

Stadt Braunschweig

Die Bezirksbürgermeisterin im
Stadtbezirk Westliches
Ringgebiet

Tagesordnung öffentlicher Teil

Sitzung des Stadtbezirksrates im Stadtbezirk 310

Sitzung: Dienstag, 21.11.2023, 19:00 Uhr

Raum, Ort: Leibniz-Institut für Bildungsmedien | Georg-Eckert-Institut - Otto-Bennemann-Konferenzraum, Freisestraße 1, Eingang "The Basement", 38118 Braunschweig

Vor Eintritt in die Tagesordnung findet eine Einwohnerfragestunde statt.

Für die Stadtbezirksratsmitglieder findet um 18.30 Uhr eine kurze Führung statt.

Tagesordnung

Öffentlicher Teil:

1. Eröffnung der Sitzung
2. Genehmigung des Protokolls der Sitzung vom 29.08.2023
3. Genehmigung des Protokolls der Sitzung vom 14.09.2023
4. Mitteilungen
 - 4.1. Bezirksbürgermeister/in
 - 4.2. Verwaltung
 - 4.2.1. Errichtung weiterer Fahrradbügel im Umfeld des Neustadtrings 16a 23-21921-01
 - 4.2.2. ÖPNV: Weiterentwicklung des Angebotes in Braunschweig für Stadtbahn und Busse 23-22148
5. Anträge
 - 5.1. Verschmutzung der BSVG Haltestellen Weinbergstraße
Antrag der Gruppe Die LINKE. / Die PARTEI / BIBS 23-22413
 - 5.2. Herstellung einer Radwegverbindung von der Broitzemer Straße zum Altstadtring/Cyriaksring
Antrag der CDU-Fraktion 23-22425
 - 5.3. Einrichtung eines Trinkwasserbrunnens auf dem Frankfurter Platz
Antrag der CDU-Fraktion 23-22430
 - 5.4. Beseitigung der Fahrbahnabsenkungen auf dem Rudolfplatz
Antrag der SPD-Fraktion 23-22460
 - 5.5. Befragung Senior:innen im Sanierungsgebiet Westliches Ringgebiet - Soziale Stadt
Antrag der Fraktion B90/Die Grünen 23-22456
6. Rahmenplanung Am Alten Bahnhof 23-22221
7. Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift "Am Alten Bahnhof", WI 112
Stadtgebiet zwischen Frankfurter Straße, Konrad-Adenauer-Straße, Theodor-Heuss-Straße, Fabrikstraße und Kramerstraße, sowie deren südliche Verlängerung bis Fabrikstraße
Aufstellungsbeschluss 23-22278
8. Sanierungsgebiet "Westliches Ringgebiet - Soziale Stadt" - Grundsatzentscheidung zum Wettbewerbsergebnis "Johannes-Selenka-Platz" 23-22305

9.	23-21245 - Sanierungsgebiet "Soziale Stadt - Westliches Ringgebiet", Herstellung Ersatzgebäude Westbahnhof 1	
10.	Verwendung von bezirklichen Mitteln im Stadtbezirksrat 310 Westliches Ringgebiet	23-22288
11.	Verwendung von bezirklichen Haushaltsmitteln	
11.1.	Übertragung von bezirklichen Budgetmitteln in das Haushaltsjahr 2024	
11.2.	Repräsentationsmittel für die Bezirksbürgermeisterin 2024	
12.	Weitere Anträge	
12.1.	Luisenstraße - Prüfung der Zulassung des Linksabbiegens in die Cammannstraße (stadteinwärts) Antrag der CDU-Fraktion	23-22459
13.	Anfragen	
13.1.	Mütterzentrum / Westbahnhof 1 Anfrage der Fraktion B90/Die Grünen	23-22454
13.2.	Zur Situation auf dem Brüdernfriedhof/um das Hospiz am Hohen Tore Anfrage der SPD-Fraktion	23-22461
13.3.	Bergfeldstraße; Erhebung von Straßenausbaubeiträgen Anfrage der CDU-Fraktion	23-22452
13.4.	Verkehrsführung in der Helenenstraße zwischen Cyriaksring und Belfort Anfrage von Herrn Gunnar Scherf (AfD)	23-22451
13.5.	Leerstand im Stadtgebiet 310 Anfrage der Fraktion B90/Die Grünen	23-22455
13.6.	Grünanlage Amalienplatz; Rattenbefall Anfrage der CDU-Fraktion	23-22457
13.7.	Photovoltaik auf Freiflächen im Stadtbezirk 310 Anfrage der CDU-Fraktion	23-22458
13.8.	Erneuerung der Piktogramme Alt-Petritor/Kälberwiese Anfrage der SPD-Fraktion	23-21098
13.8.1.	Erneuerung der Piktogramme Alt-Petritor/Kälberwiese	23-21098-01
13.9.	Sachstandsanfrage: Zustand der Sophienstraße Anfrage der SPD-Fraktion	23-21435
13.9.1.	Sachstandsanfrage: Zustand der Sophienstraße	23-21435-01
13.10.	Schwierigkeiten bei der Anlieferung Gewerbe Triftweg Anfrage der Fraktion B90/Die Grünen	23-21472
13.10.1.	Schwierigkeiten bei der Anlieferung Gewerbe Triftweg	23-21472-01
13.11.	Vorfahrtsregelung Hohestieg/Goslarsche Straße Anfrage der SPD-Fraktion	23-21915

Braunschweig, den 10. November 2023

gez.

Sabine Sewella

Betreff:

Errichtung weiterer Fahrradbügel im Umfeld des Neustadtrings 16a

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

02.10.2023

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 310 Westliches Ringgebiet (zur
Kenntnis)

Sitzungstermin

21.11.2023

Status

Ö

Sachverhalt:

Beschluss vom 29. August 2023 (Anregung gemäß § 94 Abs. 3 NKomVG):

„Der Bezirksrat 310 bittet die Verwaltung, weitere Fahrradbügel im Umfeld des Neustadtrings 16a zu installieren.“

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Verwaltung wird weitere Fahrradabstellmöglichkeiten vor dem Neustadtring 16 A einrichten.

Leuer

Anlage/n:

keine

Betreff:

**ÖPNV: Weiterentwicklung des Angebotes in Braunschweig für
Stadtbahn und Busse**

Organisationseinheit:

Dezernat I

0120 Referat Stadtentwicklung, Statistik, Vorhabenplanung

Datum:

01.11.2023

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 212 Südstadt-Rautheim-Mascherode (zur Kenntnis)	07.11.2023	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 221 Weststadt (zur Kenntnis)	15.11.2023	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (zur Kenntnis)	16.11.2023	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 222 Südwest (zur Kenntnis)	21.11.2023	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 310 Westliches Ringgebiet (zur Kenntnis)	21.11.2023	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 321 Lehdorf-Watenbüttel (zur Kenntnis)	22.11.2023	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 111 Hondelage-Volkmarode (zur Kenntnis)	23.11.2023	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 330 Nordstadt-Schunteraue (zur Kenntnis)	23.11.2023	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (zur Kenntnis)	28.11.2023	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 322 Nördliche Schunter-/Okeraue (zur Kenntnis)	28.11.2023	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 120 Östliches Ringgebiet (zur Kenntnis)	29.11.2023	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 211 Braunschweig-Süd (zur Kenntnis)	30.11.2023	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis)	06.12.2023	Ö

Sachverhalt:

1 Einführung

Die BSVG hat einen mit der Verwaltung entwickelten Fahrplan am 3. Oktober 2019 umgesetzt (DS 19-10132). Eine wesentliche Änderung war die Harmonisierung aller Stadtbahn- und Buslinien in einer Taktfamilie, dem 15-Minutentakt.

Zum 13. April 2021 wurde ergänzend das Angebot im Spätverkehr sowie sonn- und feiertags in den südöstlichen Stadtteilen mit der Einführung der neuen Buslinie 421 umgesetzt. Die Buslinie 421 fährt über die Stadtgrenze hinaus nach Wolfenbüttel Linden (DS 20-14582). Zu gleichen Datum wurde das Angebot im Norden im Raum Wenden, Thune, Harxbüttel, Groß Schwülper angepasst (DS 20-14647).

Dieses Liniennetz haben BSVG und Verwaltung gemeinsam unter Beachtung der aktuellen Entwicklungen im Nahverkehr evaluiert. Nicht in allen Bereichen der Stadt wird das Angebot in der erwarteten Nachfrage angenommen. In anderen Bereichen kommt das Angebot hingegen an seine Grenzen.

Zu den größten Veränderungen im ÖPNV bundesweit gehört die Einführung des

Deutschlandtickets (D-Ticket). Bereits das Vorgängereperiment, das 9-Euro-Ticket im Sommer 2022, zeigte, dass mit einer Preissenkung die Nachfrage steigt und mehr Menschen insbesondere über bestehende Tarifzonen hinaus zum Umsteigen in den ÖPNV angeregt werden. Dabei ist eine Erkenntnis von Bedeutung: die Nachfrage steigt stärker im Freizeitverkehr. Das sind Fahrten zu Freundinnen und Freunden, zum Sport, zu kulturellen Veranstaltungen, zum Wandern und weiter gefasst auch zum Shoppen. Diese Entwicklung zeigt sich auch seit der Einführung des D-Tickets, in Braunschweig beispielsweise durch eine gesteigerte Nachfrage auf den Relationen zum Hauptbahnhof. Insgesamt hat der Freizeitverkehr in seiner Bedeutung im Modal Split bundesweit in den letzten Jahren zugenommen.

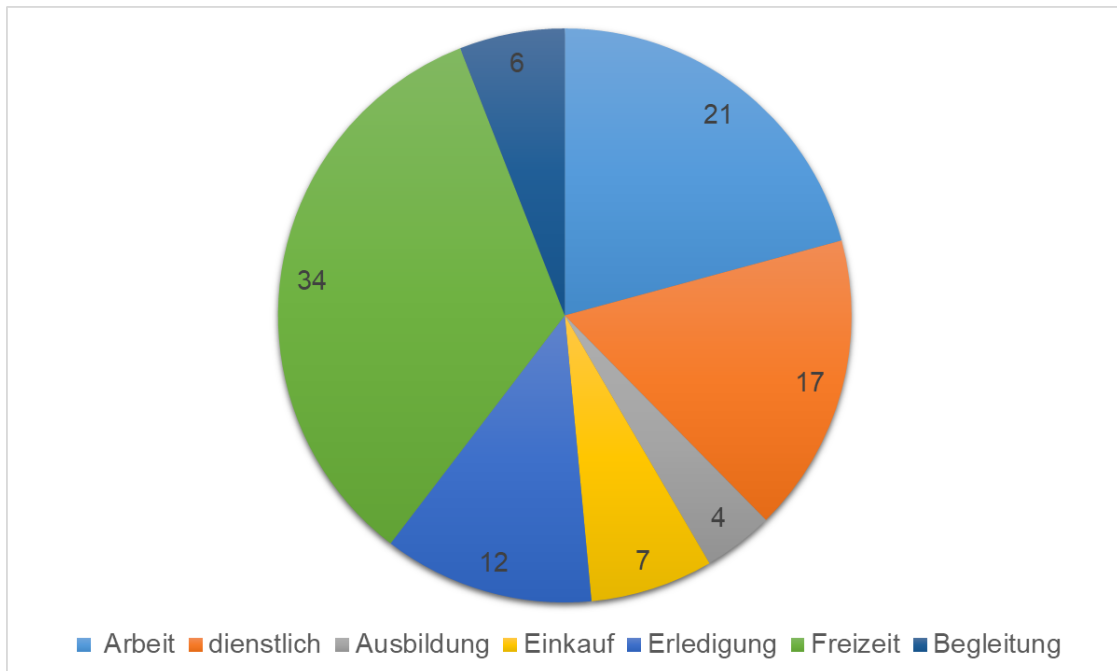


Abb. 1: Verkehrsleistung (Personenkilometer) nach Wegezweck, Angaben in %; Abweichungen von 100%: Grund Rundungsdifferenzen [vgl. https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/archive/pdf/MiD2017_Ergebnisbericht.pdf]



Abb. 2: Nutzungszwecke des 9-Euro-Ticket: Am häufigsten wird das 9-Euro-Ticket für Freizeitaktivitäten genutzt [https://www.dlr.de/de/aktuelles/nachrichten/2022/03/20220825_wie-hat-das-

Der regionale ÖPNV wird ausgebaut. Ab voraussichtlich 22. März 2024 verkehrt der Regionalexpress zwischen Braunschweig und Wolfsburg täglich im 30-Minutentakt. Damit sind seit 2019 wesentliche Angebotsverbesserungen im regionalen Angebot zu verzeichnen:

- täglich 30-Minutentakt zwischen Braunschweig und Hannover
- täglich 60-Minutentakt zwischen Braunschweig, Gifhorn und weiter über Wittingen nach Uelzen
- täglich 30-Minutentakt zwischen Braunschweig und Wolfsburg

Die Pandemie hat auch das Arbeitsleben verändert. Die eingeführten Möglichkeiten zum Homeoffice bleiben in angepasster Form für viele Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer bestehen. Insgesamt fahren täglich nicht mehr ganz so viele Menschen zur Arbeit. Somit ist das Verkehrsaufkommen im Berufsverkehr etwas zurückgegangen. Außerhalb der Schultage fällt beispielsweise die morgendliche Frühspitze nicht mehr so Nachfragestark ins Gewicht, wie vor einigen Jahren.

Diese Entwicklungen in der Nachfrage erfordern eine Reaktion. BSVG und Verwaltung stellen deshalb Angebotsverlagerungen vor. Insgesamt bleibt das Leistungsangebot an Schultagen unverändert. An allen Ferientagen wird das Angebot moderat abgesenkt und reagiert damit auf die etwas geringere Nachfrage. Auch an den Wochenenden wird das Leistungsangebot nachfragegerecht umverteilt.

2 Analyse

Wesentliche Ergebnisse der Evaluation sind:

1. Eine Stärkung der Fahrtrelation Hauptbahnhof <> Innenstadt ist aufgrund steigender Fahrgastzahlen im regionalen Eisenbahnverkehr notwendig
2. Verbesserung der Anbindung des Standorts Klinikum Salzdahlumer Straße und der dortigen Berufsbildenden Schulen
3. Angebotsausweitung sowie Anschlussoptimierung auf dem West-, Nord- und Östlichen Ring und in Richtung Weststadt im Zeitbereich abends und am Wochenende
4. Optimierung des Fahrplanangebots im Spätverkehr sowie sonn- und feiertags auf Linienwegen mit sehr geringer Nachfrage
5. Liniennetzvereinfachung durch Vermeidung von Wechsel der Liniennummer im Fahrtverlauf und weniger Wechsel im den Linienwegen zwischen tagsüber und abends
6. Berücksichtigung der geringeren Nachfrage an Ferientagen

Die Grundsätze des Fahrplan- und Linienkonzepts mit dem Stadttakt Braunschweig bleiben unverändert. Das ÖPNV-Angebot (Taktung und Bedienungszeitraum) besteht in den einzelnen Stadtteilen weiterhin in der aktuellen Bedienungshäufigkeit – Stadtteile, die abends sowie sonn- und feiertags alle 30 Minuten angebunden sind, bleiben das auch. Lediglich an Ferientagen wird die Taktung auf einzelnen Abschnitten im Tagesverkehr angepasst.

Das Fahrplanangebot wird in der Gesamtbetrachtung optimiert, indem bislang schwach nachgefragte Fahrleistung auf Strecken mit höherer zu erwartender Nachfrage umverteilt wird.

3 Maßnahmen im Fahrplan

3.1 Stärkung der Fahrtrelation Hauptbahnhof <> Innenstadt

Die Anzahl der Fahrten der Stadtbahn vom Hauptbahnhof in Richtung Innenstadt wird sowohl an Schultagen wie auch an Ferientagen erhöht. Dazu wird die Stadtbahnlinie 2 mit allen Fahrten über den Hauptbahnhof geführt. Damit erhöht sich das Fahrplanangebot an Schultagen zwischen 6:30 Uhr und 18:00 Uhr von 12 auf 16 Fahrten pro Stunde mit den Stadtbahnlinien 1, 2, 5 und 10 sowie an Ferientagen von 10 auf 12 Fahrten pro Stunde mit den Stadtbahnlinien 1, 2 und 5. An schulfreien Tagen verkehrt die Stadtbahnlinie 10 nicht

mehr.

Neben den positiven Effekten (1) Steigerung der Fahrgastkapazität am Hauptbahnhof und (2) dichtere Taktung der Fahrten in Richtung Innenstadt, wird (3) die Stadtbahnlinie 2 damit ganztagig einen einheitlichen Linienverlauf über Hauptbahnhof erhalten.

Zwischen Gesundheitsamt und Rühme wird das Fahrplanangebot montags bis freitags an Ferientagen von heute 6 auf 4 Fahrten reduziert, weil die Stadtbahnlinie 10 dann nicht mehr verkehrt.

Die Haltestelle Leisewitzstraße wird an Schultagen von je zwei Fahrten pro Richtung als „Linie 2E“ bedient. Aktuell wird die Haltestelle von etwa 100 Ein- und Aussteiger pro Tag genutzt. Dies steht einem Potenzial von ca. 1.000 – 1.500 Ein- und Aussteigern für die Stadtbahnlinie 2 am Hauptbahnhof gegenüber (Erfahrungswert aus Sonderfahrplan 2022). Fahrgäste mit dem Fahrtziel im Umfeld der Haltestelle Leisewitzstraße können als Alternative auf die Haltestellen Campestraße, Heinrich-Büssing-Ring und Bürgerpark ausweichen.

3.2 Bessere Anbindung des Städtischen Klinikums Salzdahlumer Straße

Das Klinikum Braunschweig errichtet im Süden von Braunschweig eine zeitgemäße Zentral-klinik. Im Jahr 2024 werden Abteilungen des Standortes Holwedestraße hierher verlegt. Außerdem wird die Helene-Engelbrecht-Schule (Berufsbildende Schule für Pflege, Gesundheit und Körperpflege) in direkter Nachbarschaft zum Klinikum neu errichtet.

Zur besseren Anbindung des Klinikums aus dem Östlichen Ringgebiet wird die Buslinie 422 vom Bebelhof bis zur Haltestelle „Klinikum Salzdahlumer Straße“ verlängert. Die Linie verbindet somit die Klinikstandorte Salzdahlumer Straße, Marienstift und Celler Straße untereinander.

Die Verstärkerfahrten der Buslinie 431, die heute bis in den Heidberg verkehren, enden zukünftig an der Haltestelle „Klinikum Salzdahlumer Straße“. Der Bereich Erfurtplatz ist ganztagig durch die Stadtbahnlinie 2 direkt an den Hauptbahnhof angebunden.

Heute verkehren die meisten Fahrten der Buslinie 461 von der PTB über Lehdorf und den Westring zum Hauptbahnhof und wechseln dort auf die Buslinie 431. In umgekehrte Richtung wechseln Fahrten der Buslinie 431 am Hauptbahnhof auf die Buslinie 461. Alle Fahrten der Buslinie 461 werden zukünftig als Buslinie 431 fahren – dass bedeutet eine kleine Umgewöhnung für die Fahrgäste in Lehdorf und im Kanzlerfeld. Die Fahrten werden für die Fahrgäste aus dem Nord-Westen der Stadt außerdem so in eine neue Zeitlage gebracht, dass ein guter Umstieg am Hauptbahnhof von und zu den stark frequentierten Regionalzügen besteht.

Auf der Buslinie 411 werden zusätzliche Fahrten am Abend, sowie Samstagfrüh und sonn- und feiertags zwischen 9:00 Uhr und 23:00 Uhr zwischen Hauptbahnhof und Klinikum weiter bis Lindenberg eingeführt. Das Fahrplanangebot wird auf dem Abschnitt Hauptbahnhof – Südstadt in dieser Zeit von 2 auf 4 Fahrten in der Stunde verdoppelt.

3.3 Neuer Ringverkehr: Auflösung des Ringbusses, mehr Direktfahrten, Anbindung LAB

Die wenigsten Fahrgäste umrunden vollständig den Ring. Die Ringbusse haben heute die Schwierigkeit, dass sie bei 35 bis 40 Minuten Fahrzeit entweder auf eine optimale Abfahrtszeit nach Ankunft der meisten Züge am Hauptbahnhof oder auf die Ankunft am Hauptbahnhof samt optimalen Übergang zu den abfahrenden Zügen ausgerichtet werden können. Es ist von Bedeutung, dass sowohl von den Zügen wie zu den Zügen ein optimaler Übergang von 7 bis 8 Minuten besteht.

Deshalb werden die Ringlinien 419/429 aufgelöst. Die Buslinie 419 verkehrt in beiden Richtungen, tagsüber im gewohnten 15 Minutentakt, zwischen Hauptbahnhof und Cyriaksring über Ost-, Nord- und Westring.

Die Buslinie 426 verkehrt täglich bis ca. 23:00 Uhr auf dem Abschnitt zwischen Hauptbahnhof über Theodor-Heuss-Straße, Westring und Nordring durch die Nordstadt zur

Siegfriedstraße. Sie übernimmt somit die Ringverbindung zwischen Hamburger Straße über Rudolfplatz und Messegelände zum Hauptbahnhof. Sie verkehrt im 30-Minutentakt und wird an Schultagen zwischen 6:30 Uhr und 18:00 Uhr auf einen 15-Minutentakt verdichtet. Die Fahrtenhäufigkeit auf dem Abschnitt zwischen Cyriaksring und Hauptbahnhof wird damit leicht reduziert, zugleich besteht hier auf dem Ring die geringste Nachfrage. Dafür verkehren abends sowie sonn- und feiertags auf dem Abschnitt Cyriaksring bis Hamburger Straße 4 statt 2 Fahrten in der Stunde.



Abb. 3: Ringlinienkonzept mit den Buslinien 419, 426 und 436

Die Buslinie 436 verkehrt zukünftig an allen Wochentagen bis ca. 23:00 Uhr zwischen Hauptbahnhof über den Ostring und Kralenriede zur Landesaufnahmebehörde (LAB) und montags bis freitags zwischen 6:30 Uhr und 20:00 Uhr weiter zum Flughafen. Sie verkehrt täglich im 30-Minutentakt und wird an Schultagen von 6:30 Uhr bis 18:00 Uhr zwischen Hauptbahnhof und Siegfriedstraße sowie in der Hauptverkehrszeit darüber hinaus bis zum Flughafen, auf einen 15-Minutentakt verdichtet. Damit gibt es an allen Wochentagen eine einheitliche Linienführung zwischen Hauptbahnhof und LAB. Abends sowie sonn- und feiertags verkehren auf dem Abschnitt Hauptbahnhof bis Jasperallee 6 statt 4 Fahrten mit den Buslinien 411, 419 und 436 sowie bis Gliesmaroder Straße 4 statt 2 Fahrten in der Stunde mit den Linien 419 und 436.

An der Haltestelle Amalienplatz / Weißes Ross bestehen Umsteigemöglichkeiten zwischen den regionalen Buslinien aus Vechelde, Wendeburg und Groß Schwülper zum Ring. Um das Umsteigen in Richtung Nordring und Bhf Gliesmarode noch attraktiver zu machen, werden alle Fahrten der Buslinie 433 aus Richtung Hondelage und Querum, die heute an der Hamburger Straße enden, über den Amalienplatz hinaus bis zur Haltestelle Hildesheimer Straße in Lehdorf verlängert. Die stark nachgefragte Relation Hamburger Straße – Rudolfplatz wird im Zusammenspiel zwischen den Buslinien 419, 426 und 433 damit auch

montags bis freitags bis 20:00 Uhr sowie samstags gestärkt.

3.4 Süd-Ost-Netz: Südstadt – Rautheim – Mascherode und Braunschweig Süd

Tagesverkehr montags bis samstags

Jede zweite Fahrt der Buslinie 411 endet im Tagesverkehr montags bis samstags am Welfenplatz in der Südstadt. Dort wechselt der Bus auf die Buslinie 412 und fährt über den Lindenberg und Rautheim zur Helmstedter Straße. Dieser Linienwechsel wird aufgehoben, somit verkehrt die Linie 411 ab Welfenplatz alternierend alle 30 Minuten nach Mascherode bzw. alle 30 Minuten über den Lindenberg zur Helmstedter Straße, in der Fahrtenhäufigkeit verändert sich nichts.

Die Buslinien 421 und 431 bleiben im Tagesverkehr montags bis samstags im Stadtbezirk Südstadt – Rautheim – Mascherode unverändert. Die Buslinie 431 fährt zukünftig samstags nicht mehr über Mascherode hinaus nach Stöckheim und Meverode. Die Nachfrage ist samstags leider zu gering.

Die Buslinie 421 verbleibt im Tagesverkehr unverändert auf ihrem Linienweg und deckt die geringere Nachfrage samstags zwischen Stöckheim, Meverode, Heidberg und weiter in die Südstadt gut ab.

Die Verdichtungsfahrten der Buslinie 431 montags bis freitags zwischen Hauptbahnhof und Erfurtplatz werden auf den Abschnitt Hauptbahnhof – Klinikum Salzdahlumer Straße verkürzt. Die Anbindung des Hauptbahnhofs aus dem Heidberg wird zukünftig durch die Stadtbahnlinie 2 ganzjährig gewährleistet.

Schwachverkehrszeit: früh morgens, abends sowie sonn- und feiertags

Die Stadtbahnlinie 4 ist in den Abendstunden sowie sonn- und feiertags bis zur Helmstedter Straße gering nachgefragt. Bis zur Stadtbahnverlängerung und damit umsteigefreien Durchfahrt über den Lindenberg nach Rautheim, soll sie abends und sonntags nicht mehr im Einsatz sein.

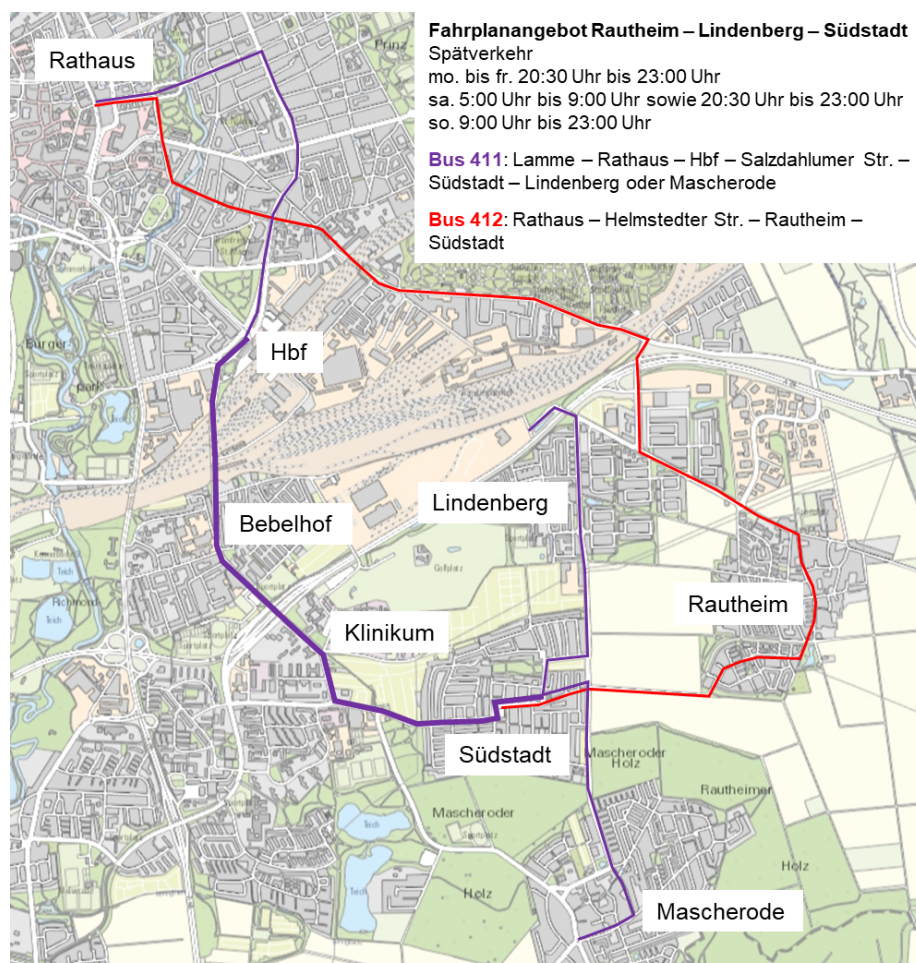


Abb. 4: Fahrplanangebot Rautheim – Lindenberg – Südstadt, Spätverkehr

Stattdessen wird auf dem zukünftigen Linienweg der Stadtbahnlinie 4 abends ab 20:30 Uhr sowie sonn- und feiertags ganztägig die Buslinie 412 im 30-Minutentakt eingesetzt. An vielen Haltestellen halten Stadtbahn und Busse entlang der Haltestelle am selben Bahnsteig. Die Buslinie 412 fährt dann von der Helmstedter Straße über die Rautheimer Straße in den Bereich Lindenberg und bedient dort die Haltestellen Vincent-van-Gogh-Ring, Rautheimer Straße und Noetherstraße. Über die Braunschweiger Straße fährt sie nach Rautheim und bedient dort die Haltestellen Paxmannstraße, Lehmweg, Zur Wabe und Am Spieltore um anschließend in der Südstadt am Welfenplatz zu enden. Im Nachtverkehr ab 23:00 Uhr fährt die Linie ab Rautheim weiter in den Lindenberg und bedient dort die Haltestellen Sandgrubenweg, Dedekindstraße, Julius-Elster-Straße und Hans-Geitel-Straße.

Im Abendverkehr bis 23:00 Uhr sowie sonn- und feiertags fährt die Buslinie 411 zwischen Hauptbahnhof und Südstadt dann alle 10/20 Minuten und weiter alle 30 Minuten – wie bisher – nach Mascherode sowie alle 30 Minuten in den Lindenberg.

Die Buslinien 421 und 431 fahren dann in dieser Zeit nicht mehr. Die Buslinie 421 entfällt in der Schwachverkehrszeit auch auf dem regionalen Abschnitt zwischen Heidberg und Wolfenbüttel, da die Nachfrage zu dieser Zeit nur sehr gering ist.

3.5 Süd-West-Netz: Stadtbezirke Weststadt und Südwest

Im Bereich Lichtenberger Straße und Timmerlah werden die Fahrten der Buslinien 445 und 455 zukünftig auf der Linie 445 zusammengefasst. Bisher verkehren beide Linien alle 60 Minuten, zukünftig wird der dadurch bestehende 30 Minuten Takt bis Timmerlah besser ersichtlich und die Fahrgäste finden alle Abfahrten auf einem Aushangfahrplan.

Die Stadtbahnlinie 3 verkehrt montags bis samstags bis 23:00 Uhr auf dem gesamten Linienweg zwischen Weststadt und Volkmarode im 15-Minutentakt. Sie verbindet die einwohnerstärksten Stadtbereiche miteinander: Weststadt, westliches Ringgebiet und östliches Ringgebiet. Sonn- und feiertags verkehrt sie zwischen 13:00 Uhr und 20:00 Uhr auf dem gesamten Linienweg im 15-Minutentakt. Abends sowie sonn- und feiertags verkehren auf dem Abschnitt Rathaus bis Weststadt damit 4 statt 2 Fahrten in der Stunde.

3.6 Norden: Veltenhof

Die Buslinie 414 wird innerhalb von Veltenhof aktuell im Tagesverkehr montags bis samstags im Ringverkehr bedient. Daraus folgt am Stadion eine Übergangszeit von 7 min auf die Stadtbahnlinie 1. Zukünftig sollen alle Haltestellen in Hin- und Rückrichtung in einheitlicher Reihenfolge bedient werden (wie derzeit im Abend- und Sonntagsverkehr). Damit wird das Angebot übersichtlicher und die Umsteigezeit am Stadion kann auf 3 min verkürzt werden.

Die Buslinie bedient somit einheitlich in beide Richtungen die Haltestellen Sandanger, Dreisch, Wendener Weg, Unter den Linden, Heesfeld, Waller Weg, Am Hafen und endet an der Haltestelle Ernst-Böhme-Straße in Höhe der Einmündung Hafenstraße.

3.7 Östliches Ringgebiet

Die Stadtbahnlinie 3 verkehrt montags bis samstags in den Abendstunden bis 23:00 Uhr auf dem gesamten Linienweg im 15-Minutentakt und somit nicht mehr wie bisher im 15-Minutentakt bis Rathaus und nur alle 30-Minuten weiter durch das westliche Ringgebiet in die Weststadt. Sonn- und feiertags wird der 15-Minutentakt auf die Zeit zwischen 13:00 Uhr und 20:00 Uhr konzentriert. BSVG und Verwaltung weisen darauf hin, dass der 15-Minutentakt bis Volkmarode besteht. Das ist einer heute noch fehlenden Wendemöglichkeit in Gliesmarode geschuldet. Sobald hier die neue mit dem Stadtbahnausbau vorgesehene Wendeschleife gebaut ist, wird der 15-Minutentakt abends und sonntags auf den Abschnitt Weststadt – Gliesmarode konzentriert.

Die Fahrten der Buslinie 418 enden aus Lamme und vom Westpark kommend alle am Rathaus. Sie verkehrt nicht mehr im östlichen Ringgebiet. Die Fahrten tagsüber vom Prinz-

Albrecht-Park nach Riddagshausen zum Grünen Jäger übernimmt die Buslinie 423.

Die Buslinie 423 fährt montags bis freitags zwischen 6:00 Uhr und 20:30 Uhr somit alle 30 Minuten aus der Weststadt kommend über Rathaus zur Haltestelle Prinz-Albrecht-Park und von dort aus zwischen 9:00 Uhr und 19:00 Uhr abwechselnd stündlich direkt zur Haltestelle Herzogin-Elisabeth-Straße oder nach Riddagshausen über die Ebertallee. Um am Prinz-Albrecht-Park stadteinwärts immer einheitlich die Abfahrten an einem Bussteig zu haben, wird die Umfahrung des Parks zum Wenden der Buslinie 423 umgedreht. Alle Fahrten in Richtung Innenstadt erfolgen somit an der Haltestelle mit der Buslinie 413. Samstags setzt die Buslinie 423 mit ihren Fahrten zwischen Herzogin-Elisabeth-Straße und Rathaus gegen 7:30 Uhr ein.

Unverändert bleibt das Angebot der Buslinie 422. Sie bietet allerdings zukünftig eine Direktverbindung zum Klinikum Salzdahlumer Straße.

3.8 Nord-Ost-Netz: Fahrplananpassung abends, samstags sowie sonn- und feiertags

Zur besseren Taktergänzung der Fahrpläne der Linien 424 und 111 entlang der Hansestraße sowie der Linien 417 und 230 in Dibbesdorf verschieben sich die Abfahrtszeiten folgender Linien während der Schwachverkehrszeit (60 Min Takt der Linien) um 30 min:

- Linie 413 (nur Abschnitt Querum <> Bevenrode)
- Linie 417
- Linie 424
- Linie 427
- Linie 433 (Abschnitt Querum <> Hondelage)

Die Fahrtenhäufigkeit bleibt im Abendverkehr sowie sonn- und feiertags unverändert.

Die Buslinie 417 verkehrt samstags im 60-Minutentakt zwischen Volkmarode „Ziegelwiese“ und Hondelage. Die Haltestellen „Am Remenhof“ und „Steinkamp“ werden weiterhin alle 15 Minuten bedient. Die Buslinie 427 verkehrt samstags im 60-Minutentakt zwischen Volkmarode über Weddel nach Essehof. Weddel wird neu mit dem RE 50 täglich im 30-Minutentakt an den Braunschweiger Hauptbahnhof angebunden.

Die Buslinie 434 verkehrt sonn- und feiertags im 2 Stundentakt zwischen Wenden über Thune, Harxbüttel und Lagesbüttel nach Groß Schwülper. Sie bildet mit der Buslinie 112, die ebenfalls sonn- und feiertags im 120 Minutentakt verkehrt, zwischen Wenden und Thune einen 60-Minutentakt. Das Angebot wird damit auf die überschaubare Nachfrage angepasst.

4 **Ferienfahrplan**

An Ferientagen ist die Nachfrage reduziert im Vergleich zu den Schultagen. Hier wirken auch die Homeofficeregelungen stärker. Deshalb wird auf die geringere Nachfrage beispielsweise mit nachfolgenden Maßnahmen reagiert:

Stadtbahn

- Wie aktuell verkehrt die Stadtbahnlinie 3 an allen Ferientagen montags bis samstags im 15-Minutentakt.
- Die Stadtbahnlinie 10 verkehrt nicht. Der Hauptbahnhof wird neu zusätzlich mit allen Fahrten der Stadtbahnlinie 2 bedient.

Bus

- Die Buslinie 411 verkehrt wie samstags an allen Ferientagen auf dem Abschnitt Kanzlerfeld bis Lamme im 30-Minutentakt
- Die Buslinie 417 verkehrt an Ferientagen wie samstags
- Die Buslinie 426 verkehrt an Ferientagen ganztägig im 30-Minutentakt
- Die Buslinie 427 verkehrt an Ferientagen wie samstags
- Die Buslinie 436 verkehrt an Ferientagen ganztägig im 30-Minutentakt

5 **Infrastrukturmaßnahmen**

In Bevenrode wird der Pausenplatz an der Endhaltestelle Beberbachaue erweitert. Damit können dort zukünftig zwei Busse zeitgleich pausieren. Die Maßnahme wird bis spätestens zum neuen Fahrplan umgesetzt.

An der Bushaltestelle Klinikum Salzdahlumer Straße werden auf dem vorhandenen Parkstreifen unmittelbar vor dem Bussteig in Richtung Südstadt und Heidberg Pausenplätze für die neu hier endenden Busse ausgewiesen.

An der Bushaltestelle Rautheimer Straße werden die zusätzlichen Haltepositionen für die Linie 412 jeweils östlich der Kreuzung angeordnet.

An der Bushaltestelle Herzogin-Elisabeth-Straße wird ein Pausenplatz vor dem Bussteig in Fahrtrichtung Marienstift ausgewiesen.

Die bisher vorhandenen Pausenplätze an der Hamburger Straße werden nicht weiter benötigt und deshalb für den Individualverkehr wieder freigegeben.

6 Zeitplan zur Umsetzung

Die Umsetzung der Fahrplan- und Linienänderungen erfolgt mit der Inbetriebnahme der 2-gleisigen Weddeler Schleife voraussichtlich am 22. März 2024. Der Fahrplanwechsel der BSVG wird für Montag, 18. März 2024 (1. Ferientag der Osterferien), vorgesehen.

7 Finanzielle Auswirkung

Das Leistungsangebot der BSVG (Nutzwagenkilometer) bleibt bei den beschriebenen Änderungen im Saldo über das Jahr unverändert. Es gibt Verschiebungen zwischen Schultagen, Ferientagen und Wochenenden.

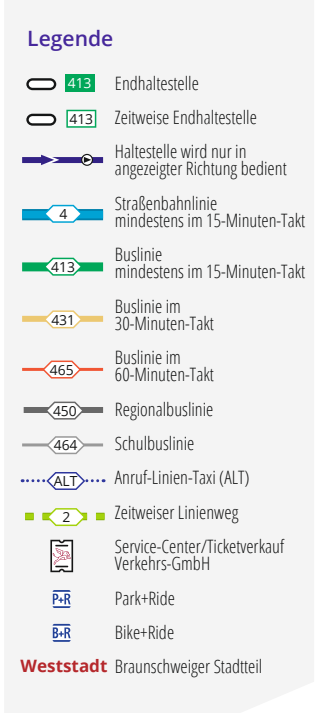
Durch die Angebotsanpassungen an Ferientagen haben die Maßnahmen keine zusätzliche belastende Wirkung auf den Wirtschaftsplan der BSVG und sind im Wirtschaftsplan 2024ff berücksichtigt.

