfragebedarf für den Betrachtungshorizont „Vision“ über Vorhalteflächen oder hochbauliche Anlagen sichergestellt werden

können, um den zukünftigen bzw. darüberhinausgehenden Bedarfen gerecht werden zu können.

3.3 Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlagen

Um auch die heutigen und zukünftig zu erwartenden Verkehrsbelastungen an den Zufahrten zum geplanten Verknüpfungspunkt abwickeln zu können, muss der Bereich auf seine Leistungsfähigkeit überprüft werden. Relevant hierfür sind die zwei Knotenpunkte zur Ein- und Ausfahrt (Abbildung 28).

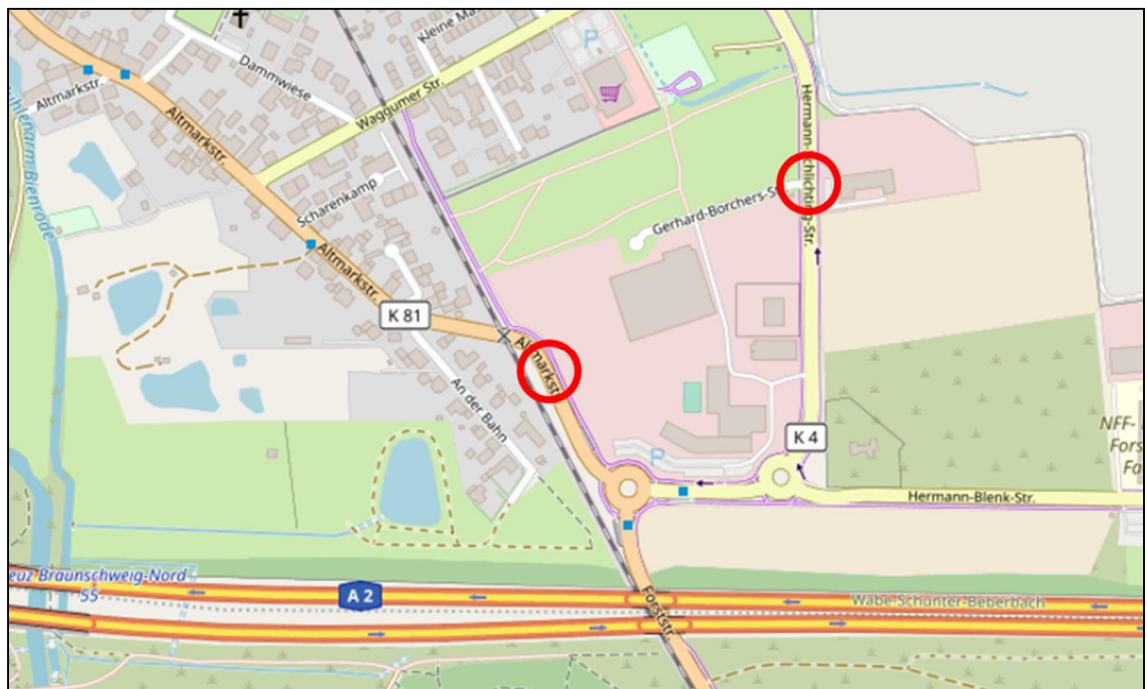


Abbildung 28: Knotenpunkte zur Leistungsfähigkeitsberechnung
(Quelle: OpenStreetMap)

3.3.1 Bewertung der Verkehrsqualität

Die Überprüfung der Leistungsfähigkeit für die Knotenpunkte im Untersuchungsraum erfolgt nach den Berechnungsverfahren des HBS - Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen [FGSV 2015].

Das Beurteilungskriterium für die Qualität des Verkehrsablaufes im Kfz-Verkehr bildet gemäß HBS die mittlere Wartezeit. Maßgebend für die erreichbare Qualitätsstufe im gesamten Knoten ist der Verkehrstrom mit den größten Wartezeiten. Die Qualität des Verkehrsablaufs wird in 6 Stufen A - F nach Verkehrsarten unterschieden. Die Tabelle 2 zeigt die zulässigen mittleren Wartezeiten für die verschiedenen Qualitätsstufen für Knotenpunkte mit Vorfahrtregelung.

Die einzelnen Qualitätsstufen bedeuten (HBS, Teil S Stadtstraßen, S. S5-5):

In der Qualitätsstufe A kann die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer den Knotenpunkt nahezu ungehindert passieren. Die Wartezeiten sind sehr gering.







In der Qualitätsstufe B werden die Abflussmöglichkeiten der wartpflichtigen Verkehrsströme vom bevorrechtigten Verkehr beeinflusst. Die dabei entstehenden Wartezeiten sind gering.

In der Qualitätsstufe C kommt es zur Bildung von Stau, der jedoch weder hinsichtlich seiner räumlichen noch bezüglich der zeitlichen Dauer eine starke Beeinträchtigung darstellt. Die Wartezeiten sind spürbar.


In der Qualitätsstufe D kommt es vorübergehend zu merklichen Staus, welche sich aber wieder zurückbilden. Die Wartezeiten für einige Verkehrsteilnehmer sind beträchtlich. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

In der Qualitätsstufe E bilden sich Staus, die sich bei der vorhandenen Belastung nicht mehr abbauen. Die Wartezeiten sind sehr lang und streuen stark. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Zusammenbruch (d. h. ständig zunehmende Staulänge) führen. Die Kapazität wird erreicht.


In der Qualitätsstufe F ist die Verkehrsnachfrage größer als die Kapazität des Knotens. Es bilden sich lange, ständig wachsende Staus mit besonders hohen Wartezeiten. Diese Situation löst sich erst nach einer deutlichen Abnahme der Verkehrsstärken im zufließenden Verkehr wieder auf. Der Knotenpunkt ist überlastet.

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs (QSV)	Zulässige mittlere Wartezeit im Kfz-Verkehr	
	Knotenpunkte mit Vorfahrtsregelung	
Stufe A		$\leq 10 \text{ s}$
Stufe B		$\leq 20 \text{ s}$
Stufe C		$\leq 30 \text{ s}$
Stufe D		$\leq 45 \text{ s}$
Stufe E		$> 45 \text{ s}$
Stufe F		$q > C$

q = Verkehrsstärke, C = Kapazität



leistungsfähiger Bereich



nicht leistungsfähiger Bereich

Tabelle 2: Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs für Knotenpunkte mit Vorfahrtregelung

(Quelle: HBS [FGSV 2015])

Nach dem Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 14/2015 des BMVI vom 26. August 2015 soll bei Planungen und Entwürfen zum Um-, Aus- und Neubau die Qualitätsstufe D als Mindestqualität (maximale Wartezeit von 45 Sek.) zugrunde gelegt werden.

3.3.2 Vorgehensweise zur Berechnung

Für die Berechnung der Qualitätsstufen wird zwischen zwei Varianten der Verkehrsführung unterschieden.

- In Variante 1 ist die Durchfahrt vom Haltepunkt zur Gerhard-Borchers-Straße für den Busverkehr und den MIV in beide Richtungen freigegeben.
- In Variante 2 ist die Durchfahrt vom Haltepunkt zur Gerhard-Borchers-Straße nur der Busverkehr freigegeben. Der MIV kann den Haltepunkt nur über die Anbindung an der Altmarkstraße/Forststraße erreichen.

Zusätzlich erfolgt eine getrennte Betrachtung verschiedener Lastrichtungen, da sich die Verkehre in den Morgen- und Nachmittagsspitzen unterscheiden. Um einen möglichst ungünstigen Fall abzubilden, wird für jede Variante jeweils noch eine kombinierte Spitze bestehend aus den addierten Werten von Morgen- und Nachmittagsspitze dargestellt. So werden insgesamt die folgenden drei Lastfälle für beide Varianten der Verkehrsführung betrachtet:

- Morgenspitze
- Nachmittagsspitze
- Kombinierte Spitze

Die Verkehrsströme am Haltepunkt setzen sich aus dem Busverkehr, Verkehr durch Park & Ride, Hol- und Bring Verkehre, Durchgangsverkehr sowie dem alltäglichen Verkehr auf den umliegenden Straßen zusammen. Im Folgenden wird dargestellt, wie die einzelnen Verkehrsstärken ermittelt und für die Leistungsfähigkeitsberechnung [Spitzenstunde] vorbereitet wurden.

Der Busverkehr entsteht durch die Fahrten der Linien 413 und 436. Beide ÖV-Linien nutzen sowohl den Knotenpunkt an der Forststraße als auch den Knotenpunkt an der Gerhard-Borchers-Straße in Hin- und Gegenrichtung gemäß ihres planmäßigen Fahrtenverlaufes. Die Zahl der Fahrten pro Stunde je Linie wurden aus der Beschreibung der ÖV-Maßnahmen im Ohnefall für den Stadtbahnausbau in Braunschweig

übernommen. Für die Linie 436 ergaben sich somit vier Fahrten je Stunde und Richtung, für die Linie 413 zwei Fahrten je Stunde und Richtung.

Der Verkehr durch die Nutzung der Park & Ride Anlage wird auf Grundlage der geplanten Parkplatzanzahl ermittelt. Diese liegt für den Planungshorizont „Vision“ bei maximal 80 Stellplätzen. Damit wird von einem Worst-Case-Szenario ausgegangen, da zunächst in den weiteren Planungen nur der Betrachtungshorizont „Perspektive“ mit 40 Stellplätzen als Angebotsplanung berücksichtigt werden soll. Angenommen wird, dass jeder dieser Plätze im Laufe eines Tages einmal belegt wird, was zu zwei Fahrten/Kfz (Einfahrt/Ausfahrt) in den Haltepunkt führt. Ein Großteil dieser Fahrten wird zur morgendlichen oder abendlichen Spitzenstunde stattfinden. Im schlechtesten Fall verteilen sich die Einfahrer morgens und die Ausfahrer abends auf jeweils zwei Stunden. Für die Ermittlung der Leistungsfähigkeit wird somit in der Morgenspitze mit 40 Einfahrern und in der Nachmittagsspitze mit 40 Ausfahrern am Knotenpunkt gerechnet. Um ebenfalls den ungünstigsten Fall abzubilden, werden in der kombinierten Spitze sowohl die Ein- als auch die Ausfahrer berücksichtigt.

Neben dem Verkehr durch die P+R Anlage werden auch Hol- und Bringverkehre betrachtet. Diese verweilen nur kurz am Haltepunkt und verlassen ihn im Anschluss direkt wieder. Ermittelt wird die Anzahl der Fahrten über die Menge der Quelleinsteiger (64 pro Tag) sowie Zielaussteiger (79 pro Tag) am Bahnhaltepunkt. Die Ein- und Aussteiger des Busverkehrs werden hierbei nicht berücksichtigt. Unter Ansatz von Daten aus anderen Bahnsteigerhebungen wurde für den geplanten Haltepunkt Bienrode ein Anteil von 20% gebrachter und abgeholter Fahrgäste festgelegt. Über einen Tag gesehen werden so 29 Personen zum Haltepunkt gebracht bzw. abgeholt. Durch Hin- und Rückfahrt entstehen 58 Fahrten durch Holen und Bringen am Haltepunkt. Da wie bei den Verkehren durch P+R die meisten Wege in der morgendlichen oder abendlichen Spitzenstunde absolviert werden, wird die identische Abschätzung, also Verteilung des Quell- und Zielverkehrs auf zwei Stunden am Morgen, sowie zwei Stunden am Abend verwendet. Es werden für die Spitzenstunden jeweils 7 Einfahrer und 7 Ausfahrer angesetzt. Für die kombinierte Spitzenstunde wird dieser Wert verdoppelt.

Durch den Bau des Haltepunktes entsteht eine potenzielle Straßenverbindung zwischen der Hermann-Schlichting-Straße und der Altmarkstraße. Zur Abschätzung möglicher Durchfahrer wurde die Verbindung in das Verkehrsmodell Braunschweig

eingefügt. Im Ergebnis zeigen sich jedoch keine nennenswerten Durchfahrer. Grund hierfür ist, dass sowohl mit der Hermann-Schlichting-Straße als auch mit der Wag-gumer Straße alternative Wegemöglichkeiten bereits bestehen und darüber für alle nachgefragten Verbindungen attraktive und schnellere Routen zur Verfügung stehen. Lediglich bei Fahrten zu den ansässigen Firmen in der Gerhard-Borchers-Straße könnte der Haltepunkt in unregelmäßigen Abständen zur Durchfahrt genutzt werden. Grundlegend kann also festgestellt werden, dass der Durchgangsverkehr (Verkehr ohne Quelle oder Ziel im Verknüpfungspunkt) nicht relevant sein wird bzw. keine Bedeutung hat, da die verkehrlichen Widerstände zu hoch sind. Trotzdem wird im Rahmen der Leistungsfähigkeitsberechnung eine geringe Anzahl an Durchfahrern mitbetrachtet. Wie schon für die P+R- und H+B-Verkehre wurde sowohl der Ziel- als auch der Quellverkehr auf jeweils zwei Stunden verteilt. In der Morgenspitze werden 17 Fahrten in West-Ost Richtung angesetzt, in der Abendspitze zwei in Ost-West Richtung. In der kombinierten Spitze werden beide Werte verwendet. Die Werte wurden aus dem Verkehrsmodell Braunschweig entnommen.

Die Belastungen des vorhandenen Verkehres auf der Altmarkstraße/Forststraße, der Gerhard-Borchers-Straße und der Hermann-Schlichting-Straße wurden aus dem Verkehrsmodell Braunschweig zur Prognose 2030 übernommen. Zur Berechnung der Spitzenstunden wurde aus vorliegenden Verkehrszählungen am Knotenpunkt Altmarkstraße / Waggumer Straße ein Anteil von 9 % am Tagesverkehr abgeleitet [WVI 2014].

Die in den vorhergehenden Abschnitten erläuterten Quell- und Zielverkehre aus den drei betrachteten Spitzenstunden inkl. der Quell- und Zielverkehre im Tagesverkehr sind in Tabelle 3 dargestellt. Die genaue Darstellung der Quell- und Zielverkehre an den einzelnen Knotenpunkten befindet sich im Anhang.

Quell- und Zielverkehr	Haltepunkt Bienrode			
	Morgen- spitze	Nachmittags- spitze	Kombinierte Spitze	Tagesverkehr in [Kfz/24h]
	in [Kfz/h]			
Bus ¹	12	12	12	292
Park & Ride	40	40	80	160
Holen & Bringen	14	14	29	58
Durchfahrer ²	17	2	19	37
Summe	83	68	140	547

¹ Linie 436 alle 15 Minuten, Linie 413 alle 30 Minuten

² nur bei MIV Durchfahrt von und zur Gerhard-Borchers-Straße

Tabelle 3: Quell- und Zielverkehre in den Spitzenstunden am Haltepunkt Bienrode

Im Anschluss wurden der Park & Ride-, Hol und Bring-, sowie Durchgangsverkehre in das Verkehrsmodell integriert und die einzelnen Ströme an den Knotenpunkten ausgewertet. Die Verkehrsströme durch den Busverkehr wurden auf die Ergebnisse aufaddiert. Die detaillierten Abbildungen zu allen Knotenströmen befinden sich im Anhang.

Für den Fuß- und Radverkehr entlang der Altmarkstraße/Forststraße (Knoten 1) und entlang der Hermann-Schlichting-Straße (Knoten 2) wurden 40 die Zufahrt querende Fußgänger je Richtung und 60 die Zufahrt querende Radfahrer je Richtung angesetzt. Für die Ausfahrt aus Knoten 1 auf die Altmarkstraße wurde zusätzlich der ungünstigste Fall ohne Aufweitung der Fahrbahn für mehrere Aufstellplätze angenommen. Die Auswahl dieser Werte beruht auf Erfahrungswerten aus bereits durchgeführten Verkehrsuntersuchungen.

Alle finalen Verkehrsstärken wurden anschließend nach dem Verfahren des HBS zur Berechnung der Leistungsfähigkeitsstufen an Knotenpunkten ausgewertet.

3.3.3 Ergebnisse

Die zusammengefassten Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsnachweise nach HBS für die einzelnen Varianten sind in bis Tabelle 6 dargestellt. Insgesamt zeigen sich an beiden Knoten für alle betrachteten Varianten zur Prognose die Qualitätsstufe B. Damit zeigt sich die Anbindung des geplanten Verknüpfungspunktes an das umliegende Straßennetz als möglich und gut leistungsfähig.

Knoten 1 - Forststraße (Durchfahrt Haltepunkt - Gerhard-Borchers-Straße für Bus + MIV freigegeben)		
Morgenspitze	Nachmittagsspitze	kombinierte Spitze
B	B	B

Tabelle 4: Verkehrsqualität im Kfz-Verkehr, Zufahrten zum Haltepunkt Bienrode [1/3]

Knoten 1 - Forststraße (Durchfahrt Haltepunkt - Gerhard-Borchers-Straße nur für Bus freigegeben)		
Morgenspitze	Nachmittagsspitze	kombinierte Spitze
B	B	B

Tabelle 5: Verkehrsqualität im Kfz-Verkehr, Zufahrten zum Haltepunkt Bienrode [2/3]

Knoten 2 - Hermann-Schlichting-Straße (Durchfahrt Haltepunkt - Gerhard-Borchers-Straße für Bus + MIV freigegeben)		
Morgenspitze	Nachmittagsspitze	kombinierte Spitze
B	A	B

Tabelle 6: Verkehrsqualität im Kfz-Verkehr, Zufahrten zum Haltepunkt Bienrode [3/3]

Die detaillierten Ergebnisse für die einzelnen Varianten inkl. der Verkehrsströme, Wartezeiten usw. befinden sich im Anhang.

3.4 Randbedingungen der Braunschweiger Verkehrs GmbH

Die neuen Bushaltestellen am Bahnhof Haltepunkt sind zunächst als Durchfahrtshaltestellen mit einem Halt pro Richtung geplant. Ein zukünftiger Endhaltepunkt für den Linienbetrieb in Schwach- oder Randzeiten ist denkbar. Beim Entwurf sollte daher eine Pausenstelle/Halteplatz je Richtung berücksichtigt werden.

Für die attraktive ÖPNV-Erschließung sind großzügige Radien, die ein fahrdynamisches Befahren mit hohem Fahrkomfort und geringen Reisezeitverlusten ermöglichen, zu trassieren. Aus diesen Gründen sollen Wendefahrten (U-Turns) mit engen Radien ausgeschlossen werden.

3.5 Randbedingungen aus Planungen der DB

Für die Wiederinbetriebnahme des Bahnhofpunkts hat der Regionalverband Großraum Braunschweig mit der DB Netz AG eine Planungsvereinbarung geschlossen. Parallel zur verkehrlichen Machbarkeitsstudie der Stadt Braunschweig plant die DB Station&Service AG den Neubau des Bahnsteigs am Haltepunkt. Zudem erfolgt die Erneuerung der Sicherheitstechnik an den beiden Bahnübergängen BÜ I (Forststraße) und BÜ II (Waggumer Straße). Im Rahmen der vorliegenden Machbarkeitsstudie wurde geprüft, wie der Bahnsteig mit seiner Länge von 140 m am besten zwischen den beiden Bahnübergängen platziert werden kann. Im Ergebnis ist eine Bahnsteiglage nahe dem Bahnübergang I zu favorisieren, womit eine direkte und qualitativ hochwertige Verknüpfung von SPNV und ÖPNV mit den gegenüberliegenden Bahn- und Bussteigen (kurze Umsteigewege) erreicht werden kann.

Die Ausstattung der beiden Bahnübergänge mit neuer Sicherungstechnik hat zudem Auswirkungen auf die Planung des Verknüpfungspunktes und der neuen Haltestellen an der Waggumer Straße:

- Innerhalb des Räumbereichs von 27 m vor und hinter dem Bahnübergang dürfen keine verkehrlichen Beeinträchtigungen durch Rückstau oder wartende/haltende Fahrzeuge entstehen.
- Die Lage der neuen Bushaltestelle in der Waggumer Straße ist daher so festzulegen, dass diese keinen Einfluss auf den 27 m Bereich hat, damit ein Rückstau von nachfolgenden Fahrzeugen bei haltenden Bussen im Bereich des Bahnübergangs ausgeschlossen wird.
- Für die Bushaltestellen soll ein Mindestabstand von 50 m zur Gleisachse eingehalten werden.

Es hat sich aufgrund der beidseitigen Erschließung und der Liniennetzkonzeption keine betriebliche Notwendigkeit ergeben, dass Einfahren aus Norden von der Altmarkstraße ermöglichen zu müssen. Im ungünstigsten Fall würde der Bus vor der geschlossenen Schranke stehen und könnte nicht rechtzeitig für den Umstieg in den Haltepunkt einfahren. Die „rückwärtige“ Erschließung über die Gerhard-Borchers-Straße minimiert dagegen die Reisezeit, da der Verknüpfungspunkt schneller erreicht werden kann. Außerdem können Umweg- und Wendefahrten vermieden werden. Zum jetzigen Zeitpunkt ist die Haupteerschließung auf der Relation Forststraße (von Süden kommend) über den Verknüpfungspunkt und den Durchstich zur

Hermann-Schlichting-Straße in Richtung Norden bzw. in Gegenrichtung vorgesehen. Die Prüfung der Schleppkurven für gleichzeitiges, konfliktfreies Ein- und Ausfahren im Bereich des Bahnübergangs Forststraße, ohne dabei den Bahnübergang zu überstauen, entfällt infolgedessen.

Die DB Station&Services planen für den Bahnsteig eine Breite von 2,80 m. Bei der Planung der angrenzenden öffentlichen Verkehrsanlagen sind Flächen außerhalb des Bahnsteigs für den Fahrbetrieb (z.B. für Fahrkartenautomat, -entwerter und zwei Wetterschutzhäuser) zu berücksichtigen. Bei einer Bahnsteigbreite von 2,80 m ragen die beiden Wetterschutzeinrichtungen in den öffentlichen Raum hinein. Für Wetterschutzhäuser mit Mülleimer sind ca. 8-10 m lange und ca. 2 m breite Ausbuchtungen pro Standort freizuhalten. Dies ist bei der Planung des angrenzenden Geh- und Radwegs zu beachten. Wünschenswert wären auch gemeinsame Wartehäuschen für Fahrgäste von SPNV und ÖPNV.

Ein gemeinsames Dach, das Bus- und Bahnsteig überspannt, ist aus Sicht aller Planungsbeteiligten wünschenswert, um den Komfort des Verknüpfungspunkts (wetterunabhängiger Umstieg) und damit die Akzeptanz zu erhöhen. Bei der Planung ist die DB frühzeitig miteinzubinden. Es gilt dabei Themen wie Beleuchtung, Beschallung sowie Elektrifizierung schon zum Beginn des Planungsprozesses zu berücksichtigen. Die Möglichkeit der Realisierung einer gemeinsamen Überdachung wurde bereits im Rahmen dieser Machbarkeitsstudie berücksichtigt. Konkrete Planungen wie Kragweiten und die Gestaltung des Daches waren dabei nicht Bestandteil der Untersuchung.

Um einen komfortablen öffentlichen Geh- und Radweg zur Erschließung des Verknüpfungspunkts realisieren zu können, müssen Flächen der DB Netz bzw. DB Immobilien mitgenutzt werden. Erst mit einer detaillierteren Planung können die notwendigen Flächen der DB konkret ermittelt und die Abstimmungsgespräche unter Einbeziehung des Fördermittelgebers (Landesnahverkehrsgesellschaft) begonnen werden. Daher können die Gespräche mit der DB erst im Zuge eines formalen Planverfahrens erfolgen, da erst in diesem Verfahren eine fundierte Planung (Entwurfsplanung) vorliegen wird.

4. Variantenbetrachtung und -bewertung

Die Variantenbetrachtung ist als ein iterativer Prozess zu verstehen. Mittels skizzenhafter Entwürfe wurde sich zunächst der Gestaltung eines optimalen Verknüpfungspunktes mit Berücksichtigung der unter Ziffer 3 genannten Anforderungen genähert. Dabei wurden erste Varianten auch wieder verworfen und nur die nach intensiven Diskussionen mit den Beteiligten ausgesuchten Entwurfsskizzen flossen in die anschließende Bewertung ein.

Grundsätzlich waren bei der Variantenuntersuchung die Lage der Bussteige in Verbindung mit dem SPNV-Haltepunkt und die Auswirkungen auf die optimale Verknüpfung zu betrachten. Neben den allgemeinen Anforderungen flossen folgende Punkte in die anschließende Bewertung der Skizzenentwürfe ein:

- Attraktive Gestaltung, Schaffung von Aufenthaltsqualität, Warteflächen, Warteraum in einer möglichen Mobilitätsstation, evtl. Kioskverkauf von Snacks und Getränken, Sitzmöglichkeiten – die nutzenden Personen sollen sich wohl fühlen
- Anbindung vorhandener und neuer Radwegeverbindungen
- Attraktive, komfortable Radabstellmöglichkeiten
- Einfache Orientierung für alle Verkehrsteilnehmer
- Vermeidung diffuser Laufwege, kürzeste fußläufige Wege zu den Bushaltestellen, vermeiden von Fahrbahnquerungen
- Übersichtliche, einfach begreifbare Knotenpunkte, niedriges Geschwindigkeitsniveau in den Knotenpunkten
- Berücksichtigung Schleppkurven für Busse, Kfz etc.
- Verkehrsablauf im Zusammenhang mit den anliegenden Bahnübergängen und einer geplanten Haltestelle auf der Waggumer Straße
- Potenziale für B+R und P+R
- Begrünung, Schaffung von entsiegelten Flächen wo möglich
- Detailthema der Sicherheit: Vermeidung von rückwärts ein- und ausparkenden Fahrzeugen

Hinzukommt bei einem stufenweisen Ausbau eine modulare Ausführung der Planung, d.h. wenn nicht alles sofort realisiert werden kann, sollen die Ausbaustufen in sich funktionieren und ohne größere Umbauten später ergänzt werden können.

4.1 Erste skizzenhafte Variantenuntersuchungen

Eine Entwurfsskizze der Stadt Braunschweig als erste Idee zur Umsetzung eines Verknüpfungspunkts, war zunächst Grundlage der weiteren Bearbeitung.

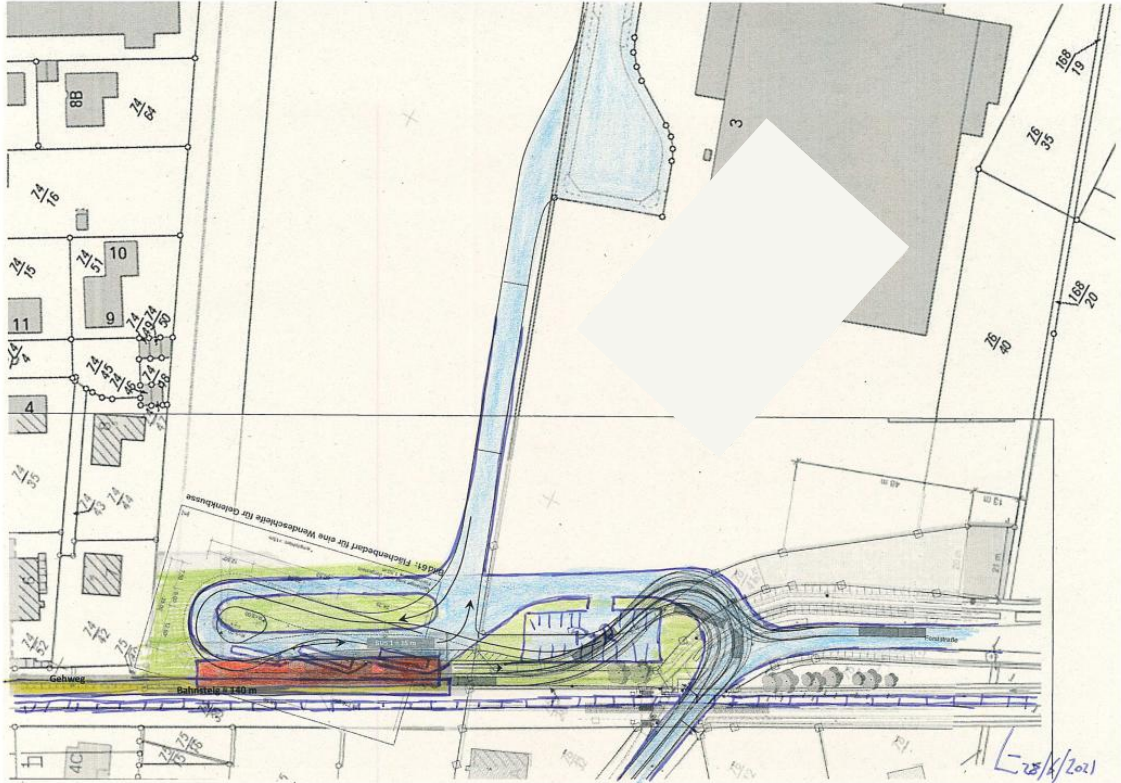


Abbildung 29: Entwurfsskizze der Stadt Braunschweig als erste Idee eines Verknüpfungspunkts

In gemeinsamen Abstimmungsrunden mit allen Projektbeteiligten kamen neue Erkenntnisse hinzu und die ersten Ideen aus der Entwurfsskizze wurden weiterentwickelt. Die ersten zwei Varianten wurden frühzeitig als mangelhaft und wenig brauchbar aus dem Verfahren ausgeschlossen. Die umwegige und durch mit vielen Wenderadien unkomfortable Erschließung für Linienbusse war ein wesentlicher Ausschlussgrund.



Abbildung 30: Entwurfstechnische Umsetzung der Ideenskizze Stadt Braunschweig



Abbildung 31: Weiterentwicklung der ersten Ideenskizze mit B+R-Anlagen und Mobilitätsstation

Die im Folgenden beschriebenen und beurteilten Varianten wurden der Einfachheit halber fortlaufend von 1 bis 5 benannt.

4.1.1 Variante 1

Für die Busanlagen wurden bei der Variante 1 drei Haltestellen für 18 m lange Gelenkbusse in Sägezahnauflistung hintereinander vorgesehen. Die Linienbusse umfahren die Wendeanlage mit Mittelinsel, auf der in dieser Variante ein schmales Gebäude beispielhaft für eine möglichen Mobilitätsstation angeordnet wurde.



Abbildung 32: Variante 1

Ein Fahrradparkhaus für das geschützte Abstellen von Fahrrädern wurde im Grünstreifen vor der Lärmschutzwand vorgesehen. Eine weitere Fahrradabstellanlage (hier als Anlehnbügel gezeichnet) liegt östlich unterhalb der zwei schützenswerten Bäume.

In der ersten Ausbaustufe (Perspektive) wird ein P+R-Parkplatz für 48 Pkw (inkl. Car-sharing und E-Ladestationen), abgesetzt durch eine Baumreihe auf der Ostseite der Busanlage unterbracht. Der Parkplatz ist über eine neue Straßenverbindung zwischen dem Haltepunkt und dem Wendhammer am Ende der Gerhard-Borchers-Straße erreichbar. Diese Straße verläuft an der nördlichen Grenze des benachbarten und genutzten Gewerbegrundstücks.

Von der Waggumer Straße im Norden führt ein ca. 4,00 m breiter Geh- und Radweg zwischen dem Bahnsteig und den Bushaltestellen hindurch und schließt an den

gemeinsamen Geh- und Radweg an der Forststraße an. Alternativ kann die Verknüpfungsanlage auf einem Radweg umfahren werden.

Die Einmündung zur Wendeanlage von der Forststraße muss gemäß der Forderung zur Freihaltung des Räumbereichs mindestens 27 m hinter dem Bahnübergang liegen. Diese Maß wird hier eingehalten.

