

Stadt Braunschweig

Der Oberbürgermeister

Tagesordnung öffentlicher Teil

Sitzung des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben

Sitzung: Freitag, 03.11.2023, 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 06.09.2023
(öffentlicher Teil)
3. Mitteilungen
- 3.1. 23-22086 Bioabfallvergärungsanlage - Sachstandsbericht 2023
- 3.2. Radverkehrsführung Rüninger Weg 23-21275-03
4. Anträge
- 4.1. Einrichtung von Schulstraßen als Pilotprojekte 23-22162
- 4.1.1. Einrichtung von Schulstraßen als Pilotprojekte Änderungsantrag zum Antrag 23-22162 23-22162-01
5. Siebente Verordnung zur Änderung der Verordnung zur Regelung von Art und Umfang der Straßenreinigung in der Stadt Braunschweig (Straßenreinigungsverordnung) 23-21750
- 5.1. Siebente Verordnung zur Änderung der Verordnung zur Regelung von Art und Umfang der Straßenreinigung in der Stadt Braunschweig (Straßenreinigungsverordnung) 23-21750-01
6. Abfallentsorgungssatzung, 8. Änderung 23-22226
7. Umgestaltung Fritz-Bauer-Platz 23-21814
8. Eckpunktepapier zur Realisierung eines städtischen Fahrradverleihsystems
- 8.1. Eckpunktepapier zur Realisierung eines städtischen Fahrradverleihsystems 23-21321-01
9. Planung einer barrierefreien Wegeverbindung in Leiferde zwischen Thiedebacher Weg und Bahnhofstraße im Zuge der Reaktivierung des DB-Haltepunktes Leiferde 23-22263
10. Anfragen
- 10.1. "Was stoppt dich...?": Ergebnisse der Online-Beteiligung zur Verbesserung des Radwegenetzes 23-22215
- 10.2. Gummibäume, Poller und kreative Stadtgestaltung für sehbehinderte Menschen 23-22103
- 10.3. Moia: Neuer Mobilitätsbaustein auch für Braunschweig? 23-22256

Braunschweig, den 27. Oktober 2023

Betreff:**Bioabfallvergärungsanlage - Sachstandsbericht 2023****Organisationseinheit:**

Dezernat III

0660 Referat Stadtentwässerung und Abfallwirtschaft

Datum:

01.11.2023

Beratungsfolge

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

03.11.2023

Status

Ö

Sachverhalt:**1. Hintergrund**

Die derzeit bestehende Bioabfallvergärungsanlage in Watenbüttel ist mittlerweile 25 Jahre alt und erneuerungsbedürftig. Die angelieferte Menge Bioabfall kann aktuell nur zum Teil über die Anlage verwertet werden.

Im Bauausschuss am 29. Juni 2021 wurde im Rahmen der Mitteilung „Sitzung des Beirats der ALBA Braunschweig GmbH“ (DS 21-16290) u. a. auch die Zukunft der derzeit bestehenden Bioabfallvergärungsanlage in Watenbüttel thematisiert.

Die ALBA Braunschweig GmbH hat unter Berücksichtigung der aktuellen technischen Situation der Anlage und auf Grundlage des bestehenden Leistungsvertrags mit einem externen Ingenieurbüro (u.e.c.) ein Konzept zur zukunftsfähigen Bioabfallverwertung in Watenbüttel erarbeitet und den Gremien im September 2021 vorgestellt (DS 21-16585). Auf Basis dieses Konzepts und auf Basis der bestehenden Leistungsverträge hat ALBA die Planungen einer diskontinuierlichen Trockenvergärungsanlage am Standort Watenbüttel aufgenommen.

Im Mai 2022 wurde dem Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben das Verfahren der diskontinuierlichen Trockenvergärung im Vergleich zum bisherigen kontinuierlichen Verfahren dargelegt (DS 22-18479).

2. Aktueller Planungsstand:

ALBA hat am 31. Mai 2023 einen Antrag zur Vergärungsanlage und Grünabfallkompostierung nach Bundes-Immissionsschutzgesetz für genehmigungsbedürftige Anlagen beim Gewerbeaufsichtsamt (GAA) eingereicht.

Innerhalb des Antrages beabsichtigt ALBA die Errichtung und den Betrieb des BioEnergieZentrums (BEZ) Watenbüttel, bestehend aus

- einer neuen Bioabfallvergärungsanlage,
- Grünabfallkompostierung,
- sonstigen Betriebseinrichtung und
- Abfallzwischenlagerung.

2.1 Neubau Bioabfallvergärungsanlage

Ziel der Anlage ist es, die Verwertung aller in Braunschweig gesammelten Bioabfälle zu intensivieren und Energie durch die Nutzung des entstehenden Biogases zu gewinnen bevor aus dem festen Gärrest anschließend ein hochwertiger Kompost produziert wird.

Der Neubau der Bioabfallvergärungsanlage ist bei der Angemessenheitsprüfung der an ALBA zu zahlenden Entgelte (DS 23-21222) Teil der gutachterlichen Prüfung durch den Wirtschaftsprüfer BPG gewesen. Im Gutachten wird von einer Behandlungskapazität von 30.000 Mg/a ausgegangen, wobei darauf hingewiesen wurde, dass zur Kapazitätsauslastung Drittmenge erforderlich sind.

Die von ALBA unter Berücksichtigung der Erlöse aus dem Drittgeschäft ermittelten Selbstkostenfestpreise wurden vom externen Gutachter im Zuge der Angemessenheitsprüfung für den Zeitraum von 2025 bis 2030 als angemessen betrachtet, auch wenn die Gesamtkapazität der Anlage oberhalb der in der Stadt Braunschweig anfallenden kommunalen Mengen liegt.

Die von ALBA geplanten Mengen zum Drittgeschäft, die damit einhergehenden Investitionen und die Wirtschaftlichkeit werden in Bezug auf die Nutzungsdauer der Anlage auch über den Zeitraum von 2030 hinausgehend im Weiteren nochmals eingehend und kritisch durch die Verwaltung geprüft.

2.2 Änderungen Grünabfallkompostierung

Durch eine Änderungsanzeige wird die Aufhebung als IED-Anlage (besonders umweltrelevante Industrieanlage, Betrieb nach Industrieemissionsrichtlinie) beantragt. Die aktuelle Verwertung ist im Durchsatz geringer als 75 Tonnen pro Tag. Nach Genehmigung wird die Grünabfallkompostierung als Anlage nach Nr. 8.5.2 V des Anhangs 1 der 4. BlmSchV beziffert. Es entfallen dadurch strengere Auflagen.

3. Planung

Neben dem Antrag für die Bioabfallvergärungsanlage nach Bundes-Immissionsschutzgesetz beim GAA, wurde ein Antrag auf Baugenehmigung für die Errichtung eines Betriebsgebäudes und einer Tankstelle am 22. Juni 2023 gestellt. ALBA beabsichtigt, mit dem Bau von Betriebsgebäude und Tankstelle vor dem Bau der Vergärungsanlage zu beginnen. Parallel wird die Neugestaltung des Grüngutplatzes vollzogen, um Platz für den Bau der Vergärungsanlage zu schaffen. Nach Erhalt der Genehmigung für die Bioabfallvergärungsanlage wird mit der Ausschreibung begonnen.

Nach Inbetriebnahme der neuen Vergärungsanlage wird die bestehende Vergärungsanlage zurückgebaut werden. Ein Parallelbetrieb der beiden Vergärungsanlagen ist nicht geplant.

Danach gestaltet sich die Zeitplanung in vier Bauabschnitten (s. Abbildung 1):

- BA 0: Errichtung eines Betriebsgebäudes mit neuer Tankstelle
- BA 1: Umgestaltung/Neuaufteilung der Grünabfallkompostierung
- BA 2: Neubau der Bioabfallvergärungsanlage
- BA 3: Abriss der alten Biovergärungsanlage

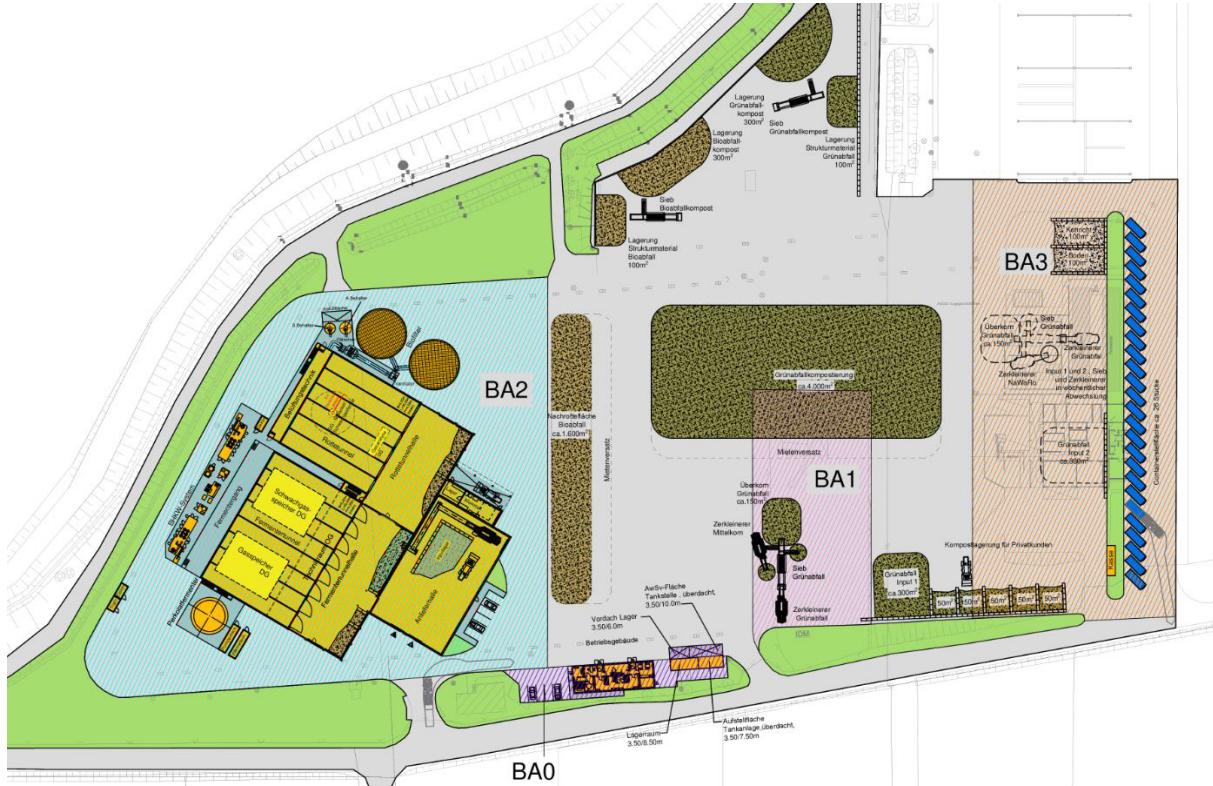


Abbildung 1 Lageplan des geplanten BEZ mit neuer Vergärungsanlage, Grünabfallkompostierung und Darstellung der vorgesehenen Bauabschnitte (Quelle: Präsentation u.e.c.)

4. Aktuelle Kostensituation

Die Bausumme ausschließlich bezogen auf die reine technische Bioabfallvergärungsanlage wurde in einer ersten Kostenschätzung im September 2021 seitens ALBA mit ca. 14,6 Mio. Euro beziffert.

Zwischenzeitlich wurden die Kosten über eine Kostenberechnung nach DIN 276 von dem Planungsbüro u.e.c. ermittelt, in der neben den Kosten für die technische Anlage auch sämtliche weiteren Kostenpositionen berücksichtigt wurden:

Diese sind:

- Allgemeine Baukostensteigerung (rd. 2,8 Mio. Euro)
- Tiefbauarbeiten (rd. 0,7 Mio. Euro)
- Leitungsbauarbeiten (0,6 Mio. Euro)
- Kosten für PV-Anlage (ist gesetzlich gefordert) und Abriss alte Anlage (rd. 2,6 Mio. Euro)
- Betriebsgebäude und Tankstelle (rd. 1,1 Mio. Euro)
- Kapazitätserweiterung der Anlage (rd. 2,2 Mio. Euro)

Danach ergeben sich inkl. dieser Positionen Baukosten i.H.v. **24.600.000 €**.

Unberücksichtigt bleibt in diesen Baukosten zunächst die Kostenposition i.H.v. weiteren 1,5 Mio. Euro für den Neubau eines Blockheizkraftwerks (BHKW). Dieses ist zwar optional Gegenstand des Genehmigungsverfahrens. Ziel ist aber die Mitbenutzung des BHKWs am Klärwerk Steinhof. Bei einem eigenen BHKW würden die Leitungsbauarbeiten i.H.v. 0,6 Mio. Euro entfallen

5. Inhaltliche Einordnung des Projekts

Die operativen Aufgaben der Abfallwirtschaft sind weitgehend der ALBA übertragen worden. Für die zu erbringenden Leistungen erhält ALBA Entgelte. Welche personellen und sachlichen Mittel ALBA einsetzt, um die vereinbarten Leistungen zu erbringen, unterliegt zunächst der Beurteilung von ALBA. Das schließt für die Leistungserbringung erforderliche Investitionen ein. Ergänzend wird in regelmäßigen Abständen eine Angemessenheitsprüfung

vorgenommen. Dadurch erfolgt eine Prüfung, ob die für die Leistungserbringung eingesetzten personellen und sachlichen Mittel sowie die durchgeföhrten Investitionen angemessen und die Entgelte damit gebührenfähig sind. Dies gilt auch für Planung und Bau der Bioabfallvergärungsanlage sowie zum Drittengeschäft, zu der enge Abstimmungen zwischen ALBA und der Stadt erfolgen.

Parallel zur öffentlichen Auslegung (Genehmigungsbeantragung) beabsichtigt ALBA durch öffentliche Kampagnen das Großprojekt zu erläutern.

Leuer

Anlage/n:

keine

Betreff:**Radverkehrsführung Rüninger Weg**

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

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

Sachverhalt:

In seiner Sitzung am 13.06.2023 hat der Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben den geänderten Änderungsantrag 23-21275-02 beschlossen:

„Die Verwaltung wird beauftragt, vor Umsetzung der Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit am Rüninger Weg eine Bürgerbeteiligung (Informationsveranstaltung als Ortstermin) unter Einbeziehung von Anwohnern, Verbänden und Stadtbezirksrat 211 durchzuführen. Über die Ergebnisse sind der Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben aber auch der örtlich zuständige Bezirksrat 211 (Braunschweig-Süd) zu unterrichten.“

Dazu berichtet die Verwaltung wie folgt:

Die Informationsveranstaltung fand am Donnerstag, den 12.10.2023, von 15.00 Uhr bis 16.15 Uhr im Rüninger Weg in Stöckheim auf Höhe des Friedhofes statt.

Die Verwaltung erläuterte die Hintergründe und Vorschläge zur ursprünglichen Drucksache. Es wurden die örtlichen Gegebenheiten sowie die Einordnung des Rüninger Weges in seiner Netzbedeutung für den Kfz- und Radverkehr erläutert. Auch die strassenverkehrsrechtlichen Gegebenheiten zu Benutzungspflichten sowie Hintergründe aus den Regelwerken wurden ausführlich dargelegt.

Ergänzend zu den Ausführungen in den vorherigen Drucksachen sowie im Stadtbezirksrat am 08.06.2023 wurde eine aktuelle Verkehrszählung vorgestellt. Diese erfolgte am 14.09.2023 und ergab, dass ca. 85 Prozent der Radfahrenden derzeit auf dem Gehweg, der durch das Zusatz-VZ „Radverkehr frei“ (Schriftgeschwindigkeit vorgeschrieben) fahren, was vermutlich teilweise auf das Überholverhalten bzw. unzureichende Überholabstände durch Kfz auf der Fahrbahn (Verdrängungseffekt) zurückzuführen ist.

Anschließend wurde um Wortmeldungen gebeten. Zahlreiche Anwesende meldeten sich zu Wort, deren Haltungen zusammengefasst die Folgenden waren:

Aspekte der Anwohnenden

- Die Freigabe des Gehweges für Radverkehr sollte aufgehoben werden, da Radfahrende dort zu schnell fahren. Alle Radfahrenden sollten auf der Fahrbahn fahren.
- Es sollte ein benutzungspflichtiger Geh-/Radweg angeordnet werden, sodass keine Radfahrenden auf der Fahrbahn fahren.
- Weniger parkende Autos würden zu höheren Fahrgeschwindigkeiten der Autos führen, sodass die von der Verwaltung vorgeschlagene Maßnahme abgelehnt wurde.

- Keine Ordnung der Parkstände auf öffentlicher Verkehrsfläche, insbesondere kein Wegfall von Parkständen erwünscht.
- Anordnung von Tempo 30.
- Der nahe gelegene Freizeitweg (am Wasser) sollte ertüchtigt werden, damit Radfahrende dort fahren können.
- Die von der Verwaltung angestellte Verkehrszählung wurde kritisch hinterfragt.
- Die Schaffung eines Schutzstreifens für den Radverkehr am westlichen Rand in südliche Fahrtrichtung wird angeregt. Für die andere Richtung soll der bislang nicht benutzungspflichtige für den Radverkehr freigegebene Fußweg genutzt werden.

Aspekte der Vertretenden der Verbände und Radfahrenden

- Die Ertüchtigung des Freizeitweges am Wasser birgt Konfliktpotenzial mit den zu Fuß Gehenden und ist für den Alltagsradverkehr nicht geeignet.
- Der Fußweg verbunden mit Nutzung für den Radverkehr ist für den Alltagsradverkehr wegen des Konfliktpotenzials mit dem Fußverkehr nicht geeignet.
- Viele Radfahrende nutzen diesen Fußweg, da sie von der Fahrbahn verdrängt werden (rabiates Überholverhalten; teils Beschimpfungen, der „Radweg“ solle genutzt werden).
- Durch die Verbesserung der Situation auf dem Rüninger Weg für den Radverkehr werden zu Fuß Gehende auf dem Gehweg geschützt.
- Die Wegnahme von Parkständen kann Engstellen (Gefahrenpotenzial) beseitigen.

Die Verwaltung hat folgende Klarstellung gegeben

- Der Radverkehr ist im Rüninger Weg auf der Fahrbahn gleichberechtigt mit Kfz.
- Der Fußweg darf nur mit Schrittgeschwindigkeit von Radfahrenden genutzt werden.
- Den Geh-/Radweg benutzungspflichtig anzurufen (keine Radfahrende auf der Fahrbahn zulässig) ist aufgrund der geringen vorhandenen Breiten nicht zulässig.
- Für die Anordnung von Tempo 30 fehlt die rechtliche Grundlage.

Fazit

Es gibt kein einheitliches Stimmungsbild bezüglich der zukünftigen Situation auf dem Rüninger Weg. Die Inhalte der Informationsveranstaltung zeigen, dass sich mit der in der Vorlage 23-21275 vorgelegten Planung keine allgemeinüberzeugende Lösung darstellen lässt. Der in der DS 23-21275 vorgestellte Ansatz der Verwaltung, mit geringem Aufwand Verbesserungen für den Radverkehr zu erzielen, wird daher nicht weiterverfolgt.

Um sichtbar zu machen, wird die Verwaltung eine Piktogrammkette auf der Fahrbahn in Fahrtrichtung Süden auf der Fahrbahn aufbringen lassen. Damit wird verdeutlicht, dass der Radverkehr auf der Straße fahren darf. Eine Piktogrammkette in Fahrtrichtung Norden wird nicht aufgebracht, da dieses zu Irritationen im Zusammenhang mit dort parkenden Kfz führen würde.

Leuer

Anlage/n:

keine

Absender:

**SPD-Fraktion im Rat der Stadt /
Fraktion Bündnis 90 - DIE GRÜNEN im
Rat der Stadt / Gruppe Die FRAKTION.
BS im Rat der Stadt / Fraktion BIBS im
Rat der Stadt / FDP-Fraktion im Rat der
Stadt**

23-22162

Antrag (öffentlich)

Betreff:

Einrichtung von Schulstraßen als Pilotprojekte

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

22.09.2023

Beratungsfolge:	Status
Schulausschuss (Vorberatung)	06.10.2023 Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Vorberatung)	03.11.2023 Ö
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	07.11.2023 N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	14.11.2023 Ö

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird beauftragt, spätestens zum Beginn des Schuljahres 2024/2025 ein bis zwei Schulstraßen als Pilotprojekte an geeigneten Schulen in Braunschweig einzurichten, sofern sich interessierte Schulgemeinschaften proaktiv mit dem Wunsch nach einer Schulstraße an die Verwaltung wenden und die Einrichtung sich aus verkehrsbehördlicher Sicht realisieren lässt.

Eine Schulstraße ist dabei eine Straße oder ein Straßenabschnitt, die oder der sich in unmittelbarer Nähe einer Schule befindet und speziellen Verkehrsregelungen und Sicherheitsmaßnahmen unterliegt, um die Sicherheit der Schüler:innen zu gewährleisten. Regelungen und Merkmale einer Schulstraße umfassen im Allgemeinen temporäre Sperrung für den motorisierten Individualverkehr (Elterntaxi-Verbot) sowie die begleitende Verkehrserziehung.

Sachverhalt:

In der Sitzung des Schulausschusses am 25.08.2023 wurde berichtet, dass trotz bestehender Maßnahmen zur Verhinderung gefährlicher Verkehrsdichten zu Schulbeginn und -ende weiterhin Probleme durch sogenannte Elterntaxis bestehen. Diese Problematik hat sich stellenweise sogar verschärft und führt somit weiterhin regelmäßig zu gefährlichen Verkehrslagen und Rangiermanövern an unseren Schulen. Da die Sicherheit und die Unversehrtheit von Kindern und Jugendlichen auf dem Weg zur Schule zweifelsfrei ein besonders schützenswertes Gut darstellt, ist es geboten, weitere Maßnahmen zu ergreifen, um Gefährdungen im Rahmen der Möglichkeiten zu verringern. Sowohl der Stadtschülerrat und der Stadtelternerat als auch der Sprecher:innenkreis der Schulleitungen sprachen sich für die Einrichtung eines Modellprojektes „Schulstraßen“ aus. Schulstraßen haben sich sowohl in Städten wie Paris, Wien und London etabliert. Aber auch deutsche Kommunen wie Essen, Dresden, Düren und Mannheim nutzen zunehmend die Möglichkeit der Schulstraßen. In Frankfurt wurde aktuell ein Pilotprojekt nach erfolgreicher Probephase verstetigt.

Das Konzept der Schulstraßen setzt voraus, dass schulische Akteure wie Schulleitung, Schüler:innen, Eltern und Träger:innen der Nachmittagsbetreuung der Einrichtung zustimmen und mit forcierenden Maßnahmen begleiten. Daher empfiehlt es sich, dass die schulischen Akteure in Braunschweig darüber informiert werden, dass es zwei Pilotprojekte in Braunschweig geben soll. So können sich dann gewillte Schulen an die Verwaltung

wenden. Die Entscheidung, an welchen Schulen es für die Pilotphase zur Einrichtung der Schulstraßen kommt, soll von der Verwaltung unter Einbeziehung des Runden Tisches „Sichere Schulwege in Braunschweig“ und anhand von Eignungskriterien getroffen werden. Ebenfalls obliegt es der Verwaltung, zu entscheiden, welche Umsetzungsvariante als jeweilige Schulstraße realisiert wird.

Zu den Entscheidungskriterien über die Schulstandorte der Schulstraßen können unter anderem gehören:

- Das Gefährdungspotential durch besonders hohes Verkehrsaufkommen durch Elterntaxis
- Die Eignung der Lage der Schule aus Mobilitätssicht
- Die Akzeptanz innerhalb der schulischen Akteure
- Die Möglichkeiten zur Umsetzung und Durchsetzung von forcierenden Maßnahmen durch die Schulgemeinschaft (Verkehrserziehung, Kommunikationsstrategien, ggf. Elternlotsen etc.)
- Möglichst geringe Auswirkungen auf gegebenenfalls anliegende Nutzer:innen privater Stellplätze oder aber die Ermöglichung von Ausnahmeregelungen z. B. für Gewerbetreibende.

Die konkrete Einrichtung der jeweiligen Pilotprojekte soll den entsprechenden Bezirksräten und Fachgremien zur Abstimmung vorgelegt werden.