Kügler

Anlage: BSVG Liniennetzplan Tag+Nacht ab März 2024

TOP 4.2.2

March, 2024

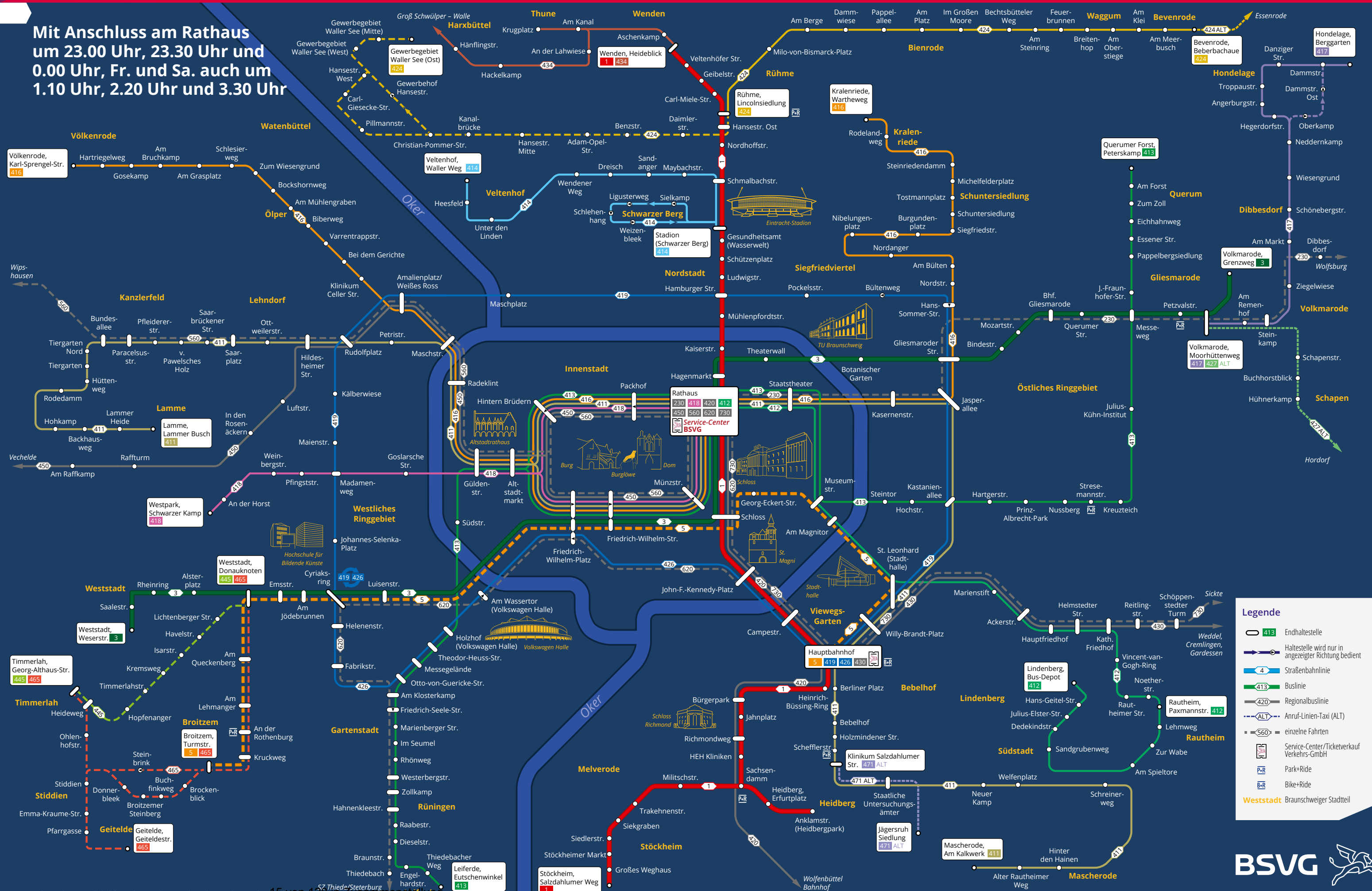


BSVG 

Nachtnetzplan Braunschweiger Verkehrs-GmbH gültig ab März 2024

Night local transport network map Braunschweiger Verkehrs-GmbH valid from March, 2024

Mit Anschluss am Rathaus
um 23.00 Uhr, 23.30 Uhr und
0.00 Uhr, Fr. und Sa. auch um
1.10 Uhr, 2.20 Uhr und 3.30 Uhr



Absender:

**Gruppe Die LINKE. / Die PARTEI / BIBS
im Stadtbezirksrat 310**

TOP 5.1

23-22413
Antrag (öffentlich)

Betreff:

Verschmutzung der BSVG Haltestellen Weinbergstraße

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

06.11.2023

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 310 Westliches Ringgebiet
(Entscheidung)

21.11.2023

Status

Ö

Beschlussvorschlag:

Der Bezirksrat Westliches Ringgebiet bittet die Verwaltung, sicherzustellen, dass eine regelmäßige Reinigung der BSVG Haltestellen Weinbergstraße erfolgt.

Sachverhalt:

Anwohner und Benutzer der Haltestellen Weinbergstraßen beklagen seit längerem, dass die Haltestellen häufig vermüllt sind. Auf Anfrage wurden Bewohnern von der BSVG eine wöchentliche Reinigung zugesagt. Wie die Bilder belegen, leider ohne sichtbare Verbesserung. Gerade für ältere Menschen ist es wichtig, dass bis zur Abfahrt ihres Busses Witterungsgeschütz einen Sitzplatz einnehmen können.

Anlagen:

-Fotos



TOP 5.1



TOP 5.1

Absender:

**CDU-Fraktion im Stadtbezirksrat 310 /
Glaser, Henning**

TOP 5.2
23-22425
Antrag (öffentlich)

Betreff:

**Herstellung einer Radwegverbindung von der Broitzemer Straße
zum Altstadtring/Cyriaksring**

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

07.11.2023

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 310 Westliches Ringgebiet
(Entscheidung)

21.11.2023

Status

Ö

Beschlussvorschlag:

Zur Verbesserung der Verkehrssituation für Radfahrer und Radfahrerinnen wird an der Nordseite der Broitzemer Straße im Bereich der Einmündung in den Altstadtring/Cyriaksring eine Radwegverbindung im Gehwegbereich vom Ende des Parkstreifens bis zum Radweg am Altstadtring hergestellt.

Sachverhalt:

An der Broitzemer Straße gibt es keine Radwege oder Radfahrstreifen, Radfahrer und Radfahrerinnen teilen sich die Fahrbahn mit dem Kfz.-Verkehr. Mindestens seit der Erneuerung der Broitzemer Straße im Einmündungsbereich Altstadtring/Cyriaksring sind die Fahrbahnbereiche beengt. Radfahrer und Radfahrerinnen, die in den Altstadtring abbiegen oder den Überweg zum Johannes-Selenka-Platz/Alter Pippelweg benutzen wollen, haben keine Möglichkeit, an den bei Rotlicht wartenden Fahrzeugen zur Einmündung vorzufahren um abzubiegen oder den Überweg zu benutzen. Um aus Sicht der Radfahrer und Radfahrerinnen unnötige Wartezeiten zu vermeiden, führt dies dazu, dass sie sich mühsam durch die Fahrzeuge auf dem Parkstreifen fädeln und unter Überwindung des Hochbordes (verbotenerweise) den Gehweg benutzen. Diese unglückliche Verkehrssituation ließe sich, wie im Beschlussvorschlag schon beschrieben, verbessern, wenn am Ende des Parkstreifens an der Broitzemer Straße eine Ausfädelung für Radfahrer und Radfahrerinnen geschaffen und eine Radwegverbindung im überbreiten Gehwegbereich zum Radweg am Altstadtring hergestellt würde.

Anlagen:

Drei Fotos der örtlichen Verhältnisse







Absender:

**CDU-Fraktion im Stadtbezirksrat 310 /
Glaser, Henning**

TOP 5.3
23-22430
Antrag (öffentlich)

Betreff:

Einrichtung eines Trinkwasserbrunnens auf dem Frankfurter Platz

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

07.11.2023

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 310 Westliches Ringgebiet
(Entscheidung)

21.11.2023

Status

Ö

Beschlussvorschlag:

Auf dem Frankfurter Platz wird ein Trinkwasserbrunnen eingerichtet.

Sachverhalt:

Mit der Mitteilungsvorlage 23-21565 vom 15.06.2023 wurde der Bezirksrat über das Ergebnis des Prüfauftrages zur Einrichtung von Trinkwasserentnahmestellen informiert. Nach Prüfung der in der Vorlage dargelegten Kriterien für die Standortüberlegungen und den daraus entwickelten Standortkriterien sind wir seitens der CDU-Fraktion im Stadtbezirk Westliches Ringgebiet zu dem Ergebnis gekommen, dass auch der Frankfurter Platz im südlichen westlichen Ringgebiet die in der Vorlage dargestellten Standortkriterien erfüllt.

Der Frankfurter Platz liegt außerhalb der Innenstadt.

Der Platz ist nach seiner kürzlich durchgeführten Erneuerung noch mehr zum Treffpunkt für die Wohnbevölkerung geworden. Daneben werden jährlich wiederkehrende stadtteilbezogene Veranstaltungen durchgeführt (Gesundheitsfest, Pflanzentauschmarkt, Kulturveranstaltungen).

Spielmöglichkeiten für Kinder sind ergänzt worden.

Durch die Einrichtung eines Wasserspiels ist ein Trinkwasserhausanschluss vorhanden und auch die Abwasserbeseitigung gewährleistet. Unverhältnismäßiger Tiefbauaufwand ist deshalb nicht zu erwarten. Durch den Betrieb des Brunnens ist auch ein regelmäßiger Wasserdurchfluss gewährleistet.

Wir halten den Frankfurter Platz deshalb für einen geeigneten Platz um Hitzevorsorge für die Bevölkerung zu gewährleisten.

Anlagen:

Keine.

Betreff:

Beseitigung der Fahrbahnabsenkungen auf dem Rudolfplatz

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

09.11.2023

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 310 Westliches Ringgebiet
(Entscheidung)

21.11.2023

Status

Ö

Beschlussvorschlag:

Der Bezirksrat möge beschließen:

Der Bezirksrat Westliches Ringgebiet bittet die Verwaltung,

1. die Absenkungen zwischen den Fahrspuren und den Bushaltestellen zu beseitigen
2. zu prüfen, ob der Untergrund der Schnittstellen zwischen den unterschiedlichen Fahrbahnbelegen erneuerungsbedürftig ist.

Sachverhalt:

Begründung: Der Rudolfplatz ist ein viel befahrener Verkehrsknotenpunkt. Auch hat der Rudolfplatz mehrere Bushaltestellen. Die Übergänge von den Haltestellen zum „normalen“ Straßenbeläge sind sehr schlecht. Durch die Trennung der gepflasterten Haltestellen von der asphaltierten Fahrbahn kommt es an den Schnittstellen zwischen den beiden Fahrspuren zu Absenkungen, die sich bei Regen mit Wasser füllen und bei der Durchfahrt zu starkem Spritzwasser in Richtung der FußgängerInnen*überwege kommt.

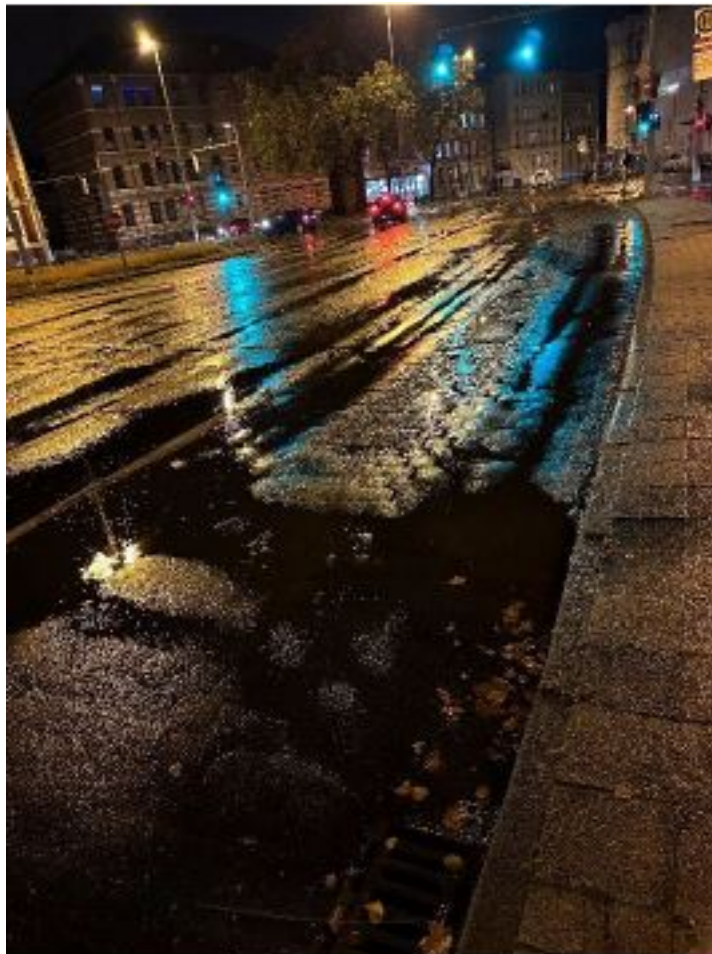
gez. Stefan Hillger, Fraktionsvorsitzender

Anlage/n:

-Fotos







Absender:

**Frakt. B90/Grüne im Stadtbezirksrat
310**

TOP 5.5

23-22456
Antrag (öffentlich)

Betreff:

**Befragung Senior:innen im Sanierungsgebiet Westliches
Ringgebiet - Soziale Stadt**

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

08.11.2023

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 310 Westliches Ringgebiet
(Entscheidung)

21.11.2023

Status

Ö

Beschlussvorschlag:

Die Stadt Braunschweig initiiert zeitnah eine Befragung der Senior:innen im Sanierungsgebiet Westliches Ringgebiet – Soziale Stadt unter aktuellen wissenschaftlich Gesichtspunkten (z.B. Barrierefreiheit, Lebensverhältnisse, Gesundheit).

Sachverhalt:

Im Bezirk 310 leben Braunschweig weit gesehen die meisten Seniorinnen und Senioren. Dennoch ist zu erkennen, dass bedingt durch Zentralisierung, Digitalisierung und Einsparungen sich die Stadtteilstruktur für ältere Menschen sehr verändert hat. Es gibt weniger Banken, Postfilialen, Apotheken und Ärzte im Stadtteil. Im Bereich der Sozialen Stadt z.B. gibt es keine Postfiliale, eine Bank, zwei Apotheken und drei Allgemeinmediziner. Deren Praxen liegen allerdings nördlich der Luisenstraße und sind mit dem ÖPNV nicht direkt erreichbar. Wie die „Befragung der Senioren 66+ im Westlichen Ring zur Lebenssituation und zur Gesundheit“ des Dezernates Jugend, Soziales und Gesundheit der Stadt Braunschweig von 2004 bereits festgestellt hat, ist die Frage nach der Gesundheit im Alter von besonderer individueller und gesellschaftlicher Bedeutung, um autonom die alltäglichen Herausforderungen zu bewältigen. „Gesundheitszustand, Lebensqualität und Wohlbefinden hängen erheblich an der individuellen Lebensführung, Bewältigungspotenzialen, adäquater medizinischer und sozialer Betreuung, Prävention und Rehabilitation. Allerdings wirft die Veränderung im Bevölkerungsaufbau mit einem deutlich höheren Anteil älterer und vor allem hochbetagter Menschen die Frage nach den Anforderungen an die soziale Sicherung, Wohnen und medizinische Versorgung auf.“

Mit dem Eintritt der Babyboomer Generation in den Ruhestand wird die Anzahl der Älteren in unserem Stadtteil weiter steigen. Insbesondere die Zahl der über 80jährigen wird erheblich zunehmen. Auf diese Veränderungen müssen wir vorbereitet sein, denn „Gesundheitszustand, Lebensqualität und Wohlbefinden hängen erheblich an der individuellen Lebensführung, Bewältigungspotenzialen, adäquater medizinischer und sozialer Betreuung, Prävention und Rehabilitation“, wie in der Auswertung der Befragung von 2004 zu lesen ist.

gez. Marcel Richter

Stellv. Fraktionsvorsitzende:r B90/GRÜNE
Stadtbezirk 310 Westliches Ringgebiet der Stadt Braunschweig

Anlagen:

Keine.

Betreff:

Rahmenplanung Am Alten Bahnhof

Organisationseinheit:

Dezernat III
61 Fachbereich Stadtplanung und Geoinformation

Datum:

13.11.2023

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 310 Westliches Ringgebiet (Anhörung)	21.11.2023	Ö
Ausschuss für Planung und Hochbau (Vorberatung)	05.12.2023	Ö
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	12.12.2023	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	19.12.2023	Ö

Beschluss:

„Die Rahmenplanung „Am Alten Bahnhof“ wird in der vorliegenden Form entsprechend § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB beschlossen und dient als Grundlage und Leitbild für die weitere städtebauliche Entwicklung des Gebietes.“

Sachverhalt:

Beschlusskompetenz

Bei dem Beschluss über die Rahmenplanung handelt es sich um die Festlegung grundlegender Entwicklungsziele der Gemeinde, für die nach § 58 Abs. 1 Ziffer 1 NKomVG die Beschlusszuständigkeit beim Rat liegt.

Anlass

Das integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISEK) sieht unter dem Leitziel „die Stadt kompakt weiterbauen“ das Rahmenprojekt R.04 „Europaviertel“ vor. Hierzu wurde als Arbeitsauftrag unter anderem definiert: „...die Entwicklungsoptionen des Viertels rund um den Europaplatz und der Theodor-Heuss-Straße zu prüfen und den Dialog über das neue Stadttor Europaplatz anzustoßen. Als Grundlage für alle städtebaulichen Entwicklungen am Europaplatz und der Theodor-Heuss-Straße sollen städtebauliche, verkehrliche und wirtschaftliche Voruntersuchungen die Potenziale und Nutzungsoptionen aufzeigen. In einem öffentlichen Dialog mit Einwohnerinnen und Einwohnern sowie im Gespräch mit den Eigentümerinnen und Eigentümern sowie Nutzerinnen und Nutzern vor Ort können anschließend mögliche Entwicklungsziele erarbeitet werden.“

Das Quartier in unmittelbarer Nähe zur Innenstadt stellt eine der wichtigsten Geschäftsadressen in Braunschweig dar. Die städtebauliche Situation ist demgegenüber jedoch unbefriedigend und in Bezug auf die Lagegunst innerhalb des Stadtgefüges baulich stark untergenutzt. Der Europaplatz ist, anders als der Name vermuten lässt, kein Ort des vielfältigen öffentlichen Lebens, sondern vielmehr ein überdimensionierter Verkehrsknoten, der noch den Idealen der autogerechten Stadt folgt. Die Reduzierung dieses Knotens auf ein den tatsächlichen Bedarfen entsprechendes Maß eröffnet durch freiwerdende Flächen Potentiale für eine städtebauliche Neuordnung der Platzränder sowie Schaffung neuer Qualitäten.

Eine städtebauliche Neufassung und -gestaltung des Europaplatzes würde auch die Lage des südlich angrenzenden Quartiers als Bürostandort umso attraktiver machen.

Insbesondere die rückwärtigen Flächen zur Straße Am Alten Bahnhof bieten, unter anderem durch die Freigabe der nicht mehr benötigten Stadtbahnvorhalteflächen, große Entwicklungsmöglichkeiten. In der öffentlichen Debatte werden der Europaplatz und sein Umfeld als Potenzialflächen für eine weitere Bebauung durchaus schon heute wahrgenommen.

Die Umgestaltung des Europaplatzes ist wünschenswert. Aufgrund der kausalen Zusammenhänge komplexer Themen, die in diesem Zusammenhang zu berücksichtigen sind, wie die Umgestaltung des Kalenwalls in eine Anliegerstraße, die Verlagerung des stadtauswärts fließenden Verkehrs auf die südlich der Oker liegende Konrad-Adenauer-Straße sowie die Lage der Stadtbahntrasse, erfordern jedoch einen „langen Atem“ für den Entwicklungsprozess.

Demgegenüber lässt sich eine qualitätsvolle Entwicklung des südlich angrenzenden Viertels beiderseits der Straße Am Alten Bahnhof hin zu einem lebendigen urbanen Quartier unabhängig vom Europaplatz umsetzen. Aus diesem Grund wurde abweichend von dem im ISEK definierten Umfang des Rahmenprojektes R.04 „Europaviertel“ die Rahmenplanung zunächst nur für das Quartier südlich des Europaplatzes erarbeitet. Das in der Bearbeitung erforderliche interdisziplinäre Planen und Entwerfen ist die Basis einer erfolgreichen Rahmenplanung. Daher wurde ein renommiertes Team aus Stadtplanern (Machleidt GmbH STÄDTEBAU + STADTPLANUNG, Berlin, Köln), Landschaftsarchitekten (PLANORAMA LANDSCHAFTSARCHITEKTUR, Berlin, Hamburg, Düsseldorf, Bamberg) und Verkehrsplanern (SHP Ingenieure, Hannover) beauftragt, das seit vielen Jahren anspruchsvolle Projekte der integrierten Stadtentwicklung erfolgreich durchführt.

Ziele der Rahmenplanung

Die übergeordneten Leitziele für die Rahmenplanung „Am Alten Bahnhof“ zielen darauf ab, eine nachhaltige und maßgeschneiderte Entwicklung dieses Standorts sicherzustellen. Der vorliegende Rahmenplan definiert Spielräume und Regeln für einen langfristig angelegten Entwicklungsprozess. Das wesentliche Ziel für das Gebiet ist eine zukunftsorientierte städtebauliche Lösung für eine Umstrukturierung in ein Gebiet mit stärkerem urbanem Charakter.

Die in den derzeit verbindlichen Bebauungsplänen festgelegte Trasse für Bahnanlagen östlich der Straße Am Alten Bahnhof wird aufgegeben. Aufgrund der bisherigen planungsrechtlichen Festlegung sind große Flächen baulich untergenutzt und werden überwiegend als Stellplatzflächen genutzt. Durch Umstrukturierung und Stapelung des ruhenden Verkehrs können diese Flächen städtebaulich neu geordnet werden. Hierin eröffnet sich ein enormes Potential für eine Nachverdichtung, Belebung und qualitative Aufwertung des Quartiers. Dabei fällt der Verbreiterung und Aufwertung der Straße Am Alten Bahnhof zu einem grünen Boulevard eine Schlüsselrolle zu. In Verbindung mit der Umstrukturierung des ruhenden Verkehrs und der qualitätsvollen Nachverdichtung eröffnet sich hier die Möglichkeit einer neuen Adressbildung.

Der Rahmenplan strebt grundsätzlich eine Nutzungsmischung an mit teilräumlichen Schwerpunkten. Im Bereich des übergeordneten Grünzuges Ekbertstraße wird ein Schwerpunkt mit Wohnnutzungen gesetzt. Entlang des grünen Boulevards ist ebenso ein Wohnanteil denkbar. Insgesamt wird aufgrund der bestehenden Gebietsprägung ein Schwerpunkt auf gewerblicher Nutzung bestehen bleiben. Es soll insbesondere sichergestellt werden, dass alteingesessene Gewerbebetriebe, wie beispielsweise BMA (Braunschweigische Maschinenbauanstalt), in ihrer Betriebsausübung nicht gefährdet werden.

Die Umstrukturierung des ruhenden Verkehrs durch Stapelung soll vornehmlich in Quartiersgaragen erfolgen. Dabei können die Quartiersgaragen auch als Mobilitäts-Hubs ausgebildet werden. Die Rahmenplanung stellt hierfür verschiedene Standorte als Alternativen dar. Für die Umsetzung und den Betrieb bestehen verschiedene Optionen. Welche der Optionen realisierbar sein wird, muss im späteren Verlauf mit betroffenen Beteiligten ausgelotet und abgestimmt werden. Im Zusammenhang mit künftigen

Stellplatzbedarfen wird auf der Ebene des Bebauungsplanes ein Mobilitätskonzept zu entwickeln sein.

Ein weiteres Ziel der Rahmenplanung ist die Schaffung von Aufenthaltsqualitäten durch Gestaltung hochwertiger Grünanlagen, Straßenräume und Baufelder. Dabei kommt der Verknüpfung mit dem übergeordneten Freizeitwegenetz besondere Bedeutung zu. Zum einen ist die Grünachse entlang der Ekbertstraße zu nennen. Durch eine Verbreiterung des östlichen Abschnittes wird die Vernetzung des Westlichen Ringgebietes zum Bürgerpark verbessert. Zum anderen wird durch die Anbindung an den südlich verlaufenden Ringgleisweg eine weitere attraktive Vernetzung zur Innenstadt geschaffen.

Mit der Verbesserung der Grünstruktur geht nicht nur die Verbesserung von Aufenthaltsqualitäten einher, sondern sie hat ebenso positive Auswirkungen auf das Kleinklima und den Lebensraum von Kleinlebewesen. In Verbindung mit weiteren Bausteinen der Klimaanpassung (Schwammstadt, PV-Anlagen, Durchgrünung, etc.) ist das Gebiet ein ideales Projekt zur Stärkung der Nachhaltigkeit.

Um sicherzustellen, dass die Entwicklungsziele auch umgesetzt werden können, ist ein umfassender Entwicklungs- und Abstimmungsprozess von entscheidender Bedeutung, bei dem die verschiedenen Interessen in die Planung einbezogen werden. Neben einem kontinuierlichen fachlichen Dialog und Informationsaustausch zwischen Stadtverwaltung und Rahmenplanteam einerseits und einer Beteiligung der Öffentlichkeit und des Stadtbezirksrates andererseits, fand insbesondere ein intensiver Austausch mit maßgeblich betroffenen Gewerbebetrieben und Grundstückseigentümern statt.

Die Idee, durch Umstrukturierung des ruhenden Verkehrs in Quartiersgaragen eine städtebauliche Aufwertung und Nachverdichtung, insbesondere im Bereich östlich der Straße Am Alten Bahnhof, zu erzeugen, fand allgemein Zustimmung. Bezüglich der geplanten Breite der künftigen Umgestaltung und Erweiterung der Straße Am Alten Bahnhof sowie der Verbreiterung des Grünzuges Ekbertstraße wurde mit den betroffenen Grundstückseigentümern kontrovers diskutiert, ebenso bezüglich der Spielräume bei der Anzahl der geplanten maximalen Anzahl der Geschosse. Die künftigen Aufenthaltsqualitäten sowohl der Straße Am Alten Bahnhof als auch des östlichen Teils des Grünzuges Ekbertstraße werden maßgeblich von der zur Verfügung stehenden Trassenbreite abhängen. Darüber hinaus wird von den jeweiligen tatsächlichen Trassenbreiten abhängen, welche Geschossigkeit bei den angrenzenden Gebäuden städtebaulich sinnfälliger und vertretbar ist.

Ein konsistenter Rahmenplan sollte robust und resilient sein. Er soll einerseits klare städtebauliche Zielsetzungen formulieren, andererseits eine hohe Flexibilität aufweisen, um auf Veränderungen reagieren zu können. Die hier vorliegende Rahmenplanung sieht daher gewisse Spielräume vor, die in nachfolgenden Bebauungsplänen, in Abstimmung mit betroffenen Grundstückseigentümern, später zu konkretisieren sind.

Empfehlung

Die Verwaltung empfiehlt, die Rahmenplanung in der vorliegenden Fassung als Grundlage für die weitere städtebauliche Entwicklung des Quartiers „Am Alten Bahnhof“ zu beschließen. Sie ist ein informelles städtebauliches und strategisches Instrument, um eine qualitätsvolle, zukunftsorientierte Entwicklung zu steuern. Nachfolgende Bebauungspläne sollen auf dieser Basis entwickelt werden.

Leuer

Anlage/n:

Anlage 1: Zeichnerische Darstellung Rahmenplanung RAAB 1000

Anlage 2: Ergebnisbericht Rahmenplanung RAAB



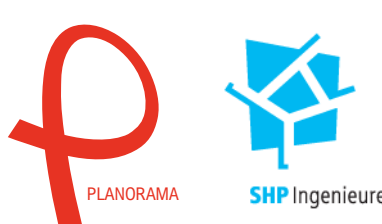
BRAUNSCHWEIG AM ALTEN BAHNHOF
Städtebaulicher Rahmenplan
M 1:1.000 (DIN A0+)
Stand 10.10.2023

Auftraggeber



Auftragnehmer

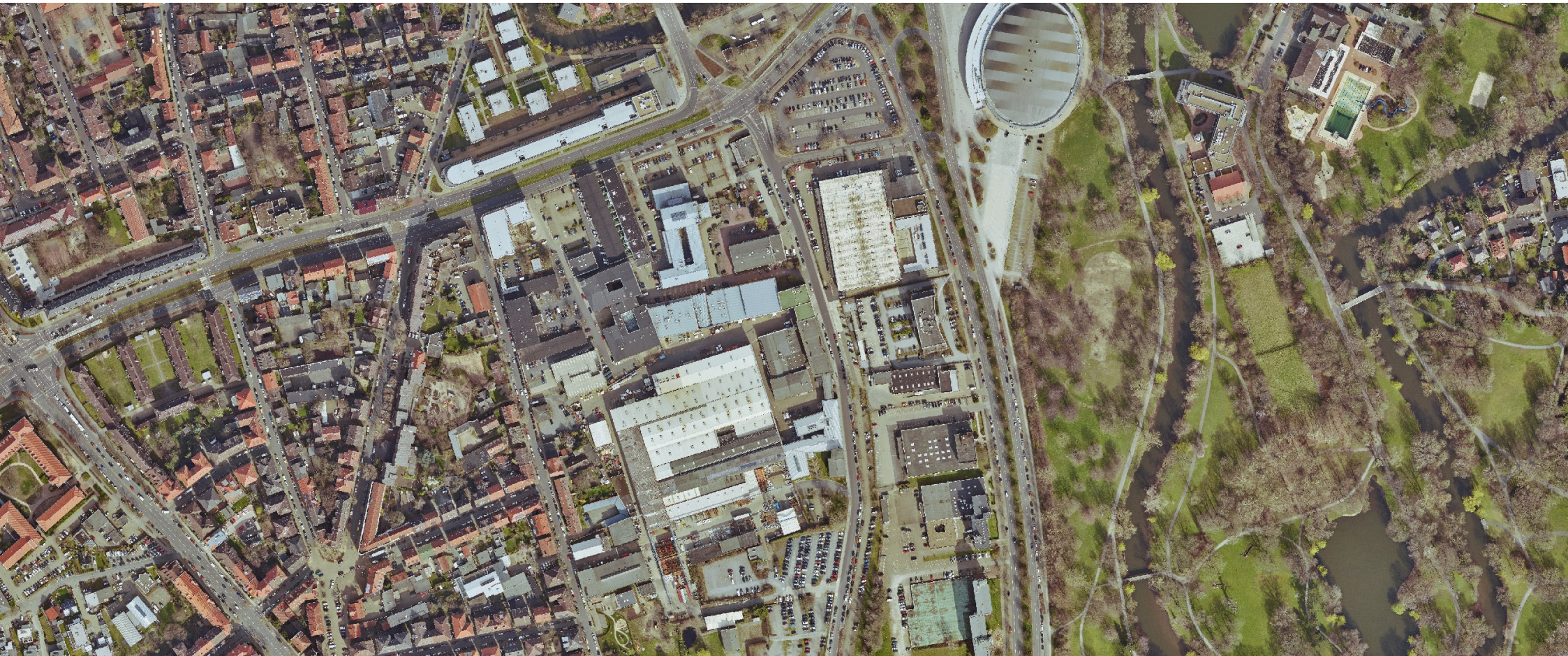
MACHLEIDT
STÄDTBAU + STADTPLANUNG





„AM ALTEN BAHNHOF“ BRAUNSCHWEIG

STÄDTEBAULICH-LANDSCHAFTSPLANERISCHE RAHMENPLANUNG



ERGEBNISBERICHT

Stand 10. Oktober 2023

MACHLEIDT
STÄDTEBAU + STADTPLANUNG



Auftraggeber



Fachbereich Stadtplanung und Geoinformation
Platz der Deutschen Einheit 1
38100 Braunschweig

Tel 0531 4 70-1 (Bürgertelefon)
Fax 0531 470942619
Mail stadtplanung@braunschweig.de

Auftragnehmer

MACHLEIDT
STÄDTEBAU + STADTPLANUNG

Mahlower Straße 23/24
12049 Berlin
www.machleidt.de

Tel 030 . 609 777 0
Fax 030 . 609 777 29
Mail mail@machleidt.de



Sprengelstraße 15
13353 Berlin
www.planorama.eu

Tel 030 .40 00 98 70 0
Mail info@planorama.eu



Plaza de Rosalia 1
30449 Hannover
www.schnuell-haller.de

Tel 0511. 3584 450
Fax 0511. 3584 477
Mail info@shp-ingenieure.de

- 1. Einführung**
 - 1.1 Vorwort
 - 1.2 Planungsprozess
- 2. Ausgangslage**
 - 2.1 Einordnung des Planungsgebietes
 - 2.2 Planungsaufgabe und Herausforderungen
- 3. Ziele der Rahmenplanung und Integriertes Leitbild**
 - 3.1 Ziele der Rahmenplanung
 - 3.2 Integriertes Leitbild
- 4. Variantenentwicklung**
 - 4.1 Varianten
 - 4.2 Ergebnis der Beteiligungen
- 5. Integrierter Rahmenplan**
 - 5.1 Städtebaulicher Entwurf
 - 5.2 Freiraum
 - 5.3 Ökologie und Nachhaltigkeit
 - 5.4 Mobilität und Erschließung
 - 5.5 Städtebauliche Kennwerte
- 6. Vertiefungen**
 - 6.1 Grüner Boulevard - Am Alten Bahnhof
 - 6.2 Teilraum Fabrikstraße
 - 6.3 Teilraum Ekbertstraße
 - 6.4 Teilraum Europaplatz/ ARTmax
- 7. Ausblick und Fazit**

1. EINFÜHRUNG

1.1 VORWORT

Das Planungsgebiet zwischen Europaplatz und Fabrikstraße hat mit seiner Nähe zur Innenstadt und der Funktion des Stadteinganges eine wichtige Rolle im Stadtgebiet. Das Gebiet ist geprägt durch seine gewerblichen Nutzungen. Viele Flächen sind städtebaulich untergenutzt, weisen ein Defizit an Grünflächen auf und sind gekennzeichnet von großflächigen Stellplatzanlagen. Im Gebiet gibt es ein großes Potential für eine flächen- und ressourcenschonende bauliche Entwicklung in unmittelbarer Innenstadt Nähe. Im ersten Schritt wurden dafür die Entwicklungspotentiale anhand von Leitbildern und städtebaulichen Varianten für das Gebiet ausgelotet. Diese wurden mit den zuständigen Fachämtern, der Lokalpolitik und interessierten Bürger:innen diskutiert. Nach der Beteiligung wurde aufbauend auf dem Feedback eine Synthesevariante ausgearbeitet. Diese bildet die Grundlage für den vorliegenden Rahmenplan.

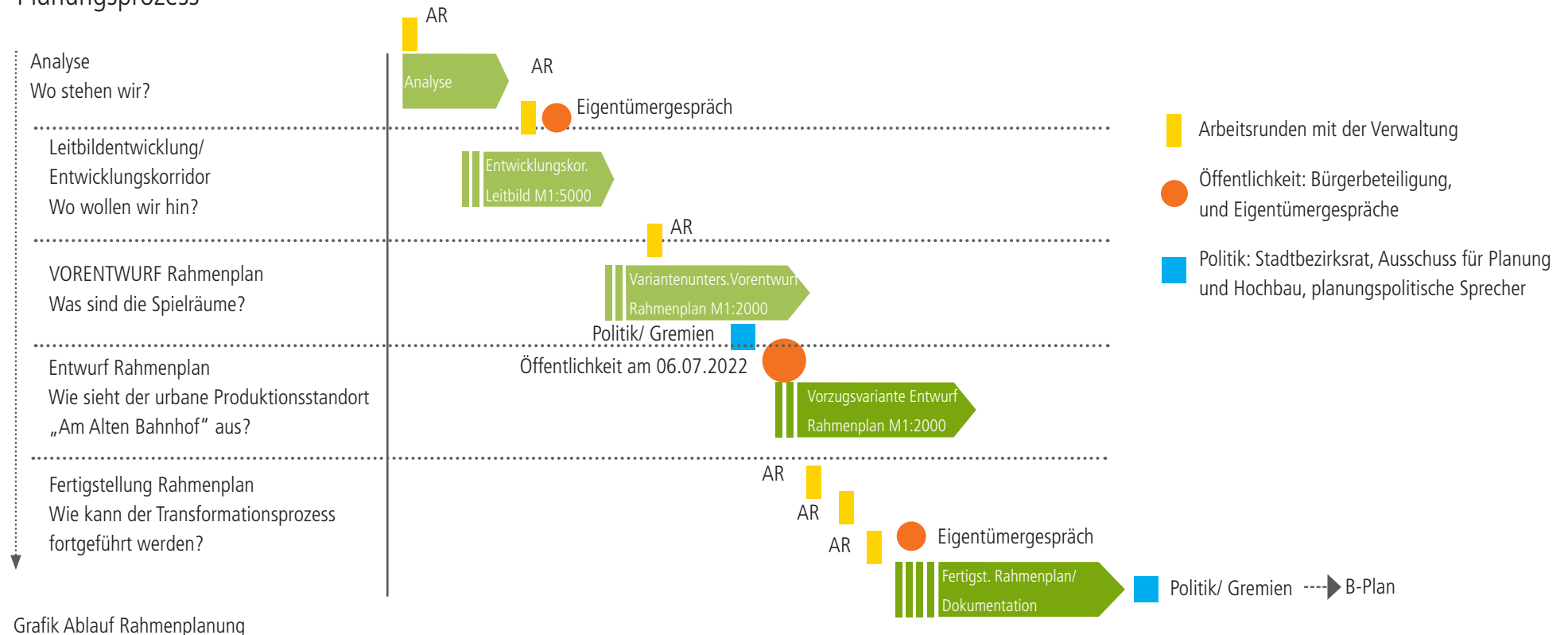
Der vorliegende Rahmenplan definiert Spielräume und Regeln für einen langfristig angelegten Entwicklungsprozess. Er ist ein informelles städtebauliches und strategisches Instrument um eine qualitätsvolle Entwicklung zu steuern. Der Rahmenplan soll die Grundlage bilden, die Entwicklungsziele schrittweise und unter Berücksichtigung der Interessen aller Beteiligten umzusetzen, um ein lebenswertes und nachhaltiges Quartier zu gestalten.

Die Bearbeitung des Rahmenplans erfolgte durch das interdisziplinäre Team aus Stadtplanern (Machleidt GmbH STÄDTEBAU + STADTPLANUNG, Berlin, Köln), Landschaftsarchitekten (PLANORAMA LANDSCHAFTSARCHITEKTUR, Berlin, Hamburg, Düsseldorf, Bamberg) und Verkehrsplanern (SHP Ingenieure, Hannover).



Luftbild mit Grenze des Rahmenplangebietes

Planungsprozess



Durch eine breit angelegte Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger, der Gewerbetreibenden und der ortsansässigen Betriebe, der Lokalpolitik und der Fachämter der Verwaltung Braunschweig, wurden viele verschiedene Interessen und Wünsche aufgenommen und diskutiert. Ziel und gleichzeitig größte Herausforderung war es, diese untereinander und im Planungsprozess in Einklang mit den städtebaulichen Zielen zu bringen. Dieser partizipative Ansatz war entscheidend, um sicherzustellen, dass die Entwicklung des Gebiets sowohl den Bedürfnissen der Gemeinschaft als auch den langfristigen Zielen der Stadtentwicklung gerecht wird.

Regelmäßige Abstimmungsrunden innerhalb einer fachlichen Arbeitsrunde zwischen der Stadtverwaltung und dem Rahmenplanteam ermöglichten einen kontinuierlichen fachlichen Dialog und einen Informationsaustausch. Ebenso fanden Termine mit den Eigentümerinnen und Eigentümern sowie den ansässigen Gewerbebetrieben statt, um ihre Perspektiven und Anliegen in den Planungsprozess einzubeziehen. Die Vorstellung und Diskussion der Planung mit der Lokalpolitik ermöglichte es, weitere Unterstützung und Rückmeldungen zu erhalten, die die Planung verfeinerten und optimierten. Die große Bürgerinformationsveranstaltung am 06.07.2022 vor Ort war ein wichtiger

Meilenstein, bei dem alle Interessierten Rückfragen stellten und wertvolle Anregungen einbrachten. Diese umfassende Beteiligung zeigt das große Interesse daran, das Gebiet nachhaltig zu entwickeln und zu aktivieren.

Eine der größten Herausforderungen bestand darin, trotz der vielfältigen Interessen nicht die Gesamtqualität und den übergeordneten Mehrwert einer städtebaulichen Entwicklung aus den Augen zu verlieren. Hierbei war es wichtig, Einzelinteressen mit den langfristigen Zielen in Einklang zu bringen.

