

Tagesordnung öffentlicher Teil

Sitzung des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben

Sitzung: Mittwoch, 06.09.2023, 15:00 Uhr

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

Tagesordnung

Öffentlicher Teil:

1. Eröffnung der Sitzung
2. Genehmigung des Protokolls der Sitzung vom 02.05.2023 (öffentlicher Teil)
3. Genehmigung des Protokolls der Sitzung vom 04.07.2023 (öffentlicher Teil)
4. Mitteilungen
- 4.1. Präsentation zu Recycling-Baustoffe im Fachbereich Tiefbau und Verkehr
- 4.2. Energiegewinnung aus Abwasser 22-18647-03
Ergebnis der Prüfung
- 4.3. 12. Kompaktbericht Stadtbahnausbau 23-21763
- 4.4. Sachstand des Stadtbahnausbauprojektes Campusbahn (TP 3.2) 23-21776
- 4.5. Arbeitsstand - Entwicklung eines Veloroutennetzes für Braunschweig 23-20958
5. Anträge
- 5.1. Anpassung des Integrierten Klimaschutzkonzepts 2.0 (IKSK 2.0) 23-21997
6. Einziehung der Teilflächen von Gemeindestraßen 23-21752
7. Ideenplattform - "Einführung eines Windelzuschusses!" 23-21785
8. Umgestaltung Fritz-Bauer-Platz 23-21814
9. Gleisanlagen Münchenstraße, Ausführung als Schottergleis 23-21833
10. Radverkehr auf der Saarstraße 23-20968
11. Geschützter Radfahrstreifen in der Ackerstraße 23-21170
- 11.1. Geschützter Radfahrstreifen in der Ackerstraße: 23-21170-01
Änderungsantrag zur Vorlage 23-21170
12. Verbesserungen der Fußgängerquerungen an den 23-21507
Stadtbahnhaltestellen Hansestraße Ost und Nordhoffstraße
13. Anfragen
- 13.1. Sicherheit und Sauberkeit in der Innenstadt - konsequenter 23-22003
Austausch der Müllbehälter
- 13.2. Bürgerbefragung Brodweg - Was möchten die Anwohner? 23-21694
- 13.3. Ausführungsqualität der Sanierungen am Radweg Ackerstraße, 23-21802
Höhe BFD-Gebäude (frühere Zivildienstschele)
- 13.4. Sachstand Fußgängerzone Casparistraße 23-21951
- 13.5. Zustand der Verleih-Scooter in Braunschweig 23-22002
- 13.6. Rechtsgrundlagen, Beschränkungen und Erlöse des gewerblichen 23-22001
eScooter-Verleihs im Stadtgebiet

Braunschweig, den 30. August 2023

Betreff:

Energiegewinnung aus Abwasser
Ergebnis der Prüfung

Organisationseinheit:

Dezernat III
0660 Referat Stadtentwässerung und Abfallwirtschaft

Datum:

24.08.2023

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis)	06.09.2023	Ö
Verwaltungsausschuss (zur Kenntnis)	12.09.2023	N
Rat der Stadt Braunschweig (zur Kenntnis)	19.09.2023	Ö

Sachverhalt:

Hintergrund

In der Sitzung des Rates vom 24.05.2022 wurde der Antrag Drs.-Nr. 22-18647-02-02 beschlossen. Die im Antrag erbetene Veröffentlichung von unverbindlichen Informationen über die grundsätzliche Möglichkeit der Bereitstellung von Wärmeenergie durch den Einsatz von Abwasser-Wärmepumpen erfolgte im Oktober 2022 auf der städtischen Homepage (DS 22-19761).

Zu der im Antrag darüber hinaus im Rahmen des Klimaschutzkonzeptes 2.0 erbetenen Prüfung, **wie eine Potentialanalyse für CO₂-Einsparungen durch Nutzung von Abwasserwärmepumpen in Bezug auf Machbarkeit, Kosten und Finanzierung durchgeführt werden kann**, teilt die Verwaltung Folgendes mit:

Aktueller Sachstand

Im Hinblick auf die Fragestellung erfolgte eine Grundlagenermittlung unter Datenzulieferung der Stadtentwässerung Braunschweig GmbH (SE|BS) in Kooperation mit der PFI Planungsgemeinschaft GmbH & Co. KG Hannover, und der FH Aachen (Lehr- und Forschungsgebiet Netzmanagement). Die dabei gewonnenen Erkenntnisse sind eine erste orientierende Betrachtung. Sie ersetzen keine Detailuntersuchung unter Machbarkeits- und Wirtschaftlichkeitsaspekten.

Bzgl. des Potenzials zur Abwasserwärmenutzung aus dem Entwässerungssystem der Stadt Braunschweig kann auf der Basis dieser Grundlagenermittlung zusammenfassend Folgendes festgehalten werden:

- Das Entwässerungssystem in Braunschweig bietet insbesondere im Innenstadtbereich und – dem weiteren Fließweg des Abwassers entsprechend – im nordwestlichen städtischen Siedlungsrandbereich ein erhebliches Potenzial für die Abwasserwärmenutzung sowohl in der Freigefällekanalisation als auch in Pumpwerken.
- Zusätzlich könnte zentral am Ablauf des Klärwerks Steinhof eine Wärmemenge entzogen werden, die in etwa dem Entzugspotential durch die Pumpwerke entspricht. Die räumliche Distanz zu potentiellen Wärmeabnehmern ist in diesem Bereich jedoch erheblich.

Eine Potenzialkarte möglicher Standorte und der Grad ihrer Eignung ist als Anlage beigelegt.

Ausblick

Die dargestellten Erkenntnisse geben einen ersten orientierenden Überblick.

Abwasserwärmenutzung (in Einzelfällen auch bei nicht idealen Randbedingungen) kann wirtschaftlich sein. Es sind jedoch hohe Investitionen zu tätigen, die sich erst nach etwa zehn Jahren und mehr amortisieren.

Es wird darauf hingewiesen, dass aus Gründen der Vertragsgestaltungen zwischen Stadt, Abwasserverband Braunschweig, SE|BS und potenziellen Investoren, die Realisierung von Abwasserwärmenutzungsanlagen nur unter bestimmten Randparametern unter Würdigung der bestehenden Verträge möglich ist. Insbesondere zwischen Ölper und der Kläranlage Steinhof sind die technischen Temperaturanforderungen der Kläranlage bei der Wärmeentnahme zu berücksichtigen.

Weiteres Vorgehen

- Die Ergebnisse der Grundlagenermittlung werden in der kommunalen Wärmeplanung berücksichtigt und weiterverfolgt (Maßnahme 3.2 Kommunale Wärmeplanung, IKS 2.0).
- Die Überprüfung einzelner Potenzialstandorte kann nur projektbezogen durch interessierte Investoren in eigener Zuständigkeit mit geeigneten Ingenieurbüros durchgeführt werden.

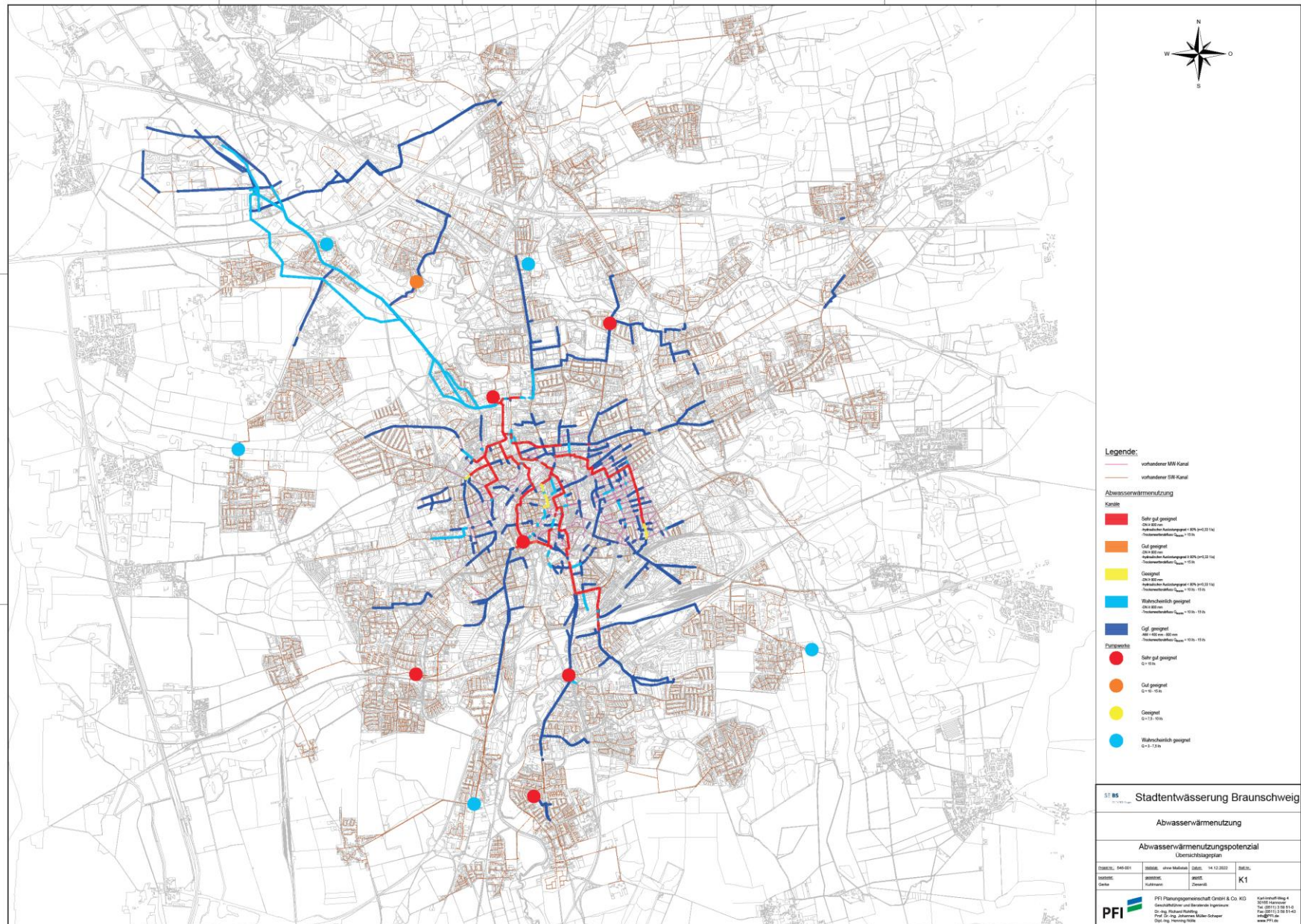
Die vorliegenden Erkenntnisse werden über die städtische Internetseite veröffentlicht, so dass sie potenziellen Betreibern und Wärmeenergieabnehmern zur Verfügung stehen.

Weitergehende Detailstudien sind aufgrund der fehlenden Gebührenfähigkeit nicht über die Sonderrechnung der Stadtentwässerung finanzierbar.

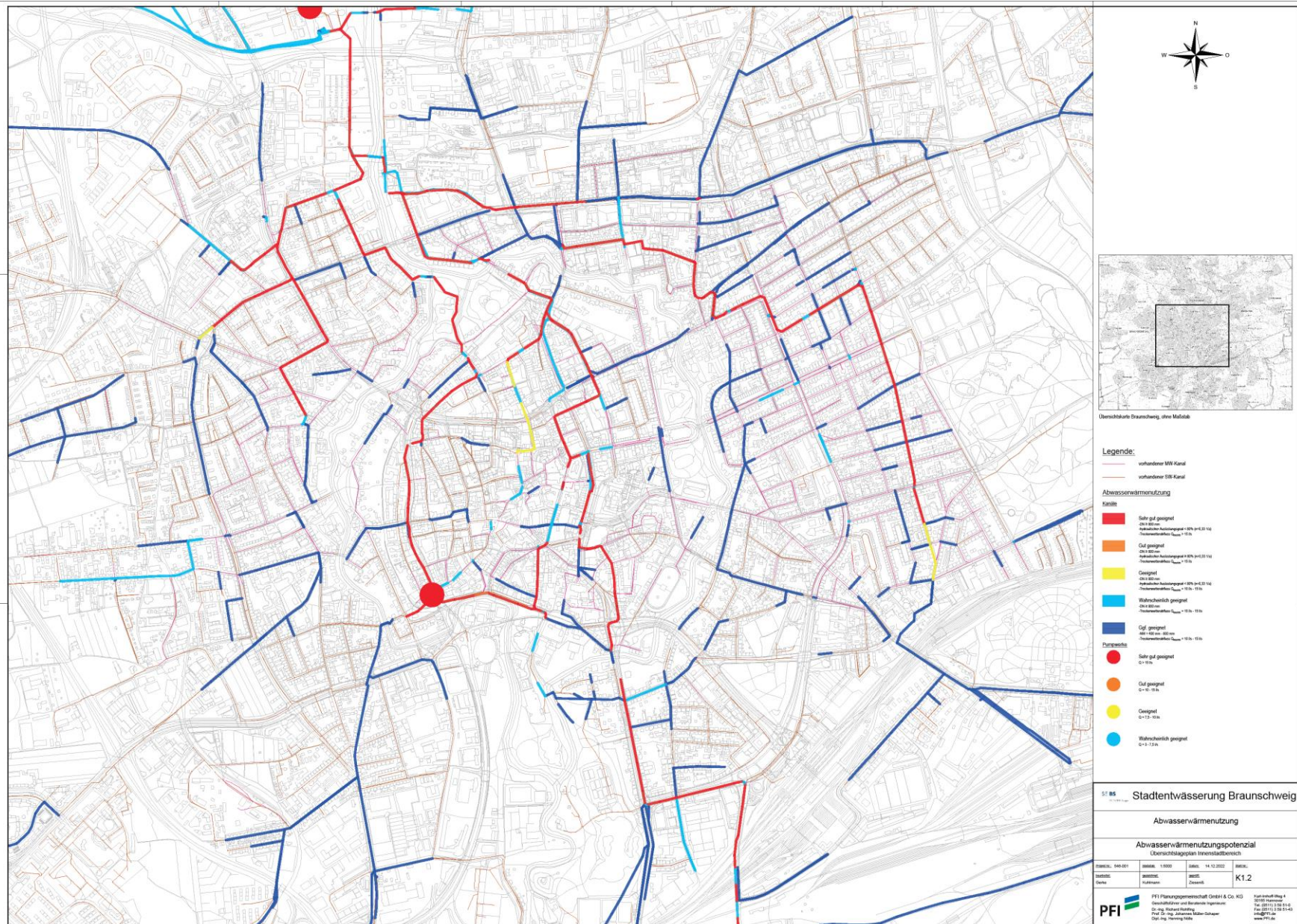
Leuer

Anlage/n: Potenzialkarte möglicher Standorte und ihre Eignung

22-18647-03 Anlage 1: Übersichtslageplan Gesamtnetz / Innenstadtbereich



22-18647-03 Anlage 1: Übersichtslageplan Gesamtnetz / Innenstadtbereich



Betreff:

12. Kompaktbericht Stadtbahnausbau

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

02.08.2023

Beratungsfolge

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

06.09.2023

Status

Ö

Sachverhalt:

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

Der 12. Kompaktbericht mit dem Stichtag 30.06.2023 wird hiermit vorgelegt.

Leuer

Anlage/n:

Anlage 1 – 12. Kompaktbericht Textteil

Anlage 2 – 12. Kompaktbericht Tabellenteil

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

Stichtag 30.06.2023

Gesamtprojekt:

- a. Förderung + Konzeptentwicklung

Kein neuer Sachstand

Teilprojekt 1 – Volkmarode Nord

- a. Infrastrukturplanung

Die finale Prüfung der Entwurfsplanungen und auch neue Anforderungen im Bereich der Behandlung von Oberflächenwasser hat für beide Projektteile (Wendeanlage Gliesmarode und Strecke nach Volkmarode Nord) noch Überarbeitungs- und Abstimmungsbedarf ergeben. Die Prüfung und Freigabe der Kostenberechnung konnte noch nicht abgeschlossen werden, da seitens des Planungsbüros unerwartet strukturelle Mehrkosten gemeldet wurden. Die Hintergründe und Auswirkungen werden derzeit – u.a. auch aufgrund der Honorarwirksamkeit – aufgeklärt. Die Förderfähigkeit der Anlagen ist dem Grunde nach nicht gefährdet.

Für beide Projektteile (Strecke und Wendeanlage) ist die Zusammenstellung der Genehmigungsunterlagen für die Planfeststellung parallel fortgeführt worden und steht kurz vor dem Abschluss. Eine Vorprüfung der Genehmigungs-Unterlagen durch die Planfeststellungsbehörde ist ab Ende September 2023 geplant. Die Einreichung des Planfeststellungsantrags verzögert sich voraussichtlich bis Jahresende. Direkte Verzögerungen im Hinblick auf die geplanten Ausführungszeiträume sind unter Berücksichtigung der abgeschätzten Zeiträume für die Genehmigungsverfahren derzeit noch nicht absehbar.

- b. Bürgerbeteiligung

Kein neuer Sachstand

Teilprojekt 2 – Lindenberg/Rautheim

- a. Infrastrukturplanung

Die Verkehrsanlagenplanung und Fachplanungen (z. B. die technische Ausrüstungsplanung) wurden mit allen derzeit bekannten Vorgaben und Parametern aktualisiert. Die Fachgutachter erstellen Ihrerseits auf dieser Grundlage nun Ihre Untersuchungen und Fachbeiträge.

Die Entwurfsplanung zur BAB-Brücke liegt zur Prüfung vor. Die Entwurfsplanung zur DB-Brücke ist in Bearbeitung.

Ein Büro, welches ein Kampfmittelräumkonzept erstellt, wurde beauftragt und hat die Bearbeitung inzwischen aufgenommen. Die Ergebnisse werden u.a. für die Sperrpausenplanung an der DB-Brücke Verwendung finden.

Aus der Schnittstelle zum zukünftigen Baugebiet Rautheim-Möncheberg sind Detailanpassungen zwischen Baugebietsplanung und Stadtbahnplanung erforderlich geworden, die derzeit bearbeitet werden.

Die erneute Ausschreibung der Planungen der Freianlagen ist vor kurzem erfolgt. Verzögerungen im Planungs-Ablauf können voraussichtlich nicht vollständig vermieden werden. Das Ergebnis des Ausschreibungsverfahrens muss abgewartet werden.

b. Bürgerbeteiligung

Die Planung der Anliegersprechstunden wird nach der Sommerpause konkretisiert.

Teilprojekt 3 – Heidelberg/Salzdahlumer Straße - Campusbahn/Querum

a. Voruntersuchungen/Bürgerbeteiligung

Heidelberg/Salzdahlumer Str.:

Die verkehrlichen Untersuchungen möglicher Ausbauvarianten wurden durchgeführt. Die verkehrliche Machbarkeit ist den Ergebnissen nach, unter Berücksichtigung aktueller Parameter und der bekannten städtebaulichen Entwicklungen, gegeben.

Der nächste Workshop im Rahmen der Bürgerbeteiligung wird voraussichtlich Ende September 2023 durchgeführt werden. Ziel ist es, die gesammelten Erkenntnisse der Machbarkeitsstudie zu den Themen Infrastruktur, ÖV-Konzept und Verkehr aufzubereiten und im Workshop eine machbare und empfohlene Streckenführung für die Stadtbahn vom bzw. in den Heidelberg über die Salzdahlumer Straße vorzustellen. Die Machbarkeitsstudie zur Stadtbahn Heidelberg/Salzdahlumer Straße soll zeitnah nach Durchführung des Workshops abgeschlossen werden.

Die Weiterführung der Planungen nach Fertigstellung der Machbarkeitsstudie erfolgt nach dem dafür erforderlichen politischen Beschluss.

Campusbahn/Querum:

Die Machbarkeitsstudie wird fortgeführt. Zum aktuellen Sachstand erfolgt eine gesonderte Information (DS-XYZ).

Teilprojekt 4 – westliche Innenstadt - Lehdorf/Kanzlerfeld

Kein neuer Sachstand. Machbarkeitsstudien im Teilprojekt noch nicht gestartet.

