

Betreff:**Bordsteinabsenkung Stralsundstraße****Organisationseinheit:**Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr**Datum:**

25.09.2023

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 211 Braunschweig-Süd (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

02.11.2023

Status

Ö

Sachverhalt:

Beschluss des Stadtbezirksrats 211 vom 27.04.2023 (Anregung gem. § 94 Abs. 3 NKomVG):
 „Es wird die Bordsteinabsenkung des Gehwegs Einmündung Stralsundstraße in der Stettinstraße beantragt.“

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Verwaltung teilt mit, dass für eine Bordsteinabsenkung nach dem aktuellen Stand der Technik Kosten in Höhe von ca. 12.000 € anfallen würden, da der sich dort befindende Straßenablauf versetzt werden müsste. Es stehen keine Haushaltssmittel im Haushalt 2023 zur Verfügung, eine Umsetzung des Beschlusses erfolgt daher im Jahr 2024.

Leuer

Anlage/n:

keine

Betreff:**Verkehrssicherheit Hohes Feld****Organisationseinheit:**Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr**Datum:**

25.09.2023

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 211 Braunschweig-Süd (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

02.11.2023

Status

Ö

Sachverhalt:Beschluss des Stadtbezirksrats 211 vom 31.08.2023 (Anregung gem. § 94 Abs. 3 NKomVG):

„Die Verwaltung wird gebeten, die Verkehrssicherheit auf der Straße Hohes Feld zwischen Leipziger Straße und Sportplatz zu prüfen - es befinden sich mehrere Schlaglöcher in der Fahrbahn.“

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Verwaltung hat die Verkehrssicherheit auf der Straße Hohes Feld zwischen Leipziger Straße und Sportplatz geprüft und die Schadstellen ausgebessert.

Leuer

Anlage/n:

keine

Betreff:

**Entschärfung der Straßenkurve Hallestraße/Ecke Salzdahlumer
Straße, Höhe Ampelanlage Staatliche Untersuchungsämter**

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

16.10.2023

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 211 Braunschweig-Süd (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

02.11.2023

Status

Ö

Sachverhalt:

Beschluss vom 31. August 2023 (Anregung gemäß § 94 Abs. 3 NKomVG):

„Die Verwaltung möge prüfen, inwieweit in diesem Kurvenbereich die Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer mit baulichen Maßnahmen erhöht werden kann.“

Stellungnahme der Verwaltung zu dem geändert beschlossenen Antrag Drs-Nr. 23-21968:

Die Verwaltung hat den Kreuzungsbereich Hallestraße/Salzdahlumer Straße in Höhe der Ampelanlage Staatliche Untersuchungsämter überprüft. In den letzten drei Jahren kam es zu insgesamt sechs Unfällen im Kreuzungsbereich. Die Unfälle sind alle auf das Verschulden der Kraftfahrzeugführenden zurückzuführen (z. B. erhöhte Geschwindigkeit und Alkoholeinfluss).

Eine Gefährdungslage aufgrund des Kurvenradius und den sonstigen baulichen Gegebenheiten liegt hier nicht vor.

Daher sieht die Verwaltung keinen Anlass, hier kurzfristig tätig zu werden.

Im Zuge des Stadtbahnausbauprojektes Salzdahlumer Straße/Heidberg wird dieser Bereich planerisch betrachtet.

Leuer

Anlage/n:

keine

Betreff:**Spielplätze für den Heidberg - Stellungnahme zu offenen Fragen****Organisationseinheit:**Dezernat VIII
68 Fachbereich Umwelt**Datum:**

12.10.2023

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 211 Braunschweig-Süd (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

02.11.2023

Status

Ö

Sachverhalt:

Protokollnotiz des Stadtbezirksrates 211 vom 08. Juni 2023:

„Herr Nagel hält den vorgeschlagenen Standort eines Kinderspielplatzes für nicht besonders geeignet und regt einen Ortstermin zur Standortplanung an. Frau stellv. Bezirksbürgermeisterin Jaschinski-Gaus weist daraufhin, dass eine voraussichtliche Realisierung des Kinderspielplatzes erst im Jahr 2025 nicht akzeptabel ist. Frau Jacobs fragt nach einer Kinder- und Jugendbeteiligung für die Planung des Spielplatzes.“

Stellungnahme der Verwaltung:Zur Anmerkung durch Herrn Nagel:

Die Verwaltung möchte an dem bisherigen Standortvorschlag für den Neubau des Spielplatzes festhalten.

Die Gründe hierfür liegen insbesondere bei der besseren Erreichbarkeit des Spielplatzes für die Kinder aus dem Stadtteil Heidberg, da für die östliche Hälfte des Heidberg eine erhebliche Unterversorgung mit Spielflächen für Kinder im Alter von 6 bis 12 Jahren vorherrscht. Planungsrechtlich ist der vorgeschlagene Standort für die Errichtung eines Spielplatzes bereits gesichert. Der Neubau eines Spielplatzes am Heidbergsee würde den Aussagen der maßgeblichen Fachnorm DIN 18034 widersprechen, die ein Entfernungsradius von 350 m als Orientierungswert vorsieht. Darüber hinaus ist eine gute Erreichbarkeit ohne Hindernisse und Barrierewirkungen von z. B. Verkehrsanlagen zu berücksichtigen.

Ein Spielplatz am Heidbergsee würde in erster Linie den Besuchern aus der Region zugutekommen, die insbesondere in den Sommermonaten das Areal zum Baden und zur Naherholung nutzen. Für diese Besucher besteht aus Sicht der Verwaltung bereits ein attraktives Angebot mit Spielgeräten für Kinder in der genannten Altersklasse und insbesondere Möglichkeiten zum freien Spiel in den großzügigen Sandbereichen und grünen Freiräumen.

Der vorgeschlagene Standort ganz im Westen der westlichen Ausläufer des Heidbergparks hingegen bietet ganzjährig gute Voraussetzungen für die Erreichbarkeit durch die Heidberger Kinder aus weiten Teilen des Stadtteils.

Zur Anmerkung durch Frau stellv. Bezirksbürgermeisterin Jaschinski-Gaus:

Im Teilhaushalt der Jahre 2023 und 2024 stehen keine Haushaltsmittel zur Realisierung der neuen Spielfläche im Heidbergpark zur Verfügung. Insofern soll dieses Projekt für den Haushalt 2025 angemeldet werden.

Zur Anmerkung durch Frau Jacobs:

Eine Kinderbeteiligungsaktion wird vom Sachgebiet Spielplatzangelegenheiten und Beteiligungen durchgeführt sobald die Voraussetzungen für eine zeitnahe Umsetzung der baulichen Maßnahmen feststehen. Dadurch kann der Zeitrahmen für kindliche Ideenentwicklung und die bauliche Umsetzung des Spielplatzes, für alle teilnehmenden Kinder, als Selbstwirksamkeit erfahren werden. Die Ergebnisse der Kinderbeteiligung werden dem Stadtbezirksrat sodann zusammen mit der Entwurfsplanung vorgestellt.

Herlitschke

Anlage/n:

Betreff:

Planung einer barrierefreien Wegeverbindung in Leiferde zwischen Thiedebacher Weg und Bahnhofstraße im Zuge der Reaktivierung des DB-Haltepunktes Leiferde

Organisationseinheit: Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	Datum: 26.10.2023
--	-----------------------------

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 211 Braunschweig-Süd (Anhörung)	02.11.2023	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	03.11.2023	Ö

Beschluss:

„Der Planung einer barrierefreien Stadtteilverbindung in Leiferde zwischen Thiedebacher Weg und Bahnhofstraße in Leiferde wird mit Herstellung einer barrierefreien Rampe auf der Westseite und der Herstellung einer Treppe mit Schieberampe und Fahrstuhl auf der Ostseite von der Stadt im Zuge der Reaktivierung des DB-Haltepunktes Leiferde weiterverfolgt.“

Sachverhalt:Beschlusskompetenz

Die Beschlusskompetenz des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben ergibt sich aus § 76 Abs. 3 Satz 1 NKomVG i. V. m. § 6 Nr. 2 lit. i der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei der Entscheidung über die Planung einer barrierefreien Wegeverbindung und der barrierefreien Anbindung des künftigen Haltepunktes in Leiferde um eine verkehrsplanerische Angelegenheit, für die hier der Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben zuständig ist, da es sich um Verkehrsanlagen handelt, deren verkehrliche Bedeutung über den Stadtbezirk hinausgeht.

Anlass

Mit der Drucksache (DS) 22-19288 erfolgte der Beschluss für die Planung einer barrierefreien Wegeverbindung in Braunschweig-Leiferde zwischen Thiedebacher Weg und Bahnhofstraße – aufgrund der hohen Neubaukosten von rd. 7,0 Mio. € – unter Beibehalt der bestehenden Eisenbahnbrücken als kurze Engstellen im Zuge der Reaktivierung des Eisenbahnhaltepunktes. Durch die Beschlussergänzung zu obiger DS (DS 22-19288-01) wurde zudem eine Variantenuntersuchung beschlossen. Daraufhin hat die Verwaltung die folgenden vier Varianten für eine barrierefreie Erschließung für Mobilitätseingeschränkte, Zu-Fuß-Gehende und Radfahrende (Beschreibung der Varianten, siehe Anlage 1) entwickelt:

- Variante 1 – barrierefreie Unterführung mit Treppen und Fahrstühlen
- Variante 2 – barrierefreie Unterführung mit Rampen
- Variante 3 – barrierefreie Unterführung mit Radrampen, Treppen und Fahrstühlen
- Variante 4 – barrierefreie Überführung mit Treppen und Fahrstühlen

Planungen der Deutschen Bahn (DB)

Die in den jeweiligen Varianten dargestellte Planung der DB stellt einen aktuellen Auszug aus der Vorplanung der DB dar und wurde nur nachrichtlich in den städtischen Planungen übernommen. Bei allen Varianten ist eine planerische Anpassung der Zuwegungen zu den Bahnsteigen erforderlich. Der Anschluss der innenliegenden Bahnsteige ist von der DB aktuell mittels Treppen und Fahrstuhl zwischen den beiden Bahnsteigen geplant. Bau, Betrieb und die Unterhaltung des Fahrstuhls zwischen den Bahnsteigen liegt im Zuständigkeitsbereich der DB. Die DB hat sich bereit erklärt, im Zuge der Unterhaltung des eigenen Fahrstuhls für die barrierefreie Erreichbarkeit der innenliegenden Bahnsteige auch die Unterhaltung und den Betrieb städtischer Fahrstühle im Bereich des Haltepunktes gegen eine Einmalzahlung (i. d. R. ist die Ablöse in der gleichen Größenordnung wie die Baukosten von je ca. 390.000 €) zu übernehmen.