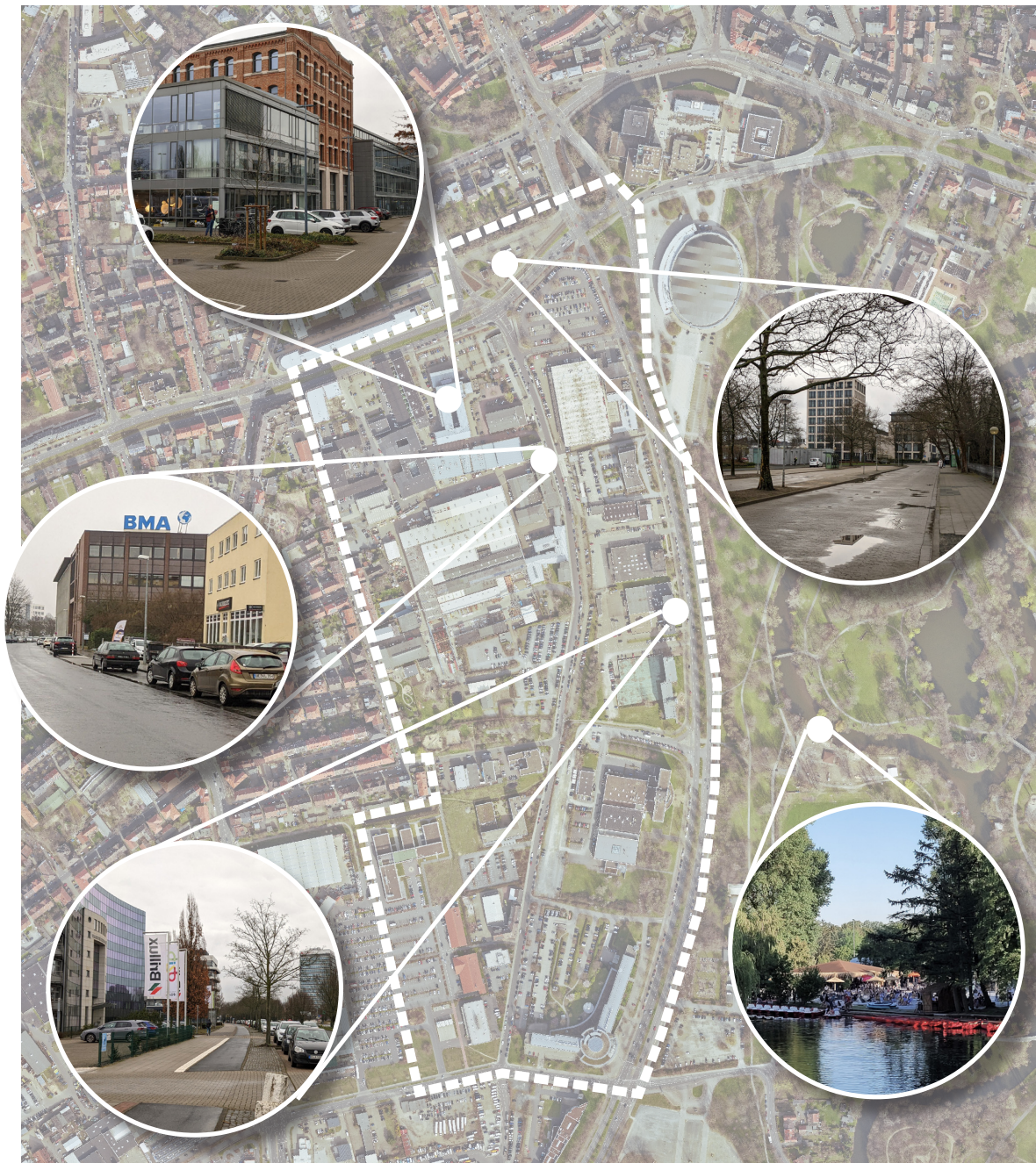
2. AUSGANGSLAGE

2.1 EINORDNUNG DES PLANUNGSGEBIETES

STADTGEBIET ZWISCHEN EUROPAPLATZ UND FABRIKSTRASSE

Bei dem Plangebiet für den städtebaulichen Rahmenplan handelt es sich um die Zu- und Abfahrtsstrecke des ehemaligen Braunschweiger Kopfbahnhofs und die dort angesiedelten Industriebetrieben, vornehmlich Konservenfabriken und Maschinenbauunternehmen. Das historische Erbe des ehemaligen Kopfbahnhofs nebst Gleiszuführung und den damals dort angelagerten Industrieunternehmen hatte dazu geführt, dass das Westliche Ringgebiet durch ein kaum durchdringbares Gewerbeband vom Bürgerpark getrennt war. Jahrzehnte nach Aufgabe des Bahnhofes, der Bahntrassen und Großteilen der großmaßstäblichen gewerblich/industriellen Nutzung besteht nun die Chance, das Stadtgefüge hier neu zu ordnen.

Das Planungsgebiet hat mit seiner Nähe zur Innenstadt und der Funktion des Stadteinganges eine wichtige Rolle im Stadtgebiet. Das Gebiet ist geprägt durch seine gewerblichen Nutzungen. Im Gebiet gibt es ein großes Potential für eine flächen- und ressourcenschonende bauliche Entwicklung in unmittelbarer Innenstadtnähe.



Luftbild und Fotos vom Rahmenplangebiet

2.2 PLANUNGSAUFGABE UND HERAUSFORDERUNGEN

AUFGABENSTELLUNG

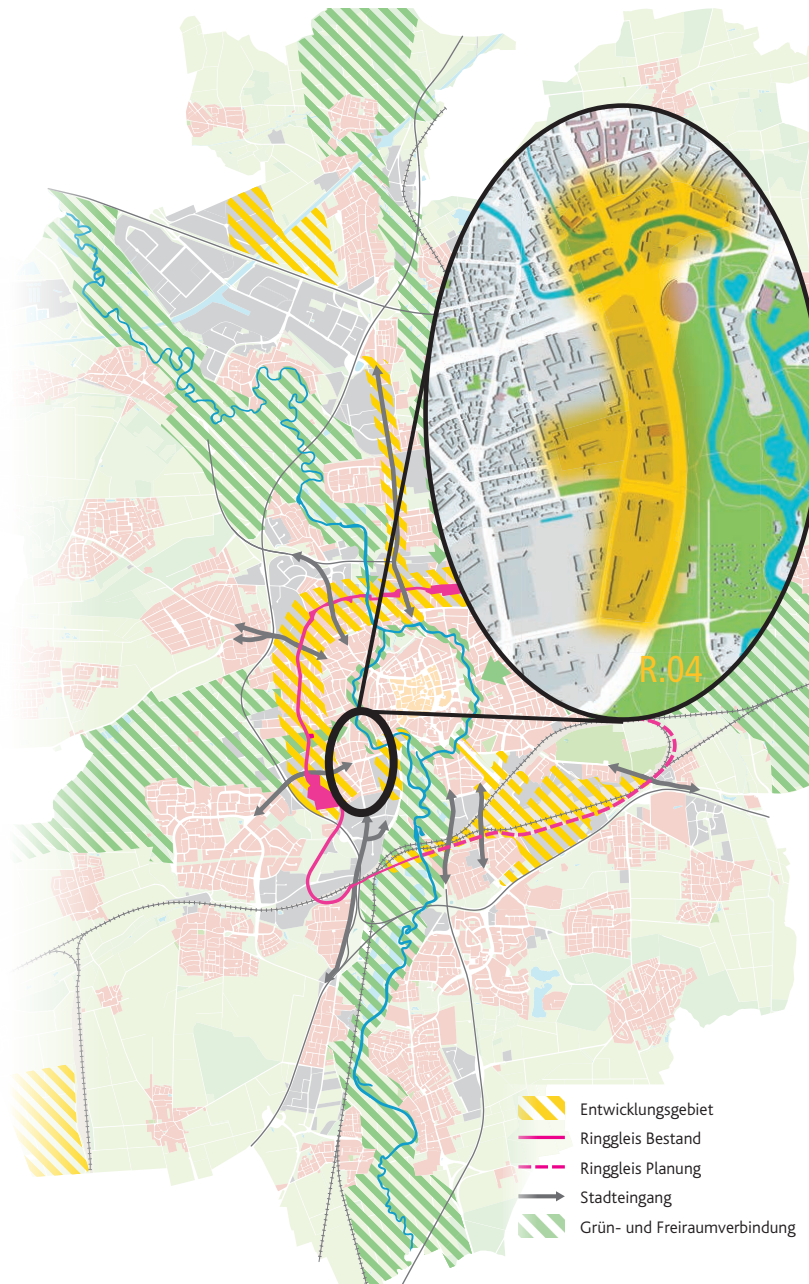
Das integrierte Stadtentwicklungskonzept der Stadt Braunschweig sieht unter dem Leitziel „die Stadt kompakt weiterbauen“ das Rahmenprojekt R.04 „Europaviertel“ vor. Unter anderem werden folgenden Aufgaben darin formuliert:

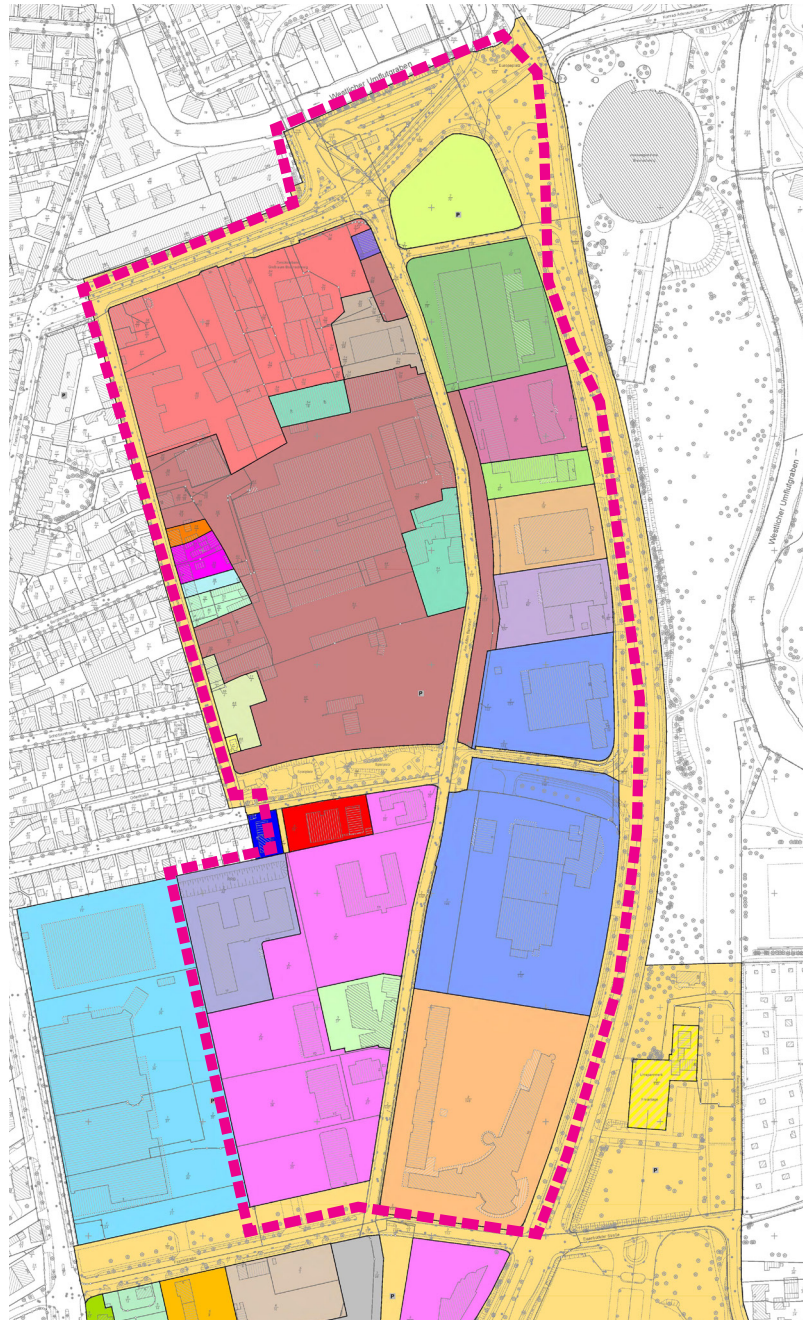
„Der Europaplatz und die Theodor-Heuss-Straße liegen auf den ehemaligen Gleisanlagen des alten Braunschweiger Hauptbahnhofs. Der Platz und die Einfallstraße, welche die A391 mit der Innenstadt verbindet, wurden Ende der Siebzigerjahre angelegt. Die Entwicklung der Westseite der Theodor-Heuss-Straße zum hochwertigen Gewerbe- und Bürostandort erfolgte ab den Achtzigerjahren. Zusammen mit dem schon in den Sechzigerjahren entstandenen Hochhaus der Norddeutschen Landesbank am alten Kopfbahnhof, dem ARTmax in den Räumen einer ehemaligen Zucker- und Verpackungsfabrik sowie dem erst 2013 eröffneten Kontorhaus ist diese Seite der Theodor-Heuss-Straße eine der wichtigsten Geschäftsadressen in Braunschweig.

Die städtebauliche Situation an der Theodor-Heuss-Straße präsentiert sich demgegenüber als unbefriedigend. Dem östlich der Straße gelegenen historischen Bürgerpark steht eine lose Aneinanderreihung von Zweckbauten gegenüber. Die großzügigen, gut erschlossenen und innenstadtnahen Grundstücke in zweiter Reihe werden zudem mit Stellplätzen und niedriger Bebauung nur schlecht ausgenutzt. Und auch der Europaplatz ist, anders als der Name vermuten lässt, kein Ort des vielfältigen öffentlichen Lebens, sondern vielmehr eine überdimensionierte Verkehrskreuzung, flankiert von einem ehemaligen Busbahnhof und Parkplätzen. Mit der Eröffnung der Volkswagen-Halle im Jahr 2000 ist am Nordkopf des Bürgerparks zwar ein Publikumsmagnet entstanden, der den Europaplatz aber nur bei Veranstaltungen im Zuge der An- und Abreise kurzzeitig belebt. Die historischen Wallstraßen Bruchtorwall und Kalenwall werden ebenfalls vom Verkehr dominiert und können ihre Potenziale als repräsentative urbane Stadtstraßen direkt an der Oker heute kaum noch entfalten.

In der öffentlichen Debatte werden der Europaplatz und sein Umfeld als Potenzialflächen für eine weitere Bebauung durchaus schon heute wahrgenommen. Eine städtebauliche Neufassung und -gestaltung des Europaplatzes würde die Lage als Bürostandort umso attraktiver machen. Insbesondere die rückwärtigen Flächen zur Straße Am Alten Bahnhof bieten, unter anderem durch die Freigabe der nicht mehr benötigten Stadtbahnvorhalteflächen, zudem noch große Entwicklungsmöglichkeiten. Neben Büroräumen und stadtvträglichem Gewerbe ist hier auch der Neubau von Wohnungen denkbar. Das Gelände des Bürgerparks östlich der Theodor-Heuss-Straße soll dagegen auch zukünftig ausschließlich der Erholung dienen und steht für eine Bebauung weiterhin nicht zur Verfügung.“

Der städtebauliche Rahmenplan soll somit zur Konkretisierung und Umsetzung der genannten Ziele des integrierten Stadtentwicklungskonzeptes 2030 im Bereich beiderseits der Straße Am Alten Bahnhof zwischen Europaplatz und Fabrikstraße beitragen.





Karte Eigentümerstruktur

EIGENTÜMERSTRUKTUR UND ENTWICKLUNGSPERSPEKTIVEN DURCH B-PLAN-VERFAHREN

Eine große Herausforderung in diesem Projekt besteht darin, dass fast das gesamte Gebiet, mit Ausnahme der öffentlichen Straßen und Grünflächen sowie der Fläche des ehemaligen Busbahnhofs im Norden, in privater Hand ist. Daher erfordert es einen flexiblen Rahmenplan, der in Teilabschnitten umsetzbar ist und die individuellen Grundstückszuschnitte berücksichtigt. Die Vorschläge des Rahmenplans dienen den Eigentümerinnen und Eigentümern als Angebote. Da bisher ein stark eingeschränktes Baurecht besteht, bieten neue Bebauungspläne, die auf dem Rahmenplan basieren, die Möglichkeit, attraktive Entwicklungsperspektiven zu schaffen. Das Ziel ist, eine „Win-Win-Situation“ zu schaffen. Die Entwicklung soll den Bedürfnissen der Eigentümerinnen und Eigentümer entsprechen und gleichzeitig die übergeordneten Interessen der Stadtöffentlichkeit berücksichtigen, so etwa eine Zunahme von öffentlichen Grünflächen, eine bessere Durchwegung und eine Belebung des Quartiers durch eine erweiterte Nutzungsmischung. Um die Grüne Infrastruktur zu verbessern und attraktive Straßenräume für alle Verkehrsteilnehmer zu gestalten, sind Grundstücksgeschäfte zwischen Stadt und privaten Eigentümern erforderlich. Ein Beispiel ist die Umgestaltung und Erweiterung des öffentlichen Straßenraums Am Alten Bahnhof durch die beabsichtigte Inanspruchnahme der privaten, bisher nicht bebaubaren Flächen entlang der ehemaligen Stadtbahnfreihaltetrasse. Ebenso soll der Grünzug an der Ekbertstraße in Richtung Bürgerpark ausgeweitet werden. Im Gegenzug sollen die bestehenden und betroffenen Grundstücke durch neue Bebauungspläne wirtschaftlicher und vielfältiger nutzbar gemacht werden.

Somit ergeben sich zahlreiche Vorteile:

- Die Lage und Potenziale des Gebiets können optimal genutzt werden.
- Der Rahmenplan bildet die Orientierung der erforderlichen liegenschaftlichen Anpassungen.
- Der Bestand kann immer erhalten werden, eine Entwicklung erfolgt nach Bedarf.
- Die Erschließung für alle Verkehrsträger, einschließlich Anlieferverkehr, wird optimiert.
- Es besteht eine hohe Flexibilität, die ein breites Nutzungsspektrum bis hin zum Wohnen ermöglicht.
- Die Verbesserung des Wohn- und Arbeitsumfelds durch attraktive öffentliche Räume, die Anbindung an Grünflächen und Parks, die Nähe zur Innenstadt und eine vielfältige Nutzungsmischung schafft einen Mehrwert für Anwohner:innen, Unternehmen, Entwickler:innen.

■ ■ ■ ■ Rahmenplangebiet

■ städtisches Eigentum

3. ZIELE DER RAHMENPLANUNG UND INTEGRIERTES LEITBILD

LEITZIELE DER RAHMENPLANUNG

- **Entwicklung einer maßgeschneiderten Identität aus dem Bestand heraus**
Die Planung soll die bestehenden Qualitäten und Charakteristika des Standorts respektieren und eine Identität schaffen, die sich harmonisch in die Umgebung einfügt.
- **Leitbild als langfristige Entwicklungsperspektive**
Das erstellte Leitbild dient als langfristige Vision, die als Orientierung für einen schrittweisen Transformationsprozess fungiert. Es bildet den roten Faden für die zukünftige Entwicklung.
- **Nachhaltige Mischung aus Bestandsnutzungen und ergänzenden belebenden Funktionen**
Die Planung strebt eine ausgewogene Kombination aus bestehenden Nutzungen und neuen, belebenden Elementen an, um ein harmonisches und verträgliches Miteinander zu schaffen.
- **Aufenthaltsqualitäten schaffen**
Die Gestaltung von qualitativ hochwertigen Grünanlagen, Straßenräumen und Baufeldern ist ein zentraler Aspekt, um attraktive Aufenthaltsorte zu schaffen und die Lebensqualität vor Ort zu steigern.
- **Nachhaltige Mobilitätsstrategien**
Die Planung umfasst zukunftsfähige Lösungen für die Mobilität, einschließlich innovativer Parkierungslösungen, um die Verkehrssituation zu optimieren und die Umweltauswirkungen zu minimieren.
- **Innovative Nachhaltigkeitsstrategie - „urbanes Gewerbegebiet der Zukunft“ bzw. „Produktive Stadt“**
Die Planung zielt darauf ab, ein modernes und nachhaltiges Quartier zu entwickeln, das den Anforderungen einer sich wandelnden Wirtschaft gerecht wird.
- **Klimaschutz und Klimaresilienz als Herausforderung**
Die Planung soll einen positiven Beitrag zum Klimaschutz leisten und auch Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel ergreifen. Dies soll mit der Umsetzung nachhaltiger Gebäudestandards, ressourcenschonender Bauweise und einem ökologisch nachhaltigen und naturnahen Regenwasserhaushalt, viel Stadtgrün und offene, nicht versiegelte Flächen mit geeigneten Pflanzungen, erreicht werden.
- **Intensiver Entwicklungs- und Abstimmungsprozess**
Ein umfassender Entwicklungs- und Abstimmungsprozess ist von entscheidender Bedeutung, um die verschiedenen Interessen in die Planung einzubeziehen und sicherzustellen, dass die Entwicklungsziele umgesetzt werden können.
- **Resilienter, integrierter Rahmenplan als Ergebnis**
Als Ergebnis des Planungsprozesses soll ein resilienter und integrierter Rahmenplan stehen, der die unterschiedlichen Aspekte der Entwicklung berücksichtigt und langfristige nachhaltige Entwicklung gewährleistet.

3.1 ZIELE DER RAHMENPLANUNG

ÜBERGEORDNETE LEITZIELE

Die übergeordneten Leitziele für die Rahmenplanung „Am Alten Bahnhof“ zielen darauf ab, eine nachhaltige und maßgeschneiderte Entwicklung dieses Standorts sicherzustellen. Die Umsetzung dieser Leitziele erfordert eine sorgfältige Planung und enge Zusammenarbeit aller Beteiligten, um sicherzustellen, dass der Standort „Am Alten Bahnhof“ seine Potenziale entfalten kann und gleichzeitig den Bedürfnissen der Gemeinschaft gerecht wird.

Das wesentliche Ziel für das Gebiet ist es, eine zukunftsorientierte städtebauliche Lösung für eine Umstrukturierung in ein Gebiet mit urbanem Charakter zu finden. Es gilt eine Perspektive für die untergenutzten, gut erschlossenen und innenstadtnahen Grundstücke zu finden. Hierfür soll es eine städtebauliche Neugestaltung und urbane Nutzungsmischung geben.

3.1 ZIELE DER RAHMENPLANUNG

STÄDTEBAU UND NUTZUNGSMISCHUNG

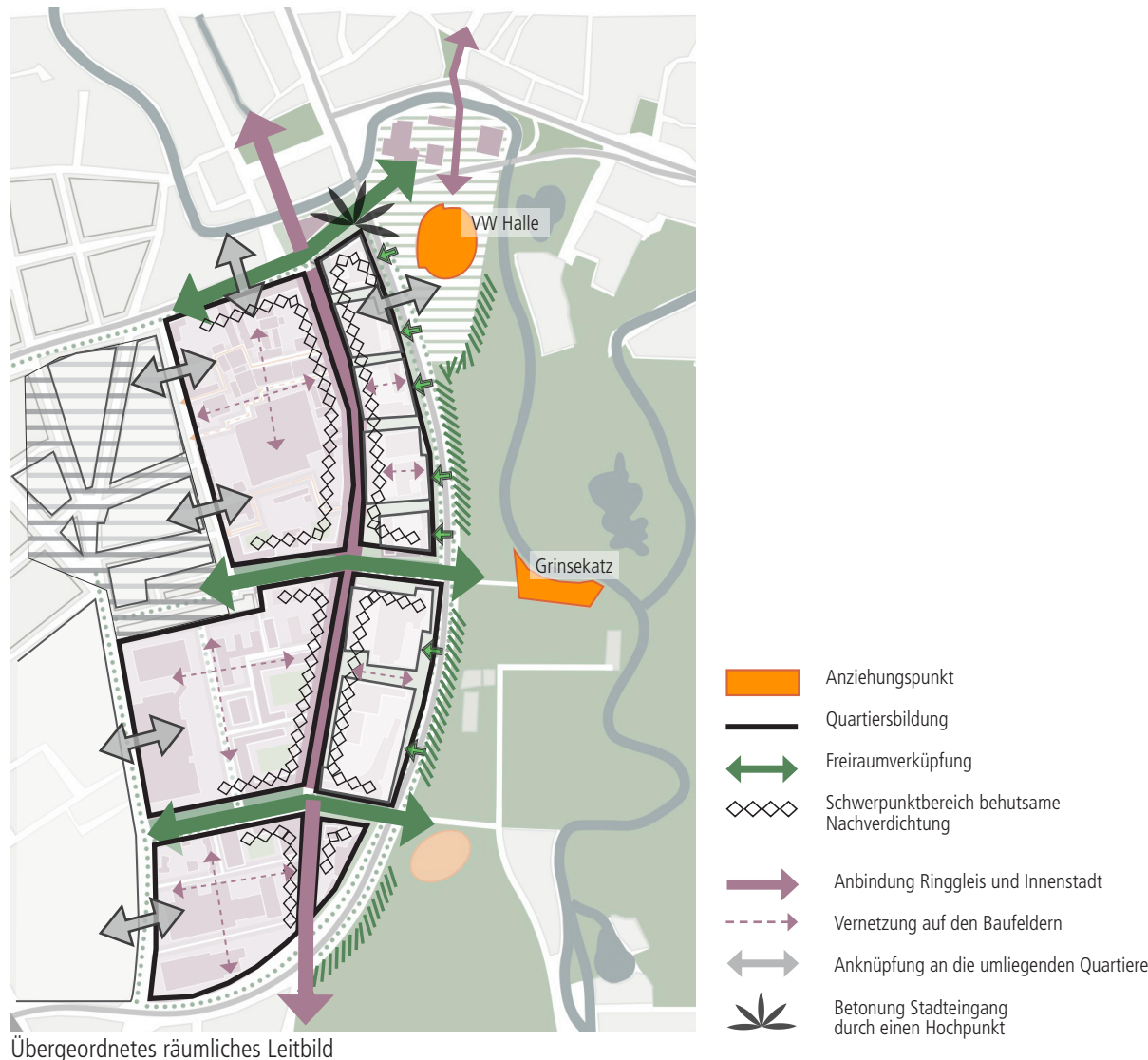
Das Hauptziel besteht darin, das Gebiet städtebaulich aufzuwerten und es zu einem modernen, urbanen und nachhaltigen Quartier mit einem gewerblichen Schwerpunkt zu transformieren. Dabei sollen die Potenziale im Bestand für ergänzende Bebauung herausgearbeitet werden, wobei gleichzeitig Rücksicht auf die bestehenden Nutzungen genommen wird.

Die vielfältigen bestehenden Raumstrukturen werden bewahrt und gestärkt. Klare Raumkanten mit Innenhöfen sollen die Stadtstruktur besser erfassen. Gleichzeitig wird angestrebt, die Verbindungen zu den umliegenden Quartieren und zur Innenstadt zu verbessern und die Integration mit den nahegelegenen Freiräumen wie den Bürgerpark zu fördern.

Stadträume im Quartier sollen dabei baulich gefasst und funktional aktiviert werden. Die Vernetzung und Orientierung im Quartier soll verbessert werden.

Der Europaplatz ist momentan kein geschlossener Platzraum und kein Ort des vielfältigen öffentlichen Lebens, sondern eine überdimensionierte Verkehrskreuzung. Ziel ist eine städtebauliche Neufassung und -gestaltung des Europaplatzes, um den Innenstadteingang räumlich zu formulieren.

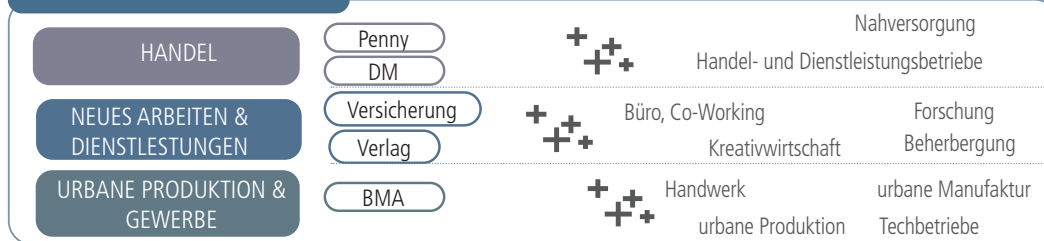
An der Straße Am Alten Bahnhof sollen insbesondere die „Rückseiten“ der großen Bürogebäude der Theodor-Heuss-Straße durch eine attraktive Bebauung gestaltet und so der städtische Raum neu gefasst werden. Dabei entsteht eine attraktive Wegführung für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen zwischen der Ringgleisanbindung südlich der Fabrikstraße und dem Europaplatz. Stadtverträgliches Gewerbe, Büroräume, Kultur- und Gastronomie, ggf. auch Neubau von Wohnungen sind an dieser Stelle denkbar.



3.1 ZIELE DER RAHMENPLANUNG

STÄDTEBAU UND NUTZUNGSMISCHUNG

ARBEITEN & HANDWERK



KULTUR UND LEBEN



SOZIALES

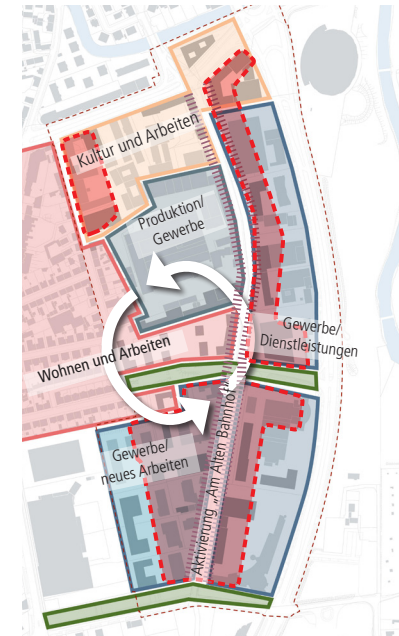
BESTAND



VIelfältiges WOHNEN

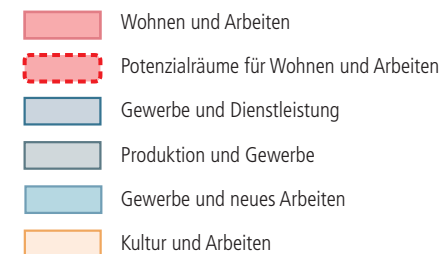


MOBILITÄT



Die bestehenden Nutzungen im Rahmenplangebiet können um ein breites Spektrum an vielfältigen Nutzungsangeboten ergänzt werden. Dabei sollen die umliegenden Quartiere mit einbezogen werden. Hierdurch kann ein lebendiges Miteinander zwischen Bestand und Neuplanung erzeugt werden.

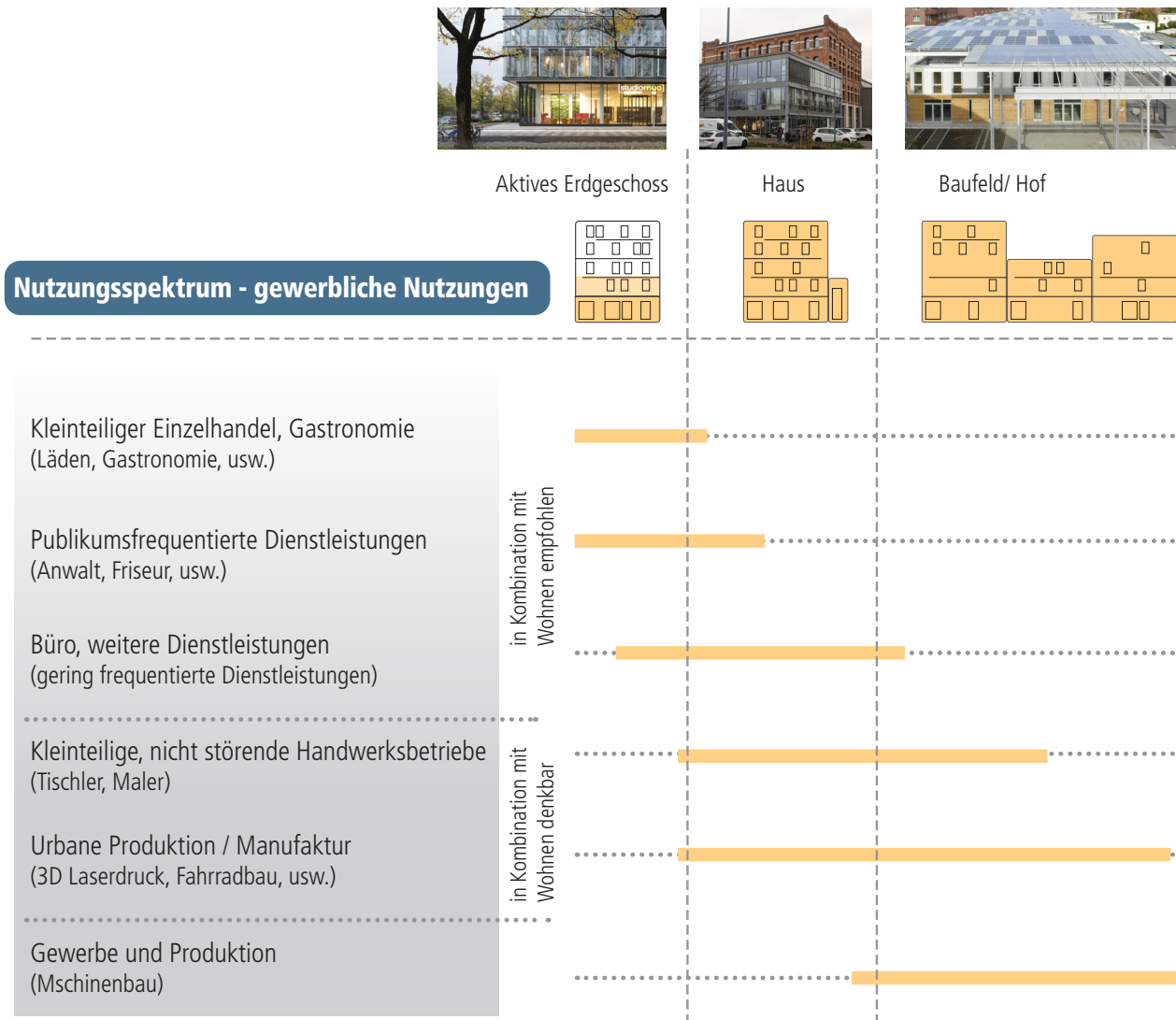
Leitbild Nutzungsmischung



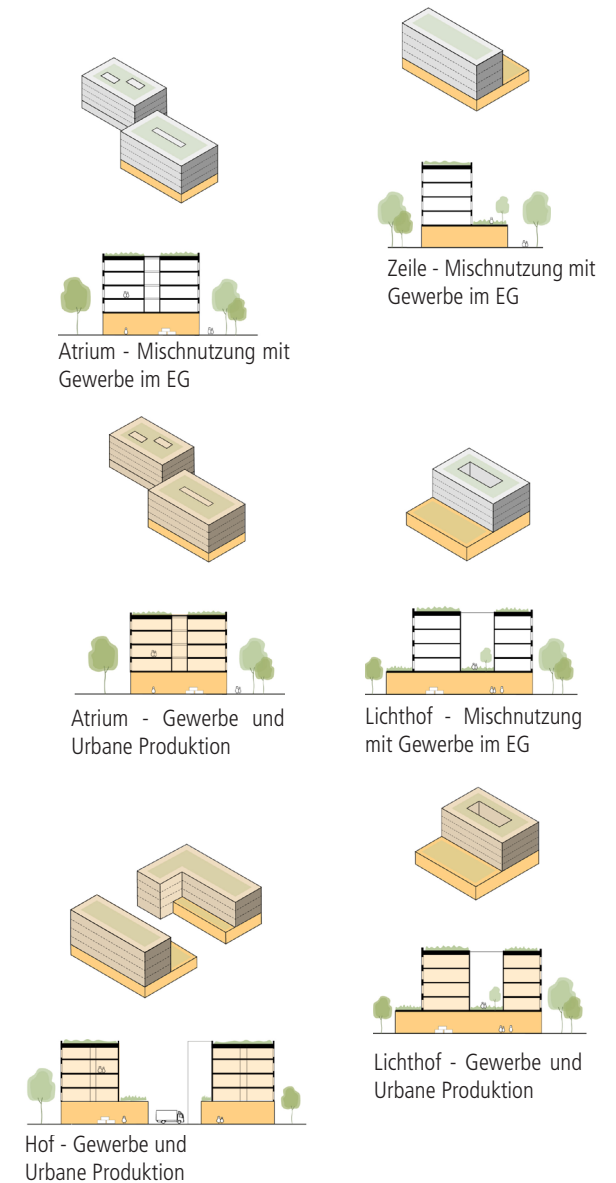
Erweiterungsmöglichkeiten des Nutzungsspektrums zu einem gemischt genutzten Standort

3.1 ZIELE DER RAHMENPLANUNG

NUTZUNGSMISCHUNG - MÖGLICHE TYPOLOGIEN



Nutzungsspektrum gewerbliche Nutzungen und deren Anforderungen



3.1 ZIELE DER RAHMENPLANUNG

MOBILITÄT

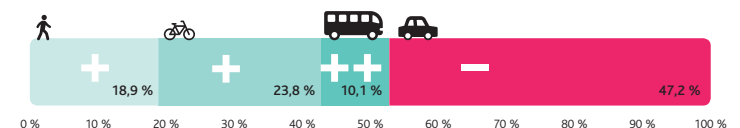
Die Umsetzung der städtebaulichen Zielstellung soll durch neue Mobilitätsansätze und eine Aufwertung der Straßenräume unterstützt werden. Von zentraler Bedeutung ist die Umgestaltung der heutigen Gewerbestraße Am Alten Bahnhof, die zukünftig eine lebendige Quartiersmitte ausbilden soll.

Die für den Transformationsprozess notwendige Nachverdichtung kann nur gelingen, wenn die heute vom Parken beherrschten Flächen einer anderweitigen Nutzung zugeführt werden und das Parken künftig effektiver und platzsparender gelöst wird. In Verbindung mit der angestrebten Mobilitätswende kann das Quartier damit – in Kombination mit anderen Maßnahmen – einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz leisten.

Der Straße Am Alten Bahnhof kommt dabei in mehrfacher Hinsicht eine Schlüsselrolle zu: Der heute vom Parken dominierte Straßenraum soll ein grüner Boulevard mit Aufenthaltsqualität werden, die vorherrschende Erschließungsfunktion wird teilweise auf die Theodor-Heuss-Straße verlagert und die Straße wird eine weitere attraktive Nord-Süd-Achse im Radverkehr. Ein weiteres städtebauliches Ziel ist die stärkere Vernetzung vom Westlichen Ringgebiet über das Quartier hinweg zum Bürgerpark. Hier gilt es vor allem, die Barriere der Theodor-Heuss-Straße angemessen zu überwinden.