Anlagen:

keine

*Absender:***CDU-Fraktion im Rat der Stadt****23-22162-01**

Antrag (öffentlich)

Betreff:

**Einrichtung von Schulstraßen als Pilotprojekte
Änderungsantrag zum Antrag 23-22162**

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

04.10.2023

Beratungsfolge:

		<i>Status</i>
Schulausschuss (Vorberatung)	06.10.2023	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Vorberatung)	03.11.2023	Ö
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	07.11.2023	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	14.11.2023	Ö

Beschlussvorschlag:

1. Ziel ist es, spätestens zum Beginn des Schuljahres 2024 / 2025 zwei Schulstraßen als Pilotprojekte an geeigneten Grundschulen in Braunschweig einzurichten.
2. Eine Schulstraße ist dabei eine Straße oder ein Straßenabschnitt, der sich in unmittelbarer Nähe einer Schule befindet und speziellen Verkehrsregelungen und Sicherheitsmaßnahmen unterliegt, um die Sicherheit der Schüler zu gewährleisten. Regelungen und Merkmale einer Schulstraße umfassen im Allgemeinen temporäre Sperrung, Verkehrsschilder, Elterntaxi-Verbot, Geschwindigkeitsbegrenzungen, Verkehrserziehung und weiteren.
3. Die Suche und die Ausgestaltung der zwei geeigneten Schulen geschieht unter Einbeziehung der Grundschulen und der betroffenen Anlieger.
4. Über die Einrichtung des Pilotprojektes entscheidet der Rat nach vorheriger Beteiligung seiner Fachausschüsse (Schulausschuss und Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben) im nächstmöglichen Gremienlauf. Und zwar unter Darstellung folgender Punkte:
 - a) die Standorte
 - b) die zu treffenden Maßnahmen (bspw. Geschwindigkeitsreduzierungen, Parkplatzsituation) und deren Durchsetzung (Polizei, ZOD, Eltern und/oder Schülerlotsen)
 - c) die Auswirkungen (bspw. Versicherungsfragen)
 - d) die erwarteten Kosten
 - e) die Notwendigkeit (Handelt es sich um einen Unfallschwerpunkt? Betrifft es eine Durchgangsstraße?)
 - f) Alternativen (bspw. ÖPNV und Radverkehr)
 - g) Mögliche Verdrängungseffekte
5. Die dann betroffenen Anwohner sind von möglichen Sperrungen auszunehmen, so dass auch die in DS.-Nr. 23-21226-01 genannte Ausnahmegebühr in Höhe von 200 Euro pro Jahr entfällt.

Sachverhalt:

Die Begründung erfolgt mündlich.

Anlagen:

keine

Betreff:

**Siebente Verordnung zur Änderung der
Verordnung zur Regelung von Art und Umfang der
Straßenreinigung in der Stadt Braunschweig
(Straßenreinigungsverordnung)**

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

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (Anhörung)	22.08.2023	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (Anhörung)	23.08.2023	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 321 Lehndorf-Watenbüttel (Anhörung)	23.08.2023	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 212 Südstadt-Rautheim-Mascherode (Anhörung)	29.08.2023	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 120 Östliches Ringgebiet (Anhörung)	30.08.2023	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Vorberatung)	03.11.2023	Ö
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	07.11.2023	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	14.11.2023	Ö

Beschluss:

Die als Anlage 1 beigelegte Siebente Verordnung zur Änderung der Verordnung zur Regelung von Art und Umfang der Straßenreinigung in der Stadt Braunschweig (Straßenreinigungsverordnung) wird beschlossen.

Sachverhalt:

Die Beschlusskompetenz des Rates ergibt sich aus § 58 Absatz 1 Nr. 5 des Niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetzes. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei der Vorlage um einen Verordnungsbeschluss für den der Rat der Stadt Braunschweig beschlusszuständig ist.

Allgemeine Erläuterungen:

Die Straßenreinigungsverordnung regelt den Umfang der Reinigungspflichten in der Stadt Braunschweig. Insbesondere sind dort die Reinigungsklassen festgelegt, die bestimmen in welcher Häufigkeit die Straßen im Stadtgebiet zu reinigen sind. Zudem werden die Winterdienstpflichten der Anlieger definiert.

Zu der Straßenreinigungsverordnung gibt es als Anlage das Straßenverzeichnis in dem die Straßen (Wege und Plätze) verschiedenen Reinigungsklassen zugeordnet werden. Zur Straße gehören Fahrbahnen, Gehwege, Radwege und öffentliche Parkplätze. Aus der Reinigungsklasse ergibt sich die Häufigkeit der zu leistenden Reinigungen (§ 4).

In den allgemeinen Reinigungsklassen I bis V werden die Reinigungen mit regelmäßigen Rhythmen durchgeführt. Der Übertragungsvermerk „Ü“ hat bei diesen Reinigungsklassen zur Folge, dass die gesamte Straßenreinigung bis zur Straßenmitte (inkl. Fahrbahn) auf die

Eigentümer der anliegenden Grundstücke übertragen ist. Das bedeutet, dass in diesen Straßen keine Gebühr für die Reinigung erhoben wird.

In der Innenstadt gelten die besonderen Reinigungsklassen 11 bis 29 in denen die Reinigungshäufigkeit mit der Anzahl der Reinigungen pro Jahr angegeben wird. Die ALBA Braunschweig GmbH (ALBA) führt diese entsprechend der Vorgabe aus der Straßenreinigungsverordnung nach Bedarf durch. Bei Straßen mit einem „W“-Vermerk wird durch ALBA ein Winterdienst auf Gehwegen erbracht, der über die Verpflichtungen der Anlieger hinausgeht.

Die Festlegung der Reinigungsklassen orientiert sich am Grad der zu erwartenden Verschmutzung. Diese ergibt sich vor allem aus der Verkehrsbelastung, Einwohnerdichte, Infrastruktur (Supermärkte und ähnliche Anziehungspunkte), Vegetation (insbes. Bäume) und der ggf. notwendigen Papierkörbe.

Falls eine komplette Übertragung der Reinigung an die Anlieger erfolgen soll, müssen folgende Kriterien erfüllt sein: Geringer Verschmutzungsgrad, geringe Verkehrsbelastung (Anlieger dürfen bei der Reinigung nicht durch den Verkehr gefährdet sein), kein ÖPNV.

Änderungen in der Anlage Straßenverzeichnis:

Eine Anpassung des Straßenverzeichnisses (Anlage 1) erfolgt turnusmäßig auf Grund verschiedener Aspekte:

- Neu gewidmete Straßen
- Änderungsvorschläge von städtischen Organisationseinheiten und Bürgern (nach Prüfung)
- Geänderte Straßenverhältnisse aufgrund von Neugestaltungen und Umbauten
- Veränderungen bei den Ortsdurchfahrtsgrenzen
- Korrektur von ungenauen bzw. fehlerhaften Beschreibungen von Straßenbereichen
- Redaktionelle Änderungen bei den Straßenabschnittsbezeichnungen

Die Vorschläge wurden mit ALBA abgestimmt.

In der Anlage 2 sind die beabsichtigten Änderungen der Anlage Straßenverzeichnis nach Stadtbezirken sortiert und einzeln erläutert.

Hornung

Anlage/n:

Anlage 1: Änderung Straßenreinigungsverordnung

Anlage 2: Erläuterung der Änderungen des Straßenverzeichnisses

**Siebente Verordnung zur Änderung der
Verordnung zur Regelung von Art und Umfang der
Straßenreinigung in der Stadt Braunschweig
(Straßenreinigungsverordnung)
vom 14. November 2023**

Aufgrund des § 52 des Nds. Straßengesetzes in der Fassung vom 24. September 1980 (Nds. GVBI. S. 359), zuletzt geändert durch Gesetz vom 29. Juni 2022 (Nds. GVBI. S. 420) und der §§ 1 und 55 des Nds. Polizei- und Ordnungsbehördengesetzes in der Fassung vom 19. Januar 2005 (Nds. GVBI. S. 9), zuletzt geändert durch Gesetz vom 22. September 2022 (Nds. GVBI. S. 589) hat der Rat der Stadt Braunschweig folgende Änderung beschlossen:

Artikel I

Die Verordnung zur Regelung von Art und Umfang der Straßenreinigung in der Stadt Braunschweig (Straßenreinigungsverordnung) vom 17. November 2015 (Amtsblatt für die Stadt Braunschweig Nr. 16 vom 16. Dezember 2015, S. 85), in der Fassung der Sechsten Änderungsverordnung vom 20. Dezember 2022 (Amtsblatt für die Stadt Braunschweig Nr. 16 vom 29. Dezember 2022, S. 91) wird wie folgt geändert:

Das Straßenverzeichnis als Anlage zur Straßenreinigungsverordnung wird gemäß der folgenden Tabelle geändert:

	Straßenname		Reinigungsklasse	Reinigung übertragen auf Anlieger = Ü	Verbindungsweg = (V) Winterdienst = (W)
Neu	Bickberg		IV	Ü	
Neu	Hermann-Deppe-Ring	Inkl. Stichwege	IV	Ü	
Neu	Hermann-Deppe-Ring	- Sommerbadring	IV	Ü	V
Bisher	Herzogin-Elisabeth-Straße	von Jasperallee bis Grünewaldstraße	III		
Bisher	Herzogin-Elisabeth-Straße	von Georg-Westermann-Allee bis Jasperallee	IV		
Neu	Herzogin-Elisabeth-Straße		III		
Neu	Kuhtrift		IV	Ü	
Neu	Lammer Busch	von Neudammstraße bis Verbindungsweg zwischen den Hausnummern 11 und 129	IV		
Neu	Lammer Busch	ab Verbindungsweg zwischen den Hausnummern 11 und 129 nach Osten	IV	Ü	
Neu	Lammer Busch	„Marktplatz“	IV		

Bisher	Merziger Straße		IV		
Neu	Merziger Straße	ohne Stichweg nach Süden	IV		
Neu	Merziger Straße	Stichweg nach Süden	IV	Ü	
Neu	Neue Klosterwiese		IV	Ü	
Neu	Pieperskamp		IV	Ü	
Bisher	Salzdahlumer Straße	Stichstraße zum Krankenhaus und Golfplatz bis nordöstliche Abknickung	IV		
Neu	Salzdahlumer Straße	von Fichtengrund bis Schwartzkopffstraße	IV		
Neu	Sommerbadring		IV	Ü	
Neu	Zum Kahlenberg		IV	Ü	

Artikel II

Diese Verordnung tritt am 1. Januar 2024 in Kraft.

Braunschweig, den ... Dezember 2023

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister
I. V.

Leuer
Stadtbaurat

Vorstehende Verordnung wird hiermit bekannt gemacht.

Braunschweig, den ... Dezember 2023

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister
I. V.

Leuer
Stadtbaurat

Erläuterungen der Änderungen des Straßenverzeichnisses:**Stadtbezirksrat 112 Wabe-Schunter-Beberbach:**

	Straßenname		RK	Erläuterung	Gebührenänderung
Neu	Hermann-Deppe-Ring	Inkl. Stichwege	IV Ü	Die Straße wurde inzwischen gewidmet. Straße mit geringem Verkehrsaufkommen.	Keine
Neu	Hermann-Deppe-Ring	Sommerbadring	IV Ü (V)	Der Verbindungsweg wurde inzwischen gewidmet. Es findet kein Kraftfahrzeugverkehr statt.	Keine
Neu	Sommerbadring		IV Ü	Die Straße wurde inzwischen gewidmet. Straße mit geringem Verkehrsaufkommen.	Keine
Neu	Zum Kahlenberg	-	IV Ü	Die Straße wurde inzwischen gewidmet. Straße mit geringem Verkehrsaufkommen.	Keine

Stadtbezirksrat 120 Östliches Ringgebiet:

	Straßenname		RK	Erläuterung	Gebührenänderung
Bisher	Herzogin-Elisabeth-Straße	von Georg-Westermann-Allee bis Jasperallee	III		
Bisher	Herzogin-Elisabeth-Straße	von Jasperallee bis Grünewaldstraße	IV		
Neu	Herzogin-Elisabeth-Straße		III	Auf Grund des starken Verkehrs und des Baumbestandes wird die Trennung der RKL aufgehoben. Vergleichbare Straßen im Umfeld sind ebenfalls der Reinigungs-klasse III zugeordnet.	Es sind im gesamten Straßenverlauf die Gebühren der RKL III (aktuell 0,79 € je Monat und Frontmeter) zu zahlen.

Stadtbezirk 130 Mitte:

	Straßenname		RK	Erläuterung	Gebührenänderung
Bisher	Salzdahlumer Straße	Stichstraße zum Krankenhaus und Golfplatz bis nordöstliche Abknickung	IV		
Neu	Salzdahlumer Straße	von Fichtengrund bis Schwartzkopffstraße	IV	Die Straße wurde inzwischen in einem weiteren Bereich gewidmet. Daher erfolgt eine Anpassung auf Grund der erweiterten Widmung.	In dem diesem Bereich ist ebenfalls die Gebühr der RKL IV zu zahlen (aktuell 0,39 € je Monat und Frontmeter).

Stadtbezirksrat 212 Südstadt-Rautheim-Mascherode:

	Straßenname		RK	Erläuterung	Gebührenänderung
Bisher	Salzdahlumer Straße	Stichstraße zum Krankenhaus und Golfplatz bis nordöstliche Abknickung	IV		
Neu	Salzdahlumer Straße	von Fichtengrund bis Schwartzkopffstraße	IV	Die Straße wurde inzwischen in einem weiteren Bereich gewidmet. Daher erfolgt eine Anpassung auf Grund der erweiterten Widmung.	Da der Bereich, in dem die Straßenreinigung stattfindet länger geworden ist, haben die Anlieger in diesem Bereich die Gebühr der RKL IV zu zahlen (aktuell 0,39 € je Monat und Frontmeter).

Stadtbezirk 321 Lehndorf-Watenbüttel:

	Straßenname		RK	Erläuterung	Gebührenänderung
Neu	Bickberg		IV Ü	Die Straße wurde inzwischen gewidmet. Straße mit geringem Verkehrsaufkommen.	Keine
Neu	Kuhtrift		IV Ü	Die Straße wurde inzwischen gewidmet. Straße mit geringem Verkehrsaufkommen.	Keine
Neu	Lammer Busch	von Neudammstraße bis Verbindungsweg zwischen den Hausnummern 11 und 129	IV	Die Straße wurde inzwischen gewidmet. In dem Abschnitt ist ein höheres Verkehrsaufkommen vorhanden („Marktplatz“ und KITA's). Ähnlich wurde auch die Straße Lammer Heide im vorderen Bereich bewertet.	Die Gebühren für die RKL IV (aktuell 0,39 € je Monat und Frontmeter) sind zu zahlen.
Neu	Lammer Busch	ab Verbindungsweg zwischen den Hausnummern 11 und 129 nach Osten	IV Ü	Die Straße wurde inzwischen gewidmet. Straße mit geringem Verkehrsaufkommen.	Keine
Neu	Lammer Busch	„Marktplatz“	IV	Der Platz wurde inzwischen gewidmet. Es ist ein höheres Verkehrsaufkommen zu erwarten.	Die Gebühren für die RKL IV (aktuell 0,39 € je Monat und Frontmeter) sind zu zahlen.
Bisher	Merziger Straße		IV		
Neu	Merziger Straße	ohne Stichweg nach Süden	IV		
Neu	Merziger Straße	Stichweg nach Süden	IV Ü	Der Stichweg nach Süden ist sehr kurz und es findet kein Kraftfahrzeugverkehr statt (Gehweg, Poller). Daher kann die Reinigung komplett durch die Anlieger erfolgen.	Die Gebühren für die RKL IV (aktuell 0,39 € je Monat und Frontmeter) entfallen für den Teilbereich.
Neu	Neue Klosterwiese		IV Ü	Die Straße wurde inzwischen gewidmet. Straße mit geringem Verkehrsaufkommen.	Keine
Neu	Pieperskamp		IV Ü	Die Straße wurde inzwischen gewidmet. Straße mit geringem Verkehrsaufkommen.	Keine

Betreff:

**Siebente Verordnung zur Änderung der
Verordnung zur Regelung von Art und Umfang der
Straßenreinigung in der Stadt Braunschweig
(Straßenreinigungsverordnung)**

*Organisationseinheit:*Dezernat III
0660 Referat Stadtentwässerung und Abfallwirtschaft*Datum:*

15.10.2023

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Vorberatung)	03.11.2023	Ö
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	07.11.2023	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	14.11.2023	Ö

Beschluss:

Die als Anlage 1 beigefügte Siebente Verordnung zur Änderung der Verordnung zur Regelung von Art und Umfang der Straßenreinigung in der Stadt Braunschweig (Straßenreinigungsverordnung) wird beschlossen.

Sachverhalt:

Der Stadtbezirksrat 120 Östliches Ringgebiet hat in seiner Sitzung am 30. August 2023 bezüglich der Beschlussvorlage 23-21750 einen einstimmigen Beschluss gefasst.

In der Anlage 1 der Vorlage befanden sich zwei redaktionelle Fehler, die mit dieser Ergänzungsvorlage korrigiert werden. Hieraus ergeben sich keine Auswirkungen.

- Herzogin-Elisabeth-Straße

Bisheriger Eintrag:

Straßenname	Abschnitt	Reinigungsklasse	
Herzogin-Elisabeth-Straße	von Jasperallee bis Grünewaldstraße	III	
Herzogin-Elisabeth-Straße	von Georg-Westermann-Allee bis Jasperallee	IV	

Richtiger Eintrag:

Straßenname	Abschnitt	Reinigungsklasse	
Herzogin-Elisabeth-Straße	von Jasperallee bis Grünewaldstraße	IV	
Herzogin-Elisabeth-Straße	von Georg-Westermann-Allee bis Jasperallee	III	

Korrektur: Die Reinigungsklassen Einträge waren vertauscht und wurden in der Anlage 1 korrigiert, damit die Änderung für die abschließende Eintragung im Straßenverzeichnis als Anlage zur Straßenreinigungsverordnung eindeutig ist.

- Lammer Busch

Bisheriger Eintrag:
Es fehlte der bisherige Eintrag zum Lammer Busch.

Eintrag:

Straßenname	Abschnitt	Reinigungsklasse	
Lammer Busch		IV	Ü

Korrektur: Eintrag wurde in den Anlagen 1 und 2 ergänzt, damit die Änderung eindeutig ist für die abschließende Eintragung im Straßenverzeichnis als Anlage zur Straßenreinigungsverordnung.

Alle angehörten Stadtbezirksräte haben der Vorlage zugestimmt. Die von der redaktionellen Änderung betroffenen Stadtbezirksräte 120 und 321 werden von der Verwaltung über eine entsprechende Mitteilung informiert.

Im Übrigen wird auf die ursprüngliche Vorlage verwiesen.

Leuer

Anlage/n:

Anlage 1: Änderung Straßenreinigungsverordnung
Anlage 2: Erläuterung der Änderungen des Straßenverzeichnisses

**Siebente Verordnung zur Änderung der
Verordnung zur Regelung von Art und Umfang der
Straßenreinigung in der Stadt Braunschweig
(Straßenreinigungsverordnung)
vom 14. November 2023**

Aufgrund des § 52 des Nds. Straßengesetzes in der Fassung vom 24. September 1980 (Nds. GVBI. S. 359), zuletzt geändert durch Gesetz vom 29. Juni 2022 (Nds. GVBI. S. 420) und der §§ 1 und 55 des Nds. Polizei- und Ordnungsbehördengesetzes in der Fassung vom 19. Januar 2005 (Nds. GVBI. S. 9), zuletzt geändert durch Gesetz vom 22. September 2022 (Nds. GVBI. S. 589) hat der Rat der Stadt Braunschweig folgende Änderung beschlossen:

Artikel I

Die Verordnung zur Regelung von Art und Umfang der Straßenreinigung in der Stadt Braunschweig (Straßenreinigungsverordnung) vom 17. November 2015 (Amtsblatt für die Stadt Braunschweig Nr. 16 vom 16. Dezember 2015, S. 85), in der Fassung der Sechsten Änderungsverordnung vom 20. Dezember 2022 (Amtsblatt für die Stadt Braunschweig Nr. 16 vom 29. Dezember 2022, S. 91) wird wie folgt geändert:

Das Straßenverzeichnis als Anlage zur Straßenreinigungsverordnung wird gemäß der folgenden Tabelle geändert:

	Straßenname		Reinigungsklasse	Reinigung übertragen auf Anlieger = Ü	Verbindungsweg = (V) Winterdienst = (W)
Neu	Bickberg		IV	Ü	
Neu	Hermann-Deppe-Ring	Inkl. Stichwege	IV	Ü	
Neu	Hermann-Deppe-Ring	- Sommerbadring	IV	Ü	V
Bisher	Herzogin-Elisabeth-Straße	von Jasperallee bis Grünewaldstraße	IV		
Bisher	Herzogin-Elisabeth-Straße	von Georg-Westermann-Allee bis Jasperallee	III		
Neu	Herzogin-Elisabeth-Straße		III		
Neu	Kuhtrift		IV	Ü	
Bisher	Lammer Busche		IV	Ü	
Neu	Lammer Busch	von Neudammstraße bis Verbindungsweg zwischen den Hausnummern 11 und 129	IV		
Neu	Lammer Busch	ab Verbindungsweg zwischen den Hausnummern 11 und 129 nach Osten	IV	Ü	
Neu	Lammer Busch	„Marktplatz“	IV		

Bisher	Merziger Straße		IV		
Neu	Merziger Straße	ohne Stichweg nach Süden	IV		
Neu	Merziger Straße	Stichweg nach Süden	IV	Ü	
Neu	Neue Klosterwiese		IV	Ü	
Neu	Pieperskamp		IV	Ü	
Bisher	Salzdahlumer Straße	Stichstraße zum Krankenhaus und Golfplatz bis nordöstliche Abknickung	IV		
Neu	Salzdahlumer Straße	von Fichtengrund bis Schwartzkopffstraße	IV		
Neu	Sommerbadring		IV	Ü	
Neu	Zum Kahlenberg		IV	Ü	

Artikel II

Diese Verordnung tritt am 1. Januar 2024 in Kraft.

Braunschweig, den ... Dezember 2023

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister
I. V.

Leuer
Stadtbaurat

Vorstehende Verordnung wird hiermit bekannt gemacht.

Braunschweig, den ... Dezember 2023

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister
I. V.

Leuer
Stadtbaurat

Erläuterungen der Änderungen des Straßenverzeichnisses:

Stadtbezirksrat 112 Wabe-Schunter-Beberbach:

	Straßenname		RK	Erläuterung	Gebührenänderung
Bisher	Pappelallee		IV Ü		
Neu	Pappelallee		IV	Durch das Verkehrsaufkommen (Zufahrt Gewerbegebiet) und den hohen Baumbestand (Pappeln), wird die Reinigung der Fahrbahn durch die ALBA Braunschweig GmbH sichergestellt.	Es sind die Gebühren der RKL IV (aktuell 0,39 € je Monat und Frontmeter) zu zahlen.
Neu	Hermann-Deppe-Ring	Inkl. Stichwege	IV Ü	Die Straße wurde inzwischen gewidmet. Straße mit geringem Verkehrsaufkommen.	Keine
Neu	Hermann-Deppe-Ring	- Sommerbadring	IV Ü (V)	Der Verbindungs weg wurde inzwischen gewidmet. Es findet kein Kraftfahrzeugverkehr statt.	Keine
Neu	Sommerbadring		IV Ü	Die Straße wurde inzwischen gewidmet. Straße mit geringem Verkehrsaufkommen.	Keine
Neu	Zum Kahlenberg		IV Ü	Die Straße wurde inzwischen gewidmet. Straße mit geringem Verkehrsaufkommen.	Keine

Stadtbezirksrat 120 Östliches Ringgebiet:

	Straßenname		RK	Erläuterung	Gebührenänderung
Bisher	Herzogin-Elisabeth-Straße	von Georg-Westermann-Allee bis Jasperallee	III		
Bisher	Herzogin-Elisabeth-Straße	von Jasperallee bis Grünewaldstraße	IV		
Neu	Herzogin-Elisabeth-Straße		III	Auf Grund des starken Verkehrs und des Baumbestandes wird die Trennung der RKL aufgehoben. Vergleichbare Straßen im Umfeld sind ebenfalls der Reinigungs-klasse III zugeordnet.	Es sind im gesamten Straßenverlauf die Gebühren der RKL III (aktuell 0,79 € je Monat und Frontmeter) zu zahlen.

Stadtbezirk 130 Mitte:

	Straßenname		RK	Erläuterung	Gebührenänderung
Bisher	Salzdahlumer Straße	Stichstraße zum Krankenhaus und Golfplatz bis nordöstliche Abknickung	IV		
Neu	Salzdahlumer Straße	von Fichtengrund bis Schwartzkopffstraße	IV	Die Straße wurde inzwischen in einem weiteren Bereich gewidmet. Daher erfolgt eine Anpassung auf Grund der erweiterten Widmung.	In dem diesem Bereich ist ebenfalls die Gebühr der RKL IV zu zahlen (aktuell 0,39 € je Monat und Frontmeter).

Stadtbezirksrat 212 Südstadt-Rautheim-Mascherode:

	Straßenname		RK	Erläuterung	Gebührenänderung
Bisher	Salzdahlumer Straße	Stichstraße zum Krankenhaus und Golfplatz bis nordöstliche Abknickung	IV		
Neu	Salzdahlumer Straße	von Fichtengrund bis Schwartzkopffstraße	IV	Die Straße wurde inzwischen in einem weiteren Bereich gewidmet. Daher erfolgt eine Anpassung auf Grund der erweiterten Widmung.	Da der Bereich, in dem die Straßenreinigung stattfindet länger geworden ist, haben die Anlieger in diesem Bereich die Gebühr der RKL IV zu zahlen (aktuell 0,39 € je Monat und Frontmeter).