Bürgerbeteiligung

Nach Vorstellung der Ergebnisse der Variantenuntersuchung im Rahmen einer Bürgerinformationsveranstaltung mit rund 50 Besucherinnen und Besuchern am 04.10.2023 hatten alle interessierten Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit eine Stellungnahme per Flyer oder E-Mail mit Nennung einer Vorzugsvariante bis zum 15.10.2023 abzugeben. Im Rahmen dieser Beteiligungsmöglichkeit haben 27 Personen teilgenommen. Teilweise wurden Stellungnahmen für mehrere Varianten abgegeben. Zwei Stellungnahmen bezogen sich auf keine der vorgestellten Varianten. Die Beteiligung ergab folgendes Ergebnis:

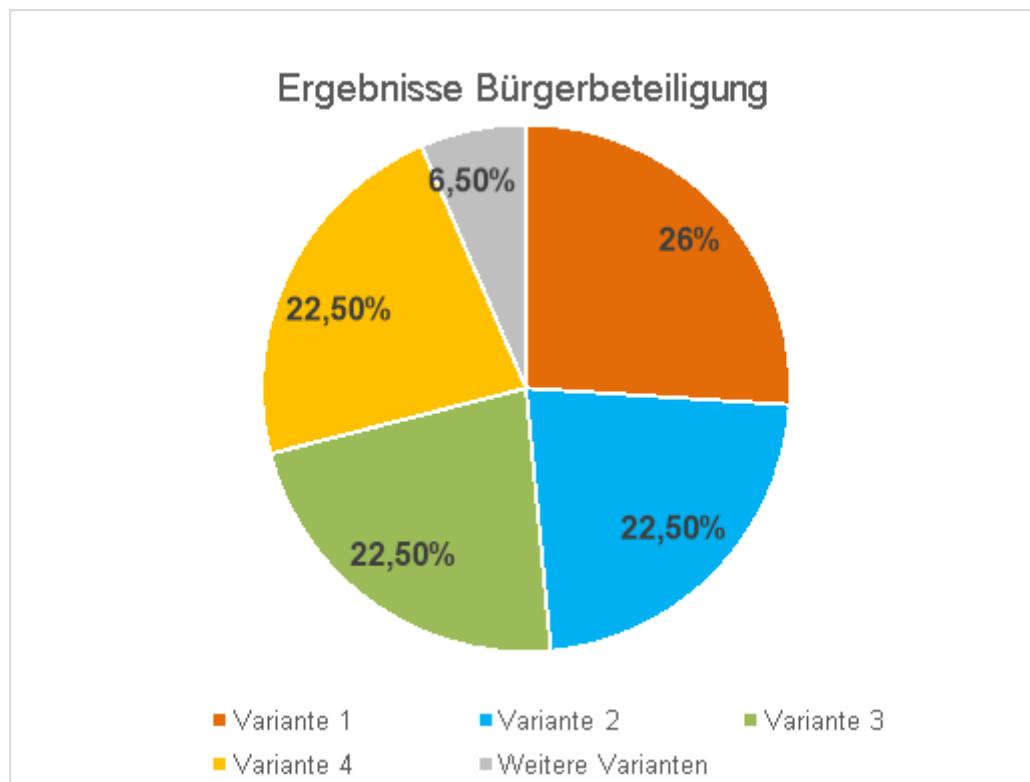


Abb. 1: Auswertung der Bürgerbeteiligung

Dabei wurden vorrangig Stellungnahmen abgegeben, die mit ca. 26 % überwiegend für Variante 1 und mit je 22,5 % für Variante 2, 3 oder 4 befürworteten.

Die wesentlichen Argumente zur Variante 1 waren:

- + der dörfliche Charakter bleibt erhalten
- + der geringe Flächenbedarf und keine Beeinträchtigung für die angrenzenden Bürger
- + die Verbindung ist weiterhin auch für den Radverkehr über die Aufzüge oder eine Schieberampe passierbar.
- + die Anlage einer B+R-Fläche ist auf der Ostseite möglich

- + es sind keine langen Rampenanlagen erforderlich
- die Querungsmöglichkeit wird im Vergleich zum Status Quo für Radfahrende und Eltern mit Fahrradanhägern oder Kinderwagen verschlechtert

Die wesentlichen Argumente zur Variante 2 waren:

- + der dörfliche Charakter bleibt erhalten
- + ausfallsichere Barrierefreiheit möglich und keine Wartezeit für Mobilitätseingeschränkte, Radfahrer, etc. an den Fahrstühlen erforderlich
- + geringe Bau- und Unterhaltungskosten
- Zick-Zack-Rampe auf der Ostseite ist nicht „schön“ und unpraktisch

Die wesentlichen Argumente zur Variante 3 waren:

- + gute Befahrbarkeit für den Radverkehr möglich
- zu teuer und überdimensioniert
- Entfall von Parkplätzen in der Bahnhofsstraße und Einschränkungen für die Anwohner
- zu großes Konfliktpotenzial zwischen Rad- und Fußverkehr im Bereich der Eisenbahnbrücken unter Beibehalt der Engstelle mit einer Breite von nur ca. 2 m

Die wesentlichen Argumente zur Variante 4 waren:

- + Trennung von Rad- und Fußgängerverkehr, kein Konfliktpotenzial mit Radfahrenden
- + gute Einsehbarkeit und hohe soziale Sicherheit
- zu hohe Bau- und Unterhaltungskosten
- zu großer zu überwindender Höhenunterschied

Darüber hinaus wurden zwei Stellungnahmen abgegeben, die keine der 4 vorgeschlagenen Varianten priorisieren, sondern jeweils einen Vorschlag für eine weitere, neue Variante beinhalten. Diese wurden in der Auswertung in Abb. 1 unter weitere Varianten zusammengefasst.

Dabei wurde zum einen angeregt, für den Radverkehr ggf. in Kombination mit einer weiteren Fußverkehrsverbindung eine separate Verbindung weiter südlich mit Anschluss an die Lüdersstraße zu bauen. Da die Prüfung von sinnvollen Querungsmöglichkeiten des Radschnellweges von Thiede nach Braunschweig durch den Regionalverband Großraum Braunschweig im Rahmen der Radschnellwegplanung erfolgt, ist so eine Lösung nicht Bestandteil dieser Planung und wird hier nicht weiter verfolgt.

Der andere Vorschlag war die Unterführung komplett zurück zu bauen und einen ebenerdigen Bahnübergang mit Schranken für den Fuß- und Radverkehr herzustellen. Ziel und rechtliche Vorgabe der DB ist die Reduzierung der Anzahl an Bahnübergängen in Deutschland zur Erhöhung der Sicherheit der Verkehrsteilnehmer. Der Neubau von Bahnübergängen ist nur in Ausnahmefällen zulässig und stellt hier keine Option dar.

Vorzugsvariante

Unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Bürgerbeteiligung sowie unter fachlicher Abwägung der Kriterien Barrierefreiheit, Nutzbarkeit für den Radverkehr, Verkehrssicherheit, soziale Sicherheit, Eingriff in Flächen Dritter und der Baukosten empfiehlt die Verwaltung als Vorzugsvariante die Umsetzung einer Kombination aus Variante 1 und Variante 2, siehe nachfolgende Abb. 2.

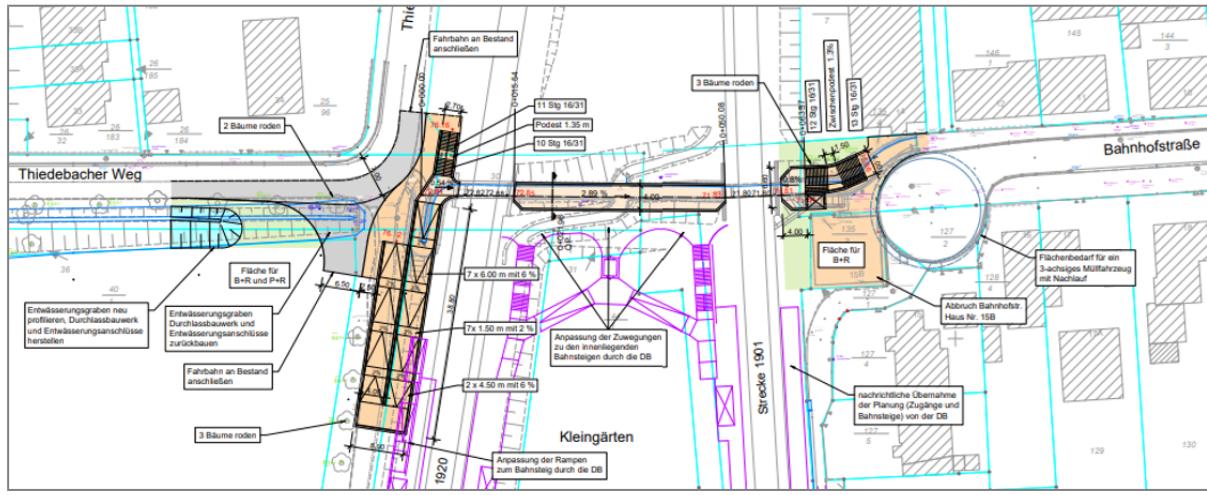


Abb. 2: Vorzugsvariante mit Rampe auf der Westseite (aus Var. 2) und Treppe und Fahrstuhl auf der Ostseite (aus Var. 1)

Durch die Umsetzung dieser Vorzugsvariante ist eine barrierefreie Wegeverbindung zwischen Thiedebacher Weg und Bahnhofstraße und eine barrierefreie Erreichbarkeit aller zukünftigen Bahnsteige gegeben. Der Bereich der Unterführung kann ausfallsicher barrierefrei verlassen werden.

Da aufgrund der bestehenden Engstellen im Bereich der Eisenbahnüberführungen eine durchgehende Befahrbarkeit für den Radverkehr mit keiner der entwickelten Varianten möglich ist, bietet diese Variante die beste Möglichkeit eine Verbindung für den Radverkehr an dieser Stelle mit möglichst geringem Konfliktpotenzial mit dem Fußverkehr zu ermöglichen.

Dagegen würde mit der Variante 3 zur Berücksichtigung einer möglichen Radschnellwegverbindung an dieser Stelle mit separaten Radrampen durch das Aufeinandertreffen im bzw. vor dem Engstellenbereich im Bereich der Eisenbahnüberführungen mit erwartungsgemäß hohen Geschwindigkeiten der Radfahrenden ein hohes Konfliktpotenzial zwischen Radfahrenden und Fußgängern entstehen. Daher wird die Variante 3 ohne Erneuerung der Eisenbahnbrücken (womit in den nächsten Jahrzehnten laut der DB nicht zu rechnen ist) nicht weiterverfolgt.

Weiterhin bietet die vorgeschlagene Vorzugsvariante den Vorteil, dass durch die Aufweitung der Wege, die möglichst geradlinige Ausrichtung der Treppe auf der Ostseite und die entsprechend zu gestaltende Rampe auf der Westseite eine gute Einsehbarkeit ermöglicht und die soziale Sicherheit im Vergleich zum Bestand erhöht wird.

Die Gleichstellungsbeauftragte empfiehlt aus Sicht der höheren sozialen Sicherheit die Variante 4. In der Gesamtabwägung mit den Themen Radverkehrsnutzung, Kosten und städtebauliche Gestaltung wird die vorgeschlagene Vorzugsvariante auch von dort mitgetragen. Bei der weiteren Ausplanung dieser Variante wird die soziale Sicherheit auch in den Details eine große Rolle spielen.

Mit dem Behindertenbeirat hat ein Austausch stattgefunden.

Weiteres Vorgehen

Nach Entscheidung für eine Vorzugsvariante erfolgt die Ausschreibung und Vergabe der

Planungsleistungen gem. HOAI. Planungsmittel stehen im Haushalt 2023/2024 in Höhe von 400.000 € zur Verfügung. Die Baukosten für die vorgeschlagene Vorzugsvariante werden auf ca. 1,6 Mio. € geschätzt. Aufgrund des räumlichen und zeitlichen Zusammenhangs zwischen dem barrierefreien Umbau der Unterführung und des Baus des zukünftigen Haltepunktes Braunschweig Leiferde wird die weitere Planung in enger Abstimmung mit der DB erfolgen und soll in einem gemeinsamen Planfeststellungsverfahren münden.

Leuer

Anlage/n:

- Anlage 1 - Variantenbeschreibungen
- Anlage 2 - Variante 1 – Lageplan
- Anlage 3 - Variante 1 – Längsschnitt
- Anlage 4 - Variante 2 – Lageplan
- Anlage 5 - Variante 2 – Längsschnitt
- Anlage 6 - Variante 3 – Lageplan
- Anlage 7 - Variante 3 – Längsschnitt
- Anlage 8 - Variante 4 – Lageplan
- Anlage 9 - Variante 4 – Längsschnitt

ANLAGE 1: Beschreibung der untersuchten Varianten

Variante 1 – barrierefreie Unterführung mit Treppen und Fahrstühle

Die Variante 1 (siehe Abb. 1 und Lageplan (Anlage 2) und Längsschnitt (Anlage 3)) stellt eine Weiterentwicklung der in der DS 22-19288 dargestellten barrierefreien Wegeverbindung mit Treppen und Fahrstühlen dar. Die Variante wurde dahingehend optimiert, dass die Treppen auf eine Breite von 4,00 m vergrößert wurden und jeweils eine Schieberampe vorgesehen ist, um Radfahrenden die Möglichkeit zu geben, diese Verbindung auch bei Ausfall eines Fahrstuhls zu nutzen. Zudem wurde die Lage der Treppen auf der Ostseite so optimiert, dass eine möglichst geradlinige Blickachse zu Unterführung gewährleistet ist, wodurch dunkle und schlecht einsehbare Ecken reduziert werden. Für die Treppe auf der Westseite ist eine geradlinige Ausrichtung zur Unterführung aufgrund des angrenzenden Feldweges und Entwässerungsgrabens nicht möglich, daher ist diese parallel zu den Bahngleisen Richtung Süden ausgerichtet. Zur besseren Einsehbarkeit der Unterführung von der Treppe wäre stattdessen z. B. die Installation von Spiegel möglich. Die Barrierefreiheit ist mittels Fahrstühlen vorgesehen.