Nächster Kompaktbericht:

Der nächste Kompaktbericht ist zum Stichtag 31.12.2023 vorgesehen.

gez. Leuer

Anlage(n):

Übersicht Kennzahlen (tabellarischer Teil)

ANLAGE KENNZAHLEN, Kompaktbericht "Stadt.Bahn.Plus." - Stadtbahnausbau Braunschweig, Zielnetz 2030 (Stichtag 30.06.2023)

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

Gesamtprojekt - Zielnetz 2030												
	Investitionskosten Stadtbahn in Mio. € [netto]				Streckenlänge gesamt	Strecke auf besonderem Bahnkörper	Strecke straßenbündiger Bahnkörper	Fertigstellung/ IB	Nutzen- Kosten- Faktor	Prognostizierte Fördermittel	zusätzlicher, begleitender Straßenbau (optional)	Folgekosten "Konzern Stadt - Vergleich Ohnefall/Mitfall"
	Baukosten ¹⁾	Bauneben- kosten	Risiko/ UV	Summe "Prognose"	ca. km	ca. km / ca. %	ca. km / ca. %	Jahr		ca. Mio. €	ca. Mio. €	Mio. €/Jahr ₍₂₀₃₀₎
Grundsatzbeschluss 21.02.2017	170,8	18,2	-	189,0	-	- / 60%	- / 40%	2030	1,3	-	-	1,4
Bericht 1, Stichtag 31.12.2017	170,8	18,2	-	189,0	-	- / 60%	- / 40%	2030	1,4	-	-	-
Bericht 5, Stichtag 31.12.2019 (Vorzugsvariante/Untersuchungsraum) ⁸⁾	177,4	25,3	5,9	208,6	o	o	o	o	o	-	-	1,2 ⁹⁾
Bericht 8, Stichtag 30.06.2021 (Vorzugsvariante/Untersuchungsraum) ⁸⁾	193,2	27,8	4,5	225,5	o	o	o	o	o	-	-	o
Bericht 9, Stichtag 28.02.2022 (Vorzugsvariante/Untersuchungsraum) ⁸⁾	193,2	27,8	4,5	225,5	o	o	o	wird derzeit aktualisiert	o	-	-	o
Bericht 10, Stichtag 30.06.2022 (Vorzugsvariante/Untersuchungsraum) ⁸⁾	199,3	29,5	4,6	233,4	o	o	o	o ¹³⁾	o	-	-	o
Bericht 11, Stichtag 31.12.2022 (Vorzugsvariante/Untersuchungsraum) ⁸⁾	199,3	29,5	4,6	233,4	o	o	o	o ¹³⁾	o	-	-	o
Bericht 12 , Stichtag 30.06.2023 (Vorzugsvariante/Untersuchungsraum) ⁸⁾	199,3	29,5	4,6	233,4	o	o	o	o¹³⁾	o	-	-	o

Teilprojekt 1 - Volkmarode (inkl. Zwischenwende Gliesmarode)											
	Investitionskosten Stadtbahn in Mio. € [netto]				Streckenlänge gesamt	Strecke auf besonderem Bahnkörper	Strecke straßenbündiger Bahnkörper	Fertigstellung/ IB	Nutzen- Kosten- Faktor	Prognostizierte Fördermittel	zusätzlicher, begleitender Straßenbau (optional)
	Baukosten ¹⁾	Bauneben- kosten	Risiko/ UV	Summe "Prognose"	ca. km	ca. km / ca. %	ca. km / ca. %	Jahr		ca. Mio. €	ca. Mio. € "Prognose"
Grundsatzbeschluss 21.02.2017	15,7	1,3	-	17,0	-	-	-	-	1,3 ⁵⁾	-	-
Bericht 4, Stichtag 30.06.2019 <i>Vorzugsvariante</i>	18,3	3,8	1,9	24,0	1,4 km	- / 70%	- / 30%	2024	1,4 ⁷⁾	11,3	-
Bericht 5, Stichtag 31.12.2019 <i>Vorzugsvariante</i>	o	o	o	o	o	- / 75 %	- / 25 %	o	o	o	-
Bericht 6, Stichtag 30.06.2020 <i>Vorzugsvariante</i>	25,8 ¹²⁾	5,2	1,5	32,5	o	o	o	2025	1,4 ¹¹⁾	20,7 ¹⁰⁾	-
Bericht 9, Stichtag 28.02.2022 <i>Vorzugsvariante</i>	o	o	o	o	o	o	o	wird derzeit aktualisiert	o	o	-
Bericht 10, Stichtag 30.06.2022 <i>Vorzugsvariante</i>	31,9	6,9	1,6	40,4	1,4	1,1 km / 77 %	0,3 km / 23%	2028	1,4 ¹⁴⁾	27,6	0,8
Bericht 11, Stichtag 31.12.2022 <i>Vorzugsvariante</i>	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o
Bericht 12 , Stichtag 30.06.2023 <i>Vorzugsvariante</i>	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o

Teilprojekt 2 - Rautheim											
	Investitionskosten Stadtbahn in Mio. € [netto]				Streckenlänge gesamt	Strecke auf besonderem Bahnkörper	Strecke straßenbündiger Bahnkörper	Fertigstellung/ IB	Nutzen- Kosten- Faktor	Prognostizierte Fördermittel	zusätzlicher, begleitender Straßenbau (optional)
	Baukosten ¹⁾	Bauneben- kosten	Risiko/ UV	Summe "Prognose"	ca. km	ca. km / ca. %	ca. km / ca. %	Jahr		ca. Mio. €	ca. Mio. € "Prognose"
Grundsatzbeschluss 21.02.2017	28,6	2,8	-	31,4	-	-	-	-	1,4 ⁵⁾	-	-
Bericht 4, Stichtag 30.06.2019 <i>Vorzugsvariante</i>	32,6	7,4	4,0	44,0	3,6 km	- / 95%	- / 5%	2025	1,3 ⁷⁾	25,1	-
Bericht 5, Stichtag 31.12.2019 <i>Vorzugsvariante</i>	o	o	o	o	o	- / 98%	- / 2%	o	o	o	-
Bericht 6, Stichtag 30.06.2020 <i>Vorzugsvariante</i>	40,9 ¹²⁾	8,5	3,0	52,4	o	o	o	o	1,2 ¹¹⁾	37,1	4,7
Bericht 10, Stichtag 30.06.2022 <i>Vorzugsvariante</i>	o	o	o	o	o	o	o	2029	o	o	o
Bericht 11, Stichtag 31.12.2022 <i>Vorzugsvariante</i>	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o
Bericht 12 , Stichtag 30.06.2023 <i>Vorzugsvariante</i>	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o

Teilprojekt 3.1/3.2 - Salzdahlumer Str./ Campusbahn											
	Investitionskosten Stadtbahn in Mio. € [netto]				Streckenlänge gesamt	Strecke auf besonderem Bahnkörper	Strecke straßenbündiger Bahnkörper	Fertigstellung/ IB	Nutzen- Kosten- Faktor	Prognostizierte Fördermittel	zusätzlicher, begleitender Straßenbau (optional)
	Baukosten ¹⁾	Bauneben- kosten	Risiko/ UV	Summe "Prognose"	ca. km	ca. km / ca. %	ca. km / ca. %	Jahr		ca. Mio. €	ca. Mio. € "Prognose"
Grundsatzbeschluss 21.02.2017	72,4	8,0	-	80,4	-	-	-	-	1,6 ⁵⁾	-	-
Bericht 1, Stichtag 31.12.2017	72,4	8,0	-	80,4	-	-	-	2027	2,0 ⁶⁾	-	-
Bericht 8, Stichtag 30.06.2021	o	o	o	o	-	-	-	o	o	-	-
Bericht 9, Stichtag 28.02.2022	o	o	o	o	-	-	-	wird derzeit aktualisiert	o	-	-
Bericht 10, Stichtag 30.06.2022	o	o	o	o	-	-	-	wird derzeit aktualisiert	o	-	-
Bericht 11, Stichtag 31.12.2022	o	o	o	o	-	-	-	wird derzeit aktualisiert	o	-	-
Bericht 12 , Stichtag 30.06.2023	o	o	o	o	-	-	-	wird derzeit aktualisiert	o	-	-

Teilprojekt 4.1/4.2 - westliche Innenstadt/Lehndorf-Kanzlerfeld											
	Investitionskosten Stadtbahn in Mio. € [netto]				Streckenlänge gesamt	Strecke auf besonderem Bahnkörper	Strecke straßenbündiger Bahnkörper	Fertigstellung/ IB	Nutzen- Kosten- Faktor	Prognostizierte Fördermittel	zusätzlicher, begleitender Straßenbau (optional)
	Baukosten ¹⁾	Bauneben- kosten	Risiko/ UV	Summe "Prognose"	ca. km	ca. km / ca. %	ca. km / ca. %	Jahr		ca. Mio. €	ca. Mio. € "Prognose"
Grundsatzbeschluss 21.02.2017	54,2	6,0	-	60,20	-	-	-	-	1,4 ⁵⁾	-	-
Bericht 1, Stichtag 31.12.2017	54,2	6,0	-	60,20	-	-	-	2030	1,3 ⁶⁾	-	-
Bericht 8, Stichtag 30.06.2021	o	o	o	o	-	-	-	o	o	-	-
Bericht 9, Stichtag 28.02.2022	o	o	o	o	-	-	-	wird derzeit aktualisiert	o	-	-
Bericht 10, Stichtag 30.06.2022	o	o	o	o	-	-	-	wird derzeit aktualisiert	o	-	-
Bericht 11, Stichtag 31.12.2022	o	o	o	o	-	-	-	wird derzeit aktualisiert	o	-	-
Bericht 12, Stichtag 30.06.2023	o	o	o	o	-	-	-	wird derzeit aktualisiert	o	-	-

Bemerkungen:

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

1) Baukosten inkl. Grunderwerbskosten

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

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

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

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

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

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

8) Summe der jeweils zuletzt ermittelten Prognosewerte pro Teilprojekt

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

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

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

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

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

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

Legende:

"UV" = Unvorgesehenes

"-" = noch keine Angaben möglich

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

Betreff: Sachstand des Stadtbahnausbauprojektes Campusbahn (TP 3.2)
--

Organisationseinheit: Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	Datum: 29.08.2023
--	-----------------------------

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 330 Nordstadt-Schunteraue (zur Kenntnis)	29.08.2023	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis)	06.09.2023	Ö

Sachverhalt:

1. Hintergrund:

Der Grundsatzbeschluss zum Stadtbahnausbau (DS-Nr. 17-03594) stellt die Umsetzung des Zielnetzes 2030 in den Vordergrund der planerischen Untersuchungen. Für den nordöstlichen Bereich der Stadt Braunschweig definiert das Zielnetz 2030 den Anschluss des nördlichen Ringgebietes, der TU-Campus Nord und Ost und Querums an das Stadtbahnnetz. Hierfür ist es erforderlich, einen geeigneten Korridor für eine Stadtbahnstrecke zu definieren.

Der Planungs- und Umweltausschuss hat am 30.06.2021 beschlossen, dass die Untersuchungen zur Anbindung dieser stadträumlichen Ziele unter der Prämisse fortgeführt werden, dass die Querung des Landschaftsschutzgebietes zwischen der Nordstadt und Querum möglichst vermieden wird (DS-Nr. 21-16096-02).

Die Untersuchungen sollen in drei Schritten erfolgen:

„Schritt 1: Abschluss der verkehrlichen und infrastrukturellen Voruntersuchungen samt NKI-Abschätzung für das Teilprojekt 3 (Heidelberg - Salzdahlumer Straße/Campusbahn bis TU-Campus Ost) ohne Brückenbauwerk und Anschluss des Stadtteils Querum.“

Schritt 2: Entwicklung von Stadtbahn- und Busnetzen sowie Anpassung dieser ÖPNV-Netze für einen Stadtbahnanschluss nach Querum über Gliesmarode. Verkehrliche und infrastrukturelle Voruntersuchung zur Integration einer Stadtbahnstrecke in die Querumer Straße und Bevenroder Straße samt NKI-Abschätzung.

Schritt 3: Die Einleitung weiterer Untersuchungen erfolgt, soweit sie für die Vorbereitung eines Planfeststellungsverfahrens (z. B. Variantenprüfung) der unter Schritt 1 und Schritt 2 genannten Streckenvarianten/-bereiche zwingend notwendig sind.“

Beschlossen wurde auch, dass Planungen zu Streckenführungen durch die geschützten Auenbereiche erst wieder aufgenommen werden sollen, „wenn sich die unter Schritt 1 und Schritt 2 geprüften Lösungen unter keinen Umständen als förderfähig“ und somit als nicht finanzierbar erweisen.

2. Umsetzungsstand Schritt 1:

Es wurde in den weiteren Betrachtungen ein Linienkonzept entwickelt, das eine Anbindung bis zum Bienroder Weg mit zwei Linien vorsieht:

- Eine Linie soll zu einer Wendeschleife in Höhe der Beethovenstraße weitergeführt werden,
- eine zweite Linie soll voraussichtlich über den Bienroder Weg zur Bestandsstrecke an der Siegfriedstraße verlaufen.

Die Untersuchungen wurden unter der Annahme durchgeführt, dass das Anschlussgleis zum Heizkraftwerk Mitte entfällt und auf den dadurch freiwerdenden Flächen der Anschlussbahn eine Stadtbahnstrecke für die o. g. beiden Linien gebaut werden könnte. Dieses Konzept wäre nach den vorliegenden Untersuchungsergebnissen und Abschätzungen als zusammenhängende GVFG-Maßnahme „Heidelberg/Salzdahlumer Straße - Campusbahn“ voraussichtlich förderfähig (vorläufiger NKI > 1,2).

2.1 Aktuelle Entwicklung bezüglich des Anschlussgleises:

Aufgrund der geopolitischen Entwicklungen hat sich die Einschätzung zur Notwendigkeit des Anschlussgleises geändert.

Hierzu hat BS|Energy Folgendes mitgeteilt:

„Mit der Stilllegung der Kohleanlage am Standort HKW-Mitte fallen die Kohlelieferungen per Zug weg und die Versorgung des die Kohleanlage ersetzenden Biomasse-HKW mit Altholz soll ganz überwiegend per LKW-Anlieferung erfolgen. Dies bedeutet jedoch nicht, dass das Anschlussgleis zum HKW Mitte entbehrlich wird. Es ist heute nicht mit hinreichender Sicherheit vorherzusagen, welche Erzeugungsarten zukünftig zur Anwendung kommen und welche Brennstoffe oder Hilfsmittel zum Betrieb von Erzeugungsanlagen benötigt werden und wie deren Anlieferung künftig erfolgen soll.

Als Möglichkeiten existieren zum Beispiel der Einsatz von Wasserstoff oder E-Fuels, die auch per Bahn angeliefert werden können. Auch der Abtransport von Wasserstoff durch eine Produktion am Standort HKW-Mitte ist eine Option. Mit Blick auf das Biomasse-HKW und die benötigten Altholzmengen ist darüber hinaus unklar, ob geeignete Mengen und Qualitäten nicht auch direkt und möglicherweise auch per Bahn angeliefert werden können. Zudem stellt eine Anlieferung von Brennstoffen per Bahn eine Option dar, um (transportbedingte) Emissionen weiter zu reduzieren.“

Im Ergebnis dieser neuen Bewertung der zukünftigen Bedeutung des Anschlussgleises haben sich somit für das Stadtbahnausbauprojekt Campusbahn im Mai 2023 die Planungsparameter wesentlich geändert.

3. Weiteres Vorgehen:

Neues Planungsziel für Schritt 1 ist daher, sowohl den Stadtbahnverkehr als auch den Verkehr der Eisenbahn zum Heizkraftwerk im Korridor zwischen Hamburger Straße und Beethovenstraße zu ermöglichen.

Um gemeinsam Lösungen für den Betrieb der Eisenbahn und der Stadtbahn im Bereich des heutigen Anschlussgleises zu erarbeiten, wurde eine Arbeitsgruppe mit Teilnehmenden aus Stadt, BSVG, BS|Energy und Hafenbetriebsgesellschaft eingerichtet. Die Ergebnisse einschließlich planerischer Vorüberlegungen, Abgleich von Betriebskonzepten und Prüfung der Förderfähigkeit (u. a. durch Abschätzung der ggf. entstehenden Mehrkosten) sollen bis Sommer 2024 vorliegen.

Parallel werden die weiteren Untersuchungen zur verkehrlichen Machbarkeit und zu offenen infrastrukturellen Fragestellungen im weiteren Streckenverlauf durchgeführt, um eine gesamthafte Bewertung des Projektteils Campusbahn (ohne Anschluss Querums) als Schritt 1 der Voruntersuchungen im Jahr 2024 abschließen zu können.

Leuer

Anlage/n:
keine

Betreff:

Arbeitsstand - Entwicklung eines Veloroutennetzes für Braunschweig

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

15.08.2023

Beratungsfolge

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis) 06.09.2023

Sitzungstermin

Status

Ö

Sachverhalt:

Mit der Drucksache „Mobilitätsentwicklungsplan – Sachstand Strategische Hauptnetze“ (22-20048) wurde unter anderem der erste Entwurf des strategischen Hauptnetzes Radverkehr vorgestellt. Ergänzend dazu soll an dieser Stelle der aktuelle aber noch vorläufige Arbeitsstand der Entwicklung eines Veloroutennetzes vorgestellt werden.

Hintergrund

Das Hauptnetz Radverkehr definiert die strategischen Hauptachsen, auf denen die Verkehre perspektivisch gebündelt und gelenkt werden sollen. Die Hauptachsen ermöglichen schnelle und möglichst direkte Verbindungen zwischen Quellen und Zielen.

Für den Bereich Radverkehr soll aus dem strategischen Hauptnetz das Veloroutennetz abgeleitet werden. Dieses Ziel ist auch im Ziele- und Maßnahmenkatalog „Radverkehr in Braunschweig“ unter Maßnahme 3 hinterlegt (20-13342-02). Es soll ein hochwertiges radiales Veloroutennetz erstellt werden, das die Stadtteile möglichst direkt an die Innenstadt anbindet. Velorouten sind dabei als besonders komfortabel ausgebaute, für alle Altersgruppen sicher befahrbare und durchgehende Routen für den Alltagsradverkehr zu verstehen.

Wie bereits in Drucksache 22-20048 ausgeführt, soll das Veloroutennetz Teil des Hauptverbindungsnetzes sein. Insgesamt wird darauf verwiesen, dass der aktuelle Arbeitsstand keine Gewähr auf Vollständigkeit erhebt und die Umlegung der ermittelten Nachfragebeziehungen des strategischen Hauptnetzes nicht straßenscharf erfolgt.

Im Kontext der noch bevorstehenden Überlagerung der drei strategischen Hauptnetze (Rad, ÖPNV, MIV) kann es je nach Zukunftsszenario und den jeweils enthaltenen Maßnahmen dazu kommen, dass ein Umverlegen von strategischen Routen erforderlich wird. Potenziell können die Routen aller drei Verkehrsträger verlegt werden. Für eine abschließende Einschätzung gilt es, die finalen Ergebnisse des Mobilitätsentwicklungsplanes (MEP) abzuwarten.

Methodik

Das im MEP erarbeitete strategische Hauptnetz des Radverkehrs priorisiert Routen nach dem Prinzip von Hauptverbindungs-, Hapterschließungs- und Hauptergänzungsnetzen. Auf dieser Grundlage wurde ein Vorschlag für das künftige Veloroutennetz abgeleitet. Dabei sind potenziell ermittelte Verläufe von Velorouten Streckenverläufen im Hauptverbindungsnetz zugeordnet. Jedoch ist nicht jede Route im Hauptverbindungsnetz direkt eine Veloroute.

Die Qualifizierung einer Route als Veloroute basiert auf der Bedeutung der Quelle-Ziel-Beziehungen und den Radial- und Tangentialverbindungen, die ermöglicht werden. Es wurde darauf geachtet, dass Bezirke/Stadtteilzentren mit hohen Einwohnerzahlen und wichtige Ziele angebunden werden. Außerdem sollen bezirksübergreifende Verbindungsdefizite geschlossen werden.

Arbeitsstand bezüglich der Entwicklung eines Veloroutennetzes für Braunschweig

An dieser Stelle soll ein Einblick in den Arbeitsstand der Entwicklung des Veloroutennetzes gegeben werden, der zum aktuellen Zeitpunkt ebenfalls keine Gewähr auf Vollständigkeit erhebt. Im Rahmen der weiteren Entwicklungsschritte werden sich noch Modifizierungen ergeben. Ein finales Netz der Veloroutenkorridore wird erst im Anschluss an die Fertigstellung des MEP vorgelegt werden können.

Bei der bisherigen Erarbeitung wurde unter anderem der Vorschlag der Mobilitätsverbände für ein Veloroutennetz aus dem Februar 2021 einbezogen. Ein nennenswerter Teil der dort genannten Routenvorschläge ist deckungsgleich mit dem hier vorgelegten Arbeitsstand.

Abweichungen zwischen dem Vorschlag des Veloroutennetzes der Mobilitätsverbände und dem der Verwaltung lassen sich der Karte im Anhang entnehmen. Ferner hinterlegt sind die Korridore für die Radschnellwege. Zudem sind in der Anlage in orange drei weitere noch zu prüfende Veloroutenkorridore dargestellt. Darüber hinaus sind die Übergabepunkte des im Regionalen Radverkehrskonzept hinterlegten Netzes als Orientierung für potenzielle interregionale Weiterführungen der Verbindungen dargestellt.

Die auf dem Plan in der Anlage in Gelb hinterlegten Veloroutenkorridore sind in Anlehnung an das Zifferblatt einer Uhr mit einer Nummerierung versehen. Mit dieser Benennung wird dem Vorschlag der Mobilitätsverbände gefolgt. Im Sinne des aktuellen Arbeitsstandes gäbe es zehn Velorouten zu berücksichtigen. Acht davon werden als radiale Routen und zwei als tangential geführt. Für diesen Bedarf würde sich die folgende Nummerierung ergeben:

Veloroute 1: Wallring – Hondelage bzw. Flughafen
 Veloroute 3: Wallring – Volkmarode
 Veloroute 4: Wallring – Schöppenstedter Turm
 Veloroute 5: Wallring – Südstadt
 Veloroute 6: Wallring – Stadtgrenze Wolfenbüttel
 Veloroute 8: Wallring – Broitzem
 Veloroute 10: Wallring – Kanzlerfeld
 Veloroute 12: Wallring – Wenden
 Veloroute „W“ Wallring
 Veloroute „A“ Außentangente

In Abhängigkeit von der Prüfung möglicher weiterer Veloroutenkorridore und der Realisierung der Radschnellwege muss die Nummerierung ggf. noch einmal angepasst werden. Da die Federführung für die Realisierung der Radschnellwege beim Regionalverband Großraum Braunschweig liegt, werden sie in Bezug auf die Entwicklung des Veloroutennetzes vorrangig nicht mit betrachtet.

Mit Drucksache 21-15700 wurde die pilothafte Veloroute vom Schloss bis zum Schöppenstedter Turm (Veloroute 4) beschlossen und mit Drucksache 23-20323 die Veloroute Wallring („W“). Die Planungen für diese beiden Routen werden aktuell durch die Verwaltung konkretisiert.

Bis auf diese beiden Routen sind die aufgeführten Routen als vorläufige Korridore für die künftigen Routen zu verstehen, deren Anfangs- und Endpunkte erst im Rahmen einer Beschlussfassung zu konkretisieren sind.

Ausblick

Im Falle der Realisierung eines Korridors als Veloroute gilt es, konkrete Planungen hinsichtlich des Verlaufs auf Basis der Definition für Velorouten in Braunschweig (DS 21-15699) zu erstellen. Dafür müssen zusätzlich die Ergebnisse der Überlagerung der drei strategischen Hauptnetze berücksichtigt werden. Auf dieser Grundlage können sinnvolle Entscheidungen bezüglich des konkreten Routenverlaufs abgeleitet werden.

Im weiteren Planungsprozess können sich Abweichungen von den in der Anlage dargestellten Routenkorridoren ergeben, da die sukzessive Konkretisierung der Velorouten auf einer weiterführenden Planungsgrundlage als ausschließlich auf den Korridoren basieren wird.

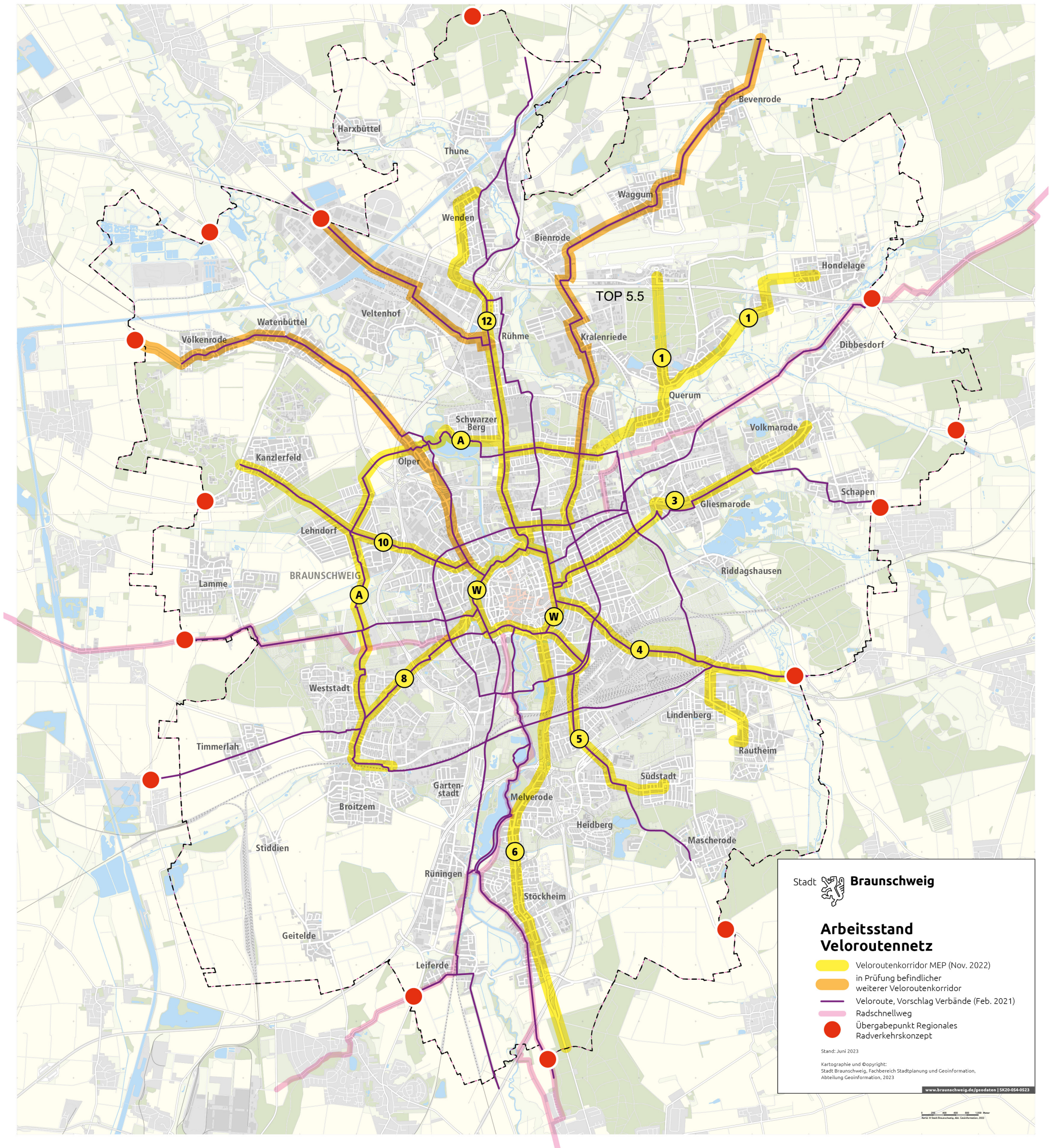
Die weitere Priorisierung der nächsten zu planenden Velorouten soll in Abhängigkeit vom Bauprogramm erfolgen, d. h. wenn es sinnvolle Schnittmengen zwischen den Korridoren der Velorouten und der Zeitschiene von bevorstehenden Tiefbauprojekten gibt, sollen potenzielle Synergieeffekte genutzt werden. Zudem sollen diejenigen Routen mit einem hohen Radverkehrspotenzial im Fokus stehen und möglichst viele relevante Quellen und Ziele anbinden.