Stadtbezirk 321 Lehndorf-Watenbüttel:

	Straßenname		RK	Erläuterung	Gebührenänderung
Neu	Bickberg		IV Ü	Die Straße wurde inzwischen gewidmet. Straße mit geringem Verkehrsaufkommen.	Keine
Neu	Kuhtrift		IV Ü	Die Straße wurde inzwischen gewidmet. Straße mit geringem Verkehrsaufkommen.	Keine
Bisher	Lammer Busche		IV Ü		
Neu	Lammer Busch	von Neudammstraße bis Verbindungsweg zwischen den Hausnummern 11 und 129	IV	In dem Abschnitt ist ein höheres Verkehrsaufkommen vorhanden („Marktplatz“ und KITA's). Ähnlich wurde auch die Straße Lammer Heide im vorderen Bereich bewertet.	Die Gebühren für die RKL IV (aktuell 0,39 € je Monat und Frontmeter) sind zu zahlen.
Neu	Lammer Busch	ab Verbindungsweg zwischen den Hausnummern 11 und 129 nach Osten	IV Ü	Die Straße wurde inzwischen gewidmet. Straße mit geringem Verkehrsaufkommen.	Keine
Neu	Lammer Busch	„Marktplatz“	IV	Der Platz wurde inzwischen gewidmet. Es ist ein höheres Verkehrsaufkommen zu erwarten.	Die Gebühren für die RKL IV (aktuell 0,39 € je Monat und Frontmeter) sind zu zahlen.
Bisher	Merziger Straße		IV		
Neu	Merziger Straße	ohne Stichweg nach Süden	IV		
Neu	Merziger Straße	Stichweg nach Süden	IV Ü	Der Stichweg nach Süden ist sehr kurz und es findet kein Kraftfahrzeugverkehr statt (Gehweg, Poller). Daher kann die Reinigung komplett durch die Anlieger erfolgen.	Die Gebühren für die RKL IV (aktuell 0,39 € je Monat und Frontmeter) entfallen für den Teilbereich.
Neu	Neue Klosterwiese		IV Ü	Die Straße wurde inzwischen gewidmet. Straße mit geringem Verkehrsaufkommen.	Keine
Neu	Pieperskamp		IV Ü	Die Straße wurde inzwischen gewidmet. Straße mit geringem Verkehrsaufkommen.	Keine

Betreff:**Abfallentsorgungssatzung, 8. Änderung****Organisationseinheit:**

Dezernat III

0660 Referat Stadtentwässerung und Abfallwirtschaft

Datum:

24.10.2023

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Vorberatung)	03.11.2023	Ö
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	07.11.2023	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	14.11.2023	Ö

Beschluss:

Die als Anlage 1 beigefügte Achte Satzung zur Änderung der Satzung über die Abfallentsorgung in der Stadt Braunschweig (Abfallentsorgungssatzung) wird beschlossen.

Sachverhalt:Die Verwaltung schlägt folgende Änderungen vor:

Die Kreislaufwirtschaft hat u. a. das Ziel, die hochwertige Verwertung von Bioabfällen (kompostierbaren Abfällen) zu steigern und die Kunststoffeinträge in die Umwelt zu reduzieren (Nutzung von Energiepotenzialen und Erzeugung eines reinen Kompostproduktes). Daher wurden Änderungen in der bundesgesetzlichen Regelung für die Verwertung von Bioabfällen (Bioabfallverordnung) am 1. Mai 2023 vorgenommen, die künftig höhere Qualitäten fordern. Dieses Ziel kann nur erreicht werden, wenn die Bioabfälle frei von Fremdstoffen sind und sauber getrennt erfasst werden. Fremdstoffe sind unerwünschte Stoffe > 2 mm, die das Erscheinungsbild beeinträchtigen, z.B. Glas, Metalle, Kunststoffe, Verbundstoffe mit Anteilen an solchen Stoffen und Restabfall wie z.B. Windeln. Die neue Regelung schreibt Grenzwerte zum Fremdstoffgehalt und Prüfungen vor, die nach einer Übergangszeit ab 1. Mai 2025 gültig sind.

- Vorgeschrrieben wird ein geringer Gesamtkunststoffanteil im festen Bioabfall < 1 Gewichtsprozent.
- Bei einem Fremdstoffgehalt zwischen 1-3 Gewichtsprozent sind die Fremdstoffe in der Anlage zu entfernen.
- Ab einem Fremdstoffgehalt > 3 Gewichtsprozent kann der Anlagenbetreiber bei der Anlieferung diese zurückweisen und vom Anlieferer die Rücknahme verlangen („Rückweisungsrecht“). Zurückgewiesene Anlieferungen sind dem Gewerbeaufsichtsamt zu melden.
- Der Anlagenbetreiber ist zur Sichtkontrolle verpflichtet.

Für die Sammlung und Entsorgung über die Bioabfallbehälter werden häufig Beutel aus biologisch abbaubaren Kunststoffen (BAK) verwendet. Nach Auskunft der ALBA Braunschweig GmbH (ALBA) reicht jedoch die Zeit des Verwertungsprozesses (Sammlung Biottonne, Vergärung und Kompostierung in der Bioabfallvergärungsanlage) nicht aus, damit sich die BAK ausreichend zersetzen. Die BAK sind im Kompostprodukt noch vorhanden und werden bei der Probenahme und Gütezertifizierung als Fremdstoff gewertet. Ohne

Gütezertifizierung lässt sich das Kompostprodukt nicht als solches vermarkten. Neben der Gütezertifizierung wertet auch der Anlagenbetreiber bei der verpflichteten Sichtkontrolle beim Eingangsmaterial die BAK als Fremdstoff.

Mit einem Verbot von BAK in der Bioabfallsammlung werden Risiken zur Einhaltung der Grenzwerte verringert und die Qualität des Endprodukts Kompost verbessert. Weiterhin lässt sich das Kompostprodukt besser aufbereiten (weniger Störstoffe die kostspielig u.a. durch Siebung über Trommelsieb oder Windsichtung) entfernen müssen. Bei jedem Aufbereitungsvorgang werden neben einem Teil der Fremdstoffe auch immer Teile von Organik mit ausgeschlossen, die zum Kompostprodukt gehören und nach Trennung teuer zu entsorgen sind.

Um die Nutzung der BAK weitestgehend zu verhindern, hat die Verwaltung den Einzelhandel über die Problematik informiert und um freiwilligen Verzicht auf das Inverkehrbringen gebeten – leider ohne umfänglichen Erfolg. Die weiteren Maßnahmen seitens ALBA und Stadt gegen Fremdstoffeintragungen im Bioabfall (vor allem Öffentlichkeitsarbeit) in der Vergangenheit wurden umgesetzt und sollten künftig weiter ausgebaut werden.

Bundesweit ist in den meisten Kommunen die Nutzung von BAK untersagt (siehe Anlage 3).

Die vorgeschlagene Satzungsänderung soll einen Beitrag leisten, die stärkeren Auflagen der Bioabfallverordnung zu erfüllen.

Dieses Vorhaben soll durch eine umfängliche Öffentlichkeitsarbeit unterstützt werden. Dazu soll ggf. auch ein erster Satz Papiertüten zur Sammlung der Bioabfälle an die Haushalte bereitgestellt werden.

Daher schlägt die Verwaltung vor, § 5 der Abfallentsorgungssatzung zu überarbeiten und einen Ausschluss von BAK aus der Bioabfallsammlung einzufügen. Zudem wird die Satzung um eine Darstellung erweitert, wie die Entsorgung von kompostierbaren Abfällen zu erfolgen hat.

Leuer

Anlage/n:

Anlage 1: Änderungssatzung zur Abfallentsorgungssatzung

Anlage 2: Teilsynopse der Änderungen

Anlage 3: Karte EUWID

**Achte Satzung zur
Änderung der Satzung
über die Abfallentsorgung in der Stadt Braunschweig
(Abfallentsorgungssatzung)**

vom 14. November 2023

Aufgrund der §§ 10, 13 und 58 des Nds. Kommunalverfassungsgesetzes vom 17. Dezember 2010 (Nds. GVBl. S. 576), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 21. Juni 2023 (Nds. GVBl. S. 111), in Ausführung des Gesetzes zur Förderung der Kreislaufwirtschaft und Sicherung der umweltverträglichen Bewirtschaftung von Abfällen vom 24. Februar 2012 (BGBI. I S. 212), zuletzt geändert durch Artikel 5 des Gesetzes vom 2. März 2023 (BGBI. 2023 Nr. 56) sowie des Nds. Abfallgesetzes vom 14. Juli 2003 (Nds. GVBl. S. 273), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 23. März 2022 (Nds. GVBl. S. 206), hat der Rat der Stadt Braunschweig in seiner Sitzung am 14. November 2023 folgende Satzung beschlossen:

Artikel I

Die Satzung über die Abfallentsorgung in der Stadt Braunschweig (Abfallentsorgungssatzung) vom 17. Dezember 2013 (Amtsblatt für die Stadt Braunschweig Nr. 19 vom 20. Dezember 2013, S. 69) in der Fassung der Siebenten Änderungssatzung vom 27. Juni 2023 (Amtsblatt für Stadt Braunschweig Nr. 9 vom 27. Juli 2023, S. 24) wird wie folgt geändert:

§ 5 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird folgender Satz angefügt:

„Nicht dazu gehören:

- Kunststoffe und auch biobasierte und/oder biologisch abbaubare/kompostierbare Kunststoffe jeglicher Art (zum Beispiel Tüten, Besteck, Geschirr, Kaffeekapseln)
- Papiere zum Vorsammeln von Bioabfällen, die mit Kunststoffbeschichtungen versehen sind
- Glasverpackungen, Metall, Steine
- Rohes Fleisch / Fisch / Exkreme von Menschen und Tieren, auch benutzte Einwegwindeln oder Katzenstreu
- Asche“

b) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„Kompostierbare Abfälle aus privaten Haushaltungen sind in den dafür zugelassenen Bioabfallbehältern oder in Grünabfallsäcken bereitzustellen. Kompostierbare Abfälle sind ohne Fremdstoffe in die Bioabfallbehälter einzugeben. Die kompostierbaren Abfälle sind zu diesen Zweck in loser Form einzufüllen. Alternativ können zur Erfassung der kompostierbaren Abfälle Zeitungspapier, Papiertüten (auch mit Wachsbeschichtungen) oder eine Haushaltsrolle (saugfähiges Papier) genutzt werden.“

c) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„Kompostierbare Abfälle aus Gärten, wie z.B. Baum- und Strauchschnitt, können der Stadt auch auf der Kompostierungsanlage oder auf dem Kleinanliefererplatz an der Frankfurter Straße 251 überlassen werden. Pflanzenteile mit einem Durchmesser von mehr als 30 cm wie z.B. Wurzelstücke und Stammholz können der Stadt auf der Kompostierungsanlage überlassen werden. Die Anlieferung muss getrennt von den sonstigen kompostierbaren Abfällen erfolgen. Kompostierbare Abfälle, die bei Gewerbebetrieben anfallen und sich nicht durch Bioabfallbehälter oder Grünabfallsäcke entsorgen lassen, können der Stadt auf der Kompostierungsanlage überlassen werden.“

d) Der bisherige Absatz 3 wird Absatz 4.

Artikel II

Diese Satzung am 1. Januar 2024 in Kraft.

Braunschweig, den ...

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister
I. V.

Leuer
Stadtbaudirektor

Vorstehende Satzung wird hiermit bekannt gemacht.

Braunschweig, den ...

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister
I. V.

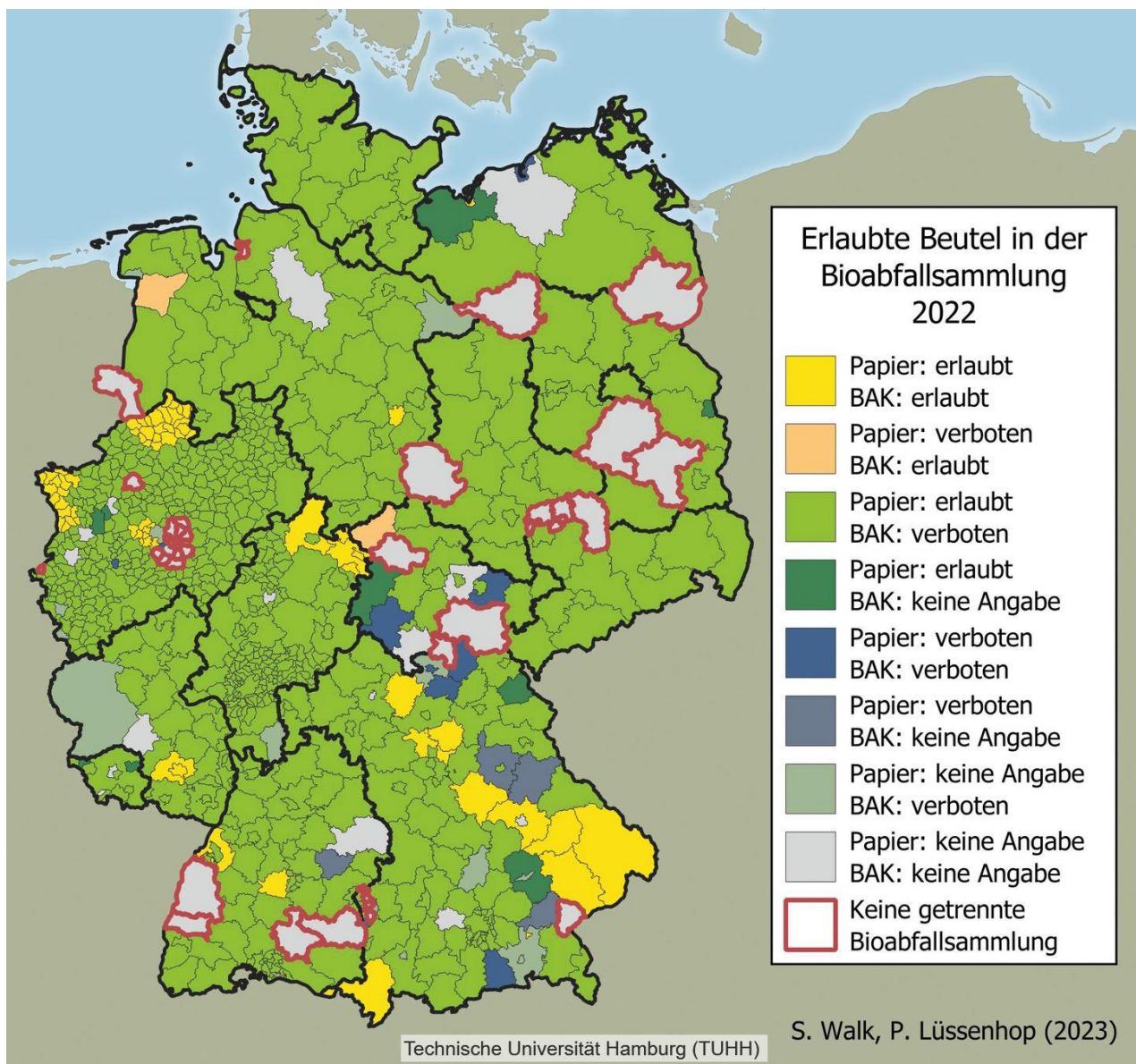
Leuer
Stadtbaudirektor

Teilsynopse zur Änderung der Abfallentsorgungssatzung

Altes Recht	Neues Recht	Bemerkungen
<p style="text-align: center;">§ 5 Kompostierbare Abfälle</p> <p>(1) Kompostierbare Abfälle im Sinne des § 4 Abs. 1 Nr. 1 dieser Satzung sind bewegliche Sachen natürlichen-organischen Ursprungs, deren sich der Besitzer entledigen will. Dazu gehören z.B. Gemüse-, Obst und sonstige Speisereste sowie Grünabfälle.</p>	<p style="text-align: center;">§ 5 Kompostierbare Abfälle</p> <p>(1) Kompostierbare Abfälle im Sinne des § 4 Abs. 1 Nr. 1 dieser Satzung sind bewegliche Sachen natürlichen-organischen Ursprungs, deren sich der Besitzer entledigen will. Dazu gehören z.B. Gemüse-, Obst und sonstige Speisereste sowie Grünabfälle.</p>	
	<p>Nicht in die Bioabfallbehälter gehören:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kunststoffe und auch biobasierte und/oder biologisch abbaubare/kompostierbare Kunststoffe jeglicher Art (zum Beispiel Tüten, Besteck, Geschirr, Kaffeekapseln) - Papiere zum Vorsammeln von Bioabfällen, die mit Kunststoffbeschichtungen versehen sind - Glasverpackungen, Metall, Steine - Rohes Fleisch / Fisch / Exkreme von Menschen und Tieren, auch benutzte Einwegwindeln oder Katzenstreu - Asche 	
<p>(2) Kompostierbare Abfälle aus privaten Haushaltungen sind in den dafür zugelassenen Bioabfallbehältern oder in Grünabfallsäcken bereitzustellen.</p> <p>Kompostierbare Abfälle aus Gärten, wie z.B. Baum- und Strauchschnitt, können der Stadt auch auf der Kompostierungsanlage oder auf dem Kleinanliefererplatz an der Frankfurter Straße 251 überlassen werden.</p> <p>Pflanzenteile mit einem Durchmesser von mehr als 30 cm wie z.B. Wurzelstöcke und Stammholz können der Stadt auf der Kompostierungsanlage überlassen werden. Die Anlieferung muss getrennt von den sonstigen kompostierbaren Abfällen erfolgen.</p> <p>Kompostierbare Abfälle, die bei Gewerbebetrieben anfallen und sich nicht durch Bioabfallbehälter oder Grünabfallsäcke entsorgen lassen, können der Stadt auf der Kompostierungsanlage überlassen werden.</p>	<p>(2) Kompostierbare Abfälle aus privaten Haushaltungen sind in den dafür zugelassenen Bioabfallbehältern oder in Grünabfallsäcken bereitzustellen.</p> <p>Kompostierbare Abfälle aus Gärten, wie z.B. Baum- und Strauchschnitt, können der Stadt auch auf der Kompostierungsanlage oder auf dem Kleinanliefererplatz an der Frankfurter Straße 251 überlassen werden.</p> <p>Pflanzenteile mit einem Durchmesser von mehr als 30 cm wie z.B. Wurzelstöcke und Stammholz können der Stadt auf der Kompostierungsanlage überlassen werden. Die Anlieferung muss getrennt von den sonstigen kompostierbaren Abfällen erfolgen.</p> <p>Kompostierbare Abfälle, die bei Gewerbebetrieben anfallen und sich nicht durch Bioabfallbehälter oder Grünabfallsäcke entsorgen lassen, können der Stadt auf der Kompostierungsanlage überlassen werden.</p> <p>Kompostierbare Abfälle sind ohne Fremdstoffe in die Bioabfallbehälter einzugeben. Die kompostierbaren Abfälle sind zu diesen Zweck in loser Form einzufüllen. Alternativ können zur Erfassung der kompostierbaren Abfälle Zeitungspapier, Papiertüten (auch mit Wachsbeschichtungen) oder eine Haushaltsrolle (saugfähiges Papier) genutzt werden.</p>	

(3) Weihnachtsbäume werden von der Stadt abgeholt. Die Abholtermine werden von der Stadt festgelegt und bekannt gegeben.	(3) Weihnachtsbäume werden von der Stadt abgeholt. Die Abholtermine werden von der Stadt festgelegt und bekannt gegeben. Kompostierbare Abfälle aus Gärten, wie z.B. Baum- und Strauchschnitt, können der Stadt auch auf der Kompostierungsanlage oder auf dem Kleinanliefererplatz an der Frankfurter Straße 251 überlassen werden. Pflanzenteile mit einem Durchmesser von mehr als 30 cm wie z.B. Wurzelstücke und Stammholz können der Stadt auf der Kompostierungsanlage überlassen werden. Die Anlieferung muss getrennt von den sonstigen kompostierbaren Abfällen erfolgen. Kompostierbare Abfälle, die bei Gewerbebetrieben anfallen und sich nicht durch Bioabfallbehälter oder Grünabfallsäcke entsorgen lassen, können der Stadt auf der Kompostierungsanlage überlassen werden	
	(4) Weihnachtsbäume werden von der Stadt abgeholt. Die Abholtermine werden von der Stadt festgelegt und bekannt gegeben.	

Anlage II – Karte EUWID



Forschergruppe Bioressourcen-Management TU HH, Erhebung (Basis Informationsflyer und Satzungen)

Insgesamt wurden 899 Sammelgebiete identifiziert:

- 749 Gebiete (85% der Bevölkerung) ausschließlich Papier
- 6 (1%) ausschließlich BAK-Beutel
- 74 (6%) Papier und BAK-Beutel
- 10 (1%) weder Papier noch BAK-Beutel

In nur wenigen Gebieten sind BAK-Beutel zur Erfassung von Bioabfällen zugelassen

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

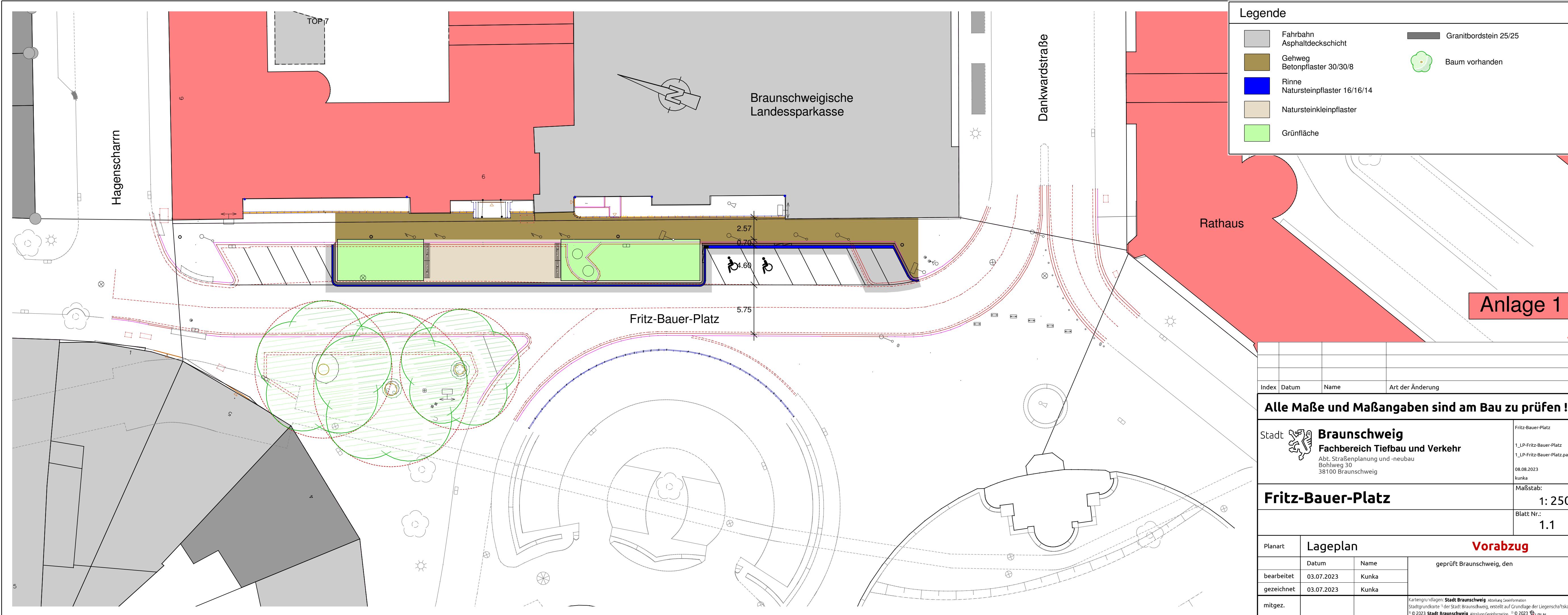
Die Kostenschätzung beträgt 150.000 €. Die Maßnahme wird aus dem PSP-Element/ Maßnahmennummer 5S.660024 finanziert. Die Arbeiten sollen im Jahr 2024 durchgeführt werden.