4.1.2 Variante 2

Hier sind die Bushaltestellen – zwei je Richtung in Sägezahnaufstellung- direkt an der Verbindungsstrasse zwischen Forststraße und Gerhard-Borchers-Straße angeordnet. Ein direkte Erschließung für den Linienbusbetrieb ohne erforderliche Wendefahrten mit dem Nachteil eines längeren Umsteigewegs und geringerer Attraktivität für Pendler.

Ein P+R-Platz mit der prognostizierten Anzahl von 70 PKW der möglichen 2. Stufe (Vision) ist auf der Insel der Wendeanlage und neben der Umfahrung, wie schon in Variante 1 skizziert. Für den Kiosk/Mobilitätsstation wurde ein Platz nördlich der zwei Bestandsbäume gefunden. Taxen und Kiss+Ride sind am Bahnsteig auf der gegenüberliegenden Seite des Gehwegs vorgesehen.

Im Grünzug südlich der Lärmschutzwand verläuft ein Weg vom Jugendplatz zum Haltepunkt. Der Grünzug ist von Bebauung/Versiegelung freizuhalten.

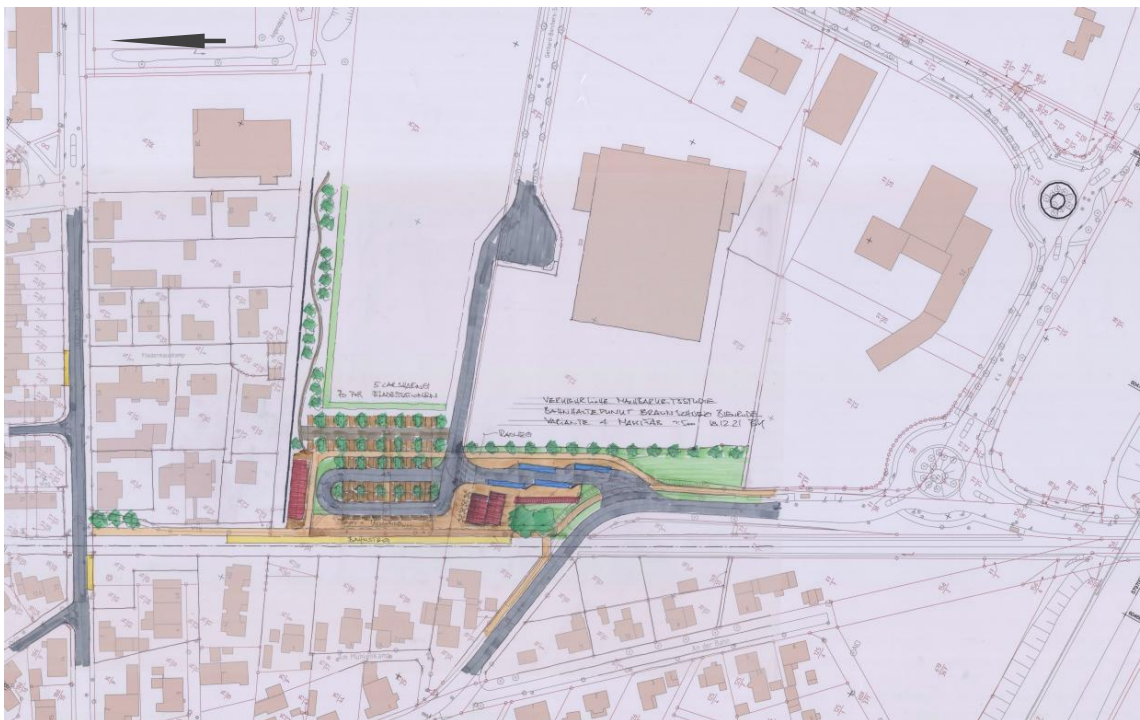


Abbildung 33: Variante 2

4.1.3 Variante 3

Auch hier wurde die nach den ersten Diskussionen obligatorische Straßenverbindung zwischen dem Wendehammer am Ende der Gerhard-Borchers-Straße und dem neuen Haltepunkt vorgesehen. Allerdings verläuft sie zwischen dem Wendehammer im Grünstreifen an der Lärmschutzwand parallel zu der Wendeanlage und dem Gleis. Bei der Prüfung dieser Variante stellte sich heraus, dass eine Versiegelung und Überplanung des im B-Plan festgesetzten Grünstreifens nicht möglich ist. Sollte diese Variante aus der Bewertung als Vorzugsvariante herausgehen, müsste die ganze Verknüpfungsanlage nach Süden außerhalb des festgesetzten Grünstreifens verschoben werden. Die Überplanung des Grünstreifens ist im Rahmen der aktuellen Betrachtungen kein Ausschlussgrund dieser Variante. Eine Anpassung der Planungen zu Gunsten eines Erhalt des Grünstreifens ist unter Anpassung der Verkehrsflächen nach ersten Einschätzungen möglich.

Die dargestellte Straßenführung bedeutet für den Busbetrieb zwei enge Radienfahrten, die bei den anderen Varianten im Vergleich fahrdynamischer trassiert sind. Dafür kann durch diesen Entwurf ein im Vergleich zur Variante 4 besser nutzbares Grundstück, in allerdings fixierter Größe, erhalten bleiben.

Die hier skizzierten 48 P+R-Plätze der sogenannten ersten Stufe (Perspektive) sind nach Osten zu Lasten des genannten Grundstücks und auf der Insel erweiterbar.

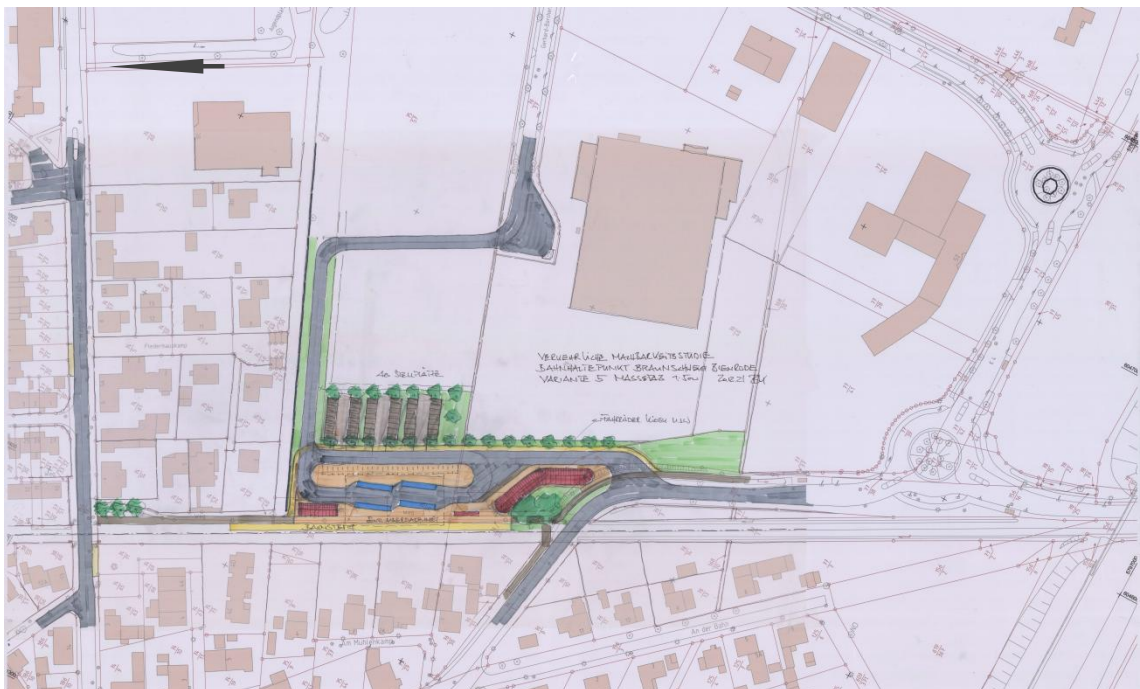


Abbildung 34: Variante 3

Die Linienbusse halten hier nach Fahrtrichtungen getrennt gegenüber dem Bahnsteig in Sägezahnaufstellung. So ist zumindest für eine Fahrtrichtung das Umsteigen am gemeinsamen Bus-/Bahnsteigs möglich. Die Variante 3 zeichnet sich durch kurze Umsteigewege zwischen den Verkehrsmitteln aus.

Bei großzügigen und breit angelegten Wartebereichen auf Seiten des ÖPNVs und SPNVs ist eine Führung des Radverkehrs auf einem gemeinsamen Geh-/Radweg vertretbar. Da Quell- und Zielverkehr am Haltepunkt zeitlich versetzt zum Fahrgastwechsel auftritt (in der Regel von und nach Eintreffen des Zuges/Busses) und der Durchgangsradsverkehr, der diese Verbindung ebenso nutzen kann, durchaus gering ausgeprägt ist, werden diesbezüglich keine schwerwiegenden Konflikte zwischen Fahrgästen und Radfahrenden gesehen.

Die Mobilitätsstation befindet sich bei dieser Variante am südlichen Bahnsteigende. Das Gebäude kann mit einer Fahrradabstellanlage kombiniert werden. Eine weitere Fahrradabstellanlage ist am nördlichen Bahnsteigende vorgesehen. Flächen für Kiss+Ride und Taxen können gegenüber der Mobilitätsstation am Fahrbahn als Längsparkstreifen eingerichtet werden.

4.1.4 Variante 4

Die Variante 4 ist im Vergleich zu den zuvor vorgestellten Varianten 1-3 für Busse besser und schneller befahrbar. Allerdings bringt die Geometrie Defizite bezüglich der Nutzung des Restgrundstücks mit sich. Eine Nutzung für ein Regenrückhaltebecken oder für Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen wäre denkbar.

Für jede Fahrtrichtung sind zwei Haltestellen in Sägezahnordnung vorgesehen, die Umsteigewege zwischen den Verkehrsmitteln sind kurz.

Die Fahrgassen des P+R-Parkplatz sind parallel zueinander ausgerichtet und orientieren sich an der Ausrichtung der Bushaltestelle. Die westlichste Fahrgasse dient gleichzeitig auch als Wendemöglichkeit für Linienbusse. Eine mögliche spätere Nutzung als Endhaltestelle ist damit offengehalten. Taxenstände und K+R-Plätze sind beidseitig in der Zufahrtsstraße angeordnet. Abstellanlagen für Fahrräder werden im Süden unterhalb der schützenswerten Bäume und im Norden auf der Stirnseite der Buswendeanlage vorgesehen. Die Mobilitätsstation kann in einem Gebäude auf der Insel untergebracht werden. Der Radverkehr wird auch hier auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg parallel zum Bahnsteig geführt.

Zur Abgrenzung des Verknüpfungspunkt zur angrenzenden Gewerbefläche ist hier ein ausreichend breiter Grünstreifen geplant, der mit Bäumen bepflanzt werden kann. Ein durchgängiger, wie im B-Plan geforderter Grünstreifen entlang der Lärmschutzwand ist vorhanden.

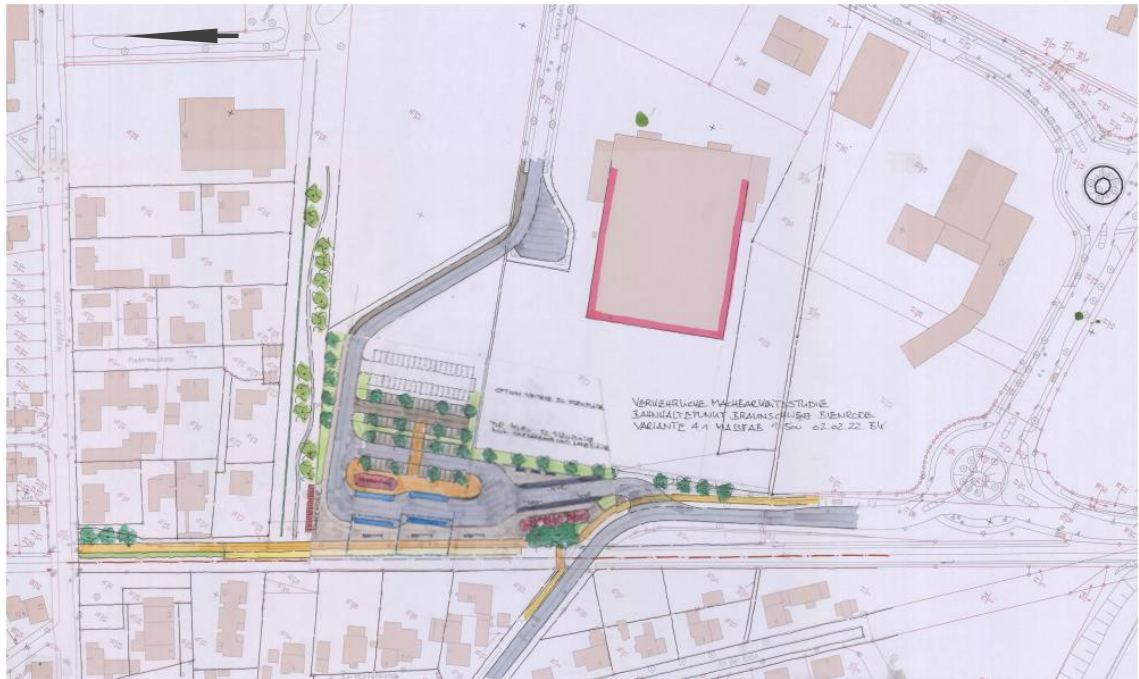


Abbildung 35: Variante 4

4.1.5 Variante 5

Bei dieser Variante wird die Gerhard-Borchers-Straße über den Wendehammer hinaus verlängert und mündet in einem großzügigen Bogen in der Anlage. Die ganze Anlage ist parallel zum Gleis und dem Bahnsteig angeordnet. Die Haltepositionen sind bei dieser Variante parallel angeordnet, also nicht im Sägezahn und dadurch noch besser anfahrbar. Ein Dach kann sich vom Bahnsteig bis über die Haltepositionen der Busse spannen. Die Dachgröße und -anordnung ist im weiteren Planungsprozess in Abstimmung mit der DB festzulegen. Gemeinsame Wetter- und Windschutzeinrichtungen sind auch unter dem hohen Dach notwendig. Die Insel der Wendeanlage bietet Platz für einen Kiosk/Mobilitätsstation mit diversen Funktionen. Der P+R-Platz ist auf der Ostseite der Anlage angeordnet. Hier wurden Stellplätze für 56 PKW vorgesehen. Durch den Bau eines Parkdecks kann die Stellplatzanzahl erweitert werden. Der rechteckige Abschluss der Anlage ermöglicht eine gute Ausnutzung des verbleibenden Grundstücks.

Fahrradabstellanlagen werden auch hier wegen der kurzen Wege im Norden und Süden der Anlage vorgesehen. Eine attraktive Wegeverbindung von der Waggumer Straße zu dem Haltepunkt ist auch bei dieser Variante gegeben.



Abbildung 36: Variante 5

4.2 Ausschlussverfahren

Aus Gründen der Planungsökonomie wurde bei der Ermittlung der Vorzugsvariante eine zweistufige Bewertung durchgeführt. In der ersten Bewertungsstufe wurde zunächst eine verbale Beurteilung im Rahmen der Jour-fixe-Termine bei der Vorstellung der Varianten vorgenommen und eine erste Bewertung durchgeführt. Auf diese Weise konnten Varianten, die sich in der Betrachtungstiefe bereits als eindeutig nachteilig herausgestellt haben, aus dem weiteren Auswahlverfahren ausgeschieden werden.

Als Ausschlussgrund zählten u.a.:

- Schlechter Betriebsablauf (viele enge Radien, kein unabhängiges Ein-/Ausfahren von Linienbussen)
- Großer Flächenverbrauch bzw. schlecht nutzbare Restflächen zur Vermarktung

- Geringes Potenzial für den Betrachtungshorizont 2. Ausbaustufen/Vision (kaum Möglichkeit zur Erweiterung für multimodalen Verknüpfungspunkt)

Die Varianten 1 und 2 wurden im ersten Schritt wieder verworfen und flossen nicht in die Endbewertung in der Matrix mit ein.

Ausschlussgrund Variante 1:

- schlechter Betriebsablauf mit vielen engen Radien
- letzte Haltestelle in ihrer Lage kaum anfahrbar
- Versiegelung des freizuhaltenden Grünstreifens parallel der Lärmschutzwand

Ausschlussgrund Variante 2:

- schlechte Anfahrbarkeit für Busse
- längere Umsteigewege
- keine gemeinsame Überdachung von Bus- und Bahnsteig möglich
- Versiegelung des freizuhaltenden Grünstreifens parallel der Lärmschutzwand

4.3 Bewertungsmatrix

Ziel des Variantenvergleichs ist die Ermittlung einer Vorzugsvariante für den neuen Verknüpfungspunkt in Bienrode. Mit Hilfe der Bewertungsmatrix sollten die drei verbliebenden Varianten unter betrieblichen, verkehrlichen, wirtschaftlichen, städtebaulichen und umweltrelevanten Rahmenbedingungen einer Bewertung unterzogen werden. Die Beurteilung der Varianten erfolgt aus Sicht der verschiedenen Nutzungsansprüche bzw. Zielfelder:

1. ÖPNV
2. MIV
3. Radverkehr
4. Fußverkehr
5. Verkehrssicherheit
6. Städtebau/ Raumstrukturelle Wirkung
7. Nutzungen
8. Umwelt
9. Wirtschaftlichkeit und Kosten

Zunächst wurde dafür ein Kriterienkatalog erstellt, anhand dessen die Wirkung der jeweiligen Variante auf die ausgewählten Zielfelder beurteilt werden können. Der Kriterienkatalog ist so gestaltet, dass alle maßgeblichen Wirkungen betrachtet und deren Ausprägungen eingeschätzt (beurteilt) werden können, so dass anschließend eine Bewertung nach einer festgelegten Bewertungsskala vorgenommen werden kann.

4.4 Bewertungsmethodik

Für jedes Zielfeld sind unterschiedliche Kriterien für die Entscheidung ausschlaggebend, welche Variante am besten geeignet ist. In den nachfolgenden Abschnitten werden diese Kriterien kurz beschrieben. Jedes Kriterium ist eindeutig nur einem Zielfeld zugeordnet, um eine Doppelbewertung auszuschließen. Bei der Bewertung werden die Wirkungen der Varianten anhand der im Abschnitt 4.5.1 bis 4.5.9 beschriebenen Kriterien und Unterkriterien gegenübergestellt und bewertet. Die Gegenüberstellung erfolgt einzeln zunächst für jedes Unterkriterium. Die Ermittlung der Vorzugsvariante wird mit Vergabe von Punkten (1 = „ungenügend/Ziel wird nicht erreicht“ bis 5 = „sehr gut/Ziel voll erfüllt“) für die Zielerreichung in einem Rangordnungsverfahren vorgenommen.

Die Bewertung erfolgt relativ. Ob eine Eigenschaft als gut oder schlecht bezeichnet wird, ergibt sich aus dem Kontext und dem Wertebereich der Eigenschaften der Varianten, die zum Vergleich anstehen. So wird gewährleistet, dass eine hinreichende Differenzierungsmöglichkeit besteht. Entscheidend für den Vergleich ist einzig der Abstand in der Bewertungsskala.

Die Bewertung stellt keine Rangreihung dar. Ein und dieselbe Bewertung kann für verschiedene Varianten herangezogen werden, das Benutzen aller Skalenelemente zwischen „sehr gut“ und „ungenügend“ ist nicht erforderlich. Die Bewertung soll eine Proportionalität zur verbalen Beurteilung aufweisen. Wenn sich zwei Varianten in einer Eigenschaft nur geringfügig unterscheiden, der Unterschied zu den anderen Trassenvarianten jedoch sehr groß ist, kann es angebracht sein, die ersten zwei Varianten in der Punkteskala gleichzusetzen. Falls durch die Gleichsetzung bei mehreren Kriterien eine Verzerrung des Vergleiches zweier Varianten entsteht, werden die betroffenen Varianten nochmals paarig gegenübergestellt.

Nach der Beurteilung der verschiedenen Varianten anhand der Unterkriterien wird eine vergleichende Bewertung durchgeführt. Das Gesamturteil ergibt sich aus der „Summe“ der Einzelbewertungen.

4.5 Zielfelder

4.5.1 Zielfeld Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

- Nutzer
 - o Erschließungsqualität/Verknüpfungspunkte
 - Kurze Umsteigewege, gute Erreichbarkeit der Haltestellen
 - Gute Verknüpfung zwischen Bahn und Bus
 - Hohe Aufenthaltsqualität am Bussteig
 - Ausreichend große Wartebereiche, wenig Verkehr direkt am Wartebereiche, Barrierefreiheit
- Betrieb
 - o Leistungsfähigkeit
 - Anfahrbarkeit der Haltestellen
 - Leistungsfähige Knotenpunkte, gleichzeitiges Ein- und Ausfahren von Bussen
 - o Streckenqualität/Linienführung
 - Klare direkte Linienführung, großzügige fahrdynamische Trassierung für geringe Reisezeitverluste und hohen Fahrkomfort

4.5.2 Zielfeld Motorisierter Individualverkehr (MIV)

- MIV
 - o Erschließungsqualität
 - Direkte Linienführung, gute Trassierung, kurze Wege
 - Leistungsfähige Knotenpunkte
- Ruhender Verkehr
 - o Erschließungsqualität
 - Konfliktfreie Erreichbarkeit des P+R-Platzes aus/in allen Richtungen
 - Qualität der Erreichbarkeit
 - Ausreichende Anzahl der Stellplätze
 - Ausbaureserve, Erweiterbarkeit gegeben
- Kiss+Ride

- Erschließungsqualität
 - Kurze Wege zum Bus- und Bahnsteig
 - Konfliktfreie Erreichbarkeit des K+R-Platzes aus/in allen Richtungen

4.5.3 Zielfeld Radverkehr

- Längsverkehr
 - Verkehr (Betrieb)
 - Ausreichende Querschnittsbreiten, keine Einengungen
 - Geradlinige Linienführung, schnelle Radwegeverbindung
 - Anbindung vorhandener und neuer Radwegeverbindungen
- Ruhender Verkehr
 - Aufenthaltsqualität
 - Gute Aufenthaltsqualität, hohe soziale Sicherheit (keine Angsträume), freie Sichtachsen
 - Erschließungsqualität
 - Gute direkte Anbindung/Erreichbarkeit der Abstellanlagen
 - Abstellanlagen
 - Hohe Qualität (Überdachungen, Schließanlagen), ausreichende Anzahl an Abstellmöglichkeiten

4.5.4 Zielfeld Fußverkehr

- Längsverkehr
 - Erschließungsqualität
 - Gute Zugänglichkeit/Erreichbarkeit der Bus- und Bahnsteige aus allen Richtungen
- Aufenthaltsqualität
 - Aufenthaltsqualität
 - Gute Aufenthaltsqualität, hohe soziale Sicherheit (keine Angsträume), freie Sichtachsen

4.5.5 Zielfeld Verkehrssicherheit

- Begreifbarkeit
 - Für alle Zielgruppen gute Erkennbarkeit und Begreifbarkeit
- Technische Verkehrssicherheit
 - Für alle Zielgruppen vermeiden von Konflikten und gegenseitiges Behindern

4.5.6 Zielfeld Städtebau/ Raumstrukturelle Wirkung

- Stadtbild
 - o Entwicklungspotenzial
 - Potenzial für Entwicklung von Mobilitätsstation, Kiosk etc.
 - Integration eines gemeinsamen Daches über Bus- und Bahnsteig

4.5.7 Zielfeld Nutzungen

- Privatgrundstücke
 - o Eingriff in vorhandenes Gewerbegrundstück
 - Kein Grunderwerb, keine Beeinträchtigung des privaten Regenrückhaltebeckens
 - o Möglichkeit zum Flächentausch bei Eingriff
 - Sinnvoller Grundstückstausch
- Zukünftiges Gewerbegebiet
 - o Nutzung
 - Große, verbleibende Grundstücksfläche mit rechteckigem Zuschnitt

4.5.8 Zielfeld Umwelt

- Umwelt
 - o Versiegelung
 - Vermeidung von Versiegelungen, Bodenumlagerungen, Erosionsgefährdungen und hydrologischen Standortveränderungen
 - o Bäume
 - Berücksichtigung von raumbildenden Bäumen und Gehölzen im Entwurf

4.5.9 Zielfeld Wirtschaftlichkeit und Kosten

- Wirtschaftlichkeit/ Investitionskosten
 - o Bewertung anhand der zu erwartenden Kosten gem. Kostenschätzung
- Unterhaltungskosten/ Betriebskosten
- Zusatz-/Folgekosten

- Geringe Kosten für Stellplatzerweiterung (Vision) auf der Fläche oder als Parkpalette

4.6 Vorzugsvariante

Aus der Bewertungsmatrix gehen die Varianten 4 (71,2 %) und 5 (71,3 %) als vergleichbar hervor. Es gibt folglich nicht eine Vorzugsvariante, sondern zwei Varianten, die im weiteren Prozess den politischen Gremien zur Abstimmung vorgelegt werden.

5. Haltestellen Waggumer Straße

Im Rahmen der verkehrlichen Machbarkeitsstudie sollte die Einrichtung von Haltestellen an der Waggumer Straße unter Berücksichtigung der Vorgaben der DB untersucht werden. Zu den Vorgaben der DB vgl. Abschnitt 3.5.

Wie bereits in Abschnitt 3.1 zusammengefasst sind die bestehenden Gehwege in der Waggumer Straße unterdimensioniert (2,00 m südlich des BÜ und 2,80 m bis 3,40 m nördlich des BÜ) und für eine vom Gehweg getrennte Wartefläche nicht ausreichend breit. Auch das Aufstellen von Wetterschutzhäusern ist aufgrund der zu geringen Querschnittsbreiten voraussichtlich nur eingeschränkt möglich. Im weiteren Planungsprozess ist zu prüfen, ob Wartehallen mit schmalen Seitenwänden aufgestellt werden können (vgl. Abbildung 39). Es muss dabei sichergestellt werden, dass sowohl die Barrierefreiheit als auch der Ein-/Ausstieg ohne Einschränkungen gewährleistet wird. Viele Grundstückszugänge und -zufahrten erschweren zusätzlich die Suche nach einem geeigneten Standort.

Die Machbarkeitsstudie kommt zu dem Ergebnis, dass sich eine Bushaltestelle westlich des Bahnübergangs nicht mit den Planungszielen vereinbaren lässt. Es können folgende Gründe genannt werden.

1. Für eine attraktive Umsteigeverbindung zum ÖPNV/SPNV am neuen Haltepunkt Bienrode muss ein Umstieg schnell, unkompliziert und mit kurzen Wegen verbunden sein. Der Fall, dass Umsteigende im wartenden Bus (bei Verspätung des Busses) oder vor der geschlossenen Schranke stehen während der Zug einfährt, muss bei der Standortsuche möglichst ausgeschlossen werden. Aus diesem Grund ist eine Lage der Bushaltestellen westlich des Bahnübergangs von Nachteil.
2. Des Weiteren muss die Haltestelle in Richtung Waggum am südlichen Fahrbahnrand vor dem bestehenden Fußgängerüberweg (FGÜ) eingerichtet werden, da

gemäß den R-FGÜ des FGSV-Verlags Bushaltestellen immer in Fahrtrichtung vor dem FGÜ liegen müssen. Ein Vorbeifahren am haltenden Bus muss durch bauliche Maßnahmen verhindert werden. (vgl. Abbildung 37)

3. Die gegenüberliegende Haltestelle darf dann nicht auch am FGÜ liegen. Durch diese Vorgabe verlängert sich der Umsteigeweg zum Verknüpfungspunkt erheblich.
4. Die vorhandenen Gehwege westlich des Bahnübergangs weisen geringe Breiten von 2,00 m auf. Dieses Maß unterschreitet die Mindestbreite für Gehwege nach den aktuellen Regelwerken. Das Einrichten einer Bushaltestelle mit Wartehalle wäre hier nicht möglich.

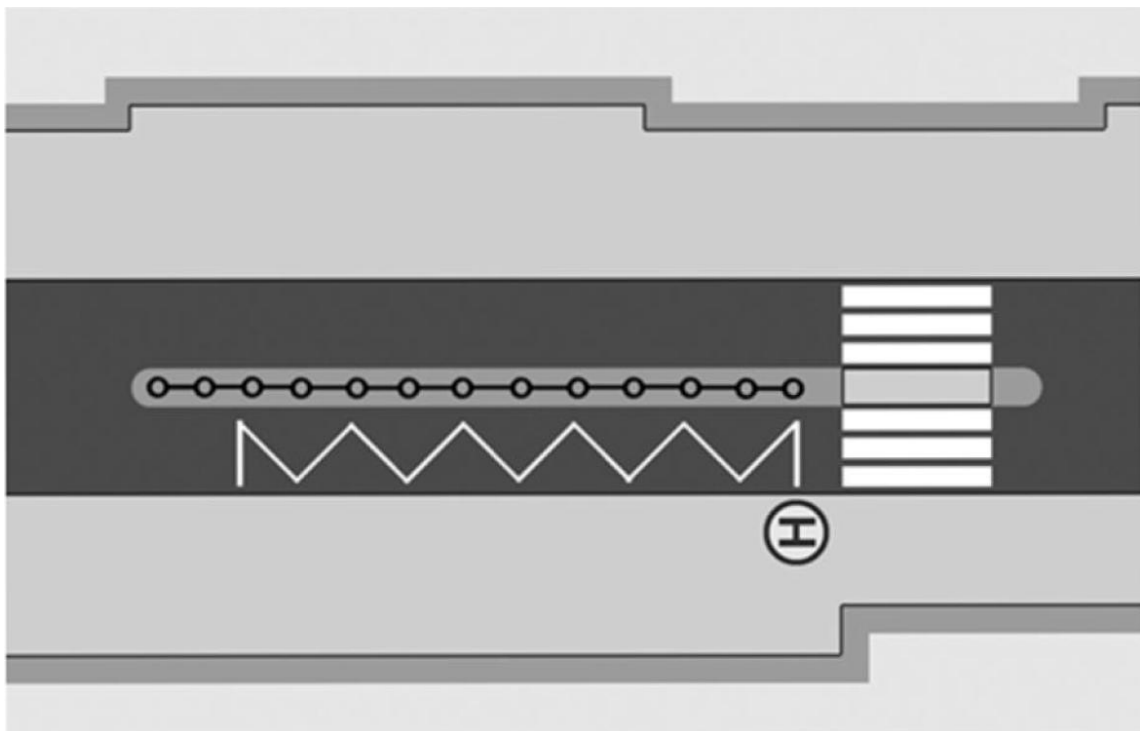


Abbildung 37: Bild 2b, R-FGÜ, FGSV 2002

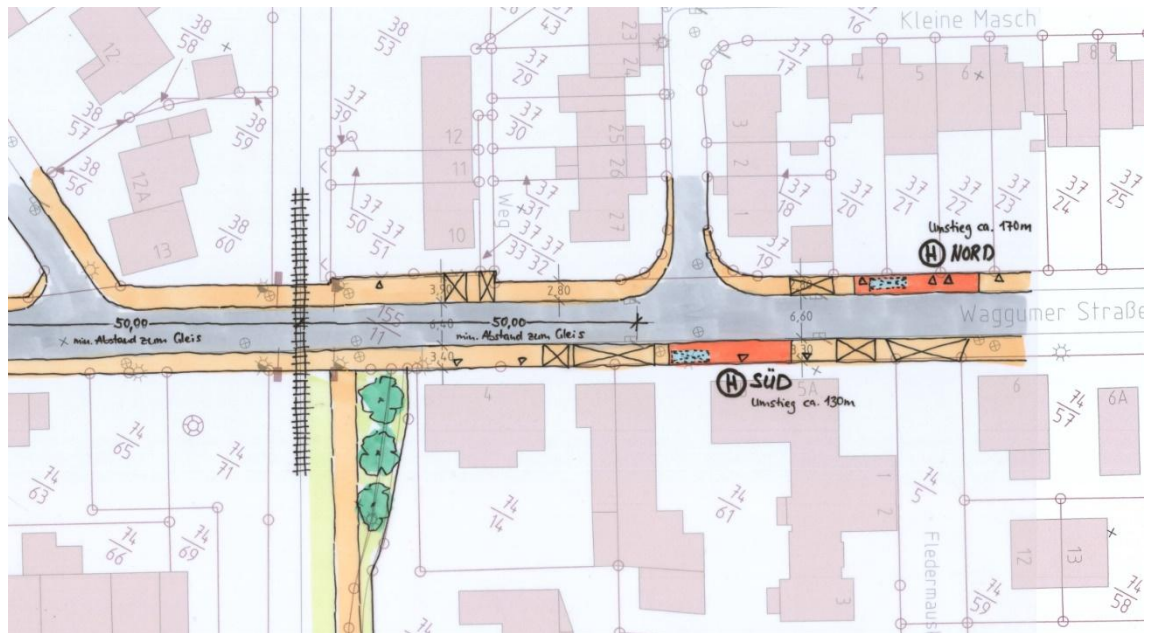


Abbildung 38: Lageplanausschnitt Haltestellen Waggumer Straße

Unter Berücksichtigung der Mindestabstände zur Gleisachse und der vorhandenen Grundstückszufahrten kann die südliche Haltestelle vor dem Doppelhaus Waggumer Straße 5/5a realisiert werden. Der Umsteigeweg von der Haltestelle bis zum nördlichen Bahnsteigende beträgt ca. 130 m. Durch die Einmündung der Straße Kleine Masch ist die gegenüberliegende nördliche Haltestelle um weitere 30 m von der Gleisachse abgerückt. Der Weg bis zum Bahnsteig ist dadurch etwas länger (ca. 170 m).