Vorgesehen ist, die Mobilitätsverbände im weiteren Prozess kontinuierlich einzubinden und zwar im Zuge der Überlagerung der Netze und Priorisierung weiterer Velorouten. Wie bereits im Vorfeld der Beschlüsse der ersten beiden Velorouten und dieser Mitteilungsvorlage werden sie auch weiterhin bei der Konkretisierung und Planung beteiligt.

Leuer

Anlage/n:

Arbeitsstand_Veloroutennetz_Juni 2023



Betreff:

Anpassung des Integrierten Klimaschutzkonzepts 2.0 (IKSK 2.0)

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

23.08.2023

Beratungsfolge:

		Status
Umwelt- und Grünflächenausschuss (Vorberatung)	05.09.2023	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Vorberatung)	06.09.2023	Ö
Ausschuss für Finanzen, Personal und Digitalisierung (Vorberatung)	07.09.2023	Ö
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	12.09.2023	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	19.09.2023	Ö

Beschlussvorschlag:

Der Abschnitt im IKSK 2.0 „4.1 Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs“ erhält unter „Ziele bis 2030“ (S. 121) als ergänzendes Ziel: Reduktion des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) um 40 %.

Sachverhalt:

Um Projektziele zu erreichen, sollten sie nach den SMART-Kriterien beschrieben werden [spezifisch, messbar, ereichbar (achievable), angemessen (reasonable), terminiert]. Spezifisch bedeutet dabei, dass das Ziel eindeutig und so präzise wie möglich definiert sein muss.¹ Das ist bei dem prioritären Ziel „4.1 Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs“ bisher nicht der Fall. Es gibt keine zahlenmäßige Beschreibung dieses Ziels.

Im IKSK 2.0 wird darauf verwiesen, dass eine genauere Zieldefinition für das Ziel „4.1 Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs“ im Mobilitätsentwicklungsplan erfolgen soll. Dort wird das Ziel zwar wiederholt (Ds. 23-20864), aber es wird wie auch im IKSK 2.0 nicht quantifiziert. Damit besteht an dieser Stelle eine große Lücke, die zu schwerwiegenden Folgen in der Weiterentwicklung der städtischen Verkehrsstrategie führt. Ein Offenhalten dieses Punktes bewirkt, dass unklare Gefühlsentscheidungen über sachgerechte und angemessene Planungen dominieren. Da deutschlandweit gerade im Sektor Verkehr große Probleme bestehen, die klimagemäßen Transformationsziele auch nur annähernd zu erreichen, müssen in den Kommunen gerade die verkehrsbezogenen Ziele optimal definiert werden als Voraussetzung für eine schnelle und zum Klimaziel passende Zielerreichung. Damit die Bevölkerung auf dem Weg dahin mitgenommen werden kann, muss auch sie die Ziele kennen und den Weg dahin mitgehen.

Im Rahmen von Untersuchungen zur Klimaneutralität 2050 wurde in der „Rescue-Studie“ gezeigt, dass in Großstädten die Anzahl der PKW auf ein Drittel gegenüber heute sinken kann und muss, sofern das 1,5°-Ziel erreicht werden soll. Eine große Rolle werden Ride- und Car-Sharing spielen.²

Eine wissenschaftliche Untersuchung darüber, wie in Deutschland bis 2030 Klimaneutralität erreicht werden kann, gibt es nicht. Die einzige Studie, die dem nahekommt, ist der umfassende Bericht des Wuppertal-Institutes für Klima, Umwelt und Energie „CO₂ -neutral bis 2035: Eckpunkte eines deutschen Beitrags zur Einhaltung der 1,5-°C-Grenze“ (2020).³ Dort heißt es, der PKW-Verkehr müsse sich zur Zielerreichung etwa halbieren. Auf Braunschweig übertragen müsste das Ziel ab jetzt in 7 ½ Jahren erreicht werden. Das ist nicht realistisch.

Die Stadt Gent in Belgien hat es geschafft, den MIV durch entsprechende Maßnahmen in den Jahren 2012 bis 2018 im Modal Split von 55 % auf 39 % zu reduzieren.⁴ Das entspricht einer Verminderung des Autoverkehrs um 29 %. Vor diesem Hintergrund und mit den neu gewonnenen Erfahrungen von weiteren Kommunen erscheint das Reduktionsziel von 40 % zwar ambitioniert, aber umsetzbar.

¹ [https://de.wikipedia.org/wiki/SMART_\(Projektmanagement\)](https://de.wikipedia.org/wiki/SMART_(Projektmanagement))

² UBA (2019a). *Wege in eine ressourcenschonende Treibhausgasneutralität: Rescue Studie*. Dessau-Roßlau. <https://www.umweltbundesamt.de/rescue> (S. 195, 404)

³ Wuppertal-Institut für Klima, Umwelt und Energie. „CO₂ -neutral bis 2035: Eckpunkte eines deutschen Beitrags zur Einhaltung der 1,5-°C-Grenze“ (2020), https://epub.wupperinst.org/frontdoor/deliver/index/docId/7606/file/7606_CO2-neutral_2035.pdf. S. 74, 80.

⁴ www.youtube.com/watch?v=8Tj2zvYn8Aw (Minute 56)

Anlagen:

keine

Betreff:

Anpassung des Integrierten Klimaschutzkonzepts 2.0 (IKSK 2.0)

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

04.09.2023

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Umwelt- und Grünflächenausschuss (zur Kenntnis)	05.09.2023	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis)	06.09.2023	Ö
Ausschuss für Finanzen, Personal und Digitalisierung (zur Kenntnis)	07.09.2023	Ö
Verwaltungsausschuss (zur Kenntnis)	12.09.2023	N
Rat der Stadt Braunschweig (zur Kenntnis)	19.09.2023	Ö

Sachverhalt:

Zum Beschlussvorschlag der Fraktion BIBS vom 23.08.2023 wird wie folgt Stellung genommen:

Zunächst ist festzuhalten, dass das IKSK 2.0 unter dem Punkt „4.1 Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs“ (S. 121) Vorgaben für die Zielerreichung dieses Ziels setzt. Zum einen wird ein CO₂-Budget für den motorisierten Individualverkehr (MIV), von insgesamt 3 Mio. Tonnen CO₂, definiert und zum anderen ist für 2030 das Ziel der Verringerung der fossilen Treibstoffverbräuche im motorisierten Individualverkehr um 55 % festgesetzt. Damit ist die Reduktion des motorisierten Individualverkehrs bereits hinreichend und messbar berücksichtigt.

Eine zusätzliche Messgröße „Modal Split“ ist zudem keine geeignete Messgröße für das IKSK 2.0. Vielmehr ist dies eine Messgröße für den derzeit in Aufstellung befindlichen Mobilitätsentwicklungsplan (MEP). Dort wird der „Modal Split“, als Anteilsbetrachtung des MIV, ÖV, Fuß- und Radverkehrs am zukünftigen Verkehrsmix auf Grundlage des noch zu beschließenden Maßnahmebündels über eine Modellbetrachtung ermittelt und für die weitere Bearbeitung als messbares Ziel vorgegeben.

Leuer

Anlage/n:

keine

Betreff:

Einziehung der Teilflächen von Gemeindestraßen

Organisationseinheit:
Dezernat III
0600 Baureferat

Datum:
02.08.2023

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (Anhörung)	22.08.2023	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 221 Weststadt (Anhörung)	23.08.2023	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 310 Westliches Ringgebiet (Anhörung)	29.08.2023	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 330 Nordstadt-Schunteraue (Anhörung)	29.08.2023	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 111 Hondelage-Volkmarode (Anhörung)	31.08.2023	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	06.09.2023	Ö

Beschluss:

Die Einziehungen von Teilflächen 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. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei der Einziehung von Straßen um einen Beschluss, für den der Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben beschlusszuständig ist.

Nach § 8 Abs. 1 Niedersächsisches Straßengesetz (NStrG) vom 24.09.1980 in der zurzeit gültigen Fassung in Verbindung mit den hierzu erlassenen Richtlinien vom 15.01.1992 hat der Träger der Straßenbaulast die Einziehung einer Straße zu verfügen, wenn diese keine Verkehrsbedeutung mehr hat oder überwiegende Gründe des öffentlichen Wohls für die Beseitigung vorliegen.

Die in der Anlage 1 aufgeführten Straßen haben keine Verkehrsbedeutung mehr. Trägerin der Straßenbaulast ist die Stadt Braunschweig.

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

Die Absicht der Einziehung einer Teilfläche muss nach erfolgter Zustimmung gemäß § 8 Abs. 2 NStrG durch ortsübliche Bekanntmachung drei Monate vor der endgültigen Einziehung veröffentlicht werden. Wenn keine Beschwerden vorgebracht werden, wird die Einziehung anschließend in Form einer Verfügung mit Angabe des Tages, an dem die Eigenschaft als Straße endet oder für den Benutzerkreis eingezogen wird, erneut veröffentlicht.

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

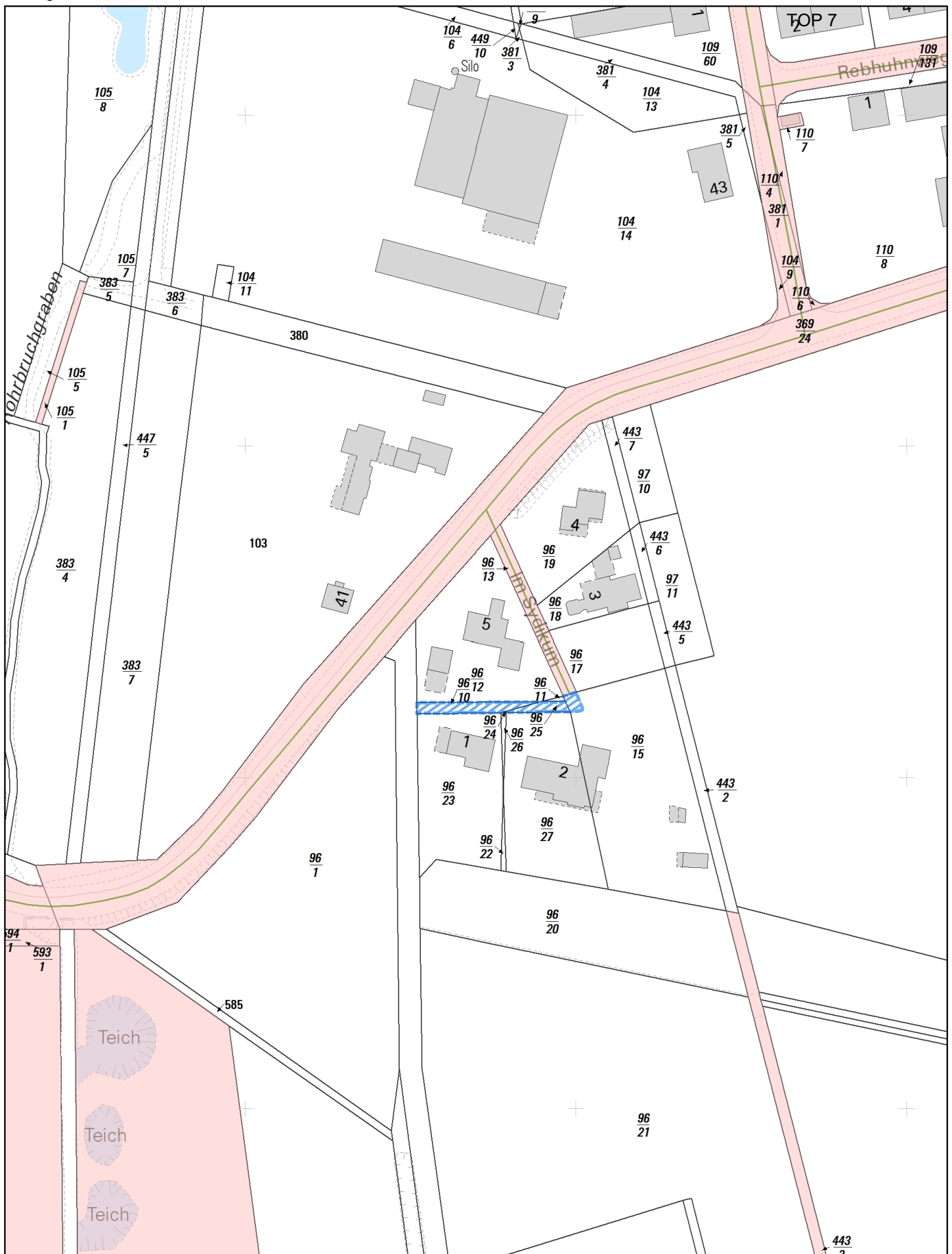
Anlage 2: Stadtkartenausschnitte

Anlage 3: Öffentliche Bekanntmachung

Die in der Stadt Braunschweig nachfolgend genannten Straßen lfd. Nr. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 werden mit sofortiger Wirkung teilweise oder vollständig eingezogen.

Lfd. Nr.	StBezR	Bezeichnung, Name der Straße	Anfangs- / Endpunkt	Länge / m	Straßengruppe	Beschränkungen	Bemerkung
1	111	Im Sydikum	Im Sydikum 1 / Im Sydikum 2	53	Gemeindestraße		Einziehung einer Teilfläche
2	111	Kötherberg	Kötherberg 23 und 24 / Schulgelände	40	Gemeindestraße	Gehweg	Einziehung einer Teilfläche
3	130	Packhofpassage	Packhofpassage 19 / Packhofpassage 5	85	Gemeindestraße	Gehweg	Einziehung einer Teilfläche
4	130	Küchenstraße	Jöddenstraße 11 an Küchenstraße (Teilfläche Flurstück 138/1)	22	Gemeindestraße		Einziehung einer Teilfläche
5	130	Graudenzner Straße	Graudenzner Straße 9 / Helmstedter Straße 81C	50	Gemeindestraße		Einziehung einer Teilfläche
6	221	Störweg	Alsterplatz / IGS	291	Gemeindestraße	Gehweg	Einziehung
7	310	Am Anger	Am Anger 42 / Am Anger 44	49	Gemeindestraße		Einziehung einer Teilfläche
8	330	Mitgaustraße	Mitgaustraße 18 / Betriebsgelände der Stadtwerke Braunschweig	230	Gemeindestraße		Einziehung einer Teilfläche

Stadt Braunschweig, Baureferat



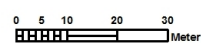
Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 19.07.2023

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen.



Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation



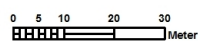
Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 19.07.2023

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen



Stadt

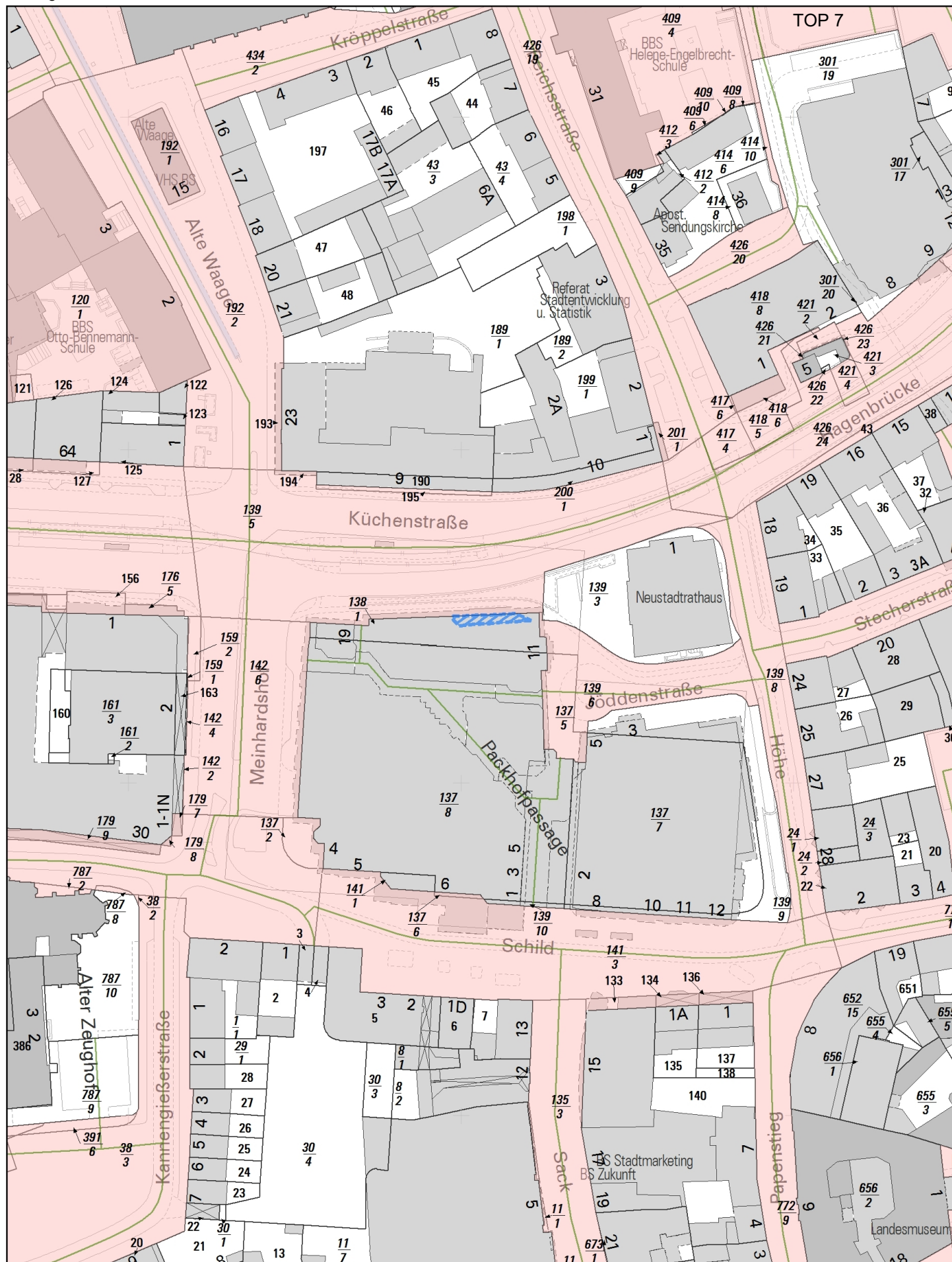


Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation



Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation



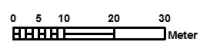
Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 19.07.2023

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen

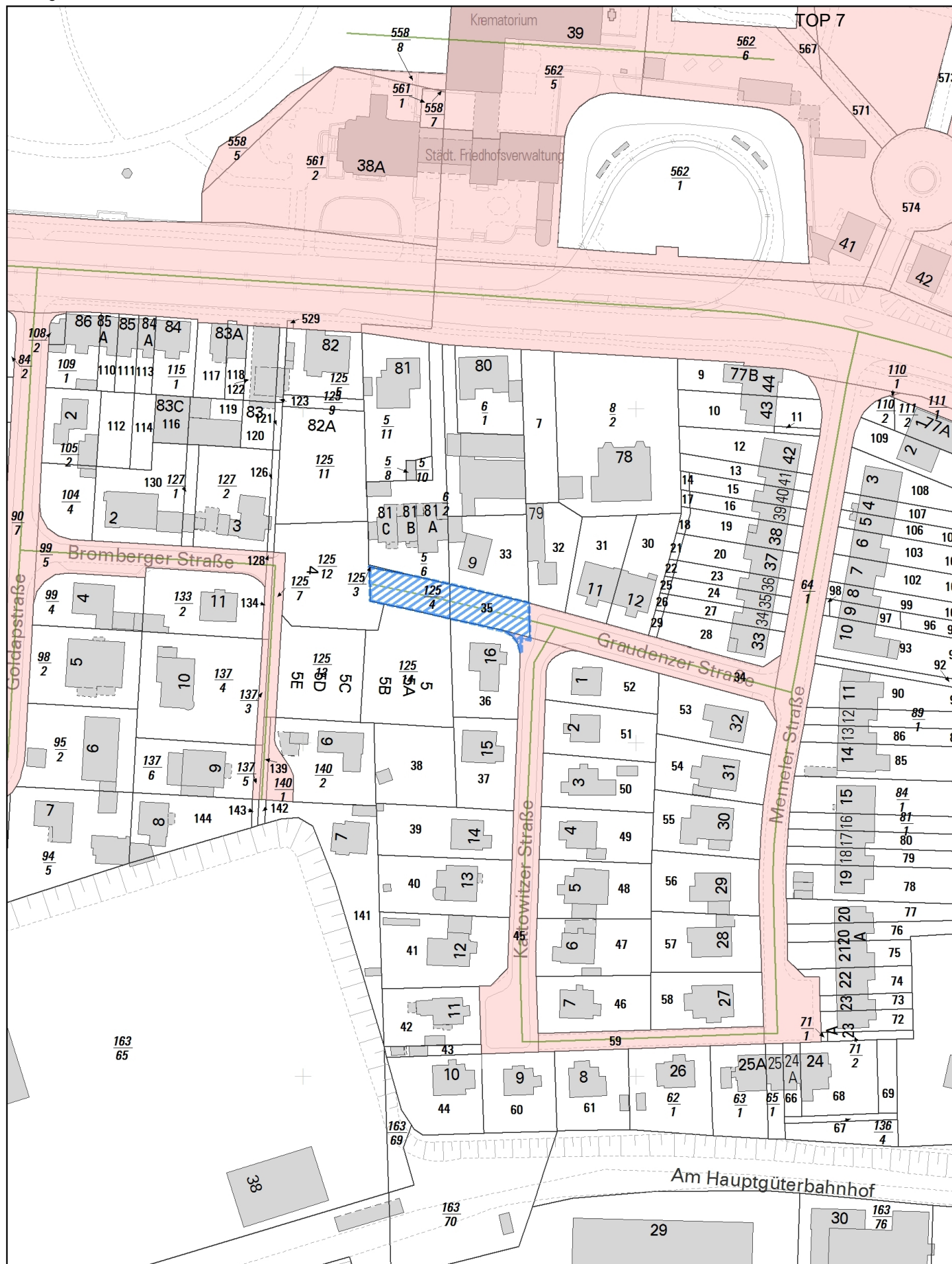


Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation



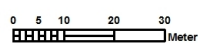
Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 24.07.2023