Zur Herstellung der Barrierefreiheit zwischen den Eisenbahnbrücken ist die Abflachung der Wegeverbindung auf eine einseitige Neigung von ca. 3 % und eine Verbreiterung des Weges auf 4,00 m vorgesehen.

Zur Umsetzung der Variante 1 ist auf der Westseite die Anpassung der Feldzufahrt, des Thiedebacher Weges, eine geringfügige Anpassung des Entwässerungsgrabens und der Entfall von zwei Bäumen erforderlich. Zudem ist ein voraussichtlich geringer Eingriff in Flächen Dritter auf der Westseite erforderlich. Auf der Ostseite ist der Entfall von drei Bäumen sowie der Abbruch des alten, sich im städtischen Eigentum befindlichen Vereinsheims (Haus Nr. 15 B) zur Herstellung von Fahrradabstellanlagen erforderlich. Die Baukosten für die Umsetzung der Variante 1 liegen laut Grobkostenschätzung eines dafür beauftragten Ingenieurbüros bei rund 1,8 Mio. €.

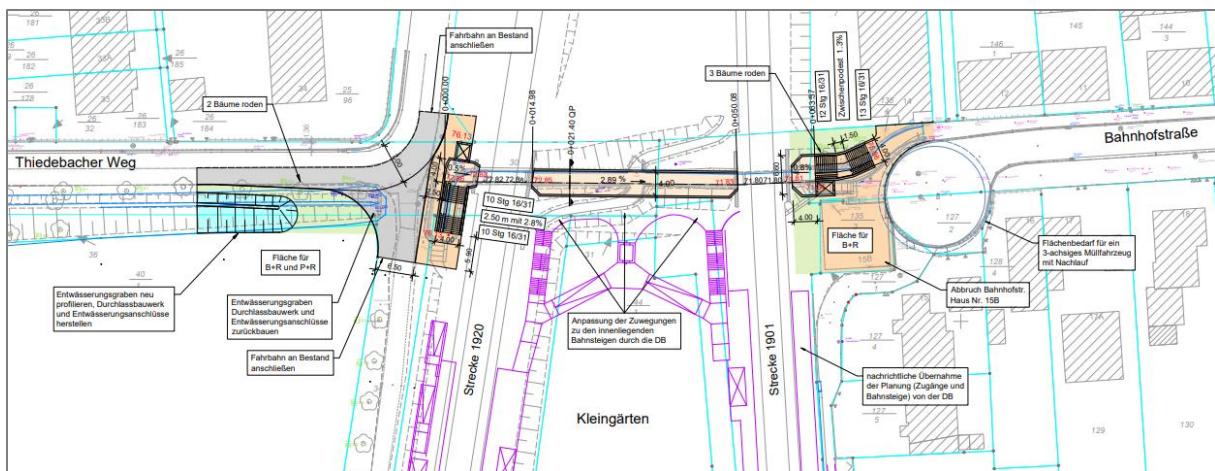


Abbildung 1: Variante 1 – barrierefreie Unterführung mit Treppen und Fahrstühle

Variante 2 – barrierefreie Unterführung mit Rampen

In Variante 2 (siehe Abb. 2 sowie Lageplan (Anlage 4) und Längsschnitt (Anlage 5)) sind als ausfallsichere barrierefreie Zugänge auf der Ost- und Westseite Rampen sowie zusätzlich Treppen vorgesehen. Auf der Westseite ist eine Rampenbreite von 4,00 m möglich, welche gemäß aktuell gültigen Richtlinien gemeinsam von Fußgängern und Radfahrern genutzt werden können. Auf der Ostseite ist eine 4,00 m breite Rampe aufgrund der begrenzten Platzverhältnisse nicht möglich. Daher wurde eine barrierefreie Rampe mit einer regelkonformen Gehweite von 2,50 m (lichte Weite 2,70 m inkl. Geländer) für Fußgänger geprüft. Aufgrund der begrenzten Platzverhältnisse und dem erforderlichen Wendehammer für Ver- und Entsorgungsfahrzeuge in der Bahnhofstraße ist diese allerdings so nicht realisierbar, sondern wäre nur mit einer maximalen lichten Weite von 2,50 m realisierbar. Eine Freigabe für Radfahrende wäre bei dieser Breite mit einem hohen Konfliktpotential mit Fußgängern verbunden und ist daher nicht sinnvoll.

Zur Herstellung der Barrierefreiheit zwischen den Eisenbahnbrücken ist analog zur Variante 1 die Abflachung der Wegeverbindung auf eine einseitige Neigung von ca. 3 % und eine Verbreiterung des Weges auf 4,00 m vorgesehen.

Zur Umsetzung der Variante 2 ist auf der Westseite die Anpassung der Feldzufahrt, des Thiedebacher Weges, eine geringfügige Anpassung des Entwässerungsgrabens und der Entfall von zwei Bäumen erforderlich. Zudem ist ein voraussichtlich geringer Eingriff in Flächen Dritter auf der Westseite erforderlich. Auf der Ostseite ist der Entfall von drei Bäumen sowie der Abbruch des alten Vereinsheims (Haus Nr. 15 B) zur Herstellung der Rampenanlage erforderlich. Flächen für Fahrradabstellanlagen stehen auf der Ostseite aufgrund des großen Platzbedarfs für die Rampenanlage nicht zur Verfügung. Die Baukosten für die Umsetzung der Variante 2 liegen laut Grobkostenschätzung eines dafür beauftragten Ingenieurbüros bei rund 1,3 Mio. €.

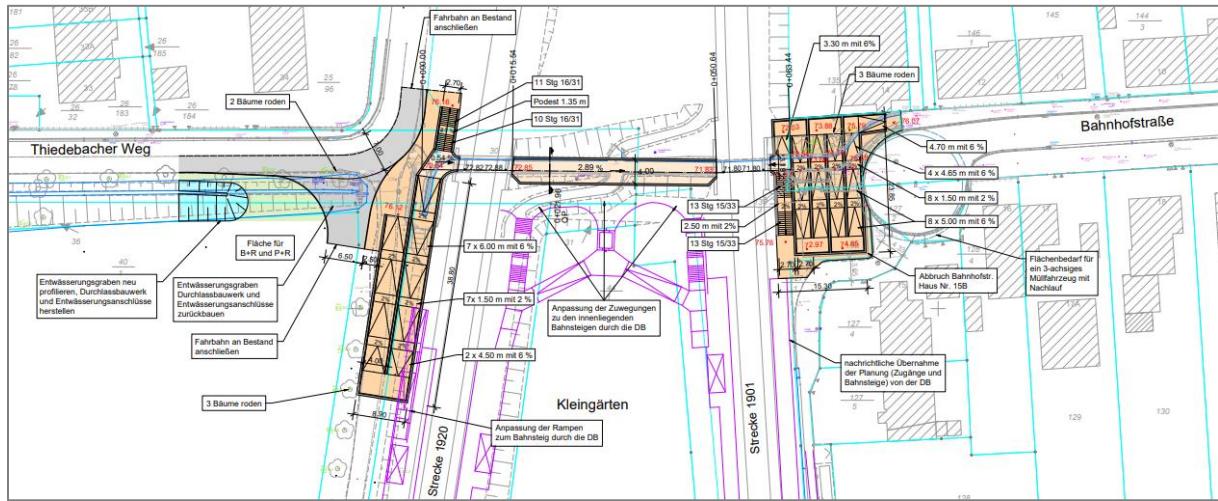


Abbildung 2: Variante 2 – barrierefreie Unterführung mit Rampen

Variante 3 – barrierefreie Unterführung mit Radrampen, Treppen und Fahrstühle

In Variante 3 (siehe Abb. 3 sowie Lageplan (Anlage 6) und Längsschnitt (Anlage 7)) sind als barrierefreie Zugänge auf der Ost- und Westseite Treppen und Fahrstühle sowie zusätzlich Radrampen für eine möglichst konfliktfreie und attraktive Radverkehrsverbindung vorgesehen. Auf der Westseite ist eine Rampenbreite von 5,00 m und eine Steigung von max. 6 % möglich, welche auch dem Radschnellwegstandard entspricht und dadurch eine Radschnellwegverbindung an dieser Stelle nicht verbauen bzw. perspektivisch ermöglichen würde. Auf der Ostseite ist eine Radrampe mit einer lichten Weite von nur ca. 3,70 m mittig in der Bahnhofstraße möglich, um weiterhin den Anliegerverkehr in der Bahnhofstraße neben der geplanten Radrampe auf eine Mischverkehrsfläche mit einer Breite von 4,00 m vorbeizuführen. Vorhandene Parkplätze in diesem Bereich entfallen. Zudem ist die Länge der Radrampe begrenzt aufgrund der Anforderungen der Feuerwehr mit Bewegungsflächen alle 50 m, wodurch sich eine Steigung der Radrampe von ca. 9 % ergibt. Damit entspricht die Radrampe auf der Ostseite in der Bahnhofstraße nicht den Standard für Radschnellwegverbindungen, ist aber für einen Zweirichtungsradweg ausreichend und wäre auch als kurze Engstelle für einen Radschnellweg zulässig.

Zur Herstellung der Barrierefreiheit zwischen den Eisenbahnbrücken ist analog zur Variante 1 die Abflachung der Wegeverbindung auf eine einseitige Neigung von ca. 3 % und eine Verbreiterung des Weges auf 4,00 m vorgesehen. Darüber hinaus ist die Variante 3 so ausgelegt, dass mit Neubau der Eisenbahnbrücken nach Ablauf der Restnutzungsdauer (von noch mehreren Jahrzehnten) oder mit Realisierung einer Radschnellwegverbindung an dieser Stelle eine hochwertige durchgehende Radverbindung mit einem separaten Gehweg möglich wäre.

Zur Umsetzung der Variante 3 ist auf der Westseite die Anpassung des Thiedebacher Weges und der Feldzufahrt mit Bau einer neuen Straßenbrücke über die Radrampe, eine Anpassung des Entwässerungsgrabens und der Entfall von fünf Bäumen erforderlich. Zudem ist ein Eingriff in Flächen Dritter auf der Westseite erforderlich. Auf der Ostseite ist zur Gewährleistung der Wendemöglichkeit eine neue Straßenbrücke über die Radrampe, der Entfall von drei Bäumen sowie der Abbruch des alten Vereinsheims (Haus Nr. 15 B) zur Herstellung der Treppen und Fahrstuhlanlagen erforderlich. Flächen für Fahrradabstellanlagen stehen auf der Ostseite nur in geringem Umfang zur Verfügung. Die Baukosten für die Umsetzung der Variante 3 liegen laut Grobkostenschätzung vom Ingenieurbüro bei rund 3,5 Mio. €.

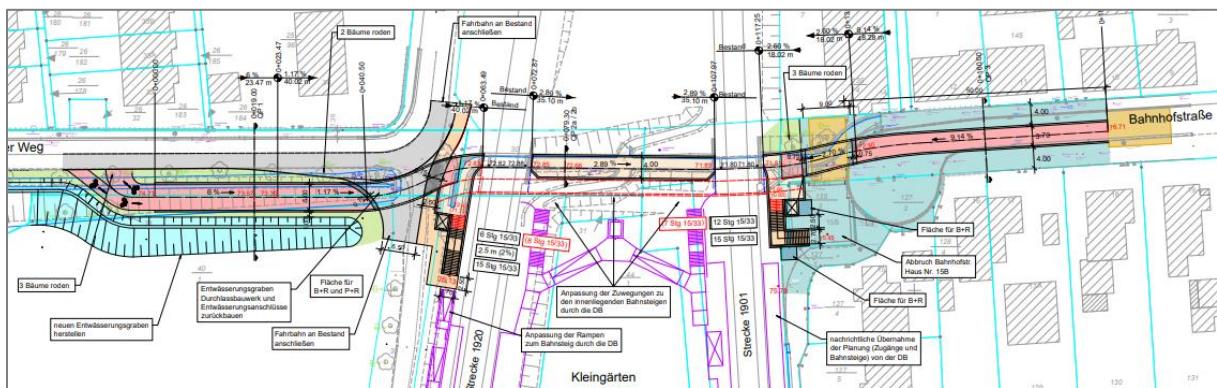


Abbildung 3: Variante 3 – barrierefreie Unterführung mit Radrampen, Treppen und Fahrstühle

Variante 4 – barrierefreie Überführung mit Treppen und Fahrstühle

Mit Variante 4 (siehe Abb. 4 sowie Lageplan und Längsschnitt im Anhang) ist der Erhalt der bestehenden Unterführung mit leichter Anpassung des Zugangs auf der Westseite zum Thiedebacher Weg sowie der Neubau einer separaten Fußgängerüberführung mit Treppen und Fahrstühlen direkt südlich der Bestandsunterführung mit Fokus der Verbesserung der sozialen Sicherheit geplant. Aufgrund des frei zu haltenden Lichtraums von 6,50 m über den Gleisen für eine mögliche Elektrifizierung der Bahnstrecken liegt der Höhenunterschied unter Berücksichtigung der Überbaudicke der geplanten Fußgängerbrücke bei über 7,00 m.