Die Haltestellenlänge beträgt 18 m für den Halt eines Gelenkbusses. Eine Querungshilfe ist aufgrund der geringen Kfz- und Fußverkehrsstärke (Prognosefalle 2030: 4840 Kfz/24h, 484 Kfz in der Spitzenstunde, vgl. Abbildung 5) nicht erforderlich. (vgl. Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen, FGSV 2002, Bild 6). Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt.



Abbildung 39: Visualisierung Haltestelle Nord mit schmalen Fahrgastunterstand

6. Kosten

Zur Bewertung der Wirtschaftlichkeit wurden die Realisierungskosten der einzelnen Varianten grob geschätzt.

Variante 3:	3,9 Mio. €
Variante 4:	3,6 Mio. €
Variante 5:	3,8 Mio. €

In den Kosten sind folgende Leistungen nicht enthalten:

- Baunebenkosten, Verwaltungsselbstkosten, Planungskosten
- Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen
- Leitungen im Untergrund
- Kampfmittelräumung, Archäologische Untersuchungen
- Anpassung des privaten Regenrückhaltebeckens (Variante 5)

Die unsichere politische Lage hat zurzeit massiv Einfluss auf die Preisentwicklung von Baustoffen und Energie. Die Grobkostenschätzung wurde auf Basis des derzeitigen

Preisniveaus (Stand Juni 2022) erstellt. Eine qualifizierte Prognose auf die weitere Preisentwicklung kann nicht gegeben werden.

7. Quellen

Folgende Quellen wurden verwendet:

[Stadt Braunschweig 2018]	Stadt.Bahn.Plus Bringt Braunschweig weiter! Internetseite der Stadt Braunschweig URL: https://www.stadt-bahn-plus.de Abruf am 22.03.2018
[BPS]	KNOBEL: Programm zur Berechnung der Kapazität und der Verkehrsqualität an vorfahrtgeregelten Knotenpunkten, Version 7.1, BPS GmbH, Karlsruhe
[FGSV 2015]	Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen – HBS Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) Ausgabe 2015 Köln, 2015
[FGSV 2006]	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen – RAS Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) Ausgabe 2006 Köln, 2006
[FGSV 2002]	Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) Ausgabe 2002 Köln, 2001
[FGSV 2001]	Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen – R-FGÜ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) Ausgabe 2001 Köln, 2001
[WVI 2012]	Verkehrserhebungen 2012 im Bereich des Flughafen BS-WOB, Knotenstromzählungen und Kennzeichenerfassung

WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsfor-
schung und Infrastrukturplanung GmbH
im Auftrag der Flughafen Braunschweig-
Wolfsburg GmbH
Braunschweig, Juli 2012

[WVI 2014] Verkehrserhebungen 2014 im Bereich
des Flughafen BS-WOB,
Knotenstromzählungen und Kennzei-
chenerfassung
WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsfor-
schung und Infrastrukturplanung GmbH
im Auftrag der Flughafen Braunschweig-
Wolfsburg GmbH
Braunschweig, September 2014

[WVI 2018] Verkehrsmodell Stadt Braunschweig: Ak-
tualisierung des Verkehrsmodells Braun-
schweig, für Analyse 2016 und Prognose
2030
WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsfor-
schung und Infrastrukturplanung GmbH
im Auftrag der Stadt Braunschweig
Braunschweig, März 2018

8. Anhang

- Bewertungsmatrix
- Lagepläne Varianten
- Lageplan Waggumer Straße
- Morgenspitze Knoten 1 [Durchfahrt für Bus + MIV]
- Morgenspitze Knoten 2 [Durchfahrt für Bus + MIV]
- Morgenspitze Knoten 1 [Durchfahrt nur für Busverkehr]
- Nachmittagsspitze Knoten 1 [Durchfahrt für Bus + MIV]
- Nachmittagsspitze Knoten 2 [Durchfahrt für Bus + MIV]
- Nachmittagsspitze Knoten 1 [Durchfahrt nur für Busverkehr]
- Kombinierte Spitze Knoten 1 [Durchfahrt für Bus + MIV]
- Kombinierte Spitze Knoten 2 [Durchfahrt für Bus + MIV]
- Kombinierte Spitze Knoten 1 [Durchfahrt nur für Busverkehr]
- Grobkostenschätzung

Betreff:

**Genehmigungsverfahren zur Änderung des Bahnübergangs
Pepperstieg**

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

03.04.2023

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (Anhörung)	19.04.2023	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 330 Nordstadt-Schunteraue (Anhörung)	26.04.2023	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	02.05.2023	Ö

Beschluss:

„Die Verwaltung wird beauftragt, zur Planung des Genehmigungsverfahrens zur technischen Sicherung des Bahnübergangs Pepperstieg gemäß § 18 AEG die als Entwurf beigefügte Stellungnahme (Anlage) abzugeben.“

Sachverhalt:

Beschlusskompetenz

Die Beschlusskompetenz des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben ergibt sich aus § 76 Abs. 3 S. 1 NKomVG i. V. m. § 6 Nr. 2 lit. e der Hauptsatzung. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm sind Zustimmungen zu städtischen Stellungnahmen in verkehrlichen Planfeststellungsverfahren (Plangenehmigung) auf den Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben übertragen.

Anlass

Der Bahnübergang „Pepperstieg“ soll erstmalig eine technische Sicherung erhalten, siehe Anlage mit Kreuzungsplan BÜ „Pepperstieg“ von der DB. Mit Schreiben vom 7. April 2021 wurde seitens der Stadt Braunschweig bereits eine Stellungnahme an das damals von der DB AG beauftragte Ingenieurbüro Graband abgegeben (DS 21-15244 und DS 21-15244-01).

Aufgrund der Tatsache, dass die letzte Stellungnahme bereits mehrere Jahre zurückliegt und sich der Stand der Planung über diesem Zeitraum verändert hat muss eine neue Stellungnahme angefertigt werden. Dieses wurde der DB Netz AG vom Eisenbahn-Bundesamt vorgegeben. Ohne die gesamtstädtische Stellungnahme kann das Planrecht nicht erteilt werden.

Die Änderungen der Planunterlagen umfassen im Wesentlichen eine veränderte Lage des Betonschalthauses sowie das Abändern der Poller. Zudem wurde anstatt einer Bepflanzung des Betonschalthauses eine Hecke angedacht.

Des Weiteren wurden in der neuen Planung die Anmerkungen der alten Stellungnahme (vom 7. April 2021) berücksichtigt und eingearbeitet.

Leuer

Anlage/n:

Anlage 1 - Gesamtstädtische Stellungnahme BÜ Pepperstieg

Anlage 2 - Lageplan BÜ Pepperstieg



Postanschrift: Stadt Braunschweig, Postfach 3309, 38023 Braunschweig

DB Netz AG
Herrn Krenzin
Projekte STE Hannover, I.NI-N-H-S
Lindemannallee 3
30173 Hannover

Tiefbau und Verkehr
Verkehrsplanung und
Verkehrsmanagement
Bohlweg 30

Name: Herr Strahl

Zimmer: A 3.145

Telefon: 470-2501

Bürgertelefon/Vermittlung: 0531 470-1
oder Behördennummer 115

Fax: 470-942501

E-Mail: rene.strahl@braunschweig.de

Tag und Zeichen Ihres Schreibens

(Bitte bei Antwort angeben)
Mein Zeichen

23.02.2023

66.11

Tag

03.05.2023

Stellungnahme zur geplanten Sicherung des Bahnübergangs Pepperstieg

Sehr geehrter Herr Krenzin,

nachfolgend übersende ich Ihnen die gesamtstädtische Stellungnahme zur geplanten Sicherung des Bahnübergangs Pepperstieg. Die Stadt Braunschweig stimmt den Planungen unter Berücksichtigung der nachfolgenden Hinweise und Maßnahmenempfehlungen zu.

Abfallrecht

Kontakt: Herr Winkelhöfer, Tel. 470-6381

Aus abfallrechtlicher Sicht bestehen grundsätzlich keine Bedenken gegen das geplante Bauvorhaben.

Aufgrund der langjährigen bahntechnischen Nutzung der betreffenden Bereiche sind Verunreinigungen im Untergrund zu erwarten. Diese Einschätzung betrifft insbesondere die Gleiskörper inklusive des Gleisschotter.

Bei Erdbewegungsmaßnahmen ist daher verunreinigter Boden, bei Rückbauarbeiten im Gleiskörper zudem verunreinigter Gleisschotter zu erwarten. Diese Materialien unterliegen nach dem Aushub aus dem Untergrund bzw. des Gleiskörpers der abfallrechtlichen Gesetzgebung. Hinsichtlich der Verwertung dieser ausgehobenen Materialien im Planungsbereich sind die besonderen Vorschriften der Mitteilung 20 der LAGA⁽¹⁾ - Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen - Stand 2003 zu beachten.

Vor einer Verwertung der ausgehobenen oder abgeschobenen Materialien im Planungsbereich sind diese chemisch-analytisch zu untersuchen. Der Mindestumfang der analytischen Untersuchung ergibt sich aus der LAGA Mitteilung 20. Bei dem Analyseumfang ist zudem die bahntechnische Vornutzung inkl. der bahntypischen Herbizide zu berücksichtigen.

Internet: <http://www.braunschweig.de>
Sprechzeiten:



NORD/LB Landessparkasse IBAN DE21 2505 0000 0000 8150 01
Postbank IBAN DE05 2501 0030 0010 8543 07
Volksbank eG BS-WOB IBAN DE60 2699 1066 6036 8640 00

76 von 154 in Zusammenstellung

Gläubiger ID: DE 09BS100000094285
Umsatzsteuer-ID: DE 11 48 78 770
Umsatzsteuernummer: 14/201/00553

Mit Inkrafttreten der ErsatzbaustoffV ⁽²⁾ am 1. August 2023 sind die dort genannten Vorgaben, insbesondere hinsichtlich der Anforderungen an die Herstellung mineralischer Ersatzbaustoffe, an die Probennahme und Untersuchung von Bodenmaterial sowie an den Einbau mineralischer Ersatzbaustoffe in technische Bauwerke zu beachten.

Die in der Ersatzbaustoffverordnung genannten Vorgaben ersetzen ab dem 1. August 2023 grundsätzlich die Anforderungen der LAGA M 20.

Es ist davon auszugehen, dass Bodenaushub, der nicht im Planungsbereich verwertet werden kann, einer fachgerechten Entsorgung zugeführt werden muss. Hierzu sind ggf. zusätzliche Deklarationsanalysen erforderlich. Der Umfang dieser Analysen richtet sich nach den Anforderungen der jeweiligen Entsorgungs- bzw. Verwertungsstellen.

Die genannten Abfälle sowie alle weiteren Abfälle, die bei Maßnahmen im Planungsbereich anfallen, sind unter Beachtung der abfallrechtlichen Gesetzgebung zu entsorgen.

(1): LAGA Mitteilung 20: Mitteilung der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA) 20 Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen - (Stand 6. Nov. 2003)

(2): ErsatzbaustoffV: Verordnung über die Anforderungen an den Einbau von mineralischen Ersatzbaustoffen in technische Bauwerke – Ersatzbaustoffverordnung - vom 9. Juli 2021 (BGBl. I S. 2598) in der derzeit geltenden Fassung.

Immissionsschutz

Kontakt: Frau Willert, Tel. 470-6385

Über die vorgesehenen (geräuschintensiven) Arbeiten zur Nachtzeit ist die Untere Immissionsschutzbehörde spätestens ein Tag vor Beginn dieser Tätigkeiten zu informieren: alexander.biel@braunschweig.de oder 0531-470-6382.

Naturschutz

Kontakt: Frau Bös, Tel. 470-6350

Die im landschaftspflegerischen Begleitplan des Planungsbüros Laskowski (November 2022) aufgeführte Ausgleichsmaßnahme 001_A Sichtschutzpflanzung ist wie beschrieben vollständig umzusetzen. Die Hinweise zum Amphibienschutz und zum Schutz der Wuchsstandorte des *Wiesen-Storchschnabels* sind zu beachten.

Gewässerschutz

Kontakt: Frau Piotr, Tel. 470-6332

Die betroffenen Teilflächen der Grundstücke der Gemarkung Gliesmarode, Flur 3, Flurstück 111/2, Gemarkung Hagen, Flur 10, Flurstücke 140/2 und 144/6 liegen in der Zone II des Wasserschutzgebietes für das Wasserwerk Bienroder Weg (s. Abbildung 1) und nicht, wie in den Unterlagen angegeben, in Zone III a. Zone I des Wasserschutzgebietes grenzt direkt an die Flurstücke 140/2 und 144/6 an.

Das Vorhaben liegt z. T. innerhalb des festgesetzten Überschwemmungsgebietes der Wabe und Mittelriede (s. Abbildung 2).

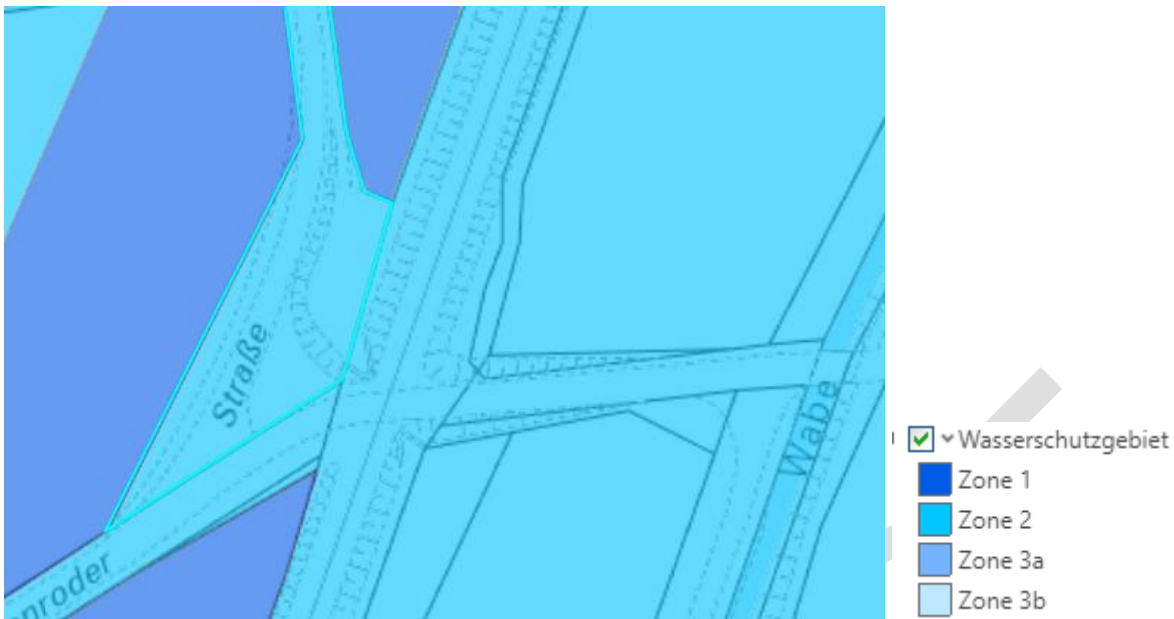


Abb. 1: Auszug Wasserschutzgebiet

Gegen das Vorhaben bestehen aus wasserrechtlicher Sicht keine grundsätzlichen Bedenken, wenn die nachfolgenden Nebenbestimmungen beachtet werden. Ich bitte, diese in die Plangenehmigung nach § 18 AEG mit aufzunehmen:

Wasserschutzgebiet (WSG)

- Das Vorhaben liegt in der Zone II des Wasserschutzgebietes für das Wasserwerk Bierroder Weg. Die in der Verordnung über die Festsetzung eines Wasserschutzgebietes für das Wasserwerk Bierroder Weg der Braunschweiger Versorgungs-AG vom 12. Oktober 1978 genannten Verbote und Beschränkungen sind zu beachten (Amtsbl. f. d. RegBez. Brg. Nr. 20 vom 15.11.1978, S. 180 - 184).

https://www.braunschweig.de/leben/umwelt_naturschutz/wasser/wasserschutzgebiet.php

- Schutzzone I darf von der Baumaßnahme, einschließlich der Baustelleneinrichtung und Lagerflächen, nicht berührt werden. Auch die Betretung ist unzulässig.
- Die Verwendung von Recyclingmaterialien (z. B. aufbereiteter Bauschutt, Schlacken, Hütten- sande) ist in Schutzzone II verboten. Eine Ausnahme von diesem Verbot kann nicht in Aussicht gestellt werden. Ohne Bedenken wird der Einbau von unbelastetem Natursteinmaterial, Sanden und Kiesen innerhalb des WSG zugelassen, wenn die Zuordnungswerte Z0 eingehalten werden.

Hinweis: Am 01.08.2023 tritt die Ersatzbaustoffverordnung in Kraft. Hinsichtlich des Einbaus mineralischer Ersatzbaustoffe in technische Bauwerke sind ab diesem Datum die Vorgaben der Verordnung einzuhalten. Die Verordnung ersetzt die Regelungen der LAGA M 20.

- Für die Baumaßnahme dürfen grundsätzlich nur Stoffe verwendet werden, die keine nachteiligen Beeinträchtigungen des Grundwassers und/oder Untergrundes verursachen können.
- Maschinen und Geräte sind an der Baustelle auf das zur Durchführung notwendige Maß zu beschränken.
- Alle Baumaschinen sind während des Betriebes täglich auf Dichtigkeit zu prüfen. In arbeitsfreien Zeiten (nachts, an Wochenenden und Feiertagen) sind die Maschinen und Geräte auf wasserdichten Flächen möglichst außerhalb der Schutzzone II abzustellen.
- Wassergefährdende Stoffe (u. a. Treibstoffe, Öle, Fette) müssen so gelagert werden (z. B. in Containern, überdachten Auffangwannen), dass es zu keinen Verunreinigungen des Grundwassers und/oder Bodens kommen kann.

- In Schutzzone II darf die Lagerung wassergefährdender Stoffe nur erfolgen, wenn der Bauablauf dies unbedingt erforderlich macht. Dabei ist ein maximaler Abstand zu Schutzzone I einzuhalten. Die Untere Wasserbehörde ist rechtzeitig vorab zu informieren.
- Der Austritt von wassergefährdenden Stoffen ist der Unteren Wasserbehörde, dem Wasserversorger (BS|Energy) und der Feuerwehr der Stadt Braunschweig umgehend mitzuteilen.
- Gegenmaßnahmen zum Schutz des Grundwassers und/oder Bodens müssen sofort eingeleitet werden können. Alle Hilfsmittel (z. B. Bindemittel) zur Aufnahme/Auffangen von auslaufenden wassergefährdenden Stoffen (u. a. Treibstoffen und Öle) sind in ausreichender Menge über den gesamten Zeitraum an der Baustelle vorzuhalten.
- Mobile Toiletten dürfen nur außerhalb der Schutzzone II aufgestellt werden.
- Das Betanken, Reparieren und Abschmieren von Maschinen und Fahrzeugen ist in der Schutzzone II nicht gestattet.
- Es dürfen nur Maschinen eingesetzt werden, bei denen mit Ölverlusten nicht zu rechnen ist. Es sollten bevorzugt Maschinen und Geräte die mit biologische abbaubarem Hydraulikölen sowie Biodiesel eingesetzt werden.
- Das Betanken sollte nach Möglichkeit außerhalb des WSG oder in Schutzzone III erfolgen. In Schutzzone II darf die Betankung nur erfolgen, wenn dies durch den Arbeitsablauf unumgänglich ist. Grundsätzlich muss im Wasserschutzgebiet durch geeignete Maßnahmen (z. B. ausreichend dimensionierte, medienbeständige Auffangwannen) sichergestellt sein, dass austretender Kraftstoff vollständig zurückgehalten werden kann.

Überschwemmungsgebiet (ÜSG)

- Innerhalb des ÜSG ist auf eine hochwasserangepasste Planung und Ausführung zu achten (z. B. hinsichtlich der Elektroinstallation).
- In Überschwemmungsgebieten sind u. a. die Lagerung von wassergefährdenden Stoffen außerhalb von Anlagen sowie das Ablagern und das nicht nur kurzfristige Lagern von Gegenständen, die den Wasserabfluss behindern können oder die fortgeschwemmt werden können, untersagt. Auf die Regelungen der §§ 78 und 78a Wasserhaushaltsgesetz (WHG) wird hingewiesen.

Hinweis

Der erwartete Wasserspiegel bei einem HQ₁₀₀ liegt im Bereich des Baufeldes bei ca. 71,53 mNN.

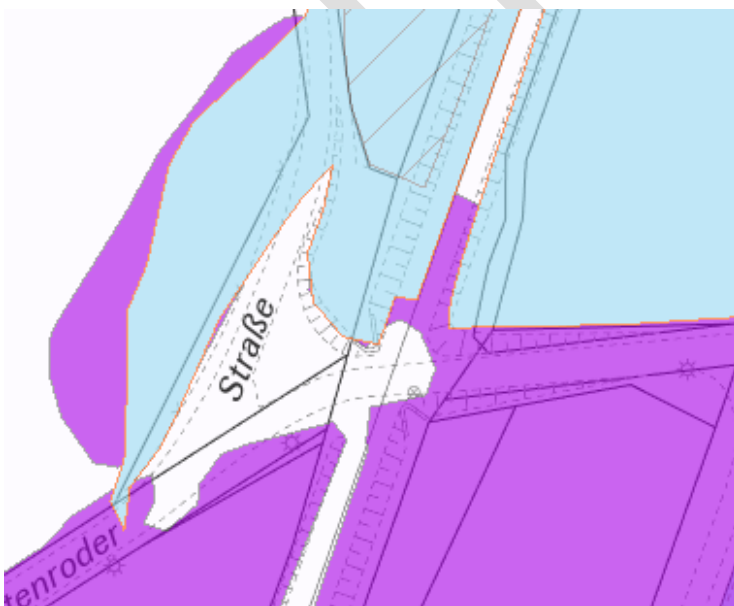


Abb. 2: Auszug Überschwemmungsgebiet

Bodenschutz

Kontakt: Herr Borck, Tel. 470-6373

Keine Anmerkungen oder Ergänzungen.

Kampfmittel

Kontakt: Herr Funke, Tel. 470-6361

Nach der städtischen Kampfmittelbelastungskarte liegt die Maßnahme in der Sicherheitszone von Bombardierungen des 2. Weltkrieges. Die Aussage des Kampfmittelbeseitigungsdienstes Hannover, wonach keine Hinweise auf Bombardierungen vorliegen, wird hier nicht geteilt. Allerdings ist die städtische Kampfmittelbelastungskarte in diesem Bereich nur eine grobe Übersichtskartierung, keine Luftbilddetailauswertung. Die Kriegsluftbilder liegen dem KBD Hannover vor, der Stadt nicht.

Stadtklima

Kontakt: Herr Bruchmann, Tel. 470-6322

Keine Bedenken gegen die Maßnahme.

Klimaschutz

Kontakt: Frau Saad, Tel. 470-6334

Belange nicht betroffen.

Stadtentwässerung

Kontakt: Frau Neuhaus, Tel. 470-2697

Im Bereich des Bahnüberganges Pepperstiege befindet sich die Einleitstelle C03 für einen Regenwasserkanal (700er Beton), der Teile des angrenzenden Wohngebietes Querum/Duisburger Straße entwässert. Diese Einleitstelle wird durch die Stadtentwässerung Braunschweig GmbH (SE|BS) über den parallel zur Bahnstrecke verlaufenden Karl-Hintze-Weg zur regelmäßigen Kontrolle angefahren. Weitere öffentliche Kanäle sind nicht betroffen.

Die Zufahrten über die Ottenroder Straße und den Karl-Hintze-Weg für die Gewässerunterhaltung der Wabe, Mittelriede und der Schunter sind im Rahmen der Umbauarbeiten des Bahnüberganges für die Stadtentwässerung bzw. SE|BS weiterhin möglich zu machen bzw. ausreichende Durchfahrbreiten für Pump- bzw. Unterhaltungsfahrzeuge (max. 40 t) müssen gewährleistet sein.

Am 22.07.2022 nahm die Stadt (Referat 0660.10, Stadtentwässerung) diesbezüglich Kontakt mit Frau Michelle Klinka (Deutsche Bahn) auf. Beabsichtigt war eine Klärung, inwiefern der SE|BS ein Kreuzen der Gleisstrasse während der Baumaßnahme ermöglicht werden kann. Angedacht ist eine telefonische Anmeldung der SE|BS beim Fahrdienstleiter.

Grün- und Freiraumplanung

Kontakt: Herr Kreisel, Tel. 470-4978

Die im Maßnahmenblatt 001_A des LBP beschriebenen Maßnahme ist angemessen und kann den Zweck, die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch das Schaltheuschen zu kompensieren, erreichen. Allerdings ist im Maßnahmen- und Konfliktplan als Konflikt (auch) die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes zu benennen, wie das im Erläuterungsbericht geschehen ist.

Finanzen

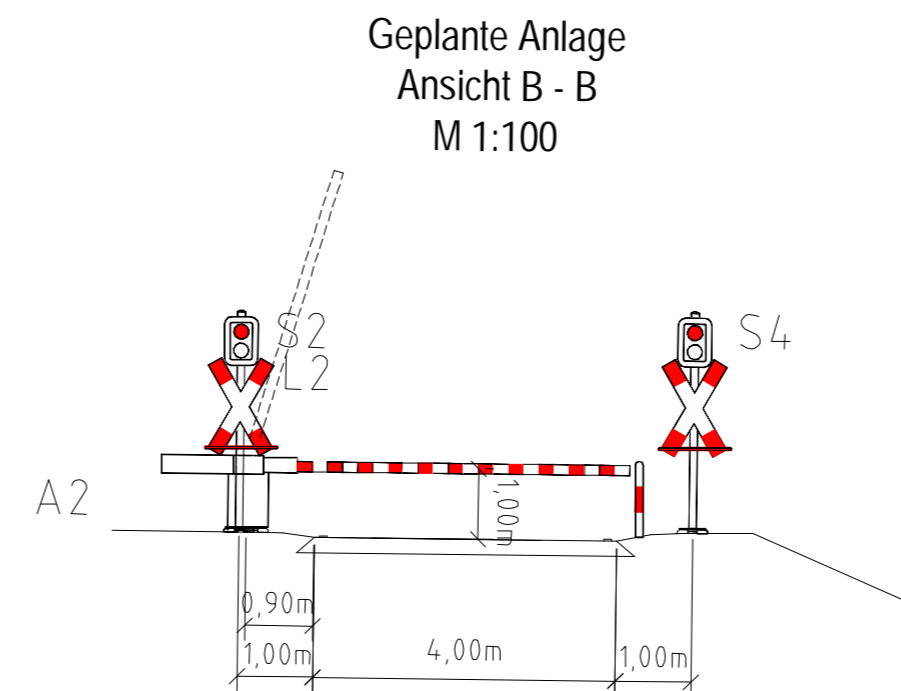
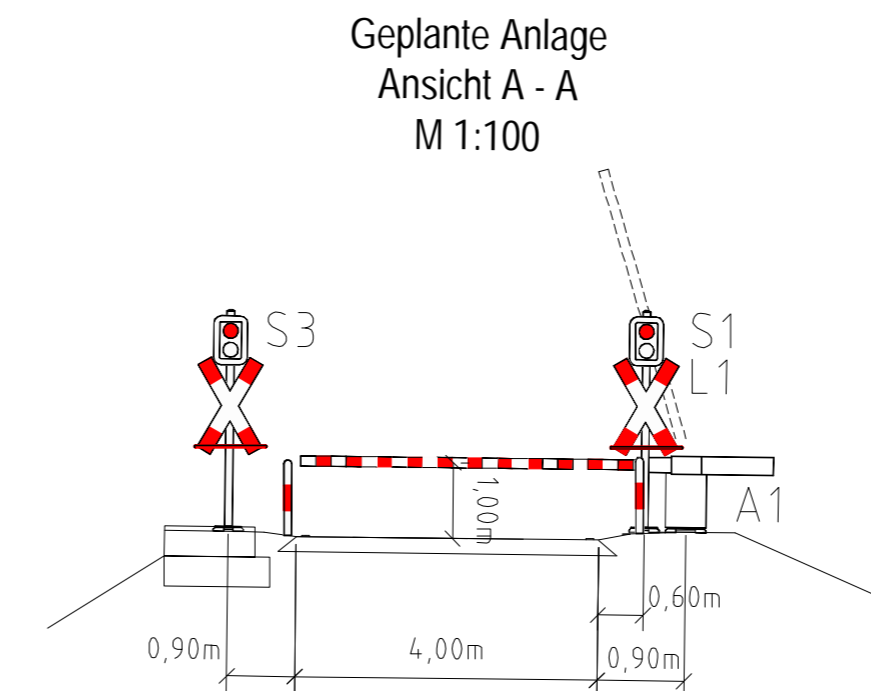
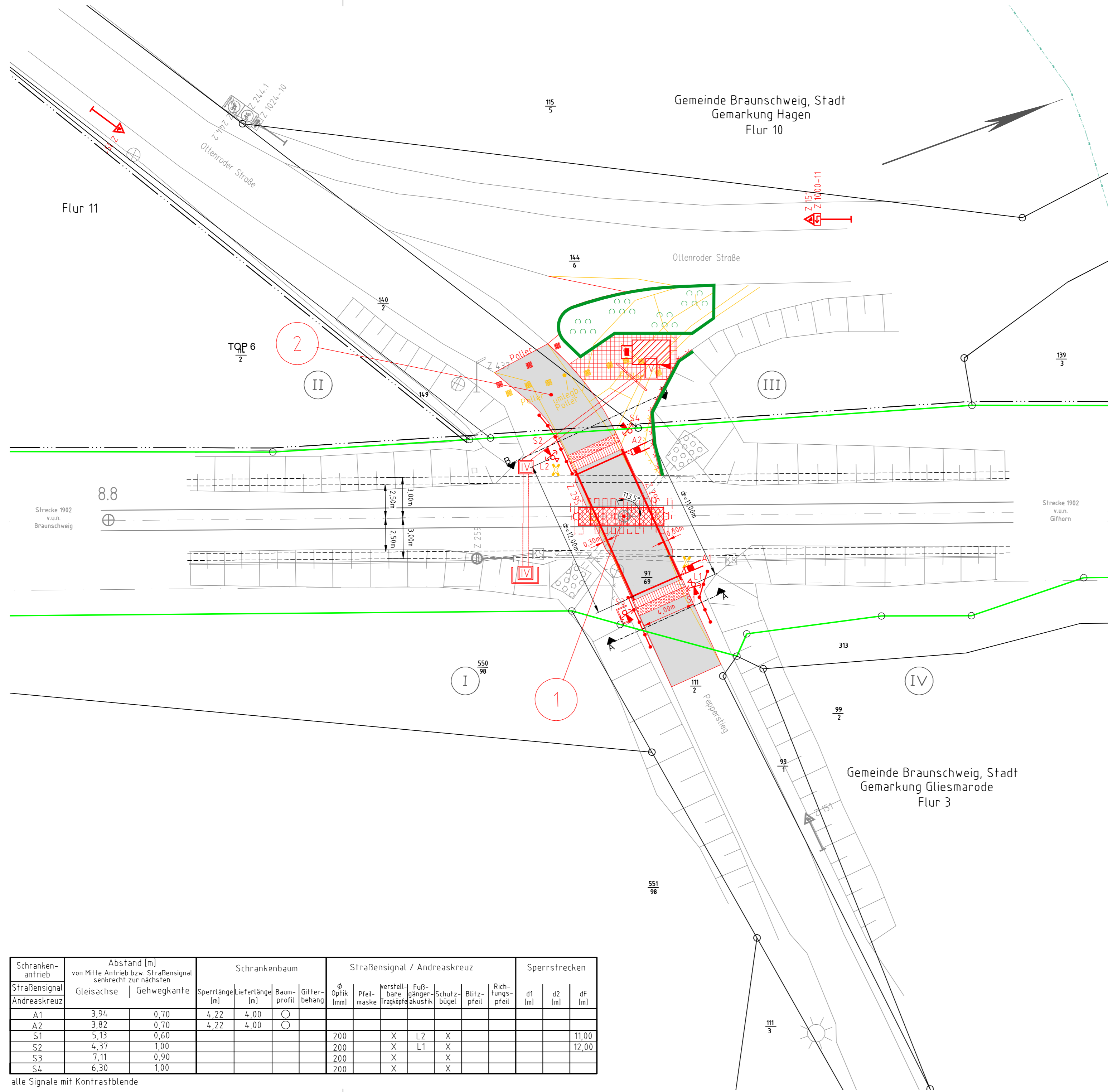
Kontakt: Herr Urban, Tel. 470-2151

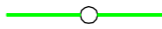







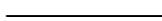
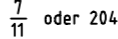





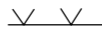



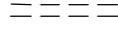






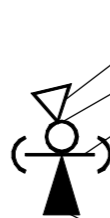
Es wird darauf hingewiesen, dass sich der Wert der städtischen Grundstücke durch die vorübergehende und dauerhafte Inanspruchnahme mindert, sodass der Stadt Braunschweig ein Aufwand in dieser Höhe entsteht. Der Gestattungsvertrag sieht keine Entschädigung vor.