Hornung

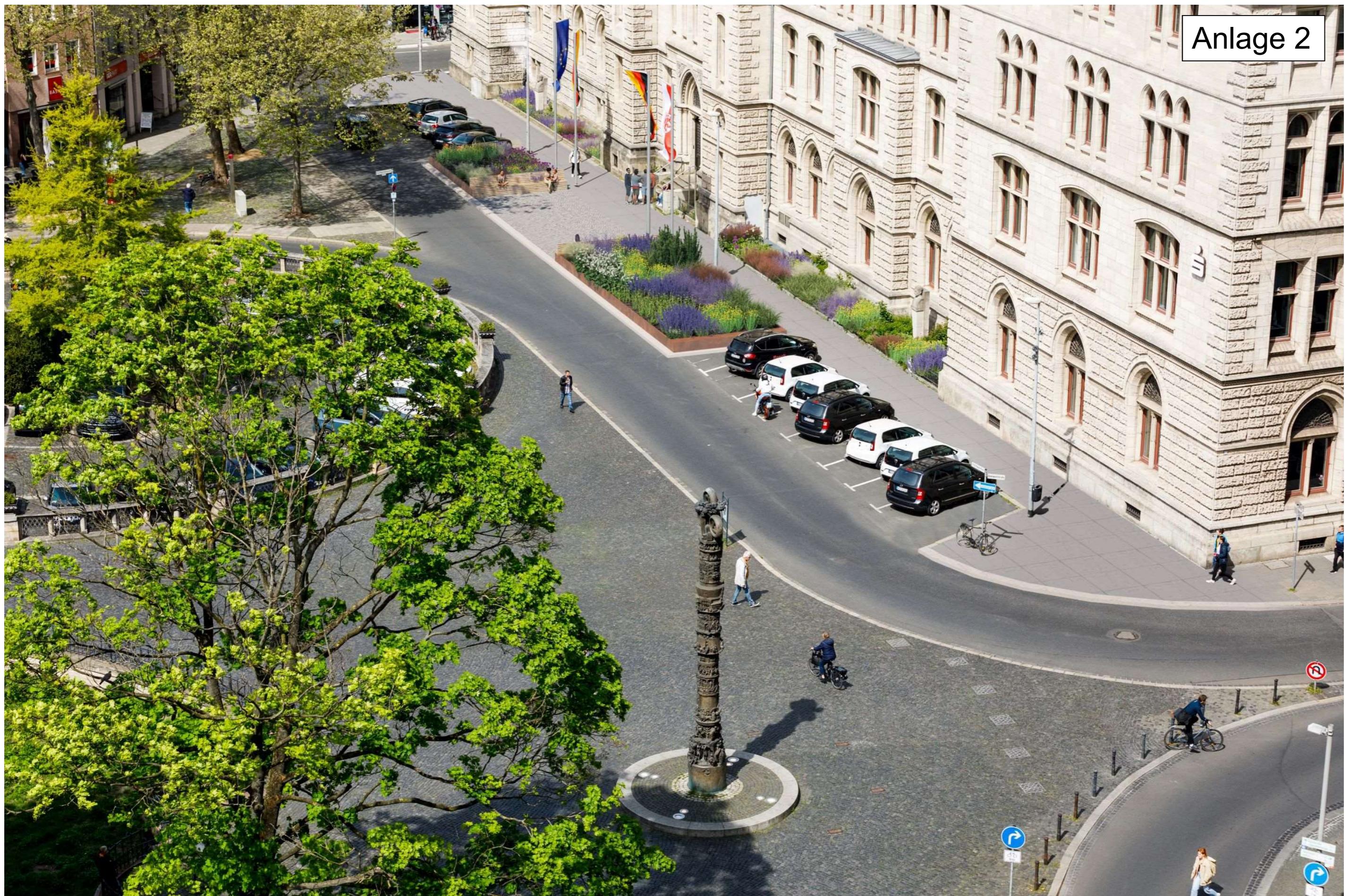
Anlage/n:

Anlage 1: Lageplan Fritz-Bauer-Platz

Anlage 2: Visualisierung Fritz-Bauer-Platz



Anlage 2



Betreff:

**Eckpunktepapier zur Realisierung eines städtischen
Fahrradverleihsystems**

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

03.11.2023

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Vorberatung)	13.06.2023	Ö
Verwaltungsausschuss (Entscheidung)	20.06.2023	N

Beschluss:

„Das als Anlage beigelegte Eckpunktepapier wird als Grundlage für die angestrebte Ausschreibung eines städtischen Fahrradverleihsystems beschlossen.“

Sachverhalt:**Beschlusskompetenz**

Die Beschlusskompetenz ergibt sich aus § 76 Abs. 2 S. 1 NKomVG. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei der Entscheidung über das Eckpunktepapier um eine Angelegenheit, über die weder der Rat oder die Stadtbezirksräte zu beschließen haben noch der Oberbürgermeister zuständig ist. Daher besteht eine Beschlusszuständigkeit des Verwaltungsausschusses. Diese wurde auch nicht auf einen Ausschuss gemäß § 6 Hauptsatzung übertragen. Daher bleibt es bei der Zuständigkeit des Verwaltungsausschusses.

Hintergrund

In vielen deutschen Großstädten ist bereits ein öffentliches Fahrradverleihsystem vorhanden. Die Systeme werden dabei als ein wichtiger Beitrag zur Gestaltung einer nachhaltigen urbanen Mobilität und zu einer Verringerung von verkehrsbedingten Umweltbelastungen angesehen. Neben dem Vorteil eines zusätzlichen schnellen, bequemen und flexiblen sowie geräuscharmen und emissionsfreien Elements im Mobilitätsangebot kann ein öffentliches Fahrradverleihsystem einen Beitrag zur Erhöhung des Radverkehrsanteils leisten.

Ein öffentliches Fahrradverleihsystem kann das bestehende Mobilitätsangebot der Stadt Braunschweig um ein weiteres nachhaltiges Verkehrsmittel sinnvoll ergänzen. Die Einrichtung eines solchen Systems ist als langfristiger Beitrag hin zu mehr nachhaltiger und vernetzter Mobilität im Sinne einer Stärkung des Umweltverbunds zu verstehen.

Bereits das Gutachten zur Realisierung eines Fahrradverleihsystems (DS 20-14931) hat für Braunschweig mit Bezug zur Ausprägung von Zielgruppen, Stadtgröße und Topografie ein hohes Potenzial für die Initiierung eines attraktiven Fahrradverleihangebots gesehen.

Ferner ist es so, dass die Zielgruppen für die Nutzung von E-Scootern und öffentlichen Fahrradverleihsystemen sehr unterschiedlich sind und sich die Systeme in der Regel nicht bzw. nur unwesentlich wettbewerblich beeinflussen. Vor diesem Hintergrund sind E-Scooter Angebote nicht dazu geeignet, ein öffentliches Fahrradverleihsystem zu ersetzen.

Haushaltsmittel für die Realisierung

Durch den finanzwirksamen Antrag zum Haushalt 2022 (FWE 62) wurden für die Realisierung eines städtischen Fahrradverleihsystems Mittel eingestellt.

Hieraus wurde im Jahr 2022 die Prozessbegleitung zur Errichtung eines Fahrradverleihsystems in Braunschweig ausgeschrieben und an das Berliner Planungsbüro team red vergeben.

Für den laufenden Betrieb eines Fahrradverleihsystems wurden für die Folgejahre jeweils 350.000 € eingestellt (PSP 1.51.5115.01.06 (Radverkehrsplanung) mit Sachkonto 427110 (Verwaltungs- und Betriebsaufwendungen). Damit soll ein möglichst attraktives flächendeckendes Verleihsystem auf den Weg gebracht werden.

Status quo in Braunschweig

In Braunschweig sind bereits Räder auf Basis eines Verleihsystems verfügbar, welches von der Firma nextbike im Auftrag der städtischen Wohnbaugesellschaft Nibelungen-Wohnbau-GmbH (NiWo) betrieben wird. Ferner wurde seit dem Sommersemester 2022 durch den AStA der Technischen Universität Braunschweig eine Testphase für die Studierenden ebenfalls mit nextbike angestoßen.

Mit Realisierung eines öffentlichen Fahrradverleihsystems für die Stadt Braunschweig soll das vorhandene Verleihangebot abgelöst werden. Bestehende Standorte werden dabei größtenteils übernommen, das Netz an Verleihpunkten wird weiter ausgebaut werden. Das künftige Angebot soll perspektivisch eine möglichst flächendeckende Verfügbarkeit gewährleisten.

Insgesamt gibt es aktuell ein Angebot von ca. 250 Rädern an knapp 40 virtuellen Stationen im Stadtgebiet. Diese Menge an bereitgestellten Fahrrädern deckt noch nicht den bestehenden Bedarf ab. Um eine langfristig erfolgreiche Etablierung sowie Akzeptanz der Öffentlichkeit zu gewährleisten, soll ein erweitertes oder neues Verleihsystem über eine ausreichende Fahrrad- und Stationsdichte verfügen.

Nutzen eines öffentlichen Fahrradverleihsystems für Braunschweig

Folgende Vorteile lassen sich mit der Realisierung eines städtischen Verleihsystems im Sinne einer Stärkung nachhaltiger Mobilität in Braunschweig erreichen:

- Ein in Braunschweig flächendeckend sowie ganztägig und ganzjährig verfügbares und in seiner Nutzung attraktives Fahrradverleihsystem stellt auch eine sinnvolle Ergänzung des ÖPNV dar. Es kann den ÖPNV in den Spitzen entlasten.
- Ein Fahrradverleihsystem kann die Feinverteilung des ÖPNV/SPNV unterstützen, z.B. durch Lückenschlüsse im ÖPNV/SPNV-Angebot in Stadtrandlagen und als Überwindung der letzten Meile. Hinzu kommt, dass sich auf Basis eines solchen Angebots keine Warte- und Ausfallzeiten ergeben. Darüber hinaus kann ein städtisches Verleihangebot einen Beitrag im Sinne der Daseinsvorsorge leisten.
- Die flexible Bildung von intermodalen Mobilitätsketten durch die Verknüpfung von ÖPNV und Fahrrad wird gefördert. Das Vorhalten eines öffentlichen Fahrradverleihsystems kann, nicht zuletzt vor dem Hintergrund stark steigender Energiepreise und durch Inflation sinkender Realeinkommen, den Umstieg vom MIV auf die Verkehrsträger des Umweltverbundes fördern.

Im Rahmen der vergebenen Prozessbegleitung erfolgte vor diesem Hintergrund eine Markterkundung und Konzepterstellung für die angestrebte Ausschreibung. Nach Beendigung der beiden Arbeitspakete hat das Planungsbüro ein Eckpunktepapier erstellt. Dieses Papier (siehe Anlage) beschreibt die Eckpunkte für das geplante öffentliche Fahrradverleihsystem und stellt die Grundlage für die Leistungsbeschreibung dar, die für das Vergabeverfahren zu erstellen ist.

Inhalte des Eckpunktepapiers

Inhaltlich stehen die folgenden Punkte dabei im Fokus:

- Art des Systems
- Kundenprozesse
- Tarife und Umgang mit Geschäftskunden
- Service und technische Integration
- Vertragslaufzeit
- Zeitplan

Grundlage des Eckpunktepapiers ist zum einen die durch team red im Jahr 2020 angefertigte Machbarkeitsstudie sowie die zu Beginn 2023 durchgeführten Markterkundungsgespräche. Hierbei einbezogen waren sowohl die NiWo als auch der ASTA und die Verwaltung der TU Braunschweig als Träger des bestehenden Fahrradverleihangebots in Braunschweig. Zielsetzung des geplanten städtischen Fahrradverleihsystems ist ein gesamtstädtisches Angebot. Das aktuell verfügbare Angebot soll darin aufgehen.

Stellungnahme der im „Austausch Radverkehr“ Beteiligten

Das Eckpunktepapier wurde den Vertreter*innen der Mobilitätsverbände aus dem Beteiligungsformat „Austausch Radverkehr“ im Vorfeld zur Verfügung gestellt. In der ergangenen Rückmeldung wird die Realisierung eines Fahrradverleihsystems grundsätzlich begrüßt. Es wird betont, dass das Ziel ein attraktives, preiswertes Angebot sein muss, um einen Anreiz hin zu mehr nachhaltiger Mobilität zu schaffen.

In diesem Zusammenhang wird beispielsweise auf die Positionierung und das Bediengebiet eines künftigen Verleihangebots eingegangen. Diesbezüglich kann zugesichert werden, dass die Standorte für die Stationen zwischen Betreiber und der Stadt abgestimmt werden.

Als mögliche Betreiberin des Fahrradverleihsystems wurde seitens der Verbände die BSVG benannt. Hier hatte es bereits im Vorfeld Gespräche gegeben. Aufgrund der derzeitig von der BSVG zu bewältigenden Aufgaben (Stadtbahnausbau, Elektrifizierung der Busflotte, etc.) stehen dort jedoch keine Ressourcen für die Betreuung eines Fahrradverleihsystems zur Verfügung.

Ferner wird der Hinweis bezüglich der Schaffung einer lokalen Identifikationsmarke in Verbindung mit einer kombinierten Angebotsgestaltung für ÖPNV und Fahrradverleihangebot bei der Finalisierung der Leistungsbeschreibung geprüft.

Weitere Punkte der Stellungnahme betreffen tiefergehende Detailfragen, die noch nicht auf der Ebene des Eckpunktepapiers geklärt werden.

Der angestoßene Austausch wird darüber hinaus durch das Beteiligungsformat „Austausch Radverkehr“ im weiteren Verlauf der Etablierung eines städtischen Verleihangebots weitergeführt werden.

Weiteres Vorgehen

In der zweiten Jahreshälfte des Jahres 2023 soll die Ausschreibung für das Fahrradverleihsystem vorbereitet und die Vergabe durchgeführt werden.

Ziel ist, das gesamtstädtische Fahrradverleihsystem im nächsten Jahr in Betrieb zu nehmen.

Leuer

Anlage/n:

Eckpunktepapier: Fahrradverleihsystem Braunschweig

Öffentliches Fahrradverleihsystem für die Stadt Braunschweig

Eckpunkte für die zu erstellen Leistungsbeschreibung



Öffentliches Fahrradverleihsystem für die Stadt Braunschweig

Eckpunkte für die zu erstellende Leistungsbeschreibung

für die Stadt Braunschweig

team red Deutschland GmbH

Almstadtstraße 7

10119 Berlin

Tel. + 49 (0) 30 138 986 35

Fax + 49 (0) 30 138 986 36

info@team-red.net

www.team-red.net

Projektleiter Axel Quanz

Mitwirkende Hannes Schreier

Berlin, 28.03.2023

BILDNACHWEIS | Titelbild: Braunschweig Stadtmarketing GmbH / Marek Kruszewski

Inhaltsverzeichnis

1.	Einführung	4
2.	Art des Systems	4
2.1	Art der Stationen	4
2.2	Stationsstandorte und Bediengebiete	5
2.3	Art, Ausstattung, Gestaltung der Räder	8
3.	Kundenprozesse	8
4.	Tarife und Umgang mit Geschäftskunden-Vereinbarungen (B2B)	9
4.1	Eckpunkte Tarifsystem	9
4.2	Umgang mit Geschäftskunden (B2B-Vereinbarungen)	9
5.	Service und technische Integration	10
6.	Vertragslaufzeit	10
7.	Zeitplan	11

1. Einführung

Das vorliegende Papier beschreibt die Eckpunkte für das geplante öffentliche Fahrradverleihsystem für Braunschweig und stellt die Grundlage für die für das Vergabeverfahren zu erstellende Leistungsbeschreibung dar.

Grundlage für das vorliegende Eckpunktepapier ist zum einen die durch team red im Jahr 2020 angefertigte Machbarkeitsstudie sowie die zu Beginn des Jahres durchgeföhrten Markterkundungsgespräche. Hierbei einbezogen waren auch die Nibelungen Wohnbaugesellschaft als auch ASTA und Verwaltung der TU Braunschweig als Träger des bisher in Braunschweig verfügbaren Fahrradverleihsystems.

Zielsetzung des geplanten städtischen Fahrradverleihsystems ist ein gesamtstädtisches Angebot, in welches die beiden aktuell verfügbaren Angebote überführt werden. Hierzu besteht Einigkeit bei den beiden o. a. Trägern.

2. Art des Systems

Übergeordnete Zielsetzung des Systems sollte es sein,

- einem möglichst großen Teil der Bevölkerung einen Zugang zu dem System zu ermöglichen,
- die Nutzung des Systems für relevante Start-Ziel-Verknüpfungen zu ermöglichen,
- insbesondere im Innenstadtbereich ein geordnetes Erscheinungsbild des Systems zu gewährleisten,
- den Nutzenden Räder in ansprechender Qualität und in technisch einwandfreiem Zustand zur Verfügung zu stellen.

Hierzu sind folgende Eckpunkte für die Leistungsbeschreibung vorgesehen:

2.1 Art der Stationen

- Analog zur bisherigen Umsetzung sollen Stationsstandorte als sog. „virtuelle“ Stationen ausgeführt werden.
- D.h. es sind keine baulichen Maßnahmen wie Aufbau spezieller Fahrradständer und dafür erforderlicher Tiefbauarbeiten oder die Anbringung interaktiver Terminals mit hierfür erforderlicher Stromversorgung vorgesehen.
- Wo städtebaulich zugelassen, sollten jedoch eine einfache Bodenmarkierung sowie ein kennzeichnendes Schild angebracht werden, so dass die Standorte für alle Nutzenden verständlich als solche erkannt werden können. Wichtig ist eine einheitliche Erkennbarkeit des Systems im gesamten Stadtgebiet.
- Der Nibelungen Wohnbaugesellschaft soll weiterhin ermöglicht werden, Stationen baulich in ihre Objekte zu integrieren. Diese sind öffentlich zugänglich zu errichten, so dass dort alle Nutzenden des Systems Räder entleihen bzw. zurückgeben können.

- In dafür durch die Stadt freigegebenen Bereichen (s. Bediengebiete) wird es den Bettern zudem freigestellt, weitere Angebotsformen wie Flex-Straßen oder Flexzonen einzurichten. In den Angeboten haben die Bieter hierzu ein Konzept zu erarbeiten, welches die angedachten Angebotsformen und die Vorgehensweise bei der Festlegung der Angebotsformen mit Blick auf den Anspruch, ein für die Bevölkerung Braunschweigs möglichst gut zu erreichendes und einfach nutzbares Systems zu etablieren, darlegt.
- Ebenfalls sollen die Bieter darlegen, wie während der Vertragslaufzeit auf tatsächliche Nutzungszahlen und ggf. neu erkannte Bedarfe reagiert wird, etwa durch die Verlagerung bestehender oder Einrichtung neuer Stationen.

2.2 Stationsstandorte und Bediengebiete

Die derzeit 40 Stationsstandorte von Nibelungen-Bike und Campus-Bike sollen grundsätzlich übernommen werden. Sofern einzelne Standorte aus Sicht der ausgewählten Betreiber als ungeeignet eingeschätzt werden, kann mit Zustimmung der Stadt sowie je nach Standort der Nibelungen-Wohnbaugesellschaft bzw. des ASTA auf die Übernahme verzichtet werden. Die bisherigen Standorte sind in der u. a. Karte (Abbildung 1) eingezzeichnet.

Grundsätzlich sind folgende Anforderungen an Stationen vorgesehen:

- Auf bauliche Maßnahmen sollte wo möglich verzichtet werden. Wo immer möglich sollte mit sog. „virtuellen“ Stationen gearbeitet werden, die nur digital definiert sind und ergänzend durch einfache Bodenmarkierungen und/oder ein gut erkennbares Schild markiert werden.
- Standorte für Stationen werden durch den Betreiber vorgeschlagen und bedürfen der Zustimmung durch die Stadt Braunschweig.
- Zur Erreichung möglichst vieler Kundengruppen ist ergänzend zu Stationen grundsätzlich die Einrichtung von Flexstraßen und Flexzonen möglich. Die Einrichtung entsprechender Flexstraßen bzw. Flexzonen bedarf der Zustimmung durch die Stadt Braunschweig. Die Zustimmung kann durch die Stadt Braunschweig wiederrufen werden, z. B. bei einer erhöhten Beschwerdelage, gehäuft auftretenden Verkehrsbeeinträchtigungen oder bei der Einrichtung von gemeinsamen Abstellzonen für Shared Mobility Angeboten durch die Stadt Braunschweig.
- Möglich soll es zudem sein, ausgehend von einer zu Beginn festgelegten Startkonfiguration das System um weitere Stationen während der Vertragslaufzeit zu ergänzen. Die Vorgehensweise hierzu ist durch die Bieter in einem Bedienkonzept dazulegen.
- Vorschläge für neue Stationsstandorte werden durch den Betreiber erarbeitet und mit der Stadt abgestimmt.
- Möglich sind zudem weitere öffentlich 24/7 zugängliche Standorte auf Privatgrundstücken (s. Kap. 4.2)

Hinsichtlich des Bediengebietes erfolgen folgende Differenzierungen:

- Gebiete, in denen ausschließlich virtuelle Verleihpunkte-/Stationen zulässig sind, jedoch keine Flex-Angebote wie Flex-Straßen oder -Zonen.

- Gebiete, in denen ergänzend zu (virtuellen) Verleihpunkten auch flexible Angebotsformen möglich sind, sofern ein Betreiber ein solches flexibles Angebot in seinem zu erstellenden Bedienkonzept vorsieht.
- Gebiete, in denen zwingend ein Angebot eingerichtet werden MUSS sowie Gebiete, in denen ein Angebot eingerichtet werden SOLL. Die Bieter haben in einem Bedienkonzept darzulegen, welche der Soll-Gebiete in ihrem Angebot von Beginn an abgedeckt werden, welche Gebiete für einen Ausbau während der Projektlaufzeit vorgesehen sind und welche Gebiete nicht abgedeckt werden sollen. Ebenfalls können Soll-Gebiete nur teilweise bedient oder aber auch in Abstimmung mit der Stadt ausgeweitet werden.

In Abbildung 1 sind die in der Machbarkeitsstudie skizzierten Bediengebiete dargestellt. In der nachfolgenden Tabelle 1 ist jedes Gebiet den o. a. Kategorien zugeordnet.

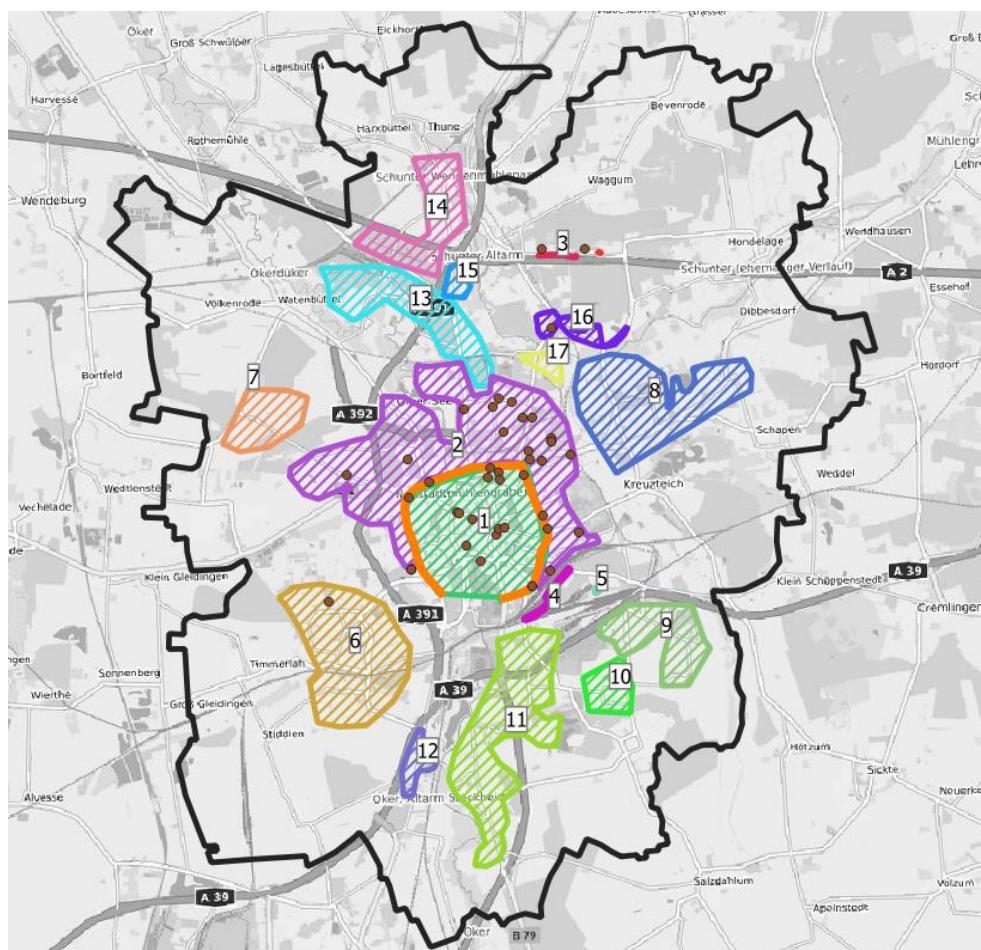


Abbildung 1: Bediengebiete aus Machbarkeitsstudie mit Stationsstandorten des aktuellen Systems

ID	Gebiet	Kategorie	Stationsart
1	Innenstadt	MUSS	Nur Stationen
2	Nordstadt/Lehndorf	MUSS	Stationen, flex möglich
3	Forschungsflughafen	MUSS	Nur Stationen
4	Ackerstraße	SOLL	Nur Stationen
5	Betriebshof BVG	SOLL	Nur Stationen
6	Weststadt/Broitzem	SOLL	Stationen, flex möglich
7	Kanzlerfeld	SOLL	Stationen, flex möglich
8	Gliesmarode/Volkmarode	SOLL	Stationen, flex möglich
9	Lindenberg	SOLL	Stationen, flex möglich
10	Südstadt	SOLL	Stationen, flex möglich
11	Melverode/Stöckheim	SOLL	Stationen, flex möglich
12	Rüningen	SOLL	Stationen, flex möglich
13	Veltenhof/Rühme	SOLL	Stationen, flex möglich
14	Wenden/Gewerbegebiet Hansestr.-Ost	SOLL	Stationen, flex möglich
15	Rühme-Nord	SOLL	Stationen, flex möglich
16	Querum-Nord	SOLL	Stationen, flex möglich
17	Querum-Süd	SOLL	Stationen, flex möglich

Tabelle 1: Übersicht Gebiete

2.3 Art, Ausstattung, Gestaltung der Räder

Folgende Anforderungen sind an die Räder vorgesehen:

- im Basis-Angebot nur muskelbetriebene Räder, Lastenräder und Pedelecs als Option für B2B-Kunden
- Soll-Größe der Flotte: mindestens 500-Räder
- Berücksichtigung einer Beschaffungsoption für weitere Räder
- Muss-Anforderung 3-Gang-Schaltung, Soll-Anforderung 7 Gänge oder mehr
- keine gesonderte Lackierung der Räder, jedoch Beklebung der Räder mit Systemnamen und-Logo soll möglich sein
- schrittweiser Aufbau der Flotte zulässig, zu Projektbeginn ist auch der Einsatz gebrauchter Räder zulässig, sofern diese in einem fabrikneuen Rädern ähnelnden neuwertigen Zustand sind
- Werbeflächen sind zulässig, Sicherung von Werbeflächen an 100 Rädern für die Nibelungen-Wohnbaugesellschaft, Für eine Nutzung dieser Option durch die NiWo ist eine Zustimmung durch die Stadt erforderlich. Weitere Werbeflächen ab dem 2. Vertragsjahr durch Betreiber vermarktbare unter Berücksichtigung einer Ausschlussliste und mit Genehmigungsvorbehalt für die Stadt

3. Kundenprozesse

An die Kundenprozesse werden folgende Anforderungen gestellt:

- Die Nutzung des Systems soll grundsätzlich durch eine durch den Betreiber zur Verfügung gestellte App möglich sein.
- Über die App soll das Auffinden verfügbarer Räder, Start und Beendigung von Entleihvorgängen sowie eine Übersicht angefallener Kosten sowohl für die aktuelle Fahrt als auch für definierbare Zeiträume (z. B. aktueller Tag, aktueller Monat) sowie die Registrierung für das System möglich sein.
- Für Informationen zum System sowie die Verwaltung des eigenen Kundenkontos soll zudem eine Homepage angeboten werden.
- Als Rückfallebene für Mietvorgänge soll zudem mindestens ein weiterer Zugangskanal (z. B. telefonisch erreichbarer Sprachcomputer) angeboten werden
- Zudem soll für Rückfragen eine telefonische Hotline (mindestens in deutscher Sprache) eingerichtet werden, die täglich mindestens in den Zeiten zwischen 06:00 Uhr und 20:00, idealerweise 24/7 erreichbar ist.