MODAL SPLIT DER STADT BRAUNSCHWEIG

Fahrten und Wege der Bewohner Braunschweigs an einem mittleren Werktag, 2016

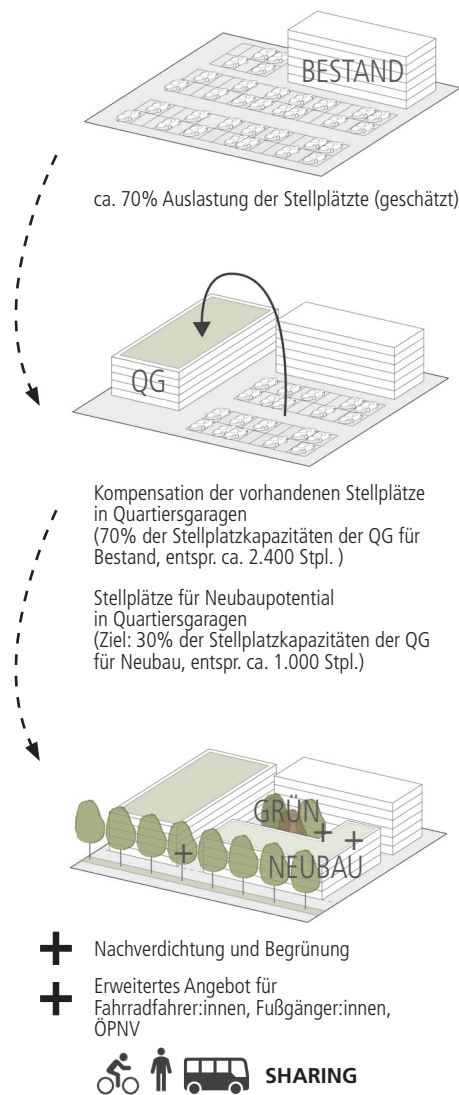


Modal Split der Stadt Braunschweig, Veränderungspotenzial



Flächenpotenziale Quartiersgaragen (QG)

- ▬▬▬ Suchraum Quartiersgaragen
- ▬▬▬ Einzugsbereich 350 Meter

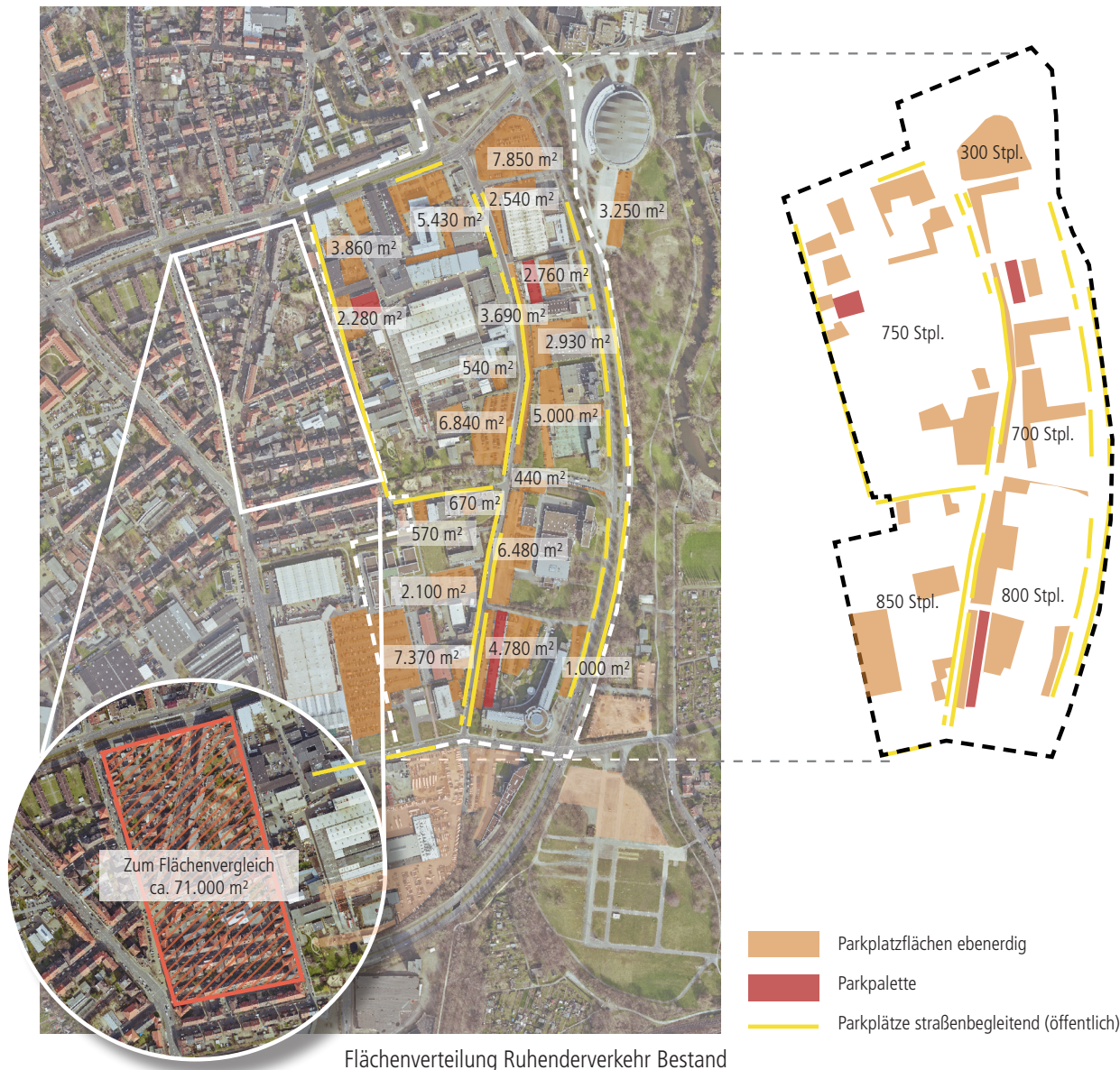


Bündelung ebenerdiger Stellplätze in Quartiersgaragen

3.1 ZIELE DER RAHMENPLANUNG

MOBILITÄT

Innenstadtnahe Bereiche und das dicht bebaute westliche Ringgebiet Braunschweigs sind stark durch den ruhenden Verkehr belastet. Momentan verfügt das Planungsgebiet über ca. 71.000 m² Stellplatzfläche, die sich auf die privaten Grundstücke und die straßenbegleitenden Parkflächen verteilt. Das Ortsbild wird stark durch die straßenbegleitenden Stellplätze dominiert.



3.1 ZIELE DER RAHMENPLANUNG

FREIRAUM UND NACHHALTIGKEIT

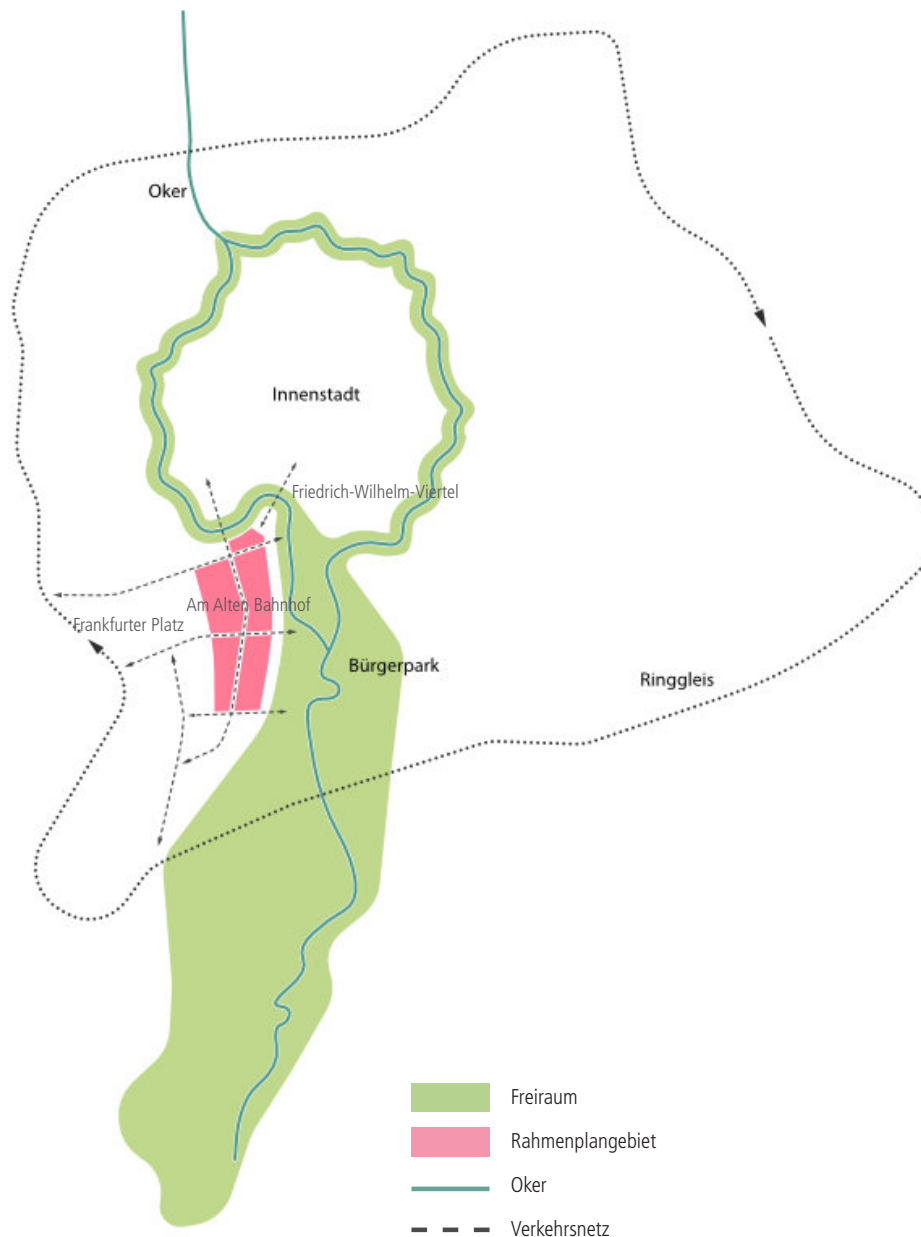
Das Quartier Am Alten Bahnhof wird durch ein differenziertes Konzept aus unterschiedlichen Grünstrukturen ergänzt. Dabei werden bestehende Potenziale gestärkt sowie neue Qualitäten hinzugefügt und übergeordnete Freiräume miteinander verknüpft.

Freiraum als verbindendes System:

Mit dem Freiraumkonzept werden die Verbindungen des neuen Quartiers zu seinen Nachbarschaften gestärkt und eine hohe Durchlässigkeit für Fußgänger und Radfahrende im Sinne der Stadt der kurzen Wege gewährleistet. Dazu werden unterschiedliche Wegehierarchien etabliert, die vielfältige Raumerfahrungen und ein sicheres Bewegen durch das Quartier ermöglichen. Besondere Orte und übergeordnete Plätze, wie der Frankfurter Platz im Westen, das Friedrich-Wilhelm Viertel im Norden, die Volkswagen Halle sowie die an der Oker gelegenen Gastronomie- und Freizeitangebote (u.a. die Bar „Grinsekatz“ und die Kleingartenkolonie „Okerwiese“) im westlich gelegenen Bürgerpark werden somit besser angebunden.

Der angrenzende Bürgerpark bildet die zentrale Grünstruktur, die neben seiner Erholungsfunktion als Frisch- und Kaltluftkorridor stadtklimatisch von hoher Bedeutung ist. Ziel ist es, das Quartier über Grünbänder mit dem Bürgerpark zu verweben und mit dem Ringgleisgebiet in West-Ost-Richtung zu verknüpfen.

Die Straße Am Alten Bahnhof verbindet das südliche Ringgleisgebiet über das neue Quartier mit der Innenstadt. Von Süden kommend führt sie zum Europaplatz, dem durch seine Lage am Okerring eine besondere Bedeutung zukommt. Ziel ist es, die Straße als Boulevard, einen linearen öffentlichen und multifunktionalen Raum, auszugestalten und als Rückgrat des Quartiers zu stärken. Der Europaplatz bildet dabei den nördlichen Abschluss des Boulevards und wird zu einem Ort mit hoher Aufenthaltsqualität und attraktivem Grün entwickelt.



Einbindung des Quartiers in den städtischen Kontext

3.1 ZIELE DER RAHMENPLANUNG

FREIRAUM UND NACHHALTIGKEIT

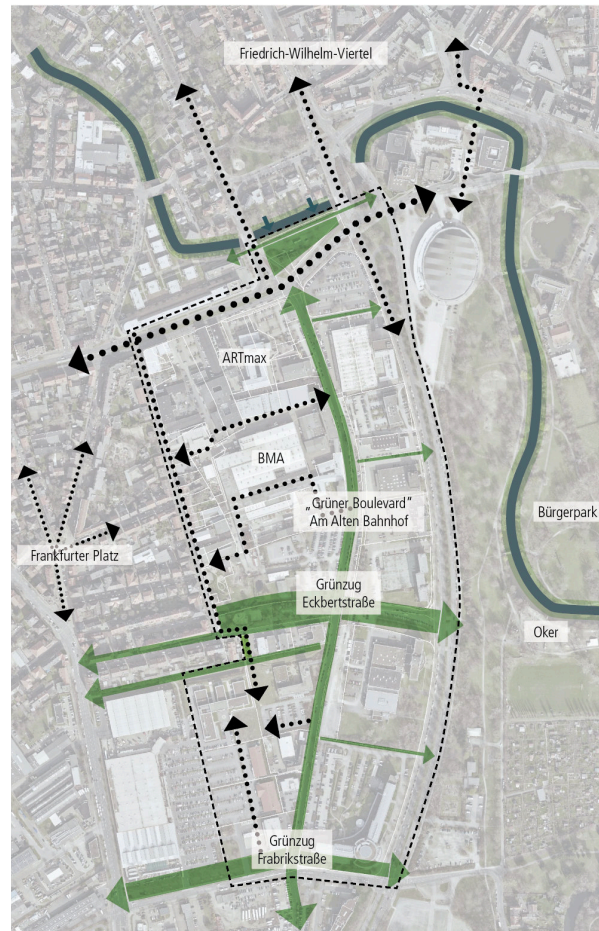
Freiraum qualifizieren, Freiraum schaffen:

Im Quartier Am Alten Bahnhof werden bestehende Freiräume qualifiziert, sodass insbesondere viel frequentierte öffentliche Orte an Aufenthaltsqualität gewinnen. Zusätzlich werden neue Freiräume geschaffen und punktuell um Spiel- und Sportnutzungen ergänzt, um das Angebot an Naherholung und Freizeitaktivitäten auszubauen. Bei der Planung von Neubauten sind auch die Potenziale der Dachflächen miteinzudenken, die mit öffentlichen Nutzungen bespielt werden können (z.B. Dachflächen der Quartiersgaragen).

Die städtebauliche Neuordnung und der Rückbau überdimensionierter Stellplatzflächen ermöglichen es, das Areal stärker zu durchgrünen. Eine abwechslungsreiche Begrünung und Raumbildung bieten hohe Aufenthaltsqualitäten sowie Möglichkeiten Erdgeschossnutzungen in den Freiraum auszuweiten.

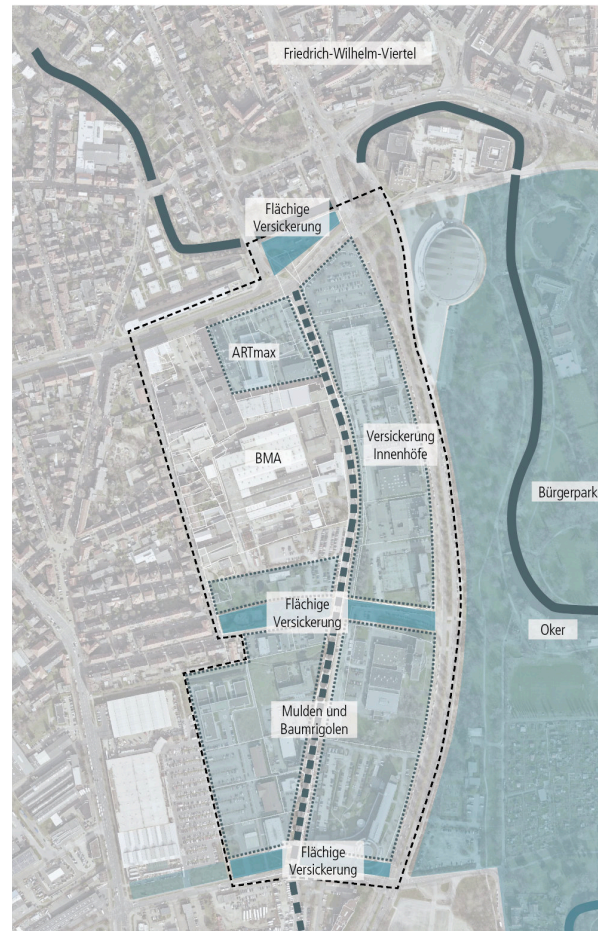
Nachhaltig planen:

Die großflächige Entsiegelung sowie Dachbegrünungen auf Neubauten ermöglichen die Integration eines dezentralen Regenwassermanagements. Im Sinne des Prinzips der „Schwammstadt“ wird das Regenwasser künftig möglichst lokal innerhalb der öffentlichen Freiflächen sowie auf den einzelnen Baufeldern versickert und der Stadtteil Am Alten Bahnhof zukunftsfähig gemacht. Wo möglich werden Quartiersstraßen von Baumreihen und Retentionsmulden begleitet und zu multifunktionalen Straßenräumen mit blau-grüner Infrastruktur umgestaltet. Durch die Auswahl standortangepasster, klimaresilienter Baumarten wird deren Vitalität und Langlebigkeit sowie ein geringer Pflegebedarf gewährleistet und somit dauerhaft eine Verbesserung des lokalen Mikroklimas erzielt.



Offene Grünstrukturen und Verbindungen

- Freiraumverbindungen
- - - - - Ergänzende Wegeverbindungen
- - - - - Grenze Rahmenplangebiet

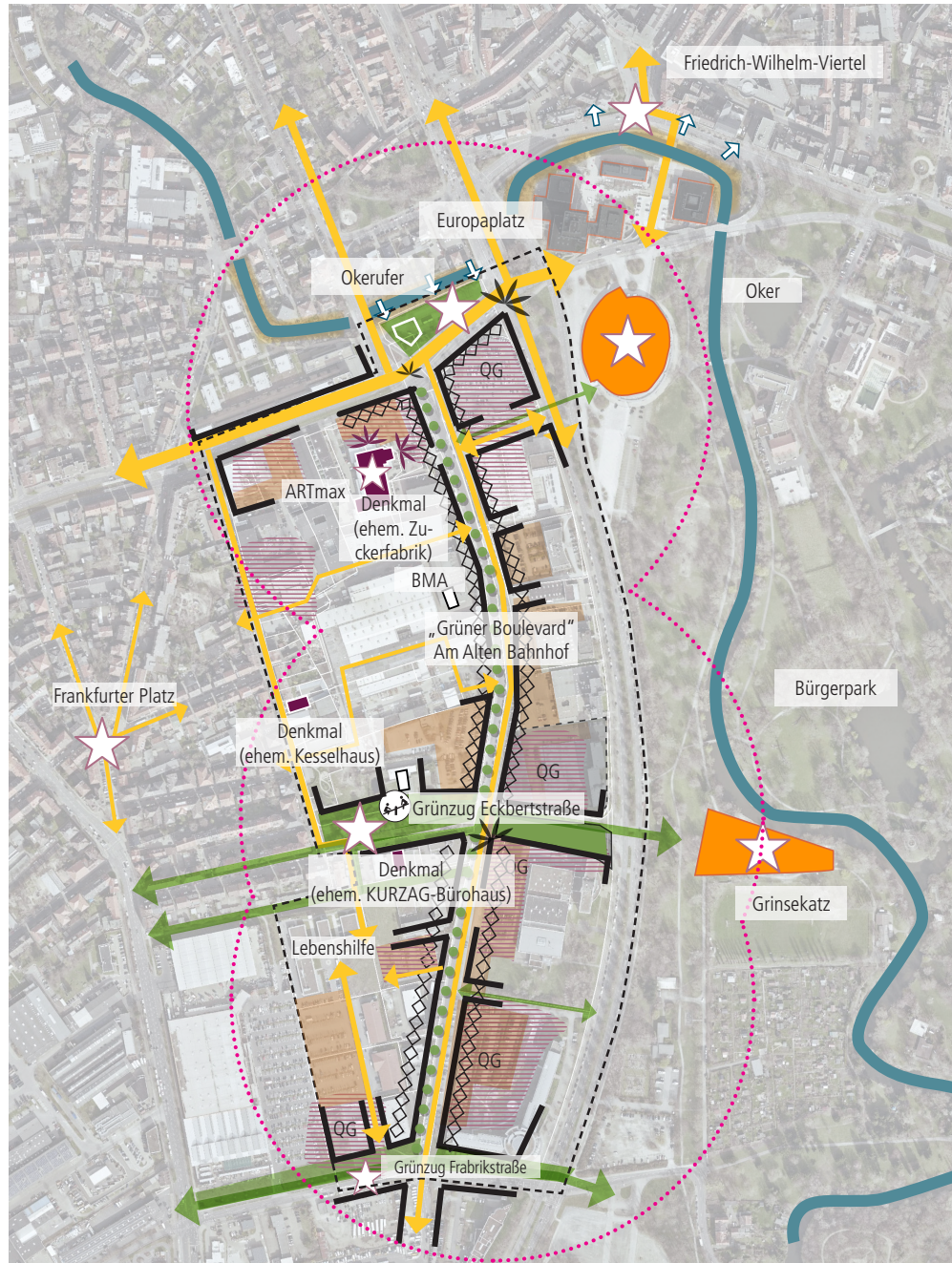


Retentionspotenzial

- Potenzialraum für Retentionsflächen auf den Baufeldern
- öffentliche Retentionsfläche (Park)
- Mögliche Integration von Retention im Straßenraum
- - - - - Grenze Rahmenplangebiet

3.2 INTEGRIERTES LEITBILD

Die Leitziele und das integrierte Leitbild für die Entwicklung des Quartiers ist von entscheidender Bedeutung, denn es fungiert als langfristige Entwicklungsstrategie. Der Transformationsprozess wird sukzessive erfolgen und von „Interimszuständen“ geprägt sein. Daher ist eine Flexibilität innerhalb eines robusten städtebaulichen Grundgerüsts von hoher Bedeutung, um auf Veränderungen flexibel reagieren zu können. Das Leitbild dient als gemeinsame Rahmenvereinbarung für die weitere Entwicklung, das Meilensteine setzt und die Leitplanken für die folgenden Schritte definiert. Dieses integrierte Leitbild bildet die Grundlage für eine nachhaltige und zukunftsorientierte Entwicklung des Quartiers.



- Grenze Rahmenplangebiet
- ↔ Verknüpfungen
- Grün (-verbindung)
- Denkmal
- Raumbildung
- ... Einzugsbereiche Quartiersgarage (ca. 300m)
- QG Quartiersgarage
- Suchraum Standort Quartiersgarage
- „Grüner Boulevard“ Am Alten Bahnhof
- ◊ Adressbildung und Aktivierung der Erdgeschosse
- ☆ Anziehungspunkt
- ✿ Orientierungsgeber
- Rückbau Stellplatzflächen

Integriertes Leitbild

4. VARIANTENENTWICKLUNG

4.1 VARIANTEN

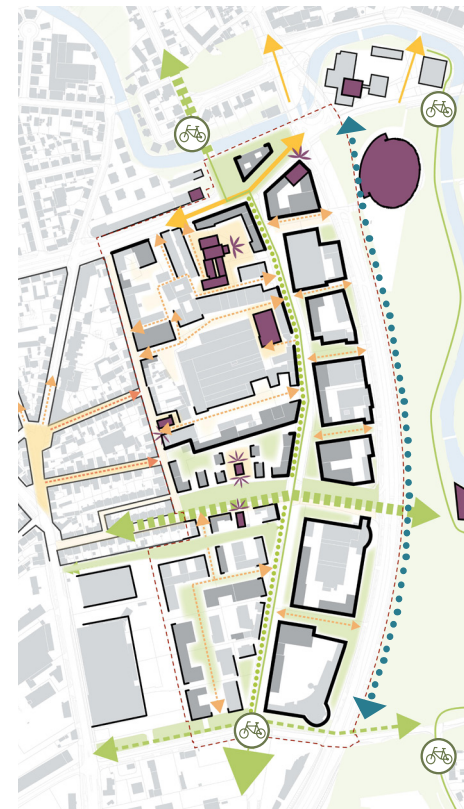
VARIANTE „GRÜNE CLUSTER“

Zwei Planungsvarianten setzen die definierten übergeordneten Ziele und das Leitbild der Rahmenplanung auf unterschiedliche Weise um.

Die Variante der „Grünen Cluster“ entwickelt sich stark aus den bestehenden Strukturen. Im Bereich zwischen der Theodor-Heuss-Straße und der Straße Am Alten Bahnhof werden die bestehenden Bebauungen zu Clustern arrondiert, die von Grünflächen durchzogen sind. Dadurch bilden sich grüne Vorzonen zur Straße „Am Alten Bahnhof“, die auf der gegenüberliegenden westlichen Seite durch eine geschlossene Bebauung gefasst werden. Die vorhandenen Grünstrukturen des Bürgerparks und der Oker werden besser an das Gebiet angebunden. Am Grünzug an der Ekbertstraße sind Wohnnutzungen denkbar. Der Europaplatz wird am Bereich der Oker als grün geprägter Ort mit einer ergänzenden Bebauung gestaltet und der Stadteingang, auf der gegenüberliegenden Seite, durch einen Hochpunkt markiert.



Variante „Grünes Cluster“



Leitbild „Grüne Cluster“

- Bestand
- Entwurf
- Platzsituation
- Raumbildung
- Anziehungspunkt
- Freiraumverbindung
- Verknüpfung
- Radschnellweg
- Fahrradverbindung

4.1 VARIANTEN

VARIANTE „VIELFÄLTIGE QUARTIERE“

Die Variante der „Vielfältigen Quartiere“ fasst den Raum baulich stärker und schafft somit einen klar definierten Stadtraum mit belebenden Erdgeschosszonen. Die Straße „Am Alten Bahnhof“ wird zu einem grünen und lebendigen Boulevard ausformuliert. Der Europaplatz ist urban gestaltet und mit einem Hochpunkt auf der Fläche des ehemaligen Busbahnhofs bebaut. Im südlichen Bereich werden Flächen, beispielsweise für neues innovatives Arbeiten geschaffen. Auch die übergeordnete Vernetzung in Ost-West-Richtung wird städtebaulich gestärkt, um eine bessere Anbindung in die umliegenden Stadt- und Freiräume zu gewährleisten.



Variante „Vielfältige Quartiere“

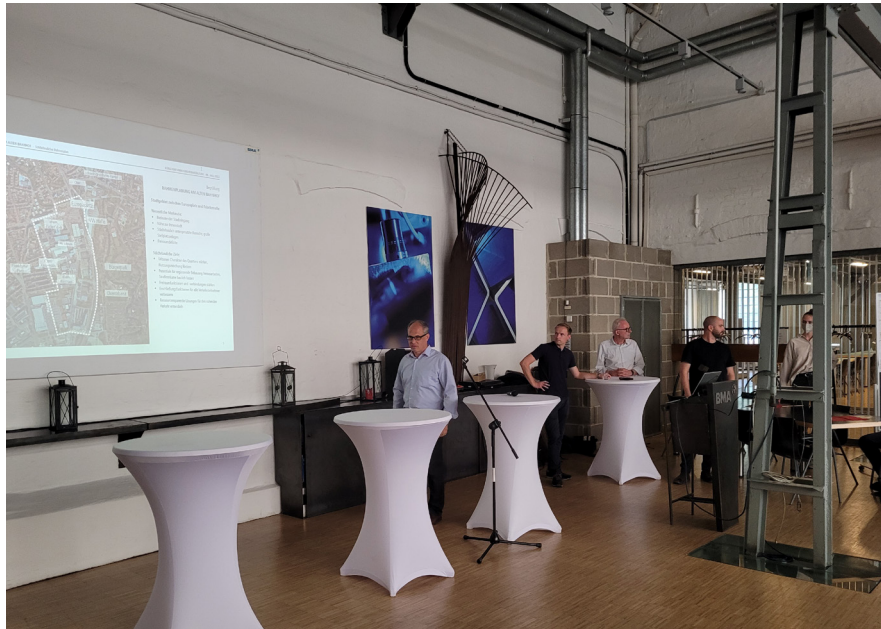


Leitbild „Vielfältige Quartiere“

- Bestand
- Entwurf
- Platzsituation
- Raumbildung
- Anziehungspunkt
- Freiraumverbindung
- Verknüpfung
- Radschnellweg
- Fahrradverbindung

4.2 ERGEBNIS DER BETEILIGUNGEN

AUSWERTUNG



Präsentationsvorstellung bei der Bürgerbeteiligung



Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger

Nach der umfassenden Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger, der Lokalpolitik und der Fachämter der Stadtverwaltung Braunschweig sowie der Grundstückseigentümerinnen und Grundstückseigentümern, erfolgte eine Auswertung und Abwägung der Hinweise und Anregungen zu den Varianten. Ziel war es eine sinnvolle Synthese im Sinne einer „Best-Of Variante“ aus beiden Ansätzen zu entwickeln.

Grundsätzlich wurde sich für die Variante „Vielfältige Quartiere“ ausgesprochen. Positiv wurde unter anderem das vorgeschlagene Parkierungskonzept mit Quartiersgaragen gesehen, welches Entseelungspotenziale und eine behutsame Nachverdichtung ermöglicht. Die Herausforderung besteht allerdings darin Organisations- und Betreibermodelle zu finden. Die Verbesserung und Erweiterung der öffentlichen Grün- und Freiflächen sowie der Durchwegung und Anbindung an die Parks und die Innenstadt wurden positiv aufgenommen. Eine starke Nutzungsmischung mit einem höheren Wohnanteil, mit Kultureinrichtungen, Läden, Gastronomie und sozialen Angeboten standen ebenfalls im Fokus der Diskussionen. Die Belebung der heutigen Gewerbestraße Am Alten Bahnhof durch eine Umgestaltung und Neubebauung mit aktiven Erdgeschosszonen wurde sehr positiv aufgenommen, eine Bebauung durch einen Hochpunkt an der Oker wurde kritisch gesehen. Die Erlebbarkeit und Zugänglichkeit zur Oker sowie eine städtebauliche Aufwertung des Europaplatzes war ein großer Wunsch der Öffentlichkeit.

5. INTEGRIERTER RAHMENPLAN

5.1 STÄDTEBAULICHER ENTWURF



Integrierter Rahmenplan

Die bestehenden übergeordneten Ziele, eine Belebung des Quartiers durch Schaffung attraktiver Stadt- und Grünräume sowie eine deutliche Verbesserung der Orientierung durch Stärkung der Hauptwegebeziehungen in die umliegenden Quartiere und Freiräume, setzt der städtebauliche Entwurf auf verschiedene Art und Weise um:

Die differenzierten bestehenden Raumstrukturen werden in ihrer Eigenart gestärkt und herausgearbeitet. Die großformatigen baulichen wie eigentumsrechtlichen Einheiten beidseitig der Straße Am Alten Bahnhof werden aufgegriffen und arrondiert bzw. als neue Einheiten implementiert. Dabei werden die intakten baulichen Bestandsstrukturen erhalten bzw. erst langfristig ersetzt. Ebenerdige Stellplätze und eingeschossige Gewerbebauten werden dagegen in Frage gestellt und durch Quartiersgaragen bzw. Integration der Gewerbenutzung in das Erdgeschoss künftiger Gebäude kompensiert.

Der städtebauliche Entwurf sieht somit eine Strukturierung und Nachverdichtung des Quartiers durch eine baulich-räumliche Fassung der wichtigen übergeordneten öffentlichen Räume vor. Übergeordnete Wege- und Grünverbindungen werden durch die städtebauliche Neuordnung baulich an den Rändern definiert. Das sehr große Gebiet wird in mehrere Teilquartiere mit einer angemessenen Größe gegliedert. Sie alle werden durch das neue Rückgrat, den Grünen Boulevard Am Alten Bahnhof, in Nord-Süd-Richtung verbunden.

In Ost-West-Richtung bieten zwei übergeordnete, als Quartierspark angelegte, Grünverbindungen (Grünzug an der Ekbertstraße und Grünzug an der Fabrikstraße) eine attraktive Vernetzung zwischen Quartier und Bürgerpark. Die Grünverbindung an der Ekbertstraße wird bis an den Bürgerpark fortgeführt. Der Entwurf sieht eine optimale Breite der Grünverbindung von rund 45 m vor. Im Sinne eines flexiblen städtebaulichen Grundkonzeptes kann in den fortführenden Untersuchungen und Planungsverfahren ein Spektrum zwischen 35 m und 45 m Breite für die Grünverbindungen untersucht werden. Hierbei ist zu beachten, dass eine Verschmälerung der Grünverbindungen zu Lasten der freiräumlichen Qualität und der Stadtökologie geht.

5.1 STÄDTEBAULICHER ENTWURF

Im Norden entsteht auf dem Gelände des ehemaligen Busbahnhofs ein öffentlicher Freiraum mit Bezug zur Oker und einem Pavillon für Gastronomie. Die großflächige Parkplatzanlage auf der Holzhoffläche wird zu einem kompakten raumbildenden Baufeld mit einer geschlossenen Bauweise und einem Hochhaus entwickelt.

Auf dem ARTmax Gelände südlich der Frankfurter Straße und westlich des Boulevards wird das Denkmalensemble der ehemaligen Zuckerraffinerie baulich in Richtung der Straßen ergänzt, so dass ein großer Kulturhof mit Aufenthaltsqualität entsteht. Der räumliche Bezug zum ARTmax Ensemble wird über großzügige, öffentlich zugängliche Durchlässe im Gebäude ermöglicht.

Der neue grüne Boulevard Am Alten Bahnhof verknüpft das südlich anschließende Ringbahngleis über die Frankfurter Straße und die Oker mit der Innenstadt im Norden. Diese wichtige Ader wird städtebaulich und freiräumlich neu formuliert und als zentrale belebte Nord-Süd-Achse aktiviert. Die Raumkante westlich des Grünen Boulevards, welche überwiegend durch den baulichen Bestand bereits vorhanden ist, wird behutsam durch Neubauten ergänzt. Auf der gegenüberliegenden östlichen Seite ergeben sich durch einen bisher von der Bebauung freigehaltenen Korridor für die obsoletere Verlängerung der Stadtbahn, welche noch durch einen derzeit rechtskräftigen Bebauungsplan gesichert ist, neue Spielräume.



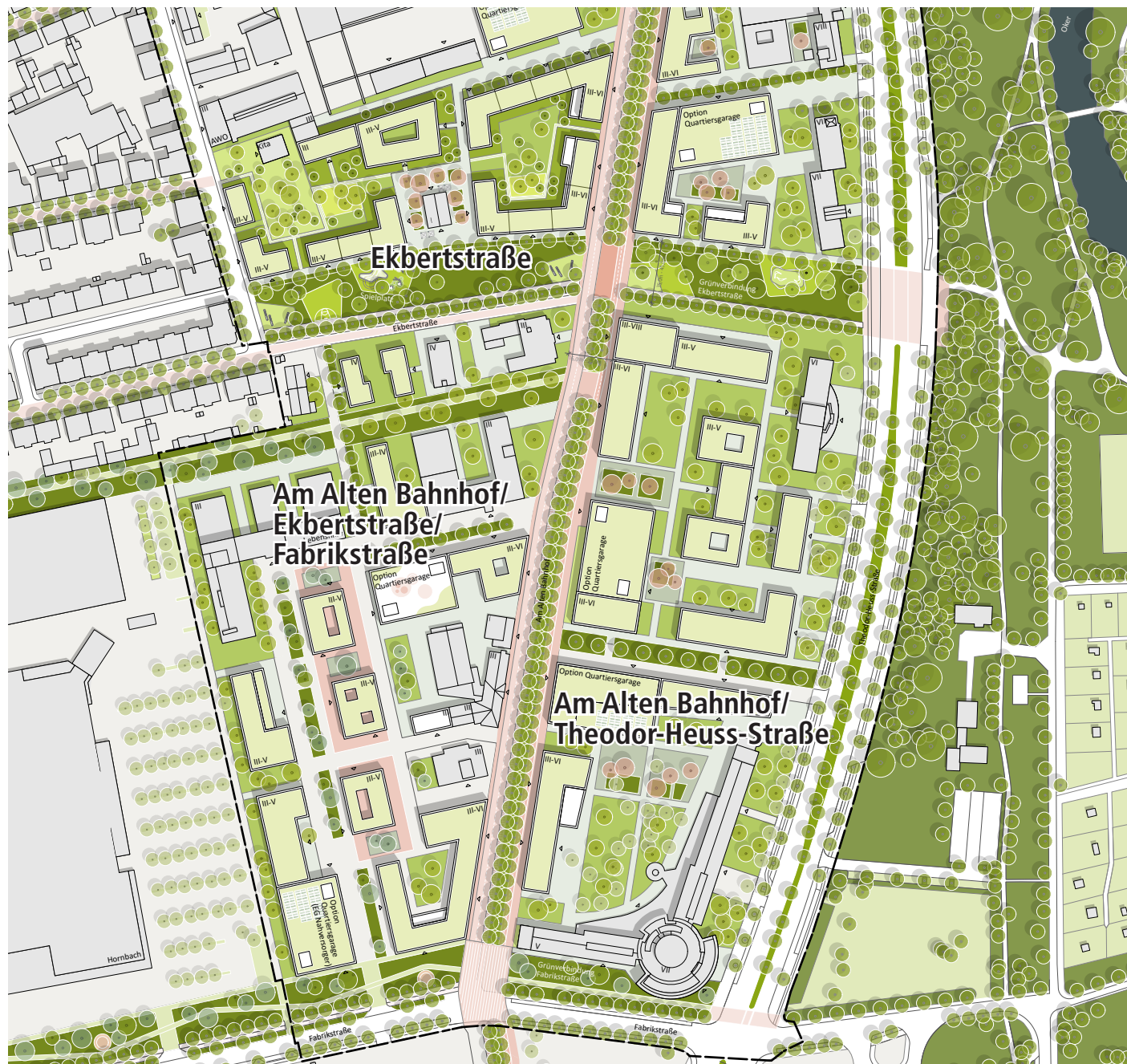
Rahmenplan - Vergrößerung der Teilräume Europaplatz, Holzhof, ARTmax, BMA, Am Alten Bahnhof/ Theodor-Heuss-Straße (Nordteil)

5.1 STÄDTEBAULICHER ENTWURF

Der Entwurf sieht eine bauliche Ergänzung der Baufelder zwischen Theodor-Heuss-Straße und Am Alten Bahnhof auf den freigehaltenen Flurstücken mit einer überwiegend geschlossenen Bebauung vor. Dabei wird als Vorzugsvariante ein Licht-Raum-Profil von 25m bei einer Geschossigkeit der angrenzenden Neubauten von drei bis fünf Vollgeschossen empfohlen. Die Flexibilität des städtebaulichen Entwurfes ermöglicht dieses Maß in den fortlaufenden Planungen ggf. zu reduzieren. Die Dimensionierung innerhalb eines Korridors von 16 m bis 25 m ist in Abhängigkeit der Gebäudehöhen und der Möglichkeit der Pflanzung von Bäumen zu einer zweireihigen Allee mit grünem Charakter zu prüfen. Dabei wird empfohlen das Mindestmaß auf 20 m zu setzen, um den gewünschten Charakter eines grünen Boulevards noch ermöglichen zu können.

Nördlich der Grünfläche an der Ekbertstraße entstehen neue aufgelockerte Wohnblöcke am Park mit großzügigen Gemeinschaftsgärten und einem integrierten denkmalgeschützten Gebäude als Nachbarschaftstreff oder Café.

Nördlich der Grünfläche an der Fabrikstraße und westlich des Boulevards entsteht ein gemischtes Teilquartier mit einer inneren Campusstruktur mit Gewerbe, Büros und Nahversorgung im Rahmen des Einzelhandelskonzeptes. Am Park und am Boulevard ist zudem Wohnen denkbar.



Rahmenplan - Vergrößerung der Teilräume Am Alten Bahnhof/ Ekbertstraße/ Fabrikstraße, Am Alten Bahnhof/ Theodor-Heuss-Straße (Südteil)

5.1 STÄDTEBAULICHER ENTWURF

Im Sinne eines urbanen gemischten Quartiers ist je nach Nutzung eine Regelgeschossigkeit von drei bis fünf Vollgeschossen vorgesehen. An stadträumlich bedeutenden Orten wie im Norden an der Frankfurter Straße Ecke Theodor-Heuss-Straße (Stadteingang) oder an den Kreuzungspunkten zwischen den übergeordneten Freiräumen (z.B. Freiraum an der Ekbertstraße) und dem Boulevard Am Alten Bahnhof sind jeweils ein Hochpunkt als Orientierungsgeber möglich, wobei der Hochpunkt im Norden als städtebauliche Dominante und Hochhaus das höchste Gebäude im Quartier ausbildet.



Axometrische Darstellung des Entwurfes

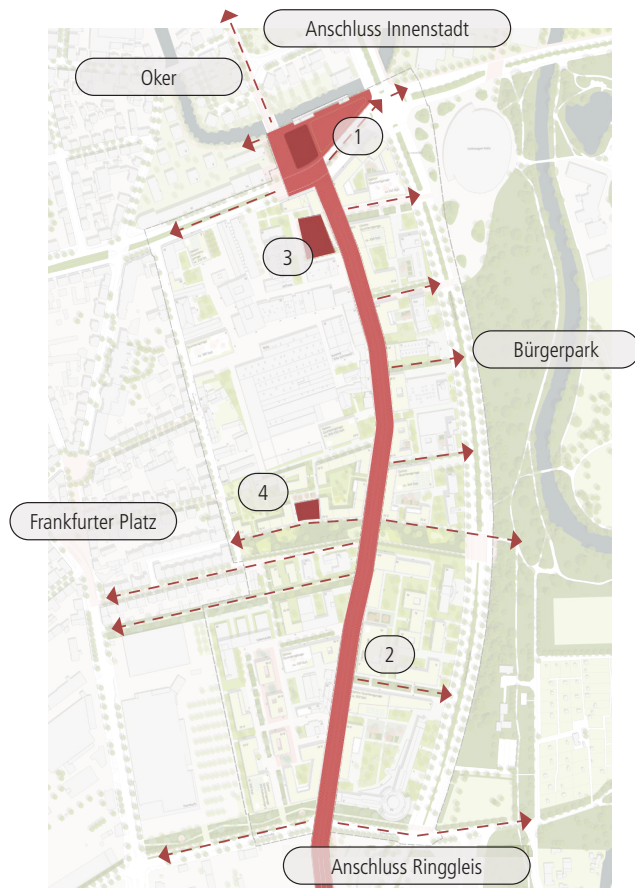
5.2 FREIRAUM



Freiraumkonzept

- 1 Im Bereich des Bürgerparks wird auf eine städtebauliche Erweiterung verzichtet und entlang der Theodor-Heuss -Straße eine durchgängig grüne Kulisse entwickelt. Die klare Kante zwischen bebautem Stadtgebiet und Park wird somit gestärkt.
- 2 Zwischen der Frankfurter Straße im Norden und der Fabrikstraße im Süden stellt der Grüne Boulevard eine wichtige Nord-Süd-Verknüpfung dar und verbindet die Innenstadt mit dem südlichen Ringgleis. Die Straße am Alten Bahnhof wird verbreitert (16-25m) und zu einem multifunktionalen und zukunftsgerichteten Straßenraum umgestaltet, der neben einer sicheren Verkehrsführung auch qualitative Aufenthaltsräume und klimawirksame Grünflächen bietet.
- 3 Der Europaplatz ist Verknüpfungspunkt von Mobilität und Freiraum und bildet den Abschluss des Boulevards Am Alten Bahnhof. Mit seinem direkten Bezug zur Oker bietet der Platz als öffentlicher Freiraum ein besonderes Gestaltungspotenzial.
- 4 Das Grünband an der Ekbertstraße wird im Sinne eines Quartiersparks für gemeinschaftliche Nutzungen qualifiziert, im Querschnitt verbreitert (35-45m) und mit Spiel- und Sportangeboten für unterschiedliche Zielgruppen ausgestattet.
- 5 Die Ekbertstraße wird durch Begleitgrün aufgewertet und verbindet das westliche Ringgleisgebiet mit dem Park.
- 6 Die Grünflächen an der Fabrikstraße werden als West-Ost-Verbindung zu einem Grünband entwickelt. Dort finden sich künftig attraktive Orte zum Verweilen und eine schattenspendende Begrünung.
- 7 Die Anbindung an die Innenstadt über den Friedrich-Wilhelm-Platz wird gestärkt.
- 8 Über das differenzierte Wegenetz im Quartier Am Alten Bahnhof werden im Norden und im Westen des Quartiers mehrere Anknüpfungspunkte an den Okerrad- und Wanderweg im Bürgerpark geschaffen.