Mit freundlichen Grüßen

i. V.

Leuer



- # Legende:
- | | |
|--|--|
|  | äußere Grenze der vorhabenträgereigenen Grundstücke |
|  | Bestand |
|  | Neubau/Änderung |
|  | Rückbau |
|  | Ausgleichmaßnahme: Sichtschutzpflanzung BSH, Eingrünung Schutzzaun |
|  | Kreis-/ Gemeindegrenze |
|  | Gemarkungsgrenze |
|  | Flurgrenze |
|  | Flurstücksgrenze |
|  | Flurstücksnummer |
|  | Asphalt neu |
|  | Rasengitterstein |
|  | Richtungsfeld |
|  | Aufmerksamkeitsfeld |
|  | Ifd. Nummer des Bauwerksverzeichnisses |
|  | Zaun |
|  | Halbschranke |
|  | Starkstromverteilung |
|  | Betonschalthaus |
|  | Querung Kabeltrasse |
|  | Kabelaufbauschacht |
|  | Geländer |
|  | Winkelwandlelement (WWE) |
|  | Regenwasserkanal |
|  | Poller |
|  | Beleuchtung |
|  | <p><u>Fußgängerakustik</u></p> <p><u>Mast</u></p> <p><u>Andreaskreuz (stehend)</u></p> <p><u>Personenschutzbügel</u></p> <p><u>Lichtzeichen (Rot-Gelb)</u></p> |

- | | |
|-----------|---|
| Z 151 | Bahnübergang |
| Z 244.1 | Beginn einer Fahrradstraße |
| Z 244.2 | Ende einer Fahrradstraße |
| Z 259 | Verbot für Fußgänger |
| Z 295 | Fahrstreifenbegrenzung |
| Z 437 | Straßennamenschilder |
| Z 1000-11 | Richtung der Gefährdseite, linksweisend |
| Z 1024-10 | Personenkraftwagen frei |

- | | | |
|----------------------------|---|--|
| Klassifizierung der Straße | : | Gemeindeweg, innerorts |
| Fahrbahnbefestigung | : | Asphalt |
| - im Gleisbereich | : | Elastomer-Kleinfächenplatten
System innoStrail/pedeStrail 90 Innenplatten |
| Min. Geschwindigkeit | : | |
| - für Fußgänger | : | 1,2 m/s |
| Max. Gefährdungsbereich | : | |
| - für Fußgänger | : | 12,50 m |

Bemerkung:
Straßenverkehrszeichen (mit Ausnahme der Andreaskreuze Z201) und
Fahrbahnmarkierungen außerhalb des Kreuzungsstücks gehören zu den
Straßenanlagen und werden daher von der Straßenverkehrsbehörde festgelegt.

Interlaga 7.1

Genehmigungsvermerk Eisenbahn-Bundesamt

Übersichtsskizze

0	Ausgangsverfahren: Antragsfassung	06.12.2022
Index	Änderungen bzw. Ergänzungen	Planungsstand

Genehmigungsplanung: Unterlage für eine Entscheidung nach § 18 AEG

Vorhabenträger:		Planzeichen Nr.:													
DB Netz AG Region Nord Lindenallee 3 30173 Hannover		Projekt-Nr.:													
Datum Unterschrift		<table><tr><th></th><th>Datum</th><th>Name</th></tr><tr><td>gez.</td><td>12.01.2021</td><td>Czernik</td></tr><tr><td>bearb.</td><td>14.07.2021</td><td>Czernik</td></tr><tr><td>gepr.</td><td>06.12.2022</td><td>Hafelmann</td></tr></table>		Datum	Name	gez.	12.01.2021	Czernik	bearb.	14.07.2021	Czernik	gepr.	06.12.2022	Hafelmann	
	Datum	Name													
gez.	12.01.2021	Czernik													
bearb.	14.07.2021	Czernik													
gepr.	06.12.2022	Hafelmann													
Vertreter des Vorhabenträgers:		Planverfasser:													
 Dr. Graband & Partner GmbH Efeuweg 9 38104 Braunschweig		Höhensystem: Örtliches System													
Datum Unterschrift		Koordinatensystem: UTM													
		Ursprungsplan: IVl 1902 AL, Entwurfsvermessung													
		Blattgröße: 420x1018													
Datum Unterschrift		Maßstab: 1:200													

Erstmalige technische Sicherung für BÜ "Pepperstieg"
in Braunschweig, Bahn-km 8,838

Strecke 1902 Braunschweig – Gifhorn

Einbau einer Lichtzeichenanlage mit
Fußwegschranken sowie einer Fußgängerakustik

Betreff:

**Veränderung der Linienführung der Buslinie 433 in Querum und
Einrichtung einer neuen Haltestelle**

Organisationseinheit:

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

Datum:

04.04.2023

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (Anhörung)	19.04.2023	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	02.05.2023	Ö

Beschluss:

Die Buslinie 433 erhält eine neue Linienführung. Es wird eine neue Haltestelle nahe der Kreuzung Bohnenkamp/Lägenkamp eingerichtet.

Sachverhalt:

Die Verwaltung hat in Abstimmung mit der Braunschweiger Verkehrs GmbH (BSVG) auf Anregung einer Bürgerin die Einrichtung einer neuen Haltestelle nahe der Kreuzung Bohnenkamp-Lägenkamp und der damit verbundenen Änderung der Linienführung der Buslinie 433 geprüft.

Aus Sicht der Verwaltung können Linienbusse den Straßenzug Bohnenkamp/Lägenkamp befahren.

Die Buslinie 433 verkehrt zukünftig in ihrem Linienweg über den Bohnenkamp und Lägenkamp (siehe Abbildung 1) und folgt danach wieder ihrem regulären Linienweg. Die Haltestelle Peterskamp wird nicht mehr bedient. Stattdessen wird eine zusätzliche Haltestelle eingerichtet, die jeweils vor der Kreuzung Bohnenkamp/Lägenkamp an/nahe vorhandener ortsfesten Straßenbeleuchtung eingerichtet wird.

Auf Antrag der BSVG können zur Beschleunigung des Busverkehrs auch Halteverbote und Vorfahrtsregelungen („Raketen“) an Kreuzungen mit bisheriger Rechts-vor-links-Regelung eingerichtet werden.

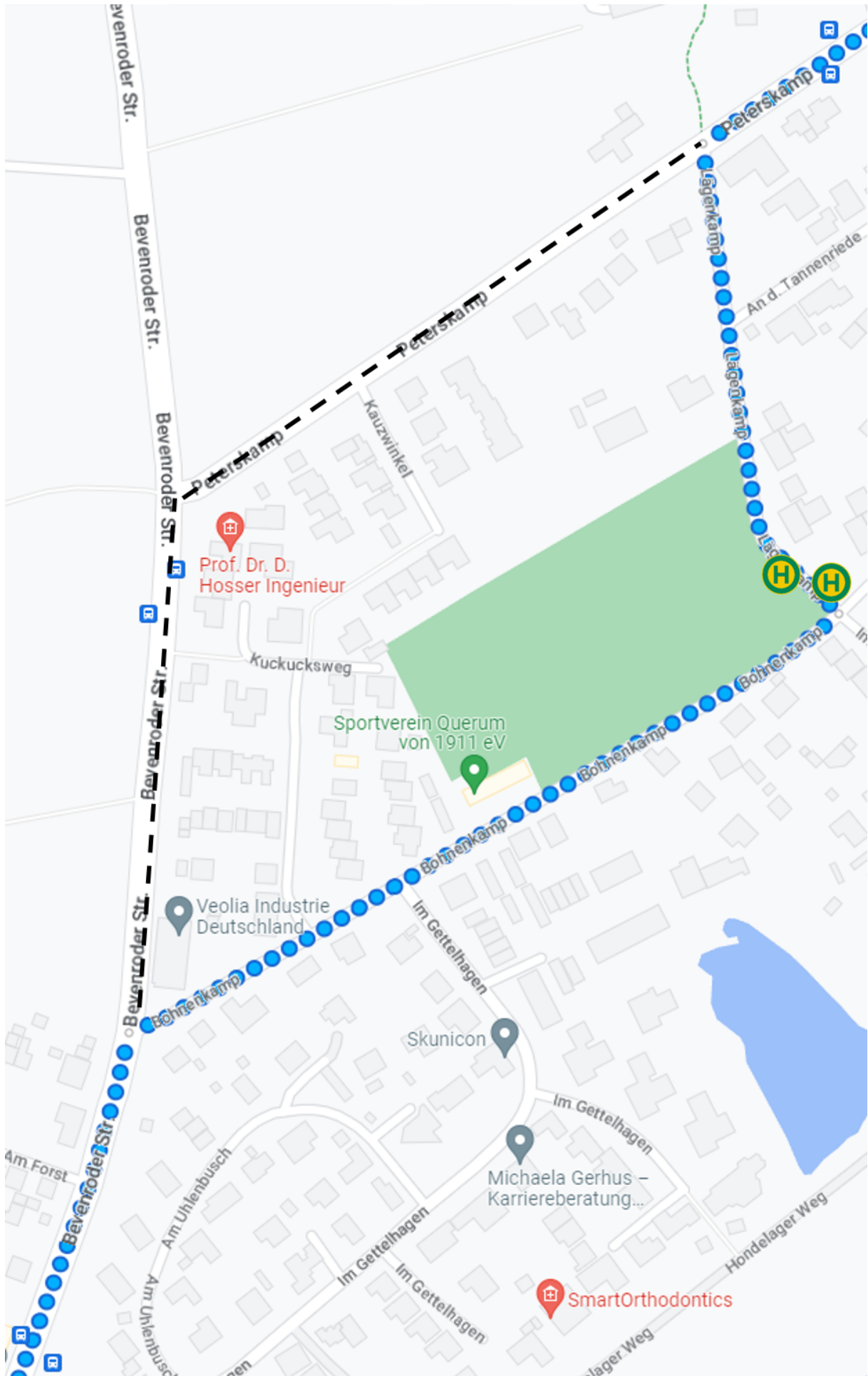


Abbildung 1 geplanter Linienweg der Buslinie 413 (blau gepunkteter Weg) mit neuen Haltestellen und bisheriger Linienweg (schwarz gestrichelt)

Immer werktags (Montag- bis Samstagabend) ab 20.45 Uhr und im Sonntagsverkehr verkehrt die Buslinie 413 als sogenannter Linienwechsler bis Querumer Forst und fährt derzeit ab Peterskamp weiter als 433 nach Hondelage. Durch Wegfall der Haltestelle Peterskamp wird der Linienwechsel von der 413 auf die 433 auf die Haltestelle Essener Straße vorverlegt.

Die Einrichtung einer Haltestelle nahe der Kreuzung Bohnenkamp/Lägenkamp ist kostenneutral und erfolgt zunächst provisorisch. Sollte die Haltestelle gut angenommen werden, wird der Ausbau der Haltestelle in üblicher Form in die Prioritätenliste zum barrierefreien Ausbau von Haltestellen aufgenommen.

Verwaltung und BSVG setzen die Maßnahme zum nächsten Fahrplanwechsel, der voraussichtlich im Herbst 2023 stattfindet, um.

Leuer

Anlage/n:
keine

Betreff:

Widmung von Verkehrsflächen zu Gemeindestraßen

Organisationseinheit:
Dezernat III
0600 Baureferat

Datum:
22.03.2023

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (Anhörung)	18.04.2023	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (Anhörung)	19.04.2023	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 221 Weststadt (Anhörung)	19.04.2023	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 321 Lehdorf-Watenbüttel (Anhörung)	19.04.2023	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 212 Südstadt-Rautheim-Mascherode (Anhörung)	25.04.2023	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 310 Westliches Ringgebiet (Anhörung)	25.04.2023	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 211 Braunschweig-Süd (Anhörung)	27.04.2023	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	02.05.2023	Ö

Beschluss:

„Die Widmungen und Teileinziehungen der in der Anlage 1 bezeichneten Straßen sind zu verfügen und öffentlich bekannt zu machen.“

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 c der Hauptsatzung.

Nach § 6 Abs. 1 Niedersächsisches Straßengesetz (NStrG) vom 24. September 1980 in der zurzeit gültigen Fassung in Verbindung mit den hierzu erlassenen Richtlinien vom 15. Januar 1992 hat der Träger der Straßenbaulast die Widmung von Straßen zu verfügen. In der Widmungsverfügung ist anzugeben, zu welcher Straßengruppe eine Verkehrsfläche gehört und auf welche Benutzungsart oder Benutzerkreise sie beschränkt werden soll.

Nach § 8 Abs. 1 S. 1 NStrG sind Teileinziehungen anzuordnen, soweit eine nachträgliche Beschränkung der Widmung auf eine bestimmte Benutzungsart aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls festgelegt werden.

Die in der Anlage 1 aufgeführten Straßen sind entweder erstmalig hergestellt worden und werden für den öffentlichen Verkehr gewidmet oder die Widmung wird entsprechend der verkehrlichen Bedeutung angepasst.

Trägerin der Straßenbaulast ist die Stadt Braunschweig.

In der Anlage 2 sind die zur Widmung beabsichtigten Flächen mit farbiger Linie kenntlich gemacht.

Der Text für die Veröffentlichung durch zweiwöchigen Aushang am Rathaus (Hauptportal, Platz der Deutschen Einheit 1) ist als Anlage 3 beigefügt. Ein Hinweis auf die Tatsache, den Ort und die Dauer dieses Aushanges wird in der Braunschweiger Zeitung erfolgen.

Leuer

Anlage/n:

Anlage 1: Bezeichnete Straßen

Anlage 2: Stadtkartenausschnitte

Anlage 3: Öffentliche Bekanntmachung

Die in der Stadt Braunschweig nachfolgend genannten Straßen lfd. Nr. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 16, 17, 18, 19, 21, 23, 24, 25, 26, 27 und 28 werden mit sofortiger Wirkung zur Gemeindestraße mit den genannten Beschränkungen für den Benutzerkreis oder die Benutzungsart gewidmet.

Die in der Stadt Braunschweig nachfolgend genannten Straßen lfd. Nr. 11, 14, 15, 20, 22 werden mit sofortiger Wirkung zur Gemeindestraße mit den genannten Beschränkungen für den Benutzerkreis oder die Benutzungsart teileingezogen.

Lfd. Nr.	StBezR	Bezeichnung, Name der Straße	Anfangs- / Endpunkt	Länge / m	Straßengruppe	Teileinziehung	Beschränkungen	Bemerkung
1	112	Hermann-Deppe-Ring	Nordendorfschweg / Hermann-Deppe-Ring 49 A und 59	800	Gemeindestraße	nein		Widmung nach Verkehrsübergabe
2	112	Hermann-Deppe-Ring	entlang Grundstück Hermann-Deppe-Ring 51	30	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg	Widmung nach Verkehrsübergabe
3	112	Verbindungsweg Hermann-Deppe-Ring Sommerbadring	entlang Grundstücke Hermann-Deppe-Ring 61 / 63	28	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg	Widmung nach Verkehrsübergabe
4	112	Hermann-Deppe-Ring	entlang Grundstück Hermann-Deppe-Ring 37	30	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg, Zufahrt zu den Grundstücken frei	Widmung nach Verkehrsübergabe
5	112	Sommerbadring	Sommerbadring 33 und 41 / Zum Kahlenberg	673	Gemeindestraße	nein		Widmung nach Verkehrsübergabe
6	112	Verbindungsweg Sommerbadring Hermann-Deppe-Ring	entlang Grundstück Sommerbadring 33	36	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg, Zufahrt zu den Grundstücken frei	Widmung nach Verkehrsübergabe
7	112	Verbindungsweg Hermann-Deppe-Ring Sommerbadring	entlang Grundstück Sommerbadring 41	30	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg	Widmung nach Verkehrsübergabe
8	112	Sommerbadring	entlang Grundstück Sommerbadring 51	24	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg	Widmung nach Verkehrsübergabe
9	112	Verbindungsweg Sommerbadring Nordendorfschweg	Sommerbadring 3 / Nordendorfschweg 1	48	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg	Widmung nach Verkehrsübergabe
10	112	Zum Kahlenberg	nördliche Flurstücksgrenze 358/3 / Rabenrodestraße	140	Gemeindestraße	nein		Widmung nach Verkehrsübergabe
11	130	Am Bruchtor	Bankplatz / östliche Grundstücksgrenze Am Bruchtor 3	47	Gemeindestraße	ja	Fußgängerzone, Lieferverkehr, öffentliche Verkehrsmittel, Taxen, Radfahrer, Krankentransporte und Zufahrt zu den Grundstücken frei	Nutzungsänderung
12	130	Echternstraße	Echternstraße 63 / Güldenstraße 16	31	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg, Zufahrt zu den Grundstücken frei	Widmung nach Bestand
13	130	Friedrich-Wilhelm-Platz	Bruchtorwall / Friedrich-Wilhelm-Straße	89	Gemeindestraße	nein	Fußgängerzone, Lieferverkehr, öffentliche Verkehrsmittel, Taxen, Radfahrer, Krankentransporte und Zufahrt zu den Grundstücken frei	Nutzungsänderung
14	130	Friedrich-Wilhelm-Platz	Friedrich-Wilhelm-Straße 41 / Friedrich-Wilhelm-Platz 6	20	Gemeindestraße	ja	Fußgängerzone, Lieferverkehr, öffentliche Verkehrsmittel, Taxen, Radfahrer, Krankentransporte und Zufahrt zu den Grundstücken frei	Nutzungsänderung
15	130	Friedrich-Wilhelm-Platz	Am Bruchtor / Bruchtorwall	92	Gemeindestraße	ja	Fußgängerzone, Lieferverkehr, öffentliche Verkehrsmittel, Taxen, Radfahrer, Krankentransporte und Zufahrt zu den Grundstücken frei	Nutzungsänderung
16	130	Wallstraße	Am Wassertor / Wallstraße 37	52	Gemeindestraße	nein		Widmung nach Bestand
17	211	Köslinstraße	Köslinstraße 130 / Köslinstraße 140	73	Gemeindestraße	nein	Gehweg, Lieferverkehr frei	Nutzungsänderung

Lfd. Nr.	StBezR	Bezeichnung, Name der Straße	Anfangs- / Endpunkt	Länge / m	Straßengruppe	Teileinziehung	Beschränkungen	Bemerkung
18	212	Verbindungsstraße zwischen Salzdahlumer Straße und Schwartzkopffstraße	Klinikum Salzdahlumer Straße / Schwartzkopffstraße	400	Gemeindestraße	nein		Widmung nach Bestand
19	212	Schulgasse	Salzdahlumer Straße / Schulgasse 1 A	77	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg	Nutzungsänderung
20	212	Schulgasse	Im Dorfe / Schulgasse 1	35	Gemeindestraße	ja	Geh- und Radweg, Zufahrt zu den Grundstücken 1 und 1 A frei	Nutzungsänderung
21	221	Spreeweg	Havelstraße / Ilmenaustraße	245	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg, Zufahrt zum Garagenhof und Lieferverkehr frei	Nutzungsänderung
22	310	Am Weinberg	Im Ganderhals / Dorndröftweg	267	Gemeindestraße	ja	Geh- und Radweg	Nutzungsänderung
23	310	Belfort	Blumenstraße / Helenenstraße	190	Gemeindestraße	nein		Widmung nach B-Plan
24	310	Belfort	Flurstück 44/25	15	Gemeindestraße	nein	Gehweg	Widmung nach B-Plan
25	310	Helenenstraße	südwestliche Grundstücksgrenze Helenenstraße 17 / nördliche Hausnummer 16	15	Gemeindestraße	nein		Widmung nach B-Plan
26	321	Verbindungsweg David-Mansfeld-Weg und Paracelsusstraße	Entlang Paracelsusstraße 66 und 68	55	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg	Widmung nach B-Plan
27	321	Schiebeweg	Lammer Heide /Schiebeweg 30 und 57	279	Gemeindestraße	nein		Widmung nach B-Plan
28	321	Verbindungsweg Schiebeweg	Entlang Schiebeweg 39 und 41	40	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg, Zufahrt zu den Grundstücken frei	Widmung nach B-Plan

Stadt Braunschweig, Baureferat

Anlage
ge 1

TOP 8

Waggum



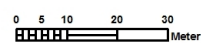
Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 21.09.2022

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen



Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation

TOP 8

145

Wagg



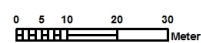
Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 21.09.2022

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen



Stadt



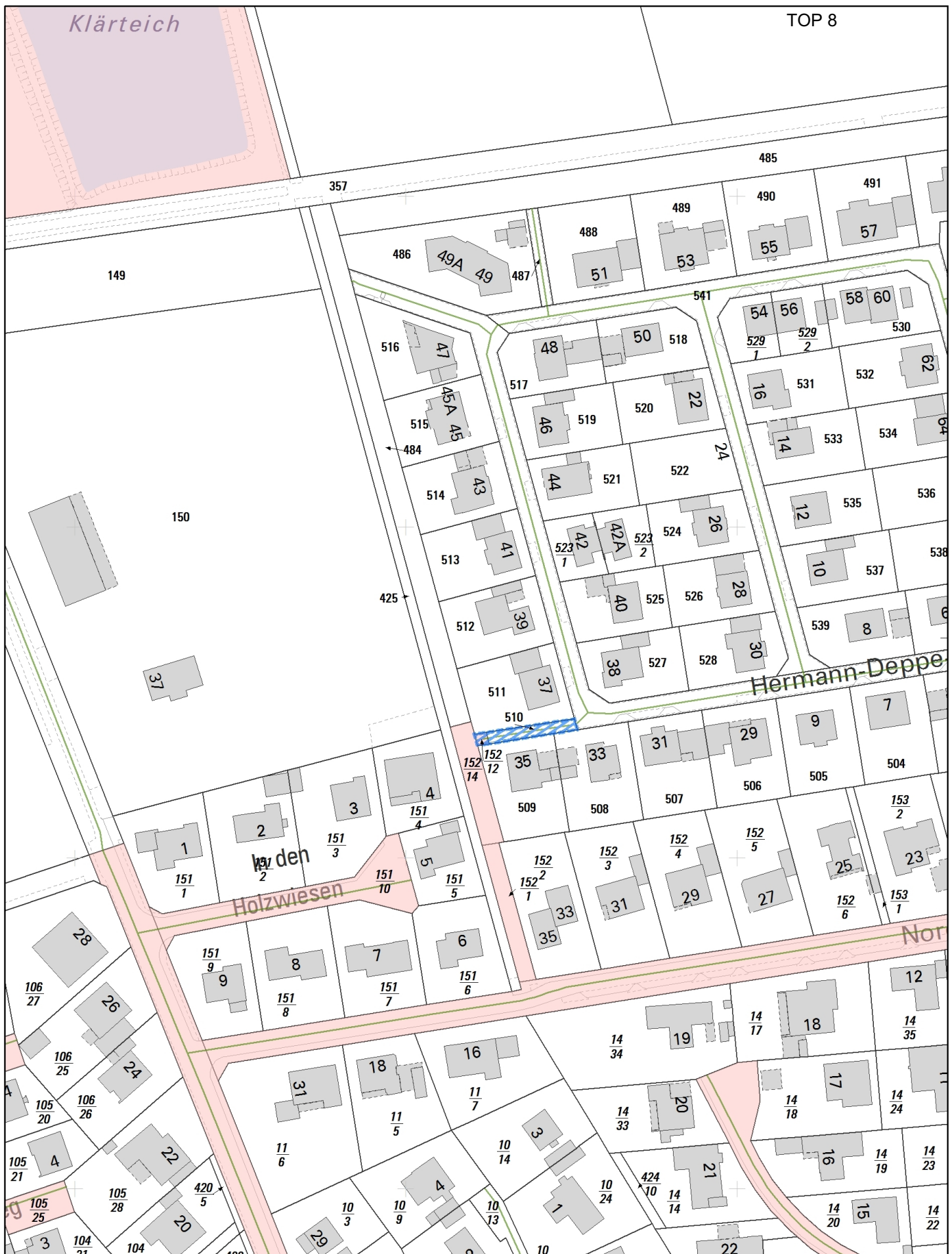
Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation

Waggum



Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation



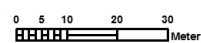
Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 17.01.2023

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen

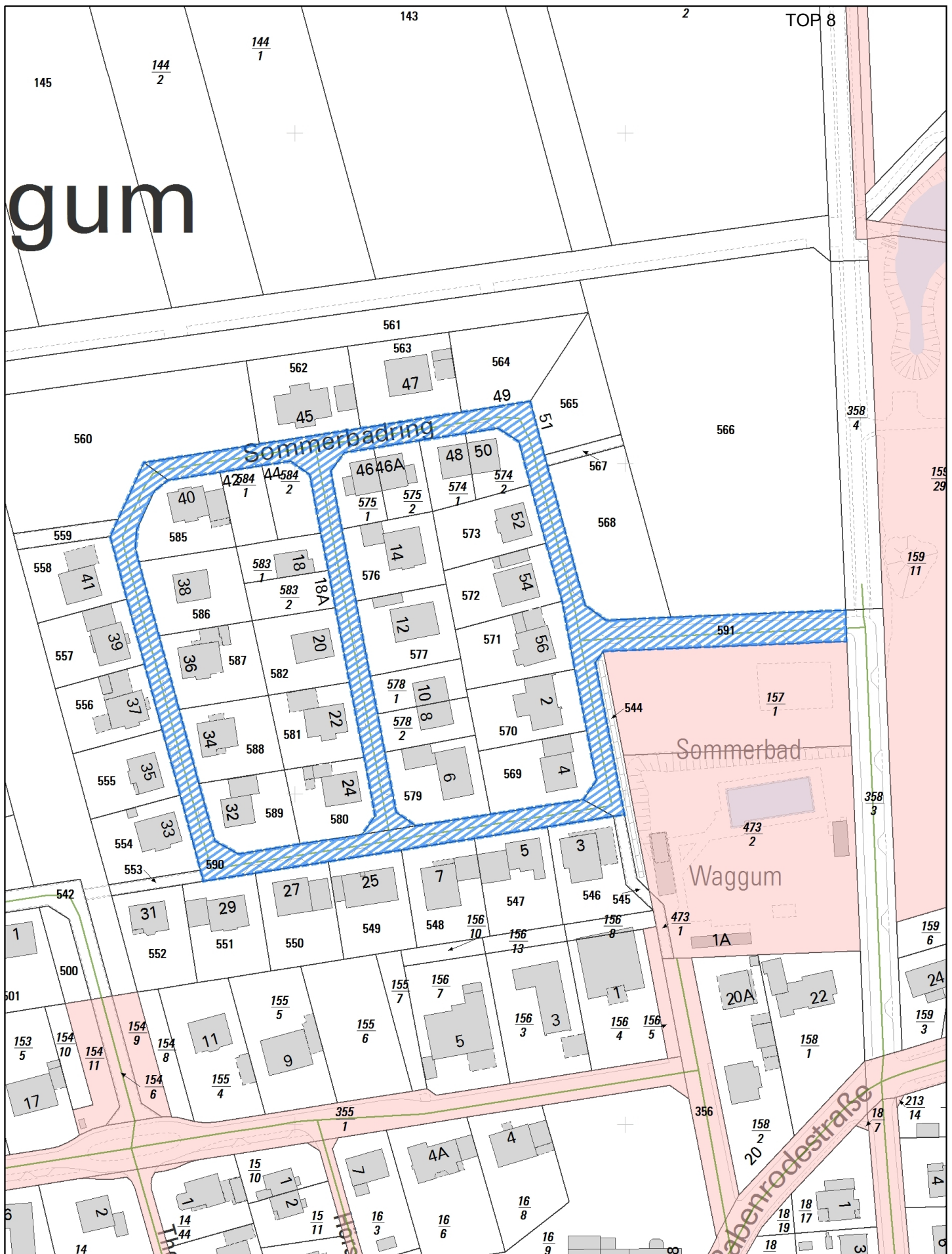


Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation



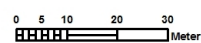
Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 21.09.2022

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen



Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation



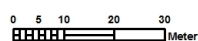
Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 27.09.2022