4. Tarife und Geschäftskunden-Vereinbarungen (B2B)

4.1 Eckpunkte Tarifsystem

Für das Tarifsystem sind folgende Eckpunkte vorgesehen:

- keine Registrierungsgebühren
- keine „Freischaltgebühren“ für die Öffnung eines Rades
- Standardtarif: 1€ je 15min
- bis zu vier Räder je Nutzer gleichzeitig entleihbar
- für Studierende und Mieter der Nibelungen-Wohnbaugesellschaft: 30 Minuten frei je Fahrt (1. Rad einer Entleihe, weitere Räder wie Standardtarif), danach Standardtarif
- B2B-Kunden: Individuelle Vereinbarungen (s. Kap. Umgang mit B2B-Vereinbarungen)
- Die Einnahmen aus Nutzungsentgelten stehen vollständig dem Betreiber zu.

4.2 Umgang mit Geschäftskunden (B2B-Vereinbarungen)

- Den Betreibern steht es frei, eigenständig weitere B2B-Vereinbarungen zu treffen. Die Vereinbarungen können dabei gesonderte Tarife für B2B-Kunden, die Errichtung gezielter Stationen sowie die Erweiterung der Flotte umfassen.
- B2B-Vereinbarungen sind von der Stadt zu genehmigen. Die Stadt erstellt hierzu eine Anforderungsliste an geeignete B2B-Kunden.
- Die Stadt unterstützt die Betreiber hinsichtlich der Anbahnung von Kontakten, ist jedoch selbst nicht Verhandlungspartnerin.
- Einnahmen aus B2B-Vereinbarungen stehen dem Betreiber zu.

5. Service und technische Integration

- Die Räder sollen mindestens 1x pro Woche einer Sichtprüfung unterzogen werden.
- Mindestens 1x pro Jahr (idealerweise 2x pro Jahr) sollen die Räder zudem einem umfangreichen Check unterzogen werden.
- Für die Wartung der Räder soll eine Werkstatt vor Ort betrieben werden. Die Einbindung lokaler Partner (z. B. lokale Fahrradhändler, soziale Werkstätten) wird begrüßt.
- Es wird angestrebt, für den Betrieb des Systems erforderliche Serviceleistungen z. B. für Wartung und Relokation von Rädern möglichst emissionsarm z. B. durch den Einsatz von Lastenrädern oder Elektrofahrzeugen durchzuführen. Hierzu ist durch die anbietenden Betreiber mit dem Angebot ein Servicekonzept vorzulegen.
- Der Betreiber hat einen entscheidungsbefugten Projektleiter inkl. Stellvertreter zu benennen, der im Falle von Störungen des Systems oder ggf. erforderlichen temporären Sperrungen von Stationen (z. B. wegen Veranstaltungen oder erforderlichen Reinigungsarbeiten) kurzfristig erforderliche Maßnahmen veranlassen kann.
- Für das Reporting zu Nutzungszahlen ist ein digitales Dashboard einzurichten, über das sowohl die Stadt als auch freigeschaltete Kooperationspartner für beliebige Zeiträume bzw. Stationen Informationen abrufen und exportieren können.
- Für Nutzende soll über die App des Betreibers jederzeit ersichtlich sein, wo freie Räder zur Verfügung stehen. Für die Integration dieser Information in weitere Apps (z. B. des ÖPNV) soll zudem eine Schnittstelle eingerichtet werden, über die jederzeit die Standorte verfügbarer Räder abgefragt werden können. Die entsprechenden Daten sollen über einen öffentlich zugänglichen Link im GBFS-Format (General Bikeshare Feed Specification)¹ zur Verfügung gestellt werden.

6. Vertragslaufzeit

Es wird empfohlen, das System mit einer Vertragslaufzeit von 5 Jahren inkl. einer Verlängerungsoption um 2 Jahre auszuschreiben.

¹ <https://github.com/MobilityData/gbfs>

7. Zeitplan

Folgender Zeitplan ist vorgesehen:

Nr.	Bezeichnung	Datum
1	Erstellung Erstfassung Leistungsverzeichnis	09.06.2023
2	Veröffentlichung Teilnahmewettbewerb	26.06.2023
3	Bewerbungsschluss zur Teilnahme am Teilnahmewettbewerb	26.07.2023
4	Auswahl von Teilnehmern für das weitere Verfahren und Versand der Absageschreiben bis voraussichtlich	Bis 04.08.2023
5	Versendung der Angebotsaufforderung voraussichtlich	08.08.2023
6	Bieterkolloquium	KW 34
7	Angebotsfrist voraussichtlich bis	08.09.2023
8	Bietergespräche nach vorheriger schriftlicher Einladung voraussichtlich	KW 39
9	Ggf. Aufforderung zur Abgabe optimierter Angebote	KW 40
10	Ggf. Frist für optimierte Angebote	KW 42
11	Prüfung Angebote	Bis KW 45
12	RPA	KW 46/47
13	Beteiligung der politischen Gremien zur beabsichtigten Auftragsvergabe/ RPA Beteiligung	AMTA 06.12.23
14	Versendung der Bieterinformation gemäß § 134 GWB	07.12.2023
15	Zuschlagserteilung	18.12.2023
16	Start des Systems	01.04.2024

Tabelle 2: Zeitplan Ausschreibung, Vergabe und Systemstart

Betreff:

**Eckpunktepapier zur Realisierung eines städtischen
Fahrradverleihsystems**

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	<i>Datum:</i> 25.10.2023
--	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Vorberatung)	03.11.2023	Ö
Verwaltungsausschuss (Entscheidung)	07.11.2023	N

Beschluss:

„Das als Anlage beigelegte Eckpunktepapier wird als Grundlage für die angestrebte Ausschreibung eines städtischen Fahrradverleihsystems beschlossen.“

Sachverhalt:

Beschlusskompetenz

Die Beschlusskompetenz ergibt sich aus § 76 Abs. 2 S. 1 NKomVG. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei der Entscheidung über das Eckpunktepapier um eine Angelegenheit, über die weder der Rat oder die Stadtbezirksräte zu beschließen haben noch der Oberbürgermeister zuständig ist. Daher besteht eine Beschlusszuständigkeit des Verwaltungsausschusses. Diese wurde auch nicht auf einen Ausschuss gemäß § 6 Hauptsatzung übertragen. Daher bleibt es bei der Zuständigkeit des Verwaltungsausschusses.

Hintergrund

In der Drucksache 23-21321 wurde bereits erläutert, welchen Nutzen ein öffentliches Fahrradverleihsystem für Braunschweig hätte und wie sich der Status quo bezüglich des bestehenden Verleihangebots darstellt. Darüber hinaus wurden die inhaltlichen Eckpunkte des Eckpunktepapiers und die Haushaltsmittel für die Realisierung aufgezeigt.

Inhaltlich gliedert sich das Eckpunktepapier in die folgenden Punkte:

- Art des Systems
- Kundenprozesse
- Tarife und Umgang mit Geschäftskunden
- Service und technische Integration
- Vertragslaufzeit
- Zeitplan

Der Beschluss über das Eckpunktepapier wurde in der Sitzung des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben am 13.06.2023 zurückgestellt, weil von Seiten der Politik zu unterschiedlichen Aspekten Rücksprachebedarf bekundet wurde. Vor diesem Hintergrund wurde das Eckpunktepapier überarbeitet.

Der Rücksprachebedarf bezog sich auf die im folgenden aufgeführten Themen, zu denen ergänzend die erzielten Ergebnisse mit aufgezeigt werden:

1. Prüfung, ob die BSVG die Rolle des Auftraggebers übernehmen kann:

Die erfolgte Rücksprache der Politik mit der BSVG hat die Gesprächsergebnisse zwischen Verwaltung und BSVG bestätigt und ebenfalls ergeben, dass die Übernahme dieser Rolle aufgrund anderer aktuell vorrangiger Themen nicht denkbar ist.

2. Veränderung des geforderten Tarifkonzepts mit dem Ziel günstigerer Konditionen:

Alternativ zu der bisherigen Preisstellung von 1,00 € je 15 Minuten sollen stattdessen 1,00 € je 30 Minuten vorgesehen werden. Die Attraktivität des Verleihsystems kann damit nochmals gesteigert werden, da aufgrund der Wegelängen im Innenstadt- und Ringgebiet ein sehr hoher Anteil der Nutzungen mit 1 € möglich wird. Der Einnahmeverlust ist im Budget für das Fahrradverleihsystem 2023/2024 abgedeckt.

3. Vorzugskonditionen:

Es sollen weiterhin Sonderkonditionen für Mieterinnen und Mieter der Nibelungen-Wohnbaugesellschaft, Studierende und Mitarbeitende der TU Braunschweig vorgesehen werden. Theoretisch sind entsprechende Konditionen auch für Kundinnen und Kunden der BSVG denkbar. Diese könnten im Rahmen einer Geschäftskundenvereinbarung ermöglicht werden. Für die Leistungsbeschreibung braucht es hierfür noch keine Entscheidung. Eine solche Vereinbarung kann nach der Vergabe mit dem Betreiber getroffen werden. Perspektivisch soll zudem eine Integration in die App-Angebote des ÖPNV angestrebt werden.

4. Integration von Lastenrädern/-pedelecs:

Im geplanten Leistungsumfang des öffentlichen Fahrradverleihsystems (ÖFVS) sollen vorerst noch keine Lastenräder und -pedelecs mitberücksichtigt werden. Begründen lässt sich dies mit den folgenden Argumenten:

- Lastenräder und/oder Lastenpedelecs sollten erst in einer zweiten Phase das ÖFVS integriert werden, wenn sich das Basisangebot, d. h. muskelbetriebene Räder, etabliert hat
- In Braunschweig existiert bereits ein eingeführtes Angebot für das Anmieten von Lastenrädern (inkl. eines Lastenpedelecs Heinrich der Lastenlöwe). Das Angebot des ÖFVS soll die bestehenden Angebote nicht kannibalisieren; stattdessen gilt es zu erwägen das bestehende kostenfreie Angebot unabhängig vom ÖFVS weiterhin zu unterstützen
- Für eine Integration von Lastenrädern und -pedelecs sind Finanzmittel in Höhe von geschätzten 4.000 €/Rad und Jahr erforderlich, die bisher im Budget der Stadt nicht vorgesehen sind

5. Aufnahme weiterer MUSS-Standorte für Stationen:

Im Eckpunktepapier wird zusätzlich darauf verwiesen, dass im Rahmen der Standortplanung folgenden Aspekte zu beachten sind:

- Um den Umstieg zwischen dem ÖPNV und dem ÖFVS für die Nutzenden einfach und komfortabel zu gestalten, müssen an den wichtigsten Haltestellen des ÖPNV Stationen des ÖFVS eingerichtet werden. Die Stadt definiert diese Standorte in Zusammenarbeit mit der BSVG
- Die Stadt kann im Rahmen der Stationsplanung zusätzliche Standorte einbringen, an denen eine Station des ÖFVS eingerichtet werden soll

6. Prüfung der baulichen Gestaltung der Verleihstationen mit dem Ziel einer besseren Sichtbarkeit, Umgang mit Flex-Zonen:

Es soll weiterhin mit sog. „virtuellen“ Stationen gearbeitet werden, die digital definiert sind. Diese sollen jedoch nach Möglichkeit ergänzt durch gut sichtbare Bodenmarkierungen und auch von weitem erkennbare Schilder gekennzeichnet werden. Überall wo möglich,

sollen Fahrradbügel an den Stationen als bauliches Element berücksichtigt werden, das dem Umfallen der Räder vorbeugt. Auch die Errichtung von Stationen gänzlich ohne Markierung und Kennzeichnung, wie sie im bisherigen System in Braunschweig aus städtebaulichen Aspekten an bestimmten Standorten erforderlich ist, ist mit einem solchen Ansatz möglich.

Folgende Vorteile sind mit der skizzierten Stationsausstattung verbunden:

- Kostengünstiger Aufbau, da nur geringer Infrastrukturbedarf
- Einfachere Möglichkeit, Stationen in der Größe anzupassen und räumlich bei Bedarf zu verlegen
- Geringere Vandalismus-Gefahr

Für einen zurückhaltenden Umgang mit Flex-Zonen (in solchen Zonen oder auch Straßen dürfen die Leihräder frei und ohne Vorgabe von Stationen abgestellt werden) sprechen die folgenden Argumente:

- Genehmigungspflicht durch die Stadt, so dass z. B. Flexstraßen nur dort eingerichtet werden können, wo dies anhand der Straßenquerschnitte ohne Beeinträchtigungen des Rad- und Fußverkehrs möglich ist
- Ausschluss flexibler Angebotszonen im Innenstadtbereich
- Möglichkeit, Ausschlussgebiete (z. B. Parks o. ä.) durch die Stadt vorzugeben
- Möglichkeit für die Stadt, z. B. bei Vorliegen von Beschwerden, die Genehmigung für eine Flexstraße oder Flexzone zurückzuziehen
- Verpflichtende tarifliche Anforderung zur Honorierung der Rückgabe von Rädern an Stationen, um die Nutzung von Flexangeboten auf dringende Anlässe zu beschränken

Weiteres Vorgehen

Die Vergabe wird für die erste Jahreshälfte 2024 angestrebt.

Leuer

Anlage/n:

Eckpunktepapier: Fahrradverleihsystem Braunschweig, team red (Stand: Oktober 2023)

Öffentliches Fahrradverleihsystem für die Stadt Braunschweig

Eckpunkte für die zu erstellen Leistungsbeschreibung



Öffentliches Fahrradverleihsystem für die Stadt Braunschweig

Eckpunkte für die zu erstellende Leistungsbeschreibung

für die Stadt Braunschweig

team red Deutschland GmbH

Almstadtstraße 7

10119 Berlin

Tel. + 49 (0) 30 138 986 35

Fax + 49 (0) 30 138 986 36

info@team-red.net

www.team-red.net

Projektleiter Axel Quanz

Mitwirkende Hannes Schreier

Berlin, Oktober 2023

BILDNACHWEIS | Titelbild: Braunschweig Stadtmarketing GmbH / Marek Kruszewski

Inhaltsverzeichnis

1.	Einführung	4
2.	Art des Systems	4
2.1	Art der Stationen	4
2.2	Stationsstandorte und Bediengebiete	5
2.3	Art, Ausstattung, Gestaltung der Räder	8
3.	Kundenprozesse	9
4.	Tarife und Geschäftskunden-Vereinbarungen (B2B)	10
4.1	Eckpunkte Tarifsystem	10
4.2	Umgang mit Geschäftskunden (B2B-Vereinbarungen)	10
5.	Service und technische Integration	11
6.	Vertragslaufzeit	11
7.	Zeitplan	12

1. Einführung

Das vorliegende Papier beschreibt die Eckpunkte für das geplante öffentliche Fahrradverleihsystem für Braunschweig und stellt die Grundlage für die für das Vergabeverfahren zu erstellende Leistungsbeschreibung dar.

Grundlage für das vorliegende Eckpunktepapier ist zum einen die durch team red im Jahr 2020 angefertigte Machbarkeitsstudie sowie die zu Beginn des Jahres durchgeföhrten Markterkundungsgespräche. Hierbei einbezogen waren auch die Nibelungen Wohnbausellschaft als auch ASTA und Verwaltung der TU Braunschweig als Träger des bisher in Braunschweig verfügbaren Fahrradverleihsystems.

Zielsetzung des geplanten städtischen Fahrradverleihsystems ist ein gesamtstädtisches Angebot, in welches die beiden aktuell verfügbaren Angebote überführt werden. Hierzu besteht Einigkeit bei den beiden o. a. Trägern.

Das vorliegende Dokument berücksichtigt die Ergebnisse der Abstimmungsgespräche mit Vertreter:innen der Stadt Braunschweig und Vertreter:innen der Fachverbände und politischer Parteien des Ausschusses für Auftragsvergabe, Tiefbau und Mobilität, die im Zeitraum 06/2023 bis 09/2023 geföhrten wurden.

2. Art des Systems

Übergeordnete Zielsetzung des Systems sollte es sein,

- einem möglichst großen Teil der Bevölkerung einen Zugang zu dem System zu ermöglichen,
- die Nutzung des Systems für relevante Start-Ziel-Verknüpfungen zu ermöglichen,
- insbesondere im Innenstadtbereich ein geordnetes Erscheinungsbild des Systems zu gewährleisten,
- den Nutzenden Räder in ansprechender Qualität und in technisch einwandfreiem Zustand zur Verfügung zu stellen.

Hierzu sind folgende Eckpunkte für die Leistungsbeschreibung vorgesehen:

2.1 Art der Stationen

- Analog zur bisherigen Umsetzung sollen Stationsstandorte als sog. „virtuelle“ Stationen ausgeführt werden, d.h. die Anbringung interaktiver Terminals mit hierfür erforderlicher Stromversorgung wird nicht vorgesehen.
- baulichen Maßnahmen wie Aufbau spezieller Fahrradständer und dafür erforderlicher Tiefbauarbeiten

- Wo städtebaulich zugelassen, sollten eine Bodenmarkierung sowie ein kennzeichnendes Schild angebracht werden, so dass die Standorte für alle Nutzenden verständlich als solche erkannt werden können. Wichtig ist eine einheitliche Erkennbarkeit des Systems im gesamten Stadtgebiet. Überall wo möglich, sollen Fahrradbügel an den Stationen als bauliches Element berücksichtigt werden, das dem Umfallen der Räder verbeugt.
- Der Nibelungen Wohnbaugesellschaft soll weiterhin ermöglicht werden, Stationen baulich in ihre Objekte zu integrieren. Diese sind öffentlich zugänglich zu errichten, so dass dort alle Nutzenden des Systems Räder entleihen bzw. zurückgeben können.
- In dafür durch die Stadt freigegebenen Bereichen (s. Bediengebiete) wird es den Betreibern zudem freigestellt, weitere Angebotsformen wie Flex-Straßen oder Flexzonen einzurichten. In den Angeboten haben die Bieter hierzu ein Konzept zu erarbeiten, welches die angedachten Angebotsformen und die Vorgehensweise bei der Festlegung der Angebotsformen mit Blick auf den Anspruch, ein für die Bevölkerung Braunschweigs möglichst gut zureichendes und einfach nutzbares Systems zu etablieren, darlegt.
- Ebenfalls sollen die Bieter darlegen, wie während der Vertragslaufzeit auf tatsächliche Nutzungszahlen und ggf. neu erkannte Bedarfe reagiert wird, etwa durch die Verlagerung bestehender oder Einrichtung neuer Stationen.

2.2 Stationsstandorte und Bediengebiete

Die derzeit 40 Stationsstandorte von Nibelungen-Bike und Campus-Bike sollen grundsätzlich übernommen werden. Sofern einzelne Standorte aus Sicht der ausgewählten Betreiber als ungeeignet eingeschätzt werden, kann mit Zustimmung der Stadt sowie je nach Standort der Nibelungen-Wohnbaugesellschaft bzw. des ASTA und der TU auf die Übernahme verzichtet werden. Die bisherigen Standorte sind in der u. a. Karte (Abbildung 1) eingezzeichnet.

Grundsätzlich sind folgende Anforderungen an Stationen vorgesehen:

- Wo immer möglich sollte mit sog. „virtuellen“ Stationen gearbeitet werden, die digital definiert sind und ergänzend durch gut sichtbare Bodenmarkierungen und Beschilderung kenntlich gemacht werden.
- Standorte für Stationen werden durch den Betreiber vorgeschlagen und bedürfen der Zustimmung durch die Stadt Braunschweig.
- Im Rahmen der Standortplanung sind darüber hinaus die folgenden Aspekte zu beachten:
 - Um den Umstieg zwischen dem ÖPNV und dem ÖFVS für die Nutzenden einfach und komfortabel zu gestalten, müssen an den wichtigsten Haltestellen des ÖPNV Stationen des ÖFVS eingerichtet werden. Die Stadt Braunschweig definiert diese Standorte in Zusammenarbeit mit der BSVG
 - Die Stadt Braunschweig kann im Rahmen der Stationsplanung zusätzliche Standorte definieren, an denen eine Station des ÖFVS eingerichtet werden soll

- Zur Erreichung möglichst vieler Kundengruppen ist ergänzend zu Stationen grundsätzlich die Einrichtung von Flexstraßen und Flexzonen möglich. Die Einrichtung entsprechender Flexstraßen bzw. Flexzonen bedarf der Zustimmung durch die Stadt Braunschweig sowie der Rücksprache mit dem Behindertenbeirat. Die Zustimmung kann durch die Stadt Braunschweig wiederrufen werden, z. B. bei einer erhöhten Beschwerdelage, gehäuft auftretenden Verkehrsbeeinträchtigungen oder bei der Einrichtung von gemeinsamen Abstellzonen für Shared Mobility Angeboten durch die Stadt Braunschweig.
- Möglich soll es zudem sein, ausgehend von einer zu Beginn festgelegten Startkonfiguration das System um weitere Stationen während der Vertragslaufzeit zu ergänzen. Die Vorgehensweise hierzu ist durch die Bieter in einem Bedienkonzept dazulegen.
- Vorschläge für neue Stationsstandorte werden durch den Betreiber erarbeitet und mit der Stadt abgestimmt.
- Möglich sind zudem weitere öffentlich 24/7 zugängliche Standorte auf Privatgrundstücken (s. Kap. 4.2)

Hinsichtlich des Bediengebietes erfolgen folgende Differenzierungen:

- Gebiete, in denen ausschließlich virtuelle Verleihpunkte-/Stationen zulässig sind, jedoch keine Flex-Angebote wie Flex-Straßen oder -Zonen.
- Gebiete, in denen ergänzend zu (virtuellen) Verleihpunkten auch flexible Angebotsformen möglich sind, sofern ein Betreiber ein solch flexibles Angebot in seinem zu erstellenden Bedienkonzept vorsieht.
- Gebiete, in denen zwingend ein Angebot eingerichtet werden MUSS sowie Gebiete, in denen ein Angebot eingerichtet werden SOLL. Die Bieter haben in einem Bedienkonzept darzulegen, welche der Soll-Gebiete in ihrem Angebot von Beginn an abgedeckt werden, welche Gebiete für einen Ausbau während der Projektlaufzeit vorgesehen sind und welche Gebiete nicht abgedeckt werden sollen. Ebenfalls können Soll-Gebiete nur teilweise bedient oder aber auch in Abstimmung mit der Stadt ausgeweitet werden.

In Abbildung 1 sind die in der Machbarkeitsstudie skizzierten Bediengebiete dargestellt. In der nachfolgenden Tabelle 1 ist jedes Gebiet den o. a. Kategorien zugeordnet.