5.2 FREIRAUM



Öffentliche Plätze

- ① Europaplatz
- ② „Grüner Boulevard“
- ③ Freiraum am Kulturstandort ARTmax
- ④ Quartiersplatz am Grünband Ekbertstraße



Öffentliche / Gemeinschaftliche Grünflächen

- ① Grünfläche am Europaplatz
- ② Grünband an der Ekbertstraße
- ③ Grünverbindung
- ④ Grünband an der Fabrikstraße



Übergeordnete Fahrradwege

- ① „Urbane Fahrradroute“ auf dem Grünen Boulevard
- ② Radschnellweg entlang der Theodor-Heuss-Straße
- ③ „Grüne Fahrradroute“ durch den Bürgerpark

5.2 FREIRAUM

GEMEINSCHAFTLICHE NUTZUNGEN



Unterschiedliche Nutzungsmöglichkeiten wie Spiel- und Sportangebote sollen ausgebaut werden, sodass sich das von Gewerbe und Verkehr dominierte Gebiet zu einem lebenswerten Quartier entwickeln kann. Ungenutzte, monofunktionale Freiflächen werden in diesem Zusammenhang gestalterisch diversifiziert, Grünbereiche entwickelt und Plätze qualifiziert. Insbesondere werden gemeinschaftliche Nutzungen gefördert, die zu einem starken sozialen Zusammenhalt führen können. Spiel- und Sportangebote nehmen dabei eine wichtige Rolle ein, denn sie bieten einen guten Ausgleich zum Alltag und fördern die Gesundheit. Weiterhin können im Sinne der produktiven Stadt Flächen für Urban Gardening vorbehalten werden.

Neben Grünflächen und Plätzen bieten auch Dachflächen z.B. auf Quartiersgaragen Raum für gemeinschaftliche Nutzungen und sollen in der Planung berücksichtigt werden. Durch ihre besondere Lage mit Aussicht auf die Stadt stellen sie besonders attraktive Freiräume dar und wirken der hohen Flächenkonkurrenz entgegen.

Spiel- und Sportangebote

Mögliche Dachbespielungen von Quartiersgaragen

5.3 ÖKOLOGIE UND NACHHALTIGKEIT

PRINZIPIEN



VEGETATION

- Sensibler Umgang mit dem Baumbestand und Integration in die Planung.
- Ersatzpflanzungen bei notwendigen Baumfällungen.
- Vielfältige Neupflanzung aus klimaresilienten Stauden, Wiesenansaat und Baumarten.



HITZEANGEPASSTE STADT



- Großflächige Entsiegelung wo möglich und sinnvoll, Neuplanung mit hohem Grünanteil.
- Vermeidung von Hitzeinseln durch geringen Versiegelungsgrad und helle Bodenbeläge.
- Förderung der lokalen Wasserrückhaltung und Verdunstung zur mikroklimatischen Kühlung.
- Schaffung angenehmer Aufenthaltsorte durch Integration von Wasserspielen und Sonnenschutz.
- Verschattung durch Großbäume.



BELEUCHTUNG

- Einsatz von energiesparender Lichttechnik/ LED.
- Reduktion von Lichtemissionen.
- Berücksichtigung lichtsensibler Tierarten.



WASSERSENSIBLE STADT / SCHWAMMSTADT

- Rückhaltung wurzelverfügbaren Wassers für die Vegetation
- Ausbau der blau-grünen Infrastruktur für ein dezentrales Regenwassermanagement:
 - Mulden-Rigolensysteme in öffentlichen Freiflächen.
 - Ausstattung von Straßenräumen mit Retentionsflächen.
 - Versickerungs- und Verdunstungsbeete auf Platzflächen.
 - Planung von Gründächern und Retentionsdächern auf Neubauten und im Bestand, wo bautechnisch möglich.
 - Möglichst geringer Versiegelungsgrad und Integration von versickerungsfähigen Bodenbelägen.
 - Wasserspeicherung in Zisternen.
 - Integration von Wasser in die Freiraumgestaltung.



MOBILITÄT

- Stärkung des Fuß- und Radverkehrs sowie ÖPNV durch den Ausbau von Radwegen und öffentlichen Nahverkehrswegen und Reduktion von PKW Stellplätzen.
- Integration von Quartiersgaragen oder Mobilityhubs zum flächensparenden stapeln von Stellplätzen.
- Qualifizierung der öffentlichen Straßenräume und Schaffung von Aufenthaltsqualitäten durch straßenbegleitende Begrünung.
- Ausbau der Radwege.

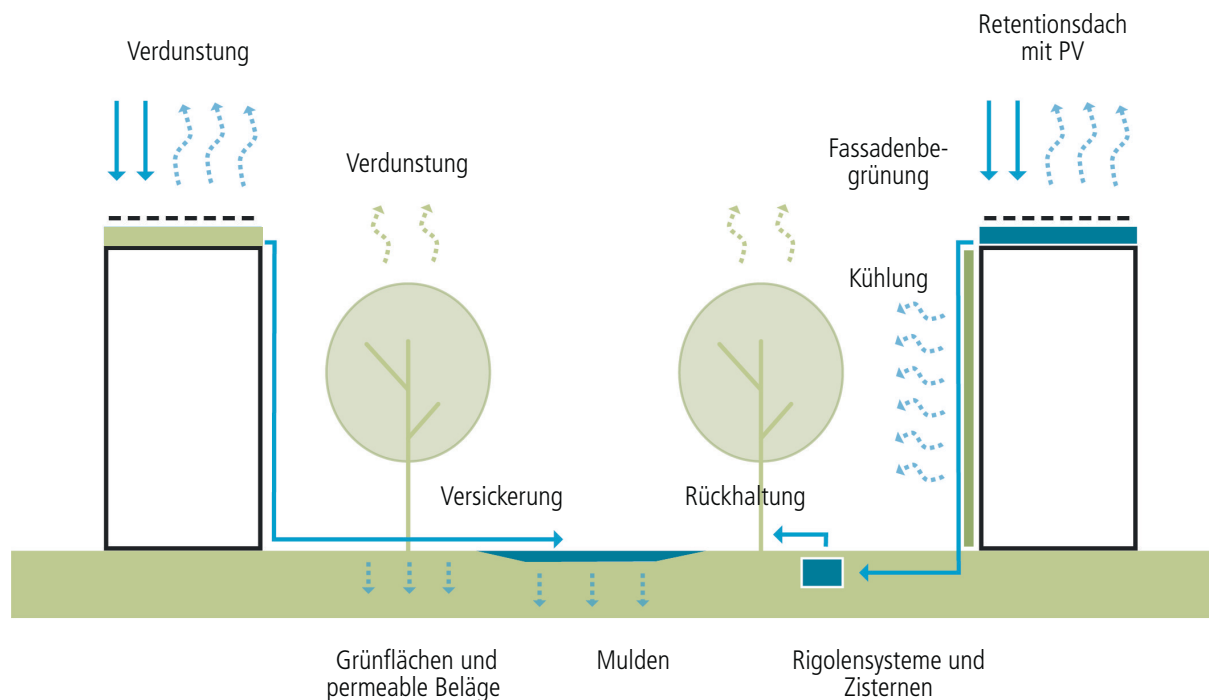


5.3 ÖKOLOGIE UND NACHHALTIGKEIT

DAS PRINZIP „SCHWAMMSTADT“

Trotz Nachverdichtung soll die Bilanz versiegelter Flächen im gesamten Planungsgebiet reduziert werden. Durch die großflächige Entsiegelung können entsprechend der Prinzipien der Schwammstadt Grünbereiche integriert werden, die der Retention, der Verdunstung und der Versickerung von Regenwasser dienen. Das Zusammenspiel von flächigem, klimaoptimiertem Grün (u. a. Pflanzflächen, Grünfassaden, Grün-/Retentionsdächer), schattenspendenden Bäumen und Wasserelementen trägt zu einem angenehmen städtischen Klima und hoher Aufenthaltsqualität bei.

Durch die Maßnahmen kann das angefallene Regenwasser vor Ort aufgefangen und gespeichert werden, ohne das Kanalsystem insbesondere bei Starkregenereignissen zu überlasten. Einen großen Mehrwert bietet auch die Möglichkeit, den Pflanzen das Wasser unmittelbar vor Ort zur Verfügung stellen zu können. Gerade Bäume, die in städtischen Gebieten einen wichtigen mikroklimatischen Beitrag leisten, sind bei zunehmender Hitze und Trockentagen zusätzlichem Stress ausgesetzt und haben einen erhöhten Wasserbedarf.

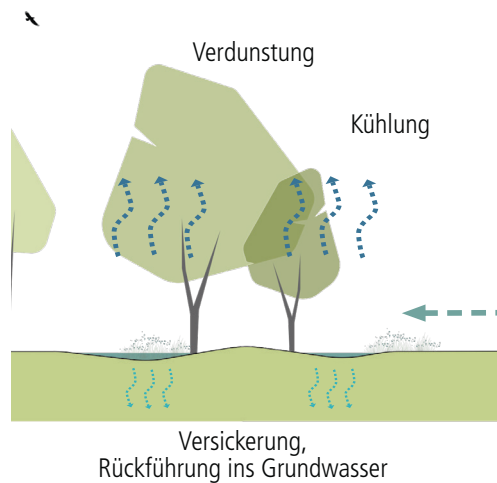




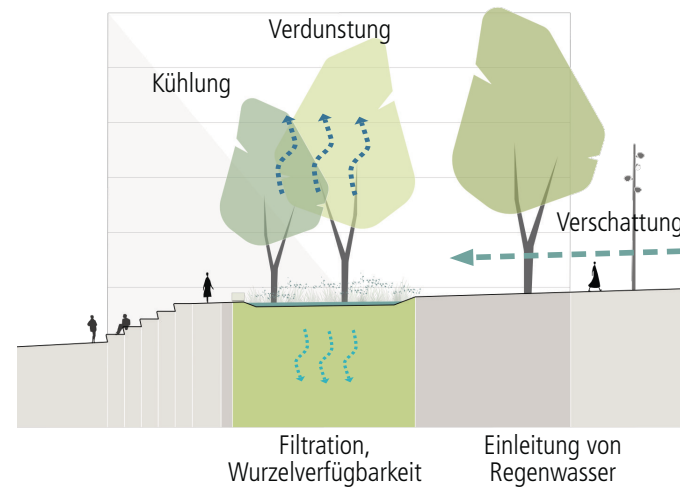
5.3 ÖKOLOGIE UND NACHHALTIGKEIT

VEGETATION UND RETENTION

Modellierte Grünflächen



Mulden-Rigolensysteme und Retentionsbeete



Die Freiräume im Quartier Am Alten Bahnhof werden vielerorts mit blau-grüner Infrastruktur ausgestattet. Dadurch kann Regenwasser dezentral vor Ort gespeichert, versickert und den Pflanzen zur Verfügung gestellt werden.

Wasserrückhalteflächen können z.B. in Form von modellierten Grünflächen, Mulden, bzw. Mulden-Rigolensystemen, Baumrigolen oder auch Retentionsbeeten ausgestaltet werden.

Eine weitere wichtige Maßnahme in der Grünflächengestaltung ist die Wahl klimaangepasster Baumarten, extensiver Stauden und naturnaher Wiesen, die gegenüber langen Trocken- und Hitzeperioden resilient sind.

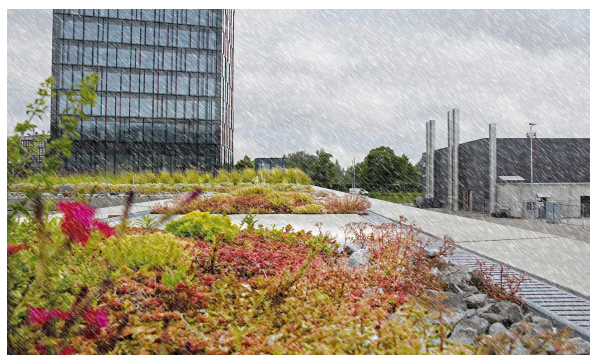


Gestaltungsbeispiele Retentionsflächen



5.3 ÖKOLOGIE UND NACHHALTIGKEIT

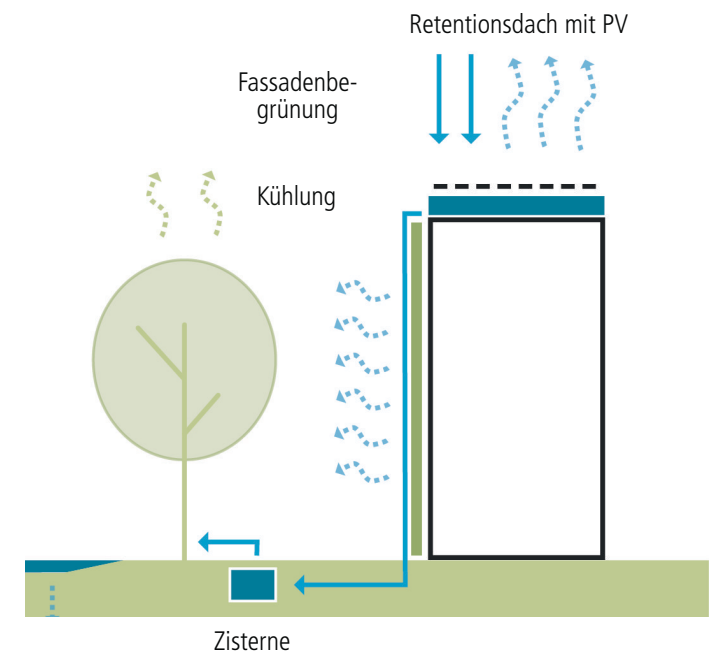
VEGETATION UND RETENTION



Fassaden- und Dachbegrünungen haben nicht nur einen hohen ästhetischen Wert, sondern sorgen auch durch entsprechende Vegetation für mehr Biodiversität und für mikroklimatische Abkühlung durch Verdunstung.

Je nach Ausführung bieten Retentions- bzw. Gründächer unterschiedliche Wasserretentionskapazitäten. Das aufgefangene Regenwasser kann entweder lokal auf der Dachfläche zurückgehalten werden oder durch Einleitung in Zisternen Bäumen zur Verfügung gestellt werden.

In Verbindung mit Photovoltaikanlagen können Retentionsdächer zusätzlich der lokalen Energieerzeugung dienen. Gründächer bieten außerdem eine gute Gebäudedämmung, sodass weniger Energie zum Beheizen und Kühlen der Innenräume benötigt wird.

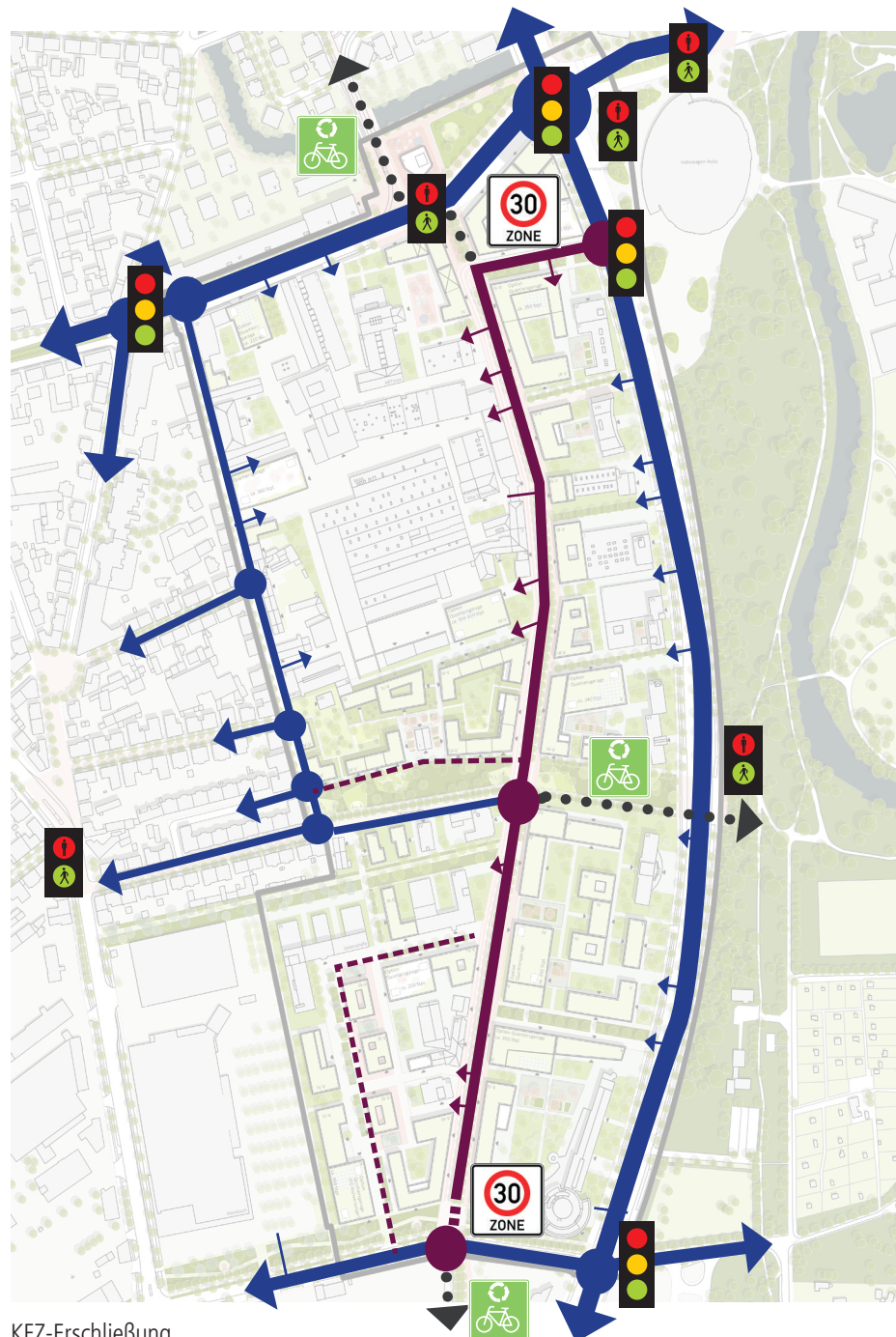


5.4 MOBILITÄT UND ERSCHLIEßUNG







KFZ-ERSCHLIEßUNG

Das Rückgrat der Erschließung mit adressbildender Funktion ist künftig die Straße Am Alten Bahnhof. Zur Stärkung der Platzsituation vor dem ARTmax-Gelände und zur Vereinfachung der Verkehrsabwicklung am Europaplatz wird die Straße Am Alten Bahnhof für den allgemeinen Kfz-Verkehr künftig nicht bis zur Frankfurter Straße geführt, sondern über die Straße Holzhof mit der Theodor-Heuss-Straße verbunden. Dies führt zu einer verkehrlichen Entlastung der Straße Am Alten Bahnhof und stärkt deren Funktion als Achse für den Radverkehr und grünem Boulevard mit Aufenthaltsqualität. Die Verbindung zur Theodor-Heuss-Straße erfolgt erst wieder im Süden über die Fabrikstraße.

Da ein Großteil der neuen Parkmöglichkeiten künftig über die Theodor-Heuss-Straße erschlossen werden, ist eine verkehrliche Entlastung zu erwarten. Gleichzeitig ist im Entwurf aber sicherzustellen, dass Schwertransporte zu BMA und ggf. anderen Gewerbebetrieben weiterhin möglich sind. Das Quartier wird künftig wesentlich stärker durch Wohnen und soziale Infrastrukturen geprägt sein als heute. Deshalb ist die Ausweisung einer Tempo 30-Zone anzustreben. Damit wird auch die im Freiraumkonzept intendierte Betonung der Querrichtung aus dem bestehenden Wohnquartier um den Frankfurter Platz zum Bürgerpark unterstrichen.



KFZ-Erschließung

-  Außere Erschließung
-  Innere Erschließung
-  Innere Erschließung untergeordnet
-  Fußgängerampel
-  Ampel
-  Durchfahrt für Fahrräder

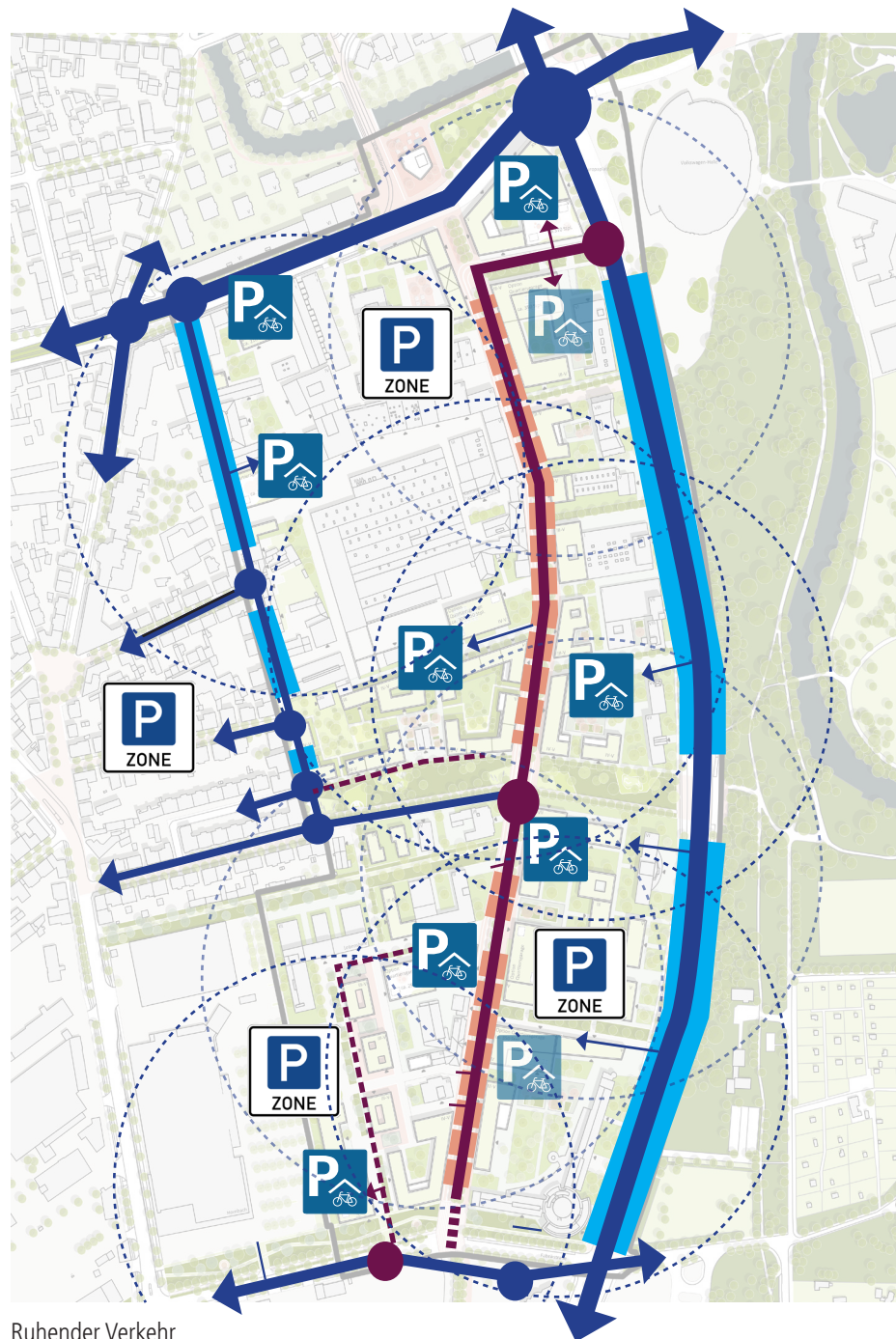
5.4 MOBILITÄT UND ERSCHLIEßUNG

RUHENDER VERKEHR

Das Quartier ist heute sehr stark durch parkende Fahrzeuge geprägt. 3.400 Stellplätze stehen derzeit zur Verfügung und nehmen insgesamt über 71.000 m² versiegelte Fläche ein. Die städtebauliche Aufwertung und Nachverdichtung wird nur möglich sein, wenn diese Situation grundlegend verändert wird. Hierzu ist vorgesehen, in bis zu 8-10 Quartiersgaragen eine der Nachfrage angemessene Anzahl von Stellplätzen anzubieten. Die Quartiersgaragen können als Mobilitäts-Hubs ausgebildet werden, d.h. es entstehen nicht nur Stellplätze, sondern es sind zusätzlich Radabstellmöglichkeiten und diverse Sharing-Angebote vorgesehen. In den Erdgeschossen sind Nutzungen möglich, die zu einer Belebung des Straßenraums beitragen werden.

Die Stellplatzbedarfe aus den zusätzlichen, durch Nachverdichtung entstehenden städtebaulichen Nutzungen werden dabei angemessen berücksichtigt. Allerdings wird der Stellplatzschlüssel so gewählt, dass die Ziele einer nachhaltigen Mobilitätsplanung, die weniger als bisher auf das Auto als Hauptträger der Mobilität setzt, beachtet werden.

Das Parken in den Straßenräumen soll künftig im Wesentlichen auf mobilitätseingeschränkte Personen begrenzt werden. Ferner sind ausreichend Flächen für Liefen und Laden vorgesehen.



Ruhender Verkehr

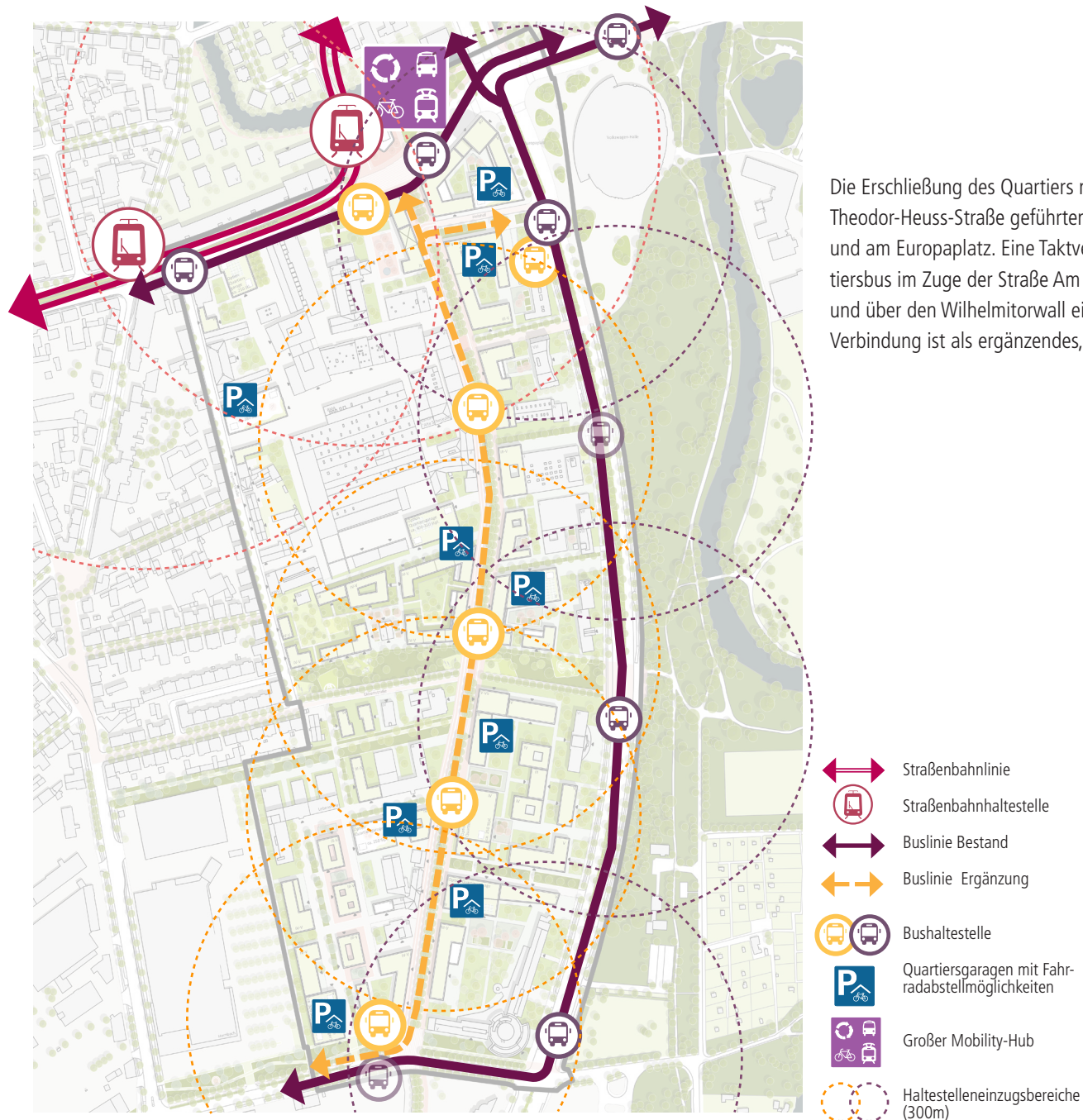
70 von 128 in Zusammenstellung

- Äußere Erschließung
- Innere Erschließung
- Straßenbegleitendes Parken
- Lade- und Lieferzone
- Quartiersgaragen mit Fahrradabstellmöglichkeiten
- Quartiersgaragen (Optional)
- Parkraumbewirtschaftung
- Einzugsradius Quartiersgaragen (300m)

5.4 MOBILITÄT UND ERSCHLIEßUNG

ÖPNV

Die Erschließung des Quartiers mit dem ÖPNV erfolgt grundsätzlich (wie bisher) über die auf der Theodor-Heuss-Straße geführten Buslinien und die Straßenbahnlinien im Zuge der Frankfurter Straße und am Europaplatz. Eine Taktverdichtung ist anzustreben. Perspektivisch ist ein zusätzlicher Quartiersbus im Zuge der Straße Am Alten Bahnhof möglich, der die barrierefreie Erschließung verbessert und über den Wilhelmitorwall eine direkte Verbindung in die Innenstadt herstellen könnte. Diese Verbindung ist als ergänzendes, ggf. autonom fahrendes Busangebot möglich.



ÖPNV

5.4 MOBILITÄT UND ERSCHLIEßUNG

RADVERKEHR UND NAHMOBILITÄT



Radverkehr

Zentrale Achse des Radverkehrs im Quartier ist die Radverbindung im Zuge des Grünboulevards der Straße Am Alten Bahnhof. Diese Radverbindung stellt eine zusätzliche Nord-Süd-Verbindung dar und steht nicht in Konkurrenz zu einem geplanten Radschnellweg im Zuge der Theodor-Heuss-Straße oder der stärker freizeitorientierten Führung des Radverkehrs durch den Bürgerpark. Als ergänzendes Angebot schafft sie eine neue Qualität des Radfahrens und ist vor allem für die Nahmobilität im Quartier selbst und vom angrenzenden Westlichen Ringgebiet als Verbindung zur Innenstadt interessant. Durch die Weiterführung nach Süden mit der Unterführung der Theodor-Heuss-Straße wird der Anschluss an das Ringgleis hergestellt. Radabstellanlagen werden bedarfsgerecht dezentral vorgesehen und entstehen mit leichter, d.h. ebenerdiger Zugangsmöglichkeit in den neuen Gebäudestrukturen. Zu beachten ist die differenzierte Nachfrage für Radabstellmöglichkeiten für Räder mit Anhängern, Lastenräder und Ladestationen für E-Bikes. In den Mobilitäts-Hubs sind in den Erdgeschossen ebenfalls Radabstellmöglichkeiten vorgesehen.

Nahmobilität

Die Nahmobilität zu Fuß ist die umweltfreundlichste und gesündeste Art der Fortbewegung. Ihre Förderung wird deshalb ein zentraler Punkt des Mobilitätskonzeptes werden. Wichtige Aspekte sind die Barrierefreiheit und die gestalterische Qualität der Räume, die zu Fuß zu durchqueren sind. Neben den wichtigen bereits genannten Achsen, wie der Straße Am Alten Bahnhof mit dem Grünboulevard und der beiden Ost-West-Achsen im Zuge der stark durchgrünenden Ekbertstraße und der als Freiraum aufgewerteten Fabrikstraße, kommen den kleinen Durchwegungen zwischen den Baublöcken und als Verbindung zwischen kleinen Plätzen und Aufweitungen eine große Bedeutung zu. Derartige Verbindungen machen Wege zu Fuß spannend und abwechslungsreich.

Die Theodor-Heuss-Straße, die bislang eine starke Barriere darstellt, kann künftig an vier Stellen, nämlich in Höhe der Konrad-Adenauer-Straße, der Straße Holzhof und der Fabrikstraße mit Lichtsignalanlagen gesichert gequert werden. Eine Lichtsignalanlage für den Fuß- und Radverkehr in Höhe der Ekbertstraße komplettiert die Verbindungen zum Bürgerpark. Durch das autofreie nördliche Teilstück der Straße Am Alten Bahnhof entsteht für den Fuß- und Radverkehr eine schnelle Verbindung über die Okerbrücke im Zuge des Wilhelmitorwalls in die innere Stadt bzw. die Innenstadt.

- Fuß- und Radwegeverbindung
- Fahrradschnellweg
- ... Wegeverbindung an der Oker
- Fuß- und Radwegeverbindung am Boulevard Anschluss Ringgelis

5.5 STÄDTEBAULICHE KENNWERTE

Der Gebietscharakter soll von einem überwiegend monostrukturierten Gewerbegebiet zu einem lebendigen gemischten Quartier im Sinne eines Urbanen Gebietes entwickelt werden. Es soll sichergestellt werden, dass alt-eingesessene Gewerbebetriebe wie beispielsweise BMA (Braunschweigische Maschinenbuanstalt AG) nicht gefährdet werden. Der Rahmenplan erlaubt eine grundsätzliche Nutzungsmischung, setzt jedoch teilräumliche Schwerpunkte. Im Bereich des übergeordneten Grünzuges Ekbertstraße wird ein Schwerpunkt mit Wohnnutzungen gesetzt. Entlang des Grünen Boulevards ist ebenso ein Wohnanteil denkbar. Insgesamt wird auf Grund der Gebietsprägung ein Schwerpunkt auf gewerbliche Nutzungen bestehen bleiben.

Der städtebauliche Entwurf stellt eine mögliche bauliche Entwicklung und Nutzungsverteilung dar. Die Kennzahlenermittlung erfolgte auf Basis des vorliegenden Entwurfes und ist als Orientierungswert bzw. als Annäherungswert zu begreifen. Die tatsächliche bauliche Ausnutzung der überbaubaren Grundstücksflächen wird im B-Planverfahren festgelegt.



Schwarzplan

- Bestand
- Entwurf
- Option Rückbau

- Neubau Mischnutzung mit überwiegend Gewerbe
- Bestand Gewerbe
- Neubau überwiegend Wohnen
- Potenzialflächen für Wohnnutzungen
- Bestand Wohnen
- Mögliche Standorte für Quartiersgaragen
- Soziale Einrichtungen (Bestand)

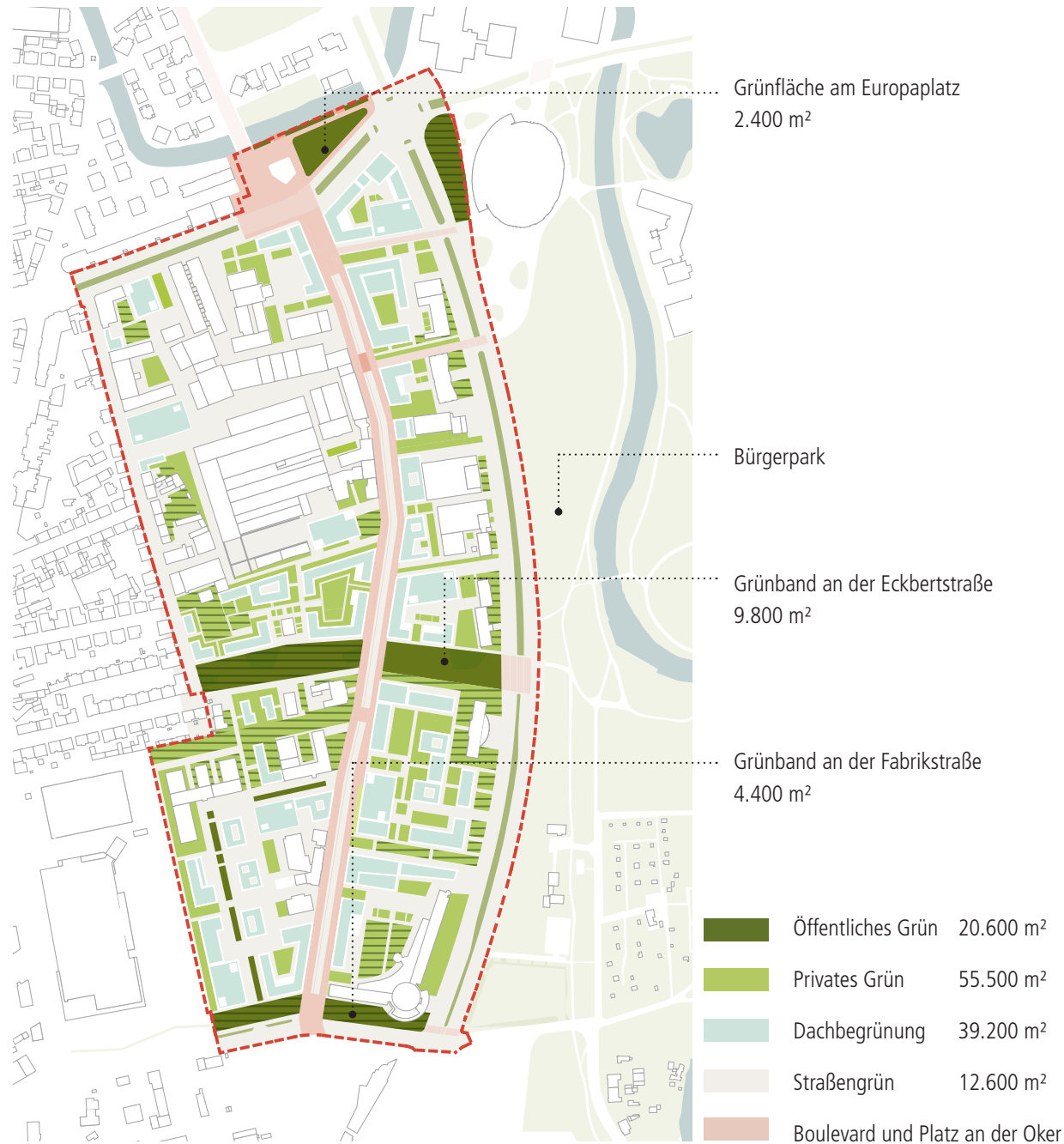
Überschlägige Kennzahlen

Gebietsgröße:	38,30 ha
Geschossfläche Gesamt (Neubau und Bestandserhalt):	ca. 460.000 m²
davon Bestand (erhalt):	ca. 175.000 m²
davon Neubau (Nutzungen im Sinne eines MU mit Schwerpunktsetzungen):	ca. 190.000 m²
davon Sonstige (z.B. Quartiersgaragen):	ca. 95.000 m²
GRZ1 (bezogen auf überbaubare Flächen):	0,4-0,8 / im Durchschnitt 0,5
GFZ (Bestand und Neubau, bezogen auf überbaubare Flächen):	1,6-2,4 / im Durchschnitt 1,8



Nutzungsverteilung

5.5 STÄDTEBAULICHE KENNWERTE



Grünflächenpotenziale

Das Freiraumgefüge setzt sich aus einer ausgewogenen Mischung von öffentlichen und privaten Freiflächen zusammen. Zu den übergeordneten öffentlichen Grünräumen zählen beispielsweise die neue Grünfläche am alten Busbahnhof oder die umgestalteten und erweiterten Grünflächen entlang der Fabrikstraße und Eckbertstraße.