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen

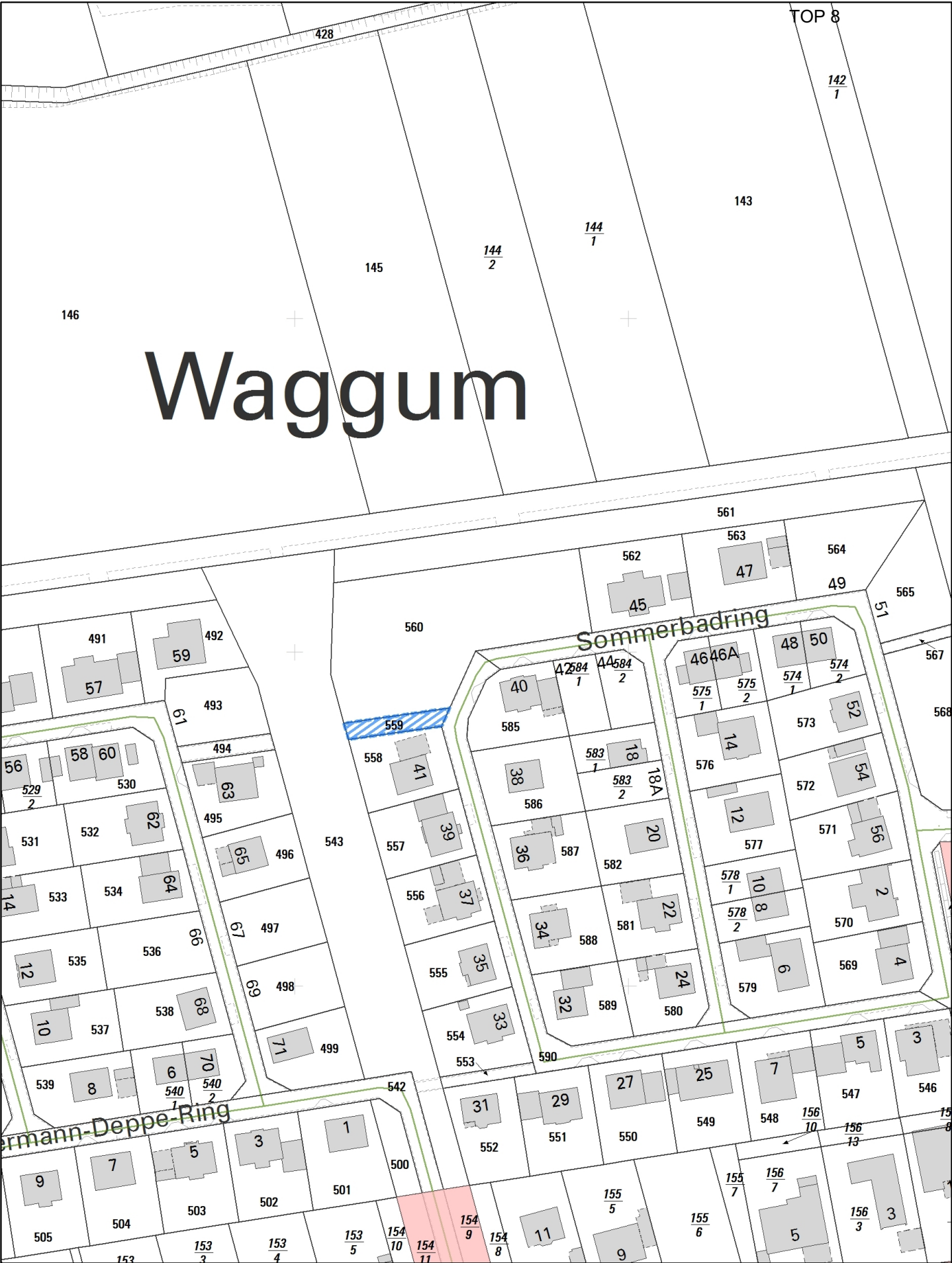


Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation



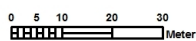
Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 27.09.2022

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen



Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation





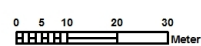
Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 27.09.2022

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen

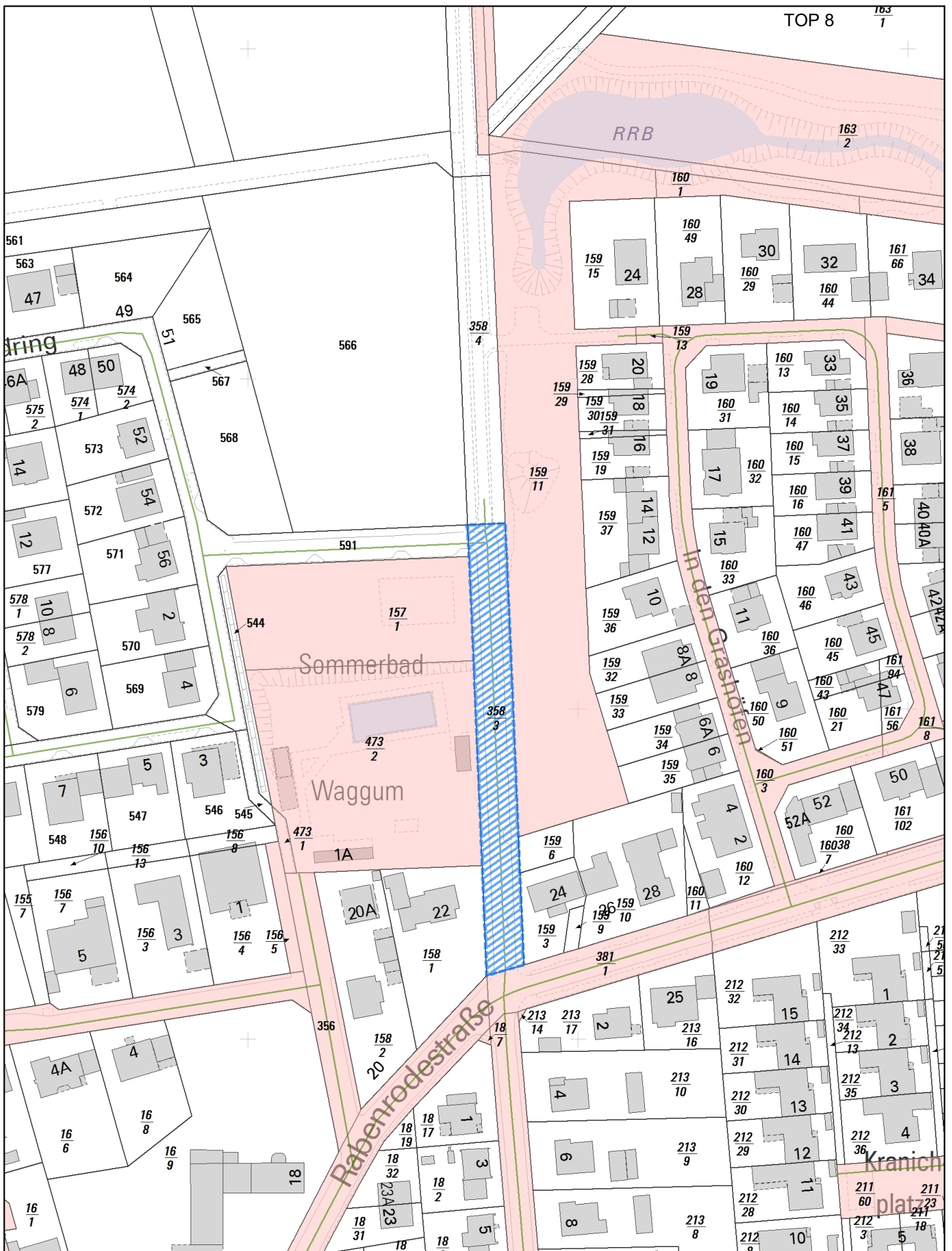


Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation



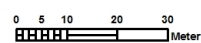
Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 21.09.2022

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen

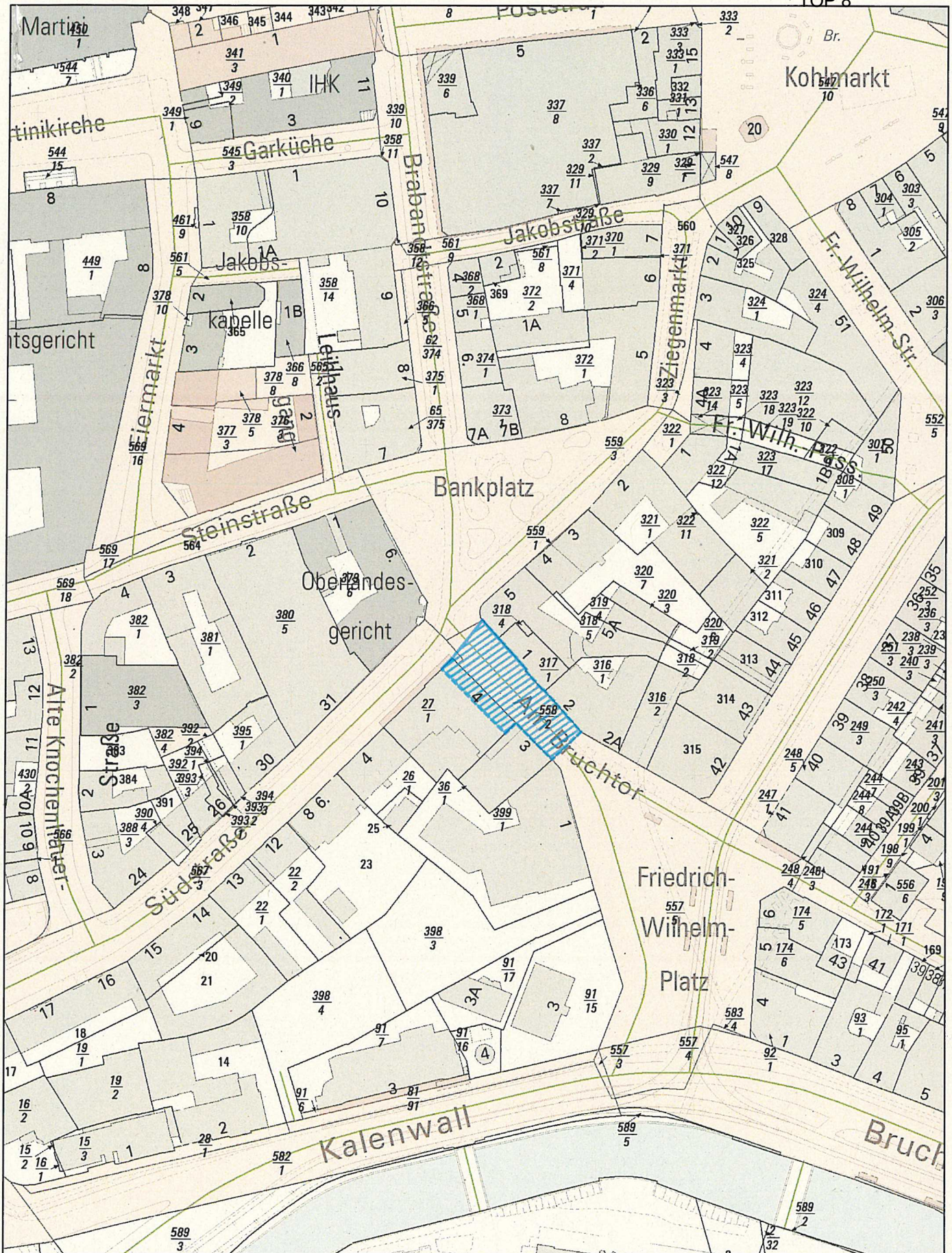


Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation



Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 14.10.2021

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab

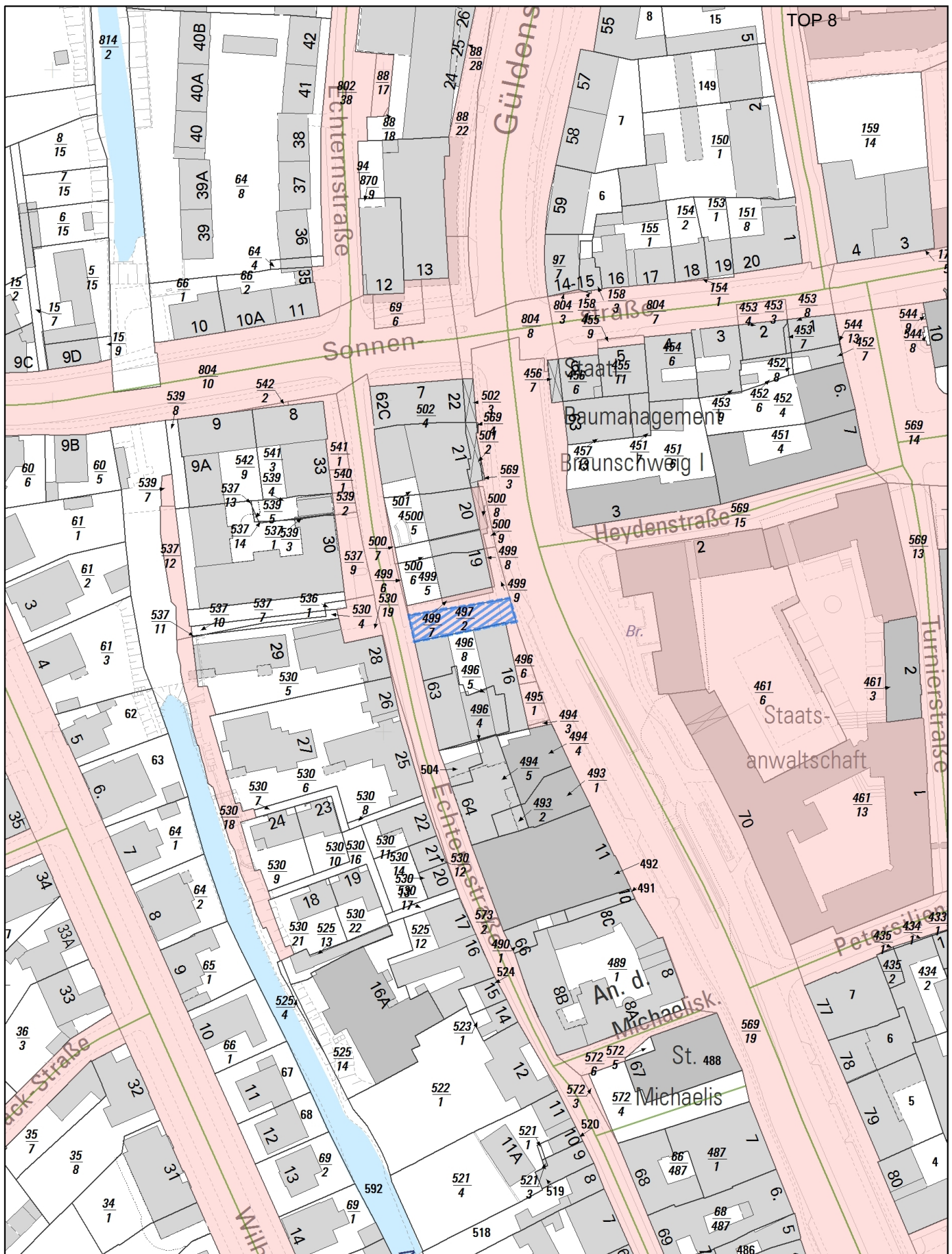
0 5 10 20 30
Meter

Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen



Stadt **Braunschweig**

Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation



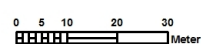
Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 17.01.2023

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen

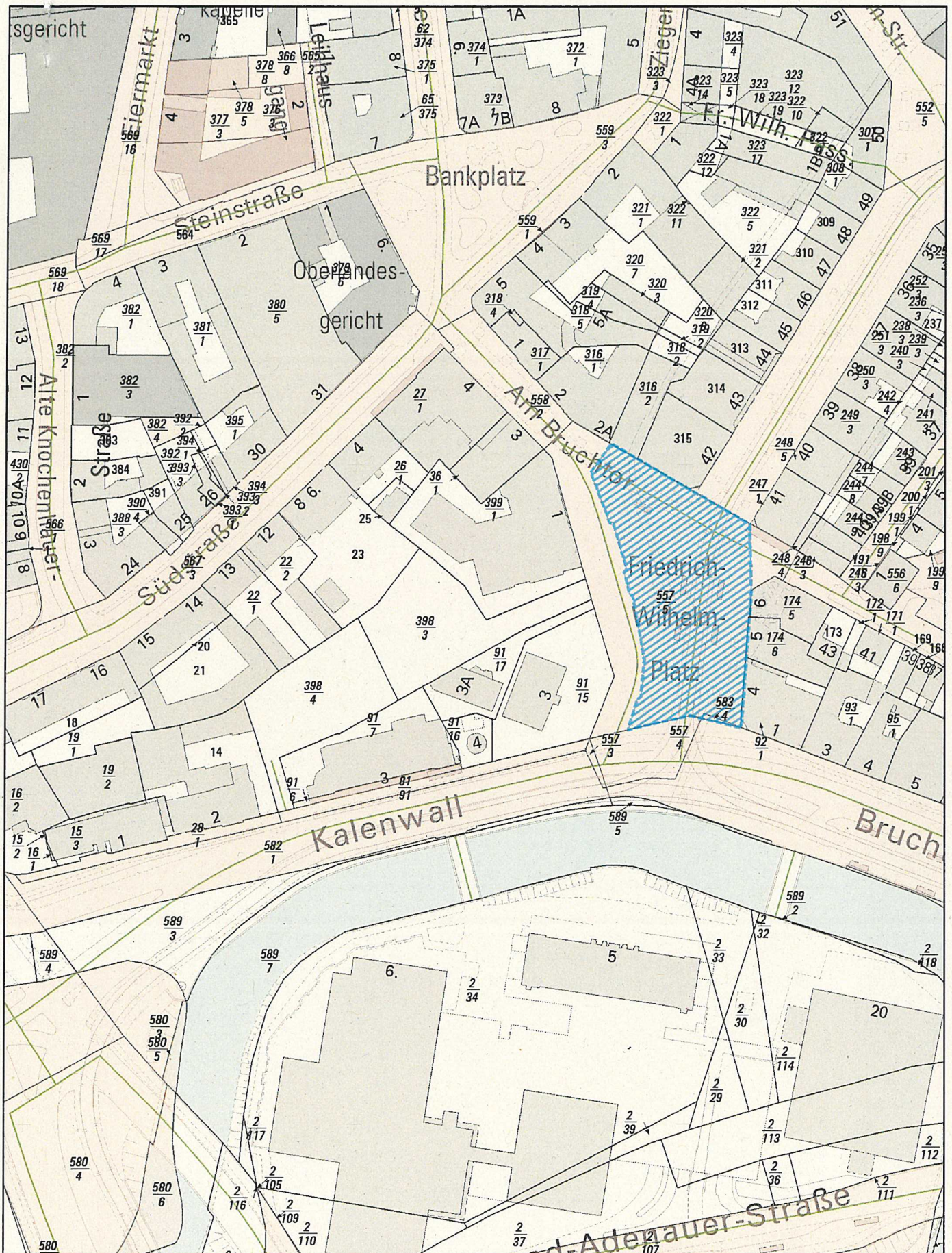


Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation



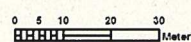
Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 14.10.2021

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen



Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation





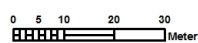
Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 29.08.2022

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen

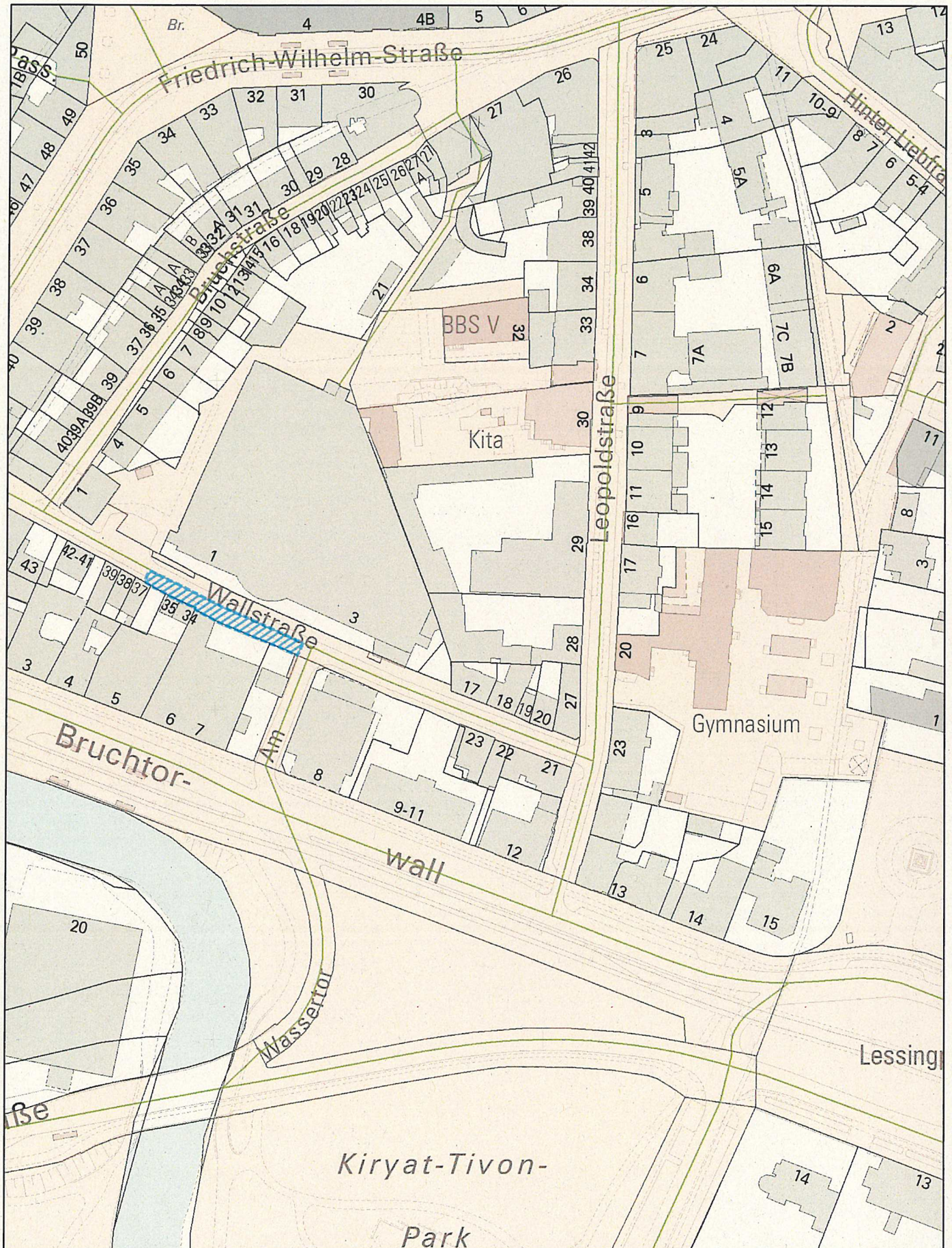


Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation



Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 05.01.2021

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab

0 5 10 20 30
Meter

Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen

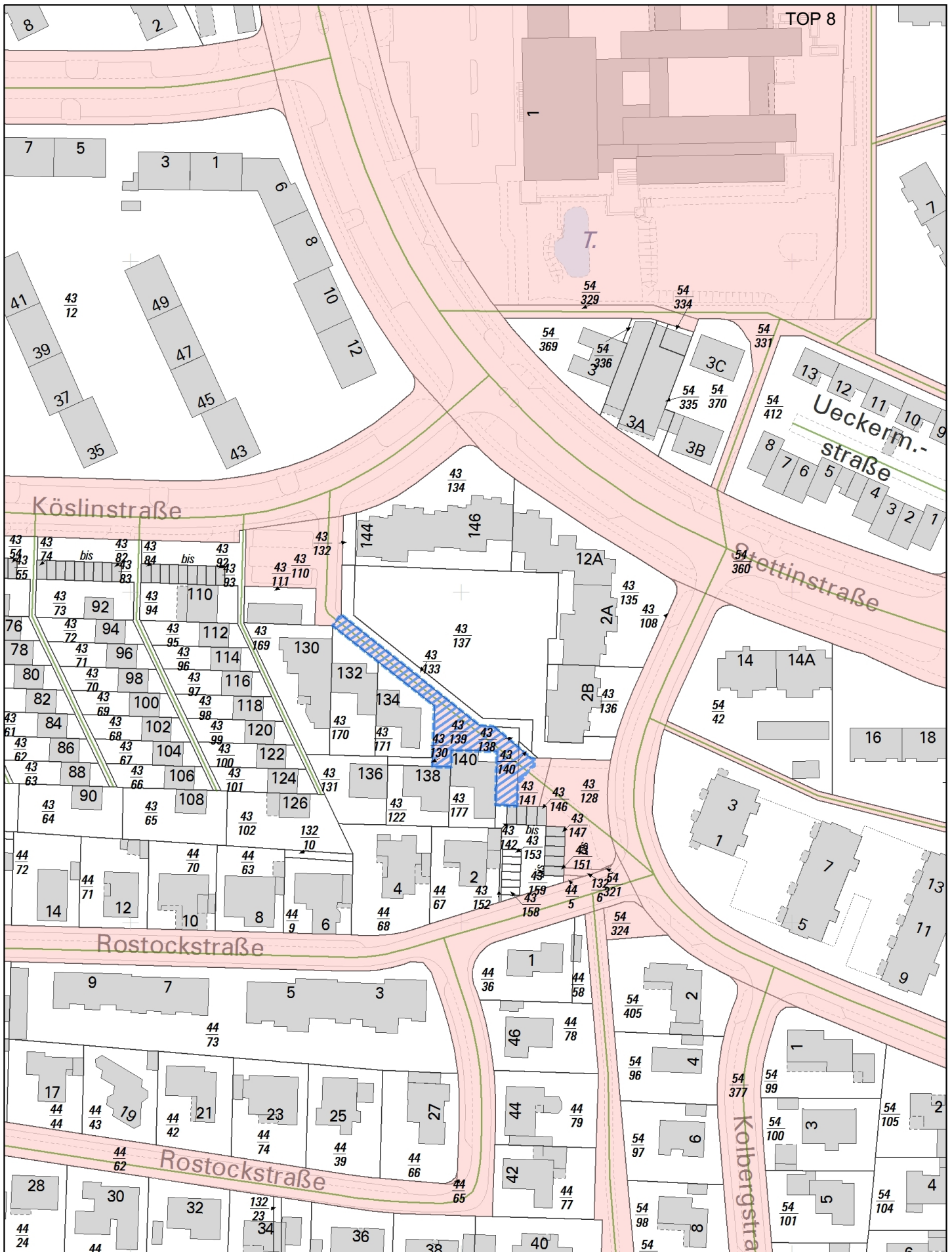


Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation



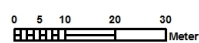
Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 17.01.2023

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen

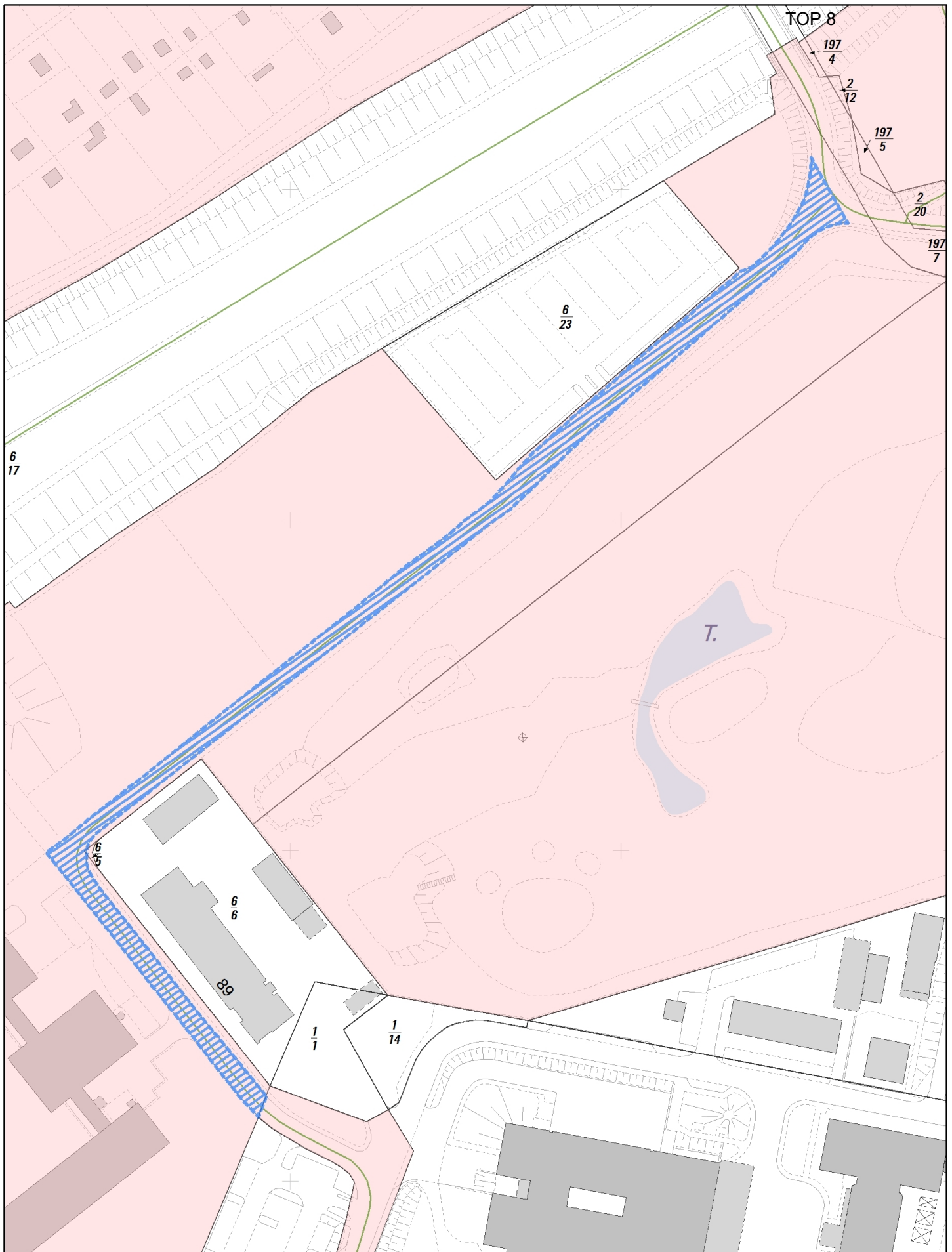


Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation



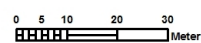
Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 21.02.2022