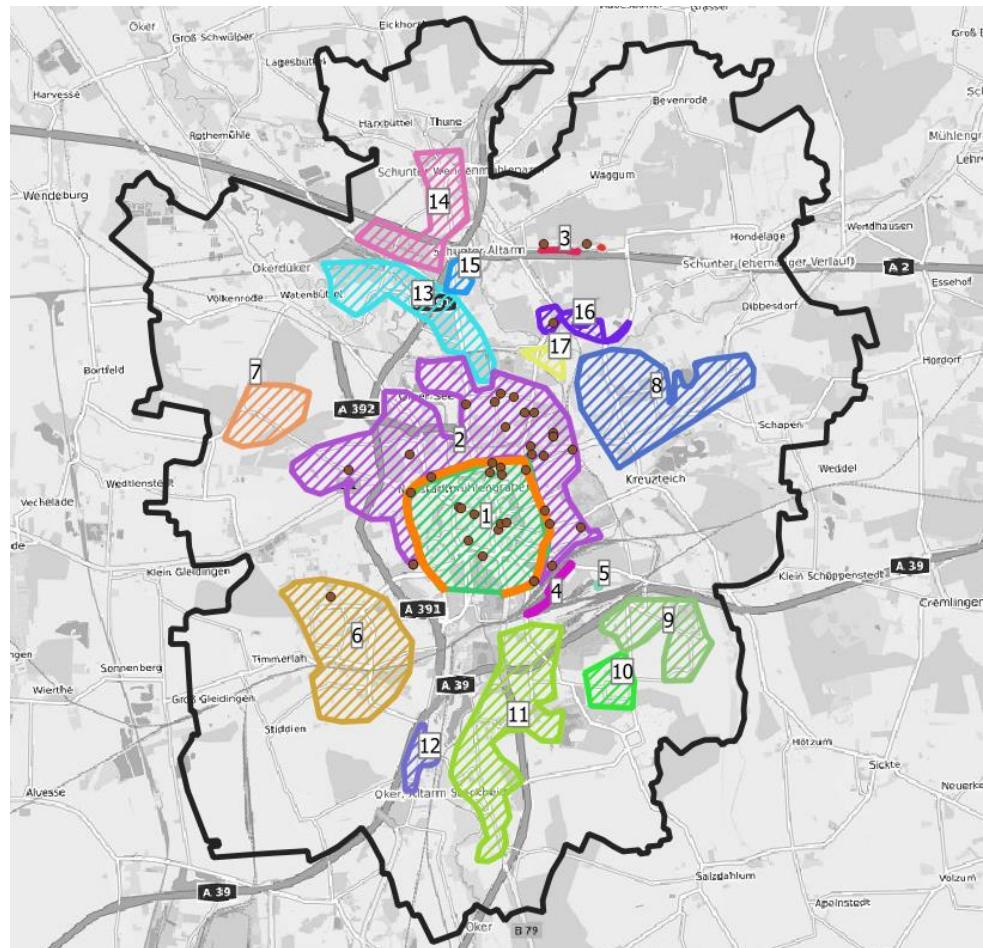


Abbildung 1: Bediengebiete aus Machbarkeitsstudie mit Stationsstandorten des aktuellen Systems

ID	Gebiet	Kategorie	Stationsart
1	Innenstadt	MUSS	Nur Stationen
2	Nordstadt/Lehndorf	MUSS	Stationen, flex möglich
3	Forschungsflughafen	MUSS	Nur Stationen
4	Ackerstraße	SOLL	Nur Stationen
5	Betriebshof BVG	SOLL	Nur Stationen
6	Weststadt/Broitzem	SOLL	Stationen, flex möglich
7	Kanzlerfeld	SOLL	Stationen, flex möglich
8	Gliesmarode/Volkmarode	SOLL	Stationen, flex möglich
9	Lindenberg	SOLL	Stationen, flex möglich
10	Südstadt	SOLL	Stationen, flex möglich
11	Melverode/Stöckheim	SOLL	Stationen, flex möglich
12	Rüningen	SOLL	Stationen, flex möglich
13	Veltenhof/Rühme	SOLL	Stationen, flex möglich
14	Wenden/Gewerbegebiet Hansestr.-Ost	SOLL	Stationen, flex möglich
15	Rühme-Nord	SOLL	Stationen, flex möglich
16	Querum-Nord	SOLL	Stationen, flex möglich
17	Querum-Süd	SOLL	Stationen, flex möglich

Tabelle 1: Übersicht Gebiete

2.3 Art, Ausstattung, Gestaltung der Räder

Folgende Anforderungen sind an die Räder vorgesehen:

- im Basis-Angebot nur muskelbetriebene Räder, Lastenräder und Pedelecs als Option für B2B-Kunden
- Soll-Größe der Flotte: mindestens 500-Räder
- Berücksichtigung einer Beschaffungsoption für weitere Räder
- Muss-Anforderung 3-Gang-Schaltung, Soll-Anforderung 7 Gänge oder mehr
- keine gesonderte Lackierung der Räder, jedoch Beklebung der Räder mit Systemnamen und-Logo soll möglich sein
- schrittweiser Aufbau der Flotte zulässig, zu Projektbeginn ist auch der Einsatz gebrauchter Räder zulässig, sofern diese in einem fabrikneuen Rädern ähnelnden neuwertigen Zustand sind Werbeflächen sind zulässig, Sicherung von Werbeflächen an 100 Rädern für die Niblungen-Wohnbaugesellschaft, Für eine Nutzung dieser Option durch die NiWo ist eine Zustimmung durch die Stadt erforderlich. Weitere Werbeflächen ab

dem 2. Vertragsjahr durch Betreiber vermarktbare unter Berücksichtigung einer Ausschlussliste und mit Genehmigungsvorbehalt für die Stadt.

3. Kundenprozesse

An die Kundenprozesse werden folgende Anforderungen gestellt:

- Die Nutzung des Systems soll grundsätzlich durch eine durch den Betreiber zur Verfügung gestellte App möglich sein.
- Über die App soll das Auffinden verfügbarer Räder, Start und Beendigung von Entleihvorgängen sowie eine Übersicht angefallener Kosten sowohl für die aktuelle Fahrt als auch für definierbare Zeiträume (z. B. aktueller Tag, aktueller Monat) sowie die Registrierung für das System möglich sein.
- Für Informationen zum System sowie die Verwaltung des eigenen Kundenkontos soll zudem eine Homepage angeboten werden.
- Als Rückfallebene für Mietvorgänge soll zudem mindestens ein weiterer Zugangskanal (z. B. telefonisch erreichbarer Sprachcomputer) angeboten werden
- Zudem soll für Rückfragen eine telefonische Hotline (mindestens in deutscher Sprache) eingerichtet werden, die täglich mindestens in den Zeiten zwischen 06:00 Uhr und 20:00, idealerweise 24/7 erreichbar ist.

4. Tarife und Geschäftskunden-Vereinbarungen (B2B)

4.1 Eckpunkte Tarifsystem

Für das Tarifsystem sind folgende Eckpunkte vorgesehen:

- keine Registrierungsgebühren
- keine „Freischaltgebühren“ für die Öffnung eines Rades
- Standardtarif: 1€ je 30min
- bis zu vier Räder je Nutzer gleichzeitig entleihbar
- Sonderkonditionen:
 - für Studierende und Mitarbeitende der TU Braunschweig: 30 Minuten frei je Fahrt (1. Rad einer Entleihe, weitere Räder wie Standardtarif), danach Standardtarif
 - für Mieter der Nibelungen-Wohnbaugesellschaft: 30 Minuten frei je Fahrt (1. Rad einer Entleihe, weitere Räder wie Standardtarif), danach Standardtarif
 - Die Finanzierung der Sonderkonditionen für Mieter:innen der Nibelungen-Wohnbaugesellschaft, Studierende und Mitarbeitende der TU Braunschweig, erfolgt auf der Basis von Zusatzvereinbarungen, die durch die jeweiligen Institutionen finanziert werden.
- Weitere Geschäftskunden: Individuelle Vereinbarungen (s. Kap. 4.2)
- Die Einnahmen aus Nutzungsentgelten stehen vollständig dem Betreiber zu.

4.2 Umgang mit Geschäftskunden (B2B-Vereinbarungen)

- Den Betreibern steht es frei, eigenständig weitere B2B-Vereinbarungen zu treffen. Die Vereinbarungen können dabei gesonderte Tarife für B2B-Kunden, die Errichtung gesonderter Stationen sowie die Erweiterung der Flotte umfassen.
- B2B-Vereinbarungen sind von der Stadt zu genehmigen. Die Stadt erstellt hierzu eine Anforderungsliste an geeignete B2B-Kunden.
- Die Stadt unterstützt die Betreiber hinsichtlich der Anbahnung von Kontakten, ist jedoch selbst nicht Verhandlungspartnerin.
- Einnahmen aus B2B-Vereinbarungen stehen dem Betreiber zu.

5. Service und technische Integration

- Die Räder sollen mindestens 1x pro Woche einer Sichtprüfung unterzogen werden.
- Mindestens 1x pro Jahr (idealerweise 2x pro Jahr) sollen die Räder zudem einem umfangreichen Check unterzogen werden.
- Für die Wartung der Räder soll eine Werkstatt vor Ort betrieben werden. Die Einbindung lokaler Partner (z. B. lokale Fahrradhändler, soziale Werkstätten) wird begrüßt.
- Es wird angestrebt, für den Betrieb des Systems erforderliche Serviceleistungen z. B. für Wartung und Relokation von Rädern möglichst emissionsarm z. B. durch den Einsatz von Lastenrädern oder Elektrofahrzeugen durchzuführen. Hierzu ist durch die anbietenden Betreiber mit dem Angebot ein Servicekonzept vorzulegen.
- Der Betreiber hat einen entscheidungsbefugten Projektleiter inkl. Stellvertreter zu benennen, der im Falle von Störungen des Systems oder ggf. erforderlichen temporären Sperrungen von Stationen (z. B. wegen Veranstaltungen oder erforderlichen Reinigungsarbeiten) kurzfristig erforderliche Maßnahmen veranlassen kann.
- Für das Reporting zu Nutzungszahlen ist ein digitales Dashboard einzurichten, über das sowohl die Stadt als auch freigeschaltete Kooperationspartner für beliebige Zeiträume bzw. Stationen Informationen abrufen und exportieren können.
- Für Nutzende soll über die App des Betreibers jederzeit ersichtlich sein, wo freie Räder zur Verfügung stehen. Für die Integration dieser Information in weitere Apps (z. B. des ÖPNV) soll zudem eine Schnittstelle eingerichtet werden, über die jederzeit die Standorte verfügbarer Räder abgefragt werden können. Die entsprechenden Daten sollen über einen öffentlich zugänglichen Link im GBFS-Format (General Bikeshare Feed Specification)¹ zur Verfügung gestellt werden.

6. Vertragslaufzeit

Es wird empfohlen, das System mit einer Vertragslaufzeit von 5 Jahren inkl. einer Verlängerungsoption um 2 Jahre auszuschreiben.

¹ <https://github.com/MobilityData/gbfs>

7. Zeitplan

Folgender Zeitplan ist vorgesehen:

Nr.	Bezeichnung	Datum
1	Beschlussfassung AMTA	03.11.2023
2	Beschlussfassung VA	07.11.2023
3	Veröffentlichung Teilnahmewettbewerb	KW 472023
4	Bewerbungsschluss zur Teilnahme am Teilnahmewettbewerb	KW 512023
5	Auswahl von Teilnehmern für das weitere Verfahren und Versand der Absageschreiben bis voraussichtlich	KW 4 2024
6	Versendung der Angebotsaufforderung voraussichtlich	KW 52024
7	Bieterkolloquium	KW 7 2024
8	Angebotsfrist voraussichtlich bis	KW 10 2024
9	Bietergespräche nach vorheriger schriftlicher Einladung voraussichtlich	KW 11 2024
10	Ggf. Aufforderung zur Abgabe optimierter Angebote	KW 13 2024
11	Ggf. Frist für optimierte Angebote	KW 16 2024
12	Prüfung Angebote	KW 18 2024
13	RPA	KW 19/20 2024
14	Beteiligung der politischen Gremien zur beabsichtigten Auftragsvergabe/ RPA Beteiligung	AMTA Juni 2024
15	Versendung der Bieterinformation gemäß § 134 GWB	Voraussichtlich KW 25 2024
16	Zuschlagserteilung	Voraussichtlich KW 25 2024
17	Start des Systems	1. Oktober 2024

Tabelle 2: Zeitplan Ausschreibung, Vergabe und Systemstart

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:

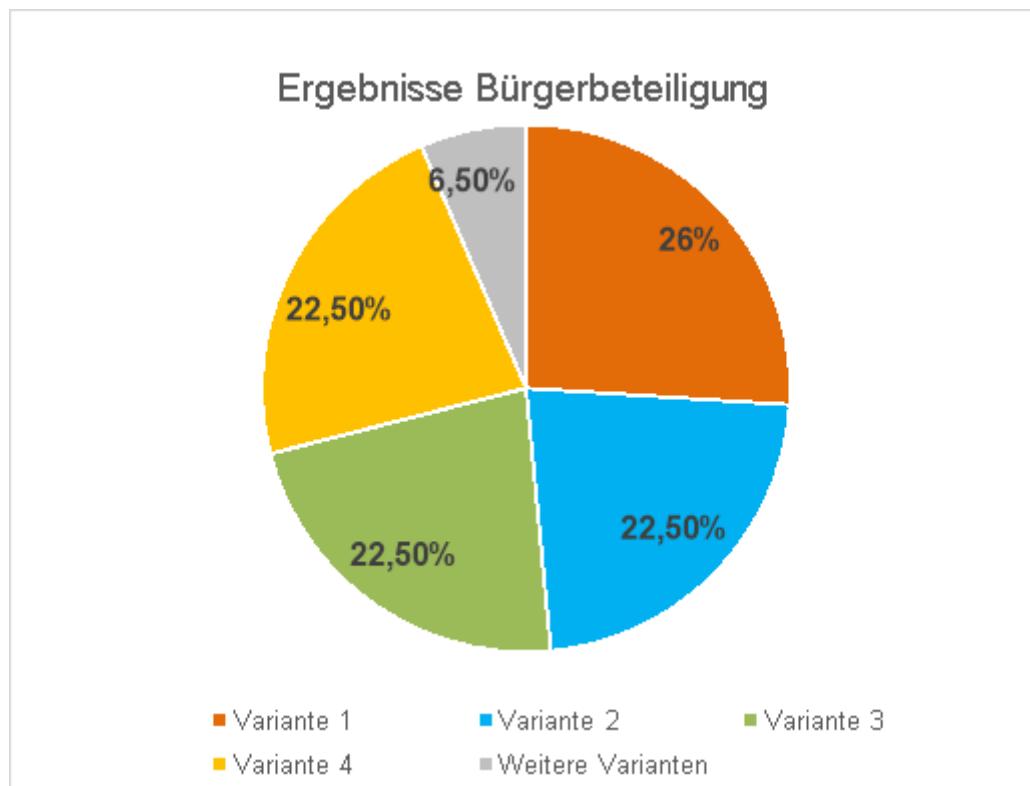


Abb. 1: Auswertung der Bürgerbeteiligung

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.

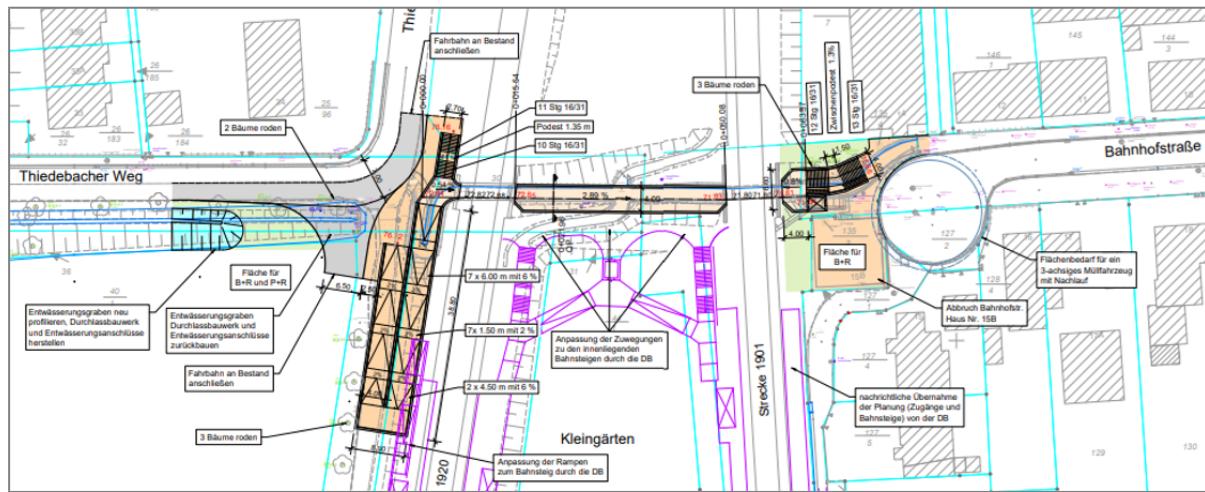


Abb. 2: Vorzugsvariante mit Rampe auf der Westseite (aus Var. 2) und Treppe und Fahrstuhl auf der Ostseite (aus Var. 1)

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. €.

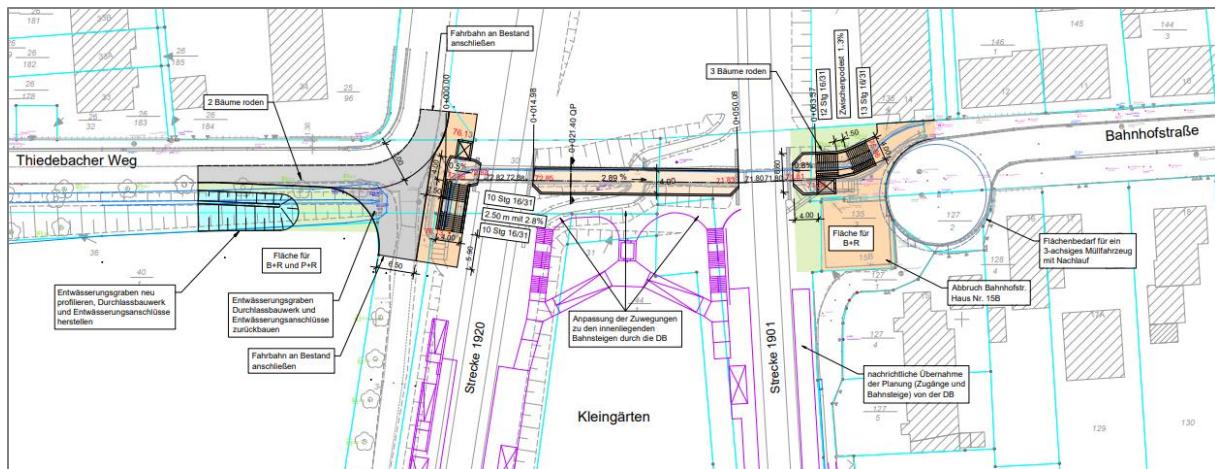


Abbildung 1: Variante 1 – barrierefreie Unterführung mit Treppen und Fahrstühle

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. €.

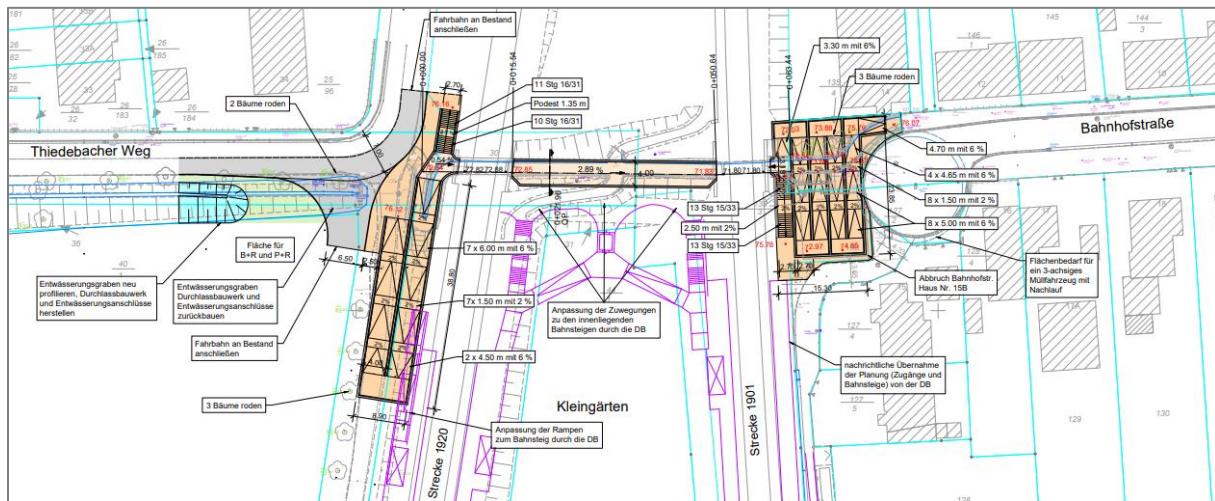


Abbildung 2: Variante 2 – barrierefreie Unterführung mit Rampen

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. €.

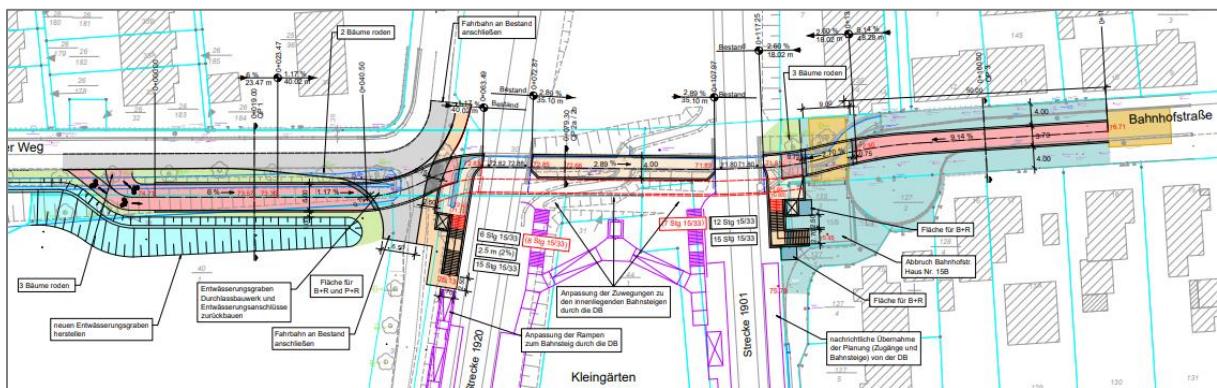
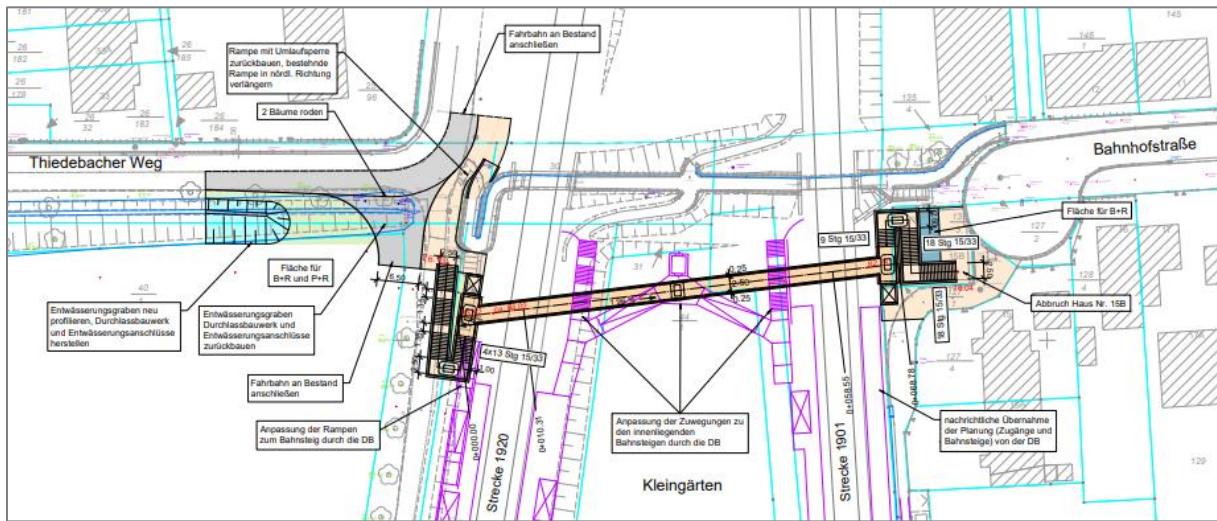