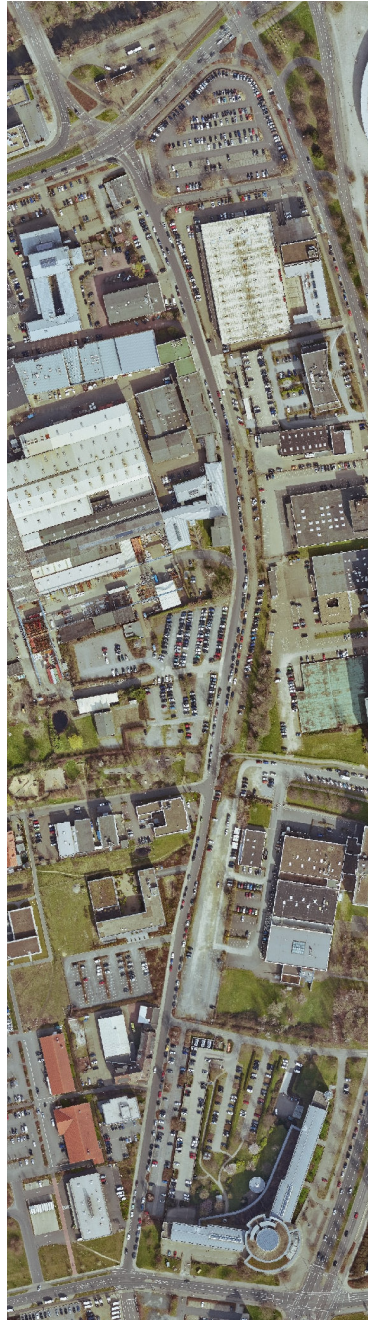
Zusätzlich kann durch eine Erweiterung und Umgestaltung des Straßenraumes Am Alten Bahnhof Grün in den Straßenraum integriert werden.

Auf den Grundstücken können zusätzlich Grünflächen durch Entsiegelungsmaßnahmen geschaffen werden.

Die Dächer der Neubauten sollen als Gründächer in Kombination mit Photovoltaik errichtet werden.

Die Dargestellten Grünflächenpotenziale sind eine pauschale Annahme auf Basis des städtebaulichen Entwurfes.

6. VERTIEFUNGEN



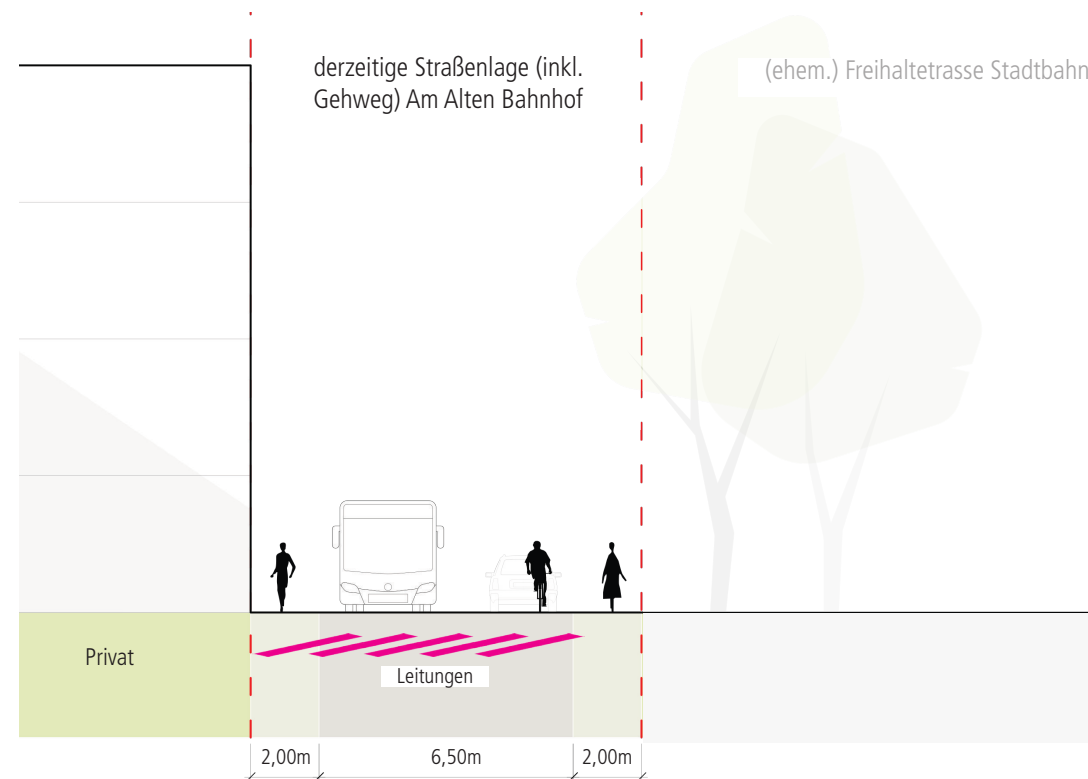
Luftbild Straße Am Alten Bahnhof

6.1 GRÜNER BOULEVARD AM ALTEN BAHNHOF

BESTANDSSITUATION

Die Straße Am Alten Bahnhof ist in der Bestandssituation eine reine Verkehrstrasse. Die Fahrbahnbreite von 6,50 m erlaubt den Schwerlastenverkehr, der hier regelmäßig frequentiert. Gerahmt wird die Straße beidseitig durch schmale Gehwege von ca. 1,75 m bis zu 2,00 m Breite (in Teilen auch breiter), die bestehende Stadtstruktur gibt der Straße keine klare Fassung. Unterhalb der Straße sind Leitungen verlegt, die bei einer Umgestaltung des Straßenraums zu berücksichtigen sind.

Grundsätzlich ist die Aufenthaltsqualität entlang der Straße gering: Der Raum wird von parkenden und fahrenden Autos dominiert und bietet keine Orte zum Verweilen und wenig Grün, sodass er sich bei sommerlichen Temperaturen stark erhitzen kann. Auch für den Fahrradverkehr ist die Straße wenig attraktiv, da es keinen markierten Fahrradweg gibt und der ruhende Verkehr die Sicht einschränken kann. Die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden wird somit beeinträchtigt.



Prinzipschnitt Am Alten Bahnhof - Bestandssituation



Lageplan „Grüner Boulevard“ V1

6.1 GRÜNER BOULEVARD AM ALTEN BAHNHOF

VARIANTE 1 (VISION)

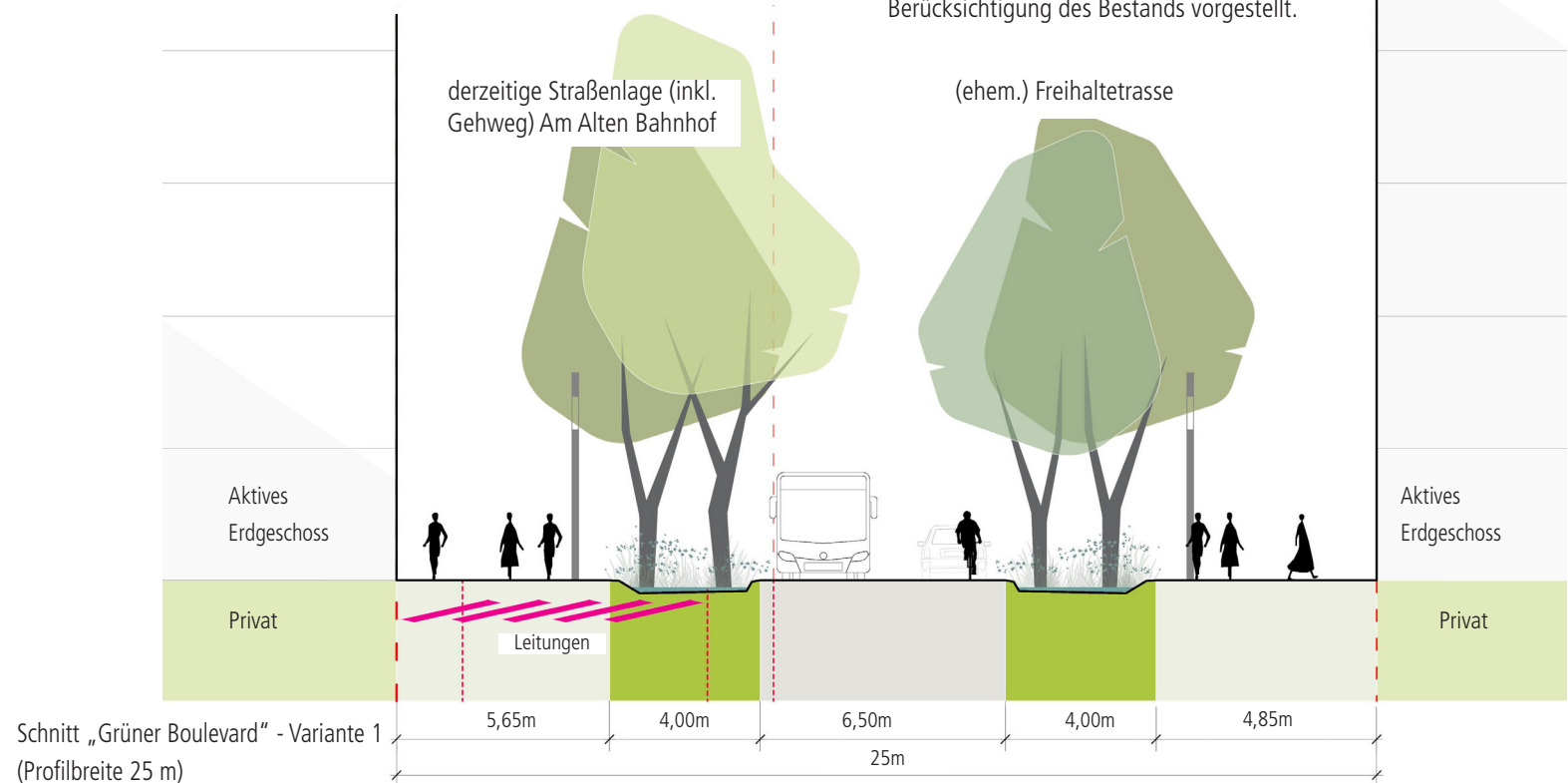
Die Straße Am Alten Bahnhof wird auf 25 m erweitert und durch die neue städtebauliche Struktur klar eingefasst. Durch die neue Straßenaufteilung wird der Bestand (dargestellt durch rote gestrichelte Linien) größtenteils umgestaltet. Der Straßenabschnitt östlich des Bestands bis zur neu definierten Gebäudekante entspricht den ehemals für die Straßenbahn freigehaltenen Flächen. Beidseitig des Boulevards werden großzügige Gehbereiche eingerichtet, die gleichzeitig Platz für belebte Vorzonen der gemischt genutzten Erdgeschosse bieten.

Der Grünanteil im Straßenraum wird durch flächiges Grün und beidseitige Baumpflanzungen deutlich erhöht. Retentionsmulden und Baumrigolen sorgen für ein effizientes Regenwassermanagement und machen das eingeleitete Wasser

für Neupflanzungen wurzelverfügbar. Das Klima im Straßenraum wird durch die Begrünungsmaßnahmen reguliert.

In die Grünstreifen werden abschnittsweise Multifunktionsflächen mit versickerungsfähigen Belägen integriert und bieten Raum für Kurzzeitparken, Lieferdienste und Fahrradständer.

Da sich unter der Bestandsstraße sämtliche Leitungen befinden (magentafarbene Schraffur) wird von einer Umgestaltung der existierenden Straße jedoch abgesehen. Auf den folgenden Seiten werden alternative Vorschläge zur Ausgestaltung des Boulevards unter Berücksichtigung des Bestands vorgestellt.





Lageplan „Grüner Boulevard“ V2

6.1 GRÜNER BOULEVARD AM ALTEN BAHNHOF

VARIANTE 2 (BESTANDSORIENTIERT)

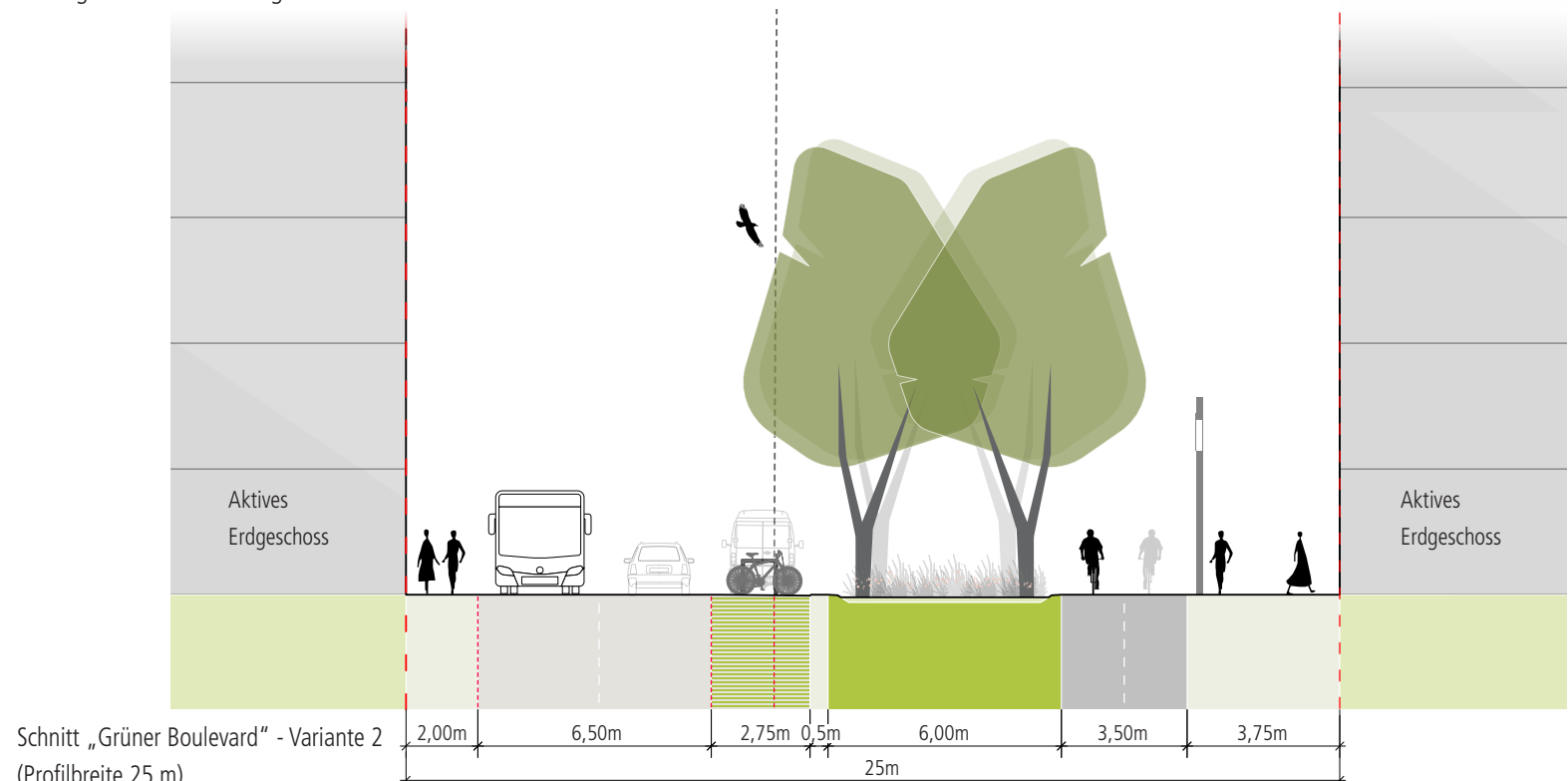
Da die Straße erst vor wenigen Jahren neu ausgebaut wurde, wird eine bestandserhaltende Gestaltung angestrebt, die den westlichen Gehweg trotz der geringen Breite beibehält und die Fahrbahn bei den vorhandenen 6,50 m Breite belässt. Die ergänzende Neugestaltung erfolgt also daran östlich anschließend bis zu einer Gesamtbreite des Straßenraums von 25 m. Der Radverkehr wird als Gegenverkehrsrادweg mit 3,50 m Breite neben der 6,00 m breiten grünen Achse geführt und ist vom Fußverkehr gut separiert.

Die ehemals für die Stadtbahn vorbehaltenen Flächen bieten Raum für großzügiges, straßenbegleitendes Grün mit einseitiger Baumbepflanzung, die für ein angenehmes Klima sorgen und den Straßenraum ästhetisch aufwerten.

Um eine Vitalität und Langlebigkeit der Neupflanzungen zu gewährleisten, werden klimaresiliente und standortangepasste Straßenbäume vorgesehen.

Integrierte Retentionsmulden und Baumrigolen können insbesondere bei Starkregenereignissen Regenwasser effizient aufnehmen, speichern und versickern bzw. wurzelverfügbar machen.

Fahrbahn und Grünflächen werden durch einen Multifunktionsstreifen mit versickerungsfähigem Belag getrennt. Dieser bietet Platz für Fahrradstellplätze, Kurzzeitparken und Anlieferungsdienste.





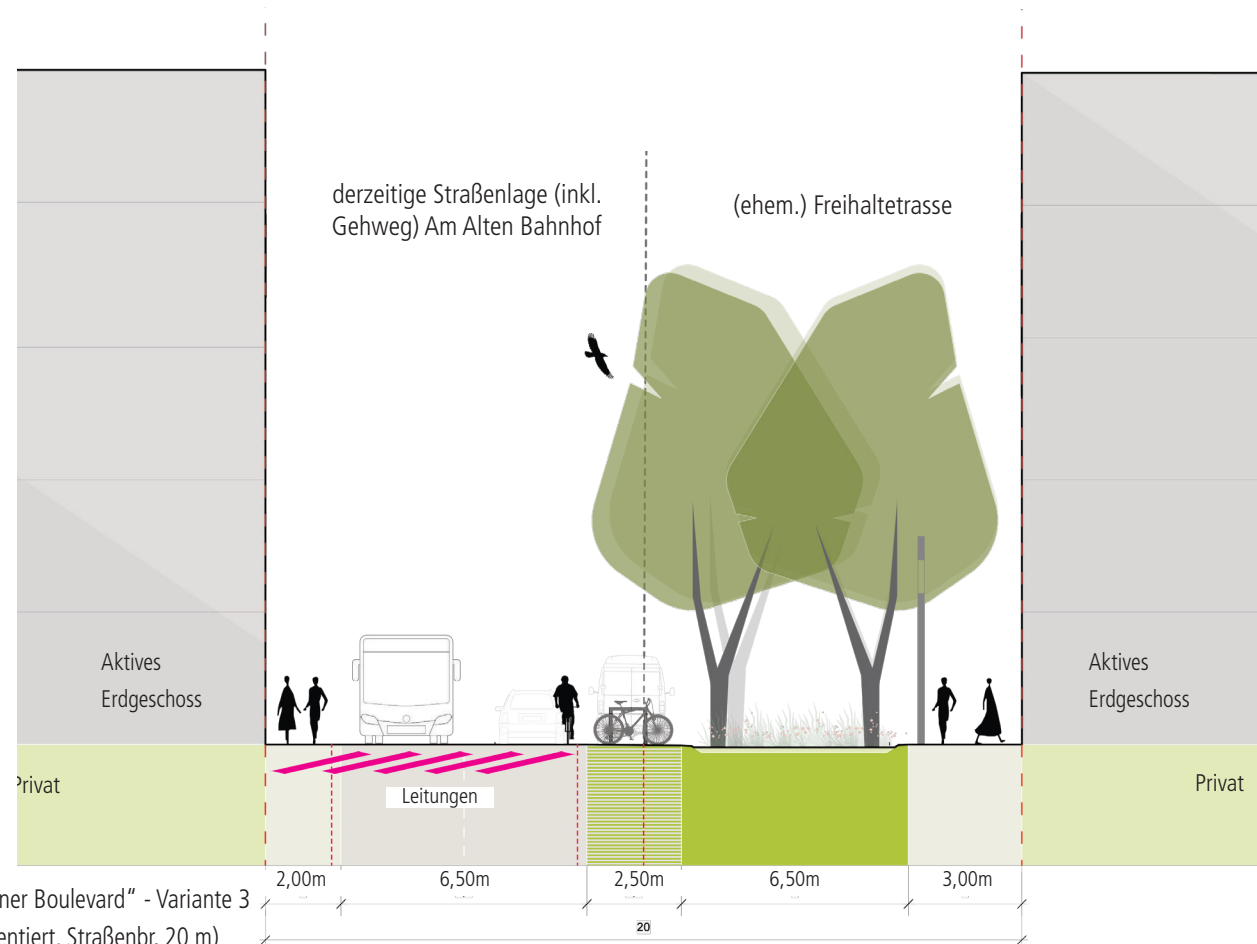
Lageplan „Grüner Boulevard“ V3

6.1 GRÜNER BOULEVARD AM ALTEN BAHNHOF

VARIANTE 3 (BESTANDSORIENTIERT, BREITE 20 M)

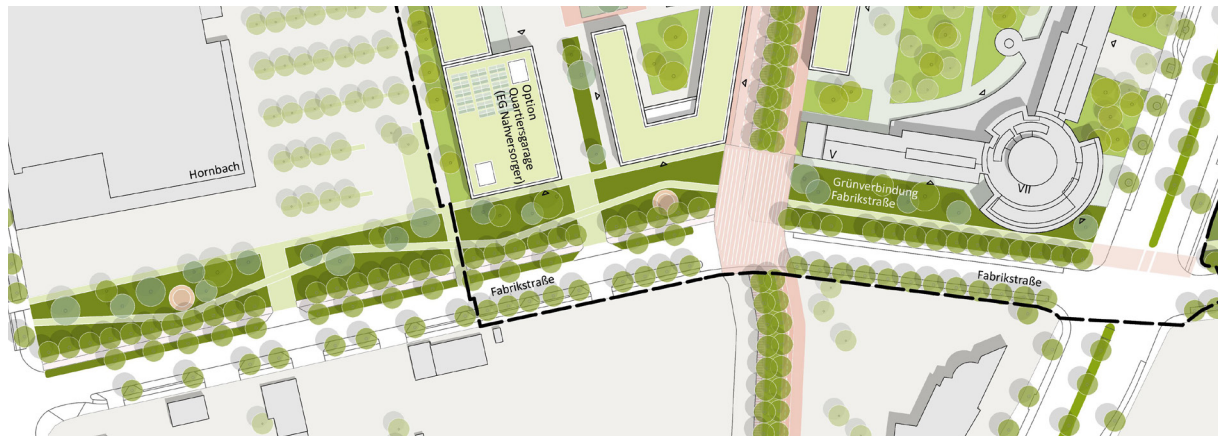
In einer weiteren Variante wird die Straße Am Alten Bahnhof auf eine Breite von 20 m reduziert. Grundlage bildet wie in Variante 2 eine bestandserhaltende Gestaltung, die den westlichen Gehweg trotz der geringen Breite beibehält und die Fahrbahn bei den vorhandenen 6,50 m Breite belässt. Der Charakter des grünen, klimawirksamen

Boulevards wird mit der Kombination von flächigem Grün und Baumpflanzungen weiterverfolgt, der Radverkehr wie in der Visionsvariante auf der Straße geführt. Der reduzierte Straßenquerschnitts führt zu einer geringeren Gehwegbreite entlang der östlichen Gebäudeflucht.



Schnitt „Grüner Boulevard“ - Variante 3
(bestandsorientiert, Straßenbr. 20 m)

6.2 TEILRAUM FABRIKSTRASSE



Lageplan Fabrikstraße



Schnitt Freiraum Fabrikstraße

Der Grünzug entlang der Fabrikstraße bildet den südlichen Abschluss des Quartiers Am Alten Bahnhof und dient als wichtige Verbindung zwischen dem westlichen Ringgebiet und dem Bürgerpark. Die durch das grüne Band verlaufende Wegeerschließung macht hier das Zufußgehen attraktiv.

Als öffentliche Grünfläche bietet der Grünzug künftig schattenspendende Bäume und angenehme Aufenthaltsbereiche für (gemeinschaftliche) Freizeit- und Sportaktivitäten. Dazu wird das Blätterdach durch Baumneupflanzungen verdichtet. Ziel ist es auch, die Grünfläche durch die Integration privater Grundstücke zu erweitern und somit zusätzliche Bereiche zu entsiegeln. Die Versickerung von Regenwasser ist nicht möglich, da in den Böden Altlasten vorhanden sind.

Der bestehende Straßenraum südlich des Grünzugs wird durch Baumreihen ergänzt und so mit den anderen Teilbereichen des Quartiers verknüpft. Dadurch kann sowohl die Aufenthaltsqualität entlang der Straßen als auch die Orientierung im Quartier gestärkt werden.

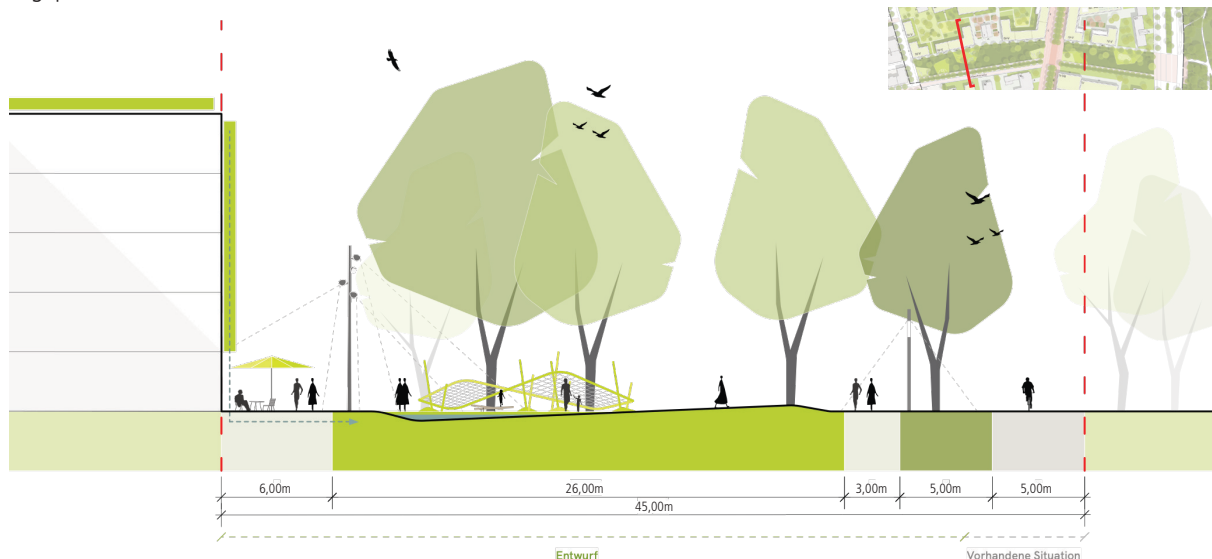
Schnitt Grünzug an der Fabrikstraße

- Ökologische Aufwertung durch Baumpflanzungen.
- Wegeverbindung Richtung Bürgerpark im Grünen.
- Punktuelle Fitnessbereiche innerhalb der Freifläche.
- Quartiersgarage mit Grünfassade und einer aktiven Dachnutzung.
- Im Erdgeschoss Nahversorgung im Rahmen des Einzelhandelskonzeptes.

6.3 TEILRAUM EKBERTSTRASSE



Lageplan Ekbertstraße



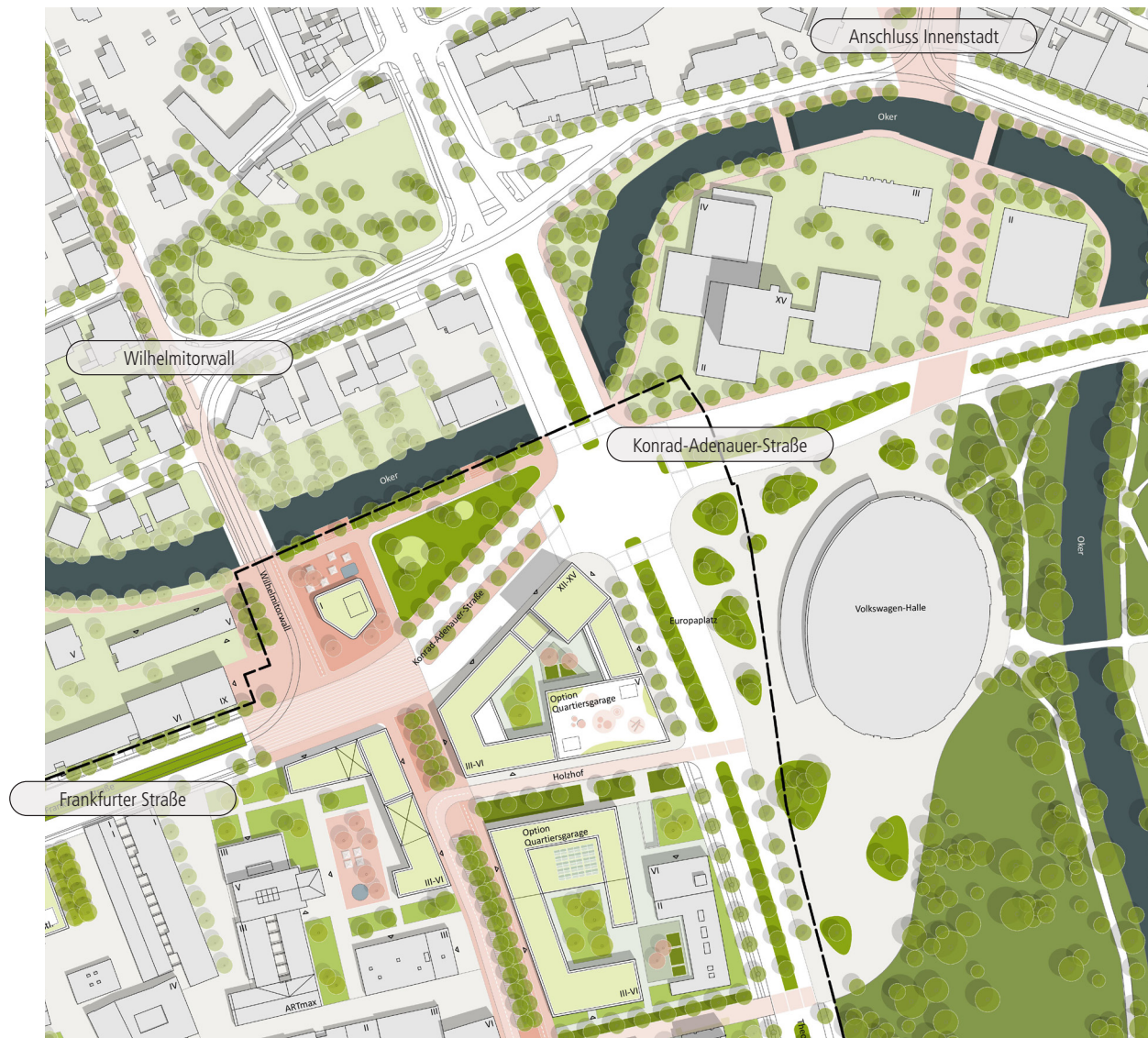
Schnitt Freiraum Ekbertstraße

Die Grünfläche entlang der Ekbertstraße wird qualifiziert und nach Osten erweitert. Als Grünzug in Ost-West Richtung stellt sie den zentralen Link zwischen dem westlichen Ringgebiet und dem Bürgerpark dar. Die bestehende Topographie wird teilweise abgetragen, um dem Parkbereich eine Großzügigkeit zu verleihen und eine bessere Durchgängigkeit zu entwickeln. Der Großteil der Bestandsbäume kann dabei erhalten bleiben. In der Parkanlage finden sich unterschiedliche Spiel- und Sportangebote sowie klimakomfortable Aufenthaltsbereiche. Um die Verknüpfung der unterschiedlichen Teilbereiche zu stärken, werden kleine Platzbereiche am „Grünen Boulevard“ als Auftaktsituation ausgebildet. Gleichzeitig wird der Straßenraum in diesem Bereich als Mischfläche ausgeführt, die eine Priorisierung des Fußverkehrs vorsieht. Nördlich des Parks verläuft die Ekbertpromenade mit belebten Vorzonen der Erdgeschosse. Daran angrenzend wird das denkmalgeschützte Bürogebäude durch einen öffentlichen Quartiersplatz gefasst und räumlich hervorgehoben. Künftig soll das Gebäude öffentliche Nutzungen und einen Gastronomiestandort im Erdgeschoss erhalten, durch die auch der Außenbereich bespielt werden kann. Das Gebäude markiert außerdem den Übergang zu zwei über den Platz verbundenen Wohnhöfen. Die gemeinschaftlichen Flächen mit geschützten Kleinkindspielplätzen werden hier von Privatgärten gesäumt. Die an der Kramerstraße gelegene KITA wird samt Außenbereich in den Wohnhof integriert.

Schnitt Grünzug an der Ekbertstraße

- Einfassung der Parkanlage durch Baumreihen.
- Ekbertpromenade als Übergangsbereich mit belebter EG-Zone.
- Parkanlage mit Spiel- und Sportangeboten mit Bestandsbäumen.
- Leichte Landschaftsmodellierung zur Einleitung von Regenwasser (ggf. auf Dächern anfallendes Wasser) in Versickerungsmulden.
- Alternative Erschließung durch den Park für Fußgänger, von Verkehrsstraße getrennt.

6.4 TEILRAUM EUROPAPLATZ/ ARTMAX



Der Gestaltungsvorschlag für den Europaplatz greift die zukunftsorientierte Idee der grundlegenden Umgestaltung des Knotenpunktes auf. Die aus der Idee der autogerechten Stadt entwickelte derzeitige Lösung wird auf ein den verkehrlichen Belangen entsprechendes angemessenes Maß reduziert. Die Straßenbahn wird nördlich der Oker geführt und quert diese in Höhe des Wilhelmitorwalls, wo eine zentrale Haltestelle ausgebildet wird. Dadurch behält die nördliche Uferseite im Wesentlichen Erschließungsfunktion für den Kfz-Verkehr und nimmt den Straßenbahnverkehr auf. Südlich der Oker wird der Kraftfahrzeugverkehr geführt. Die Erschließung der Tiefgarage der Sparkasse muss entsprechend angepasst werden. Dafür entsteht über den derzeitigen Parkplatz der Sparkasse hinweg eine attraktive Verbindung aus dem Bruchtorwall über die Oker und die Konrad-Adenauer-Straße zur Volkswagen-Halle. Die Verbindung von der Straße Am Alten Bahnhof zum Wilhelmitorwall über die Frankfurter Straße hinweg wird als attraktive, fuß- und radverkehrsfreundliche Signalisierung ausgebildet.

Der Gestaltungsvorschlag für den Europaplatz ist eine langfristige Vision, die im näheren Umfeld ganz neue Sichtweisen ermöglicht. Die vorgeschlagene, südlich angrenzende Bebauung am Holzhof ist auch ohne diesen Eingriff in das Hauptverkehrsstraßennetz möglich. Es muss dann lediglich der Abbieger aus der Frankfurter Straße in die Theodor-Heuss-Straße angepasst werden.

Lageplan Europaplatz und ARTmax - Verknüpfung zur Stadt und in das Quartier

6.4 TEILRAUM EUROPAPLATZ/ ARTMAX



Als Auftaktplatz zur Innenstadt mit direktem Bezug zur Oker bietet der Europaplatz als öffentlicher Freiraum ein besonderes Gestaltungspotenzial. Durch eine klar gefasste Platzsituation mit einem Pavillon als Gastronomiestandort, einem Wasserspiel sowie einer kleinen Parkanlage für Spiel- und Sportmöglichkeiten erhält der Ort eine hohe Aufenthaltsqualität. Punktuelle Zugänge zum Wasser machen die Oker und den historischen Umflutgraben erlebbar.



Ausschnitt Lageplan Europaplatz






Ausschnitt Lageplan Bereich ARTmax

7. FAZIT UND AUSBLICK

FAZIT UND AUSBLICK



Schwarzplan Bestand

-  Mögliche Entwicklungsschwerpunkte
-  Bestand
-  Entwurf



Schwarzplan mit Entwurf

Der vorliegende Rahmenplan stellt das Ergebnis eines umfassenden und integrierten interdisziplinären Planungsprozesses mit Einbeziehung vieler Akteure dar. Der Rahmenplan dient als langfristige Vision, die nicht nur die Bedürfnisse der Gegenwart, sondern auch die zukünftigen Anforderungen berücksichtigt.

Es ist unvermeidlich, dass in einem solch komplexen Vorhaben, wie der Transformation eines Gewerbegebietes zu einem innerstädtisch angebundenen gemischten Quartier mit urbanem Charakter und neuen Freiraumqualitäten, verschiedene Einzelinteressen aufeinandertreffen. Daher ist es von grundlegender Bedeutung, eine gemeinsame Grundverabredung im Sinne eines gefestigten Leitbildes zu treffen. Nur so kann eine nachhaltige und langfristige Entwicklung ermöglicht werden, die die verschiedenen Belange angemessen berücksichtigt.

Ein konsistenter Rahmenplan sollte robust und resilient sein. Er sollte nicht nur eine klare städtebauliche Zielsetzung formulieren, sondern auch eine hohe Flexibilität aufweisen, um auf unvorhergesehene Veränderungen reagieren zu können. Dies stellt eine besondere Herausforderung dar, da die Belange der Eigentümer:innen und der Stadtöffentlichkeit oft unterschiedlich sind. Hier ist der Diskurs von entscheidender Bedeutung, basierend auf dem Qualitätsversprechen, das der Rahmenplan gibt.

Um die Verbindlichkeit des Rahmenplans sicherzustellen, sollten seine Grundzüge in Bebauungsplänen verankert werden. Im nächsten Schritt werden daher Bebauungsplanverfahren angestrebt. Dabei werden fachliche Untersuchungen, wie beispielsweise zur Erschließung, durchgeführt. Weitere Gespräche mit den Eigentümer:innen und den betroffenen Parteien sind notwendig. Das Ziel besteht darin, den angestoßenen Planungsprozess konsequent voranzutreiben. Nur so kann man sicherstellen, dass der Rahmenplan nicht nur eine Vision bleibt, sondern die Ergebnisse des Prozesses umgesetzt werden.

ANHANG - QUELLENVERZEICHNIS

Bei allen nicht aufgeführten Abbildungen, Grafiken und Plänen liegen die Rechte bei der Stadt Braunschweig oder den Büros:
Machleidt GmbH - Städtebau + Stadtplanung, Planorama Landschaftsarchitektur. Eine Weiterverwendung ohne Nennung der Urheber ist untersagt.