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen

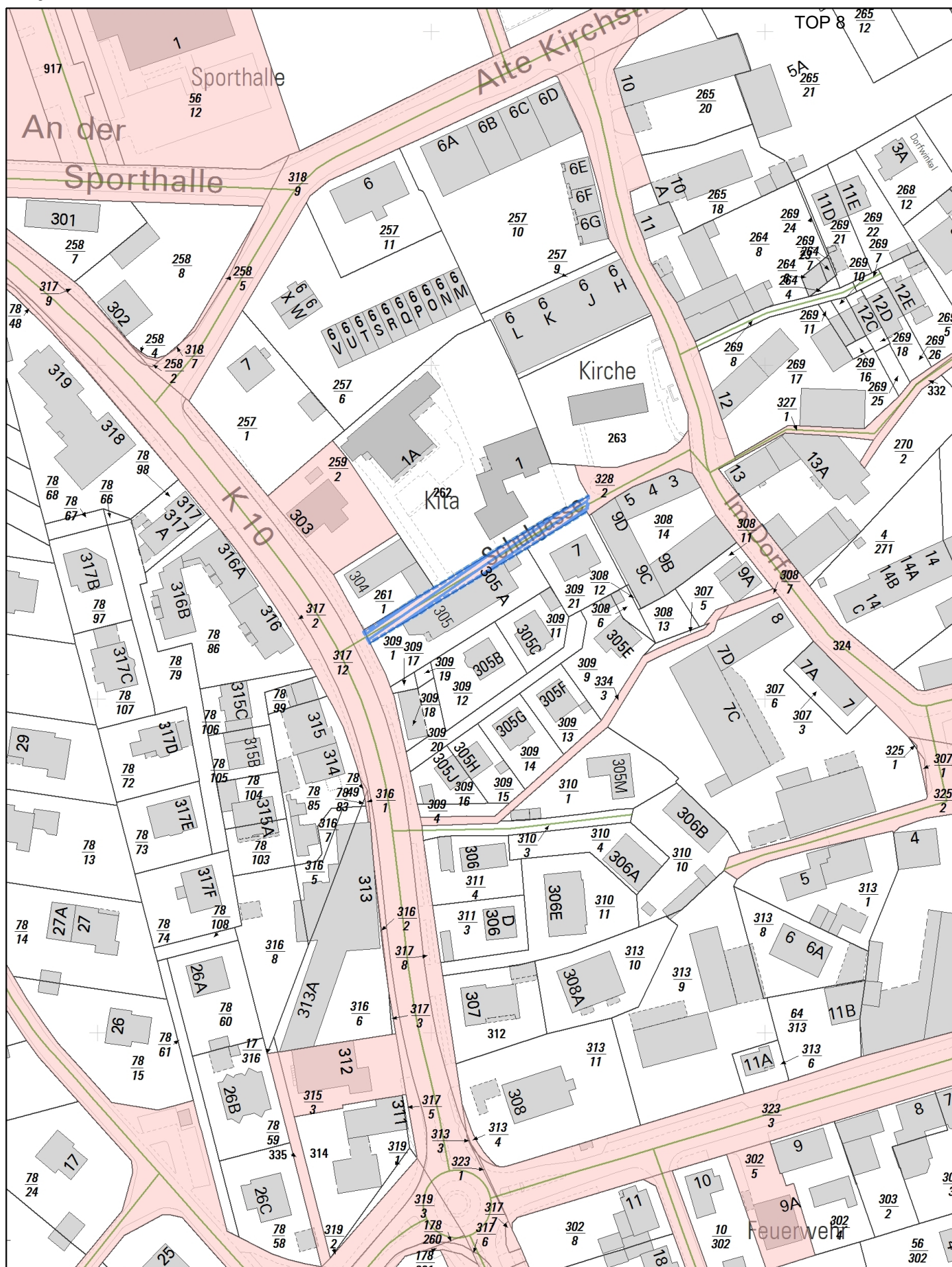


Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation



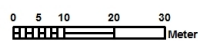
Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 06.02.2023

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen

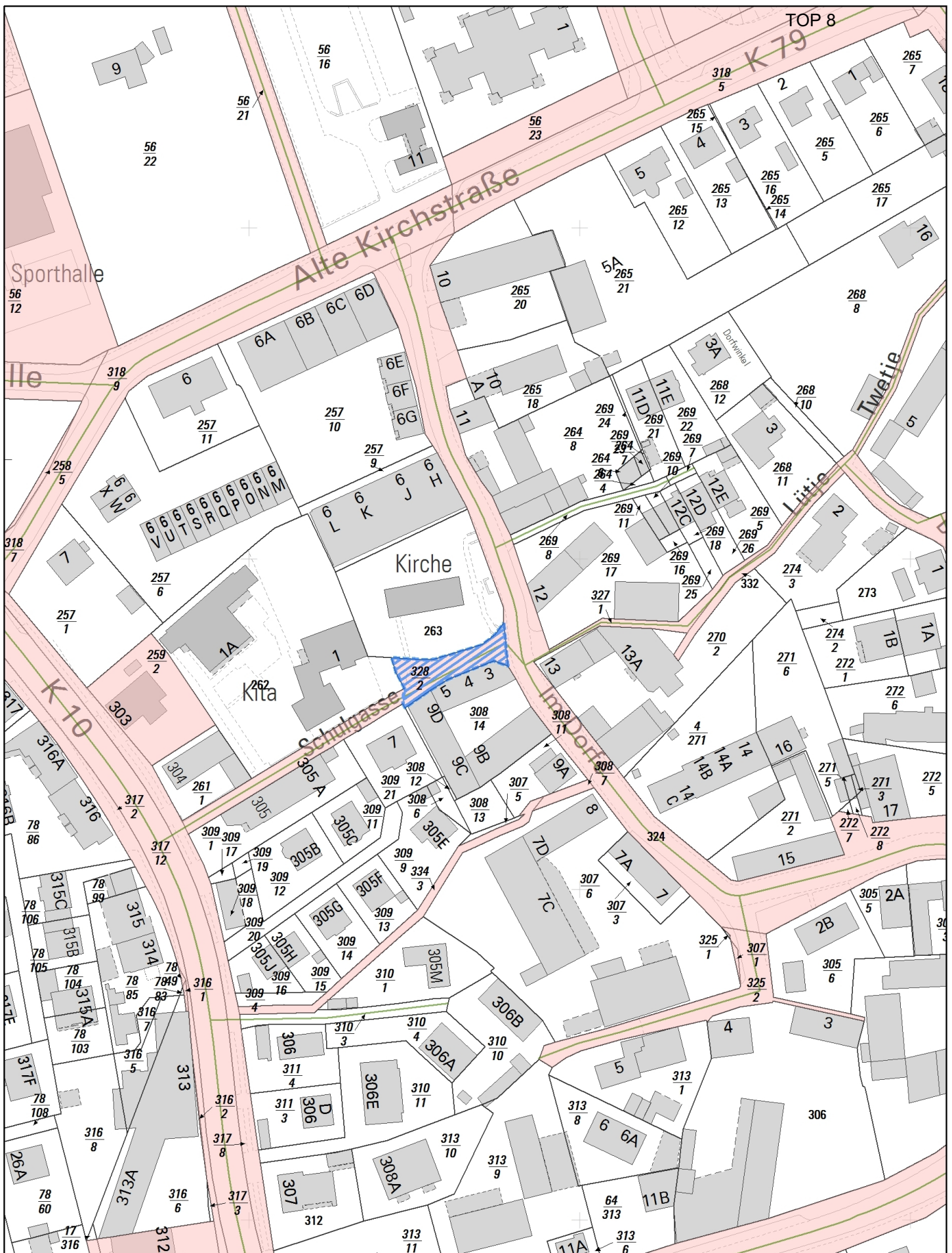


Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation



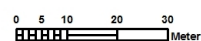
Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 06.02.2023

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen

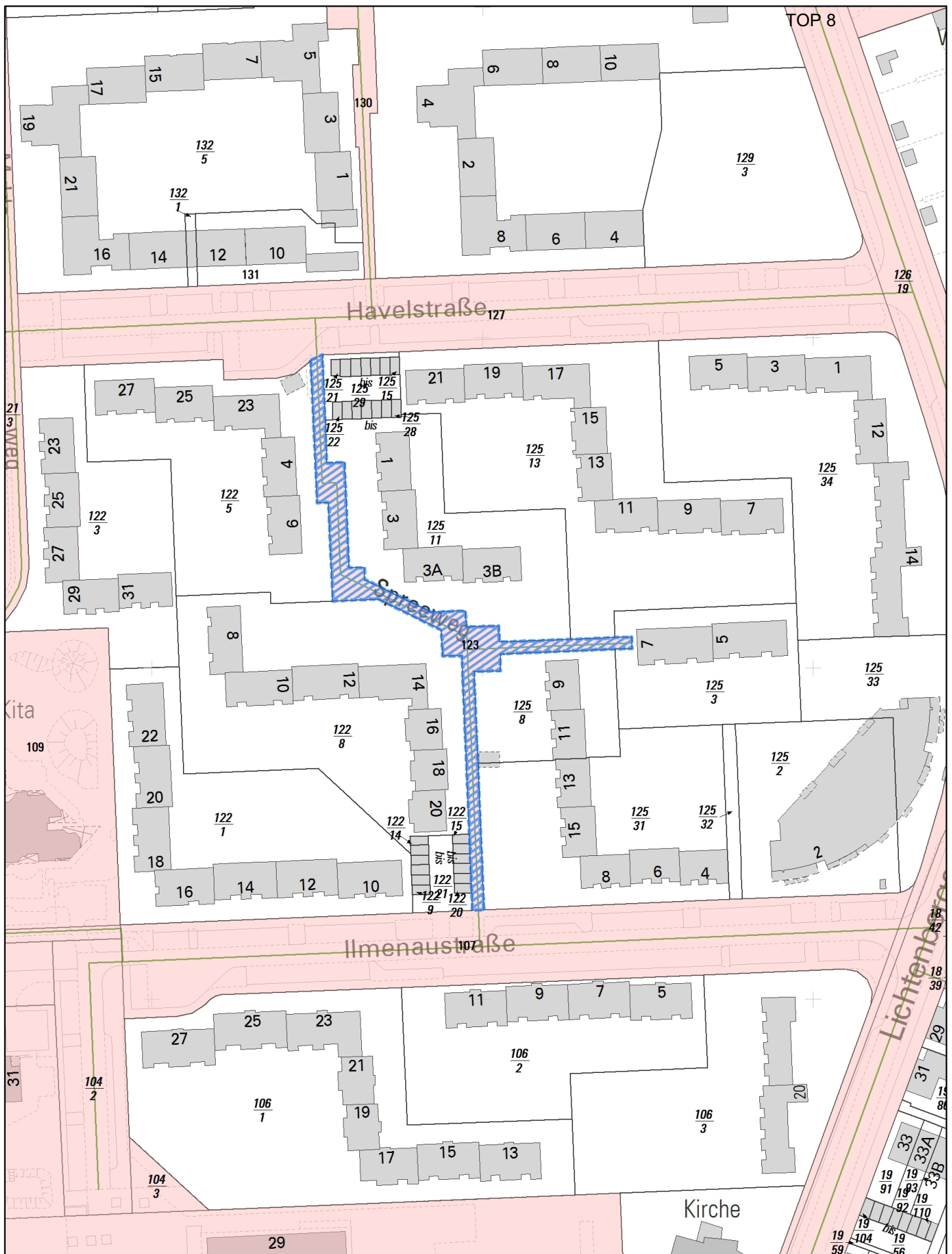


Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation



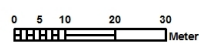
Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 27.02.2023

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen

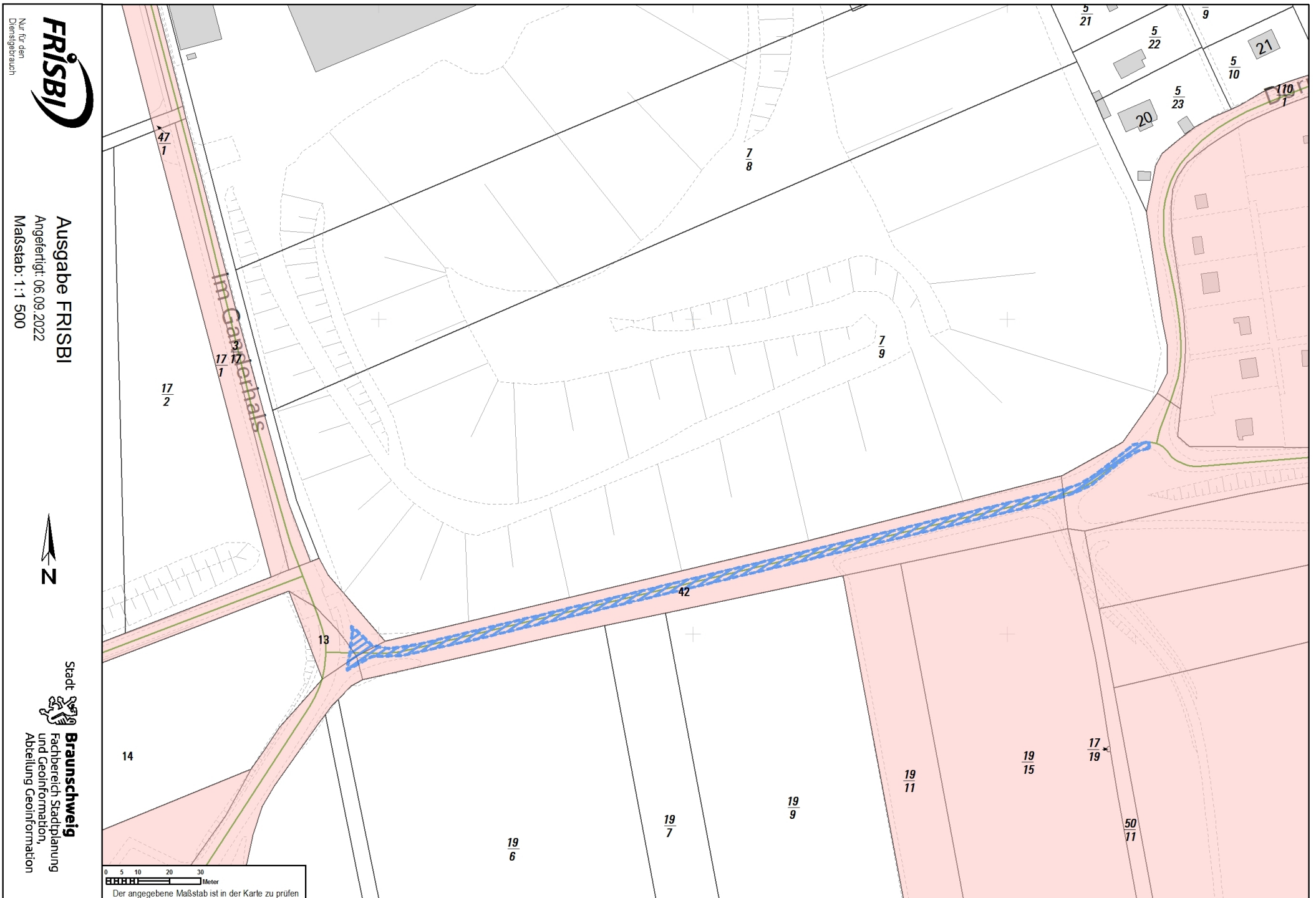


Stadt

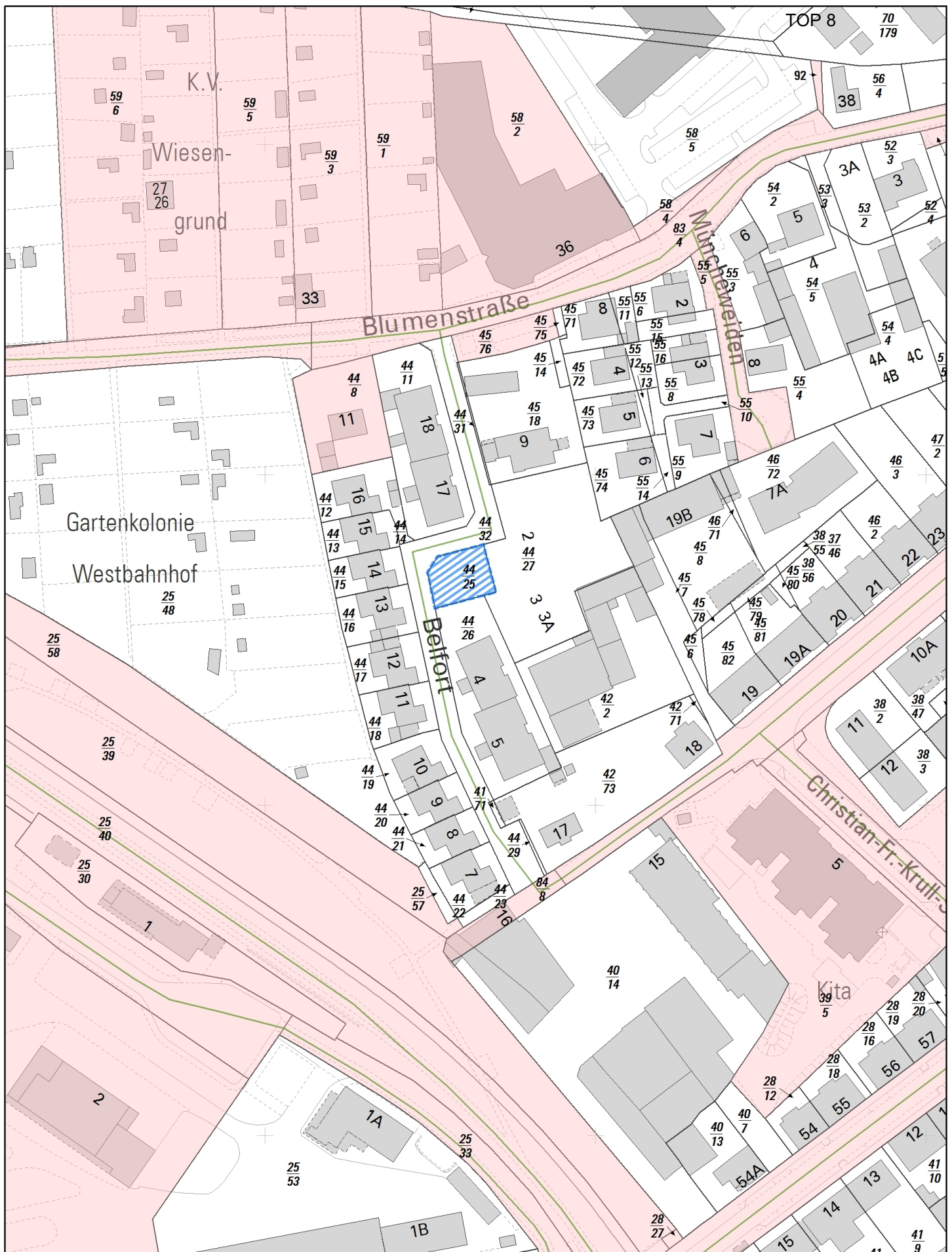


Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation







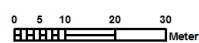
Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 23.02.2022

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen

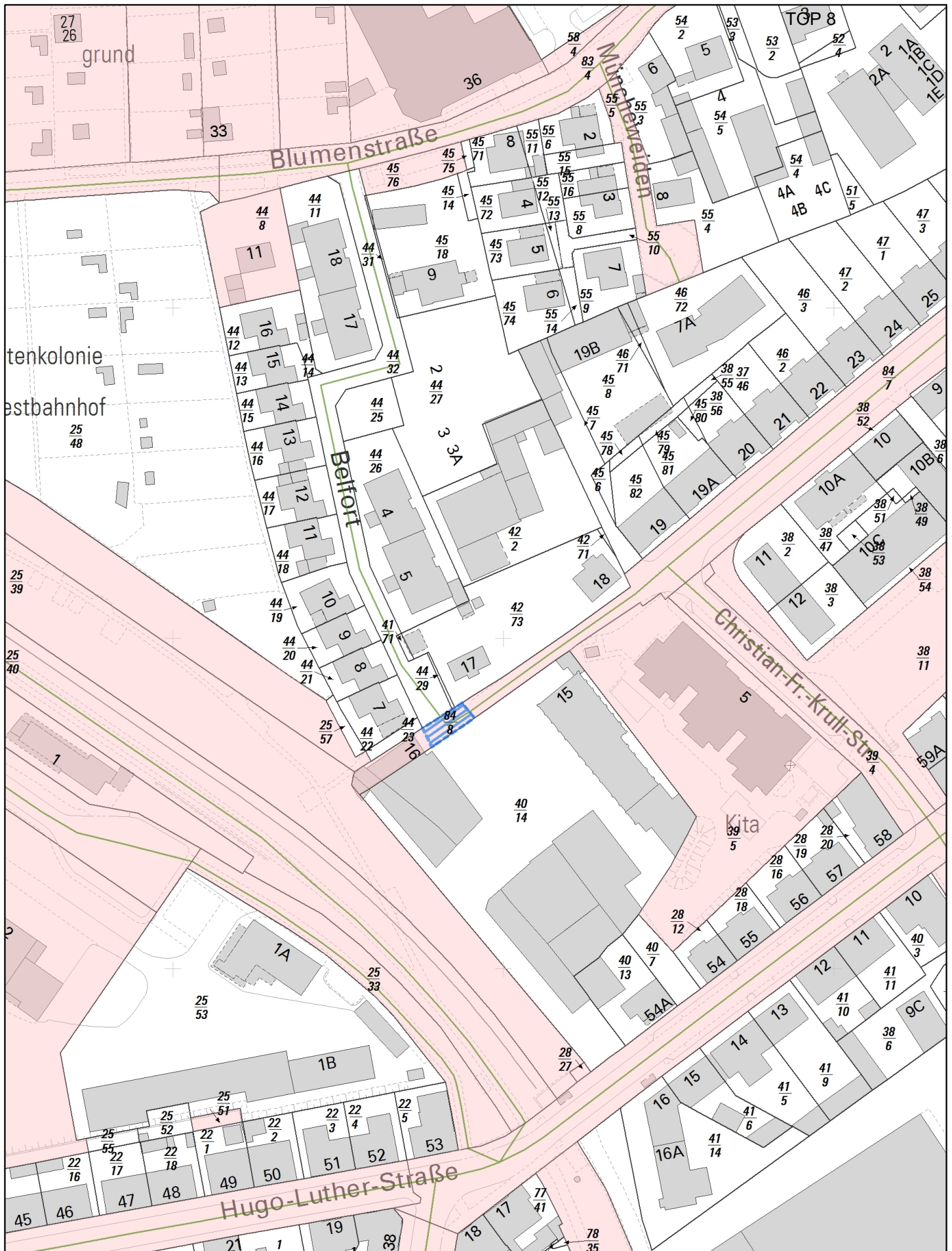


Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation



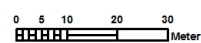
Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 23.02.2022

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen

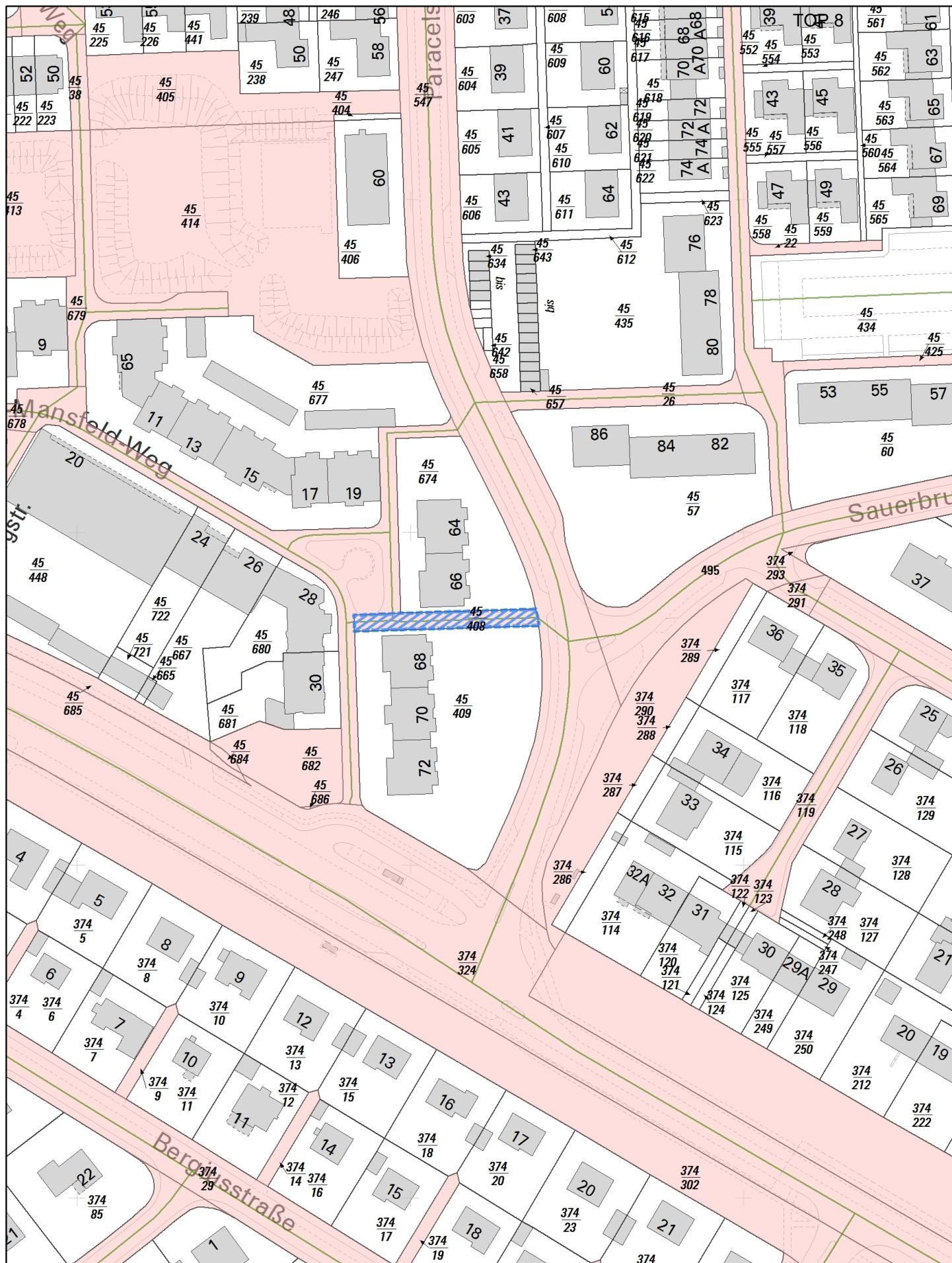


Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation



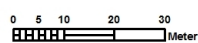
Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 24.05.2022

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen

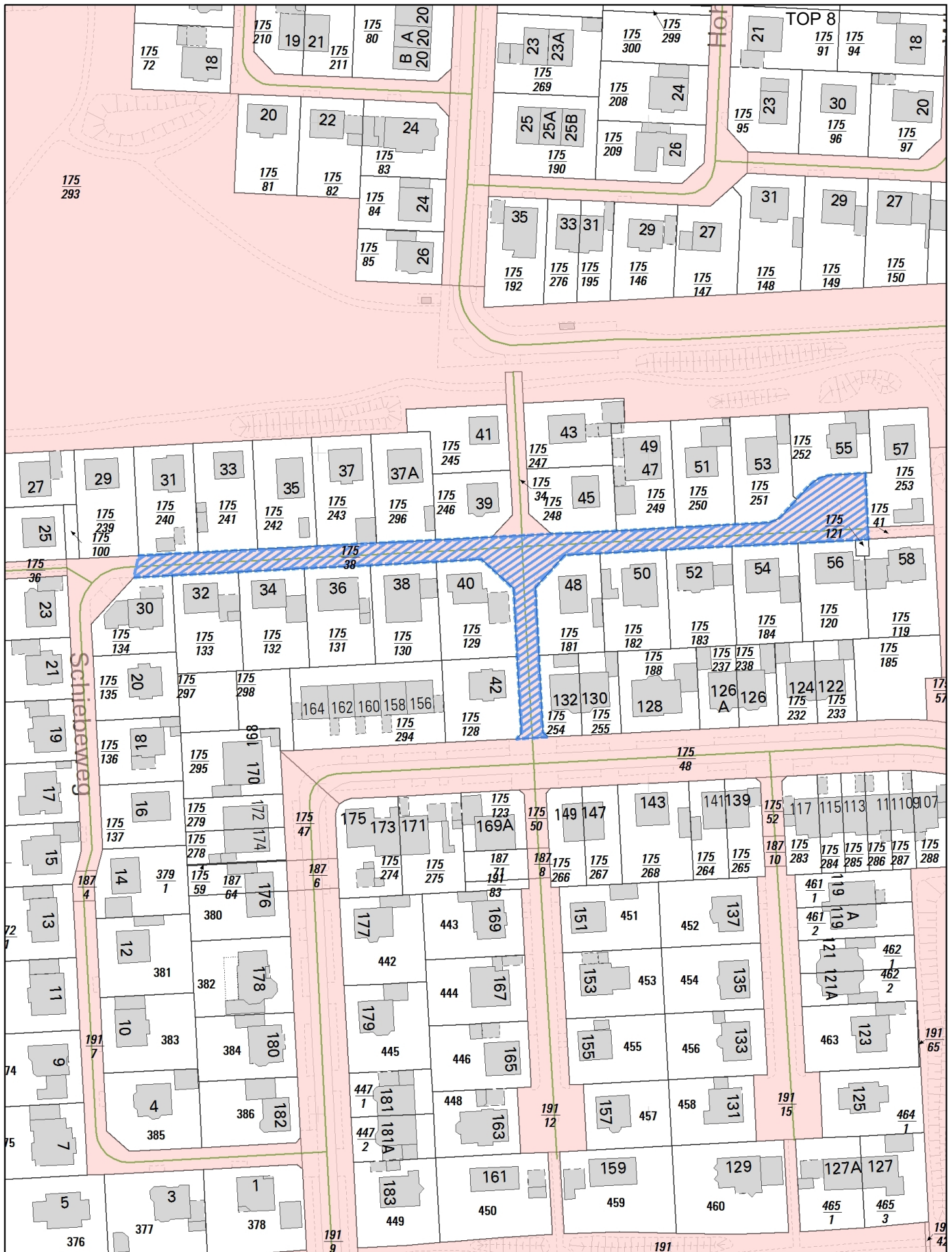


Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation



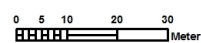
Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 13.06.2022

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen

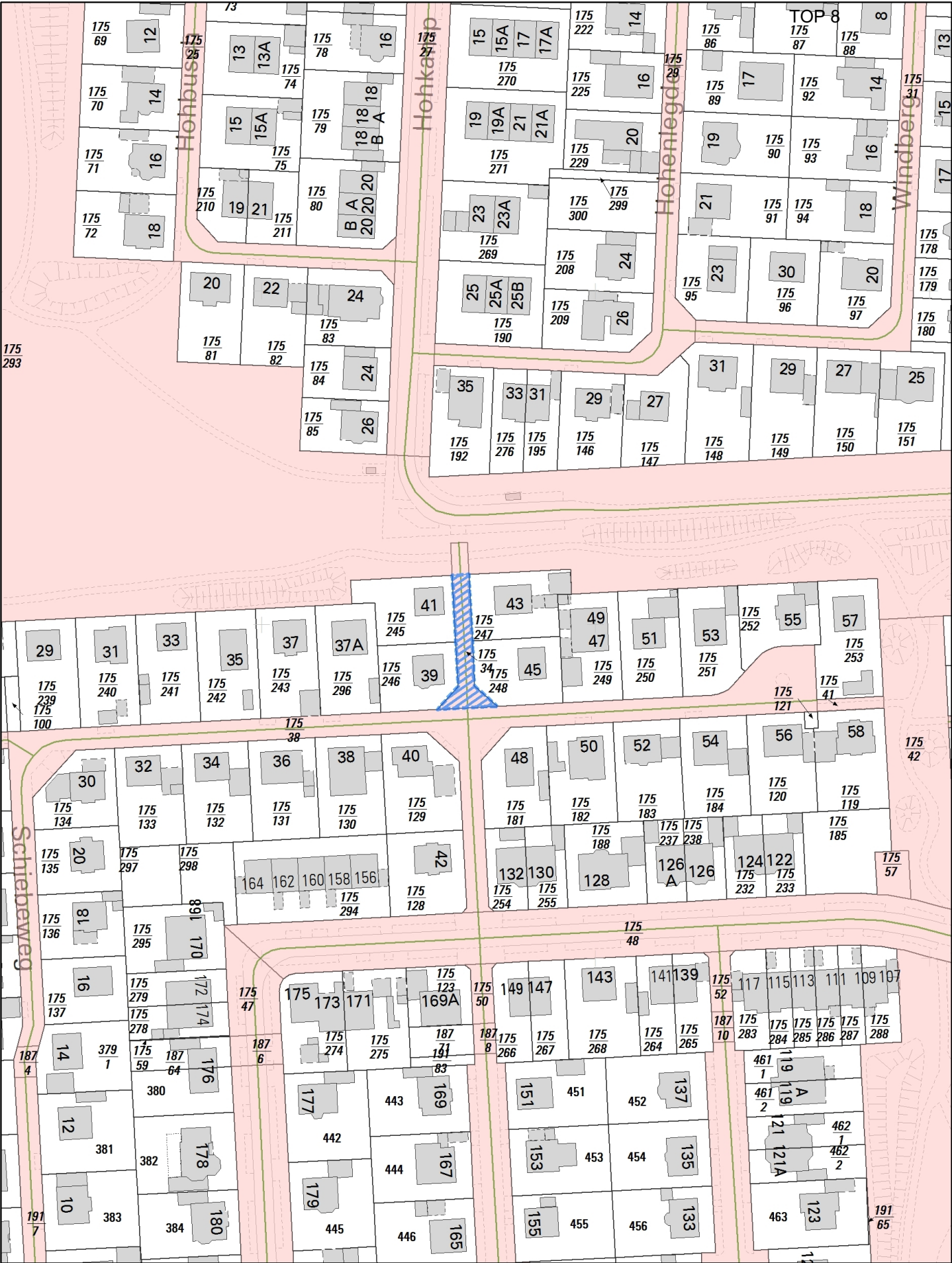


Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation



Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 13.06.2022

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen



Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation

Öffentliche Bekanntmachung

Widmung gemäß § 6 des Niedersächsischen Straßengesetzes Teileinziehung gemäß § 8 des Niedersächsischen Straßengesetzes

Die in der Stadt Braunschweig nachfolgend genannten Straßen lfd. Nr. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 16, 17, 18, 19, 21, 23, 24, 25, 26, 27 und 28 werden mit sofortiger Wirkung zur Gemeindestraße mit den genannten Beschränkungen für den Benutzerkreis oder die Benutzungsart gewidmet.