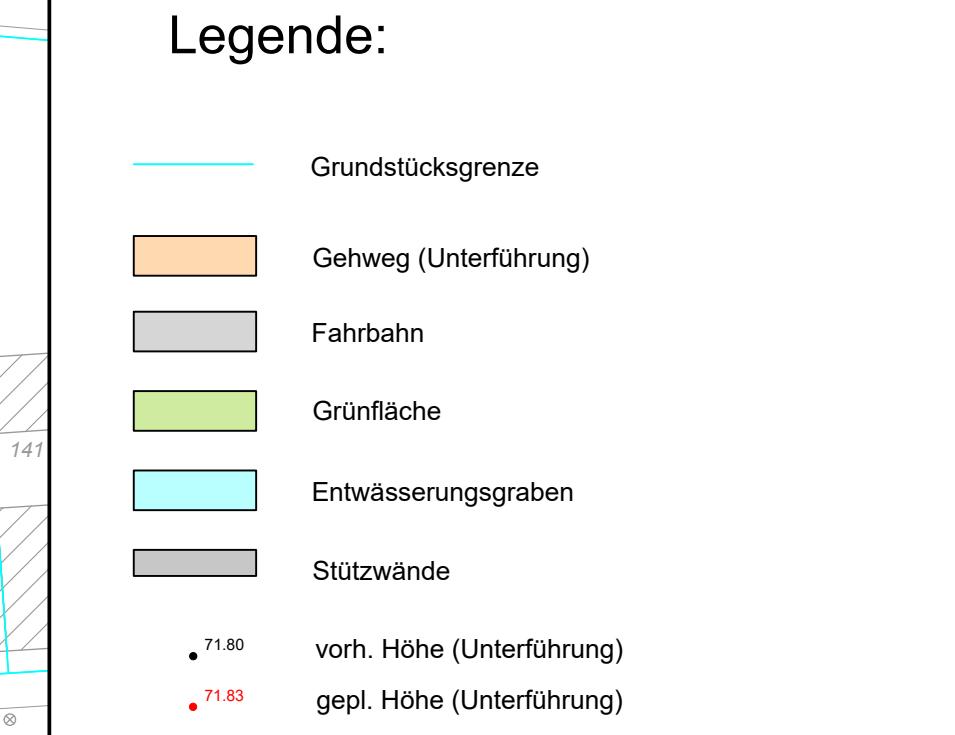
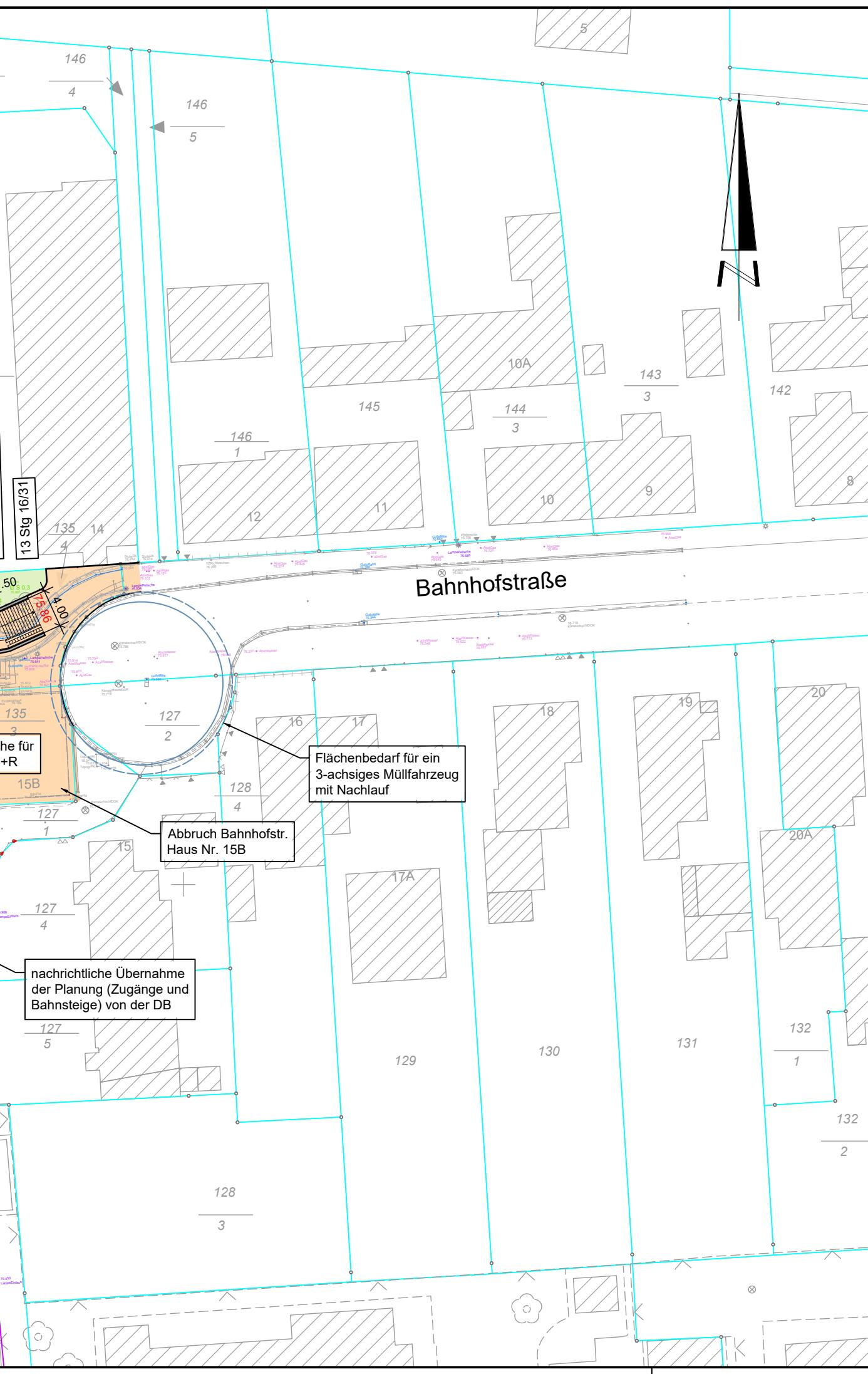
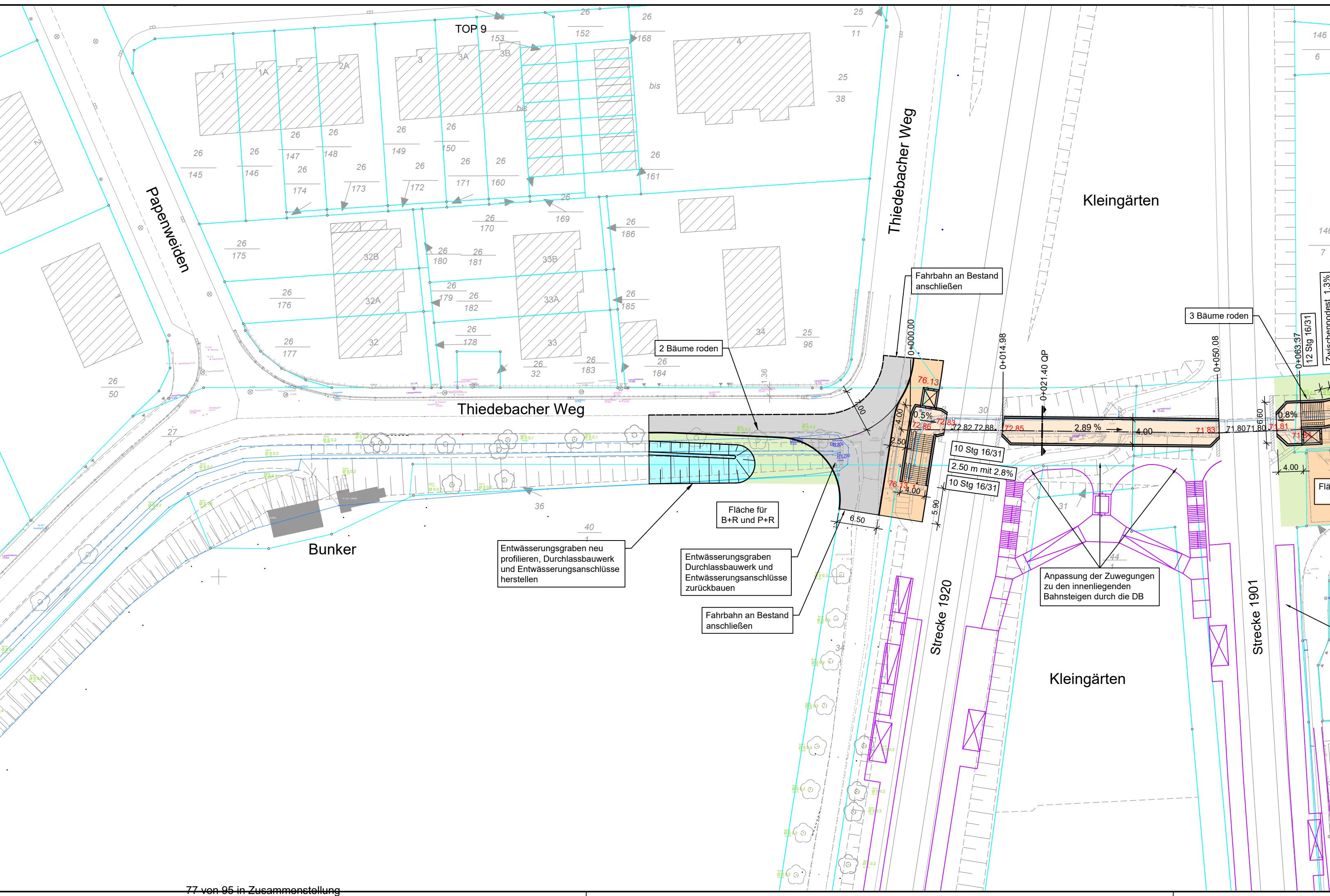
Abbildung 3: Variante 3 – barrierefreie Unterführung mit Radrampen, Treppen und Fahrstühle

Variante 4 – barrierefreie Überführung mit Treppen und Fahrstühle

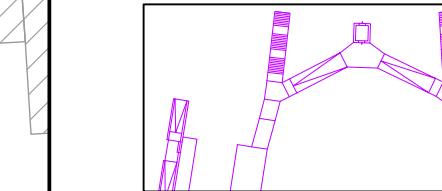
Mit Variante 4 (siehe Abb. 4 sowie Lageplan und Längsschnitt im Anhang) ist der Erhalt der bestehenden Unterführung mit leichter Anpassung des Zugangs auf der Westseite zum Thiedebacher Weg sowie der Neubau einer separaten Fußgängerüberführung mit Treppen und Fahrstühlen direkt südlich der Bestandsunterführung 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. €.





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. Verkehrsmanagement Fachbereich Tiefbau und Verkehr Haltepunkt Leiferde

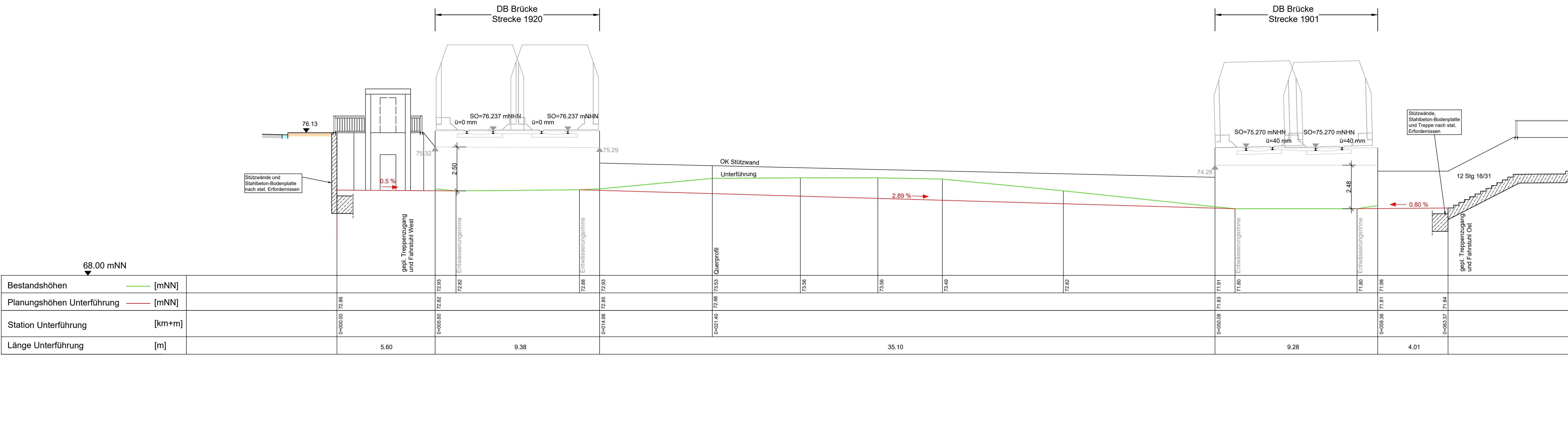
Abt.Verkehrsplanung u. Verkehrsmanagement

Böhweg 30 38100 Braunschweig

Machbarkeitsuntersuchung
Barrierefreie Gehwegunterführung
Variante 1 Lageplan Treppe und Fahrstuhl

bearbeitet	Datum	Name	Maßstab:
gezeichnet	03.07.2023	Ehrenreich	1 : 500

© Stadt Braunschweig Abt. Geoinformation

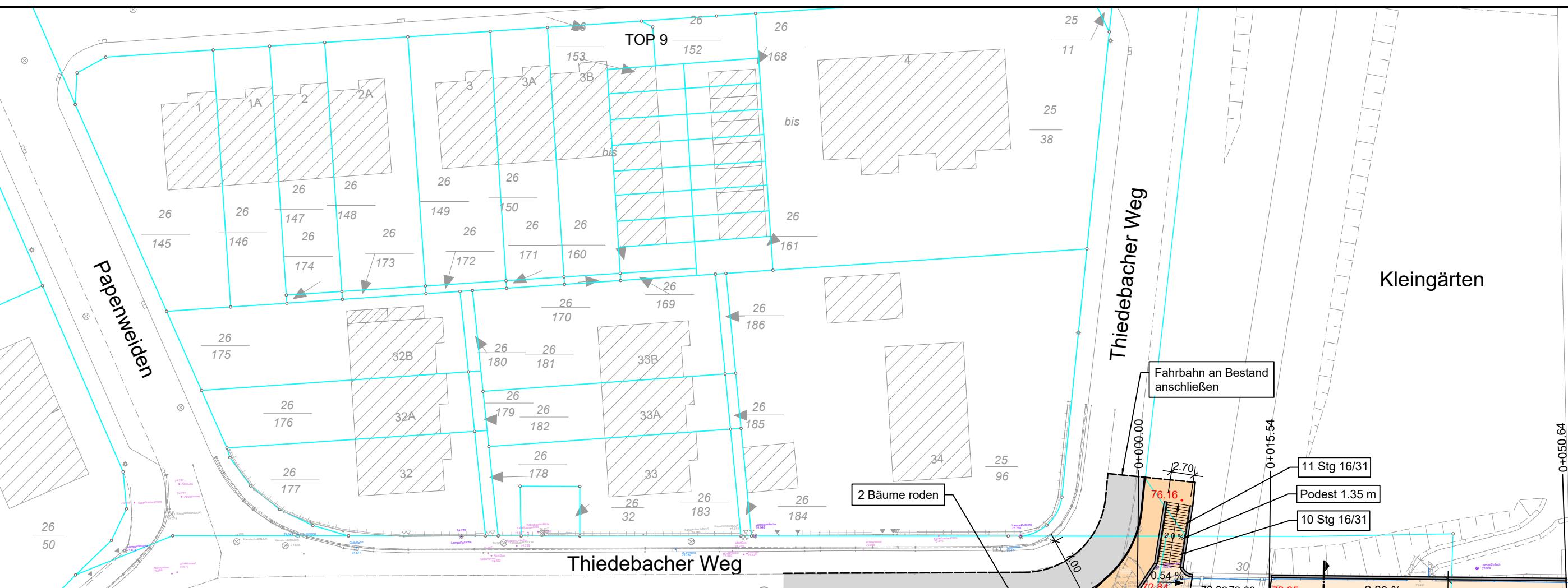


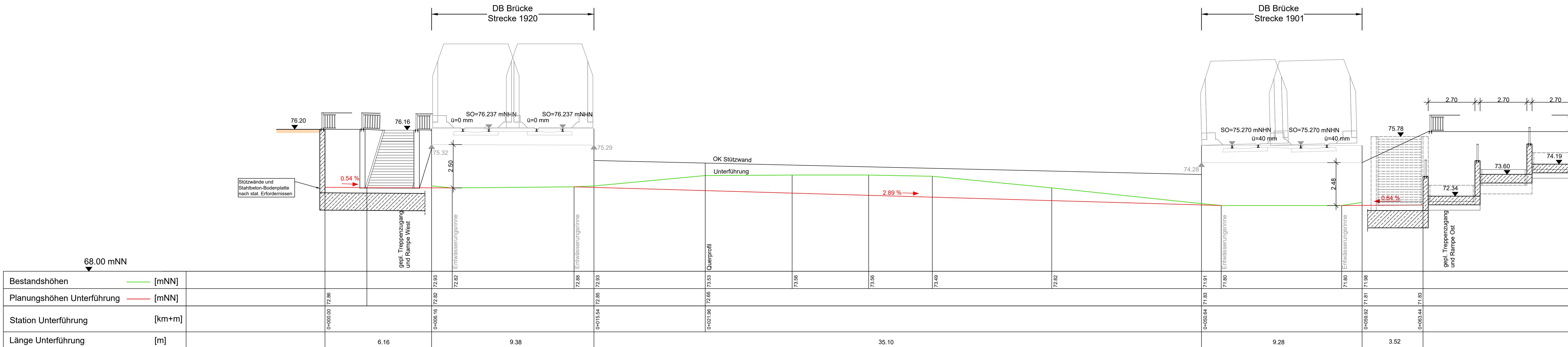
Koordinatensystem: UTM/ETRS89 LS 489
Höhensystem: DHHN/74 HS 130

Braunschweig Abt.Verkehrsplanung u.
Fachbereich Tiefbau und Verkehr
Stadt Braunschweig Abt. Geoinformation

Haltepunkt Leiferde
Machbarkeitsuntersuchung
Barrierefreie Gehwegunterführung
Variante 1 Längsschnitt Treppe und Fahrsuhl

bearbeitet	Datum	Name	Maßstab:
gezeichnet	22.05.2023	Ehrenreich	1 : 100
© Stadt Braunschweig Abt. Geoinformation			





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

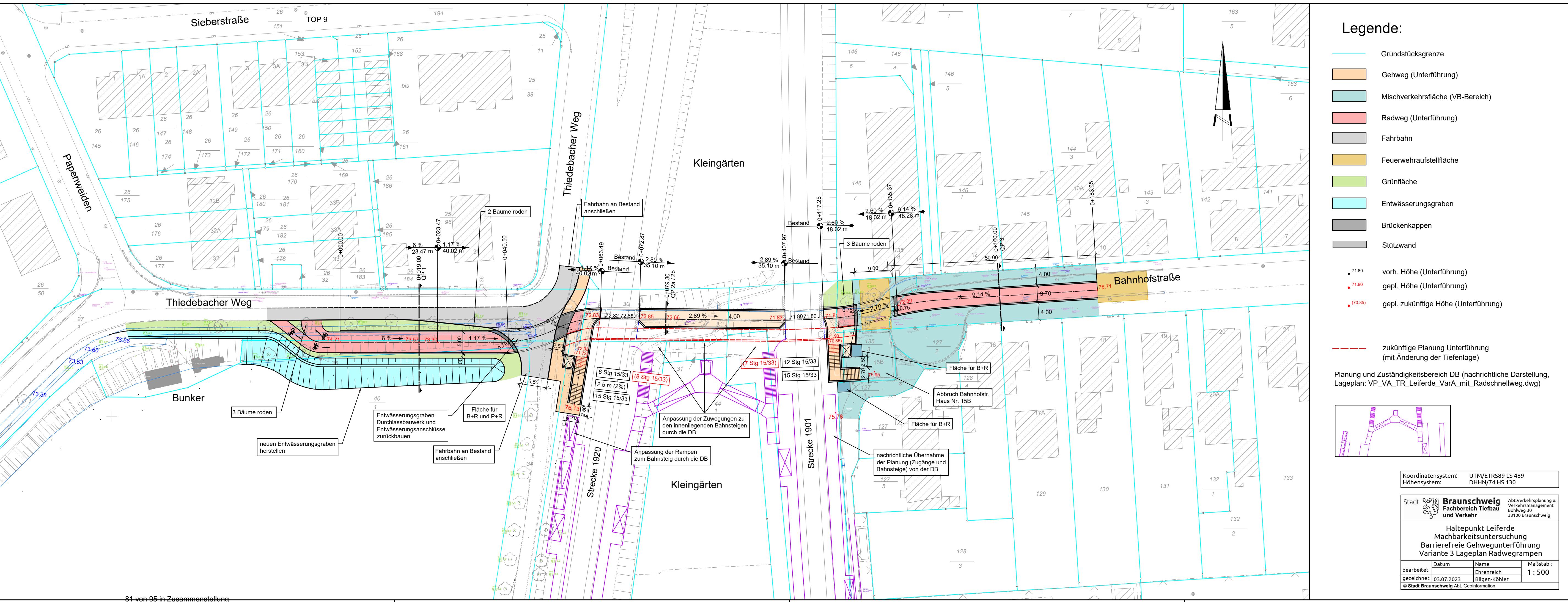
Stadt Braunschweig
Fachbereich Tiefbau und Verkehr

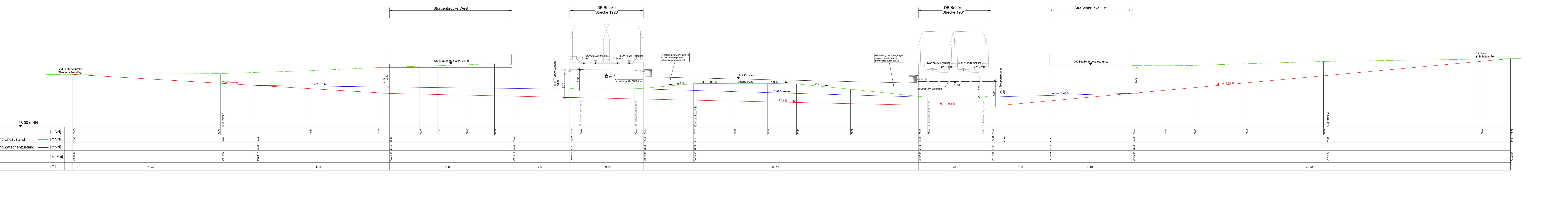
Haltepunkt Leiferde
Machbarkeitsuntersuchung
Barrierefreie Gehwegunterführung
Variante 2 Längsschnitt Rampe West+Ost

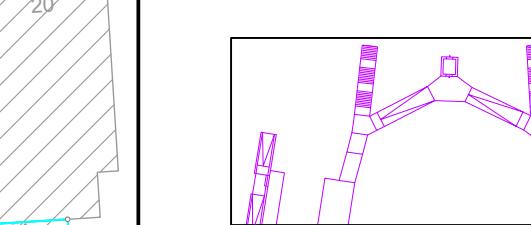
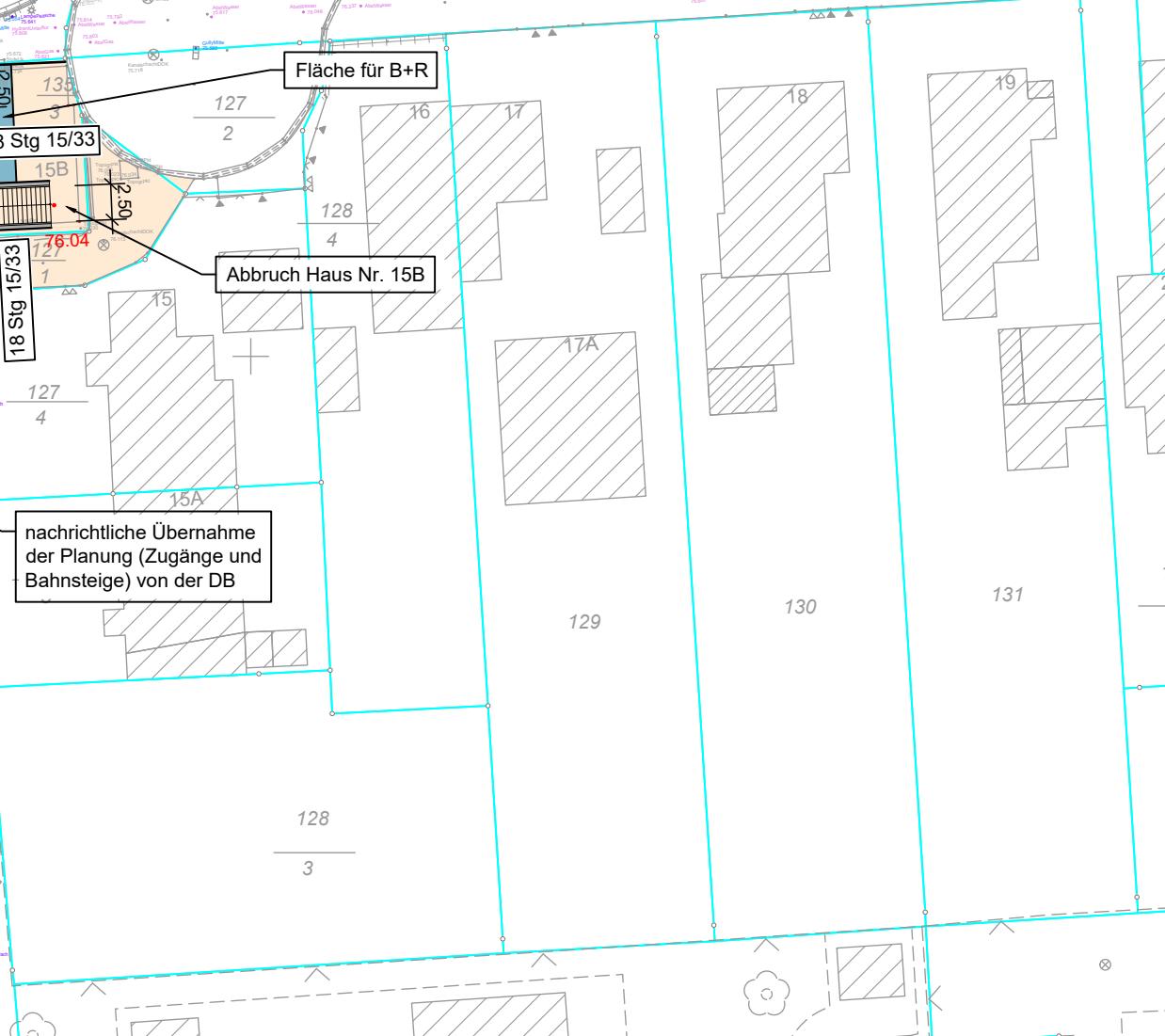
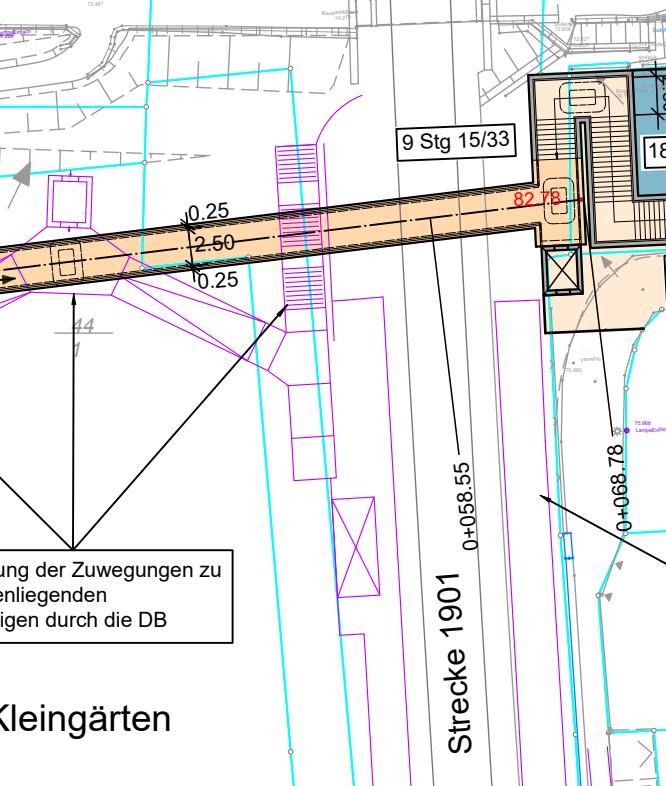
Variante 2 Längsschnitt Rampe West+Ost