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen

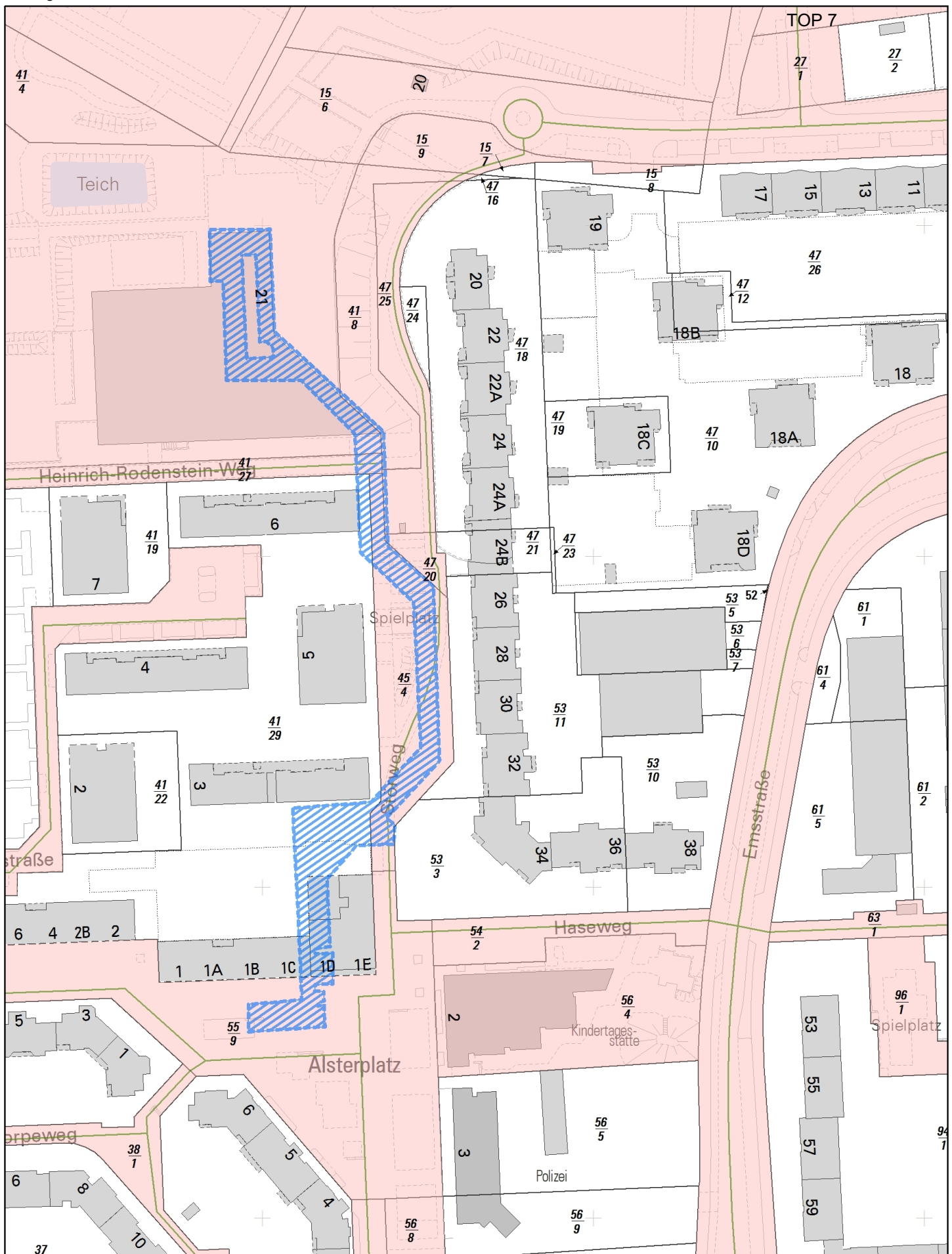


Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation



Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 26.04.2023

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen

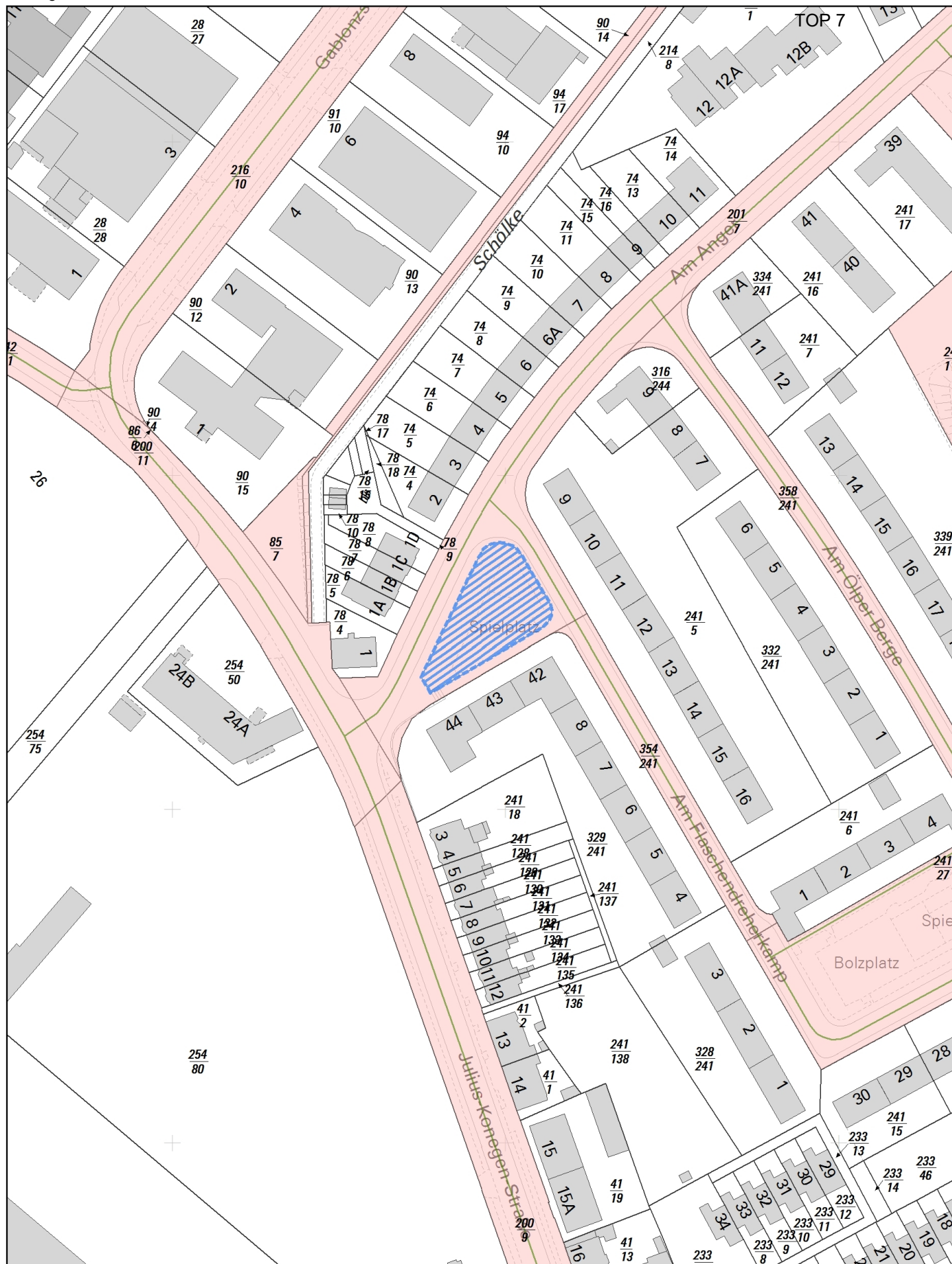


Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation



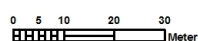
Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 19.07.2023

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen



Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation



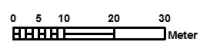
Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 19.07.2023

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen.



Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation

Öffentliche Bekanntmachung

Einziehung gemäß § 8 des Niedersächsischen Straßengesetzes

Stadt  **Braunschweig** Der Oberbürgermeister

Nach § 8 Absatz 1 Satz 1 des Niedersächsischen Straßengesetzes vom 24. September 1980 – in der zurzeit gültigen Fassung – beabsichtigt die Stadt Braunschweig, Teilflächen der nachfolgend genannten Straßen lfd. Nr. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 mit sofortiger Wirkung für den öffentlichen Verkehr dauerhaft einzuziehen.

Gegen die Einziehungen können innerhalb der nächsten drei Monate nach Bekanntgabe dieser Absichtserklärung Einwendungen bei der Stadt Braunschweig, Baureferat, Bohlweg 30, 38100 Braunschweig schriftlich oder zur Niederschrift erhoben werden.

Trägerin der Straßenbaulast ist die Stadt Braunschweig.

Lfd. Nr.	StBezR	Bezeichnung, Name der Straße	Anfangs- / Endpunkt	Länge / m	Straßengruppe	Beschränkungen	Bemerkung
1	111	Im Sydikum	Im Sydikum 1 / Im Sydikum 2	53	Gemeindestraße		Einziehung einer Teilfläche
2	111	Kötherberg	Kötherberg 23 und 24 / Schulgelände	40	Gemeindestraße	Gehweg	Einziehung einer Teilfläche
3	130	Packhofpassage	Packhofpassage 19 / Packhofpassage 5	85	Gemeindestraße	Gehweg	Einziehung einer Teilfläche
4	130	Küchenstraße	Jöddenstraße 11 an Küchenstraße (Teilfläche Flurstück 138/1)	22	Gemeindestraße		Einziehung einer Teilfläche
5	130	Graudenzer Straße	Graudenzer Straße 9 / Helmstedter Straße 81C	50	Gemeindestraße		Einziehung einer Teilfläche
6	221	Störweg	Alsterplatz / IGS	291	Gemeindestraße	Gehweg	Einziehung
7	310	Am Anger	Am Anger 42 / Am Anger 44	49	Gemeindestraße		Einziehung einer Teilfläche
8	330	Mitgaustraße	Mitgaustraße 18 / Betriebsgelände der Stadtwerke Braunschweig	230	Gemeindestraße		Einziehung einer Teilfläche

Stadt Braunschweig, Baureferat

Betreff: Ideenplattform - "Einführung eines Windelzuschusses!"

Organisationseinheit: Dezernat III 0660 Referat Stadtentwässerung und Abfallwirtschaft	Datum: 14.08.2023
---	-----------------------------

Beratungsfolge Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	Sitzungstermin 06.09.2023	Status Ö
--	-------------------------------------	--------------------

Beschluss:

Der Vorschlag, einen Windelzuschuss in Braunschweig einzuführen, wird nicht umgesetzt.

Sachverhalt:

1. Anlass:

Über die Ideenplattform im Beteiligungsportal „mitreden“ wurde der Vorschlag eingebracht, Stoffwindeln aktiv zu unterstützen und eine Förderung für das Mehrweg-Windelsystem einzuführen. Verwiesen wird auf das hohe Müllaufkommen von Einwegwindeln, auf eine bereits bestehende Förderung in anderen Städten und Landkreisen und auf die hohe Anschaffungshürde, die ein Starterset an Stoffwindeln bildet.

Die vorgebrachte Idee „Windelzuschuss“ hat in der Ideenplattform die erforderliche Mindestunterstützeranzahl erreicht. Das Thema wird deshalb dem Fachausschuss zur Entscheidung vorgelegt.

2. Verfahren zur Ideenplattform:

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

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

3. Prüfung und Zweck:

Das Anliegen, das über die Ideenplattform eingebracht wurde, beschreibt eine Mengen- und Kostensituation, die durch Einwegwindeln innerhalb der Abfallwirtschaft entstehen würde. Selbige Mengen- und Kostensituation wurden durch die Verwaltung und mit dem Vertragspartner zur thermischen Verwertung (EEW-Helmstedt) untersucht. Im Detail konnten nicht alle im Anliegen angegebenen Werte nachvollzogen werden und ergaben im Ergebnis auch ein differenzierteres Bild. Die EEW-Helmstedt geht nicht davon aus, dass Einwegwindeln hohe Schadstoffkonzentrationen in die Anlagen eintragen, da selbige im

Wesentlichen durch den thermischen Prozess zerstört und oder die folgende Abgasreinigung herausgefiltert werden.

Einwegwindeln haben einen bedeutenden Anteil am Siedlungsabfallaufkommen. Eine wiedernutzbare Alternative zur Einwegwindel ist dementsprechend eine Maßnahme zur Abfallvermeidung und damit grundsätzlich ein begrüßenswerter Beitrag innerhalb der Kreislaufwirtschaft.

Der Antrag im Ideenportal führt für beide Windelsysteme den Ressourcenverbrauch der Neuanschaffungen und die Entsorgung des Festanteils auf. Die Nutzungsphase selbst als weiterer entscheidender Bestandteil wird jedoch ausgeblendet. Die maßgebende Energieaufwendung und Umweltauswirkung einer Einwegwindel entsteht bei der Produktion und Entsorgung, hingegen entsteht bei der wiedernutzbaren Stoffwindel die maßgebende Energieaufwendung und Umweltauswirkung beim Waschvorgang. Damit eine gesamtheitliche Überlegung angestellt und ein entsprechender gesamtheitlicher ökologischer Vorteil ermittelt werden kann, muss daher die Betrachtung auf den kompletten Lebenszyklus der beiden Systeme gelegt werden.

Eine der Verwaltung bekannte Studie, die auch im Antrag der Ideenplattform als Quelle genannt ist (Aumonier et al., 2008) sowie die Ursprungsstudie (Aumonier & Collins, 2005), beschäftigt sich mit genau dieser Thematik. Die Studie wertet verschiedene Datenlagen (u. a. Auswirkung bei der Produktion, Energieverbrauch von Waschmaschinen, Energiemix, Füllverhalten und Temperatureinstellungen des Nutzers, Wasserverbrauch usw.) aus. Auf Basis der ermittelten Daten bildet die Studie Szenarien und bestimmt für jedes Szenario und Windel-System ein CO₂-Äquivalent in kg. Für das entwickelte Basisszenario, welches den durchschnittlichen Nutzer entspricht, liegt der Wert mit 570 kg CO₂-Äquivalent von Stoffwindeln leicht über den 550 kg CO₂-Äquivalent von Einwegwindeln.

Der Ausstoßwert bei der Stoffwindel ist maßgeblich abhängig vom Nutzerverhalten. Nach der Studie kann das CO₂-Äquivalent um bis zu 40% gesenkt werden, soweit ein ideal vorstellbares Nutzerverhalten vorliegt (d.h. die folgenden drei Bedingungen müssen erfüllt sein – 1. dauerhaft: Waschen bei einer vollen Waschmaschine sowie 2. Trocknen an der Außenluft und 3. die Wiedernutzung der Stoffwindel bei einem zweiten Kind). Dieses Szenario ist jedoch kaum erreichbar.

Ein anderes Verhalten wie die dauerhafte Nutzung eines Trockners und das Waschen bei 90°C anstelle 60°C, würden bei der Nutzung von Stoffwindeln zu einer Erhöhung des CO₂-Ausstoßes um bis zu 75% gegenüber dem Basisszenario führen.

Nach Einschätzung der Verwaltung ist der ökologische Vorteil fragwürdig und nicht valide zu beziffern.

4. Fazit

Vor dem Hintergrund obiger Ausführungen und aufgrund eines fehlenden konkret einschätzbaren ökologischen Vorteils ist aus Sicht von der Verwaltung von einem Zuschuss für Mehrwegwindeln abzusehen.

Hornung

Anlage/n:

Mitreden - Braunschweig - Einführung eines Windelzuschusses in Braunschweig

Einführung eines Windelzuschusses in Braunschweig

von DavidRicardo am 26.04.2023

8 Kommentare

Ideenplattform

Stadtgrün und Umwelt

Die Idee wird den politischen Gremien zur Entscheidung vorgelegt



Sehr geehrte Mitglieder des Stadtrates,
haben Sie sich schon einmal darüber Gedanken gemacht, wie viel Müll durch Wegwerfwindeln entsteht?

Ein einziges Kind benötigt über die gesamte Wickelzeit etwa 5.000 Einwegwindeln und erzeugt damit 1000 Kilogramm grauen, nicht recycelbaren Müll. Für die Bundesrepublik als Ganzes bedeutet dies Folgendes: In den letzten 10 Jahren gab es durchschnittlich 710.000 Geburten. Wenn hier alle Kinder eines Jahrganges mit Einwegwindeln gewickelt würden, entsteht dadurch ein riesiger Müllberg von 3.550.000.000 Wegwerfwindeln. Bereits heute, so der BUND, machen Wegwerfwindeln etwa 10% des Gesamtmüllaufkommens in der grauen Tonne aus und stellen damit die größte Einzelposition dar.ⁱ

Dieser Müllberg erzeugt für uns als Gemeinschaft riesige Kosten. Der nasse und verschmutzte Windelmüll muss unter Aufwendung von viel Energie in unseren Müllverbrennungsanlagen beseitigt werden, wobei nicht abbaubare Produkte wie verdünnte Salpetersäure, Elektrofilterasche sowie organische Giftstoffe zurückbleiben, welche als Sondermüll eingelagert werden müssen. Dies geht aus einem Interview mit einer Chemikantin auf der Seite www.deine-stoffwindel.com hervor. Allein im Landkreis Bayreuth mit seinen etwa 100.000 Einwohnern fielen im Jahr 2004 Entsorgungskosten in Höhe von 250.000 € für Wegwerfwindeln an. ⁱⁱ Somit ist die Reduzierung von Wegwerfwindeln ein riesiger Hebel zur Reduzierung des Gesamtmüllaufkommens sowie der damit einhergehenden Kosten.

Eine Lösung für dieses Problem stellt die wiederverwendbare Stoffwindel dar, welche heutzutage eine sehr ernstzunehmende Alternative zur Wegwerfwindel ist. Eine Studie mit dem Titel „An updated lifecycle assessment study for disposable and reusable nappies“ aus dem Jahr 2008 zeigt die ökonomische und ökologische Sinnhaftigkeit von Stoffwindeln sehr gut auf.ⁱⁱⁱ Darüber hinaus haben moderne Stoffwindeln heutzutage nichts mehr mit dem zu tun, was wir von früher kennen. Die Stoffwindelsysteme sind leicht zu handhaben und zu pflegen.

Gestützt wird die Sinnhaftigkeit von Stoffwindeln zudem durch das Abfallvermeidungsgesetz der EU, welches die Länder dazu auffordert, Ressourcen zu sparen. Auch im neuen Abfallvermeidungsprogramm der Bundesregierung mit dem Titel „Wertschätzen statt wegwerfen“, spiegelt sich die Bedeutung dieses Themas wider.

Mein Name ist Katja Poerschke, 35 Jahre alt und zertifizierte Stoffwindelberaterin aus Osterwieck im Harz. Ich arbeite u.a. mit dem Geburtshaus „BUDI's Nestchen“, der

Hebammenpraxis „Löwenkinder“ in Stöckheim und dem Naturladen in Braunschweig zusammen. Ich zeige interessierten Eltern, wie moderne Stoffwindeln funktionieren und leiste Hilfestellung bei Problemen. Die Eltern können bei mir die unterschiedlichen Systeme und Materialien anschauen, anfassen und unter fachlicher Anleitung ausprobieren.

Ich schreibe Ihnen, weil ich die Bitte an Sie habe, auch in Braunschweig ein Umdenken einzuleiten und die Stoffwindel aktiv zu unterstützen. In Deutschland gibt es bereits viele Städte und Landkreise, welche die Nutzung von Stoffwindeln finanziell fördern. Die Familien erhalten bei Anschaffung einen finanziellen Zuschuss. Die Bezuschussung ist wichtig, da für viele Menschen die Erstausrüstung eine hohe finanzielle Hürde darstellt. Die Kosten belaufen sich auf ca. 250 bis 500€, je nach gewähltem Stoffwindelsystem.

Viele Gemeinden/Städte setzen dabei auf eine nachhaltige Förderung, indem sie zunächst die Kosten für eine zertifizierte Stoffwindel-Beratung übernehmen (ca. 80€) und anschließend einen kleinen Zuschuss für die Ausstattung gewähren.

So wird sichergestellt, dass die Eltern bei auftretenden Problemen selbst kompetente Lösungen finden und so über die gesamte Wickelzeit nachhaltig und nahezu müllfrei bleiben können.

Die Stadt Wolfsburg hat diese Möglichkeit der Familienförderung und Müllvermeidung bereits erkannt und zahlt seit diesem Jahr einen Stoffwindelzuschuss an die Eltern aus. Eine nachhaltige und zukunftsorientierte Entscheidung, der sich auch Braunschweig anschließen sollte!

Eine Übersicht weiterer teilnehmenden Städte finden Sie unter folgendem Link:

<https://deine-stoffwindel.com/staedte-windelzuschuss/>

Ich würde mich freuen, wenn wir ins Gespräch über die Thematik kommen, um das aktive Umdenken in Braunschweig anzuregen. Denn Fakt ist: Etwas zu verbrennen oder zu recyceln, wird nie besser sein, als etwas gar nicht erst entstehen zu lassen.

Mit freundlichen Grüßen,

Katja Poerschke

Unterstützt von Maren Weber, David Ricardo Perez Morales und viele weitere bewusst lebende Menschen :)

<https://utopia.de/ratgeber/alternativen-zu-pampers-stoffwindeln-oekowind...>

Aumônier, S., Collins, M., & Garrett, P. (2008). An updated lifecycle assessment study for disposable and reusable nappies. Environment Agency.

Betreff:

Umgestaltung Fritz-Bauer-Platz

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

17.08.2023

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (Anhörung)

Sitzungstermin

22.08.2023

Status

Ö

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben
(Entscheidung)

06.09.2023

Ö

Beschluss:

„Der Planung und der Umgestaltung des Fritz-Bauer-Platzes in der als Anlage 1 beigefügten Fassung wird zugestimmt.“

Sachverhalt:

Beschlusskompetenz

Die Beschlusskompetenz des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben ergibt sich aus § 76 Abs. 3 Satz 1 NKomVG i. V. m. § 6 Nr. 2 lit. h der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich beim Fritz-Bauer-Platz um eine Verkehrsfläche, die eine über die Grenzen des Stadtbezirks hinausgehende Funktion (Busverkehr) besitzt, für die der Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben beschlusszuständig ist.

Anlass

Seit dem Anfang des Jahres 2023 befindet sich der Fritz-Bauer-Platz zwischen Dankward- und Casparistraße vor dem neuen Standort der Generalstaatsanwaltschaft. Der ehemalige Braunschweiger Landesdirektor und Generalstaatsanwalt Fritz Bauer hat sich insbesondere mit der rechtlichen Aufarbeitung des 3. Reiches auseinandergesetzt. Die Aufwertung des Straßenraums soll die Wertschätzung für das Wirken von Fritz Bauer gerade auch in seiner Braunschweiger Zeit hervorheben.

Auch der Stadtbezirksrat 130 hat mit seinem Beschluss der DS 23-20679 eine Aufwertung des Fritz-Bauer-Platzes intendiert. Somit wird die DS 23-20679 mit der vorliegenden DS beantwortet.

Planung

Direkt vor dem Gebäude der Generalstaatsanwaltschaft soll eine Platzfläche entstehen, die seitlich von Bänken und Grünflächen eingeschlossen wird (Anlage 1). Die neue Platzfläche soll mit Granitborden eingefasst werden und einen Belag aus Natursteinkleinpflaster (analog zum Ruhfäutchenplatz) erhalten. Der entlang der Gebäudefront durchgehende Gehweg wird weiterhin mit Betonplatten befestigt sein. Eine Visualisierung des zukünftigen Platzes ist in Anlage 2 dargestellt. Nicht dargestellt ist eine geplante sog. Quartierstafel, die für das Bauensemble und das Wirken der beiden Personen Heinrich Jasper und Fritz Bauer erarbeitet und umgesetzt werden soll. Hierzu befindet sich die Verwaltung noch in der Abstimmung.