Zur Umsetzung der Variante 4 ist auf der Westseite die Anpassung der Feldzufahrt, des Thiedebacher Weges, eine geringfügige Anpassung des Entwässerungsgrabens und der Entfall von zwei Bäumen erforderlich. Zudem ist ein voraussichtlich geringer Eingriff in Flächen Dritter auf der Westseite erforderlich. Auf der Ostseite ist der Abbruch des alten Vereinsheims (Haus Nr. 15 B) zur Herstellung der Treppen und Fahrstuhlanlage erforderlich. Die Baukosten für die Umsetzung der Variante 4 liegen laut Grobkostenschätzung vom Ingenieurbüro bei rund 2,9 Mio. €.

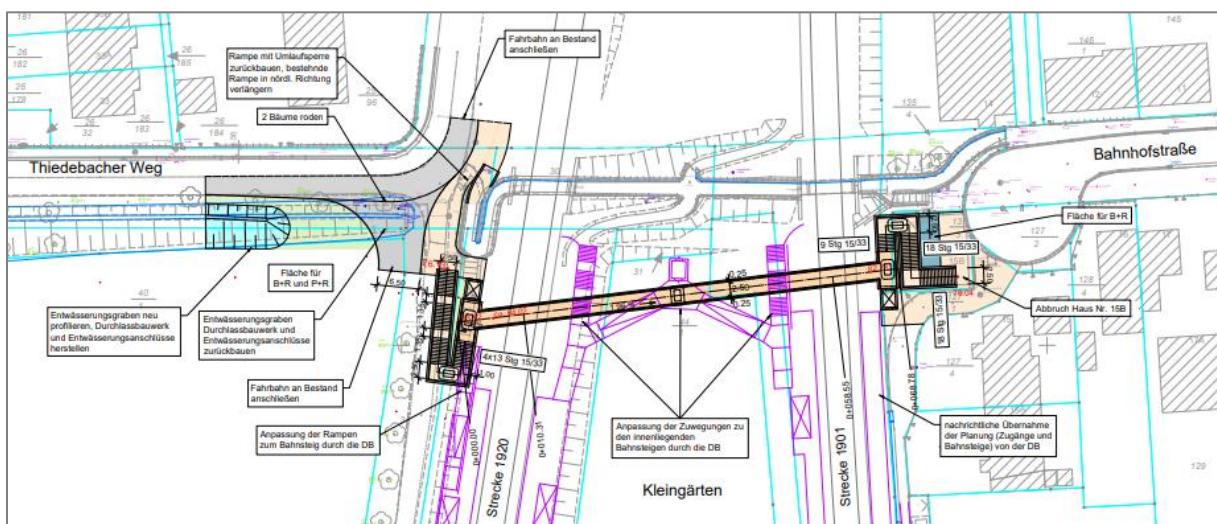
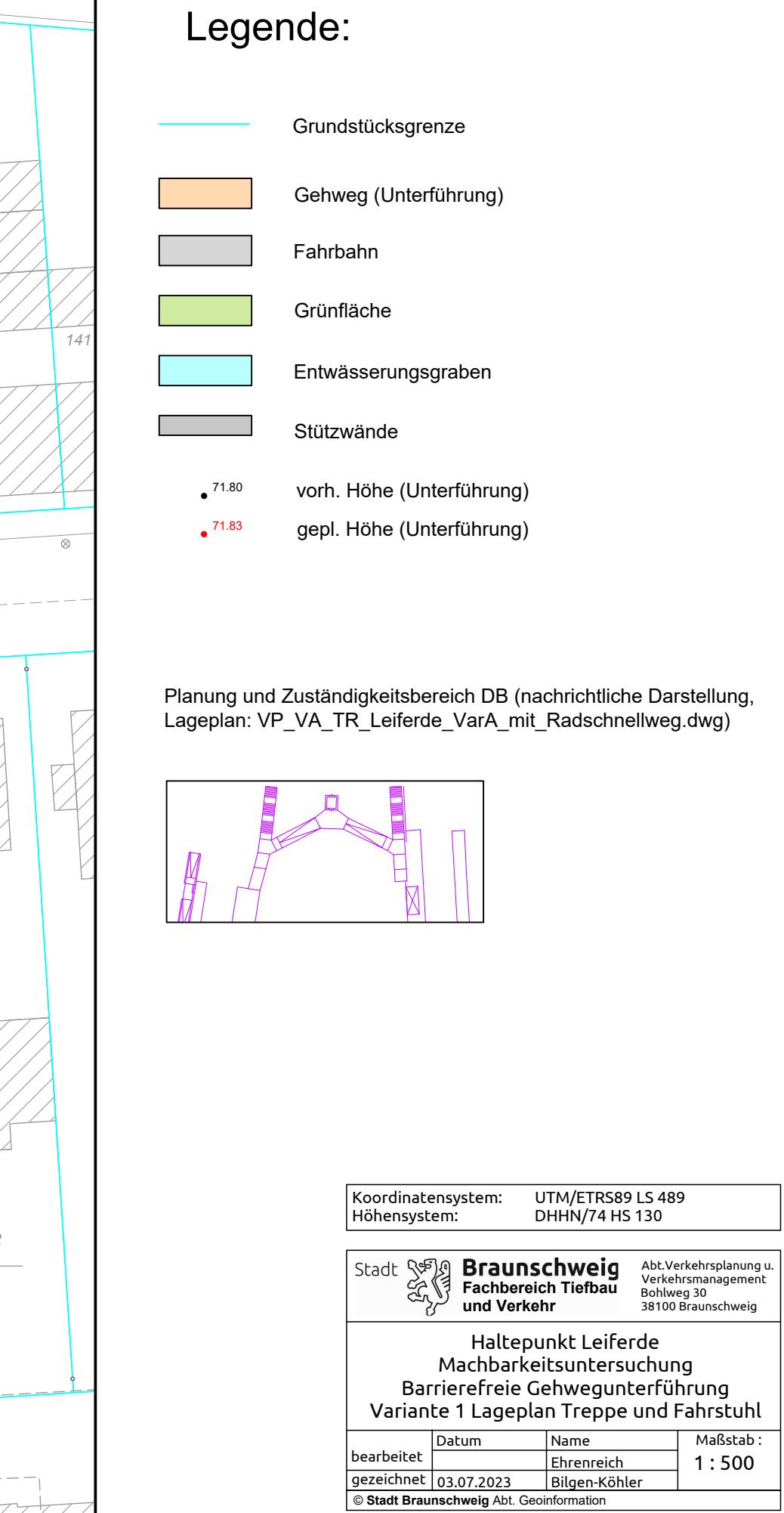
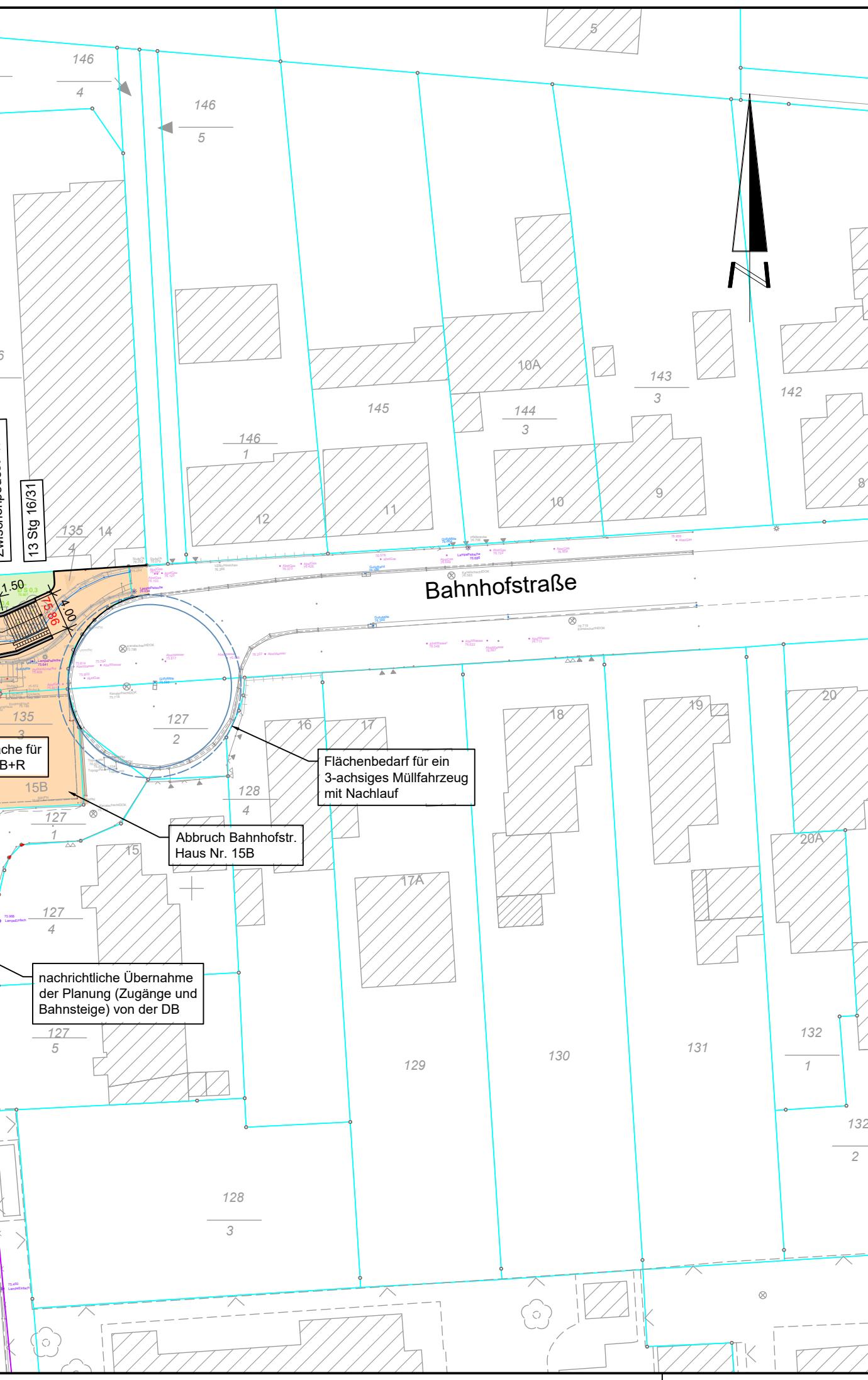
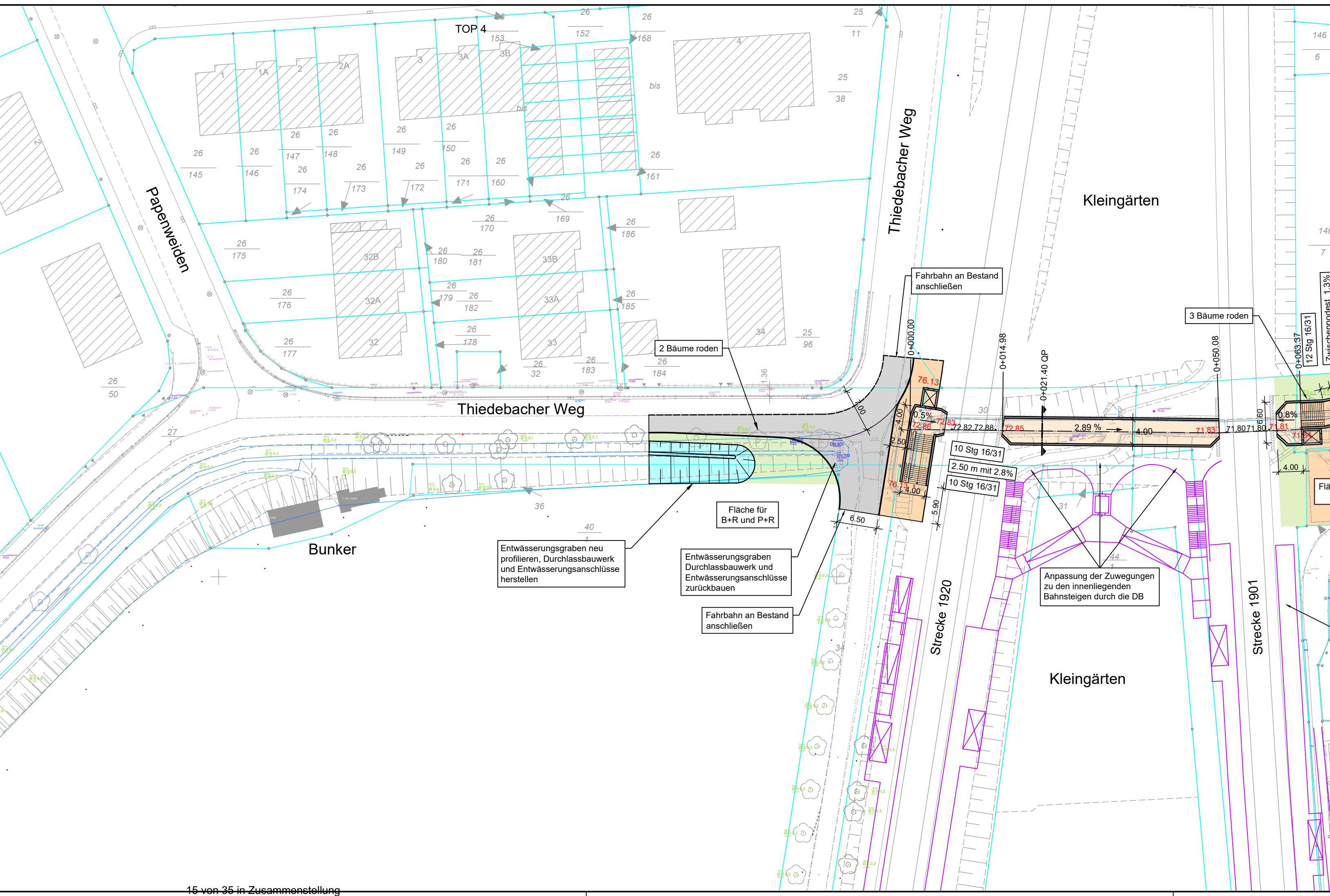
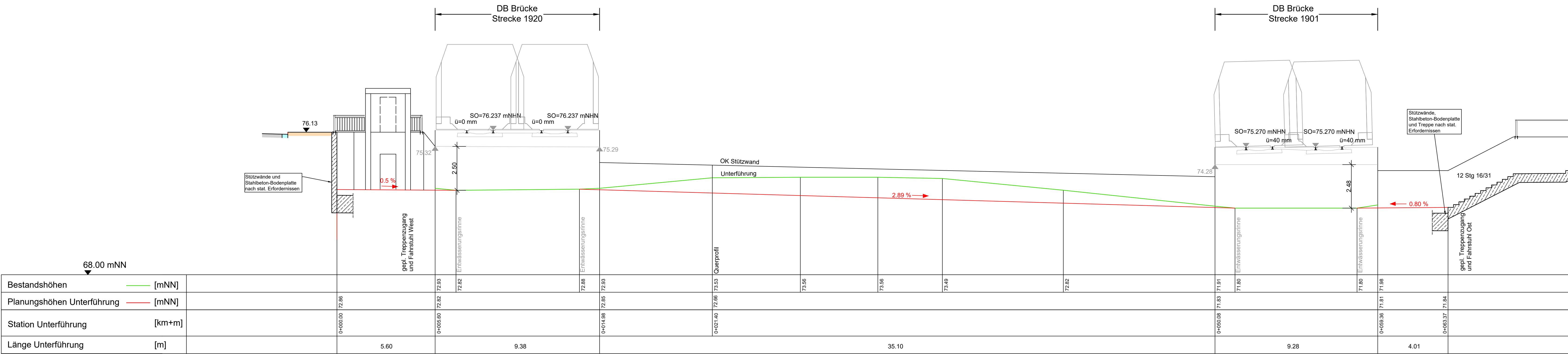
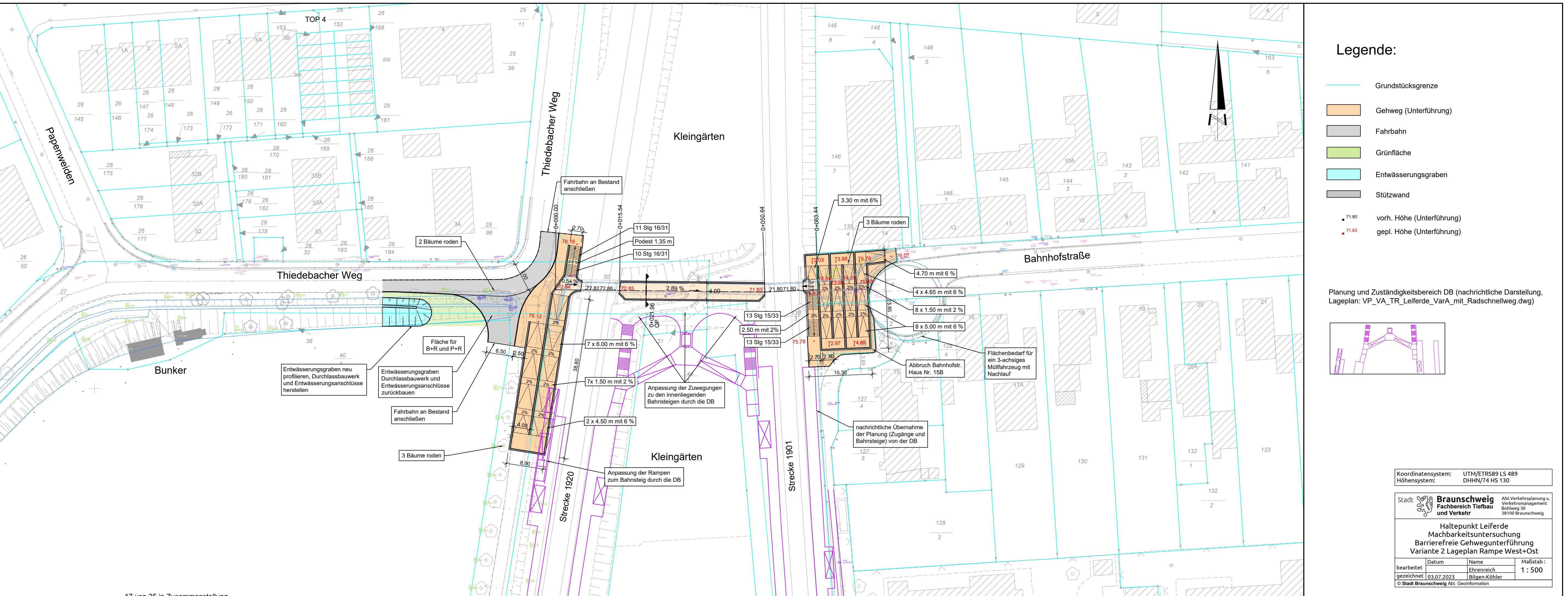