Die in der Stadt Braunschweig nachfolgend genannten Straßen lfd. Nr. 11, 14, 15, 20, 22 werden mit sofortiger Wirkung zur Gemeindestraße mit den genannten Beschränkungen für den Benutzerkreis oder die Benutzungsart teileingezogen.

Trägerin der Straßenbaulast ist die Stadt Braunschweig.

Gegen diese Verfügung kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Klage beim Verwaltungsgericht Braunschweig, Wilhelmstraße 55, 38100 Braunschweig erhoben werden.

Lfd. Nr.	StBezR	Bezeichnung, Name der Straße	Anfangs- / Endpunkt	Länge / m	Straßengruppe	Teileinziehung	Beschränkungen	Bemerkung
1	112	Hermann-Deppe-Ring	Nordendorfweg / Hermann-Deppe-Ring 49 A und 59	800	Gemeindestraße	nein		Widmung nach Verkehrsübergabe
2	112	Hermann-Deppe-Ring	entlang Grundstück Hermann-Deppe-Ring 51	30	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg	Widmung nach Verkehrsübergabe
3	112	Verbindungsweg Hermann-Deppe-Ring Sommerbadring	entlang Grundstücke Hermann-Deppe-Ring 61 / 63	28	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg	Widmung nach Verkehrsübergabe
4	112	Hermann-Deppe-Ring	entlang Grundstück Hermann-Deppe-Ring 37	30	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg, Zufahrt zu den Grundstücken frei	Widmung nach Verkehrsübergabe
5	112	Sommerbadring	Sommerbadring 33 und 41 / Zum Kahlenberg	673	Gemeindestraße	nein		Widmung nach Verkehrsübergabe
6	112	Verbindungsweg Sommerbadring Hermann-Deppe-Ring	entlang Grundstück Sommerbadring 33	36	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg, Zufahrt zu den Grundstücken frei	Widmung nach Verkehrsübergabe
7	112	Verbindungsweg Hermann-Deppe-Ring Sommerbadring	entlang Grundstück Sommerbadring 41	30	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg	Widmung nach Verkehrsübergabe
8	112	Sommerbadring	entlang Grundstück Sommerbadring 51	24	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg	Widmung nach Verkehrsübergabe
9	112	Verbindungsweg Sommerbadring Nordendorfweg	Sommerbadring 3 / Nordendorfweg 1	48	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg	Widmung nach Verkehrsübergabe
10	112	Zum Kahlenberg	nördliche Flurstücksgrenze 358/3 / Rabenrodestraße	140	Gemeindestraße	nein		Widmung nach Verkehrsübergabe
11	130	Am Bruchtor	Bankplatz / östliche Grundstücksgrenze Am Bruchtor 3	47	Gemeindestraße	ja	Fußgängerzone, Lieferverkehr, öffentliche Verkehrsmittel, Taxen, Radfahrer, Krankentransporte und Zufahrt zu den Grundstücken frei	Nutzungsänderung
12	130	Echternstraße	Echternstraße 63 / Güldenstraße 16	31	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg, Zufahrt zu den Grundstücken frei	Widmung nach Bestand
13	130	Friedrich-Wilhelm-Platz	Bruchtorwall / Friedrich-Wilhelm-Straße	89	Gemeindestraße	nein	Fußgängerzone, Lieferverkehr, öffentliche Verkehrsmittel, Taxen, Radfahrer, Krankentransporte und Zufahrt zu den Grundstücken frei	Nutzungsänderung

Lfd. Nr.	StBezR	Bezeichnung, Name der Straße	Anfangs- / Endpunkt	Länge / m	Straßengruppe	Teileinziehung	Beschränkungen	Bemerkung
14	130	Friedrich-Wilhelm-Platz	Friedrich-Wilhelm-Straße 41 / Friedrich-Wilhelm-Platz 6	20	Gemeindestraße	ja	Fußgängerzone, Lieferverkehr, öffentliche Verkehrsmittel, Taxen, Radfahrer, Krankentransporte und Zufahrt zu den Grundstücken frei	Nutzungsänderung
15	130	Friedrich-Wilhelm-Platz	Am Bruchtor / Bruchtorwall	92	Gemeindestraße	ja	Fußgängerzone, Lieferverkehr, öffentliche Verkehrsmittel, Taxen, Radfahrer, Krankentransporte und Zufahrt zu den Grundstücken frei	Nutzungsänderung
16	130	Wallstraße	Am Wassertor / Wallstraße 37	52	Gemeindestraße	nein		Widmung nach Bestand
17	211	Köslinstraße	Köslinstraße 130 / Köslinstraße 140	73	Gemeindestraße	nein	Gehweg, Lieferverkehr frei	Nutzungsänderung
18	212	Verbindungsstraße zwischen Salzdahlumer Straße und Schwartzkopffstraße	Klinikum Salzdahlumer Straße / Schwartzkopffstraße	400	Gemeindestraße	nein		Widmung nach Bestand
19	212	Schulgasse	Salzdahlumer Straße / Schulgasse 1 A	77	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg	Nutzungsänderung
20	212	Schulgasse	Im Dorfe / Schulgasse 1	35	Gemeindestraße	ja	Geh- und Radweg, Zufahrt zu den Grundstücken 1 und 1 A frei	Nutzungsänderung
21	221	Spreeweg	Havelstraße / Ilmenaustraße	245	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg, Zufahrt zum Garagenhof und Lieferverkehr frei	Nutzungsänderung
22	310	Am Weinberg	Im Ganderhals / Dorndriftweg	267	Gemeindestraße	ja	Geh- und Radweg	Nutzungsänderung
23	310	Belfort	Blumenstraße / Helenenstraße	190	Gemeindestraße	nein		Widmung nach B-Plan
24	310	Belfort	Flurstück 44/25	15	Gemeindestraße	nein	Gehweg	Widmung nach B-Plan
25	310	Helenenstraße	südwestliche Grundstücksgrenze Helenenstraße 17 / nördliche Hausnummer 16	15	Gemeindestraße	nein		Widmung nach B-Plan
26	321	Verbindungsweg David-Mansfeld-Weg und Paracelsusstraße	Entlang Paracelsusstraße 66 und 68	55	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg	Widmung nach B-Plan
27	321	Schiebeweg	Lammer Heide /Schiebeweg 30 und 57	279	Gemeindestraße	nein		Widmung nach B-Plan
28	321	Verbindungsweg Schiebeweg	Entlang Schiebeweg 39 und 41	40	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg, Zufahrt zu den Grundstücken frei	Widmung nach B-Plan

Stadt Braunschweig, Baureferat

Betreff:

Berufung von einem Ortsbrandmeister, einer Ortsbrandmeisterin und einem Stellvertretenden Ortsbrandmeister in das Ehrenbeamtenverhältnis

Organisationseinheit:

Dezernat II
10 Fachbereich Zentrale Dienste

Datum:

03.04.2023

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 322 Nördliche Schunter-/Okeraue
(Anhörung)

Sitzungstermin

18.04.2023

Status

Ö

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach
(Anhörung)

19.04.2023

Ö

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 211 Braunschweig-Süd (Anhörung)

27.04.2023

Ö

Ausschuss für Finanzen, Personal und Digitalisierung (Vorberatung)

04.05.2023

Ö

Verwaltungsausschuss (Vorberatung)

09.05.2023

N

Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)

16.05.2023

Ö

Beschluss:

Die nachstehend aufgeführten Mitglieder der Freiwilligen Feuerwehr Braunschweig werden zum nächstmöglichen Zeitpunkt für die Dauer von 6 Jahren in das Ehrenbeamtenverhältnis berufen:

lfd. Nr.	Ortsfeuerwehr	Funktion	Name, Vorname
1	Riddagshausen	Ortsbrandmeister	Siebert, Peter
2	Leiferde	Stellvertretender Ortsbrandmeister	Pätsch, Lars
3	Rühme	Ortsbrandmeisterin	Siegfried, Bianca

Sachverhalt:

Die Mitgliederversammlungen der Ortsfeuerwehren haben die Obengenannten als Ortsbrandmeister, als Ortsbrandmeisterin und als Stellvertretenden Ortsbrandmeister vorgeschlagen.

Die für die Berufung in das Ehrenbeamtenverhältnis geforderten fachlichen und beamtenrechtlichen Voraussetzungen werden erfüllt.

Die Zuständigkeit des Rates ergibt sich aus § 20 Abs. 4 des Nieders. Brandschutzgesetzes.

Dr. Pollmann

Anlage/n:

Keine

Betreff:

Neuzuschnitt einiger Schiedsamtsbezirke

Organisationseinheit:

Dezernat I
0300 Rechtsreferat

Datum:

03.04.2023

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (Anhörung)	18.04.2023	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 322 Nördliche Schunter-/Okeraue (Anhörung)	18.04.2023	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (Anhörung)	19.04.2023	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 111 Hondelage-Volkmarode (Anhörung)	27.04.2023	Ö
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	09.05.2023	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	16.05.2023	Ö

Beschluss:

Der Zuschnitt folgender Schiedsamtsbezirke wird an die Gebietsgrenzen der (flächenmäßig identischen) Stadtbezirke angepasst:

- Schiedsamtsbezirk 1 = Gebiet des Stadtbezirks 322 (Nördliche Schunter-/Okeraue)
- Schiedsamtsbezirk 2 = Gebiet des Stadtbezirks 111 (Hondelage-Volkmarode)
- Schiedsamtsbezirk 7 = Gebiet des Stadtbezirks 130 (Mitte)
- Schiedsamtsbezirk 8 = Gebiet des Stadtbezirks 112 (Wabe-Schunter-Beberbach).

Sachverhalt:

Die im Zuständigkeitsbereich des Amtsgerichts Braunschweig bei der Stadt Braunschweig als Folge früherer Ratsentscheidungen eingerichteten 12 Schiedsamtsbezirke (Bezirke 1 bis 14, die Bezirke 5 und 11 existieren aufgrund früherer Zusammenlegungen nicht mehr) orientieren sich derzeit flächenmäßig an den Grenzen von ein, zwei oder maximal drei Stadtbezirken, noch entsprechend dem bis Oktober 2021 gültigen Zuschnitt der Stadtbezirke.

1. Veränderungen nicht im gesamten Stadtgebiet erforderlich

Bei den folgenden Schiedsamtsbezirken hat sich durch die zum 1. November 2021 erfolgte Zusammenlegung/Verringerung der Stadtbezirke keine Veränderung beim Gebietszuschnitt der Schiedsamtsbezirke ergeben. Es besteht somit Deckungsgleichheit zwischen dem Stadtbezirk und dem Schiedsamtsbezirk, so dass es bei diesen Schiedsamtsbezirken keiner Veränderung bedarf:

- Schiedsamsbezirk 3: Gebiet des Stadtbezirks 120 (Östliches Ringgebiet)
- Schiedsamsbezirk 4: Gebiet des Stadtbezirks 212 (Südstadt-Rautheim-Mascherode)
- Schiedsamsbezirk 6: Gebiet des Stadtbezirks 211 (Braunschweig-Süd)
- Schiedsamsbezirk 9: Gebiet des Stadtbezirks 222 (Südwest)
- Schiedsamsbezirk 10: Gebiet des Stadtbezirks 221 (Weststadt)
- Schiedsamsbezirk 12: Gebiet des Stadtbezirks 310 (Westliches Ringgebiet)
- Schiedsamsbezirk 13: Gebiet des Stadtbezirks 321 (Lehndorf-Watenbüttel)
- Schiedsamsbezirk 14: Gebiet des Stadtbezirks 330 (Nordstadt-Schunteraue)

2. Veränderungsnotwendigkeiten

Diese Deckungsgleichheit bietet nicht nur den Bürgerinnen und Bürgern bei der Suche nach der zuständigen Schiedsperson eine bessere Übersichtlichkeit, sondern auch den politischen Gremien und der Verwaltung. Es bietet sich daher an, auch bei den weiteren Stadt- bzw. Schiedsamsbezirken diese Deckungsgleichheit herbeizuführen. Zukünftig ergäbe sich auch eine klare Zuständigkeit nur eines Stadtbezirksrates für die Wahl der jeweiligen Schiedsperson im Schiedsamsbezirk.

Für die folgenden Schiedsamsbezirke wird eine Veränderung angestrebt:

- Schiedsamsbezirk 1 umfasst bisher das Gebiet der ehemaligen Stadtbezirke 112 - Wabe-Schunter-Beberbach (nur der Bereich Bienrode-Waggum-Bevenrode), 322 - Veltenhof-Rühme und 323 - Wenden-Thune-Harxbüttel.
- Schiedsamsbezirk 2 umfasst bisher das Gebiet der ehemaligen Stadtbezirke 112 - Wabe-Schunter-Beberbach (außer Bienrode-Waggum-Bevenrode), 113 - Hondelage und 114 – Volkmarode.
- Schiedsamsbezirk 7 ist bisher deckungsgleich mit dem ehemaligen Stadtbezirk 131 – Innenstadt.
- Schiedsamsbezirk 8 umfasst bisher das Gebiet des ehemaligen Stadtbezirkes 132 – Viewegsgarten-Bebelhof.

Es wird folgender Neuzuschnitt dieser vier Schiedsamsbezirke vorgeschlagen:

- Im Zentrum der Stadt werden die bisherigen Schiedsamsbezirke 7 und 8 zum neuen Schiedsamsbezirk 7 vereint, um damit der räumlichen Struktur des Stadtbezirks 130 – Mitte zu folgen; der Schiedsamsbezirk ist damit deckungsgleich mit dem Gebiet des Stadtbezirks 130.

Auch bei den bisherigen Schiedsamsbezirken 1 und 2 soll dem Neuzuschnitt der Stadtbezirke gefolgt werden:

- Schiedsamsbezirk 1 soll dem Gebiet des Stadtbezirks 322 – Nördliche Schunter-/Oke-raue entsprechen und

- Schiedsamtsbezirk 2 dem Gebiet des Stadtbezirks 111 – Hondelage-Volkmarode.
- Das Gebiet des Stadtbezirks 112 – Wabe-Schunter-Beberbach, das bislang jeweils hälftig den Schiedsamtsbezirken 1 und 2 zugehörig war, wird zum neuen eigenständigen Schiedsamtsbezirk 8, deckungsgleich mit dem kompletten Gebiet des Stadtbezirks 112.

Der vorgeschlagene Neuzuschnitt wurde mit der örtlich zuständigen Bezirksvereinigung Braunschweig des Bundes Deutscher Schiedsmänner und Schiedsfrauen (BDS) abgestimmt und von dort befürwortet. Das Amtsgericht Braunschweig als zuständige Fachaufsicht wurde von den beabsichtigten Veränderungen in Kenntnis gesetzt.

Vorbehaltlich der Zustimmung durch den Rat, wird in den betroffenen Stadtbezirken die erforderliche Neu- bzw. Wiederwahl von Schiedspersonen in der nächstmöglichen Stadtbezirksratssitzung durchgeführt.

Kügler

Anlage/n:

Keine

Betreff:

**Verwendung von bezirklichen Mitteln 2023 im Stadtbezirk 112 -
Wabe-Schunter-Beberbach**

Organisationseinheit:

Dezernat I
0103 Referat Bezirksgeschäftsstellen

Datum:

12.04.2023

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach
(Entscheidung)

Sitzungstermin

19.04.2023

Status

Ö

Beschluss:

Die in 2023 veranschlagten Haushaltsmittel des Stadtbezirksrates 112 – Wabe-Schunter-Beberbach werden wie folgt verwendet:

1. Straßenunterhaltung an bezirklichen Straßen	18.300,00 €
2. Mittel für Ortsbüchereien	4.900,00 €
3. Hochbauunterhaltung für bezirkliche Friedhöfe	2.000,00 €
4. Einrichtungsgegenstände für bezirkliche Schulen	1.664,11 €
5. Grünanlagenunterhaltung für bezirkliche Friedhöfe	600,00 €

Die Verwendungsvorschläge ergeben sich aus dem Begründungstext.

Sachverhalt:

Zu 1. Straßenunterhaltung an bezirklichen Straßen 18.300,00 €

1. Essener Straße Gehweg Ecke Bevenroder Straße bis
Hs.-Nr. 30 - 29:
ca. 45 m² Betonplatten 30/30/4 aufnehmen, Planum herstellen und verdichten,
Schottertragschicht liefern und einbauen, Betonplatten 30/30/8 liefern und neu verlegen,
Tiefbord setzen, RE-Pflaster rot als Trennung zwischen Gehweg und Radweg
beitragspflichtig* 10.500,00 €
2. Altmarkstraße Gehweg Westseite Hs.-Nr. 23 - 27:
ca. 220 m² Betonplatten 30/30/4 aufnehmen, Planum herstellen und verdichten,
Schottertragschicht liefern und einbauen, Betonplatten 30/30/8 liefern und neu verlegen,
Hochbord punktuell anpassen/austauschen
beitragspflichtig* 28.000,00 €
3. Altmarkstraße Gehweg Ostseite Hs.-Nr. 22 A an den Containern:
ca. 65 m² Asphaltbefestigung ausbauen,
Planum herstellen und verdichten, Schottertragschicht liefern und einbauen, Betonplatten
30/30/8 liefern und verlegen, Tiefbord, Hochbord und ca. 15 m² Gosse erneuern,
beitragspflichtig* 16.000,00 €
4. Waldweg Gehweg Westseite ggü. Hs.-Nr. 1:
ca. 60 m² Asphaltbefestigung ausbauen,

Planum herstellen und verdichten, Schotter-tragschicht liefern und einbauen, Beton RE-Pflaster 20/10/8 liefern und verlegen, Hochbord erneuern
beitragspflichtig* 15.000,00 €

5. Maschstraße Gehweg Ostseite Hs.-Nr. 20 - 27:
ca. 60 m² Betonplatten 30/30/4 aufnehmen, Planum herstellen und verdichten,
Schottertragschicht liefern und einbauen, Betonplatten 30/30/8 liefern und verlegen, Tiefbord
punktuell ergänzen,
beitragspflichtig* 9.000,00 €

(* erst abrechenbar, wenn die jeweilige Anlage durchgängig erneuert ist)

Zu 2. Mittel für Ortsbüchereien **4.900,00 €**

Ortsbücherei Bevenrode	794,00 €
Ortsbücherei Bienrode	847,00 €
Ortsbücherei Querum	2.035,00 €
Ortsbücherei Waggum	1.224,00 €

Etatverteilung: 500,00 € Sockelbetrag und Verteilung innerhalb des Stadtbezirks nach den Ausleihzahlen des Vorjahres 2022.

Zu 3. Hochbauunterhaltung für bezirkliche Friedhöfe **2.000,00 €**

Ortsteilfriedhof Bevenrode
Türfront ausbessern und streichen, Gesimskasten (unter dem Dach) erneuern

Zu 4. Einrichtungsgegenstände für bezirkliche Schulen **1.664,11 €**

- GS Gliesmarode, Materialschrank	905,97 €
- GS Waggum, Zwei Regale	758,14 €
- GS Querum, Kein Wunsch seitens des Schulträgers übermittelt.	

Zu 5. Grünanlagenunterhaltung für bezirkliche Friedhöfe **600,00 €**

Anschaffung Sitzbänke

Grünanlagenunterhaltung

Ein Vorschlag zur Verwendung von bezirklichen Mitteln zur Grünanlagenunterhaltung (Regelvorschlag in Höhe von 800,00 €) erfolgt voraussichtlich zur nächsten Sitzung.

Allgemein:

Die im Beschlusstext genannten Beträge sind Vorschläge der Verwaltung und dienen lediglich der Orientierung. Der Stadtbezirksrat kann unabhängig davon, im Rahmen seines Gesamtbudgets, abweichende Beschlüsse fassen. Ebenso könnten Unterhaltungsmaßnahmen auf anderen Straßen im Stadtbezirk vom Gremium beschlossen werden. Gleiches gilt für die unter 2. bis 5. genannten Mittel, sowie für den noch folgenden Vorschlag zur Grünanlagenunterhaltung.

Die Beschlüsse stehen unter dem Vorbehalt der Genehmigung und des Inkrafttretens des städtischen Doppelhaushalts 2023/2024.

Die Verwaltung weist daraufhin, dass die Haushaltsreste grundsätzlich nur bis zur Höhe des Haushaltsansatzes ein Jahr übertragbar sind.

Kügler

Anlage/n:
Keine

Absender:

**Fraktion B90/Grüne im Stadtbezirksrat
112**

TOP 12.1

23-21015
Antrag (öffentlich)

Betreff:

Spielplätze im Bereich der Max-Planck-Straße

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

03.04.2023

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach
(Entscheidung)

19.04.2023

Status

Ö

Beschlussvorschlag:

Beschluss:

Die Verwaltung wird gebeten, die Gestaltung der Spielplätze im Bereich der Max-Planck-Straße im Interesse der Kinder zu verbessern und dabei auch auf den Eigentümer der Spielplatzfläche Max-Planck-Straße einzuwirken, diese durch Aufstellen von Spielgeräten attraktiver zu gestalten.

Sachverhalt:

In dem umliegenden Wohngebiet um den Spielplatz Max-Planck-Straße wohnen sehr viele Familien in Wohnungen ohne Garten. Die Spielplätze im Bereich der Max-Planck-Straße – befinden sich geraumer Zeit in äußerst unattraktivem Zustand. Eine Erhöhung der Attraktivität dieser Spielgelegenheiten ist für diese Wohngegend dringend nötig.

gez.

Dr. Milena Fehr
Fraktion B90/Grüne

Anlage/n:

Keine

Absender:

**Fraktion B90/Grüne, SPD-Fraktion,
Antje Keller (parteilos) im
Stadtbezirksrat 112**

TOP 12.2
23-21019
Antrag (öffentlich)

Betreff:

Parkverbot auf der Straße "Kleine Masch" in Bienrode

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

03.04.2023

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach
(Entscheidung)

19.04.2023

Status

Ö

Beschlussvorschlag:

Beschluss:

Der Bezirksrat beantragt einen Ortstermin mit Verwaltung und Polizei.

Sachverhalt:

Die Straße „Kleine Masch“ ist eine dicht bebaute Straße, in der die Anlieger ihre PKW auf sehr kleinen Flächen auf ihren Grundstücken abstellen können. Besucherinnen und Besucher müssen auf der Straße parken. Um die Müllabfuhr und einen möglichen Einsatz der Feuerwehr nicht zu verunmöglichen, werden die PKW häufig halbseitig im Fußgängerbereich abgestellt. Das Ordnungsamt hat dagegen in jüngster Zeit Bußgeldbescheide erstellt.

Mit dem beantragten Ortstermin soll eine angemessene Lösung gefunden werden.

Gez.

Gerhard Masurek
B90/Grüne

Paul Klie
SPD

Antje Keller
Fraktionslos

Anlage/n:

Keine

Absender:

**Fraktion B90/Grüne, SPD-Fraktion, Frau
Keller (parteilos) im Stadtbezirksrat
112**

TOP 12.3
23-21020
Antrag (öffentlich)

Betreff:

Verkehrsspiegel für eine Stichstraße der Straße "Am Steinring"

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

03.04.2023

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach
(Entscheidung)

19.04.2023

Status

Ö

Beschlussvorschlag:

Beschluss:

Die Verwaltung wird gebeten, an der Ausfahrt der Stichstraße zu den Häusern "Am Steinring 48 - 58" einen Verkehrsspiegel aufzustellen.

Sachverhalt:

Bei der Ausfahrt aus der Stichstraße auf die Straße „Am Steinring“ ist der Verkehr nicht einsehbar, da es auf beiden Seiten hohe, massive Zäune gibt.

Gez.

Bernd Sternkiker
Fraktion B90/Grüne

Paul Klie
SPD

Antje Keller
Fraktionslos

Anlage/n:

Keine

Betreff:

Ebertallee - Abbiegung Messeweg

Empfänger:

 Stadt Braunschweig
 Der Oberbürgermeister

Datum:

03.04.2023

Beratungsfolge:

 Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach
 (Entscheidung)

19.04.2023

Status

Ö

Beschlussvorschlag:
Beschluss:

Die Verwaltung wird gebeten, den gemeinsamen Fuß- und Radweg auf der Ebertallee im Streckenabschnitt von der Kreuzung Ebertallee-Johanniterstraße bis zur Kreuzung Ebertallee-Wiendruwestraße in einen Fußgängerweg mit „Fahrräder-frei“-Beschilderung umzuwidmen.

Sachverhalt:

Der Streckenabschnitt gehört zu einem beliebten Radverkehrsweg in die Innenstadt und wieder zurück, der auch als Pendlerstrecke genutzt wird. Fährt ein:e Fahrradfahrer:in die Ebertallee stadtauswärts muss er/sie nach jetziger Ausweisung den geteilten Fahrrad-Fußweg nutzen. Das bedeutet nach Straßenverkehrsordnung, dass man, wenn man in den Messeweg einbiegen möchte, was eine häufige Pendlerstrecke ist, vor der Kreuzung Wiendruwestraße vom Fahrrad absteigen, die Fahrbahn zu Fuß, das Fahrrad schiebend über den Zebrasteifen überqueren muss, um dann wieder aufzusteigen und die Fahrt in Richtung Norden stadtauswärts fortzusetzen. Dieser Umstand macht die Wegstrecke für auf Schnelligkeit bedachte Pendler:innen äußerst unattraktiv. Eine Ausweisung der beschriebenen Wegstrecke als Fußweg mit „Fahrrad-frei“-Beschilderung ermöglicht diese Vorgehensweise für mehr auf die eigene Sicherheit bedachte Fahrradfahrer:innen nach wie vor, ermöglicht aber auf mehr Schnelligkeit bedachten Radfahrer:innen die Befahrung der Straße und damit ein zügiges Linksabbiegen auf der Kreuzung Messeweg-Ebertallee. Diese Möglichkeit erhöht die Attraktivität der Pendelstrecke.

gez.

 Dr. Milena Fehr
 Fraktion B90/Grüne

Anlage/n:

Keine

Betreff:

Verkehrssituation Querum

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

27.03.2023

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (zur
Beantwortung)

19.04.2023

Status

Ö

Sachverhalt:

Die Mitglieder des Stadtbezirksrates werden immer wieder auf verschiedene Verkehrsprobleme in Querum von Bürger/innen hingewiesen. Hier geht es vor allem um die Bevenroder Straße. Die Reduzierung der Geschwindigkeit hat scheinbar noch keine Lösung gebracht. Zudem entstehen immer mehr Baugebiete (Dibbesdorfer Straße und Im Holzmoor), die die Problematik sicher noch mehr verschärfen werden.

Dies führt zu folgenden Anfragen:

1. Gibt es eine aktuelle Verkehrsplanung (Rad-, Fuß- und Autoverkehr) für Querum?
2. Wenn ja, wo kann dieses eingesehen werden bzw. wird diese dem Stadtbezirk zeitnah vorgestellt?

gez.

Sonja Lerche

Anlagen:

Keine

Absender:

**Fraktion B90/Grüne, SPD-Fraktion, Frau
Keller (parteilos) im Stadtbezirksrat
112**

TOP 13.2
23-21017
Anfrage (öffentlich)

Betreff:

**Beleuchtung des Fuß-/Radweges zwischen den Ortsteilen Bienrode
und Wenden - Nachfrage**

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

03.04.2023

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (zur
Beantwortung)

Status

Ö

Sachverhalt:

Der Bezirksrat beantragte in seiner Sitzung am 28.04.2022 die Beleuchtung des Fuß-
Radweges zwischen Bienrode und Wenden einzurichten (Ds. 22-18542). Der Bezirksrat
Wenden-Thune stellte einen gleichlautenden Antrag.

Wir fragen:

Wie ist der Stand der Entwicklung?

gez.

Gerhard Masurek
B90/Grüne

Anlage/n:

Keine

Betreff:

Zufahrt Dibbesdorfer Straße Süd

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

27.03.2023

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (zur
Beantwortung)

19.04.2023

Status

Ö

Sachverhalt:

In der Sitzung am 16.05.2018 wurde dem Bezirksrat der Bebauungsplan „Dibbesdorfer Straße Süd“ vorgelegt. Dieser wurde fraktionsübergreifend (bei einer Enthaltung) abgelehnt. Begründet wurde dies insbesondere durch die Belastung aufgrund einer einzigen Zufahrt über die Dibbesdorfer Straße. Gefordert wurde eine zusätzliche Zufahrt über den Farnweg (18-08074-01).

Diese Zufahrt wurde von Seiten der Verwaltung am 25.05.2018 abgelehnt (18-08074-02). Begründet wurde es durch die Befürchtung, dass eine zweite Zufahrt „zu ungewünschten Schleichverkehren durch das Wohngebiet führen würde“ sowie durch eine im November 2017 aktualisierte, gutachterliche Verkehrsuntersuchung. Der Schleichverkehr kann verhindert werden durch die Anbringung von entsprechenden Verkehrsschildern („Anlieger frei“) und das Verkehrsgutachten ist nicht mehr aktuell, da am 22.01.2019 mitgeteilt wurde, dass nunmehr ca. 158 statt bisher 110 Wohneinheiten gebaut werden sollen (19-09818).

Dieses führt zu folgenden Anfragen:

1. Wurde die Planung aufgrund der geänderten Situation neu überprüft?
2. Wenn ja, wie lautet das Ergebnis?
3. Wenn nein, warum wurde es nicht neu überprüft?

gez.