Mit der Aufwertung des Platzes müssen auch die Parkplätze bzw. Parkflächen in ihrer unterschiedlichen Nutzung differenziert betrachtet und den Anforderungen an eine zeitgemäße mobilitätsorientierte Stadt gerecht werden.

Aktuell befinden sich im Planungsbereich insgesamt 27 Parkplätze bzw. -flächen verschiedenster Nutzung. Elf Parkplätze sollten direkt vor Ort erhalten bleiben. Dies sind

- drei Car-Sharing-Plätze,
- zwei Behindertenparkplätze sowie
- sechs Anwohnerparkplätze

Die übrigen Parkplätze/-flächen sollen in unmittelbarer Umgebung (250 bis 300 m) wie folgt kompensiert werden:

- ein Anwohnerparkplatz in der Stecherstraße
- die Motorradstellfläche wird verlegt in den Hagenscharrn; dafür entfällt dort ein öffentlicher Parkplatz
- die beiden E-Scooteraufstellflächen werden verlegt in die Straße Marstall, die zwei dort entfallenden Anwohnerparkplätze werden ebenfalls in die Stecherstraße verlegt, dafür entfallen hier zwei öffentliche Parkplätze
- Die fußläufig in einem Umkreis von 250 bis 300 m zu erreichenden Parkhäuser Packhof, Wilhelmstraße und Schloss weisen ausreichend Kapazitäten auf, so dass öffentliche Parkplätze in ausreichender Anzahl in den Parkhäusern vorhanden sind.

Finanzierung

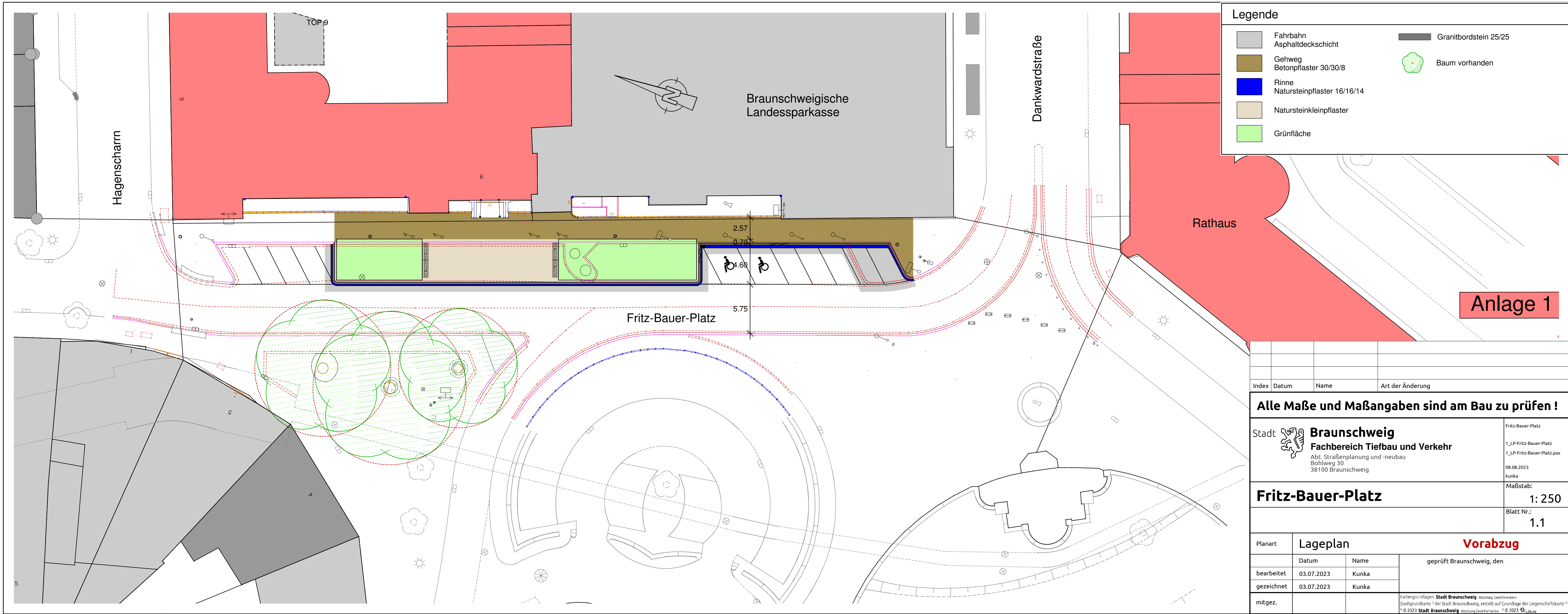
Die Kostenschätzung beträgt 150.000 €. Die Maßnahme wird aus dem PSP-Element/ Maßnahmennummer 5S.660024 finanziert. Die Arbeiten sollen im Jahr 2024 durchgeführt werden.

Hornung

Anlage/n:

Anlage 1: Lageplan Fritz-Bauer-Platz

Anlage 2: Visualisierung Fritz-Bauer-Platz



Legende

Fahrbahn
Asphaltdeckschicht

Gehweg
Betonpflaster 30/30/8

Rinne
Natursteinpflaster 16/16/14

Natursteinkleinpflaster

Grünfläche

Granitbordstein 25/25

Baum vorhanden

Anlage 1

Index	Datum	Name	Art der Änderung
-------	-------	------	------------------

Alle Maße und Maßangaben sind am Bau zu prüfen !

<div>Stadt  Braunschweig Fachbereich Tiefbau und Verkehr Abt. Straßenplanung und -neubau Bohlweg 30 38100 Braunschweig</div>	Fritz-Bauer-Platz		
	1_LP-Fritz-Bauer-Platz		
	1_LP-Fritz-Bauer-Platz.pas		
	08.08.2023 kunka		

Fritz-Bauer-Platz		Maßstab:	1: 250
		Blatt Nr.:	1.1

Planart	Lageplan			Vorabzug
	Datum	Name	geprüft Braunschweig, den	
bearbeitet	03.07.2023	Kunka		
gezeichnet	03.07.2023	Kunka		
mitgez.			Kartengrundlagen: Stadt Braunschweig Abteilung Geoinformation Stadtgrundkarte 7 der Stadt Braunschweig, erstellt auf Grundlage der Liegenschaftskarte 7 © 2023 Stadt Braunschweig Abteilung Geoinformation © 2023 LGLN	



Betreff:

Gleisanlagen Münchenstraße, Ausführung als Schottergleis

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

16.08.2023

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 221 Weststadt (Anhörung)	23.08.2023	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Vorberatung)	06.09.2023	Ö
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	12.09.2023	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	19.09.2023	Ö

Beschluss:

„Die Gleisanlagen stadtauswärts in der Münchenstraße zwischen BAB 391 und der Tankstelle (siehe Anlagen) werden, wie von der Braunschweiger Verkehrs-GmbH (BSVG) vorgeschlagen, als Schottergleis ausgeführt.“

Sachverhalt:

Beschlusskompetenz

Die Beschlusskompetenz des Rates ergibt sich aus § 58 Abs. 3 Satz 1 NKomVG. Der Rat hat in seiner Sitzung am 08.05.2012 folgenden Vorbehaltsbeschluss gefasst:

„Bei Neubauten oder grundlegenden Sanierungen von Stadtbahnstrecken mit eigenem Gleiskörper entscheidet der Rat in jedem Einzelfall darüber, ob die Strecke als Rasengleis, eingepflastert oder als Schottergleis ausgeführt wird. Vor der Entscheidung sind die Kosten und die Zuschussfähigkeit zu ermitteln.“

Sachverhalt

Die BSVG hat sich an die Stadt gewandt (Anlage 2) und um die Herbeiführung eines Ratsbeschlusses zur Wahl des Gleisoberbaus für die Sanierung der stadtauswärtigen Gleisanlagen in der Münchenstraße zwischen der BAB 391 und der Tankstelle (ca. 240 m) gebeten.

Die BSVG schlägt als Oberbauform vor, wie in der stadteinwärtigen Richtung und in den übrigen Bereichen der Münchenstraße bereits realisiert, ein Schottergleis herzustellen. Dieser Abschnitt stellt den letzten von mehreren Sanierungsabschnitten der vergangenen Jahre in der Münchenstraße dar.

Die BSVG hat die Kosten infrage kommender Oberbauformen ermittelt (Anlage 3). Die Mehrkosten für ein Rasengleis betragen demnach ca. 478.000 € netto. Diese sind nicht im städtischen Haushalt abgebildet.

Angesichts des relativ kurzen Abschnittes, der zudem nur in stadtauswärtiger Richtung saniert werden muss, in Verbindung mit den hohen Kosten schlägt die Verwaltung vor, dem Vorschlag der BSVG zu folgen und der Sanierung des Gleises als Schottergleis zuzustimmen. Dieses folgt auch den bisherigen Beschlüssen des Rates zur Sanierung von Gleisabschnitten in der Münchenstraße als Schottergleis.

Realisierung und Finanzierung

Die Maßnahme soll in 2024 realisiert werden. Die Kosten der Maßnahme als Schottergleis werden vollständig von der BSVG getragen.

Hornung

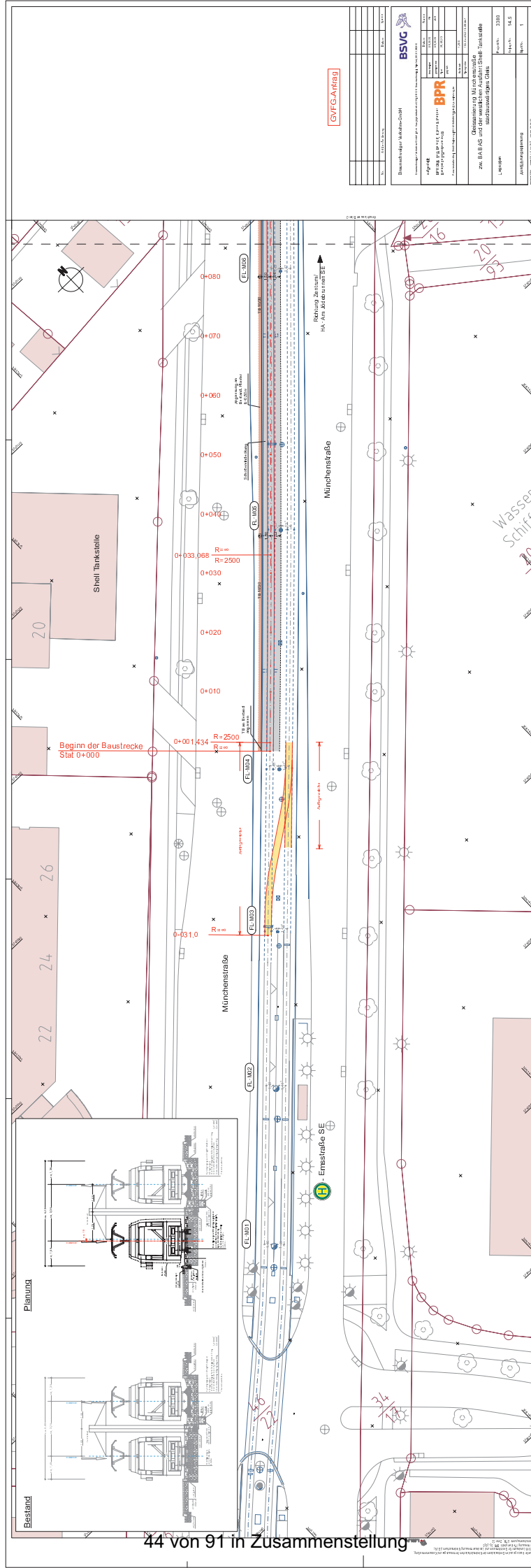
Anlage/n:

Anlage 1.1: Lageplan 01

Anlage 1.2: Lageplan 02

Anlage 2: Anschreiben der BSVG

Anlage 3: Kostenvergleich







Braunschweiger Verkehrs-GmbH
Am Hauptgüterbahnhof 28 · 38126 Braunschweig

Stadt Braunschweig
FB Tiefbau und Verkehr, Abt. 66.2
Frau Niemann
Bohlweg 30
38100 Braunschweig

Ihr Zeichen:

Unser Zeichen:

SG – Ulrike Harms
Tel. + 49 531 383 2702
Fax + 49 531 383 3446
ulrike.harms@bsvg.net

Datum:

16.03.2023

**Instandsetzungsmaßnahmen an den stadtauswärtigen Gleisanlagen in der Münchenstraße zwischen BAB-AS Weststadt und Ausfahrt Shell-Tankstelle in 2024
Kostengegenüberstellung der Oberbauformen für Gremienbeteiligung**

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrter Frau Niemann,

die Braunschweiger Verkehrs-GmbH plant, im Jahre 2024 das stadtauswärtige Gleis in der Münchenstraße zwischen BAB-AS Weststadt und Ausfahrt Shell-Tankstelle bestandsnah zu sanieren.

Das stadteinwärtige Gleis wurden bereits vor einigen Jahren instandgesetzt und ist als offenes Querschwellengleis in Schotter gebaut.

Das stadtauswärtige Gleis ist im Bestand mit Rillenschienen auf Betonplatte befestigt und mit Schotter bis zum Schienenkopf eingedeckt. Es liegt als letzter noch verbleibender Streckenabschnitt unisoliert gegen Streustrom zwischen sanierten, isoliert aufgebauten Anschlussbereichen im Norden und Süden.

Im Rahmen der Sanierungsmaßnahme soll die Gleisachse lediglich geringfügig aufgeweitet werden, um den späteren Einsatz von 2,65 m breiten Fahrzeugen vorzubereiten. Die Aufweitung kann auf der bestehenden Betonplatte erfolgen, da diese ausreichend breit ist.

Ziel der BSVG ist es, den Umbauaufwand gering zu halten und das Gleis in gleicher Art und Weise wie im Bestand, als Rillenschienengleisrost auf bestehender Betonplatte mit Schottereindeckung, jedoch streustromisoliert wiederherzustellen.

Der besondere Bahnkörper liegt in Mittellage der Münchenstraße und ist in der Örtlichkeit stark von Straßenanlagen und autoverwandten Nutzungen (Tankstellen, Waschanlagen) umgeben.

Der Stadtraum ist verkehrsgeprägt, die Wohnbebauung an der Westseite der Münchenstraße beginnt erst südlich des Sanierungsumgriffs.

Die BSVG ist der Ansicht, dass im Sanierungsabschnitt die Herstellung eines Rasengleises aus verschiedenen Gründen nicht sinnvoll ist:

- Der Stadtraum ist durch die starke Verkehrsprägung ohne angrenzende Wohnbebauung städtebaulich nicht sonderlich sensibel.
- Schallmindernde Wirkungen durch ein Rasengleis werden durch den hohen Lärmpegel des starken IV konterkariert.
- Die bauliche Abtrennung eines hochliegenden Rasengleises in stadtauswärtiger Richtung gegenüber einem offenen Querschwellengleis in stadteinwärtiger Richtung gestaltet sich schwierig.
- Der optische Eindruck zweier verschiedener Bauformen nebeneinander erscheint problematisch.
- Der Umbaubereich endet im Süden mitten im Streckenabschnitt; bis zum nächsten Knotenpunkt an der Emsstraße verbleibt ein Reststück in hochliegender Schottereindeckung.
- Der Umbau zum Rasengleis wäre mit erheblichen Mehrkosten bei der Herstellung verbunden, da u. a. ein Vollausbau nicht unter eingleisigem Betrieb stattfinden kann, sondern während der Bauzeit ein Busersatzverkehr für zwei stark frequentierte Stadtbahnlinien über einen Zeitraum von ca. 6 Wochen erforderlich wird.

Für alle Gleissanierungsprojekte hat sich der Rat der Stadt Braunschweig vorbehalten, eine Entscheidung über die zu realisierende Gleisbauform als Rasen- oder Schottergleis zu treffen.

Beiliegend haben wir eine Kostengegenüberstellung der beiden Oberbauformen aufbereitet, die den Gremien zur weiteren Entscheidung vorgelegt werden soll.

Die in der Tabelle angeführten Kosten für einen Standardgleisbau beinhalten eine bestandsnahe Sanierung als Schottergleis mit Rillenschiene auf vorhandener Betonplatte. Dem gegenübergestellt haben wir die Investitionskosten für die Anlage als Rasengleis auf Betonlängsbalken.

Dabei ist zu beachten, dass für die Anlage eines Rasengleises die im gesamten Streckenabschnitt vorhandene und voll intakte Betontragplatte zurückgebaut werden müsste.

Zudem wird in geringem Umfang Leitungsbau erforderlich, der bei der Sanierung auf der bestehenden Betonplatte nicht notwendig wäre.

Die der Kostenermittlung zu Grunde liegende Bauform des Rasengleises wurde so gewählt, dass sie in Aufbau und Schichtenstärke einem Standard entspricht, der ein zuverlässiges grünes Vegetationsbild des Gleises gewährleistet und zudem die Unterhaltungsaufwendungen für die Verkehrs-GmbH in vertretbarem Rahmen hält.

Diese inzwischen in Braunschweig etablierte Bauform hat sich in vielen Streckenabschnitten z. B. Willi-Brandt-Platz, Kurt-Schumacher-Straße, Stobenstraße Georg-Eckert-Straße, Berliner Straße u. a. bewährt.

Bei der Bauform Rasengleis ergeben sich gegenüber Schottergleis Gesamtmehrkosten (Bau- und Planungskosten) in Höhe von ca. 478.000 Euro netto für die Herstellung.

Die Mehrkosten in der Unterhaltung des Rasengleises (Mähen, Düngen etc.) entsprechen inzwischen denen eines Schottergleises, da die Wildkrautbeseitigung im Schotter durch Verzicht auf Unkrautvernichtungsmittel aufwendiger geworden ist.

Auf Grund der Terminschiene für die weitere Planung und Ausschreibung bitten wir darum, so zügig wie möglich eine Ratsentscheidung herbeizuführen, welche der beiden Oberbauformen zum Einbau vorgesehen werden soll.

Mit freundlichen Grüßen

Ihre Braunschweiger Verkehrs-GmbH

Bereich Stadtbahn Gleisanlagen

ppa.

Dirk Fischer

Anlage

i. A.

Ulrike Harms

2024 - Gleissanierung Münchenstraße zwischen BAB AS und südl. Ausfahrt Shell-Tankstelle, stadtauswärtiges Gleis

Stand: 15.03.2023

				Schottergleis		Rasengleis	
		Einheit	EP in EURO	Menge	GP in EURO	Menge	GP in EURO
1.	Allgemeine Arbeiten						
1.1.	Baustellenlogistik, Baustraßen						
1.1.1	Provisorische Aufstellflächen aus Mineralgemisch 0/32	m3	70,00 €	10	700,00 €	10	700,00 €
1.1.2	Bit.Tragschicht,C,Bitumen70/100,in Zwickel herstellen	t	170,00 €	5	850,00 €	5	850,00 €
1.1.3	Bituminöse Tragschicht beseitigen	t	45,00 €	5	225,00 €	5	225,00 €
1.1.4	Messtechnischer Nachweis Streustromisolation	psch	3.500,00 €	1	3.500,00 €	1	3.500,00 €
1.1.5	Aulegeweichen ein- und ausbauen	St	30.000,00 €	2	60.000,00 €	0	0,00 €
1.1.6	Kampfmittelüberwachung, Kolonne	d	650,00 €	0	0,00 €	20	13.000,00 €
1.1.	Baustellenlogistik, Baustraßen				65.275,00 €		18.275,00 €
1.2.	Sonstige Arbeiten						
1.2.1	Boden für Suchgräben zur Freilegung von Kabeln und Leitungen in Handschachtung ausheben, später wieder verfüllen und verdichten	m3	120,00 €	5	600,00 €	50	6.000,00 €
1.2.2	Schlammfangschächte in der Höhe regulieren, sichern	St	250,00 €	5	1.250,00 €	2	500,00 €
1.2.3	Kabel sichern	m	10,00 €	0	0,00 €	240	2.400,00 €
1.2.4	Erschwernisse parallel Leitungen	m	60,00 €	0	0,00 €	240	14.400,00 €
1.2.5	Erschwernisse querenden Leitungen	m	150,00 €	0	0,00 €	10	1.500,00 €
1.2.6	Kabelschächte 70/140 an passen, in Höhe regulieren	St	300,00 €	0	0,00 €	5	1.500,00 €
1.2.	Summe Sonstige Arbeiten				1.850,00 €		26.300,00 €
1	Summe Allgemeine Arbeiten				67.125,00 €		44.575,00 €
2.	Aufbrucharbeiten						
2.1.	Aufbruch Oberflächen						
2.1.1	Abbruch Hoch-/Tiefborde aus Beton, Z 1.1	m	25,00 €	240	6.000,00 €	240	6.000,00 €
2.1.2	Betonpfl. jeglicher Art aufn., zeV.	m2	30,00 €	150	4.500,00 €	500	15.000,00 €
2.1.3	Betontragschicht o. Bewehrung, b 25cm stark ,aufnehmen, entsorgen, Z1.1	m3	85,00 €	0	0,00 €	150	12.750,00 €
2.1.4	Betontragschicht 20-30 cm trennen	m	25,00 €	0	0,00 €	20	500,00 €
2.1.5	Vorhandenes Gleis ausbauen, entsorgen, inkl. Schrotterlös	m	45,00 €	240	10.800,00 €	240	10.800,00 €
2.1.6	Gleisschotterschicht über Beton Z 2 aufnehmen und entsorgen d=20-25 cm	m2	20,00 €	770	15.400,00 €	770	15.400,00 €
2.1.7	ungebundene Tragschichten aufnehmen und entsorgen Z1.2	m3	50,00 €	0	0,00 €	385	19.250,00 €
2.1.8	Zulage Belastung >Z2	t	60,00 €	0	0,00 €	85	5.100,00 €
2.1.9	Zusätzlicher Ausbau Untergrund wegen Bodenaustausch	m3	40,00 €	0	0,00 €	150	6.000,00 €
2.1.10	Schlammfangschächte abbrechen und entsorgen	St	225,00 €	0	0,00 €	3	675,00 €
					0,00 €		0,00 €
2.1.	Summe Aufbruch Oberflächen				36.700,00 €		91.475,00 €
2.2.	Sonstige Aufbrucharbeiten						
2.2.1	Schienenentwässerungskästen ausbauen und entsorgen	St	65,00 €	8	520,00 €	8	520,00 €
2.2.2	Schutz von KSR (zw. d. Gleisen)	m	35,00 €	0	0,00 €	240	8.400,00 €
2.2.	Summe Sonstige Aufbrucharbeiten				520,00 €		8.920,00 €
2	Summe Aufbrucharbeiten				37.220,00 €		100.395,00 €