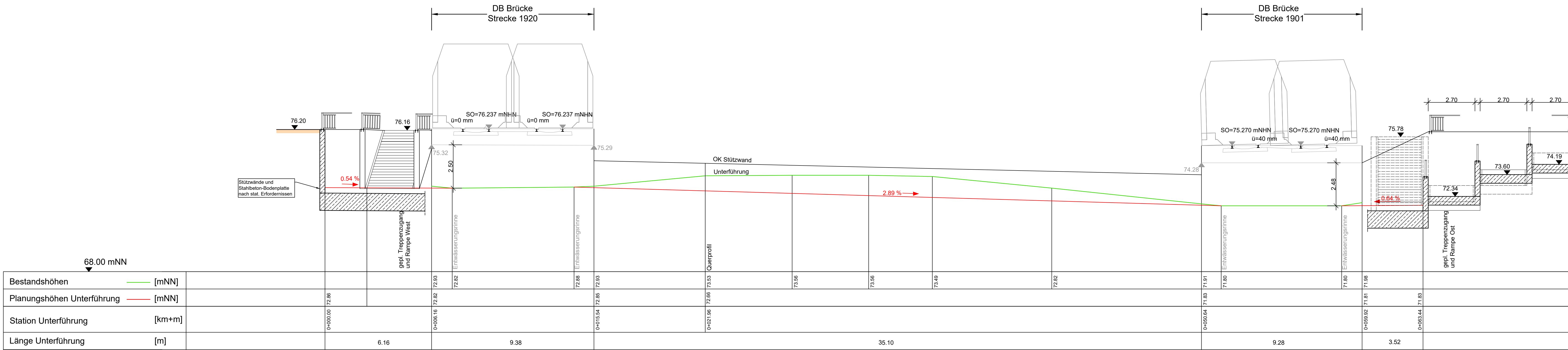
Abbildung 4: Variante 4 – barrierefreie Überführung mit Treppen und Fahrstühle



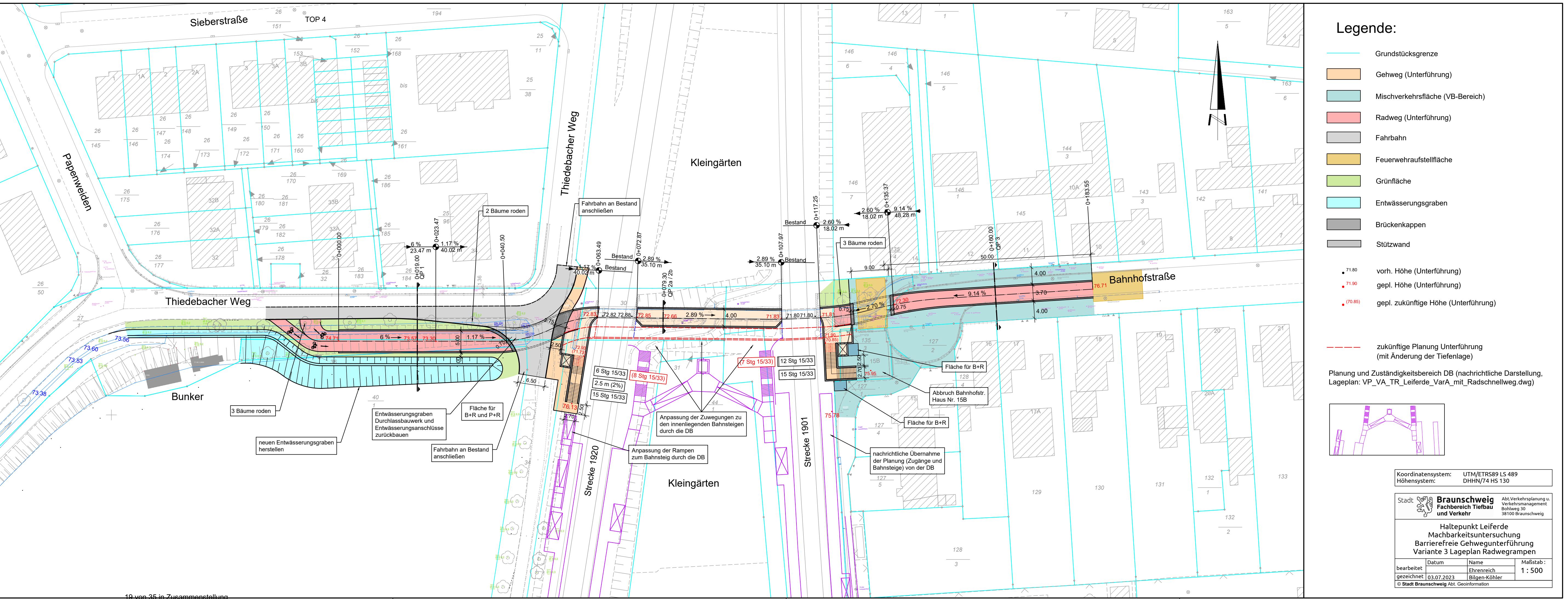


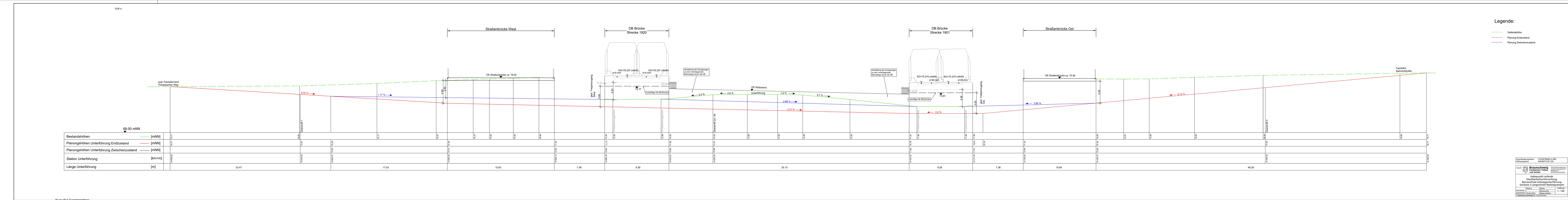
Koordinatensystem:	UTM/ETRS89 LS 489		
Höhensystem:	DHHN/74 HS 130		
 Braunschweig Fachbereich Tiefbau und Verkehr		Abt.Verkehrsplanung Verkehrsmanagement Bohlweg 30 38100 Braunschweig	
Haltepunkt Leiferde Machbarkeitsuntersuchung Barrierefreie Gehwegunterführung Variante 1 Längsschnitt Treppe und Fahrstuhl			
bearbeitet	Datum	Name	Maßstab 1 : 100
		Ehrenreich	
gezeichnet	22.05.2023	Bilgen-Köhler	
© Stadt Braunschweig Abt. Geoinformation			