Seite 09 links:	Räumliches Leitbild Braunschweig, Grafik: S.21 Integriertes Stadtentwicklungskonzept Braunschweig 2030 „Denk deine Stadt“: urbanista
Seite 09 rechts:	Rahmenprojekt R.04 „Europaviertel“, Grafik: S.202 Integriertes Stadtentwicklungskonzept Braunschweig 2030 „Denk deine Stadt“: urbanista
Seite 15 links:	studio muc - Olympia Gate, München, steidle architekten, 2016, Bild: Stefan Müller-Naumann
Seite 15 rechts:	Internationale Bauausstellung Hamburg - Welt-Gewerbehof, 2014, Bild: Martin Kunze
Seite 16 rechts:	Modal Split der Stadt Braunschweig, Grafik: S.163 Integriertes Stadtentwicklungskonzept Braunschweig 2030 „Denk deine Stadt“: urbanista
Seite 32 links/oben:	Stadtpark Norderstedt Fitness-Parcours, Annabau, 2013, Bild: Arne Vollstedt
Seite 32 links/mitte:	Spielplatz Choriner Straße, hochC Landschaftsarchitekten, 2021, Bild: Kukuk GmbH
Seite 32 links/unten:	Skatepark Soest, DSGN Concepts, 2016, Bild: Alexandra Kern
Seite 32 rechts/oben:	Park 'n' Play, Kopenhagen, JAJA Architects, 2016, Bild: JAJA Architects
Seite 32 rechts/mitte:	Dachfarm ØsterGRO, Kopenhagen, 2014, Bild: Andrea Fjordside Pontopiddan / ØsterGRO / TMN
Seite 32 rechts/unten:	Zalando Firmenzentrale, Berlin, HENN Architekten, 2019, Bild: Hans-Georg Hesch
Seite 35 links:	Maria-Tusch-Straße, Seestadt Aspern, 3:0 Landschaftsarchitektur, 2015, Bild: Hertha Hurnaus
Seite 35 lmitte:	Jaktgatan/ Lövängsgatan, Norra Djurgårdsstaden, Stockholm, AJ Landskap AB, 2015, Bild: AJ Landskap AB
Seite 35 rechts:	Great Land, Rom, Studio CORTE, 2015, Bild: Musacchio Ianniello
Seite 36 links/oben:	Dachbegrünung, Contec Deutschland GmbH, Bild: Contec Deutschland GmbH
Seite 36 links/mitte:	RAG Zeche Zollverein, kadawittfeldarchitektur, Essen, 2018, Bild: Nikolai Benner
Seite 36 links/unten:	„ZinCo Retentions-Gründach“, Henke Dachdecker, Bild: ZinCo GmbH
Seite 36 rechts/oben:	Vertiko Living Wall, Wohnhaus Berlin, Vertiko GmbH, Bild: Vertiko GmbH
Seite 36 rechts/mitte:	Stadthaus M1, Green City Hotel, Freiburg-Vauban, Barkow-Leibinger Gesellschaft von Architekten mbH, 2013, Bild: dpa
Seite 36 rechts/unten:	Lineares Regalsystem Brise Soleil (Sky-Frame Fensterfabrik), Frauenfeld, Ganz Landschaftsarchitekten, 2014, Bild: Ganz Landschaftsarchitekten
Seite 51 oben:	Stadtlichtung Theodor-Heuss-Park, Düren, Reepel Schirmer Landschaftsarchitektur, 2018, Bild: Reepel Schirmer Landschaftsarchitektur
Seite 51 oben/mitte:	Landesgartenschau Deggendorf, k1 Landschaftsarchitekten, 2014, Bild: k1 Landschaftsarchitekten
Seite 51 unten/mitte:	Parkhaus Opéra Zürich, Zürich, Geilinger AG, 2012, Bild: Geilinger AG
Seite 51 unten:	Henning G. Kruses - Plads BIG, Bjarke Ingels Group, 2021, Bild: Rasmus Hjortshøj

Betreff:

**Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift "Am Alten Bahnhof", WI 112
Stadtgebiet zwischen Frankfurter Straße, Konrad-Adenauer-Straße, Theodor-Heuss-Straße, Fabrikstraße und Kramerstraße, sowie deren südliche Verlängerung bis Fabrikstraße
Aufstellungsbeschluss**

Organisationseinheit:

Dezernat III
61 Fachbereich Stadtplanung und Geoinformation

Datum:

13.11.2023

Beratungsfolge

Sitzungstermin

Status

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 310 Westliches Ringgebiet (Anhörung)	21.11.2023	Ö
Ausschuss für Planung und Hochbau (Vorberatung)	05.12.2023	Ö
Verwaltungsausschuss (Entscheidung)	12.12.2023	N

Beschluss:

"Für das im Betreff genannte und in Anlage 2 dargestellte Stadtgebiet wird die Aufstellung des Bebauungsplanes mit örtlicher Bauvorschrift „Am Alten Bahnhof“, WI 112, beschlossen.“

Sachverhalt:

Beschlusskompetenz

Die Beschlusskompetenz des Verwaltungsausschusses ergibt sich aus § 76 (2) S. 1 NKomVG. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei der Entscheidung über die Aufstellung von Bauleitplänen (Flächennutzungsplan/Bebauungsplan) um eine Angelegenheit, über die weder der Rat oder die Stadtbezirksräte zu beschließen haben noch der Hauptverwaltungsbeamte 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.

Planungsziel und Planungsanlass

Im Zusammenhang mit dem Rahmenprojekt R.04 „Europaviertel“ des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes ISEK unter dem Leitziel „die Stadt kompakt weiterbauen“ soll das Quartier südlich des Europaplatzes, beidseits der Straße Am Alten Bahnhof zu einem zukunftsorientierten urbanen Viertel transformiert werden.

Das Quartier wird derzeit durch Gewerbebetriebe geprägt, insbesondere durch Büro- und Verwaltungsgebäude, Dienstleistungsbetriebe und produzierendes Gewerbe. Auch wenn es zu den besten Geschäftsadressen Braunschweigs zählt und eine besondere Lagegunst aufweist in Bezug auf die Innenstadtnähe, ist das Viertel baulich stark untergenutzt. Dies resultiert insbesondere daraus, dass für die Flächen östlich der Straße Am Alten Bahnhof in den derzeit noch verbindlichen Bebauungsplänen eine Trasse für Bahnverkehr vorgehalten wird und eine qualifizierte bauliche Entwicklung dieser Flächen bisher nicht möglich war. Die Flächen werden derzeit als Stellplatzfläche genutzt.

Die Trasse soll nunmehr aufgegeben werden. Dies eröffnet die Möglichkeit, durch Umstrukturierung und Stapelung des ruhenden Verkehrs diese Flächen städtebaulich neu zu ordnen, mit hohem Potential für eine Nachverdichtung, sowie Belebung und qualitativen Aufwertung des Quartiers. Dabei fällt der Verbreiterung und Aufwertung der Straße Am Alten Bahnhof zu einem grünen Boulevard eine Schlüsselrolle zu. In Verbindung mit der Umstrukturierung des ruhenden Verkehrs und qualitätsvollen Nachverdichtung eröffnet sich hier die Möglichkeit einer neuen Adressbildung auf der „Rückseite“ der Theodor-Heuss-Straße.

Der Bebauungsplan strebt grundsätzlich eine Nutzungsmischung an mit teilträumlichen Schwerpunkten. Im Bereich des übergeordneten Grünzuges Ekbertstraße soll ein Schwerpunkt mit Wohnnutzungen gesetzt werden. Entlang des grünen Boulevards ist ebenso ein Wohnanteil denkbar. Insgesamt wird aufgrund der bestehenden Gebietsprägung ein Schwerpunkt auf gewerblicher Nutzung bestehen bleiben. Es soll insbesondere sichergestellt werden, dass alteingesessene Gewerbebetriebe, wie beispielsweise BMA (Braunschweigische Maschinenbauanstalt), in ihrer Betriebsausübung nicht gefährdet werden.

Neben Nachverdichtung und nachhaltiger, zukunftsorientierter Nutzungsmischung sind als weitere Planungsziele die Schaffung von Aufenthaltsqualitäten durch Gestaltung hochwertiger Grünanlagen, Straßenräume und Baufelder, sowie die Beachtung von Klimaschutz und Klimaresilienz zu nennen.

Als Grundlage und Leitfaden zur Entwicklung des Gebietes wurde ein Rahmenplan erstellt, der die Planungsziele darstellt und näher erläutert. Ein Beschluss zum Rahmenplan durch den Rat der Stadt Braunschweig ist für die Sitzung am 19. Dezember 2023 vorgesehen.

Bei der Ausarbeitung des Bebauungsplanes werden die im Rahmenplan dargelegten Entwicklungsziele weiter konkretisiert. Insbesondere werden die immissionsschutzrechtlichen Belange in Bezug auf Wahrung des Bestandsschutzes als auch dem Schutz künftiger Wohnnutzungen besonders zu beachten sein.

Die Umstrukturierung des ruhenden Verkehrs durch Stapelung soll vornehmlich in Quartiersgaragen erfolgen. Dabei können die Quartiersgaragen auch als Mobilitäts-Hubs ausgebildet werden. Die Rahmenplanung stellt hierfür verschiedene Standorte als Alternativen dar. Für die Umsetzung und den Betrieb bestehen verschiedene Optionen. Welche der Optionen realisierbar sein wird, muss im späteren Verlauf mit betroffenen Beteiligten ausgelotet und abgestimmt werden. Im Zusammenhang mit künftigen Stellplatzbedarfen wird ein Mobilitätskonzept in Verbindung mit einem Stellplatzschlüssel für den Nachweis erforderlicher Stellplätze zu entwickeln sein.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes beinhaltet zunächst die gesamten Flächen, für die der Rahmenplan entwickelt wurde. Die Bestandsanalyse und konzeptionelle Entwicklung des Grundgerüsts und der Grundzüge des Bebauungsplanes sowie eines Mobilitätskonzeptes wird zunächst für die gesamte Fläche entwickelt. Das Gebiet umfasst jedoch unterschiedliche Teilräume mit unterschiedlichen Entwicklungsschwerpunkten und Konfliktpotentialen. Sofern die Dynamik konkreter Entwicklungsabsichten von Grundstückseigentümern oder Vorhabenträgern es erfordert, kann nach Vorliegen eines Gesamtkonzeptes der Grundzüge des Bebauungsplanes über eine Teilung des Geltungsbereiches entschieden werden. Ein Aufstellungsbeschluss für den gesamten Bereich ermöglicht die Planungssicherungsinstrumente in Form von Zurückstellung von Baugesuchen, die den Planungszielen widersprechen und dem Erlass einer Veränderungssperre.

Die Flächen der Theodor-Heuss-Straße sowie des Europaplatzes und des Busbahnhofs sind nicht Bestandteil des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes. Zum einen befinden sich die Flächen in städtischem Eigentum, zum anderen ist die Entwicklung des Europaplatzes und sein Umfeld eine vom Bebauungsplan „Am Alten Bahnhof“ eigenständige

Entwicklungsmaßnahme mit einem abweichenden Zeithorizont.

Der Flächennutzungsplan der Stadt Braunschweig stellt im Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes „Gewerbliche Bauflächen“, „Sonderbauflächen Handel“ und auf einer kleinen Fläche an der Ekbertstraße „Wohnbauflächen“ dar. Sobald sich die Planung weiter konkretisiert hat und sich herausstellen sollte, dass für einen Teilbereich eine Änderung des Flächennutzungsplanes erforderlich ist, wird ein entsprechendes Parallelverfahren gemäß § 8 (3) BauGB durchgeführt.

Empfehlung

Die Verwaltung empfiehlt die Aufstellung des Bebauungsplanes mit örtlicher Bauvorschrift „Am Alten Bahnhof“, WI 112

Leuer

Anlage/n:

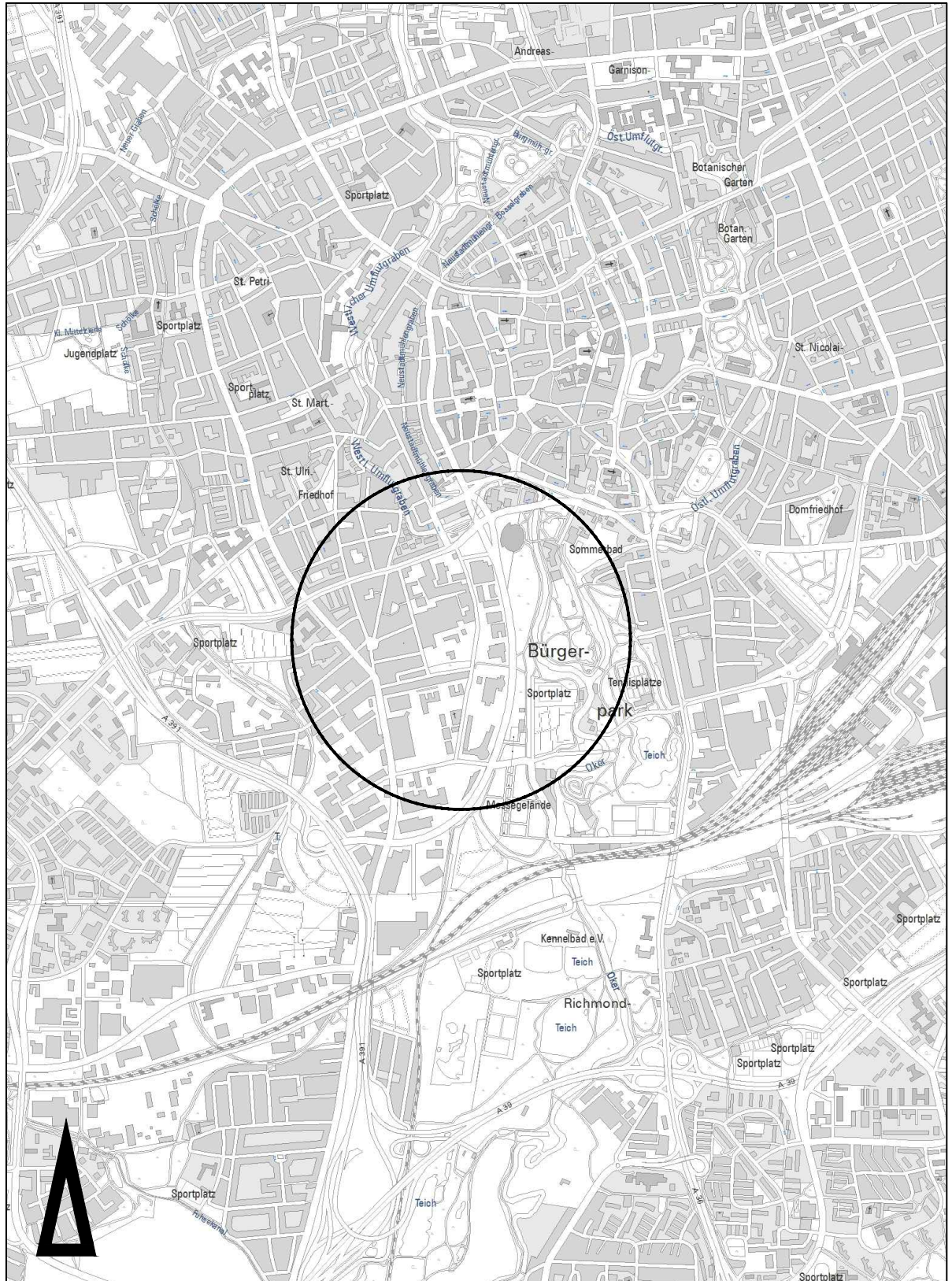
Anlage 1: Übersichtskarte

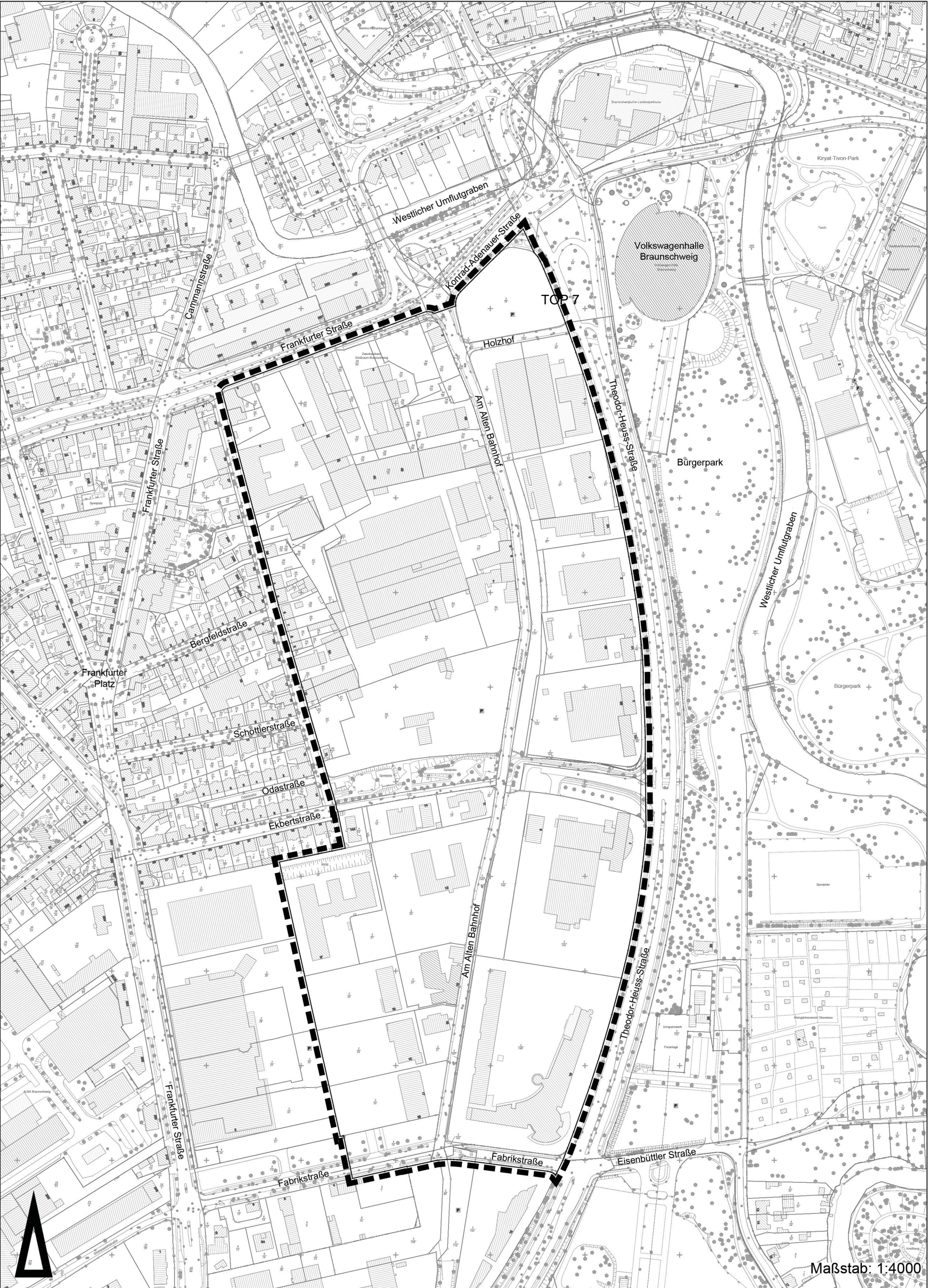
Anlage 2: Geltungsbereich

Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift
Am Alten Bahnhof

WI 112

Übersichtskarte

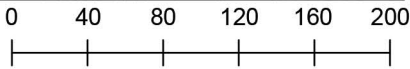




Stadtgrundkarte ¹⁾ der Stadt Braunschweig, erstellt auf Grundlage der Liegenschaftskarte ²⁾

¹⁾ © Stadt Braunschweig Abteilung Geoinformation

²⁾ © LGLN Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen. Reproduktion Braunschweig-Wildberg



Betreff:

Grundsatzentscheidung zum Wettbewerbsergebnis "Johannes-Selenka-Platz"

Organisationseinheit:

Dezernat III
61 Fachbereich Stadtplanung und Geoinformation

Datum:

06.11.2023

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 310 Westliches Ringgebiet (Anhörung) 21.11.2023

Sitzungstermin

05.12.2023

Status

Ö

Ö

Beschluss:

„Der Entwurf des Wettbewerbssiegers nsp landschaftsarchitekten stadtplaner PartGmbB schonhoff schadzek depenbrock aus Hannover wird zur planerischen Grundlage für die weitere Entwurfs- und Ausführungsplanung für die Umgestaltung des Johannes-Selenka-Platzes.“

Sachverhalt:

Beschlusskompetenz

Bei dem vorgesehenen Beschluss über den Planungsentwurf für den Johannes-Selenka-Platz handelt es sich um eine Aufgabe die weder dem Rat noch dem Stadtbezirksrat oder dem Oberbürgermeister zugewiesen ist. Damit fällt die Entscheidung in die Beschlusskompetenz des VA. Die Beschlusskompetenz wurde jedoch gem. § 6 Nr. 4 lit. h der Hauptsatzung in Verbindung mit § 76 Abs. 2 Satz 1 NKomVG auf den Ausschuss für Planung und Hochbau übertragen.

Hintergrund:

Im Entwicklungskonzept aus dem Jahr 2019 für das Sanierungsgebiet „Soziale Stadt – Westliches Ringgebiet“ ist die Umgestaltung des Johannes-Selenka-Platzes eine wichtige Maßnahme, da das „Westliche Ringgebiet“ als dicht bebauter, gründerzeitlicher Stadtteil ein erhebliches Defizit an nutzbaren Frei- und Grünflächen aufweist.

Der Johannes-Selenka-Platz bietet aufgrund seiner Größe und Lage ein enormes Potential um einen Ort zu schaffen, der von den Bewohnerinnen und Bewohnern sowie Studierenden der Hochschule für Bildende Künste (HBK) gerne genutzt wird und zum Verweilen einlädt. Heute dient der Platz leider hauptsächlich als Transitraum für den Fuß- und Radverkehr. Dieser Umstand soll durch eine Umgestaltung und damit einhergehenden Aufwertung des Platzes behoben werden, so dass der HBK ein neues Gesicht verliehen wird und die Bewohnerinnen und Bewohner des recht hoch verdichteten Quartiers einen neuen und den Zusammenhalt stärkenden Aufenthaltsort erhalten. Um möglichst vielfältige Gestaltungsideen zu erhalten, lobte die Stadt Braunschweig im Mai 2023 einen nichtoffenen freiraumplanerischen Realisierungswettbewerb mit vorgeschaltetem Bewerbungsverfahren aus. In die Auslobungsunterlagen flossen unter anderem die Ergebnisse der ersten Bürgerbeteiligung, welche im Juli 2022 stattfand, ein. Gewünscht wurde ein Mix aus Stadtplatz und grünem Pocket-Park, um den verschiedenen Bedürfnissen der Nutzerinnen und Nutzer gerecht zu werden.

Im Vorfeld des Preisgerichtes fand am 5. Oktober 2023 eine zweite Bürgerbeteiligung statt,

um die Meinung der Bürgerinnen und Bürger zu den eingereichten Entwürfen abzufragen, welche dann auch der Jury mitgeteilt wurden.

Wettbewerbsablauf und Preisgerichtssitzung:

Der freiraumplanerische Realisierungswettbewerb „Johannes-Selenka-Platz“ wurde als nichtoffener freiraumplanerischer Wettbewerb mit vorgeschalteter Bewerbungsfrist gemäß der Richtlinie für Planungswettbewerbe für zehn Landschaftsarchitekturbüros oder Arbeitsgemeinschaften aus Architektur- und Landschaftsarchitekturbüros ausgelobt. Bis zum Abgabetermin am 5. September 2023 haben vier Büros einen Beitrag abgegeben. Der Wettbewerb zur Umgestaltung des Johannes-Selenka-Platzes ist mit einer einstimmigen Juryentscheidung zu Gunsten des Landschaftsarchitekturbüros nsp landschaftsarchitekten stadtplaner PartGmbH schonhoff schadzek depenbrock aus Hannover erfolgreich abgeschlossen worden. Das Büro erhält 12.000 Euro Preisgeld. Den 2. Preis belegt das Büro GrünPlan Landschaftsarchitekten BDLA aus Hannover und erhält dafür 8.000 Euro.

Der Jury gehörten namentlich an:

Prof. Katja Benfer (Landschaftsarchitekten), Axel Lohrer (Landschaftsarchitekt und Stadtplaner), Frank Großkopf (Landschaftsarchitekt), Holger Herlitschke und Heinz-Georg Leuer (Dezernenten der Stadt Braunschweig), Heike Otto (CDU), Annette Johannes (SPD), Rabea Göring (Bündnis 90/Die Grünen) als benannte Vertreterinnen der Ratsfraktionen sowie Prof. Dr. Ana Dimke, Präsidentin der HBK.

Neben den stimmberechtigten Jurorinnen und Juroren nahmen noch Sachverständige teil, die sich mit ihrer fachlichen Expertise einbringen konnten:

Bernd Schmidbauer (Fachbereichsleiter Stadtplanung und Geoinformation der Stadt Braunschweig), Armin Stormanns (Landschaftsarchitekt), Heimke Eggers-Richter (Referat Grün- und Freiraumplanung der Stadt Braunschweig), Sabine Sewella (Bezirksbürgermeisterin des Westlichen Ringgebiets), Norbert Rüscher (Behindertenbeirat), Heino Sievers und Olaf Bock (Sanierungsbeirat „Westliches Ringgebiet“), Flora Zschachlitz und Lilo Zschachlitz (Vertretung der Jugend des Westlichen Ringgebiets), Lina Holste (Abteilung Stadterneuerung der Stadt Braunschweig), Michael Föllner (Bürger).

Entwurfsidee des Siegerentwurfes:

Der Siegerentwurf ist in den Anlagen 1-3 dargestellt.

Das vorgeschlagene Konzept sieht eine einladende und raumprägende Geste vor, um die Eigenständigkeit und die Lagegunst des Platzes hervorzuheben und zu betonen. Der Platz besteht kompositorisch aus zwei Hauptelementen. Zum einen gibt es eine befestigte, nutzungsoffene Platzfläche, die als Auftakt für die HBK und für unterschiedliche Veranstaltungen genutzt werden kann. Das radial geformte „Paradies“ bildet dabei das vegetative Pendant zur Platzfläche und lässt eine eigenständige lebendige Park-Atmosphäre entstehen. Charakteristisch für den Entwurf ist das Zusammenspiel von Offenheit und Geborgenheit und die daraus resultierenden Aufenthaltsqualitäten. Durch die homogene Platzfläche werden überschaubare Strukturen, direkte Zuwegungen und Querungsmöglichkeiten geschaffen. Die HBK erhält eine neue identitätsstiftende Adresse durch die nutzungsoffene Platzfläche aus Betonwerkstein, welche die Sicht- und Wegebeziehungen zwischen Straßenraum, Bushaltestelle und Bibliotheksgebäude bewusst offenhält. Die bestehenden Strukturen wie das Heckenband im Norden und die Radwegeverbindung sowie die Baumreihen im Süden werden aufgenommen und in das Platzgefüge integriert.

Bewertung des Siegerentwurfes:

Die Leitidee dieser Arbeit basiert auf einer Gliederung des Platzes in zwei Hauptelemente: Eine befestigte, nutzungsoffene Platzfläche und einer sehr raumprägenden, radialen, grünen Pflanzinsel. Im Vergleich zu anderen Arbeiten entsteht durch diese richtungslose Hauptfigur auf dem Platz nicht nur eine starke Geste, sondern durch das Fehlen von Vorder- und Rückansichten auch eine gelungene Integration im Gesamtraum, ohne direkte Bezugnahme auf

die umgebenden Fassaden. Gleichzeitig schafft es der Entwurf dadurch eine eindeutige Identität des Johannes-Selenka-Platzes zu schaffen und den Platz in seiner Gelenkfunktion in den Stadtraum zu verankern. Die klare Zonierung des Platzes bildet ein Innen und Außen und erfüllt dabei die vielfältigen Ansprüche der Nutzerinnen und Nutzer. Der Umgang mit dem Verhältnis von versiegelter und unversiegelter Fläche wirkt ehrlich und richtig. Die Möglichkeiten über die Dimensionierung der Fugenbreiten den Entsiegelungsgrad und damit auch die Versickerung zu erhöhen, ergibt Sinn. Das zentrale Sitzelement des Rondells wurde in seiner Dimensionierung stark diskutiert und dabei mehrheitlich positiv bewertet. Es trägt erheblich zur Stärkung der Aufenthaltsqualität und Multifunktionalität bei. Die Durchlässigkeit in das Innere der Pflanzinsel soll weiter gestärkt werden. In Bezug auf die vegetative Ausgestaltung kam es zur Diskussion. Gerade im Hinblick auf die angedachte Multifunktionalität benötigt es einer Nachjustierung. Bei der Setzung und der Auswahl der einzelnen Großgehölze auf der Platzfläche vor dem Eingang der HBK und der Bepflanzung der radialen Grüninsel bedarf es einer deutlichen Überarbeitung, hin zu einer resilienten und dem Stadtraum und der Nutzung angepassten Bepflanzung. Positiv wurde der Erhalt der Bestandsgehölze gewertet. Der Umgang mit dem ankommenden Radverkehr ist bis dato noch nicht zufriedenstellend gelöst und bedarf der Überarbeitung. Die Arbeit überzeugt insgesamt und fungiert als ein wertvoller Beitrag auf dem Weg zu einer klimaresilienten Stadt.

Weiteres Vorgehen:

Es ist beabsichtigt die vertiefende Entwurfsplanung den Gremien im Jahr 2024 zum Beschluss vorzulegen.

Finanzierung:

Die Kosten werden aus Städtebaufördermitteln finanziert, wobei 1/3 der Kosten als Eigenanteil bei der Stadt Braunschweig verbleiben. Im Projekt "FB 61: Soziale Stadt - Westliches Ringgebiet (4S.610009)" stehen nach derzeitigem Planungsstand ausreichend Haushaltsmittel zur Verfügung.

Beteiligung:

Der Sanierungsbeirat „Soziale Stadt – Westliches Ringgebiet“ wird mit seiner Sitzung am 16. November 2023 in die Beratungsfolge einbezogen.

Die Wettbewerbsergebnisse werden im Quartierszentrum des Sanierungsgebietes in der Hugo-Luther-Straße ausgestellt. Die genauen Zeiten werden noch bekannt gegeben.

Leuer

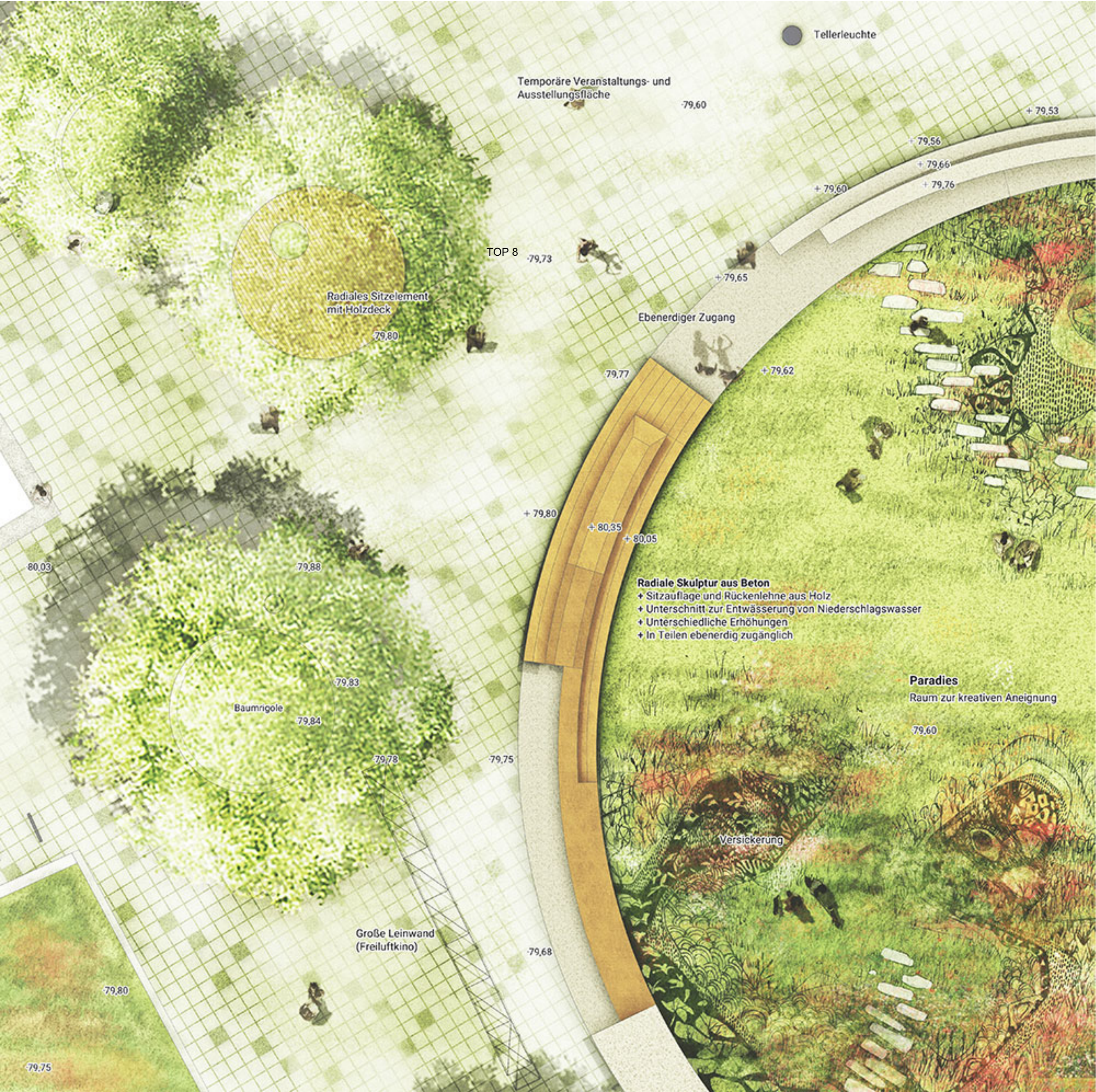
Anlage/n:

- Anlage 1: Siegerentwurf „Johannes-Selenka-Platz“ _Lageplan
- Anlage 2: Siegerentwurf „Johannes-Selenka-Platz“ _Detail
- Anlage 3: Siegerentwurf „Johannes-Selenka-Platz“ _Visualisierung
- Anlage 4: Pressemitteilung vom 20.10.2023

Anlage 1: Siegerentwurf „Johannes-Selenka-Platz“ _Lageplan



Anlage 2: Siegerentwurf „Johannes-Selenka-Platz“ _Detail



Anlage 3: Siegerentwurf „Johannes-Selenka-Platz“ _Visualisierung





Freitag, 20. Oktober 2023
855/2023

Siegerentwurf für Neugestaltung gekürt:
**Johannes-Selenka-Platz erhält
Park und Veranstaltungsfläche**

Wie kann der Johannes-Selenka-Platz mehr Aufenthaltsqualität bekommen und zu einem Mix aus Stadtplatz und grünem Pocket-Park werden? Dieser Frage gingen verschiedene Architekturbüros im Rahmen eines nichtoffenen freiraumplanerischen Realisierungswettbewerbs mit vorgeschaltetem Bewerbungsverfahren nach. Nun wurde der Siegerentwurf gekürt.

Das Landschaftsarchitekturbüro nsp aus Hannover hat mit seinem Konzept die Jury sowie die Bürgerinnen und Bürger überzeugt. Der Entwurf zeigt sich einladend und raumprägend und teilt den Platz in zwei Hauptelemente. Zum einen gibt es eine befestigte, nutzungsoffene Platzfläche, die für Veranstaltungen genutzt werden kann. Zum anderen bildet das radial geformte „Paradies“ das vegetative Pendant zur Platzfläche und lässt eine eigenständige lebendige Park-Atmosphäre entstehen. Charakteristisch für den Entwurf ist das Zusammenspiel von Offenheit und Geborgenheit und die daraus resultierende Aufenthaltsqualität. Durch die homogene Platzfläche werden überschaubare Strukturen, direkte Zuwegungen und Querungsmöglichkeiten geschaffen.

Die nutzungsoffene Platzfläche aus Betonwerkstein hält die Sicht- und Wegebeziehungen zwischen Straßenraum, Bushaltestelle und Bibliotheksgebäude bewusst offen. Die bestehenden Strukturen wie das Heckenband im Norden und die Radwegeverbindung sowie die Baumreihen im Süden werden aufgenommen und in das Platzgefüge integriert.

P R E S S E I N F O R M A T I O N

Referat Kommunikation
Platz der Deutschen Einheit 1
38100 Braunschweig

E-Mail
kommunikation@braunschweig.de

Telefon
(05 31) 470 - 22 17
(05 31) 470 - 37 73
(05 31) 470 - 27 57
Telefax
(05 31) 470 - 29 94

Internet
braunschweig.de
Soziale Medien
facebook.com/stadtbraunschweig
twitter.com/Stadt_BS
instagram.com/braunschweig.de



Der Jury im Realisierungswettbewerb Johannes-Selenka-Platz gehörten neben Stadtbaurat Heinz-Georg Leuer und Stadtrat Holger Herlitschke die HBK-Präsidentin Prof. Ana Dimke sowie Vertreterinnen und Vertreter aus dem Bereich Landschaftsarchitektur und der Politik an.

Die Wettbewerbsergebnisse sollen im Quartierszentrum des Sanierungsgebietes in der Hugo-Luther-Straße ausgestellt werden. Die genauen Zeiten werden noch bekannt gegeben.

Seit dem Jahr 2019 ist die Umgestaltung des Johannes-Selenka-Platzes im Entwicklungskonzept für das Sanierungsgebiet „Soziale Stadt – Westliches Ringgebiet“ verankert. Im dicht bebauten, gründerzeitlichen Stadtteil fehlen nutzbaren Frei- und Grünflächen. In den vergangenen 22 Jahren konnten im Sanierungsgebiet mithilfe finanzieller Mittel der Städtebauförderung zahlreiche Aufwertungen umgesetzt und der Stadtteil für die Bewohnerinnen und Bewohner lebenswerter gestaltet werden. Mithilfe der Förderung wurden unter anderem Spielplätze und Straßen saniert, Wegeverbindungen errichtet, Aufenthaltsbereiche geschaffen und durch verschiedene Aktionen und Feste der Zusammenhalt im Quartier gestärkt.

Aus dem Wettbewerbsergebnis werden nun ausführungsfähige Planungen erstellt. Baubeginn wird für 2025 angestrebt.

P R E S S E I N F O R M A T I O N



Referat Kommunikation
Platz der Deutschen Einheit 1
38100 Braunschweig

E-Mail
kommunikation@braunschweig.de

Telefon
(05 31) 470 - 22 17
(05 31) 470 - 37 73
(05 31) 470 - 27 57
Telefax
(05 31) 470 - 29 94

Internet
braunschweig.de
Soziale Medien
 facebook.com/stadtbraunschweig
 twitter.com/Stadt_BS
 instagram.com/braunschweig.de

Betreff:

Sanierungsgebiet "Soziale Stadt - Westliches Ringgebiet", Herstellung Ersatzgebäude Westbahnhof 1

Organisationseinheit:

Dezernat III
61 Fachbereich Stadtplanung und Geoinformation

Datum:

10.11.2023

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 310 Westliches Ringgebiet (Anhörung)	21.11.2023	Ö
Ausschuss für Soziales und Gesundheit (zur Kenntnis)	23.11.2023	Ö
Ausschuss für Planung und Hochbau (Entscheidung)	05.12.2023	Ö

Beschluss:

„Der Herstellung des Ersatzbaus am Standort „Westbahnhof 1“ wird zugestimmt. Die Gesamtkosten belaufen sich auf rd. 2,23 Mio. Euro. Die nicht förderfähigen Kosten werden auf rd. 200.000 Euro geschätzt. Die förderfähigen Kosten in Höhe von rd. 2,03 Mio. Euro werden zu zwei Dritteln aus Städtebaufördermitteln des Bundes und des Landes Niedersachsen finanziert, ein Drittel verbleibt als städtischer Eigenanteil.“

Sachverhalt:

Beschlusskompetenz

Das Grundstück „Westbahnhof 1“ befindet sich im Sanierungsgebiet "Westliches Ringgebiet - Soziale Stadt". Für die Sanierung ist der Einsatz von Städtebaufördermitteln vorgesehen. Die Beschlusskompetenz liegt damit gem. § 76 Abs. 3 Satz 1 NKomVG in Verbindung mit § 6 Nr. 4 e der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig beim Ausschuss für Planung und Hochbau.

Vorbemerkung

Im Jahr 2016 hat die Stadt das Gebäude Westbahnhof 1 im Vorkaufsrecht erworben. Bei dem Gebäude handelt es sich um das ehemalige Bahnhofsgebäude aus den 1950er Jahren. Es wurde errichtet nachdem das ursprüngliche Gebäude aus dem Jahr 1886 im 2. Weltkrieg vollständig zerstört wurde. Seit Anfang 2023 ist das Gebäude unbewohnt, damit die geplante Baumaßnahme umgesetzt werden kann.

Die Umnutzung des Gebäudes bzw. des Grundstücks ist eine Maßnahme aus der Fortschreibung des Entwicklungskonzepts (DS 19-11460). Eine soziokulturelle Nutzung ist vorgesehen. Das Grundstück verbleibt im städtischem Eigentum. Eine Umnutzung hat sich jedoch als nicht wirtschaftlich herausgestellt. Daher wird ein Ersatzgebäude umgesetzt.

Geplante Nutzung

Das städtische Gebäude Westbahnhof 1 soll künftig vom Mütterzentrum Braunschweig e. V. / Mehrgenerationenhaus genutzt werden. Das Mütterzentrum hat folgenden Raumbedarf benannt:

- Eltern-Kind-Café mit Spielecke
- professionelle Küche mit Speisenausgabe zum Café hin und Verkaufsmöglichkeit nach außen (Kiosk)

- großer Multifunktionsraum (Saal)

Neben diesen Hauptnutzungen werden zusätzlich Personal-, Lager-, Toiletten- und Nebenräume benötigt. Auf Wunsch der Politik wird außerdem eine von außen zugängliche öffentliche Toilette in das Gebäude integriert.

Die geplante Nutzung wurde in der Sitzung des Sanierungsbeirats am 01.06.2023 vorgestellt. Die Maßnahme wurde durchweg positiv bewertet. Darüber hinaus wurden folgende Anregungen vorgetragen:

- Möglichst wenig versiegelte Flächen im Außenbereich (Parkplatzbereich).
- Für die Toilettenspülung sollte Regenwasser verwendet werden.
- Es soll eine Regenwasserrückgewinnung erfolgen.
- Das öffentliche WC soll als Euro-WC ausgeführt werden.
- Eine Reminiszenz an das frühere Bahnhofsgebäude ist wünschenswert, z. B. eine Kinderlok zum Klettern im Außenbereich.
- Photovoltaik und Wärmepumpentechnik sollten berücksichtigt werden.
- Es könnte Holz als Werkstoff verwendet werden, da sich in der Nähe die frühere große Holzhandlung befand und das Altgebäude ein Fachwerkgebäude war.
- Der Einsatz von Beton als Werkstoff soll auf das unvermeidbare Minimum reduziert werden.