Mehrkosten Rasengleis

-47.000,00 €

24.450,00 €

-22.550,00 €

54.775,00 €

8.400,00 €

63.175,00 €

3.	Gleisanlage						
3. 1.	Erdarbeiten/Tragschichten						
3.1.1	Boden lösen,Kl.3+4, Z 1.2	m3	75,00 €	50	3.750,00 €	50	3.750,00 €
3.1.2	Boden vHand lösen,Kl.3+4, Z 1.2 als Zulage	m3	100,00 €	50	5.000,00 €	50	5.000,00 €
3.1.3	Bodenaustausch herstellen	m3	70,00 €	0	0,00 €	150	10.500,00 €
3.1.4	Planum herstellen, bzw. vorh. Planum erneut verdichten	m2	2,30 €	0	0,00 €	770	1.771,00 €
3.1.5	Frostschuttschicht herstellen, d=20cm, Körnung 0/32	m3	80,00 €	0	0,00 €	160	12.800,00 €
3.1.6	Schottertragschicht herstellen, d=20cm, Körnung 0/32	m2	25,00 €	0	0,00 €	770	19.250,00 €
3.1.7	Schottertragschicht nachprofilieren und ergänzen	m2	7,00 €	0	0,00 €	0	0,00 €
3.1.8	Rasengleis Betonlängsbalken	mGl	450,00 €	0	0,00 €	240	108.000,00 €
3.1.8	Plattendruckversuch durchführen DIN 18154	St	250,00 €	0	0,00 €	5	1.250,00 €
3. 1.	Summe Erdarbeiten/Tragschichten				8.750,00 €		162.321,00 €
3. 2.	Entwässerung						
3.2.1	Regenwasseranschlussleitung Schienenentwässerung, Kunststoffrohre PVC-hart, DN 100 bis DN 150	m	80,00 €	20	1.600,00 €	80	6.400,00 €
3.2.2	Schienenentwässerungskästen liefern und einbauen	St	350,00 €	10	3.500,00 €	10	3.500,00 €
3.2.3	Schlammfangschacht aus Betonfertigteilen, Innendurchmesser 450 mm, Gesamthöhe 1,87 m liefern und einbauen	St	1.250,00 €	0	0,00 €	3	3.750,00 €
3. 2.	Summe Entwässerung				5.100,00 €		13.650,00 €
3. 3.	Gleislieferung						
3.3.1	Anfertigen von Plänen für Gleislieferung	psch	1.500,00 €	1	1.500,00 €	1	1.500,00 €
3.3.2	Nachweis Spurführung	psch	1.500,00 €	1	1.500,00 €	1	1.500,00 €
3.3.3	Gleis 60 R2 gerade liefern	m	320,00 €	240	76.800,00 €	240	76.800,00 €
3.3.4	Gleis 60 R2 vormontieren	m	16,00 €	240	3.840,00 €	240	3.840,00 €
3.3.5	Gleis 60 R2 - Fuß- Seitenprofile und Spurstangenummantelung liefern und montieren	m	325,00 €	480	156.000,00 €	480	156.000,00 €
3. 3.	Summe Gleislieferung				239.640,00 €		239.640,00 €
3. 4.	Gleisverlegearbeiten						
3.4.1	Gleis aus 60 R2, verlegen	m	85,00 €	240	20.400,00 €	240	20.400,00 €
3.4.2	Bituminösen Unterguss (60R1/R2) liefern und herstellen	m	150,00 €	480	72.000,00 €	480	72.000,00 €
3.4.3	Trennschnitte 60 R2 herstellen	St	75,00 €	4	300,00 €	4	300,00 €
3.4.4	Elektrische Schweißung, 60 R2	St	250,00 €	40	10.000,00 €	40	10.000,00 €
3.4.5	Naturhartschotter liefern (31,5/63mm)	t	30,00 €	320	9.600,00 €	0	0,00 €
3.4.6	Gleis mit Bettungsmaterial eindecken (31,5/63mm)	t	20,00 €	320	6.400,00 €	0	0,00 €
3.4.7	Ultraschalluntersuchung der Gleisstöße	St	25,00 €	40	1.000,00 €	40	1.000,00 €
3.4.8	Anpassungsarbeiten/Übergänge Gleis herstellen	m	90,00 €	20	1.800,00 €	20	1.800,00 €
3.4.9	Schienenstauchung für Übergang Alt- auf Neuschiene	St	120,00 €	4	480,00 €	4	480,00 €
3. 4.	Summe Gleisverlegearbeiten				121.980,00 €		105.980,00 €
3. 5.	Gleiseindeckung und Straßenbau						
3.5.1	Betonbord 10/30 aus Beton versetzen	m	60,00 €	240	14.400,00 €	480	28.800,00 €
3.5.1	Betonsteinpflaster liefern und verlegen	m2	120,00 €	150	18.000,00 €	500	60.000,00 €
3.5.1	Kalkschotter, d=0,35 liefern und einbauen	m3	120,00 €	0	0,00 €	150	18.000,00 €
3.5.1	Substrat für Rasenansaat iefern und einbauen	m2	55,00 €	0	0,00 €	770	42.350,00 €
3.5.1	Rasenansaat	m2	5,00 €	0	0,00 €	770	3.850,00 €
3. 5.	Summe Gleiseindeckung und Straßenbau				32.400,00 €		153.000,00 €
3. 6.	Fahrleitung						
3.6.1	Anpassungsarbeiten Fahrleitung pro mGl.	m	15,00 €	300	4.500,00 €	300	4.500,00 €
3.6.2	Schienen- und Gleisverbinder, Kurzschlussverbinder	St	110,00 €	8	880,00 €	8	880,00 €
3.6.2	Anschluss Kurzschlussverbinder	St	150,00 €	8	1.200,00 €	8	1.200,00 €
3.6.3	Stemmarbeiten an Mastfundamenten	St	250,00 €	4	1.000,00 €	4	1.000,00 €
3.6.4	Vorbehandlung Erdübergang der Fahrleitungsmaste mit Epoxidharzanstrich	St	400,00 €	4	1.600,00 €	4	1.600,00 €
3.6.5	Anstrich der Fahrleitungsmaste	St	750,00 €	10	7.500,00 €	10	7.500,00 €
3. 6.	Summe Fahrleitung				16.680,00 €		16.680,00 €
3.7.	Kabelanlage						
3.7.1	Kabelgraben hersten+verfüllen,Kl.3+4,T. b.1,25m,B.b.0,60m	m3	75,00 €	0	0,00 €	0	0,00 €
3.7.2	ZULAGE fHandschachtung	m3	60,00 €	0	0,00 €	0	0,00 €
3.7.3	Rohr PVC-hart liefern DN 90	m	25,00 €	0	0,00 €	0	0,00 €
3.7.4	Kabelschutzrohre PVC-hart, 90 x 4,3 mm verlegen	m	12,50 €	0	0,00 €	0	0,00 €
3. 7.	Summe Kabelanlage				0,00 €		0,00 €
3	Summe Gleisanlage				424.550,00 €		691.271,00 €
	Summe Herstellungskosten (Bausumme=BS)				528.895,00 €		836.241,00 €

153.571,00 €

8.550,00 €

0,00 €

-16.000,00 €

120.600,00 €

0,00 €

0,00 €
266.721,00 €
307.346,00 €

4.	Baustelleneinrichtung						
4.1	Baustelleneinrichtung allgemein						
4.1.1	BE des AN	% der BS	12,0		63.467,40 €		100.348,92 €
4.1.2	Baustellenabsperrung	% der BS	2,0		10.577,90 €		16.724,82 €
4.1	Baustelleneinrichtung allgemein				74.045,30 €		117.073,74 €
4.2	Vermessungsleistungen						43.028,44 €
4.2.1	Vermessungsleistungen, Bauabsteckung, Bestandspläne	psch	10.000,00 €	1,00	10.000,00 €	1,00	10.000,00 €
4.2	Summe Vermessungsleistungen				10.000,00 €		0,00 €
4.	Summe Baustelleneinrichtung				84.045,30 €		43.028,44 €
5.	Schienenersatzverkehr						
5.1	Schienenersatzverkehr	psch.	100.000,00 €	0,00	0,00 €	1,00	100.000,00 €
5.1	Summe Schienenersatzverkehr		100.000,00 €		- €		100.000,00 €
	Summe Bauausgaben (Bauausgaben=BA)				612.940,30 €		450.374,44 €
	Berechnung zuwendungsfähige Planungsleistungen	Max. 10% der zwfg. Bauausgaben					
5.	Planung, sonstiges						
5.1.1	Vorentwurfsplanung	% der BS	0,6		3.173,37 €		5.017,45 €
5.1.2	Entwurfsplanung	% der BS	1,2		6.346,74 €		10.034,89 €
5.1.3	Genehmigungsplanung	% der BS	0,6		3.173,37 €		5.017,45 €
5.1.4	Ausführungsplanung	% der BS	1,2		6.346,74 €		10.034,89 €
5.1.5	Dokumentation	% der BS	0,2		1.057,79 €		1.672,48 €
5.1.6	Erstellung Ausschreibung	% der BS	0,6		3.173,37 €		5.017,45 €
5.1.7	Baugrunduntersuchungen zur Planung	% der BS	1,2		6.346,74 €		10.034,89 €
5.1.8	Schall- und Erschütterungsgutachten	% der BS	1,2		6.346,74 €		10.034,89 €
5.1.9	Projektmanagement	% der BS	1,2		6.346,74 €		10.034,89 €
5.1.10	Genehmigungsgebühren	% der BS	1,2		6.346,74 €		10.034,89 €
5.	Summe Planung				48.658,34 €		28.275,83 €
	Korrekturwert massgeblicher zuwendungsfähiger Planungskostenanteil						
	Gesamtsumme Netto				661.598,64 €		478.650,27 €

Betreff:

Radverkehr auf der Saarstraße

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

18.08.2023

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 321 Lehdorf-Watenbüttel (Anhörung)

Sitzungstermin

23.08.2023

Status

Ö

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben
(Entscheidung)

06.09.2023

Ö

Beschluss:

„Auf der Saarstraße, zwischen Hannoversche Straße und Saarbrückener Straße, bleibt die aktuelle Situation mit der Führung des Radverkehrs im Mischverkehr bestehen.“

Sachverhalt:

1. Beschlusskompetenz

Die Beschlusskompetenz des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben ergibt sich aus § 76 Abs. 3 Satz 1 NKomVG i. V. m. § 6 Nr. 2 lit. i der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei der Saarstraße um eine Straße, die eine über die Grenzen des Stadtbezirks hinausgehende Funktion besitzt, für die der Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben beschlusszuständig ist.

2. Anlass

Der Stadtbezirksrat 321 Lehdorf hat sich in der Vergangenheit mehrfach mit der Radverkehrsführung auf der Saarstraße beschäftigt und beschlossen:

„Die Verwaltung wird gebeten, auf der Saarstraße beidseitig zwischen Saarbrückener Str. und Hannoversche Str. einen farblich (rot) gekennzeichneten Radfahrstreifen anzulegen mit einer Breite von möglichst 2 m bzw. bei beengten Verhältnissen einen Schutzstreifen.“ (Drs.19-11271)

Weiterhin gibt es eine Anfrage zu „Radfahrstreifen auf der Saarstraße“ (23-20639).

3. Die aktuelle Situation

Die Bestandssituation auf der Saarstraße ist nicht durchgehend einheitlich und bedarf daher einer differenzierten, abschnittswisen Betrachtung.

- **Bestand zwischen Hannoversche Straße und Ottweilerstraße (Abschnitt 1)**
- **Bestand zwischen Ottweilerstraße und Saarplatz (Abschnitt 2)**
- **Bestand zwischen Saarplatz und Saarbrückener Straße (Abschnitt 3)**

Die Parameter der abschnittswisen Betrachtung sind in der beigefügten Tabelle

„Abschnitte“ (**Anlage 1**) dargestellt.

Den Überlegungen der Verwaltung zur Verbesserung der Radinfrastruktur liegen folgende Kriterien zugrunde:

- Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung sehen die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) in diesem Anwendungsfall bauliche Radwege, Radfahrstreifen oder gemeinsame Geh- und Radwege als eine geeignete Führungsformen für den Radverkehr vor.
- Das Parken entlang der Saarstraße, welches insbesondere durch die direkten Anlieger der Saarstraße erfolgt, wird beibehalten.
- Die geringe Fahrbahnbreite in Abschnitt 3 lässt weder die Anlage von Schutzstreifen noch von Radfahrstreifen zu, ohne in den Baumbestand einzugreifen.
- Aufgrund der Wurzelverwerfungen der Bäume in allen drei Abschnitten genügen die baulich vorhandenen Radwege nicht mehr den Anforderungen an eine angemessene Radverkehrsanlage. Zudem sind die vorhandenen Radwege sehr schmal ausgeführt, die Radwegebenutzungspflicht musste aus diesem Grund weitgehend aufgehoben werden.

4.1 Potenziell geeignete Maßnahmen nach Regelwerk im Bestand

Grds. geeignete Maßnahmen (gem. ERA) zur Verbesserung der Radinfrastruktur können sein:

- **Verbreiterung der (benutzungspflichtigen) baulichen Radwege**
Diese wäre nur zu Lasten der Gehwege oder der Bäume möglich. Im Hinblick auf den vorgesehenen Stadtbahnausbau ist eine grundlegende Neuplanung der Saarstraße zum jetzigen Zeitpunkt nicht sinnvoll. Durch einen Eingriff würden die Baumwurzeln in Mitleidenschaft gezogen und die Bäume geschädigt. Analog gilt dies für die Anordnung von gemeinsamen Geh- und Radwegen, da hierzu die vorhandenen Rad- und Gehwege saniert und als Gehweg ausgebaut werden müssten.
Diese Maßnahme stellt mit Blick auf die erheblichen Auswirkungen auf den Baumbestand keine weiterzuverfolgende Option dar.
- **Beidseitig benutzungspflichtige Radfahrstreifen**
Die Mindestbreite eines Radfahrstreifens inkl. Markierung beträgt 1,85 m. Hinzu kommt ein Sicherheitsabstand von 0,75 m zum ruhenden Verkehr.
Hieraus ergibt sich eine Restfahrbahnbreite zwischen den Radfahrstreifen von 5,80 m. Die RAST 06 (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, 2006) sieht für zweistreifige Fahrbahnen mit Linienbusverkehr eine Breite von 6,50 m vor.
Die nicht benutzungspflichtigen Radwege im Seitenraum müssten bei dieser Maßnahme zurückgebaut werden.
Diese Maßnahme stellt wegen des zu geringen Verkehrsraumes für den Busverkehr keine weiterzuverfolgenden Optionen dar.
- **Beidseitig benutzungspflichtige Radfahrstreifen bei Unterschreitung der ERA-Vorgaben (siehe auch Anlage/Skizze 1)**
Die Breite des Radfahrstreifens inkl. Markierung beträgt gemäß StVO 1,50 m. Hinzu kommt ein Sicherheitsabstand von 0,75 m zum ruhenden Verkehr.
Die nicht benutzungspflichtigen Radwege im Seitenraum müssten bei dieser Maßnahme zurückgebaut werden.

Zwischen Hannoversche Straße und Saarplatz wäre eine Reduzierung der Radfahrstreifen auf eine Breite von 1,50 m notwendig, um die empfohlene Fahrbahnbreite von 6,50 m einzuhalten. Die Vorgaben der ERA würden somit deutlich unterschritten.

Seitens der Braunschweiger Verkehrs-GmbH (BSVG) werden die Radfahrstreifen kritisch gesehen.

Der nach StVO vorgeschriebene Abstand beim Überholen von Radfahrenden mit Kraftfahrzeugen beträgt mindestens 1,50 m Dieser Abstand wäre von den Bussen nicht

ohne Mitbenutzung der Gegenfahrbahn einzuhalten. Radfahrende wären aufgrund der geringen Breite des Radfahrstreifens zu ihrer Fahrlinie gezwungen, da wenig seitlicher Spielraum besteht. Aufgrund der hohen Verkehrsstärken und der hohen Busfrequenz würde das dazu führen, dass Busse häufig hinter Radfahrenden herfahren müssten, was zu erhöhten Fahrzeiten und Verzögerungen im Fahrplan führen würde.

Erfahrungen zeigen, dass gerade bei schmalen Radfahrstreifen der Mindestabstand zu überholten Radfahrenden auch von Pkw häufig nicht eingehalten wird.

Die BSVG sieht die Lösung kritisch, da bei den Ein- und Ausfädelvorgängen an den Haltestellen sich die Radfahrenden potenziell im kritischen Bereich der Busse befinden - unmittelbar daneben. Auch haltende Busse würden regelmäßig von Radfahrenden überholt.

Wegen der beschriebenen Nachteile und der Nichteinhaltung der Vorgaben aus der ERA wird diese Möglichkeit nicht weiterverfolgt, zumal die Radfahrstreifen in den Haltestellenbereichen aufgelöst werden müssten.

4.2 Potenziell geeignete alternative Maßnahmen

Da sich eine Umsetzung der nach derzeit gültigen ERA empfohlenen Führungsformen im Bestand nicht realisieren lässt, hat die Verwaltung für den Radverkehr auf der Saarstraße weitere Führungsmöglichkeiten geprüft.

- **Einseitiger überbreiter, benutzungspflichtiger Radfahrstreifen, stadteinwärts**
(siehe auch Anlage/Skizze 2)

Zwischen Hannoversche Straße und Saarplatz erfordert die Umsetzung eines einseitigen Radfahrstreifens einen Sicherheitsabstand von 0,75 m zum ruhenden Verkehr plus 2,25 m Radfahrstreifen inkl. Markierung. Hieraus ergibt sich eine Restfahrbahnbreite von 8,00 m. Dies entspricht den Empfehlungen der RAS 06 für zweistreifige Fahrbahnen mit Linienbusverkehr (mind. 6,50 m) und würde für die Einhaltung des Sicherheitsabstandes ausreichend Platz gewährleisten.

Der Rückbau des Radweges im Seitenraum stadteinwärts wäre erforderlich. Der stadtauswärts Radfahrende hätte die freie Wahl zwischen Mischverkehr auf der Fahrbahn und „anderem Radweg“ im Seitenraum (aktueller Bestand).

Seitens der BSVG wird der Radfahrstreifen kritisch gesehen, da - wie oben erläutert - aus Sicht der BSVG negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit im Bereich der Haltestellen zu erwarten sind.

Die Verwaltung verfolgt diese Möglichkeit mit Blick auf die Verkehrssicherheit nicht weiter, zumal der Radfahrstreifen in den Haltestellenbereichen aufgelöst werden müsste.

- **Beidseitige nicht benutzungspflichtige Schutzstreifen**

Die Schutzstreifen für den Radverkehr sind am rechten Fahrbahnrand mit gestrichelter Markierung abgetrennte Streifen, die dem Radverkehr vorbehalten sind und die in seltenen Fällen von Kfz überfahren werden dürfen. Die Breite eines Schutzstreifens beträgt 1,50 m zuzüglich 0,75 m Sicherheitstrennstreifen zum Längsparken.

Bei dieser Lösung könnten Radfahrende zwar auch die nichtbenutzungspflichtigen Radwege nutzen, dennoch gilt hier die gleiche Einschätzung wie für beidseitig benutzungspflichtige Radfahrstreifen bei Unterschreitung der ERA-Vorgaben (s. oben).

Aus den oben genannten Gründen wird diese Möglichkeit nicht weiterverfolgt.

5. Fazit

- Die dargestellten Maßnahmen führen insbesondere im Lichte der Verkehrssicherheit nicht zu einer Verbesserung für den Radverkehr. Es wird deshalb vorgeschlagen, keine Änderungen im Bestand vorzunehmen.
- Die Verwaltung regt an, auf der Fahrbahn der Saarstraße Fahrradpiktogramme aufzubringen sofern diese sich im Rahmen des Pilotprojekts auf der Saarbrückener Straße (Drs.-Nr. 23-20935) als sinnvoll und zielführend erweisen.

Die Verwaltung hat sich zu dieser Vorgehensweise mit den Mobilitätsverbänden abgestimmt, die dieses Vorgehen grundsätzlich mittragen.

Hornung

Anlage/n:

Übersicht Abschnitte

Saarstraße Querschnitte

	Abschnitt 1	Abschnitt 2	Abschnitt 3
	Bestand zwischen Hannover- sche Straße und Ottweilerstraße	Bestand zwischen Ottweiler- straße und Saarplatz	Bestand zwischen Saarplatz und Saarbrückener Straße
Fahrbahnbreite	11 m	11 m	6 bis 6,50 m
Fahrbahn	dreispurig	zweispurig	zweispurig
Verkehrsstärke	14.200 Kfz/d.	12.700 Kfz/d.	9.100 Kfz/d.
Besonderheiten	Im Kreuzungsbereich Ottweilerstr. weitet sich die Fahrbahn auf.	Im Kreuzungsbereich Saarplatz weitet sich die Fahrbahn auf.	
Längsparken im Seitenraum	ja	ja	ja
Gehwege	beidseitig	beidseitig	beidseitig
Radwege	<ul style="list-style-type: none"> • Beidseitig vorhanden, aber mit geringer Breite; • Befahrbarkeit aufgrund von Wurzelverwerfungen beeinträchtigt 	<ul style="list-style-type: none"> • Beidseitig vorhanden, aber mit geringer Breite; • Befahrbarkeit aufgrund von Wurzelverwerfungen beeinträchtigt 	<ul style="list-style-type: none"> • Beidseitig vorhanden, aber mit geringer Breite; • Befahrbarkeit aufgrund von Wurzelverwerfungen beeinträchtigt
Radverkehrsführung	<ul style="list-style-type: none"> • Stadtauswärts ist der Radweg nicht benutzungspflichtig; • Radfahrende dürfen auf der Fahrbahn fahren. • Eine Radwegbenutzungspflicht besteht nur in Fahrtrichtung Zentrum ab Höhe Ottweilerstraße. 	Eine Radwegbenutzungspflicht besteht nicht. Hier dürfen Radfahrende in beiden Richtungen auch auf der Fahrbahn fahren.	Eine Radwegbenutzungspflicht besteht nicht. Hier dürfen Radfahrende auch auf der Fahrbahn fahren.