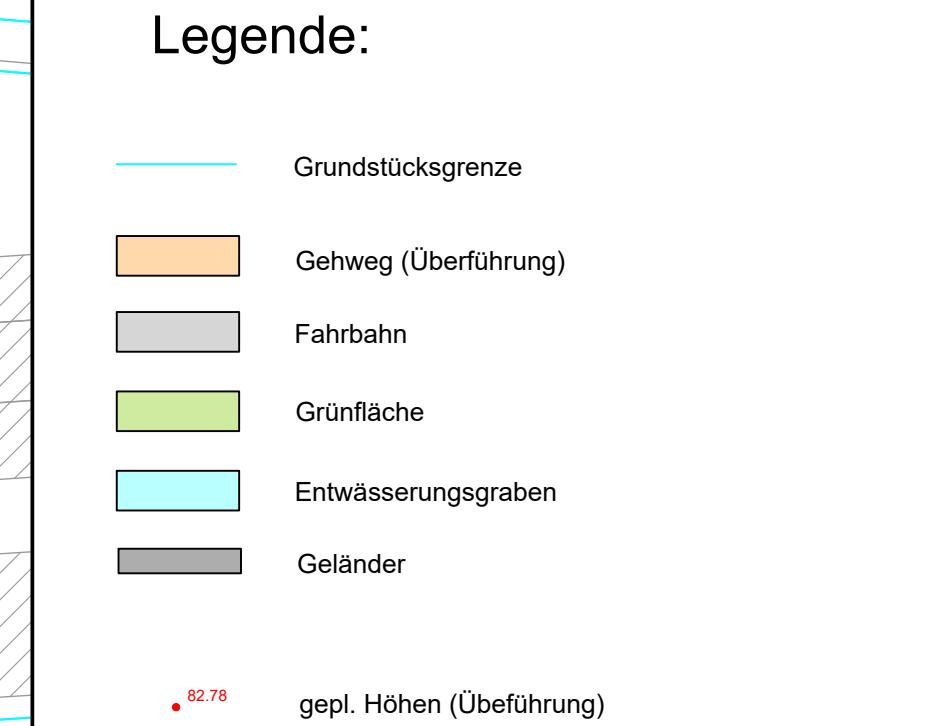
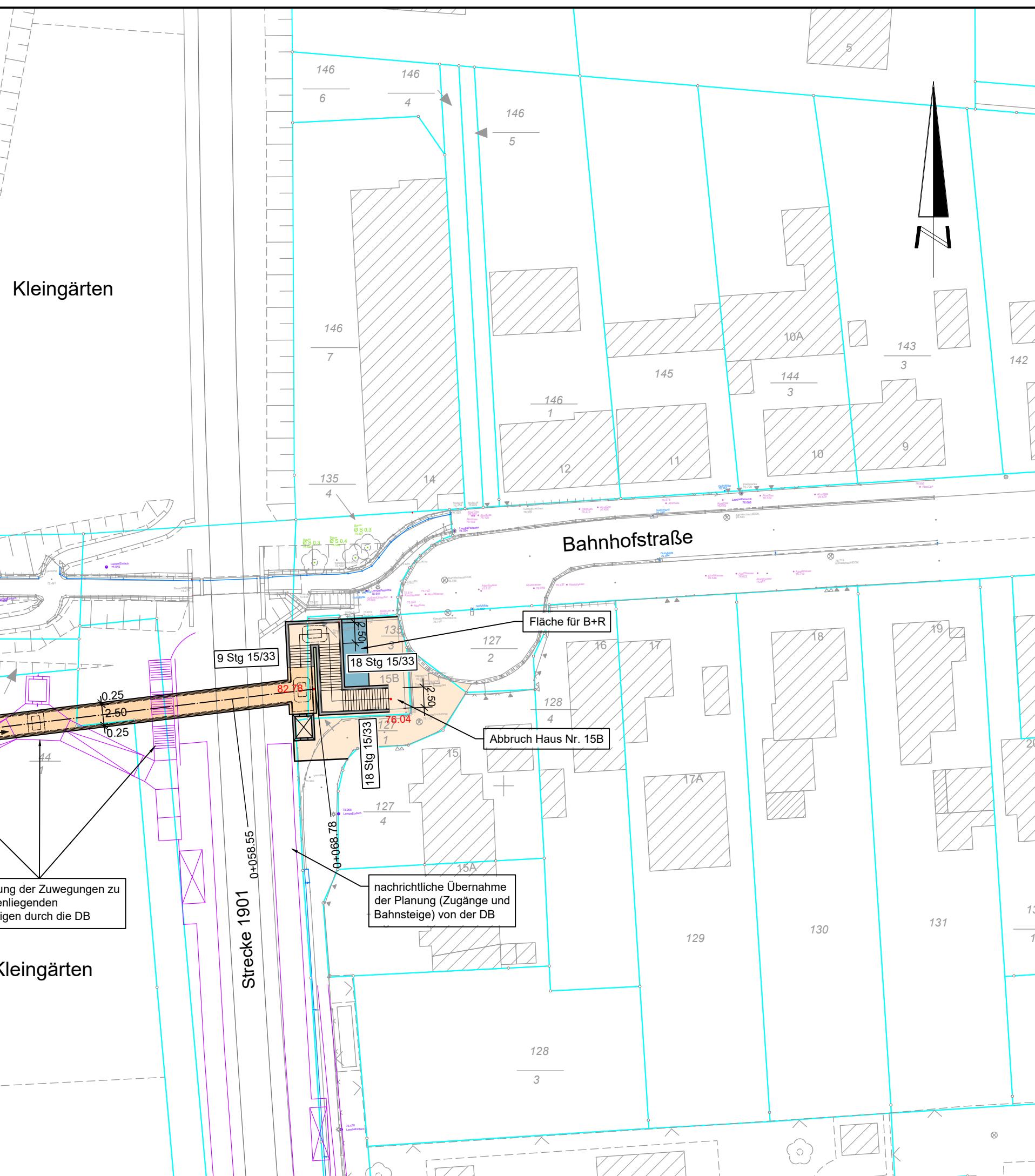
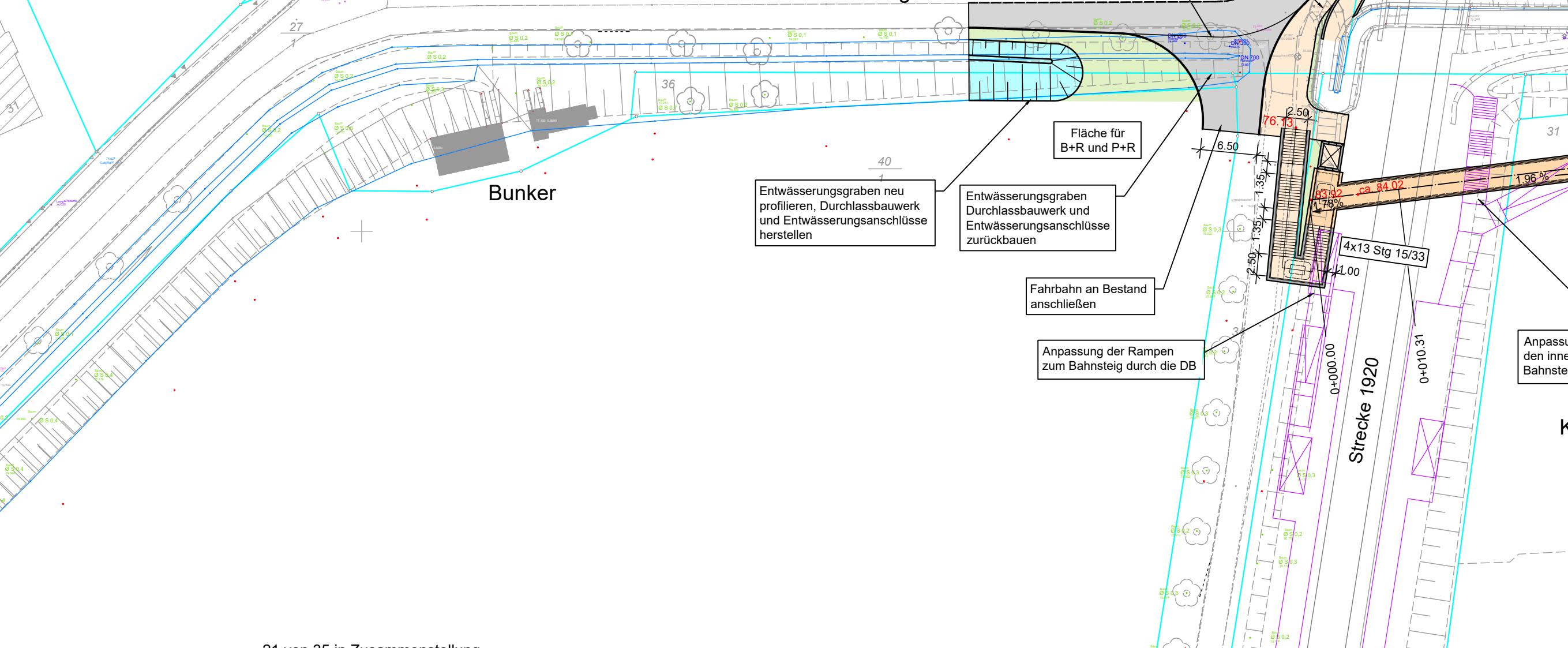
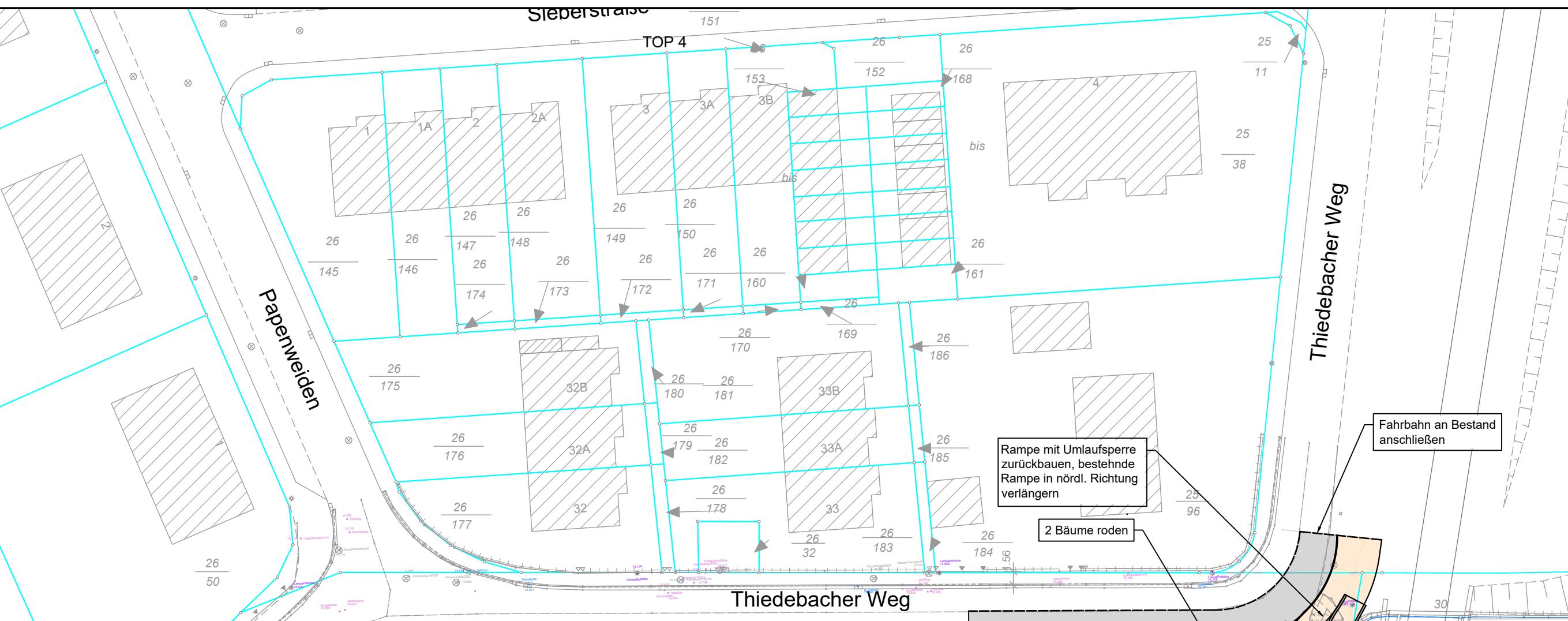