Peter Chmielnik

Anlagen:

Keine

Absender:

**Fraktion B90/Grüne im Stadtbezirksrat
112**

TOP 13.4
23-21023
Anfrage (öffentlich)

Betreff:

Nahversorgung in den Ortsteilen Bienrode - Waggum - Bevenrode

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

03.04.2023

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (zur
Beantwortung)

19.04.2023

Status

Ö

Sachverhalt:

Mit der Schließung der Poststelle in Waggum ist auch die Möglichkeit entfallen, Kleidung und andere Wäscheteile zur Reinigung abzugeben und auch wieder abzuholen. Für die Anwohnerinnen und Anwohner, insbesondere des älteren Bevölkerungsanteiles ergibt sich daraus die Notwendigkeit, weite Wege für diese Aufgabe auf sich zu nehmen. Das ist besonders problematisch, wenn kein PKW vorhanden oder nicht mehr genutzt werden kann.

Wir fragen:

Sieht die Stadt eine Möglichkeit, die Suche nach einem neuen „Poststandort“ mit der Suche nach einer Stelle für eine Wäscheabgabestelle zu verknüpfen?

Gez.

Gerhard Masurek
B90/Grüne

Anlage/n:

Keine

Betreff:

Nahversorgung in den Ortsteilen Bienrode - Waggum - Bevenrode

Organisationseinheit:

Dezernat VI
0800 Stabsstelle Wirtschaftsdezernat

Datum:

12.04.2023

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (zur
Kenntnis)

Sitzungstermin

19.04.2023

Status

Ö

Sachverhalt:

Zur Anfrage der Fraktion B90/Grüne DS-Nr. 23-21023 nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Die Versorgung mit Postdienstleistungen und die Zuständigkeit der Suche nach geeigneten Poststandorten obliegt der Deutschen Post. Die Stadtverwaltung hat keinen direkten Einfluss darauf. Die Deutsche Post ist bemüht verschiedene Dienstleistungen in ihren Filialen anzubieten und kooperiert daher bei Möglichkeit mit den unterschiedlichsten Partnern. Die Verwaltung steht im ständigen Kontakt mit dem Regionalbeauftragten und unterstützt, soweit das möglich ist.

Die Deutsche Post ist dazu verpflichtet sicherzustellen, dass den Nutzern ein Universaldienst zur Verfügung steht, der ständig flächendeckend postalische Dienstleistungen in einer bestimmten Qualität zu tragbaren Preisen bietet. Das Postgesetz und insbesondere die Post-Universaldienstleistungsverordnung (PUDLV) regeln nähere Einzelheiten.

Die Verwaltung wird die Anregung des Stadtbezirksrates an die Deutsche Post weitergeben, damit die Post diese in Gespräche mit Kooperationspartnern mitnehmen kann.

Leppa

Anlage/n:

keine

Betreff:

Bau einer Querungshilfe im Zuge des barrierefreien Umbaus der Haltestelle "J.-Fraunhofer-Straße"

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

27.03.2023

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (zur Beantwortung)

19.04.2023

Status

Ö

Sachverhalt:

Der Bau einer Querungshilfe über die Friedrich-Voigtländer-Straße wurde vor vielen Jahren einhergehend mit dem barrierefreien Umbau der beiden Richtungshaltestellen "J.-Fraunhofer-Straße" geplant. Der Bau von Bau barrierefreien Fahrbahnrandhaltestellen einschließlich Querungshilfe wurde im Jahr 2005 abgelehnt. Daraufhin plante die Verwaltung seinerzeit für beide Fahrtrichtungen Busbuchten, diese Planung war damals jedoch nicht förderfähig. Die Verwaltung hat daraufhin 2006 den barrierefreien Umbau einschließlich der Querungshilfe zurückgestellt.

Seitdem sind über 15 Jahre vergangen, in denen sich mutmaßlich die Anforderungen für die Förderfähigkeit verändert haben. Zudem hat die Verwaltung ein *Konzept für den barrierefreien Umbau von Bushaltestellen in Braunschweig* erstellt, welches 2020 durch den Planungs- und Umweltausschuss beschlossen wurde. Laut diesem Konzept wird die Haltestelle „J.-Fraunhofer-Straße“ in Kategorie C eingestuft und somit in den nächsten Jahren barrierefrei umgebaut.

Vor diesem Hintergrund bitten wir um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie wird der Bau einer Querungshilfe über die Friedrich-Voigtländer-Straße seitens der Verwaltung bei der Planung für den barrierefreien Umbau der Haltestelle berücksichtigt?
2. Wann kann mit Umbau der Haltestelle und Bau der Querungshilfe gerechnet werden?

Gez.

Paul Klie

Anlagen:

keine

Absender:

SPD-Fraktion im Stadtbezirksrat 112

TOP 13.6

23-20725

Anfrage (öffentlich)

Betreff:

Barrierefreier Umbau der Bushaltestellen im Stadtbezirk 112

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

17.02.2023

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (zur
Beantwortung)

02.03.2023

Status

Ö

Sachverhalt:

Im Februar 2020 wurde eine Liste mit der Rangfolge der Bushaltestellen für den barrierefreien Umbau veröffentlicht, teilweise mit dem geplanten Umbaujahr.

Es ergeben sich folgende Fragen:

Wie ist der Stand der Umbauten in unserem Bezirk bei den Haltestellen mit Zeitplanung?

Wie ist die Zeitplanung der Umbauten bei den anderen Haltestellen in unserem Bezirk?

gez. Peter Chmielnik

Anlage/n:

Keine

Betreff:

Defibrillatoren im Sportbereich

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

17.02.2023

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (zur
Beantwortung)

02.03.2023

Status

Ö

Sachverhalt:

Während der Jahreshauptversammlung 2023 des Sportvereins Grün-Weiß Waggum wurde bekannt, dass in jüngerer Zeit Sportler akut von Not-Rettungsdiensten am Sportplatz behandelt werden mussten.

Es wurde nachgefragt, ob an der Bezirkssportanlage Waggum Defibrillatoren für solche Notfälle mit Herzproblemen bereitstehen. Der Sportvereinsvorstand verneinte diese Frage. Auch in der örtlichen Schulsporthalle gibt es diese Notfallvorsorge nicht.

Unsere Fragen:

1. Ist die Bereitstellung von Defibrillatoren an der Bezirkssportanlage im Stadtbezirk 112 durch die Stadt vorgesehen? Falls nicht, welche Gründe sprechen gegen diese evtl. lebenswichtige Maßnahme?
2. Ist die Bereitstellung von Defibrillatoren an den Sporthallen von der Stadt geplant? Falls nicht, welche Gründe sprechen gegen diese evtl. lebenswichtige Maßnahme?
3. Einige Sportstätten im Stadtbezirk werden in Eigenregie geführt. Dort sind dann die Vereine selbst für die Vorsorge zuständig. Wird die Stadt den Vereinen finanziell bei der Bereitstellung von solchen lebensrettenden Vorsorgemaßnahmen helfen?

gez. Gerhard Stülten

Anlage/n:

Keine

<i>Betreff:</i> Defibrillatoren im Sportbereich

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat VIII 67 Fachbereich Stadtgrün und Sport	<i>Datum:</i> 21.03.2023
---	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (zur Kenntnis)	19.04.2023	Ö

Sachverhalt:

Zu der Anfrage der SPD-Fraktion im Stadtbezirksrat 112 Wabe-Schunter-Beberbach (DS 23-20724) wird wie folgt Stellung genommen:

Zu Frage 1.:

Keine städtische Sportanlage ist mit automatisierten externen Defibrillatoren (AED) ausgestattet.

Eine gesetzliche Grundlage bzw. eine gesetzliche Verpflichtung zur Anschaffung von AEDs besteht nicht. Werden Defibrillatoren vorgehalten, ist jedoch die gesetzliche Verpflichtung zur Einweisung nach dem Medizinproduktegesetz (MPG) in Verbindung mit der Medizinprodukte-Betreiberverordnung zu beachten. Das Vorhalten von Defibrillatoren erfordert daher die Schulung von betrieblichen Ersthelfern in wiederkehrenden Abständen.

Diesem Aufwand steht nach fachlicher Analyse (Quelle: Dt. Ärzteblatt) ein äußerst geringer Bedarf gegenüber. So wurde der Landtag in Düsseldorf bereits 2003 mit AEDs ausgestattet und mehr als 50 Mitarbeiter zu Ersthelfern ausgebildet. Dennoch kam es bei über 1 Mio. Besuchern zu keinem einzigen Einsatz. Erfahrungen aus anderen Einrichtungen bestätigen diese Analyse.

Zu Frage 2.:

Zukünftige Anschaffungen von Defibrillatoren sind vor diesem Hintergrund derzeit nicht geplant.

Zu Frage 3.:

Die Sportförderrichtlinie der Stadt Braunschweig enthält keinen Fördertatbestand für die Anschaffung von Defibrillatoren. Aus diesem Grund ist eine Förderung der Anschaffung nicht möglich.

Loose

Anlage/n:
keine

Absender:

**BIBS-Fraktion, CDU-Fraktion, Tobias
Zimmer (FDP) im Stadtbezirksrat 112**

TOP 13.8

23-20718
Anfrage (öffentlich)

Betreff:

Kieswerk Bienrode

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

16.02.2023

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (zur
Beantwortung)

02.03.2023

Status

Ö

Sachverhalt:

Auf der Bienroder Straße und auf dem Fahrrad - und Fußweg zwischen Waggum und Bienrode kommt es wetterbedingt immer wieder zu extremen Verschmutzungen der Fahrbahnen durch an- und abfahrende LKW's des angrenzenden Kieswerks. Der Bezirksrat hat bereits in der Vergangenheit mehrfach auf diesen Missstand hingewiesen und die Verwaltung gebeten hier Abhilfe zu schaffen. Es wurden lediglich Beschilderungen angebracht mit dem Hinweis, „Achtung verschmutzte Fahrbahn!“ Die Verschmutzung und dadurch auch die Beschmutzung sämtlicher passierender Fahrzeuge ist erhalten geblieben.

Deshalb erneute Fragen zu diesem Sachverhalt:

1. Wann und wie wurde der Eigentümer des Kieswerks aufgefordert die Fahrbahnen zu reinigen, wenn die Verschmutzung der Fahrbahnen durch seine LKW' s verursacht wurden?
2. Wurde die Reinigung von der Verwaltung intervallartig kontrolliert?
3. Gibt es eine Möglichkeit die LKW's bereits auf dem Gelände des Kieswerks so zu reinigen, dass eine Verschmutzung der Fahrbahnen verhindert werden kann?

Gez.

Tatjana Jenzen
BIBS

Michael Berger
CDU

Tobias Zimmer
FDP

Anlage/n:

Keine

Absender:

**BIBS-Fraktion, CDU-Fraktion, Tobias
Zimmer (FDP) im Stadtbezirksrat 112**

TOP 13.9
23-20717
Anfrage (öffentlich)

Betreff:

Gefahrenstelle Kehrbeeke

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

16.02.2023

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (zur
Beantwortung)

02.03.2023

Status

Ö

Sachverhalt:

Leider ist die Gefahrenstelle auf der Kehrbeeke immer noch nicht beseitigt. Auch durch den Hinweis durch Beschilderung auf die Gefahrenstelle wurde die Situation nicht verbessert. Die Gleisanlage an der Kehrbeeke befindet sich nicht im Eigentum der Stadt Braunschweig, dennoch verlaufen die Gleise über eine öffentliche Straße. Sie ist die direkte Verbindung der radfahrenden Schülerinnen und Schüler zu den weiterführenden Schulen sowie Arbeitnehmer*innen aus dem Bezirk 112. Die Verkehrssicherungspflicht für diesen Bereich liegt beim Eigentümer und obwohl der Stadt zwei Schriftstücke von den Hausärzten aus Bienrode und Waggum bereits seit Jahren vorliegen, dass ihre Patienten häufig Verletzungen durch Stürze an dieser Stelle erleiden, bleibt die Stadt weiterhin nicht zielführend tätig. Da die Gleisanlage nicht ohne Zustimmung verändert werden darf, befindet sich die Verwaltung jedoch seit mehreren Jahren mit dem Eigentümerversorger im Austausch, um eine dauerhafte Lösung zu erzielen. Die Verwaltung sah vor, ein Spurrillendichtprofil einzubauen, das bedeutet im Wesentlichen die Verfüllung der Fuge neben dem Gleis mit einem Kunststoffteil. Nach heutigem Stand 13.2.2023 ist das inzwischen auf jeweils einer Seite der Schienen realisiert worden (Siehe Foto).

Es ist jedoch unklar ob die andere Seite auch verfüllt werden soll und / oder warum, denn das Problem sind nicht die Fugen neben den Gleisen sondern die glatten Oberflächen der Gleise ansich. Es wurde uns von einem erneuten schweren Sturz bei Trockenheit berichtet.

Hieraus ergeben sich folgende Fragen:

1. Was spricht gegen die Abdeckung der Gleise durch geeignete Matten?
2. Ist die „Verfüllung“ der anderen Seite der Gleise geplant und wenn ja, wann soll dies umgesetzt werden?
3. An wen können sich Verunglückte nach einem Sturz wenden, um eventuelle Ansprüche geltend zu machen?

Gez.

Tatjana Jenzen
BIBS

Michael Berger
CDU

Tobias Zimmer
FDP

Anlage/n:

Foto



Absender:

**CDU-Fraktion, BIBS-Fraktion und
Tobias Zimmer (FDP) im Stadtbezirk
112**

TOP 13.10

23-20545
Anfrage (öffentlich)

Betreff:

Nachnutzung Feuerwehrräume (sogenannte "Rote Schule")

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

01.02.2023

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (zur
Beantwortung)

02.03.2023

Status

Ö

Sachverhalt:

Der Bezirksrat fragt die Verwaltung nach der Planung der Nachnutzung der Räumlichkeiten der Freiwilligen Feuerwehr Querum bzw. Ortsfeuerwehr Querum.

Begründung:

Der Bezirksrat hat vor längerer Zeit nach der Nachnutzung der Räumlichkeiten gefragt und bisher keine verwertbare Auskunft erhalten.

gez.

Jürgen Wendt
CDU

Tatjana Jenzen
BiBS

Tobias Zimmer
FDP

Anlage/n:

Keine

Absender:

BIBS-Fraktion im Stadtbezirksrat 112

TOP 13.11

22-20299

Anfrage (öffentlich)

Betreff:

Bäume im Neubaugebiet "Vor den Hörsten" in Waggum

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

28.12.2022

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (zur
Beantwortung)

Status

Ö

10.01.2023

Sachverhalt:

Im Neubaugebiet „Vor den Hörsten“ in Waggum wurden mehrere der neu angepflanzten Bäume abgesägt (siehe Anlage). Weiterhin fehlt die Plakette am Jubiläumsbaum des MG.V.

Hieraus resultieren folgende Fragen:

1. Warum wurden die Bäume gefällt?
2. Wann werden die Bäume ersetzt?
3. Wann wird der Jubiläumsbaum übergeben und die Plakette montiert?

Gez.

Tatjana Jenzen und Oliver Büttner

Anlage/n:

Foto

Anlage:



Betreff:

Bäume im Neubaugebiet "Vor den Hörsten" in Waggum

Organisationseinheit:

Dezernat VIII
68 Fachbereich Umwelt

Datum:

05.04.2023

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (zur
Kenntnis)

Sitzungstermin

19.04.2023

Status

Ö

Sachverhalt:

Zur Anfrage der BIBS-Fraktion vom 28.12.2022 (Drs.-Nr.22-20299) wird wie folgt Stellung
genommen:

Zu 1:

Die Bäume befinden/befanden sich noch in der Entwicklungspflege. Sie mussten gefällt
werden, da sie von einem Pilz (*Stigmina pulvinata*) befallen waren.

Zu 2:

Die Bäume werden noch in dieser Pflanzperiode nachgepflanzt, sobald sie wiederbeschafft
wurden und die Witterung es zulässt.

Zu 3:

Der Jubiläumsbaum und auch die Gedenktafel können bei der geplanten Feierlichkeit zum
135-Jährigen Bestehen des Männergesangsvereins im September dieses Jahres übergeben
werden.

Herlitschke

Anlage/n:

keine

Betreff:

Gehweg der Straße Vossenkamp

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

27.12.2022

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (zur
Beantwortung)

10.01.2023

Status

Ö

Sachverhalt:

Die Straße Vossenkamp besitzt zwischen Berliner Straße und Mittelriede nur auf der östlichen Seite einen Gehweg. Im Abschnitt zwischen Berliner Straße und Otto-Himmel-Weg ist dieser teilweise asphaltiert und teilweise gepflastert. Stellenweise fehlen jedoch Pflastersteine oder sind abgekippt. Auch die asphaltierten Teile des Gehwegs weisen Risse auf. Die Beschädigungen sind wahrscheinlich auf die Bauarbeiten bei Abriss des Baumarkts und bei der Errichtung des Parkhauses zurückzuführen. Laut Anwohnern war der Gehweg früher, als dort der Zaun des Baumarkts stand breiter als heute.

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

1. Wer ist hier für die Reparatur des Gehwegs zuständig (Stadt Braunschweig oder Investor)?
2. Kann es sein, dass im Zuge der Bauarbeiten tatsächlich ein Teil der Pflasterung entfernt wurde bzw. stimmt die heutige Breite mit der damaligen Breite des Gehwegs überein?
3. Wann wird die Reparatur durchgeführt?

Gez. Paul Klie

Anlage/n:

Fotos



Absender:

**CDU-Fraktion, BIBS-Fraktion und
Tobias Zimmer (FDP) im Stadtbezirk
112**

TOP 13.13

22-20293
Anfrage (öffentlich)

Betreff:

**Ausfall und Kürzung des Betreuungsangebotes in Kita, Krippe und
Ganztag (Grundschule)**

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

27.12.2022

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (zur
Beantwortung)

Status

Ö

Sachverhalt:

Viele Eltern berichten derzeit wieder von einer sehr angespannten und unzuverlässigen Betreuungssituation ihrer Kinder in den Einrichtungen unseres Bezirkes. Dies betrifft nahezu alle Einrichtungen von der Krippe bis zur Ganztagsbetreuung in den Grundschulen. Immer wieder werden Betreuungsangebote kurzfristig aufgrund von Personalmangel gekürzt oder eine Betreuung ist nicht wie vertraglich vereinbart möglich. Viele Eltern sind somit gezwungen ebenfalls ihre Arbeitszeit zu verkürzen. Es entsteht ein Kreislauf von Arbeitsausfällen und Belastungen sowohl für die betroffenen Eltern als auch die Unternehmen und Arbeitgeber in unserer Region. Leider verstetigt sich der Eindruck, dass dieses Problem immer gravierender wird. Daher fragen wir:

1. Müssen die Einrichtungen (Kitas, Krippen, Ganztag) ihre Betreuungszeitverkürzungen oder den Betreuungsausfall an die Stadt melden?
2. Gibt es eine valide Auswertung über die Problematik, den Umfang und die Auswirkungen auf das gesetzlich verpflichtende Angebot für die Eltern?
3. Welche konkreten Maßnahmen ergreift die Stadt um dem Problem zu begegnen und die Eltern zu unterstützen?

gez. Berger Jenzen Zimmer
SPD BIBS FDP

Anlage/n:

Keine

Betreff:

Ausfall und Kürzung des Betreuungsangebotes in Kita, Krippe und Ganzttag (Grundschule)

Organisationseinheit:

Dezernat V
51 Fachbereich Kinder, Jugend und Familie

Datum:

17.04.2023

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

19.04.2023

Status

Ö

Sachverhalt:

zu der Anfrage (DS 22-20293) der CDU- und BIBS-Fraktion sowie Herrn Zimmer (FDP) im Stadtbezirksrat 112 Wabe-Schunter-Beberbach vom 27.12.2022

Zu 1.

Für die Träger der Kindertagesstätten besteht bei vorübergehenden Einschränkungen der Betreuungsangebote auf Grund von Personalmangel oder Personalausfällen keine Meldepflicht bei der Stadt. Je nach Umfang/Auswirkung der Einschränkungen besteht jedoch eine Anzeige-/Meldepflicht gegenüber dem Regionalen Landesamt für Schule und Bildung.

In der Regel wird die Koordinierungsstelle Kooperative Ganztagsgrundschulen (KoGS)/Schulkindbetreuung der Stadt Braunschweig von den Trägern der Betreuungsangebote an den Ganztagsgrundschulen über temporäre Einschränkungen des Betriebs zeitnah informiert.

Zu 2.

Belastbare Daten über den Umfang und die Auswirkungen der Angebotseinschränkungen im Kindertagesstättenbereich liegen dem Fachbereich Kinder, Jugend und Familie nicht vor. Auch das Regionale Landesamt für Schule und Bildung veröffentlicht hierzu keine Daten.

Allerdings ist zu beachten, dass das gesetzlich vorgesehene Betreuungsangebot grundsätzlich einen Betreuungsumfang von 6 Stunden pro Tag umfasst. Lediglich bei einer entsprechenden Berufstätigkeit kann ein weitergehender Betreuungsanspruch bestehen. Im Stadtgebiet werden im Kindergartenbereich aktuell knapp 80 % der Kinder mindestens 7 Stunden pro Tag betreut. Bei notwendiger Einschränkung des Betreuungsangebotes wird die Berufstätigkeit der Eltern seitens des Trägers im Rahmen der vorhandenen Möglichkeiten berücksichtigt.

Im Bereich der Betreuungsangebote an den Ganztagsgrundschulen gibt es derzeit keine umfassende Übersicht zu kurzfristigen Einschränkungen der Öffnungszeiten an den verschiedenen Standorten.

Zu 3.

Bereits seit mehreren Jahren fordert die Stadt Braunschweig über die Kommunalen Spitzen-

verbände die Abstimmung und Umsetzung von Maßnahmen gegen die Auswirkungen des Fachkräftemangels gegenüber dem Kultusministerium.

Angeregt wurde mehrfach die Steigerung der Attraktivität der Ausbildung zur Erzieherin/zum Erzieher durch eine Ausbildungsvergütung, eine Verkürzung der Ausbildungsdauer durch eine Anpassung der Curricula und einer bundesweit einheitlichen Ausbildung.

Darüber hinaus wurde mehrfach eine Anerkennung berufsverwandter Professionen für den Einsatz in der Kindertagesbetreuung ohne Einzelgenehmigungserfordernisse (wie z. B. die sog. „Hamburger Positivliste“) und Einführung multiprofessioneller Teams gefordert.

Des Weiteren bietet die Stadt Braunschweig seit Sommer 2022 Quereinsteigerinnen und Quereinsteigern die Möglichkeit einer vergüteten Ausbildung zur sozialpädagogischen Assistentin und wird auf Grund der bisherigen positiven Erfahrungen dieses Modell einer beruflichen Qualifizierung auch im laufenden Jahr fortführen.

Die Teilnahme am jährlichen Speed-Dating und der Job-Messe Braunschweig durch Mitarbeitende des Fachbereichs Kinder, Jugend und Familie wird fortgeführt. Außerdem werden bestehende Kooperationen zu Allgemeinbildenden Schulen mit Informationsgesprächen in den Klassen 9 und 10 fortgeführt und sukzessive weitere Schulen für eine solche Kooperation gesucht.

Mit Vertreterinnen und Vertretern des Stadtelternrats und der freien Träger von Kindertagesstätten und Eltern-Kind-Gruppen steht der Fachbereich Kinder, Jugend und Familie im regelmäßigen Austausch. Über Zusammenkünfte der AG § 78/Kita ist die Thematik des Fachkräftemangels und der Umgang mit dessen Folgen für die Betreuung in Kindertagesstätten in andauernder Bearbeitung.

Um den Betreuungsbedarfen der Familien im Bereich Schulkindbetreuung auch zukünftig entsprechen zu können, hat die Stadt Braunschweig ein Ausbauprogramm aufgelegt, mit dem bis zum Schuljahr 2026/27 eine Versorgungsquote von 80% erreicht werden soll. Darüber hinaus ist die Stadtverwaltung in enger Zusammenarbeit mit den Trägern der Jugendhilfe und den Grundschulen darum bemüht, durch verschiedene Aktivitäten im Bereich der Personal-Akquise sowie durch kurzfristige und zeitlich befristete Angebotsumstrukturierungen möglichst verlässliche Betreuungszeiten vorhalten zu können.

Tetzel

Anlage/n:

keine

Betreff:

Gehweggefälle in Waggum

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

23.08.2022

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (zur
Beantwortung)

06.09.2022

Status

Ö

Sachverhalt:

Es wird beklagt, dass etliche Gehwege in Waggum ein solch starkes Gefälle aufweisen, dass mobilitätseingeschränkte Menschen, die auf einen Rollator oder einen Rollstuhl angewiesen sind, Sorge haben, Richtung Fahrbahn zu stürzen. Auch Unterstützung durch eine zweite Person ist kaum ausreichend.

Nach einheitlicher Regel soll das Gefälle auf Gehwegen nicht größer als 2,5% sein. Eine Überprüfung durch Mitglieder des Bezirksamtes erscheint nicht angebracht.

Wir fragen:

1. Sind der Verwaltung Gehwegbereiche in Waggum bekannt, die ein größeres Gefälle als 2,5% haben?
2. Falls ja, welche Möglichkeit sieht die Verwaltung, diesen Zustand zu beheben?

Gez.

Gerhard Masurek
B90/Grüne**Anlage/n:**

Keine

Betreff:

Vorschlagsliste zur Wahl der Schöffinnen und Schöffen an Amts- und Landgericht für die Geschäftsjahre 2024 bis 2028

Organisationseinheit:

Dezernat VII

0120 Referat Stadtentwicklung, Statistik, Vorhabenplanung (Wahlen)

Datum:

29.03.2023

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (Anhörung)	18.04.2023	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 322 Nördliche Schunter-/Okeraue (Anhörung)	18.04.2023	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (Anhörung)	19.04.2023	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 221 Weststadt (Anhörung)	19.04.2023	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 321 Lehdorf-Watenbüttel (Anhörung)	19.04.2023	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 212 Südstadt-Rautheim-Mascherode (Anhörung)	25.04.2023	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 222 Südwest (Anhörung)	25.04.2023	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 310 Westliches Ringgebiet (Anhörung)	25.04.2023	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 120 Östliches Ringgebiet (Anhörung)	26.04.2023	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 330 Nordstadt-Schunteraue (Anhörung)	26.04.2023	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 111 Hondelage-Volkmarode (Anhörung)	27.04.2023	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 211 Braunschweig-Süd (Anhörung)	27.04.2023	Ö
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	09.05.2023	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	16.05.2023	Ö

Beschluss:

Der Rat der Stadt Braunschweig stimmt der Vorschlagsliste (Liste 1 - Teil A und B) zur Wahl der Schöffinnen und Schöffen am Amts- und Landgericht für die Geschäftsjahre 2024 bis 2028 zu.

Die interessierten Bürgerinnen und Bürger, die die Voraussetzungen der §§ 31 bis 34 GVG nicht vollständig erfüllen oder deren Bewerbung erst nach dem 28. Februar 2023 eingegangen ist (Liste 2) werden nicht in die Vorschlagsliste aufgenommen.

Sachverhalt

Gemäß § 36 des Gerichtsverfassungsgesetzes (GVG) hat die Stadt Braunschweig im Jahr 2023 eine Vorschlagsliste für die Wahl der Schöffinnen und Schöffen aufzustellen. Die Vorschlagsliste wird an das Amtsgericht Braunschweig gemeldet, wo sie mit den Vorschlagslisten der anderen Gemeinden des Amtsgerichtsbezirks zu einer Gesamtliste zusammengeführt wird.

Aus der Gesamtliste wählt bis zum 15. Oktober 2023 ein am Amtsgericht ansässiger Schöffenwahlausschuss die Schöffinnen und Schöffen sowie die Ersatzschöffinnen und Ersatzschöffen für das Amts- und das Landgericht für die Geschäftsjahre 2024 bis 2028.

Mit Schreiben vom 21. Dezember 2022 hat der Präsident des Amtsgerichts die Stadt Braunschweig aufgefordert, bis zum 1. Juni 2023 mindestens 102 Personen für die vom Amtsgericht Braunschweig und mindestens 272 Personen für die vom Landgericht Braunschweig (Strafkammern) benötigten Haupt- und Ersatzschöffen vorzuschlagen. Somit sind **mindestens 374 Personen** vorzuschlagen.

Nach einem Presseaufruf und Mitteilungen an die im Rat vertretenen Parteien und Wählergruppen haben sich insgesamt 961 Personen um die Aufnahme in die Braunschweiger Vorschlagsliste beworben, die die formalen Voraussetzungen zur Übernahme des Schöffenamtes gemäß der §§ 31 bis 34 GVG erfüllen, soweit dies von der Verwaltung überprüft werden konnte. Alle diese Personen sind im Anhang (Liste 1 Teil A und B) mit den in § 36 (2) GVG geforderten Daten aufgeführt. Für die Anhörung der Stadtbezirksräte ist die Liste 1.1 nach Stadtbezirken gruppiert.

Weitere 28 Bewerbungen von interessierten Bürgerinnen und Bürgern, die die Voraussetzungen der §§ 31 bis 34 GVG nicht vollständig erfüllen oder deren Bewerbung nach dem von der Verwaltung gesetzten Stichtag 28. Februar 2023 eingegangen ist, sind in der Liste 2 aufgeführt. Diese Personen haben trotz eines Hinweises der Verwaltung ihren Antrag aufrechterhalten. Die Verwaltung schlägt vor, diese Personen nicht in die Vorschlagsliste aufzunehmen.

Der Rat kann weitere Personen auf die Liste nehmen oder von dieser streichen, z.B. auf Anregung eines Stadtbezirksrates. Laut Auskunft des zuständigen Richters am Amtsgericht muss der Rat die Vorschlagsliste der Stadt Braunschweig nicht auf die geforderte Mindestzahl reduzieren. Es ist also möglich, alle in Liste 1 aufgeführten Personen in die Vorschlagsliste aufzunehmen. Nach § 36 (2) S. 1 GVG soll die Vorschlagsliste alle Gruppen der Bevölkerung nach Geschlecht, Alter, Beruf und sozialer Stellung angemessen berücksichtigen. Nachfolgend wird die Verteilung der Bewerbungen nach den Merkmalen Geschlecht und Altersgruppe dargestellt:

Altersgruppe	Frauen	Männer	insgesamt
bis 40	83	141	224
41 bis 50	70	72	142
51 bis 60	128	154	282
über 60	122	191	313
Summe	403	558	961

Für die Aufnahme in die Vorschlagsliste ist gemäß § 36 (1) GVG die **Zustimmung des Rates mit einer Mehrheit von zwei Dritteln der anwesenden Mitglieder, mindestens jedoch mit der Hälfte der gesetzlichen Zahl der Mitglieder erforderlich**. Nach § 94 (1) Nr. 7 des Niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetzes sind die Stadtbezirksräte vor der Aufstellung der Vorschlagsliste zur Schöffenwahl anzuhören.

Im Anschluss an die Ratsentscheidung wird die Vorschlagsliste eine Woche öffentlich ausgelegt. In der Woche nach der Auslegung kann Einspruch gegen die Vorschlagsliste erhoben werden. Die Vorschlagsliste nebst eventuellen Einsprüchen wird sodann dem zuständigen Richter am Amtsgericht übergeben (§§ 36 (3), 37, 38 GVG).

Die Verwaltung weist darauf hin, dass alle Anlagen zu dieser Vorlage wegen der enthaltenen Personendaten vertraulich zu behandeln sind. Entsprechend sind sie als nichtöffentliche Anlagen klassifiziert.

.

Geiger

Anlage/n:

Liste_1_Teil_A_und_B_RAT.pdf

Liste_1_1_Teil_A_und_B_SBZ.pdf

Liste_2_Anträge_mit_Ausschlussgrund.pdf