Saarstraße / Skizze Bestand

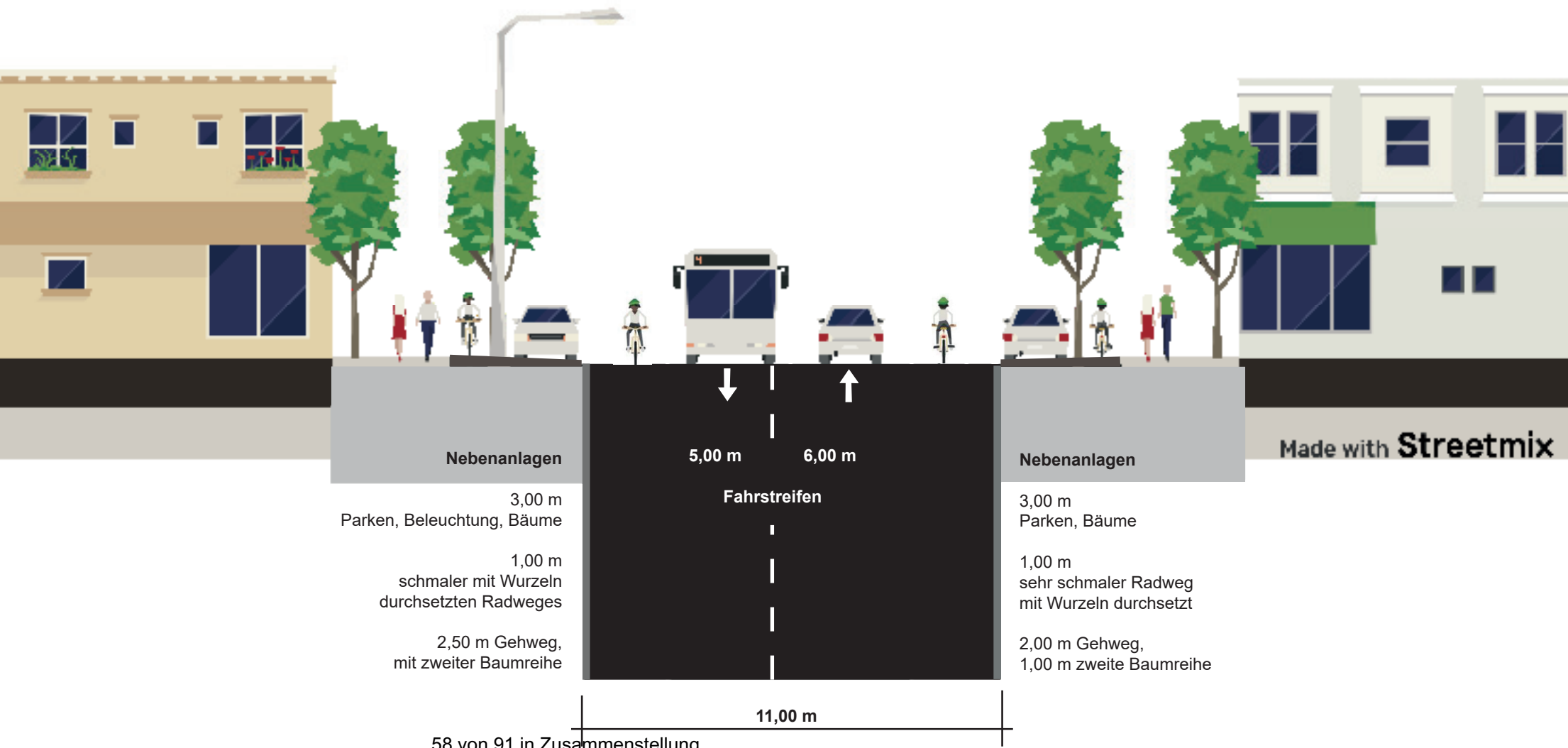
Radverkehr im Mischverkehr

Seitenraum

nicht benutzungspflichtiger „anderer Radweg“
schlechter Zustand

Ausnahme:

Stadteinwärts,
von Ottweiler Straße bis Hannoverscher Straße:
benutzungspflichtiger Radweg



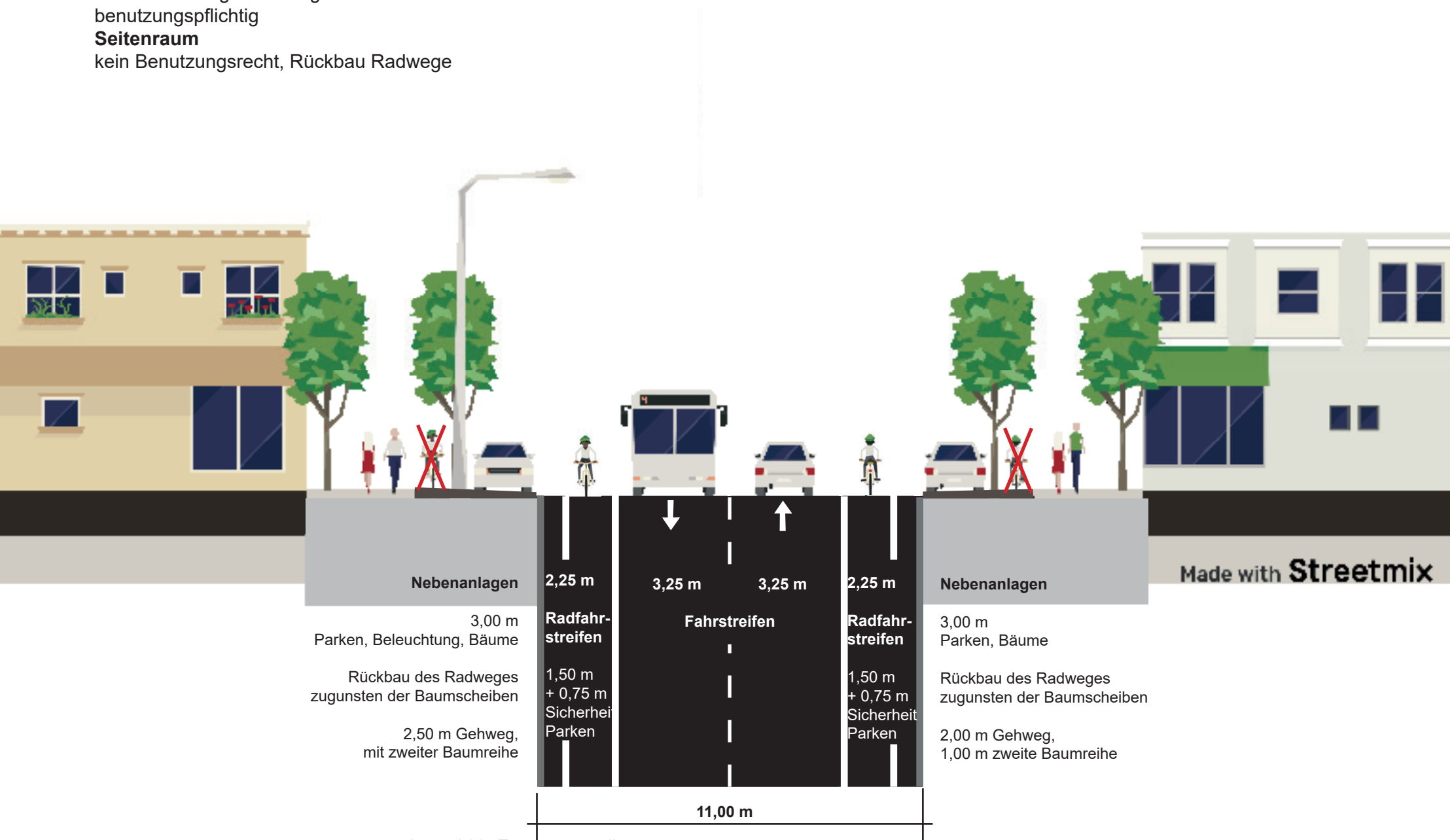
Saarstraße / Skizze 1

Beidseitig Radfahrstreifen

Unterschreitung ERA-Vorgaben/StVO konform
benutzungspflichtig

Seitenraum

kein Benutzungsrecht, Rückbau Radwege



Saarstraße / Skizze 2

Stadtauswärts Radverkehr im Mischverkehr + Seitenraum

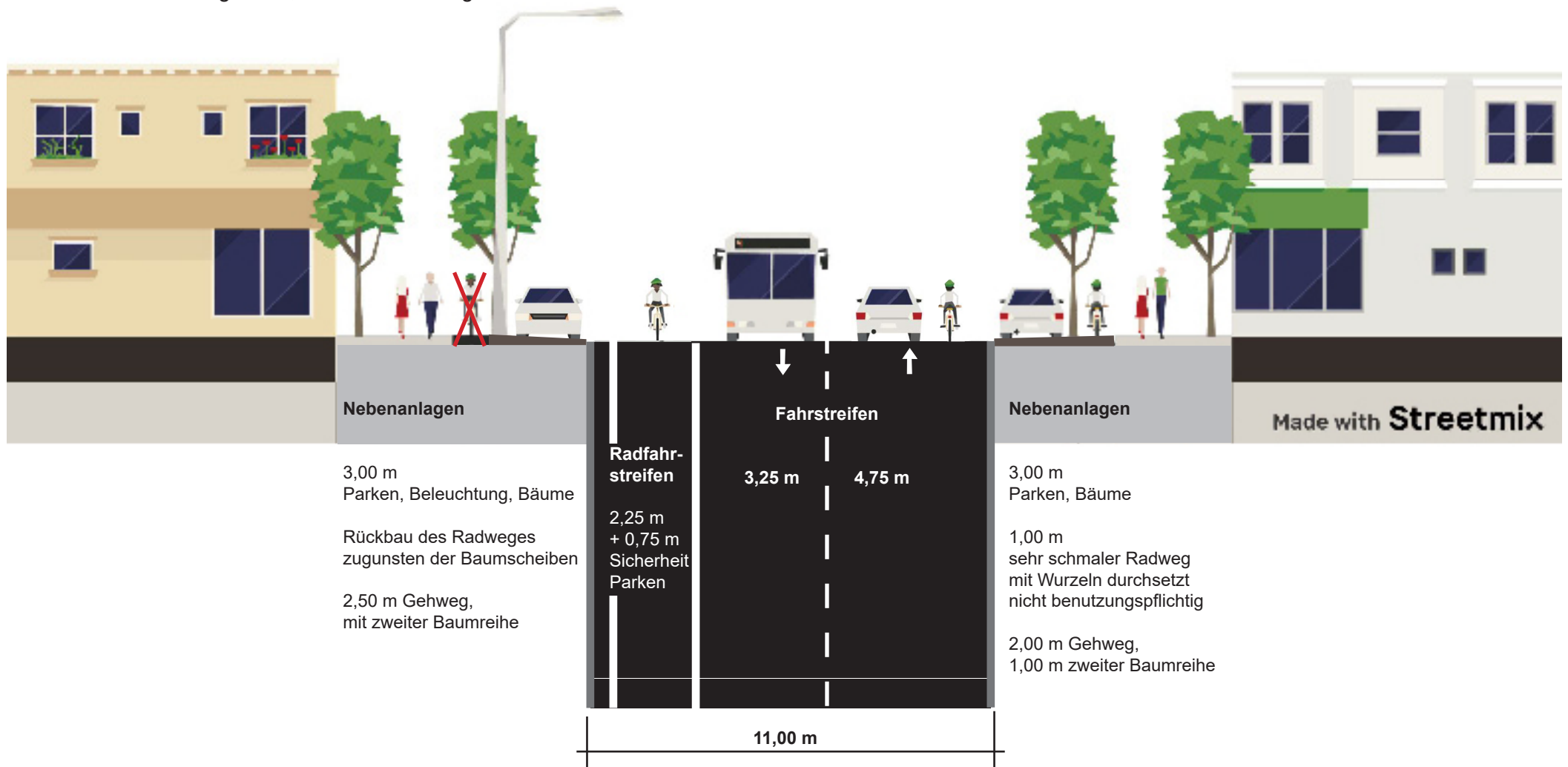
nicht benutzungspflichtiger „anderer Radweg“
schlechter Zustand

Stadteinwärts Radfahrstreifen

benutzungspflichtig

Seitenraum

kein Benutzungsrecht, Rückbau Radweg



Betreff:

Geschützter Radfahrstreifen in der Ackerstraße

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

14.08.2023

Beratungsfolge

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

Sitzungstermin

22.08.2023
06.09.2023

Status

Ö
Ö

Beschluss:

„Der Planung zur Einrichtung eines baulich geschützten Radfahrstreifens in der Ackerstraße wird in der beigefügten Fassung gem. Anlage zugestimmt.“

Sachverhalt:

Beschlusskompetenz

Die Beschlusskompetenz des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben ergibt sich aus § 76 Abs. 3 Satz 1 NKomVG i. V. m. § 6 Nr. 2 lit. h der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei der Ackerstraße um eine Straße, die eine über die Grenzen des Stadtbezirks hinausgehende Funktion besitzt, für die der Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben beschlusszuständig ist.

Anlass

In der Ackerstraße zwischen dem Bildungszentrum BFD (ehemals Zivildienstschule) und der Salzdahlumer Str. häufen sich die Beschwerden von Radfahrenden aufgrund der Beschaffenheit des Radweges (Baumwurzeln). Ein gemeldeter Sturz auf dem Radweg mit einem Krankenhausaufenthalt im September 2022 (aufgrund der Wurzelschäden) war der Anlass, für Teile des Radweges Schilder mit Hinweisen zur schlechten Beschaffenheit der Oberfläche zu stellen.

Bestand

Im betrachteten Abschnitt verfügt die Ackerstraße über drei Fahrstreifen: von der Salzdahlumer Str. aus ist ein Fahrstreifen angeordnet und in Richtung der Salzdahlumer Str. zwei. Auf beiden Seiten der Straße befinden sich nicht benutzungspflichtige Radwege mit einer Breite von ca. 1,60 m bis 1,90 m.

Im betrachteten Abschnitt der Ackerstraße liegen Verkehrsmengen von ca. 6.000 – 6.800 Kfz/24h vor.

Eine Verkehrserhebung am 22.09.2022 ergab im Betrachtungszeitraum von 06:00 Uhr bis 20:00 Uhr eine Radverkehrsmenge von 757 Radfahrenden im Gesamtquerschnitt (beide Fahrtrichtungen). Auf der nördlichen Seite der Ackerstraße waren in Richtung der Salzdahlumer Straße in diesem Zeitraum 333 Radfahrende im Seitenraum auf dem Radweg und 19 auf der Fahrbahn (in Summe 352) unterwegs.

Der überwiegende Anteil der Radfahrenden wählt (aus Gründen des subjektiven Sicherheitsempfindens, ggf. auch aus Gewohnheit) den beschädigten Radweg im Vergleich zur ebenfalls zulässigen Fahrt im Mischverkehr.

Planung

Durch eine Sanierung des Radweges wären die Wurzeln und damit die Bäume gefährdet. Insbesondere im Vorgriff auf die ohnehin anstehenden grundlegenden mittel- bis langfristigen Umplanungen im Zusammenhang mit der Entwicklung der Bahnstadt sind kurzfristige umfangreiche Investitionen in diesem Bereich nicht angemessen.

Um die Situation für den Radverkehr zu verbessern, ist in der Ackerstraße geplant, von den zwei Fahrstreifen auf der Nordseite der Straße einen Fahrstreifen zwischen dem Bildungszentrum BFD und der Kreuzung zur Salzdahlumer Str. als baulich geschützten Radfahrstreifen auszubilden. Im Aufstellbereich vor der Ampel zur Salzdahlumer Str. verbleiben in der Ackerstraße ein Linksabbiege- und ein Rechtsabbiegefahrstreifen für Kfz.

Diese „Sofortmaßnahme“ erfordert aufgrund der als Trennung geplanten Einzelmodule (Protektionselemente) zum Aufschrauben oder Aufkleben keinen großen baulichen Aufwand und tangiert die bestehenden Bäume nicht.

Eine Verkehrszählung ergab, dass die Änderung eines Fahrstreifens zu einem Radfahrstreifen in diesem Bereich hinsichtlich aller Verkehrsarten vertretbar ist. Die Rückstaulängen auf der Ackerstraße am Knoten zur Salzdahlumer Str. wurden ebenfalls erfasst und zeigen, dass die angestrebte Maßnahme der Straßenraumumgestaltung mit Fahrstreifenreduzierung unproblematisch ist.

Um diese Maßnahme realisieren zu können, wurde mit der BSVG eine Verlegung der Bushaltestelle „Bildungszentrum BFD“ auf der Nordseite der Straße um ca. 120 m abgestimmt. An dieser Haltestelle sind geringe Ein- und Ausstiegswahlen zu verzeichnen, sodass diese Haltestelle in der definierten Prioritätenliste zum barrierefreien Ausbau von Haltestellen in den kommenden Jahren diesbezüglich nicht angegangen werden soll. Die Ein- und Ausstiegsfläche wird im Zuge der Verlegung der Haltestelle demnach (provisorisch) befestigt, jedoch nicht barrierefrei ausgebaut.

Dieses Pilotprojekt in der Ackerstraße ermöglicht Erfahrungen in der Praxis zu sammeln, um für eine zukünftige Planung und Umsetzung der Maßnahme Nr. 4.1 (Geschützter Radfahrstreifen) Ziel Nr. 2 (Attraktives Radverkehrsnetz schaffen) aus dem Ziele- und Maßnahmenkatalog „Radverkehr in Braunschweig“ (Nr. 20-13342-02) gute Grundlagen zu schaffen.

Finanzierung

Die Maßnahme wird aus dem PSP-Elementen „Radverkehrsmaßnahmen“ (4S.660012) finanziert.

Ausblick

Eine Umsetzung dieser Maßnahme ist bis zum zweiten Quartal 2024 anvisiert.

Leuer

Anlage/n:

Anlage 1: Lageplan Ackerstraße, Blatt 1

Anlage 2: Lageplan Ackerstraße, Blatt 2



Legende

Geschützter Radfahrstreifen

Schutzelement

b	25.07.2023	Gugger	Spuraufteilung, Beschriftung ergänzt
a	24.07.2023	Cochet-Weinandt	Rampenlösung für Rechtsabbieger
Index	Datum	Name	Art der Änderung

Alle Maße und Maßangaben sind am Bau zu prüfen !

Stadt Braunschweig
Fachbereich Tiefbau und Verkehr
Abt. Straßenplanung und -neubau
Bohlweg 30
38100 Braunschweig

Ackerstraße

25.07.2023
gugger

Ackerstraße
Maßstab: 1: 250

Verbesserung der Radfahrsituation
Blatt Nr.: 1

Planart	Lageplan- Skizze		
	Datum	Name	geprüft Braunschweig, den
bearbeitet	April 2023	Lyszio	
gezeichnet	11.04.2023	Danielzik	
mitgez.	Kartengrundlagen: Stadt Braunschweig, Josuany Geiermann Stadtgrundkarte "der Stadt Braunschweig, erstellt auf Grundlage der Liegenschaftskarte" © 2023 Stadt Braunschweig, Josuany Geiermann, © 2023 Josuany Geiermann		



Legende

Geschützter Radfahrstreifen

Asphalt-Angleichung


Wartefläche ÖV

Schutzelement

c	25.07.2023	Gugger	Spuraufteilung, Beschriftung ergänzt
b	17.07.2023	Danielzik	Veränderung der Einfahrt und verbreitung Radweg auf 2,30m
a	09.05.2023	Danielzik	Änderung der Führung des Radweges im Einfahrtbereich
Index	Datum	Name	Art der Änderung

Alle Maße und Maßangaben sind am Bau zu prüfen !

Stadt



Braunschweig
Fachbereich Tiefbau und Verkehr
Abt. Straßenplanung und -neubau
Bohlweg 30
38100 Braunschweig


Ackerstraße

25.07.2023
gugger

Maßstab:
1: 250

Verbesserung der Radfahrsituation

Blatt Nr.:
2

Planart	Lageplan- Skizze		
	Datum	Name	geprüft Braunschweig, den
bearbeitet	April 2023	Lyszio	
gezeichnet	11.04.2023	Danielzik	
mitgez.			Kartengrundlagen: Stadt Braunschweig Abzählung Geoinformationen Stadtgrundkarte ¹⁾ der Stadt Braunschweig, erstellt auf Grundlage der Liegenschaftskarte ²⁾ ¹⁾ © 2023 Stadt Braunschweig Abzählung Geoinformation ²⁾ © 2023 

Betreff:

**Geschützter Radfahrstreifen in der Ackerstraße:
Änderungsantrag zur Vorlage 23-21170**

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

09.08.2023

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (Vorberatung)

22.08.2023

Status

Ö

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben
(Entscheidung)

06.09.2023

Ö

Beschlussvorschlag:

Der Einrichtung eines geschützten Radfahrstreifens auf einer Fahrbahn der Ackerstraße wird nicht zugestimmt.

Die vorhandenen Abschnitte des Rad- und Fußweges werden den technischen Anforderungen entsprechend instandgesetzt und zur gefährungsfreien Nutzung hergerichtet. Die Bäume des gesamten Abschnitts werden eingehend auf ihre Vitalität und Standfestigkeit überprüft. Geschädigte Bäume werden entfernt.

Sachverhalt:

Das Verhältnis des Verkehrsaufkommens in der Ackerstraße hinsichtlich Autoverkehr <-> Radverkehr liegt bei etwa 9:1. Da die Ackerstraße zum großen Teil von Pendlern, Lieferanten und Dienstleistern des dortigen Betriebes genutzt wird, ist mit einer Änderung dieser Relation auch durch vermeintlich "bessere" Radwegeangebote nicht zu rechnen. Vielmehr ist weiterhin eine hohe Auslastung durch Kraftfahrzeuge zu erwarten, wenn der Betriebsstandort dort weiter erhalten wird.

Die Verwaltung begründet ihre geplante Maßnahme mit den Wurzelschäden am bestehenden Radweg, die ohne Risiken für die zugehörigen Bäume nicht mehr ausgebessert werden könnten (Bild1, Bild 2).

Ein deutlicher Teil der Schäden an den asphaltierten Rad- und Gehwegflächen findet sich jedoch auch in Bereichen, wo Baumwurzeln nicht die Ursache sein können, sondern andere Probleme, z.B. im Unterbau, vorliegen müssen (Bilder 3 bis 6).

Gleichzeitig sind diejenigen Bäume, deren Wurzeln offenbar für Durchbrüche des Belages verantwortlich sind, erkennbar krank und vorgeschädigt (Bilder 7 bis 10). Deren Standfestigkeit ist zweifelhaft. Eine Entfernung solcher Bäume dürfte im Sinne der Wegesicherung unerlässlich werden, womit jedoch auch die Sanierungsmöglichkeit für Rad- und Gehweg wieder gegeben ist.

Rad- und Gehweg in diesem Abschnitt werden sichtlich schon seit langem nur als Stückwerk ausgeführt; es ist immer noch zu erkennen, dass vielfältige Ursachen und Eingriffe für den Zustand der Wege verantwortlich sind. Die letzten Ausbesserungsarbeiten wurden vor kurzer Zeit im davorliegenden Abschnitt vor dem BFD-Gebäude ausgeführt, trotz ähnlicher Lage von Baumwurzeln.

Gerade für Fußgänger geht durch den Zustand des Weges keine geringere Gefährdung aus als für die Radfahrer. Hier nur eine "Sofortmaßnahme" für die wenigen Radler zu planen mit der Begründung, dass anlässlich der weiteren Bahnstadt-Entwicklung ja irgendwann sowieso weitgehend umgebaut wird, ist kurzsichtig und nicht nachhaltig. Ob dies der Sicherungspflicht dient, bleibt zudem fraglich.

Anlagen:

Bilder 1-10





















Absender:

CDU-Fraktion im Rat der Stadt

TOP 12.1.1

23-21170-02
Antrag (öffentlich)

Betreff:

Geschützter Radfahrstreifen in der Ackerstraße
Änderungsantrag zur Vorlage 23-21170

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

06.09.2023

Beratungsfolge:

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben
(Entscheidung)

06.09.2023

Status

Ö

Beschlussvorschlag:

Die Maßnahme eines geschützten Radfahrstreifens wird nicht umgesetzt. Im betroffenen Bereich wird eine Benutzungspflicht für den bestehenden Radweg angeordnet und damit der Fahrradverkehr auf der Ackerstraße untersagt. Der Radweg wird zudem unter Zuhilfenahme von Wurzelbrücken saniert.

Sachverhalt:

Aufgrund der Planungen der Bahnstadt und der Vorbereitung des Mobilitätsentwicklungsplans (MEP) ist von einseitigen und kurzfristigen Maßnahmen ohne dringende Notwendigkeit abzusehen.

Die weitere Begründung erfolgt mündlich.

Anlagen:

keine

*Betreff:***Verbesserungen der Fußgängerquerungen an den
Stadtbahnhaltestellen Hansestraße Ost und Nordhoffstraße***Organisationseinheit:*

Dezernat III

66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

03.07.2023

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

22.08.2023

Status

Ö

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben
(Entscheidung)

06.09.2023

Ö

Beschluss:

„Der Planung und der Realisierung zur Verbesserung der Querungen an den Stadtbahnhaltestellen Hansestraße Ost, stadteinwärts und stadtauswärts, sowie Nordhoffstraße stadteinwärts wird zugestimmt“

Sachverhalt:Beschlusszuständigkeit

Die Beschlusszuständigkeit obliegt dem Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben, da es sich bei der Hansestraße und Gifhorner Straße um Hauptverkehrsstraßen handelt, deren verkehrliche Wirkung über die Grenzen des Stadtbezirkes hinausgeht (§ 6 Ziffer 2 lit. h Hauptsatzung).