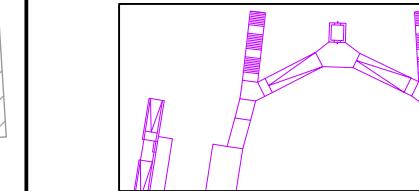
Koordinatensystem:	UTM/ETRS89 LS 489		
Höhensystem:	DHHN/74 HS 130		
 Braunschweig Stadt  Fachbereich Tiefbau und Verkehr			
Abt.Verkehrsplanung Verkehrsmanagement Bohlweg 30 38100 Braunschweig			
Haltepunkt Leiferde Machbarkeitsuntersuchung Barrierefreie Gehwegunterführung Variante 2 Längsschnitt Rampe West+Ost			
bearbeitet	Datum	Name	Maßstab 1 : 100
		Ehrenreich	
gezeichnet	22.05.2023	Bilgen-Köhler	
© Stadt Braunschweig Abt. Geoinformation			







Planung und Zuständigkeitsbereich DB (nachrichtliche Darstellung, Lageplan: VP_VA_TR_Leiferde_VarA_mit_Radschnellweg.dwg)



Koordinatensystem: UTM/ETRS89 LS 489
Höhensystem: DHHN/74 HS 130

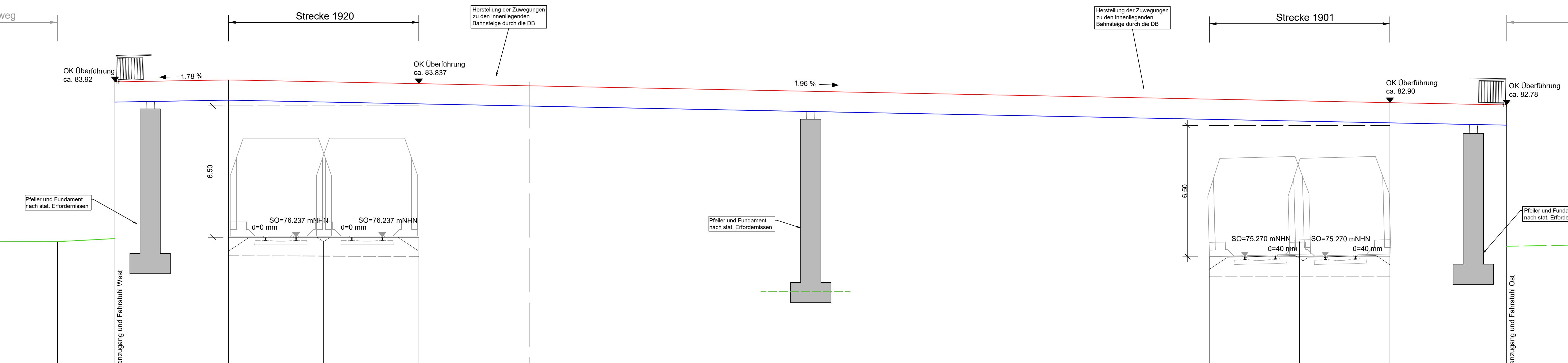
Stadt Braunschweig Abt.Verkehrsplanung u. Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Haltepunkt Leiferde
Machbarkeitsuntersuchung
Barrierefreie Gehwegüberführung
Variante 4 Lageplan

bearbeitet	Datum	Name	Maßstab:
		Ehrenreich	1 : 500
gezeichnet	03.07.2023	Bilgen-Köhler	

© Stadt Braunschweig Abt. Geoinformation

TOP 4



Bestandshöhen	[mNN]
Planungshöhen Überführung OK	[mNN]
Planungshöhen Überführung UK	[mNN]
Station Überführung	[km+m]
Länge Überführung	[m]

Legende:

- Gelände Höhe
- Planung OK Überführung
- Planung UK Überführung

Betreff:**Bau einer 2-Fach-Sporthalle an der Grundschule Melverode**

Organisationseinheit: Dezernat V 40 Fachbereich Schule	Datum: 24.10.2023
---	-----------------------------

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 211 Braunschweig-Süd (Anhörung)	02.11.2023	Ö
Sportausschuss (Vorberatung)	30.11.2023	Ö
Schulausschuss (Vorberatung)	08.12.2023	Ö
Verwaltungsausschuss (Entscheidung)	12.12.2023	N

Beschluss:

Dem Bau einer 2-Fach-Sporthalle mit einer ebenerdigen Tribüne mit bis zu 200 Zuschauerplätzen einschl. dem als Anlage beigefügten Standardraumprogramm auf dem Gelände der Grundschule Melverode wird zugestimmt.

Sachverhalt:Ausgangslage

Der Verwaltungsausschuss hat in seiner Sitzung am 22.09.2020 den Bau einer 2-Fach-Sporthalle mit einer Hochtribüne mit bis zu 200 Zuschauerplätzen auf dem Gelände der Grundschule Melverode beschlossen.

Empfehlung einer ebenerdigen Tribüne statt Hochtribüne

Für die Einrichtung von ebenerdigen Tribünen in Sporthallen haben zwischenzeitlich Abstimmungen mit dem Braunschweigischen Gemeinde-Unfallversicherungsverband als Träger der gesetzlichen Unfallversicherung zu Sicherheitsaspekten stattgefunden. Gemäß Standardraumprogramm werden die nach DIN 18032-1 erforderlichen Sicherheitsabstände durchgängig eingehalten. So ergibt sich die Möglichkeit, anstelle einer Wand mit Prallschutz (wie bei einer Hochtribüne), z. B. eine Bande <2 m Höhe mit dahinterliegender Tribüne zu realisieren. Auf eine aufwändige Einrichtung einer Hochtribüne kann somit verzichtet werden. Gegenüber einer Hochtribüne können mit einer ebenerdigen Tribüne sonst zusätzlich herzustellende Flächen von ca. 100 m² eingespart werden. Kosten für diese Flächen, zusätzliche Treppenhäuser und eine Aufzugsanlage, entfallen. Die Einsparungen gegenüber einer Hochtribüne werden auf 735 T € geschätzt. Die Verwaltung empfiehlt daher den Bau einer ebenerdigen Tribüne.

Änderung zum beschlossenen Raumprogramm

Die Einrichtung genderneutraler WCs ist durch die im Standardraumprogramm enthaltenen WC-Bereiche der Übungsleiter:Innen für das Lehrpersonal bereits gewährleistet. Für Schüler:Innen, Sportler:Innen und Besucher:Innen ist darüber hinaus eine zusätzliche Einzel-WC-Anlage genderneutral gemäß dem Konzept für All-Gender-Toiletten (Ds. 23-21672) in Schulgebäuden enthalten.

Kosten und Finanzierung

Für den Bau der 2-Fach Sporthalle Melverode, inklusive einer ebenerdigen Tribüne für bis zu 200 Personen, wird bei einer Realisierung in 2026 mit Gesamtkosten in Höhe von ca. 14 Mio. € gerechnet. Die Indexierung der Baukostenentwicklung bis zum Baubeginn führt zu einer erheblichen Erhöhung der ursprünglich geplanten Gesamtkosten (6,5 Mio. €). Lediglich der Verzicht auf die Hochtribüne zu Gunsten einer ebenerdigen Tribüne hat ausgabenmindert in Höhe von 735 T€ gewirkt.

Im Haushalt 2023 ff. / Investitionsprogramm 2022 – 2027 sind unter dem Projekt 4E.210346 (GS Melverode Sph/Neubau) bisher insgesamt 6.000 T€ eingeplant.

Gesamt in T€ 6.000	bis 2023 in T€ 100	2024 in T€ 0	2025 in T€ 0	2026 in T€ 5.900	2027 in T€ 0
--------------------------	--------------------------	--------------------	--------------------	------------------------	--------------------

Die Differenz zu den geplanten Gesamtkosten in Höhe ca. 8,0 Mio. € wird in den Haushalt 2025 ff. durch Priorisierung von Projekten haushaltsneutral eingebbracht.“

Für die Sporthalle Melverode wird eine Paketvergabe mit der Sporthalle Veltenhof als Hochbaumaßnahme in alternativer Beschaffung angestrebt. Aufgrund des identischen Raumprogramms werden Synergieeffekte im planerischen und baulichen Ablauf sowie bei den Kosten erwartet.

Um die geplante Vorgehensweise der Paketvergabe zu fixieren, wird es eine gesonderte Gremienbeteiligung geben. Auftragnehmer und baulicher Entwurf sollen nach Abschluss des Vergabeverfahrens in 2025 feststehen. Die Fertigstellung der beiden Sporthallen wird derzeit für Ende 2026 bzw. Anfang 2027 prognostiziert.

Dr. Rentzsch

Anlage/n:

Standardraumprogramm 2-Fach-Sporthalle

	Fach								Bemerkungen
	1			2			3		
Sportfläche		15x27m x5,5 m 1 Hallenteil			45x22m x8 m 2 Hallenteile			45x27m x8 m 3 Hallenteile	
Raumbezeichnung	Anzahl	Größe	m ²	Anzahl	Größe	m ²	Anzahl	Größe	m ²
Sportfläche	1	405	405	1	990	990	1	1215	1215
Geräteraum	1	68	68	1	107,5	107,5	1	135	135
Geräteraum Vereinssport	1	8	8	1	15	15	1	15	15
Außengeräteraum	1	20	20	1	20	20	1	20	20
Tribüne inkl. Rollstuhlaufstellflächen (standortabhängig)				1	125	125	1	125	125
Regieraum (wettkampfsportgeeignet)				1	10	10	1	10	10
Eingangsbereich	1	20	20	1	30	30	1	35	35
WC D (Besucherinnen/Sportlerinnen)	1	5	5	1	10	10	1	10	10
WC H (Besucher/Sportler)	1	7	7	1	10	10	1	10	10
WC Beh. (Besucherinnen/Sportlerinnen)	1	6	6	1	6	6	1	6	6
Sanitätsraum				1	8	8	1	15	15
Umkleiden	2	22	44	4	22	88	6	22	132
Waschraum Umkleide	2	14	28	4	14	56	6	14	84
WC Umkleidebereich, barrierefrei	2	6	12	4	6	24	6	6	36
Übungsleiter 1	1	12	12	1	10	10	1	10	10
Dusche/WC/WB	1	7	7	1	7	7	1	7	7
Übungsleiter 2				1	7	7	1	7	7
Dusche/WC/WB				1	3	3	1	3	3
Übungsleiter 3							1	7	7
Dusche/WC/WB							1	3	3
Reinigungsgeräte, Putzlager	1	8	8	1	8	8	1	8	8
Reinigungsgeräteraum				1	4		1	4	
Haustechnik	1	20	20	1	43	43	1	50	50
Hausanschlussraum	1	5	5	1	5	5	1	5	5
Gesamtfläche in m ² (ohne Verkehrsfläche)		675		1.583			1.948		

x1 Richtwert, 0,5 m² pro Sitzplatz + Rollstuhlaufstellflächen, Ebenenlage + Flächengröße konzeptabhängig bei Vereins- und Wettkampfsport möglichst baulich abgetrennt (Bande mit Anprallschutz)