	Datum	Name	Maßstab
bearbeitet		Ehrenreich	1 : 100
gezeichnet	22.05.2023	Bilgen-Köhler	

© Stadt Braunschweig Abt. Geoinformation



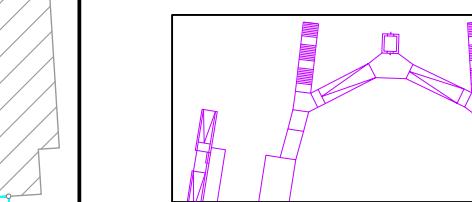




Legende:

- Grundstücksgrenze
- Gehweg (Überführung)
- Fahrbahn
- Grünfläche
- Entwässerungsgraben
- Geländer
- gepl. Höhen (Überführung)

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



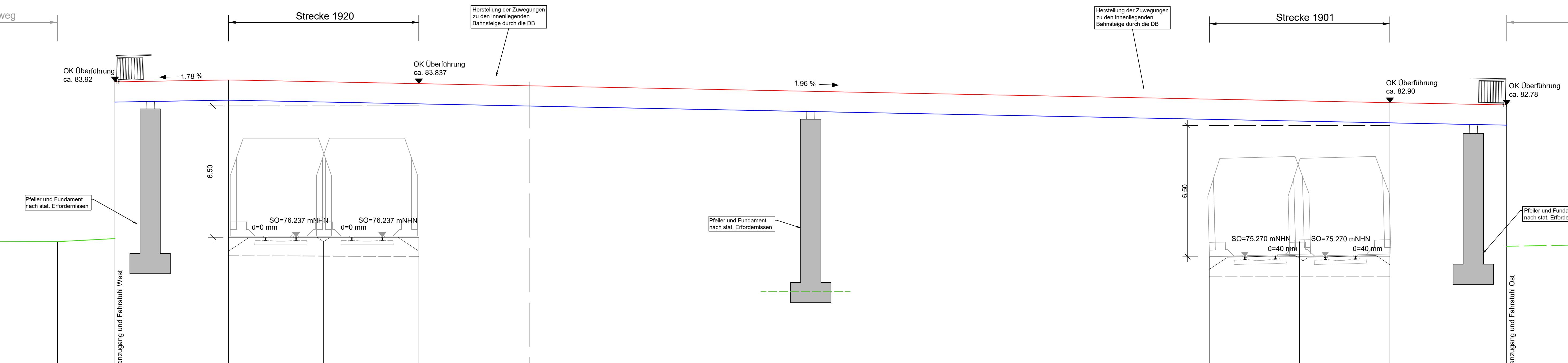
Koordinatensystem: UTM/ETRS89 LS 489
Höhensystem: DHHN/74 HS 130

Stadt Braunschweig
Fachbereich Tiefbau und Verkehr
Abt.Verkehrsplanung u. Verkehrsmanagement
Bohlweg 30
38100 Braunschweig

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 9



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

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

Stadt Braunschweig Abt. Verkehrsplanung u. Tiefbau
Fachbereich Tiefbau
Bohweg 30
38100 Braunschweig

Haltepunkt Leiferde
Machbarkeitsuntersuchung
Barrierefreie Gehwegüberführung
Variante 4 Längsschnitt

bearbeitet	Datum	Name	Maßstab:
Ehrenreich			1 : 100
gezeichnet	26.05.2023	Bilgen-Köhler	
© Stadt Braunschweig Abt. Geoinformation			

Absender:

**Faktion Bündnis 90 - DIE GRÜNEN im
Rat der Stadt**

23-22215

Anfrage (öffentlich)

Betreff:

**"Was stoppt dich...?": Ergebnisse der Online-Beteiligung zur
Verbesserung des Radwegenetzes**

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

06.10.2023

Beratungsfolge:

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur
Beantwortung)

03.11.2023

Status

Ö

Sachverhalt:

Unter dem Titel "Was stoppt Dich... auf Deinem Weg mit dem Rad durch die Stadt?" fand vom 27.8. bis zum 24.9. eine Online-Beteiligung zur Verbesserung des Radwegenetzes und zur Erfassung von Problemstellen an Kreuzungen statt. Die Resonanz unter den Braunschweiger Radfahrer*innen war groß. So gab es ca. 2600 Rückmeldungen, die durchaus wertvolle Hinweise auf Probleme innerhalb des Radverkehrsnetzes liefern können. Die große Beteiligung spiegelt aus unserer Sicht den großen Handlungsdruck wider, der bei der Behebung von Sicherheitsmängeln im Radverkehr besteht.

Zu diesem Beteiligungsformat gab es auch eine städtische Pressemitteilung vom 04. Oktober 2023, in der u.a. das weitere Vorgehen zum Umgang mit den genannten Verbesserungsvorschlägen skizziert wird.

Dazu bitten wir um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wann kann der in der Pressemitteilung erwähnte Abschlussbericht voraussichtlich den politischen Gremien vorgestellt werden?
2. Wie werden die Bürger*innen, die sich mit eigenen Beiträgen beteiligt haben, über den weiteren Umgang mit ihren Vorschlägen informiert?
3. Sind bereits Haushaltsmittel bzw. Personalkosten für eine Wiederholung dieses Beteiligungsformats veranschlagt?

Anlagen:

keine

Betreff:

"Was stoppt dich...?": Ergebnisse der Online-Beteiligung zur Verbesserung des Radwegenetzes

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

03.11.2023

Beratungsfolge

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

03.11.2023

Status

Ö

Sachverhalt:

Zur Anfrage der Fraktion Bündnis 90 – Die Grünen vom 06.10.2023 wird wie folgt Stellung genommen:

Die Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgte im Rahmen einer Analyse des Hauptradverkehrsnetzes durch ein Ingenieurbüro (Bearbeitung der Maßnahmen 1, 4 und 5 des Ziele- und Maßnahmenkatalogs „Radverkehr in Braunschweig“). Sie zielte darauf ab, Hindernisse im Radverkehrsnetz und Problemstellen an Kreuzungen zu identifizieren. Entgegen der in der Anfrage geäußerten Einschätzung, handelt es sich bei den Meldungen im Wesentlichen nicht um Sicherheitsmängel, sondern vorrangig um Verbesserungspotenziale im Radverkehrsnetz.

Dieses vorangestellt wird die folgt Stellung genommen:

Zu 1.: Der Abschluss der Untersuchung ist für das erste Halbjahr 2024 vorgesehen. Im Anschluss wird der Ergebnisbericht den politischen Gremien zur Kenntnis gegeben. Im Abschlussbericht werden die Ergebnisse der gesamten Untersuchung dargelegt und das weitere Vorgehen skizziert (Kategorisierung, Priorisierung etc.).

Die Verwaltung hat am 04.10.2023 in Form einer Pressemitteilung bereits über das Ende der Öffentlichkeitsbeteiligung und den Umgang mit den gemeldeten Hinweisen informiert.

Zu 2.: Aufgrund der Vielzahl der Meldungen kann keine individuelle Rückmeldung an die Bürgerinnen und Bürger, die Hinweise gegeben haben, erfolgen. Eine weitere Pressemitteilung ist im Zusammenhang mit der Veröffentlichung des Abschlussberichts zum Gesamtprojekt geplant.

Zu 3.: Nein. Da die Online-Öffentlichkeitsbeteiligung als Bestandteil der Analyse des Hauptradverkehrsnetzes durchgeführt wurde, ist eine Wiederholung nicht vorgesehen.

Leuer

Anlage/n:

keine

Absender:

Gruppe Direkte Demokraten im Rat der Stadt

23-22103

Anfrage (öffentlich)

Betreff:

Gummibäume, Poller und kreative Stadtgestaltung für sehbehinderte Menschen

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

20.09.2023

Beratungsfolge:

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Beantwortung)

03.11.2023

Status

Ö

Sachverhalt:

Im kommunalen Programm der Piratenpartei steht:

„Mehr Sicherheit im Straßenverkehr: Gummibäume statt Hartholz!“

Jährlich verunglücken viele Menschen auf Braunschweigs Straßen an Bäumen.

Wir PIRATEN Braunschweig wollen dieses Problem angehen und für eine Abschaffung dieser Gefahrenquelle sorgen: Die harten Holzbäume sollen im Rahmen der üblichen Baum- und Strauchschnittarbeiten durch formschöne Gummibäume ersetzt werden.^[1]

Weiter führen die Braunschweiger Piraten aus:

„Kontrastreiche Poller im Stadtgebiet“

An den Stellen, an denen keine Gummibäume gepflanzt werden können, um Areale abzugrenzen, sollen kontrastreiche Poller verwendet werden, damit diese auch Sehbeeinträchtigte wahrnehmen. Bereits vorhandene Poller sollen farbig auffällig gestaltet und mit Reflektoren ausgestattet werden, so dass sie auch nachts wahrgenommen werden können. Dies trägt nicht nur zu einem bunteren Braunschweig, sondern auch zu mehr Sichtbarkeit und somit Unfallverhütung bei.^[2]

Dieser Vorschlag findet sich auch im Positionspapier „Gestaltung und Anordnung von Pollern im Straßenraum“ des Deutschen Blinden- und Sehbehindertenverbandes:

„Wurden einfarbige Poller in den dezenten Farbtönen weiß, grau oder Schwarz ohne eine Sicherheitskennzeichnung in die nutzbare Gehwegbreite eingebaut, sollten sie zusätzlich mit einer visuellen Sicherheitskennzeichnung in Form von Markierungsstreifen nachgerüstet werden.“^[3] Auch Fahrradfahrer beschweren sich über schwer sichtbare Poller, so schreibt zum Beispiel ein Bürger in der Online-Beteiligung zum Radverkehr: "Auf dem Rad-/Fußweg an der Bevenroder Straße/Ecke Eitelbrodstraße stehen mehrere 1m hohe Pfosten, die dunkelgrün gestrichen sind. Bei Dunkelheit sind diese Pfosten sehr schlecht zu sehen."

Zu Pollern gab es auch den Vorschlag 363 im Braunschweiger Bürgerhaushalt 2016:

„Freie Gestaltung von Pollern durch Bürger der Bezirke“

Poller grenzen Verkehrsbereiche voneinander ab oder verhindern, dass Autofahrer mit ihren Fahrzeugen unerlaubt auf dem Gehweg parken. Die Poller in Braunschweig sind in einem langweiligen Grünton gehalten, der keinerlei Verbindung zur Stadt oder zu den Stadtvierteln hat.

Viele Bürger wünschen sich, die Poller in ihrem Viertel selbst zu gestalten, um die Attraktivität und die Identifikation mit dem Viertel zu erhöhen. Auf der Grünstraße/Ecke Uhlandstraße wurden schon die ersten Poller von Bürgern gestaltet.

Die Erlaubnis, Poller anzumalen, führt zu einem bunteren und lebendigeren Stadtbild und kostet nichts, da Bürger die Gestaltung selbst übernehmen.“^[4]

Best-Practice-Beispiele für kreative Pollergestaltung zur Förderung des Tourismus findet man in diesem Blog-Artikel:

www.reliance-foundry.com/blog/custom-bollards

Vor diesem Hintergrund fragen wir:

- 1) Welche Möglichkeiten sieht die Verwaltung, Hartbäume durch Gummibäume zu ersetzen? (Kurze Antwort reicht aus.)
- 2) Wie können Poller im Stadtgebiet kontrastreicher gestaltet werden, sodass sie auch von sehbehinderten Menschen entsprechend dem Positionspapier des DBSV gut wahrnehmbar sind?
- 3) Welche Möglichkeiten sieht die Verwaltung, Poller kreativer zu gestalten?

[1] <https://www.piratenpartei-braunschweig.de/politik/kommunale-ziele/>, ebenso findet man diesen Vorschlag auch als Antrag zum Niedersächsischen Parteiprogramm der Piratenpartei 2011:
https://wiki.piratenpartei.de/NDS:Programmparteitag_2011.1/Antragsbuch#Nur_noch_Gummib.C3.A4ume_an_Niedersachsens_Stra.C3.9Fen_pflanzen_28Nichtbefassung.29

[2] www.piratenpartei-braunschweig.de/politik/kommunale-ziele/

[3] www.dbsv.org/positionspapier-qfuv/gestaltung-und-anordnung-von-pollern-im-strassenraum.html; zahlreiche Beschwerden über schwer sichtbare Poller findet man auch in der aktuellen Bürgerbeteiligung zur Verbesserung des Radverkehrs: www.jetzt-mitmachen.de/radfahren-bs/viewer

[4] www.braunschweig.de/politik_verwaltung/fb_institutionen/fachbereiche_referate/fb20/fb20_1/Dokumentation_Buergerhaushalt-2016.pdf, über die Poller an der Grünstraße berichtet die Braunschweiger Zeitung hier: www.braunschweiger-zeitung.de/braunschweig/article151335286/Grau-gruen-bunt-Streit-um-Pollerfarben.html

Anlagen:

keine

Betreff:

**Gummibäume, Poller und kreative Stadtgestaltung für
sehbehinderte Menschen**

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

03.11.2023

Beratungsfolge

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

03.11.2023

Status

Ö

Sachverhalt:

Zur Anfrage der Gruppe Direkte Demokraten vom 20.09.2023 nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Zu 1.) Der Gummibaum (*Ficus elastica*) ist eine Baumart aus den Tropen und Subtropen, in welchen sie als Stadtbau verwendet werden kann. In der gemäßigten Zone ist sie nicht ausreichend frosthart und nicht standortgerecht, weshalb sie in Braunschweig nicht als Stadtbau in Frage kommt.

In Anbetracht der großen Bedeutung von Bäumen für die Umwelt, u. a. dem Filtern von Kohlendioxid aus der Atmosphäre, ist das Ersetzen von lebenden Bäumen durch künstliche Gummibäume keine Option.

Zu 2.) Poller sind gemäß der geltenden Rechtsprechung nicht als Hindernisse im Sinne des § 32 Straßenverkehrsordnung (StVO) zu betrachten, da sie keine verkehrsreinen Gegenstände darstellen. Vielmehr handelt es sich um Maßnahmen des Straßenbaulastträgers; beispielsweise zur Sperrung von Zufahrten. Bei der Aufstellung in Verkehrsflächen wird darauf geachtet, Sperrpfosten so auszustatten, dass diese auch bei Dunkelheit erkennbar sind. Wenn Poller in Verkehrsflächen nicht vollflächig rot-weiß ausgebildet sind, sind diese im Regelfall mit einer reflektierenden Banderole versehen worden.

Zu 3.) Keine

Leuer

Anlage/n:

keine

*Absender:***FDP-Fraktion im Rat der Stadt****23-22256**

Anfrage (öffentlich)

*Betreff:***Moia: Neuer Mobilitätsbaustein auch für Braunschweig?***Empfänger:*Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister*Datum:*

12.10.2023

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

03.11.2023

Ö

Sachverhalt:

Am 19.09.23 wurde bekanntgegeben, dass der Sammeltaxidienst der VW-Tochter Moia über ein Lizenzmodell für andere Anbieter geöffnet werden soll (vgl. <https://www.wiwo.de/unternehmen/industrie/mobilitaet-vw-oeffnet-elektrotaxi-dienst-moia-fuer-kommunale-lizenznnehmer/29399046.html>). Die Technologie, der Markenname sowie die Software-Anwendungen können demzufolge zukünftig gegen Gebühr genutzt werden, um eine schlüsselfertige Ridepooling-Lösung für Kommunen schnell verfügbar machen zu können.

Die elektrischen Kleinbusse stehen als Sammeltaxi-Dienst mit virtuellen Haltepunkten und dynamischen Fahrtrouten dabei explizit nicht in Konkurrenz zum restlichen ÖPNV, sondern können eine sinnvolle Ergänzung sein. In dem Maßnahmenkatalog zum Mobilitätsentwicklungsplan (MEP) wird unter der Maßnahme ÖV15 die Einführung eines Ridepooling-Angebots in Zusammenarbeit mit Kooperationspartnern explizit in Betracht gezogen. Vor diesem Hintergrund der aktuellen Entwicklungen fragen wir:

1. Wie bewertet die Verwaltung die Lizenz-Öffnung des Elektrotaxi-Dienstes Moia als potentiellen Kooperationspartner für Braunschweig?
2. Kann das Moia-Angebot hinsichtlich Leistungsfähigkeit, Funktionsumfang und Kosten bereits für die Maßnahmenbewertung (ÖV15) des MEP genutzt werden?
3. Welche weiteren Kooperationspartner gibt es, mit denen ein solch fortgeschrittenes System denkbar ist für Braunschweig?

Anlagen:

keine

Stadt Braunschweig

Der Oberbürgermeister

23-22256-01**Stellungnahme
öffentlich****Betreff:****Moia: Neuer Mobilitätsbaustein auch für Braunschweig?****Organisationseinheit:**Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr**Datum:**

03.11.2023

Beratungsfolge

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

03.11.2023

Status

Ö

Sachverhalt:

Zur Anfrage der FDP-Fraktion vom 12.10.2023 nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Ein mit MOIA vergleichbares Ridepooling-Angebot gibt es bereits in der Region, namentlich das FLEXO-Angebot des Regionalverbandes Großraum Braunschweig (RGB) in ausgewählten Bereichen des Verbandsgebietes, z. B. im Bereich Cremlingen/Sickte oder Lehre einschließlich Hondelage. Dabei ist das Angebot (im Nahverkehrsplan 2020 als Bedienungsebene 4) bewusst auf den ländlichen Raum ausgerichtet, um die dort tendenziell schwächere Nachfrage durch Bündelung von Fahrten (also pooling) wirtschaftlicher zu machen. FLEXO ist in das Tarifsystem des VRB (Verbund Region Braunschweig) eingebunden, es gilt z.B. auch das Deutschlandticket.

Das Kern-Geschäftsmodell, welches MOIA nunmehr in Lizenz anbietet, ist der Verkauf einer Softwarelösung (Hintergrundsystem). Fahrzeuge und das Label werden nur als zusätzliche Leistungen angeboten. Damit ist das MOIA-System lediglich ein weiterer Wettbewerber auf dem Markt von Softwarelösungen im Mobilitätsbereich – ebenso wie der Dienstleister des RGB für das FLEXO-System.

Dies vorausgeschickt beantwortet die Verwaltung die Fragen wie folgt:

Zu 1.: Da es sich bei MOIA um einen Wettbewerber auf einem wachsenden Markt handelt, begrüßt die Stadt die Öffnung der Lizenz, um ein breiteres Angebot für derlei Dienstleistungen zu haben.

Zu 2.: Nein, da zu Leistungsfähigkeit, Funktionsumfang und Kosten nur Werbeaussagen bekannt sind. Außerdem geht es bei ÖV15 - Ridepooling für Braunschweig – zunächst um die Frage, ob, zu welchen Tageszeiten und wo solch ein Angebot sinnvoll ist. Diese Frage ist anbieterneutral zu beantworten.

Zu 3.: Wie in den Vorbemerkungen erläutert, betreibt der RGB ein vergleichbares Angebot in verschiedenen Projektgebieten im Verbandsgebiet, demnach wäre dieser als Aufgabenträger für den ÖPNV ein möglicher Kunde (Kooperationspartner suggeriert an dieser Stelle ein falsches Auftraggeber-Auftragnehmer-Verhältnis). Ebenso sind hiesige Forschungseinrichtungen denkbar, allerdings würde ein Regelbetrieb nie durch eine Forschungseinrichtung betrieben werden.

Leuer

Anlage/n:

keine

Betreff:

DRINGLICHKEITSANFRAGE: Unseren Innenstadthandel gerade in der Weihnachtszeit stärken - Parkplätze sichern und bereitstellen

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

01.11.2023

Beratungsfolge:

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Beantwortung)

03.11.2023

Status

Ö

Sachverhalt:

Braunschweigs Wohlstand ist unmittelbar mit unserem starken Innenstadthandel verknüpft. Dabei stammt ein Großteil des Umsatzes nicht von Braunschweigerinnen und Braunschweigern, sondern von Menschen aus Gifhorn, Wolfsburg, Goslar, Wolfenbüttel und vielen anderen Teilen des Umlandes.

Faktisch hängt unser gutes Handelsergebnis von den Einkäufern aus der Region ab – beziehungsweise weit darüber hinaus.

Um diesen elementaren Umsatzanteil auch in Zukunft zu sichern, benötigt Braunschweig eine solide Verkehrspolitik, welche die einzelnen Verkehrsmittel nicht gegeneinander ausspielt, sondern klug kombiniert und dem Individualverkehr ausreichend Raum lässt. Denn die Mehrheit der Einkäufer aus dem Umland reist eben nicht mit dem Fahrrad oder Zug an; auch die bestehenden P+R-Parkplätze werden wenig genutzt. Vielmehr bevorzugen die Menschen verständlicherweise die Nutzung eines Parkplatzes in der Innenstadt.

Durch den technischen Ausfall des Parkhauses Packhof steht im kommenden Weihnachtsgeschäft ein Parkhaus weniger zur Verfügung und damit gehen 800 Parkplätze verloren. Gleichzeitig ist es rot-grüner Ratspolitik zu verdanken, dass auch im öffentlichen Straßenraum immer mehr Parkplätze wegfallen.

In der Ausgabe der Braunschweiger Zeitung vom 26. Oktober dieses Jahres wird darüber berichtet, dass der Arbeitsausschuss Innenstadt (AAI) aufgrund der Meldung zur weiter andauernden Schließung der Tiefgarage Packhof Vorschläge unterbreitet hat, wie – gerade in den Spitzenzeiten der Adventswochenenden – die wegfallenden Parkplätze kompensiert werden können. Da ist beispielweise die Rede von einer Nutzung des Wollmarktes rund um das Stammhaus der Volkshochschule als temporärem Parkplatz. Auch eine bessere Beschilderung der weiterhin zur Verfügung stehenden Parkhäuser wurde vorgeschlagen.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Verwaltung:

1. Wie sollen zusätzliche Parkplätze in der Innenstadt bereitgestellt werden, um den Ausfall des Parkhauses Packhof möglichst ortsnah auszugleichen?
2. Wie wirbt die Stadt Braunschweig für die bestehenden P+R-Parkplätze und die Nutzung des ÖPNV, insbesondere in den Kommunen des Braunschweiger Landes?
3. Welche Relevanz hat der Motorisierte Individualverkehr aus Sicht der Verwaltung im Rahmen der Mobilität in Braunschweig?

Die Dringlichkeit ergibt sich daraus, dass zwar am 17. Oktober dieses Jahres eine städtische Pressemitteilung zu der Thematik verschickt wurde (keine Mitteilung an die Gremien!), der im Sachverhalt beschriebene Zeitungsartikel jedoch erst nach Ablauf der Frist zur Einreichung von Anfragen erschienen ist. Erst aus diesem konnte abgeleitet werden, dass konkrete Vorschläge des AAI vorliegen, mit denen sich die Verwaltung nun zeitnah intensiv auseinandersetzen sollte.

Anlagen:

keine

*Betreff:***DRINGLICHKEITSANFRAGE: Unseren Innenstadthandel gerade in der Weihnachtszeit stärken - Parkplätze sichern und bereitstellen**

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat VIII 65 Fachbereich Gebäudemanagement	<i>Datum:</i> 03.11.2023
---	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis)	03.11.2023	Ö

Sachverhalt:

Zu der Anfrage der CDU-Fraktion vom 01.11.2023 nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Zu 1.:

Es wird verwaltungsintern geprüft, ob insbesondere zusätzliche Stellplätze temporär auf dem Wollmarkt an den Adventssamstagen eingerichtet werden können.

Zudem befindet sich die Verwaltung mit der BSVG in Abstimmung zu einem Park+Ride-Angebot vom Messegelände. In Abstimmung mit dem Betreiber wurde die Einfahrzeit der Tiefgarage Eiermarkt bis 21 Uhr angepasst.

Zu 2.:

Die BSM kommuniziert die ständigen Park+Ride-Parkplätze anlassbezogen im Rahmen der Veranstaltungen mit verkaufsoffenen Sonntagen oder dem Weihnachtsmarkt sowie im Innenstadtportal auf www.braunschweig.de.

Die BSVG unterstützt anlassbezogen entsprechend die Aktionen.

Zu 3.:

Gemäß der Analyse aus dem Jahr 2018 werden in Braunschweig 35 % der Wege im Binnenverkehr als motorisierter Individualverkehr (MIV) zurückgelegt. Der Anteil des ÖPNV beträgt 10 %, der des Radverkehrs 22 % und der des Fußverkehrs 33 %. Nach Umsetzung der Maßnahmen des Mobilitätsentwicklungsplans sollen sich diese Zahlen zugunsten des Umweltverbundes deutlich verändern. Generell ist und bleibt der MIV aber ein relevanter Faktor im Verkehrsmix Braunschweigs.

Herlitschke

Anlage/n:

keine