Anlass

Die Braunschweiger Verkehrs-GmbH (BSVG) beabsichtigt in 2023, wie in DS 22-18673 vorgestellt und beschlossen, Bahnsteige anzuheben und neu auszustatten. In Anlage 1 sind die Standorte der Bahnsteige markiert. Die Planungen wurden mit der Stadtverwaltung abgestimmt.

Planung

An der Stadtbahnhaltestelle Hansestraße Ost (Anlage 2 und 3) wird der Bahnsteig in beiden Fahrtrichtungen angehoben. Die angrenzenden Gleisquerungen auf der Nord- und Südseite der Hansestraße werden als geteilte Querungen mit taktilen Elementen für Sehbehinderte ausgestattet. Die Lichtsignalanlagen werden in sämtlichen Querungsbereichen angepasst.

Auf der Südseite kann die Gehwegbreite verbleiben. Für die Fahrradständer wird eine befestigte Fläche angrenzend an den Gehweg hergestellt. Auf der Nordseite ist der Gehwegbereich zum Queren verbreitert worden und auf dem Radweg ist aus Sicherheitsgründen beidseitig ein Haltebalken vorgesehen. Weiterhin ist beidseitig ein separates Lichtsignal für Radfahrende eingeplant, da der Radweg in beide Richtungen befahren wird.

Nördlich der Stadtbahnhaltestelle Nordhoffstraße (Anlage 4) befindet sich eine Gleisquerung, die planerisch an die Anhebung des Bahnsteiges angepasst wird. Die Planung sieht eine

gesicherte geteilte Querung vor, die mit taktilen Elementen für Sehbehinderte ausgestattet wird. Beidseitig werden die Lichtsignalmaste integriert.

Die Umsetzung erfolgt federführend durch die BSVG unter Beteiligung der Stadtverwaltung im Rahmen der Bauausführung.

Finanzierung

Während die BSVG die komplette Erneuerung der Bahnsteige finanziert, ist für die ergänzenden Baumaßnahmen die Stadt zuständig. Die Kosten hierfür betragen 65.000 € und stehen im Projekt 5S.660017 Stadtbahnbau Folgemaßnahmen in 2023 zur Verfügung.

Leuer

Anlage/n:

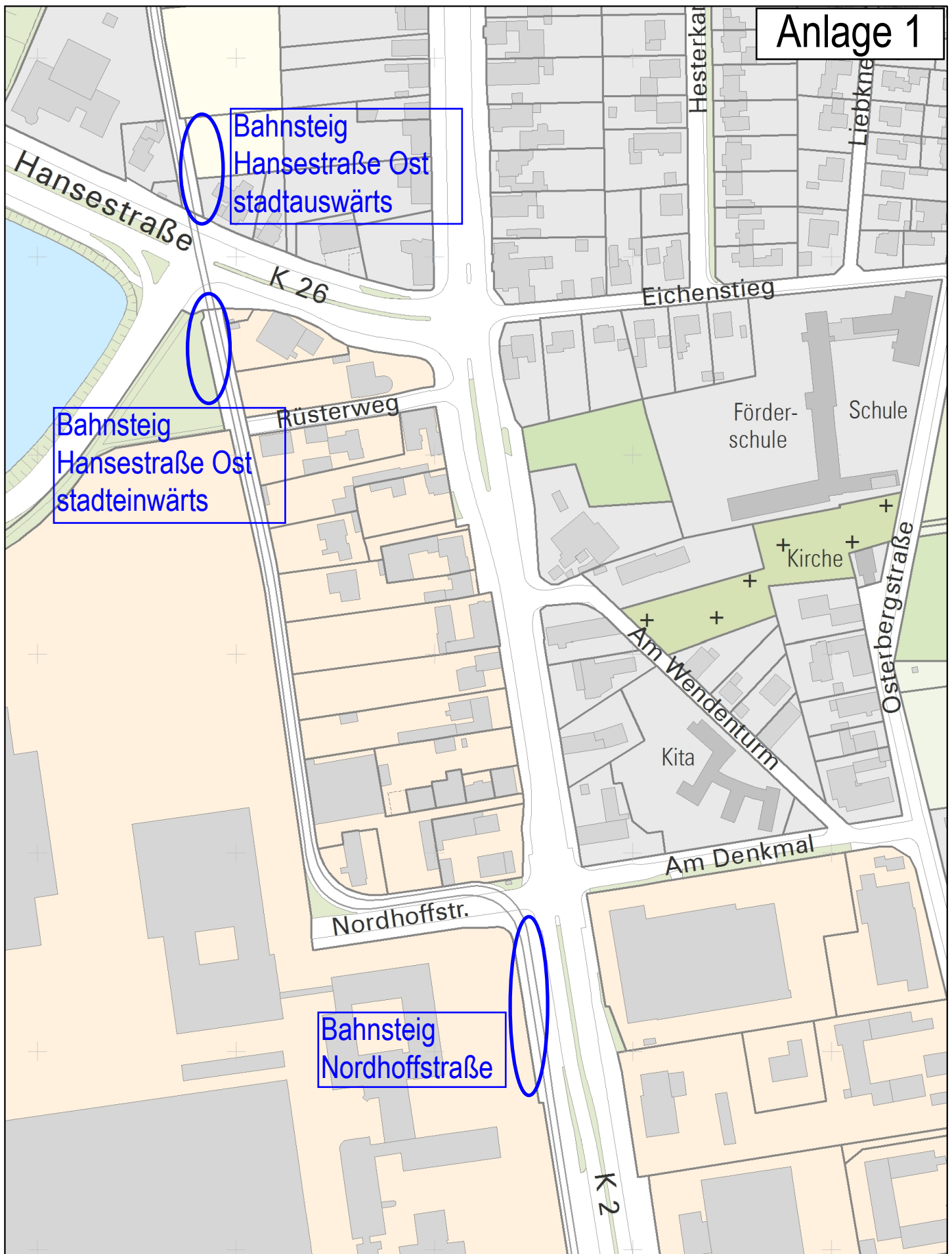
Anlage 1: Übersichtskarte mit Haltestellen

Anlage 2: Lageplan des Überwegs Haltestelle Hansestraße Ost stadtauswärts

Anlage 3: Lageplan des Überwegs Haltestelle Hansestraße Ost stadteinwärts

Anlage 4: Lageplan des Überwegs Haltestelle Nordhoffstraße

Anlage 1



Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 21.06.2023

Maßstab: 1:2 500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen



Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation

Haltestelle Nordhoffstraße

Anlage 4

Gifhorner Straße

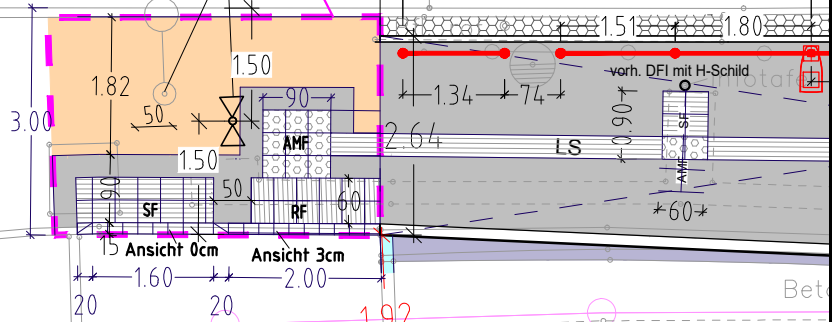
8.60

Kosten Stadt BS

vorh. LSA versetzen

Asphalt
5.40

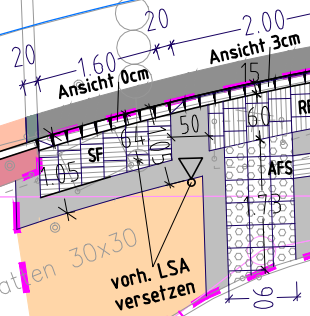
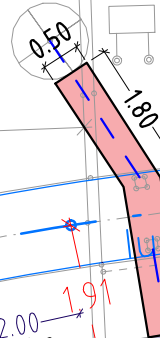
vorh. DFI mit H-Schild



$lu=20.068$

Asphalt
4.03

Schotter



8.29



B/M CONSULT
Beratungsgesellschaft für Verkehrsanlagen mbH
Braunschweig / Magdeburg

Bahnsteiganhebung und Neumöblierung von Stadtbahnhaltestellen Ausführungsplanung	Maßstab: 1 : 100
	Datum: 25.05.2023
	Überweg_HST Nordhoffstraße
	Blatt Nr. 1

Nordhoffstraße

Gehweg

Betreff:

Sicherheit und Sauberkeit in der Innenstadt - konsequenter Austausch der Müllbehälter

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

24.08.2023

Beratungsfolge:

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur
Beantwortung)

06.09.2023

Status

Ö

Sachverhalt:

Sicherheit und Sauberkeit der Braunschweiger Innenstadt sind ein wichtiger Bestandteil der „städtischen Visitenkarte“ für Einheimische sowie Gäste aus Nah und Fern. Der allgemeine Pflegezustand hat nicht nur Auswirkungen auf das Sicherheitsgefühl der Menschen, sondern auch auf die Aufenthaltsqualität und damit die Frage, ob man sich gerne hier aufhält – und vor allem für Auswärtige, ob man wiederkommt. In den zurückliegenden Jahren war – besonders am Wochenende – ein Großteil der Müllbehälter in der Innenstadt bereits gegen Mittag vollständig gefüllt und vielfach sogar überfüllt. Weiter anfallender Müll wurde oftmals daneben oder darauf abgestellt und sorgte damit für ein unansehnliches Bild. Der Arbeitsausschuss Innenstadt (AAI) hat mit seinem regelmäßigen und vielbeachteten City-Check immer wieder auf diese Problematik hingewiesen und auch in den politischen Gremien wurde intensiv darüber diskutiert.

Aufgrund zahlreicher Initiativen der CDU im seinerzeitigen Bauausschuss und auch im örtlich zuständigen Bezirksrat wurden zum einen zusätzliche Müllbehälter installiert und zum anderen wurde das Fassungsvermögen an vielen Stellen erhöht. Seit rund anderthalb Jahren (vgl. die beiden Mitteilungen mit der DS.-Nr. 21-16284-01 und DS.-Nr. 22-18173) werden andere Müllbehälter mit geänderter Außenform verwendet (Modell „Kendo“ anstelle des Modells „Rostock“). Aufgrund der schrägen Oberfläche kann hier kein Müll mehr darauf abgestellt werden.

Allerdings ist durch die Verwaltung kein konsequenter Austausch der vorhandenen Müllbehälter vorgesehen. Deshalb hatten wir zum Doppelhaushalt 2023/24 zusätzliche Mittel in Höhe von 30.000 Euro beantragt. Dieser Antrag wurde leider von der rot-grünen Haushaltsmehrheit ohne Diskussion in der Sache abgelehnt.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Verwaltung:

1. An welchen Stellen in der Innenstadt ist in den Jahren 2023 und 2024 die Umrüstung der vorhandenen Müllbehälter auf den neuen Typ Kendo vorgesehen?
2. An welchen Stellen in der Innenstadt ist in den Jahren 2023 und 2024 die Aufstellung zusätzlicher Müllbehälter vorgesehen?
3. Welche finanziellen Mittel sind nötig, um eine flächendeckende Umstellung vom Typ Rostock auf den Typ Kendo in der Innenstadt zu erreichen?

Anlagen:

keine

Betreff:

Bürgerbefragung Brodweg - Was möchten die Anwohner?

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

14.07.2023

Beratungsfolge:

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Beantwortung)

06.09.2023

Status

Ö

Sachverhalt:

Regionalheute berichtete am 31.5. über die angedachte Sperrung des Brodwegs für den Autoverkehr; ein Facebook-Nutzer kommentierte den Artikel mit folgenden Worten:

„Wir Anwohner wurden komischer Weise nie gefragt, was mit dem Brodweg werden soll. Auch wenn das gern behauptet wird. Wer hier wohnt, kennt den Verkehr, und ich bin froh wieder in beide Richtungen fahren zu können. Um die Raser zu bremsen, würden ein paar Schwellen auf der Straße Sinn machen. Oder auch ein fester Blitzer. Nicht so eine unsinnige Parkplatz-Regelung, die zum Glück rückgängig gemacht wurde! Was ist denn ab nächstem Jahr, wenn die Helmstedter Straße schon wieder für lange Zeit zur Baustelle wird? Wo soll man dann lang fahren, wenn nicht über den Brodweg?“

Parallel dazu findet man auch eine Petition auf der Mitreden-Plattform, in dieser steht:

„Es würde unsere Lebensqualität als Anwohner deutlich erhöhen, sollte der Brodweg ausschließlich für Fußgänger, Radfahrer und Anlieger (und selbstverständlich Rettungsfahrzeuge) freigegeben werden.

Die dauerhafte Sperrung der Straße für den KFZ-Individualverkehr würden wir sehr begrüßen. Die letzten fast 1,5 Jahre der Sperrung der Straße haben bereits bewiesen, dass dies möglich ist.“

(<https://mitreden2023.braunschweig.de/dialoge/ideenplattform/zukuenftige-verkehrsbedeutung-brodweg>)

Die Anwohner des Brodwegs vertreten also unterschiedliche Meinungen, was eine mögliche Sperrung des Brodwegs betrifft. Bürgerbeteiligung wird in Braunschweig von den Bürgern gefordert und von der Stadt gefördert; damit die Anwohner des Brodwegs zu Wort kommen, fragen wir als „Direkte Demokraten“:

- 1) Gab es eine Bürgerbeteiligung der Anwohner des Brodwegs zu einer möglichen Sperrung der Straße für den KFZ-Verkehr?
- 2) Falls ja: Was hat diese Befragung ergeben?
- 3) Falls nein: Warum wurde eine solche Befragung der betroffenen Anwohner nicht durchgeführt?

Anlagen:

keine

Betreff:

**Ausführungsqualität der Sanierungen am Radweg Ackerstraße,
Höhe BFD-Gebäude (frühere Zivildienstschule)**

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

09.08.2023

Beratungsfolge:

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur
Beantwortung)

06.09.2023

Status

Ö

Sachverhalt:

Im Zusammenhang mit dem geplanten "geschützten Radfahrstreifen" im weiteren Verlauf dieser Straße zeigt sich, dass der Radweg im oben benannten Abschnitt bereits saniert wurde.

Der sanierte Deckbelag weist inzwischen zusätzliche Ausbesserungen und undefinierte Randbereiche zur Grünfläche auf (Bild A).

Obwohl die Problematik mit Baumwurzeln praktisch ebenso vorhanden ist wie im benachbarten Bereich der Ackerstraße, wurde bis in den Nahbereich der Bäume asphaltiert, am Grünstreifen wuchern jedoch schon Pflanzen durch die Beschichtung (Bild B).

Außerdem scheint im Übergang zum Grünbereich ein Trennstreifen aus Randsteinen eingelassen zu sein, der jedoch teilweise mit Asphalt überdeckt wurde (Bild C).

Unsere Fragen daher:

- sind die Arbeiten am Radweg in diesem Abschnitt damit abgeschlossen?
- wurde dieser Zustand im Rahmen einer Abnahme akzeptiert?
- welchen monetären Wert (als interne Arbeitsleistung oder Rechnungsstellung durch einen externen Auftragnehmer) haben diese ausgeführten Arbeiten?

Anlagen:

Bild A
Bild B
Bild C







Betreff:

Sachstand Fußgängerzone Casparistraße

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

18.08.2023

Beratungsfolge:

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur
Beantwortung)

06.09.2023

Status

Ö

Sachverhalt:

Die Braunschweiger Zeitung berichtete am 24. Januar 2023 über den Mobilitätsentwicklungsplan: „Kann die Casparistraße Fußgängerzone werden? Der Braunschweigs Ortsverband des Verkehrsclubs Deutschland hatte im Vorjahr eine Visualisierung erstellt, die zeigt, wie eine autofreie Casparistraße aussehen könnte.“^[1] Eine solche Gestaltung mit Spielgeräten, urbanem Grün und nicht-kommerziellen Sitzgelegenheiten entspricht auch den Wünschen vieler Bürgerinnen und Bürger beim Innenstadtdialog.^[2]

In den Szenarien und Maßnahmen zum Mobilitätsentwicklungsplan findet man dies auch unter Punkt 33 bei „Stadtraum für Menschen“: „Es werden mehr Fußgängerzonen geschaffen bzw. vorhandene erweitert (z. B. Magniviertel, Casparistraße, Südstraße, Ziegenmarkt), um den Aufenthalt und den Einkauf in Geschäftslage zu stärken.“^[3]

Da die Planung einer Fußgängerzone in der Casparistraße sowohl stadträumliche, ästhetische, als auch verkehrliche Auswirkungen auf die Neugestaltung des Fritz-Bauer-Platzes hat und in die Planungen des Platzes mit einbezogen werden sollte, fragen wir:

Wie ist der aktuelle Sachstand beim Prüfauftrag Fußgängerzone Casparistraße?

^[1] www.braunschweiger-zeitung.de/braunschweig/article237452797/Tempolimit-Bohlweg-zu-Braunschweig-denkt-die-Stadt-der-Zukunft.html , Visualisierung siehe Anlage

^[2] www.innenstadtdialog-braunschweig.de

^[3] <https://ratsinfo.braunschweig.de/ri/vo020.asp?VOLFDNR=1027051>

Anlagen:

Visualisierung Fußgängerzone Casparistraße



Betreff:

Zustand der Verleih-Scooter in Braunschweig

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

24.08.2023

Beratungsfolge:

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur
Beantwortung)

06.09.2023

Status

Ö

Sachverhalt:

Die auf den Gehwegen, Parkplätzen und an Straßenrändern bereitgestellten e-Scooter kommen teils deutlich erkennbar "in die Jahre" und weisen sichtliche Abnutzungsspuren auf. Außer dem Ladezustand, dem Kennzeichen und einer internen Registrierungsnummer ist aber z.B. in der App des größten Anbieters nichts weiter über den Betriebszustand der Fahrzeuge zu erkennen; der Nutzer kann nur durch einfache Sichtprüfung und einen anfänglichen Bremsentest bei langsamer Fahrt einen oberflächlichen Eindruck von der Fahrtüchtigkeit des Geräts bekommen.

Nach welchem Schema (Häufigkeit von Kontrollen bzw. Wartungsintervalle) werden die bereitgehaltenen Roller durch ihre Anbieter auf Schäden, Abnutzung der Bremsanlagen, Funktion von Blinkern und Beleuchtung, konstruktive Stabilität usw. überprüft?

Wie (schnell) wird auf Schadensmeldungen von Nutzern reagiert?

Welche Anbieter sind in diesem Jahr hier aktiv und werden ihren Geschäftsbetrieb absehbar mindestens bis Ende 2024 weiterführen?

Anlagen:

keine

*Betreff:***Rechtsgrundlagen, Beschränkungen und Erlöse des gewerblichen eScooter-Verleihs im Stadtgebiet***Empfänger:*Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister*Datum:*

24.08.2023

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

06.09.2023

Status

Ö

Sachverhalt:

Für viele Städte und Gemeinden besteht eine Rechtsunsicherheit, ob das Bereitstellen von e-Scootern im öffentlichen Verkehrsraum als erlaubnisfreier Gemeingebrauch oder erlaubnispflichtige Sondernutzung eingeordnet werden muss. Die Stadt Braunschweig hat recht umfassende und konkrete Vorstellungen über erlaubnispflichtige Sondernutzungen des Straßenraums, z.B. beim Plakatieren oder dem Abstellen von Werbe-Anhängern und limitiert solche Nutzungen deutlich. Die Verleiher von e-Scootern konnten jedoch in ihrer Anfangszeit und, abgesehen von den verpflichtend zugewiesenen Parkflächen in der Innenstadt, im restlichen Stadtgebiet weitgehend ohne Beschränkungen ihr "free-floating"-Geschäftsmodell fortführen, also die Verleiher an praktisch jedem Ort bereitstellen bzw. vom Mieter stehen lassen. Die Stadt Braunschweig ist mit diesen Anbietern unter Anerkennung eines erlaubnisfreien Gemeingebrauchs nur eine freiwillige Qualitätsübereinkunft mit den kommerziellen Anbietern eingegangen. In letzter Zeit kamen jedoch aus mehreren Stadtbezirken Forderungen, das Parkzonenkonzept auch auf die Stadtteile auszuweiten, was überwiegend abschlägig beschieden wurde.

Städte wie z.B. Berlin, Düsseldorf, Dresden, Halle und Nürnberg sind mittlerweile dazu übergegangen, den Scooter-Verleih wie eine Sondernutzung zu behandeln und daher im Rahmen enger Vorgaben erlaubnis- und gebührenpflichtig zu machen. Dazu wurden in einigen Bundesländern zusätzlich konkretisierende Gesetze erlassen. Eine deutliche, aktive Regulierung bis hin zum Ausschluss von Angebotsbereichen wird also zumindest in anderen Kommunen bzw. Bundesländern für möglich gehalten und praktiziert. Warum nicht auch in Braunschweig, soweit dies selbst im Rahmen der freiwilligen Übereinkunft schon möglich ist bzw. stadtrechtlich denkbar wäre?

Nach allgemeiner Erkenntnis ersetzen die Scooterfahrten nur sehr selten entsprechende Autofahrten und verdrängen sehr viel häufiger Fahrradnutzungen und zu Fuß zurückgelegte Strecken. Die Reservierung von Scooter-Parkflächen im Innenstadtbereich sorgt hingegen für Einnahmeausfälle der vormals bewirtschafteten Parkflächen und verringert das Parkplatzangebot für einfahrende Kunden des Innenstadthandels. Mindestens ein Anbieter in Braunschweig hat in letzter Zeit seinen Geschäftsbereich innerhalb des Stadtgebietes ausgeweitet; die wirtschaftliche Tragfähigkeit solcher Unternehmenskonzepte muss sich nach mehreren Jahren nun abzeichnen; eine weitere Art von Subventionierung durch das Bereitstellen öffentlichen Straßenraums als deren kostenlose Betriebsflächen sollte jetzt obsolet sein.

Unabhängig von der Einstufung als Gemeingebrauch oder Sondernutzung sind einige Grundvorgaben im Umgang mit dem Scooterverleih unstrittig und können entweder "freiwillig" oder als Erlaubnisaufgabe reguliert werden.

Andere Städte arbeiten mit der Festlegung von Höchstbestandszahlen für die Scooter der jeweils aktiven Anbieter:

- welche Höchstzahlen sind, angesichts einiger Geschäftsbereichserweiterungen, aktuell mit den Anbietern in Braunschweig vereinbart bzw. angepasst worden?

In anderen Städten wird für die Nutzung wertvoller Flächen als Scooter-Stationen eine Lizenzgebühr verlangt, häufig festgemacht an der Anzahl der Fahrzeuge:

- welche, an die aktuell gestiegene Geschäftstätigkeit angepasste, Gebühreneinnahmen wurden in Braunschweig aus diesem Geschäftsbetrieb erzielt bzw. geplant? (Angaben, sofern vorhanden, bitte getrennt für 2021, 2022 und die Planzahl für 2023)

- welche gesetzlichen oder sonstigen Änderungen müssten, ggfs. auf Landesebene, erfolgen, um auch in Braunschweig den Betrieb von e-Scooter-Verleih als erlaubnispflichtige Sondernutzung einstufen zu können?

Anlagen:

keine