Hinweis Ebenenlage: Aus Sicht von Sportreferat und Behindertenbeirat wird eine erhöhte Lage (mind. +2,30 m oder Obergeschoss) grundsätzlich empfohlen

Hinweis Aufzug: Liches Kabineninnenmaß mind. 1,1 x 1,4 m (DIN EN 81-70 Tab. 1, Typ 2)

x2 ab 2-Fach-Sporthalle Objektzahl von WC/UR erhöhen (mind. 2 WC (D), 1 WC, 2 UR (H))

x3 mind. 10 ldf. m Umkleidebank (0,40 m Banklänge pro Benutzerin/Benutzer, 2 m Banklänge pro Benutzerin/Benutzer, Gesamtfläche je Kleineinheit 42 m² (Umkleide+Waschraum+WC). Vorgabe aus Gründen der Inklusion ist die Nutzung von Duschplatz und WC direkt aus der Umkleide auch für Sportlerinnen und Sportler mit besonderen Anforderungen

x4 je weiterer barrierefreier Duschplatz Mehrfläche erforderlich

x5 für Lehrkräfte / Trainerinnen und Trainer mit Beeinträchtigungen, auch für Sportlerinnen und Sportler mit besond. Pflegebedarf

Absender:

SPD-Fraktion im Stadtbezirksrat 211

TOP 7.1

23-21492

Anfrage (öffentlich)

Betreff:

Anschluss Bahnhof Leiferde

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

26.05.2023

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 211 Braunschweig-Süd (zur
Beantwortung)

Status

08.06.2023

Ö

Sachverhalt:

Seit Jahren gibt es im öffentlichen Nahverkehr die Fragen des Anschlusses Bahnhof Leiferde. Viele Planungen wurden schon in unterschiedlichen Darstellungen oder auch im Haushalt des Regionalverbandes aufgeführt.

Aus diesem Grund fragen wir an:

1. Wie weit sind die Planungen und verbindlichen Abstimmungen den Bahnhof Leiferde wieder in das Regiobahnnetz aufzunehmen?
2. Was behindert die Umsetzung?
3. Wann geschieht der barrierefreie Umbau der Tunnelunterführung in Leiferde?

gez.

Annamaria Staicu
Fraktionsvorsitzende

Anlage/n:

keine

Absender:

**Gruppe B90/Grüne/FDP im
Stadtbezirksrat 211**

23-21928

Anfrage (öffentlich)

Betreff:

Wiesen für Wildbienen

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

17.08.2023

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 211 Braunschweig-Süd (zur
Beantwortung)

Status

31.08.2023

Ö

Sachverhalt:

Die Stadt hatte sich in den vergangenen Jahren das Ziel gesetzt, "Wildbienenhauptstadt" in Deutschland zu werden, u.a. durch mehr Grünflächen mit vielen angepflanzten heimischen Wildblumen und -kräutern, die eine freundliche Umgebung für Wildbienen und andere Insekten im Interesse einer breiten Artenvielfalt schaffen sollen. Daher fragen wir:

- 1) Wie viele Wildblumenwiesen für Insekten auf öffentlichen Grünflächen gibt es in Braunschweig-Süd?
- 2) Sind weitere Wildblumenwiesen speziell für Wildbienen und andere Insekten in Planung in Braunschweig-Süd?
- 3) Gibt es im Bezirk weitere Maßnahmen, um die Artenvielfalt von Insekten zu fördern?

gez.

Moritz Wilhelm

Anlagen:

keine

Absender:

CDU-Fraktion im Stadtbezirksrat 211

TOP 7.3

23-21943

Anfrage (öffentlich)

Betreff:

Kunstrasenplatz beim VfL Leiferde

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

18.08.2023

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 211 Braunschweig-Süd (zur
Beantwortung)

Status

31.08.2023

Ö

Sachverhalt:

Aus Reihen des Vereins VfL Leiferde wurde an uns herangetragen, dass von der Verwaltung zugesagt worden sei, einen Kunstrasenplatz zu errichten.

Wir fragen daher an, wann mit dem Baubeginn für diesen Kunstrasenplatz in Leiferde gerechnet werden kann?

gez.
Katja Ruben

Anlagen:

keine

Betreff:**Kunstrasenplatz beim VfL Leiferde****Organisationseinheit:**Dezernat VIII
67 Fachbereich Stadtgrün und Sport**Datum:**

17.10.2023

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 211 Braunschweig-Süd (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

02.11.2023

Status

Ö

Sachverhalt:

Zur Anfrage der CDU-Fraktion im Stadtbezirksrat 211 vom 18.08.2023 (23-21943) wird wie folgt Stellung genommen:

Es ist geplant, das Grabeland Leiferde gemäß Beschluss des Sportausschusses in seiner Sitzung im Mai 2021 in Teilen für eine vereinssportliche Nutzung herzurichten. Auf Teilen des Areals soll u. a. ein Kunststoffrasen-Kleinspielfeld mit Sand Infill (1 325 m²) und Trainingsbeleuchtung, das überwiegend vom ortsansässigen VfL Leiferde genutzt werden soll, errichtet werden. Mit der Umsetzung der Baumaßnahme kann aufgrund aktuell erheblich reduzierter Personalressourcen vermutlich erst im III. oder IV. Quartal des Jahres 2024 begonnen werden.

Loose

Anlage/n:

keine

Absender:

CDU-Fraktion im Stadtbezirksrat 211

TOP 7.4

23-21946

Anfrage (öffentlich)

Betreff:

Nachfrage Geländeraustausch

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

18.08.2023

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 211 Braunschweig-Süd (zur
Beantwortung)

Status

31.08.2023

Ö

Sachverhalt:

Mit Stellungnahme 17-05124-01 vom 05.10.2017 (!) teilte die Verwaltung mit, dass auf Nachfrage bei der Braunschweiger Verkehrs-GmbH ein optisch zu beanstandendes Geländer am Straßenbahnübergang Weimarstraße "im kommenden Jahr" ausgetauscht werde. Dies ist bis zum heutigen Tage laut Anwohnerhinweisen nicht geschehen.

Wir fragen daher die Verwaltung:

- 1) Ist bekannt, warum es zu noch nicht zum Austausch kam?
- 2) Wann kann mit dem Austausch des Geländers gerechnet werden?

gez.

Felix Nordheim
Fraktionsvorsitzender

Anlagen:

keine

Absender:

CDU-Fraktion im Stadtbezirksrat 211

TOP 7.5

23-21953

Anfrage (öffentlich)

Betreff:

Bänke Spielplatz Zorgestraße

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

18.08.2023

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 211 Braunschweig-Süd (zur
Beantwortung)

Status

31.08.2023

Ö

Sachverhalt:

Am Spielplatz Zorgestraße befindet sich eine Streuobstwiese. Auf dieser Streuobstwiese wurden zwei Bänke aufgestellt. Diese sind auf Grund des hohen Graswuchses kaum erreichbar. Auch stehen die Bänke schlecht einsehbar hinter Gehölzen. In direkter Umgebung auf und am Spielplatz befinden sich bereits sieben Sitzbänke. Wir fragen daher die Verwaltung

- 1) Wer hat diese Bänke dort aufstellen lassen?
- 2) Aus welchen Mitteln wurden diese Bänke finanziert?
- 3) Welchen Sinn sieht die Verwaltung in der Aufstellung von "versteckten", schlecht erreichbaren Bänken an einem Kinderspielplatz, wenn bereits ausreichend Sitzgelegenheiten existieren?

gez.

Katja Ruben
stellv. Fraktionsvorsitzende

Anlagen:

keine

Stadt Braunschweig

Der Oberbürgermeister

23-21953-01**Stellungnahme
öffentlich****Betreff:****Bänke Spielplatz Zorgestraße****Organisationseinheit:**Dezernat VIII
67 Fachbereich Stadtgrün und Sport**Datum:**

10.10.2023

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 211 Braunschweig-Süd (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

02.11.2023

Status

Ö

Sachverhalt:

Zur Anfrage der CDU-Fraktion im Stadtbezirksrat 211 vom 18.08.2023 (23-21953) wird wie folgt Stellung genommen:

Zu Frage 1.:

Die Bänke auf der betroffenen Streuobstwiese (Objekt-Nr. 3255) angrenzend an den Spielplatz Zorgestraße wurden mit Beschluss des Stadtbezirksrates vom 17.06.2021 (DS-Nr. 21-15835) aufgestellt. Die Verortung erfolgte an einem Ortstermin in Abstimmung mit dem Stadtbezirksrat.

Zu Frage 2.:

Die Bänke wurden auf Beschluss des Stadtbezirksrats vom 17.06.2021 aus Mitteln des Stadtbezirksrats finanziert.

Zu Frage 3.:

Die Bänke wurden zweimalig nicht mit ausgemäht. Dieses Versäumnis wurde inzwischen nachgeholt.

Knobloch

Anlage/n:

keine

Absender:

CDU-Fraktion im Stadtbezirksrat 211

TOP 7.6

23-21954

Anfrage (öffentlich)

Betreff:

Nachnutzung des ehemaligen ALDI-Marktes

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

18.08.2023

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 211 Braunschweig-Süd (zur
Beantwortung)

Status

31.08.2023

Ö

Sachverhalt:

Nach der Schließung des ALDI-Discounters am Stöckheimer Markt herrscht Leerstand und Ungewissheit über die Nachnutzung. Es droht eine Abwärtsspirale für den Standort, sollte das Objekt nicht zeitnah durch einen neuen Ankermieter genutzt werden.

- 1) Hat die Verwaltung Kenntnis über eine Nachnutzung des ehemaligen ALDI-Markts?
- 2) Welche Möglichkeiten sieht die Verwaltung, etwas aktiv für eine Nachnutzung zu tun, um die Wichtigkeit dieser im Zentrenkonzept aufgeführten Örtlichkeit zu unterstreichen?

gez.

Kurt Schrader

stellv. Bezirksbürgermeister

Anlagen:

keine

Betreff:**Nachnutzung des ehemaligen ALDI-Marktes****Organisationseinheit:**Dezernat III
61 Fachbereich Stadtplanung und Geoinformation**Datum:**

10.10.2023

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 211 Braunschweig-Süd (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

02.11.2023

Status

Ö

Sachverhalt:

Die Anfrage der CDU-Fraktion im Stadtbezirksrat 211 vom 18.08.2023 beantwortet die Verwaltung wie folgt:

Die Verwaltung hat vor einigen Wochen ein Gespräch mit dem Eigentümer zum Thema „Nachnutzung“ geführt. Im Ergebnis hat der Eigentümer angekündigt, dass er einen Nahversorger gefunden hat, der dort die Einzelhandelsnutzung fortführen wird.

Die Verwaltung hat keine Kenntnis darüber, wer der Nachnutzer ist und wann dieser den Betrieb am Standort „Stöckheimer Markt“ aufnehmen wird.

Schmidbauer

Anlage/n:

keine

Absender:**CDU-Fraktion im Stadtbezirksrat 211****23-21960****Anfrage (öffentlich)****Betreff:****Nachfrage zu kaputtem Gehweg Köslinstraße****Empfänger:**Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister**Datum:**

18.08.2023

Beratungsfolge:Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 211 Braunschweig-Süd (zur
Beantwortung)**Status**

31.08.2023

Ö

Sachverhalt:

In der Einwohnerfragestunde der Bezirksratssitzung vom 12.06.2021 war angefragt worden, wann der kaputte, asphaltierte Verbindungsbergweg zwischen der Köslinstraße und der Treppenanlage zum Sachsendamm instand gesetzt wird. In einer schriftlichen Antwort an den Fragesteller teilte die Verwaltung seinerzeit mit, dass die Sanierung des betreffenden Weges im Jahr 2022 stattfinden können. Scheinbar ist bis zum heutigen Tage nichts geschehen.

Wir fragen daher die Verwaltung:

- 1) Wann wird der angesprochene Weg endlich saniert?
- 2) Warum bedarf es trotz anders lautender Aussagen der Verwaltung eines so immensen Vorlaufs für die Sanierung eines kleinen Gehweges?

gez.

Felix Nordheim
Fraktionsvorsitzender**Anlagen:**

keine