Inwieweit diese Anregungen berücksichtigt werden können, wird die weitere Planung zeigen.

Kosten und Finanzierung

Die Kosten werden wie folgt kalkuliert:

Herrichten und Erschließen	138.700 Euro
Bauwerk – Baukonstruktionen	596.500 Euro
Bauwerk – Technische Anlagen	161.500 Euro
Umweltziele Begrünung	99.700 Euro
Außenanlagen	165.000 Euro
Ausstattung und Kunstwerke	50.000 Euro
<u>Baunebenkosten</u>	<u>363.400 Euro</u>
Gesamtkosten ohne Sicherheit	1.574.800 Euro
<u>Zzgl. 5 % Sicherheit</u>	<u>78.800 Euro</u>
Zwischensumme	1.653.600 Euro
Index 2023 10,48 % auf 1.653.600 Euro	173.300 Euro
Index 2024 10,48 % auf 1.826.900 Euro	191.500 Euro
Index 2025 10,48 % auf 2.018.400 Euro	211.600 Euro
Gesamtkosten inkl. Indexierung	2.230.000 Euro

Die nicht förderfähigen Kosten werden auf rd. 200.000 Euro geschätzt (z.B. Erschließung, Eigenleistungen). Sofern die indizierten Kosten tatsächlich entstehen, sind sie zuwendungsfähig. Die zuwendungsfähigen Kosten betragen demzufolge ca. 2,03 Mio. Euro. Darüber hinaus ist vorgesehen, weitere Fördermittel zur energetischen Sanierung einzuwerben.

Die zuwendungsfähigen Kosten werden zu 2/3 aus Städtebaufördermitteln des Bundes und des Landes Niedersachsen finanziert, 1/3 der zuwendungsfähigen Kosten verbleiben als städtischer Eigenanteil in Höhe von rd. 680.000 Euro. Seitens der Stadt beläuft sich der Kostenanteil somit auf rd. 880.000 Euro. Im Projekt „FB 61: Soziale Stadt – Westliches Ringgebiet (4S.610009)“ stehen nach derzeitigem Planungsstand (Haushalt 2023 / IP 2022-2027) ausreichend Haushaltsmittel durch Kostenanpassungen bei anderen Maßnahmen zur Verfügung.

Die konkrete Planung der Maßnahme beginnt umgehend nach der Beschlussfassung. Die Umsetzung wird voraussichtlich im Jahr 2025 beginnen.

Folgekosten

Um einen adäquaten Betrieb des „Bahnhofs-MüZe“ zu gewährleisten, ist der Mütterzentrum Braunschweig e.V. auf die Gewährung zusätzlicher städtischer Zuwendungsmittel angewiesen. Aktuell erhält der Verein durch die Sozialverwaltung jährliche Zuwendungen in Höhe von 229.600 Euro (Ansätze Haushaltsjahr 2023).

Insgesamt beläuft sich die erste Kalkulation der zusätzlich notwendigen Zuwendungsmittel für das benötigte Personal auf ca. 58.000 Euro pro Jahr. Es ist vorgesehen, diese Zuwendungen über den Teilhaushalt des Fachbereichs Soziales und Gesundheit zu gewähren. Mit der Aufnahme des Betriebes wird nicht vor 2027 gerechnet.

Die mit dem neuen Angebot entstehenden Sachkosten für verschiedenste Einrichtungsgegenstände werden vom Verein über Eigenmittel aus Spenden und Drittmittelförderungen finanziert.

Größere Reparaturen am Gebäude bzw. Arbeiten am Gelände sowie die Unterhaltung und Pflege der geplanten öffentlichen Toiletten obliegen der Stadt Braunschweig und verursachen entsprechende Kosten in Höhe von voraussichtlich 5.000 Euro pro Jahr.

Hinsichtlich der Vermietung der Räumlichkeiten soll auf das interne Vermieter-/Mietermodell zurückgegriffen werden, wonach der Teilhaushalt 50 auch für die Erstattungen des Mietzinses an den Fachbereich 65 Gebäudemanagement verantwortlich wäre. Die Miethöhe (Nettokaltmiete) wird voraussichtlich ca. 13.600 Euro pro Jahr betragen.

Die zusätzlich notwendigen Zuwendungen und weitere städtische Leistungen für den Betrieb durch den Mütterzentrum Braunschweig e.V. werden wie folgt geschätzt:

Personalkosten	58.000 Euro p.a.
Verzicht Erhebung Mietzins	13.600 Euro p.a.
Pflege Gebäude, Außenanlagen, Toiletten	5.000 Euro p.a.
Gesamtkosten Betrieb	76.600 Euro p.a.

Die dafür zusätzlich erforderlichen Haushaltsmittel werden für den Haushalt 2027 angemeldet.

Beteiligung

Auf Grundlage dieser Beschlussfassung erfolgt zunächst die konkrete Planung. Der Objekt- und Kostenfeststellungsbeschluss erfolgt in einer späteren Gremienbeteiligung nach Abschluss der Planung.

Der Sanierungsbeirat wird bzw. wurde mit seiner Sitzung am 16. November 2023 in die Beratungsfolge einbezogen.

Der Ausschuss für Soziales und Gesundheit erhält diese Vorlage zur Kenntnis.

Leuer

Anlage/n:
keine

*Betreff:***Verwendung von bezirklichen Mitteln im Stadtbezirksrat 310
Westliches Ringgebiet***Organisationseinheit:*

Dezernat I

0103 Referat Bezirksgeschäftsstellen

Datum:

10.11.2023

*Beratungsfolge*Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 310 Westliches Ringgebiet
(Entscheidung)*Sitzungstermin*

21.11.2023

Status

Ö

Beschluss:

Den neuen Vorschlägen zur Verwendung der bezirklichen Mittel für die Grundschule Diesterwegstraße gemäß Anlage 1 wird zugestimmt.

Sachverhalt:

Am 07. September 2023 bat die Grundschule Diesterwegstraße um Umwidmung der bereits beschlossenen Stadtbezirksratsmittel aus den Jahren 2022 und 2023. Aufgrund der damaligen Corona-Situation ist die Schule seinerzeit nicht zur Umsetzung dieser Beschlüsse gekommen. Hinzu kommt auch, dass es in der Zwischenzeit einen Schulleiterwechsel gegeben hat und nun andere Ausstattungswünsche über die Jahre entstanden sind.

Die Mittel aus 2022 und 2023 stehen noch zur Umwidmung zur Verfügung, zumal die Gelder aus 2022 ins Folgejahr 2023 übertragen wurden. Hierüber bedarf es eines Beschlusses des Stadtbezirksrates.

In der Anlage 1 sind die betroffenen alten Beschlüsse sowie die nun angestrebten neuen Anschaffungsvorhaben mit der jeweiligen Begründung seitens der Grundschule Diesterwegstraße aufgeführt.

Kügler

Anlage/n:

Anlage 1: Übersicht der neuen und alten Verwendungsvorschläge

Jahr	Alter Beschluss	Betrag	Neuer Beschlusswunsch		Betrag	Differenz-betrag	Begründung zur schulischen Notwendigkeit
2022	Vom: 03.05.2022 Vorlage: 22-18356 Verwendung: Stapelbänke	3.328,00 €	Stapelbänke	2.274,22 €	3.352,22 €	+ 24,22 €	Ersatz für die Bestuhlung („gesammelte Werke“) im Musikraum. Durch die Bänke mit der geraden Oberfläche besteht auch die Möglichkeit, ein Instrument sicher abzustellen. Die höhenverstellbaren Schreibtische wurden 2021 beantragt
			2 Schreibtische höhenverstellbar	1.078,00 €			
2023	Vom: 25.04.2023 Vorlage: 23-20813 Verwendung: Regale, Boxen, Rolladen-schränke, Lehrertisch	3.470,00 €	2x Flexeo Regal Pro	1.448,00 €	3.798,83 €	+ 328,83 €	Die Ausstattung der Klassenräume muss dringend den pädagogischen Anforderungen angepasst werden. Wir beginnen in den betreffenden Räumen für das nächste Schuljahr 2023/24 mit den 1. Klassen und wollen die Qualität der Raumausstattung vor allem auch im Hinblick auf die Nutzung als Ganztagsschule optimieren. Wir haben dazu eine Arbeitsgruppe gebildet, die sich mit Raumgestaltungsideen beschäftigt.
			Flexeo Rolladenschränk, 4 Fächer	549,00 €		Dieser würde von der Schule selbst beglichen werden falls er nicht genehmigt wird	
			Flexeo Rolladenschränk, 6 Fächer	560,00 €			
			Flexeo Regal	527,00 €			
			7x Sitzbänke Norraker von Ikea	714,83 €			

Absender:

**Otto, Heike / CDU-Fraktion im
Stadtbezirksrat 310**

TOP 12.1

23-22459
Antrag (öffentlich)

Betreff:

**Luisenstraße - Prüfung der Zulassung des Linksabbiegens in die
Cammannstraße (stadteinwärts)**

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

08.11.2023

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 310 Westliches Ringgebiet
(Entscheidung)

21.11.2023

Status

Ö

Beschlussvorschlag:

Der Bezirksrat 310 bittet die Verwaltung zu prüfen, ob das Abbiegen von der Luisenstraße in die Cammannstraße stadteinwärts möglich ist.

Sachverhalt:

Anwohnerinnen und Anwohner fragen das Linksabbiegen mit dem Pkw in die Cammannstraße von der Luisenstraße (stadteinwärts) nach. Da ansonsten ein umständliches Umfahren mit dem Pkw über die Frankfurter Straße, Konrad-Adenauer-Straße, Europaplatz, Gieselerwall, Wilhelmitorwall und wieder Frankfurter Straße nötig ist, um in die Cammannstraße zu gelangen. Besteht aus umweltschonenden Gründen die Möglichkeit, das Linksabbiegen in Cammannstraße zu genehmigen?

Anlagen: Foto Ausschnitt Luisenstraße

Deniz



Cammannstraße

Luisenstraße



7



LeAnna Stoff
und Nähartikel



Selam Market

106 von 128 in Z

kfurter Str.

Absender:

**Frakt. B90/Grüne im Stadtbezirksrat
310**

TOP 13.1

23-22454
Anfrage (öffentlich)

Betreff:

Mütterzentrum / Westbahnhof 1

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

08.11.2023

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 310 Westliches Ringgebiet (zur
Beantwortung)

21.11.2023

Status

Ö

Sachverhalt:

Seit längerer Zeit steht der Westbahnhof 1 leer. Nun soll das Mütterzentrum dort seine Erweiterung finden. Das Projekt wurde am 1. Juni 2023 im Sanierungsbeirat vorgestellt. Im letzten Gremienverlauf wurde die Vorlage zum Westbahnhof zurückgezogen. Tatsächlich drängt aber die Zeit, da das Sanierungsgebiet in 2026 endet und die baulichen Angelegenheiten aus Fördermitteln „Soziale Stadt“ finanziert werden können.

Vor diesem Hintergrund fragen wir:

1. Wann kann mit einer Umsetzung des Projektes gerechnet werden?
2. Werden in der Zwischenzeit externe Nutzungen zugelassen?

gez. Marcel Richter

Stellv. Fraktionsvorsitzende:r B90/GRÜNE
Stadtbezirk 310 Westliches Ringgebiet der Stadt Braunschweig

Anlagen:

Keine.

<i>Betreff:</i> Mütterzentrum / Westbahnhof 1

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat III 61 Fachbereich Stadtplanung und Geoinformation	<i>Datum:</i> 15.11.2023
--	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 310 Westliches Ringgebiet (zur Kenntnis)	21.11.2023	Ö

Sachverhalt:

Zu der Anfrage der Fraktion B90/GRÜNE im Stadtbezirksrat 310 – Westliches Ringgebiet vom 08.11.2023 (DS-Nr. 23-22454) nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Zu 1.:

Die konkrete Planung der Maßnahme beginnt umgehend nach der Beschlussfassung. Diese ist für den 5. Dezember 2023 im Ausschuss für Planung und Hochbau vorgesehen. Die Umsetzung der Baumaßnahme wird voraussichtlich im Jahr 2025 beginnen und soll bis Ende 2026 abgeschlossen sein.

Zu 2.:

Aufgrund des vorgesehenen Abrisses und Ersatzbaus wird das Gebäude aktuell nicht mehr im betriebsbereitem Zustand seitens der Stadt Braunschweig gehalten, es erfolgt z. B. keine Beheizung oder Maßnahmen zur Beseitigung der Hochwasser- und Starkregenschäden im Kellerbereich.

Über das Stadtteilbüro wurden an die Verwaltung bereits Nutzungswünsche für Zwischennutzungen herangetragen und Besichtigungen sind erfolgt. Im Einzelfall ist hierbei bei Konkretisierung des jeweiligen Nutzungsvorhabens vorab noch eine Prüfung der Verkehrs- und Betriebssicherheit vorzunehmen, um beurteilen zu können, ob das Gebäude gefahrungslos zur externen Nutzung zu dem geplanten Zweck überlassen werden kann.

Mollerus

Anlage/n:

Absender:

SPD-Fraktion im Stadtbezirksrat 310

TOP 13.2

23-22461

Anfrage (öffentlich)

Betreff:

Zur Situation auf dem Brüdernfriedhof/um das Hospiz am Hohen Tore

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

09.11.2023

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 310 Westliches Ringgebiet (zur
Beantwortung)

21.11.2023

Status

Ö

Sachverhalt:

Zur Ausgangslage:

Anliegende haben Mitglieder der SPD-Bezirksratsfraktion kontaktiert, um uns über Ruhestörungen und Trinkgelage auf dem oben genannten historischen Friedhof zu informieren. Gespräche mit der Leitung des Hospizes haben dies bestätigt und ergänzt, dass abends Gäste des Hospizes durch in Augenscheinahme durch Fenster belästigt wurden.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Verwaltung:

1. Wie beurteilt die Verwaltung die Situation vor Ort?
2. Welche Maßnahmen schlägt die Verwaltung vor, um die Situation für die Anwohnenden sowie die Gäste des Hospizes zu verbessern?

gez. Stefan Hillger, Fraktionsvorsitzender

Anlage/n:

Keine.

Absender:

**CDU-Fraktion im Stadtbezirksrat 310 /
Glaser, Henning**

TOP 13.3

23-22452
Anfrage (öffentlich)

Betreff:

**Bergfeldstraße;
Erhebung von Straßenausbaubeiträgen**

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

08.11.2023

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 310 Westliches Ringgebiet (zur
Beantwortung)

21.11.2023

Status

Ö

Sachverhalt:

Mit der Vorlage 23-21259 vom 04.05.2023 wurde der Bezirksrat 310 darüber informiert, dass die Anlieger der Bergfeldstraße für ein ca. 10 Meter langes Teilstück der Bergfeldstraße zu Straßenausbaubeiträgen für die Erneuerung der Fahrbahn herangezogen werden sollen.

Bei einer Ortsbesichtigung war festzustellen, dass sich der in der Vorlage gekennzeichnete Straßenabschnitt durch mehrere Straßenbaufrühe in einem desolaten Zustand befindet. Von einer, eine Beitragserhebung rechtfertigenden Erneuerung der Fahrbahn, war nichts zu erkennen. Siehe beigefügte Fotos 1 und 2.

Bei einer neuerlichen Anwesenheit vor Ort, war festzustellen, dass von der vermeintlichen Verbesserung nun gar nichts mehr vorhanden ist, weil die Bergfeldstraße für Kanalbaumaßnahmen vollständig aufgebrochen wurde. Siehe Foto 3.

Dies vorausgeschickt ergeben sich folgende Fragen:

1. Wann und in welchem Umfang (Vollausbau oder nur Deckenerneuerung) hat die Baumaßnahme, die abgerechnet werden soll, stattgefunden?
2. Wie kann es sein, dass eine Erneuerungsmaßnahme noch vor ihrer Abrechnung durch Reparaturarbeiten so zerstört wird, dass ein Erneuerungsvorteil nicht mehr erkennbar ist?
3. Ist die Erhebung von Straßenausbaubeiträgen überhaupt noch gerechtfertigt, nachdem die abzurechnende Teilstrecke durch die Kanalbaumaßnahmen vollständig beseitigt wurde?

Anlagen:

-Fotos







Absender:
Scherf, Gunnar

TOP 13.4
23-22451
Anfrage (öffentlich)

Betreff:
Verkehrsführung in der Helenenstraße zwischen Cyriaksring und Belfort

Empfänger:
Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:
08.11.2023

Beratungsfolge:		Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 310 Westliches Ringgebiet (zur Beantwortung)	21.11.2023	Ö

Sachverhalt:

Die Helenenstr. ist im bezeichneten Bereich recht schmal und teilweise eine Herausforderung für sich begegnende Fahrzeuge; häufiger wird ein umständliches Ausweichen oder gar Zurücksetzen nötig, worüber sich die Fahrzeuglenker nicht immer leicht einig werden können. In der angrenzenden Christian-Friedrich-Krull-Str. besteht bereits eine Einbahnstraßenregelung.

Ist eine Verkehrsführung als Einbahnstraße auch für die Helenenstraße beabsichtigt?

Welche Voraussetzungen müssten vorliegen, um eine solche Regelung einführen zu können?

Welche Hinderungsgründe (etwa die Zufahrtmöglichkeiten durch Feuerwehr und Entsorgung) kann es in diesem Zusammenhang geben?

Anlagen:
Keine.

Betreff:

Leerstand im Stadtgebiet 310

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

08.11.2023

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 310 Westliches Ringgebiet (zur
Beantwortung)

21.11.2023

Status

Ö

Sachverhalt:

Schon Durchschnittsverdiener*innen haben Schwierigkeiten bezahlbaren Wohnraum zu finden. Doch für Menschen mit niedrigem Einkommen oder Renten, für Studierende und Geflüchtete verschärft sich die Situation auf dem Wohnungsmarkt dramatisch. Die „Initiative Wohnungsmarkt“ hatte erst im September zu einer Nacht mit Wohnungslosen auf dem Altstadtmarkt eingeladen, um einen kommunalen Aktionsplan zur Überwindung der Wohnungsnot voranzutreiben.

Im Westlichen Ringgebiet wird zudem vermehrt Wohnraum zu Spekulationszwecken erworben bzw. steigt die Nachfrage an Wohnungen für den Eigenbedarf. Dies bewirkt, dass ärmere Menschen die hier seit Jahren leben, gezwungen sind in Nachbargemeinden wie z.B. Salzgitter abzuwandern, da nicht genügend bezahlbarer Wohnraum besteht. Eine Möglichkeit um hier Zeichen zu setzen ist, dass Wohnungen nicht weiter für Fremdenbeherbergung freigegeben und AirBnB Übernachtungen besser kontrolliert werden. Eine andere Möglichkeit ist, Leerstände nicht länger zu ignorieren. Die Landesregierung hat mit dem *Niedersächsisches Gesetz über das Verbot der Zweckentfremdung von Wohnraum (NzwEWG)* ein Instrument an die Hand gegeben, das u.a. zum tragen kommt, wenn Wohnungen länger als sechs Monate leer stehen.

Im Westlichen Ringgebiet gibt es seit Jahren Leerstände, die in Wohnraum umgenutzt werden könnten, so u.a. das Gebäude am Cyriaksring 32, neben der HBK.

Zum geschilderten Sachverhalt bitten wir um Beantwortung folgender Fragen:

- Wie wird Leerstand in Braunschweig ermittelt?
- Gibt es Möglichkeiten Leerstand anzuzeigen und wenn ja wo?
- Damit das *Niedersächsisches Gesetz über das Verbot der Zweckentfremdung von Wohnraum (NzwEWG)* zur Anwendung kommen kann, muss die Kommune eine Zweckentfremdungssatzung erlassen. Hat die Stadt Braunschweig eine Zweckentfremdungssatzung erlassen, wie das im § 1 des Gesetzes gefordert ist?

gez. Edith Grumbach-Raasch

Anlagen:

Keine.

Betreff:

Leerstand im Stadtgebiet 310

Organisationseinheit:

Dezernat III
61 Fachbereich Stadtplanung und Geoinformation

Datum:

17.11.2023

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 310 Westliches Ringgebiet (zur
Kenntnis)

Sitzungstermin

21.11.2023

Status

Ö

Sachverhalt:

Zur Anfrage der Fraktion Bündnis90/DIE GRÜNEN im Stadtbezirksrat 310 vom 08.11.2023 nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Mit dem „Kommunalen Handlungskonzept für bezahlbaren Wohnraum“, das der Rat der Stadt Braunschweig im Jahr 2017 beschlossen hat und dass im Jahr 2020 evaluiert wurde, setzt die Verwaltung die darin enthaltenen Instrumente konsequent um. Mit dem in diesem Jahr dem Rat vorgelegten und beschlossenen neuen Wohnraumversorgungskonzept wurden diese Instrumente zur Schaffung von bezahlbarem Wohnraum nochmals bestätigt.

Das Niedersächsische Gesetz über das Verbot der Zweckentfremdung von Wohnraum (NZwEWG) zielt in erster Linie auf die Aktivitäten von Airbnb bzw. auf das Problem ab, dass Wohnraum in Zweitwohnsitze oder Ferienwohnungen umgewandelt wird. Dabei handelt es sich aber um kein für das Braunschweiger Stadtgebiet bedeutsames Problem. Insofern ist dieses Mittel aus Sicht der Verwaltung ungeeignet, um in einem größeren Umfang Einfluss auf die reale Versorgung mit Wohnraum nehmen zu können.

In der Summe befindet sich der Wohnungsleerstand nach Schätzungen in Braunschweig auf einem denkbar niedrigen Level, bei etwa 1 % und damit an der Untergrenze dessen, was an Umzugsreserve für das Funktionieren des Wohnungsmarktes notwendig ist.

Die Verwaltung hat zu diesen Fragen bereits in den Jahren 2020 und 2022 gegenüber der Politik Stellung genommen (DS 20-14354-01 und DS 22-18565-01).

Dies vorausgeschickt beantwortet die Verwaltung die Fragen wie folgt:

Zu 1:

Zwischen den Wohnungs- und Gebäudezählungen im Rahmen der Zensen erfolgt in der amtlichen Statistik keine fortlaufende Erhebung von Leerständen. Um hier dennoch ein näherungsweise Bild zu bekommen, erhält die Verwaltung von neun mitwirkungsbereiten großen Wohnungsunternehmen entsprechende Angaben. Die teilnehmenden Wohnungsunternehmen repräsentieren rd. 20 % des Wohnungsbestandes in Braunschweig. In den Jahren 2020 bis 2022 lagen die Leerstandsquoten in diesem Wohnungsmarktsegment zwischen 0,9 % und 1,1 %.

Zu 2:

Gemäß Art 14 GG gibt die Eigentumsgarantie jedem Eigentümer große Freiheitsgrade beim Umgang mit seinem Eigentum, mithin auch zeitweiligen Leerstand, wie er im Lebenszyklus jeder Immobilie im Zuge von Sanierung und Umbau vorkommen kann.

Die Stadt hat keine Möglichkeiten, einem Leerstand entgegenzutreten. Eine Stelle, wo Leerstand angezeigt werden kann, ist der Verwaltung nicht bekannt.

Zu 3:

Das genannte Niedersächsische Gesetz über das Verbot der Zweckentfremdung von Wohnraum fordert nicht den Erlass einer entsprechenden Satzung, sondern stellt es in das Ermessen der Stadt, eine solche Satzung zu erlassen, wenn die örtlichen Bedingungen dies erfordern. Da in Braunschweig Leerstand in nennenswerter Größenordnung nicht vorhanden oder die Umwandlung von Wohnraum in gewerbliche Zwecke wie der Nutzung als Ferienwohnung gegeben ist, würde diese zu keinen spürbaren Entlastungen des Wohnungsmarktes führen.

Leuer

Anlage/n:

keine

Betreff:

**Grünanlage Amalienplatz;
Rattenbefall**

Empfänger:

 Stadt Braunschweig
 Der Oberbürgermeister

Datum:

08.11.2023

Beratungsfolge:

 Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 310 Westliches Ringgebiet (zur
 Beantwortung)

21.11.2023

Status

Ö

Sachverhalt:

Der Amalienplatz ist eine zentrale Grünanlage im nördlichen westlichen Ringgebiet. In die Grünanlage ist ein Kinderspielplatz integriert. Die Grünanlage wird deshalb von vielen jungen Familien mit ihren Kindern oder von älteren Kindern allein besucht. Die Grünanlage ist verwahrlost. Während der kompletten Vegetationsperiode 2023 haben keine Pflegearbeiten stattgefunden. Bäume und Büsche wurden nicht beschnitten, Unkräuter haben sich in den Beetanlagen und den Freiflächen ausgebreitet. Auch im Frühjahr und Sommer abfallendes Laub und Blütenreste wurden nicht gekehrt. Die Abflussrinnen wurden nicht gesäubert, durch Wurzelwuchs aufgeworfenes Pflaster wurde nicht reguliert.

Wahrscheinlich durch den verwahrlosten Zustand hat sich auf dem Amalienplatz ein starker Rattenbefall eingestellt. Die Ratten, die bekanntlich ein gefürchteter Krankheitsüberträger sind, tummeln sich selbst tagsüber ohne Scheu in der Grünanlage und stellen eine Gefahr insbesondere für die dort spielenden Kinder dar.

Dies vorangestellt ergeben sich folgende Fragen:

1. Ist der Verwaltung der Rattenbefall gekannt und wenn ja, welche Maßnahmen wurden getroffen um den Rattenbefall zu bekämpfen oder warum wurden keine oder keine ausreichenden Maßnahmen getroffen?
2. Wenn nein, welche Maßnahmen gedenkt die Verwaltung jetzt nach Bekanntwerden des Rattenbefalls insbesondere zum Schutz der spielenden Kinder wann und in welcher Form zu treffen?
3. Sieht auch die Verwaltung in der Intensivierung der Pflege der Grünanlage eine geeignete Maßnahme um den Rattenbefall zu unterdrücken, wenn nein, warum nicht?

Anlagen:

Keine.

Betreff:

Photovoltaik auf Freiflächen im Stadtbezirk 310

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

08.11.2023

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 310 Westliches Ringgebiet (zur
Beantwortung)

21.11.2023

Status

Ö

Sachverhalt:

„Freiflächen-Photovoltaikanlagen (FF-PVA) sind in Braunschweig ein unverzichtbarer Bestandteil der Energiewende. Gemäß IKS 2.0 sind mindestens 200 MW installierte Leistung (entspricht min. 200 ha Fläche), zusätzlich zu rund 600 MW auf Dach- und sonstigen Flächen (bspw. über Parkplätze) zur sektoralen Erreichung der Klimaziele notwendig. Als Baustein zur Beschleunigung der Planungs- und Genehmigungsprozesse von FF-PVA, hat die Verwaltung Planungshinweise für deren umweltverträgliche Errichtung zusammengestellt. Diese beziehen sich auf die Phase nach der Standortentscheidung für eine FF-PVA und definieren, wie die Umsetzung erfolgen soll, um den Umweltnutzen der Anlage zu maximieren und den Genehmigungsprozess zu befördern.

Die Planungshinweise sollen die Verwaltung bei der Bauleitplanung und den notwendigen Abwägungen zur Entscheidungsfindung im Rahmen von Baugenehmigungsverfahren unterstützen, Planungsbüros eine Grundlage zu Aspekten und Vorgaben der Planung geben und Anlagenbetreibern bereits im Vorfeld von Genehmigungsprozessen Orientierung bieten. Die Kommunikation aller Projektbeteiligten wird auf diese Weise effizienter gestaltet und ein zügiges Planungs- und Genehmigungsverfahren befördert. Durch konsequente Anwendung der Hinweise werden überdies Biodiversität und Artenschutz gestärkt.

Unabhängig der Planungshinweise erfordert der Bau einer FF-PVA im Außenbereich außerhalb der privilegierten Gebiete gemäß § 35 BauGB auch weiterhin in der Regel einen (vorhabenbezogenen) Bebauungsplan unter Beteiligung der zuständigen Fachbehörden. Sie ersetzen auch nicht die notwendige Einzelfallentscheidung im Genehmigungsverfahren und greifen auch nicht in die Vorauswahl etwaiger Flächen ein.“

Da auch im Bezirk 310 dafür Flächen in Frage kommen könnten, fragen wir die Verwaltung:

1. Welche Pläne gibt es für den Stadtbezirk 310 zur Ausweisung derartiger Freiflächen bzw. welche Potenziale sieht die Fachverwaltung dort für FF-PVA?
2. Wo sind im Stadtbezirk 310 bereits Flächen an mögliche Betreiber von FF-PVA zur Nutzung (Einspeisung ins Netz oder private Nutzung) verkauft bzw. verpachtet oder schon genehmigt worden?
3. Welche Leistungen (kWp) sollen ggf. bis wann im Stadtbezirk 310 installiert werden?

Anlagen:

Keine.

Betreff:

Photovoltaik auf Freiflächen im Stadtbezirk 310

Organisationseinheit:

Dezernat III
61 Fachbereich Stadtplanung und Geoinformation

Datum:

15.11.2023

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 310 Westliches Ringgebiet (zur
Kenntnis)

Sitzungstermin

21.11.2023

Status

Ö

Sachverhalt:

Zur Anfrage der CDU-Fraktion im Stadtbezirksrat 310 nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Die Verwaltung erarbeitet derzeit ein gesamtstädtisches Konzept für Freiflächen-Photovoltaikanlagen (FF-PV). Ziel des Konzepts ist es, Potenzialflächen für FF-PV-Anlagen zu ermitteln. Im Vordergrund stehen dabei unter die Privilegierungstatbestände nach § 35 BauGB fallende Flächen längs von Autobahnen und Schienenwegen des übergeordneten Netzes (mit mindestens zwei Hauptgleisen) sowie weitere Flächen außerhalb der privilegierten Bereiche.

Dies vorangestellt werden die Fragen wie folgt beantwortet:

zu Frage 1

Die Grenze des Stadtbezirks 310 wird im Westen überwiegend durch die A 391 gebildet, die gemäß § 35 (1) Nr. 8b BauGB als Bundesautobahn unter den Privilegierungstatbestand für den Außenbereich fällt: Grundsätzlich sind FF-PV-Anlagen in einer Entfernung zur A391 von bis zu 200 Metern zulässig, wenn öffentliche Belange nicht entgegenstehen und die ausreichende Erschließung gesichert ist. Weite Teile des privilegierten Bereichs sind dort jedoch bereits bebaut und können nicht für FF-PV genutzt werden. Zudem stehen dort nach überschlüssiger Prüfung zahlreiche öffentliche Belange – insbesondere die Freiraumversorgung der Bevölkerung, Naturschutz, Orts- und Landschaftsbild – einer FF-PV-Nutzung entgegen. Konkrete Aussagen zu möglichen Potenzialflächen werden Anfang 2024 erwartet.

Nach aktuellem Stand sieht die Verwaltung keine nennenswerten Potenziale im Stadtbezirk. Neben den vorgenannten Gründen spricht im westlichen Ringgebiet das Defizit an Freiraum- / Erholungsflächen für die Bevölkerung gegen eine Inanspruchnahme durch FF-PV. Unbebaute Freiflächen sollen perspektivisch eher der ortsnahe Erholung dienen als zur Nutzung solarer Strahlungsenergie herangezogen zu werden.

zu Frage 2

Es wurden bislang noch keine FF-PV-Anlagen im Stadtbezirk 310 genehmigt. Die Verwaltung hat keine Kenntnis über private Grundstücksverkäufe/-verpachtungen bzw. die beabsichtigten Nutzungen.

zu Frage 3

Wie in der Anfrage dargelegt, wurde die zu installierende Leistung für das gesamte Stadtgebiet im Rahmen des IKSK ermittelt. Die Zahlen wurden und werden nicht auf die einzelnen Stadtbezirke heruntergebrochen.

Leuer

Anlage/n:
keine

Betreff:

Erneuerung der Piktogramme Alt-Petritor/Kälberwiese

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

12.04.2023

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 310 Westliches Ringgebiet (zur
Beantwortung)

25.04.2023

Status

Ö

Sachverhalt:

Zur Ausgangslage:

Die Siedlung Alt-Petritor ist eine Wohngegend mit wenigen Mehrfamilienhäusern und vielen Straßen mit Randparkenden Kraftfahrzeugen. In der Siedlung sind Fahrradstraßen und Geschwindigkeitsbeschränkungen mit entsprechendem Piktogramm ausgewiesen. Diese Piktogramme sind vielfach nur noch rudimentär sichtbar.

Vor diesem Hintergrund fragt die SPD-Fraktion im Stadtbezirksrat 310 die Verwaltung:

1. Kann bei der Überprüfung der Piktogramme durch Bellis dieser Bereich bevorzugt werden?
2. Bestehen Möglichkeiten, diese Piktogramme besser vor Abrieb zu schützen?

Gez. Stefan Hillger, Fraktionsvorsitzender

Anlage/n:

Keine.

Betreff:

Erneuerung der Piktogramme Alt-Petritor/Kälberwiese

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

15.09.2023

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 310 Westliches Ringgebiet (zur
Kenntnis)

Sitzungstermin

21.11.2023

Status

Ö

Sachverhalt:

Zur Anfrage der SPD-Fraktion im Stadtbezirksrat 310 vom 25.04.2023 nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Zu 1.:

Die Wartung und Instandhaltung sowie die Erneuerung von Markierungen ist eine im Rahmen des Dienstleistungsvertrages vertraglich geschuldete Leistung der BELLIS GmbH. Die Überprüfung erfolgt dort in eigener Regie. Spezielle Hinweise zur Überprüfung werden hierbei in der Regel bevorzugt behandelt. Derzeit wird der Standard zur Markierung von Fahrradpiktogrammen in Fahrradstraßen sowie Radfahrerfurten in Braunschweig überarbeitet. Im Anschluss dessen erfolgt eine Erneuerung bzw. Überarbeitung der vorhandenen Fahrradpiktogramme.

Zu 2.:

Je nach Größe und Positionierung von Piktogrammen sind diese ständiger Überrollungen ausgesetzt. Auch die Fahrzeugart – LKW oder Fahrräder - spielt bei der Stärke des Abriebs eine erhebliche Rolle. Markierungen dürfen nicht die Verkehrssicherheit gefährden, das heißt sie dürfen eine maximalen Schichtdicke nicht überschreiten oder von der Oberfläche derart versiegelt sein, dass die erforderliche Haftung verloren geht. Ein besonderer Schutz vor Abrieb ist folglich nicht möglich.

Gerstenberg

Anlage/n:

keine

Absender:

SPD-Fraktion im Stadtbezirksrat 310

TOP 13.9

23-21435

Anfrage (öffentlich)

Betreff:

Sachstandsanfrage: Zustand der Sophienstraße

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

24.05.2023

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 310 Westliches Ringgebiet (zur
Beantwortung)

06.06.2023

Status

Ö

Zur Ausgangslage:

Die Sophienstraße ist eine Fahrradstraße. Der Zustand des Straßenbelages ist mangelhaft. Im Sanierungsbeirat wurde die Sanierung des Bereiches Sophienstraße Ost in Aussicht gestellt.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Verwaltung:

1. Welche Maßnahmen sind im Zuge der Sanierung Sophienstraße geplant?
2. Welche Abschnitte der Straße betreffen diese Maßnahmen?
3. Welche Maßnahme sind konkret geplant?

Gez. Stefan Hillger, Fraktionsvorsitzender

Anlage/n:

keine

<i>Betreff:</i> Sachstandsanfrage: Zustand der Sophienstraße
--

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	<i>Datum:</i> 22.09.2023
--	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 310 Westliches Ringgebiet (zur Kenntnis)	21.11.2023	Ö

Sachverhalt:

Zur Anfrage der SPD-Fraktion vom 24.05.2023 nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Der Sanierungsbeirat hat die Sanierung des östlichen Teils der Sophienstraße aufgrund von gestiegenen Kosten aus dem Maßnahmenkatalog der Maßnahmen der Sozialen Stadt gestrichen, da die anderen Maßnahmen vorrangig gesehen wurden und hierdurch die Mittel der Sozialen Stadt ausgeschöpft sind. Eine Sanierung der Sophienstraße ist damit derzeit nicht finanziert.

Zu 1.)

Im Zuge der Sanierung der Sophienstraße würde ein vollständiger Neuausbau der Straße zwischen den Häuserfronten geplant.

Zu 2.)

Die Maßnahme würde die Sophienstraße in voller Länge zwischen Cammannstraße und Cyriaksring betreffen.

Zu 3.)

Siehe 1.) und 2.)

Wiegel

Anlage/n:

üeine

Absender:

**Fraktion B90/Grüne im Stadtbezirksrat
310**

TOP 13.10
23-21472
Anfrage (öffentlich)

Betreff:

Schwierigkeiten bei der Anlieferung Gewerbe Triftweg

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

25.05.2023

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 310 Westliches Ringgebiet (zur
Beantwortung)

06.06.2023

Status

Ö

Sachverhalt:

Seit einigen Jahren gibt es am Triftweg Ecke Sommerlust einen neuen Gewerbetreibenden. Dieser wird fast täglich mit großen Lastwagen beliefert. Leider sind diese LKW sehr groß und weder der Triftweg, die Sommerlust noch der angrenzende Spatzenstieg verfügen über entsprechende Fahrbahnbreite sowie Kurvenradien. Also müssen Anwohner*innen öfters ihre Autos um parken damit die LKW's passieren können. Ebenso wurde direkt vor dem Gebäude eine Kurzzeitparkfläche für die Firma eingerichtet. Des Weiteren werden die in den Straßen angepflanzten Zierkirschen durch Höhe der LKW's bei der Durchfahrt geschädigt

Deshalb fragen wir die Verwaltung:

1. Ist dieser Sachverhalt der Verwaltung bekannt?
2. Ist dieser Bereich im Triftweg ein Gewerbegebiet?
3. Was tut die Stadt um die vorhandenen Bäume zu schützen?

Peter Rau
Fraktionsvorsitzender B90/Die Grünen

Anlage/n:

keine

Betreff:

Schwierigkeiten bei der Anlieferung Gewerbe Triftweg

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

27.10.2023

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 310 Westliches Ringgebiet (zur
Kenntnis)

Sitzungstermin

21.11.2023

Status

Ö

Sachverhalt:

Zur Anfrage der Fraktion B90/Grüne vom 25. Mai 2023 nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

zu 1.)

Der Sachverhalt war der Verwaltung nicht bekannt.

zu 2.)

Nein, der Bereich ist kein Gewerbegebiet.

Die Eigenart der näheren Umgebung entspricht hinsichtlich der Art der Nutzung einem allgemeinen Wohngebiet (WA); in einem WA sind sowohl allgemein nicht störende Handwerksbetriebe als auch ausnahmsweise sonstige nicht störende Gewerbebetriebe zulässig.

zu 3.)

Die Verwaltung hat in der Vergangenheit Beschädigungen an den Bäumen im Triftweg durch den Verkehr festgestellt. Daraufhin wurde an den Bäumen bereits das Lichtraumprofil über der Straße und über dem Gehweg hergestellt. Bei einer aktuellen Begutachtung der Bäume konnten keine weiteren Schäden festgestellt werden. Das Lichtraumprofil über dem Gehweg und der Straße ist weiterhin ausreichend. Anderweitige Schutzmaßnahmen der Bäume sind aus Sicht der Verwaltung daher nicht notwendig.

Wiegel

Anlage/n:

keine

Betreff:

Vorfahrtsregelung Hohestieg/Goslarsche Straße

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

17.08.2023

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 310 Westliches Ringgebiet (zur
Beantwortung)

29.08.2023

Status

Ö

Sachverhalt:

Die Goslarsche Straße ist ein Bereich, in dem eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30km/h gilt. Mit Ausnahme der Kreuzung Goslarsche Straße/Hohestieg gilt die Vorfahrtsregelung rechts vor links, die zu einer Geschwindigkeitsreduktion beiträgt. Jedoch ist vor der Kreuzung Goslarsche Straße/Hohestieg, an der die Vorfahrtsregelung nicht gilt, häufig eine Missachtung der Geschwindigkeitsbeschränkung festzustellen.

Vor diesem Hintergrund fragt die SPD-Fraktion die Verwaltung:

1. Warum gilt an der genannten Kreuzung nicht die Vorfahrtsregelung rechts vor links?
2. Welche Maßnahmen stellt die sich Verwaltung vor, um das Einhalten der Geschwindigkeitsbeschränkung zu gewährleisten?

Gez. Stefan Hillger, Fraktionsvorsitzender

Anlage/n:

keine