

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 Vorgängerexperiment, 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.

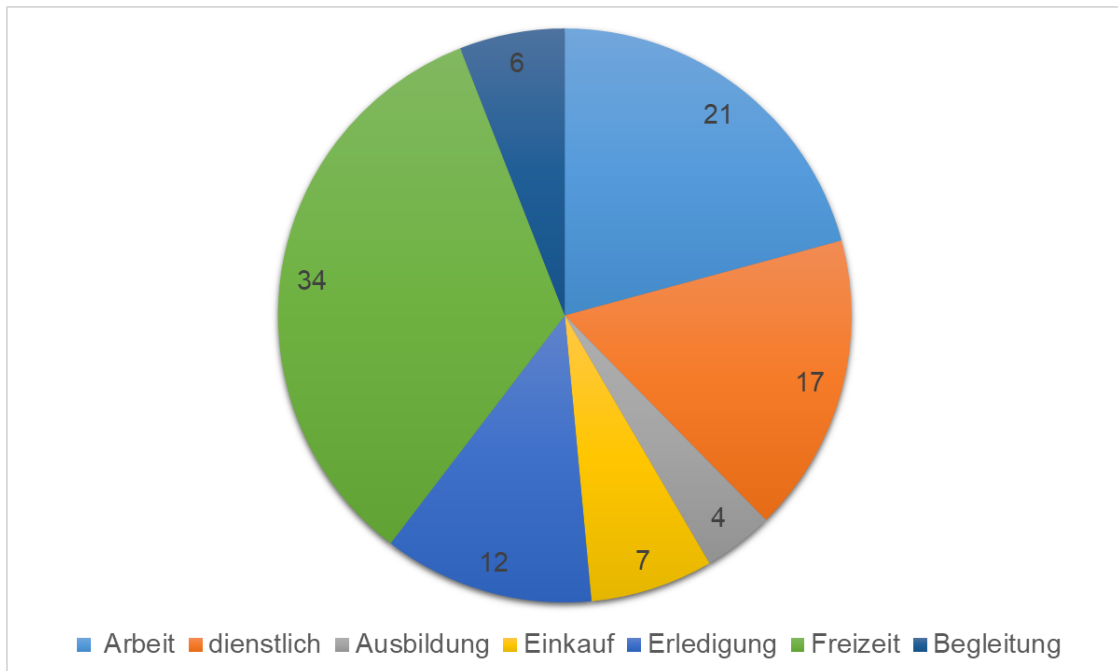


Abb. 1: Verkehrsleistung (Personenkilometer) nach Wegezweck, Angaben in %; Abweichungen von 100%: Grund Rundungsdifferenzen [vgl. https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/archive/pdf/MiD2017_Ergebnisbericht.pdf]

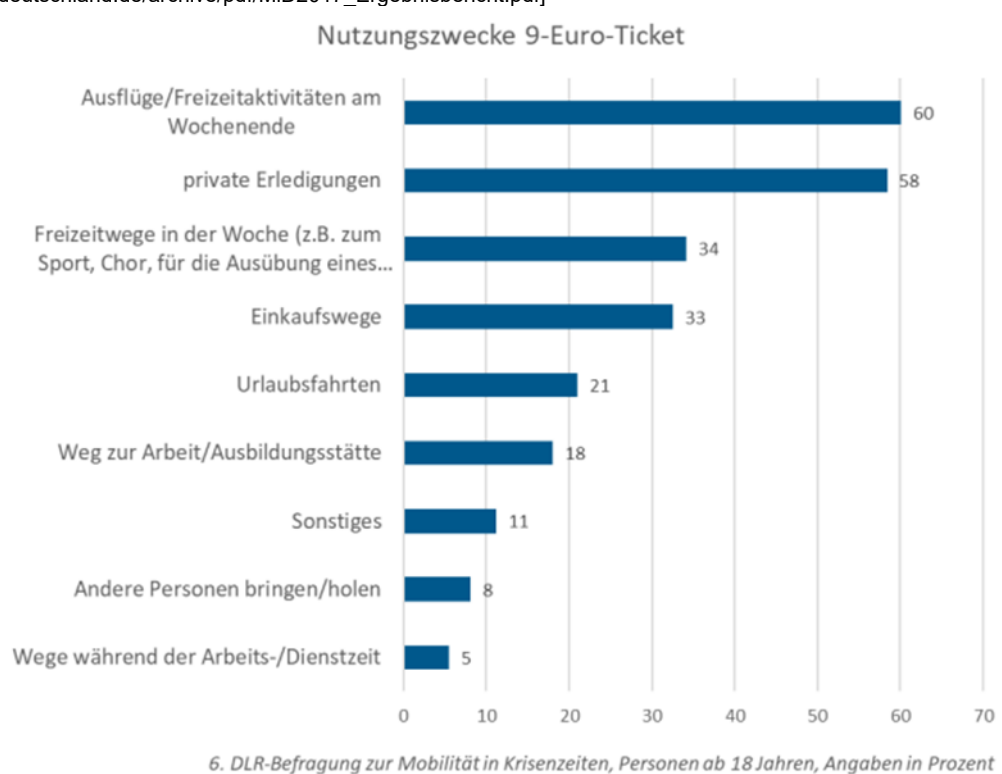


Abb. 2: Nutzungszwecke des 9-Euro-Ticket: Am häufigsten wird das 9-Euro-Ticket für Freizeitaktivitäten genutzt [https://www.dlr.de/de/aktuelles/nachrichten/2022/03/20220825_wie-hat-das-

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.

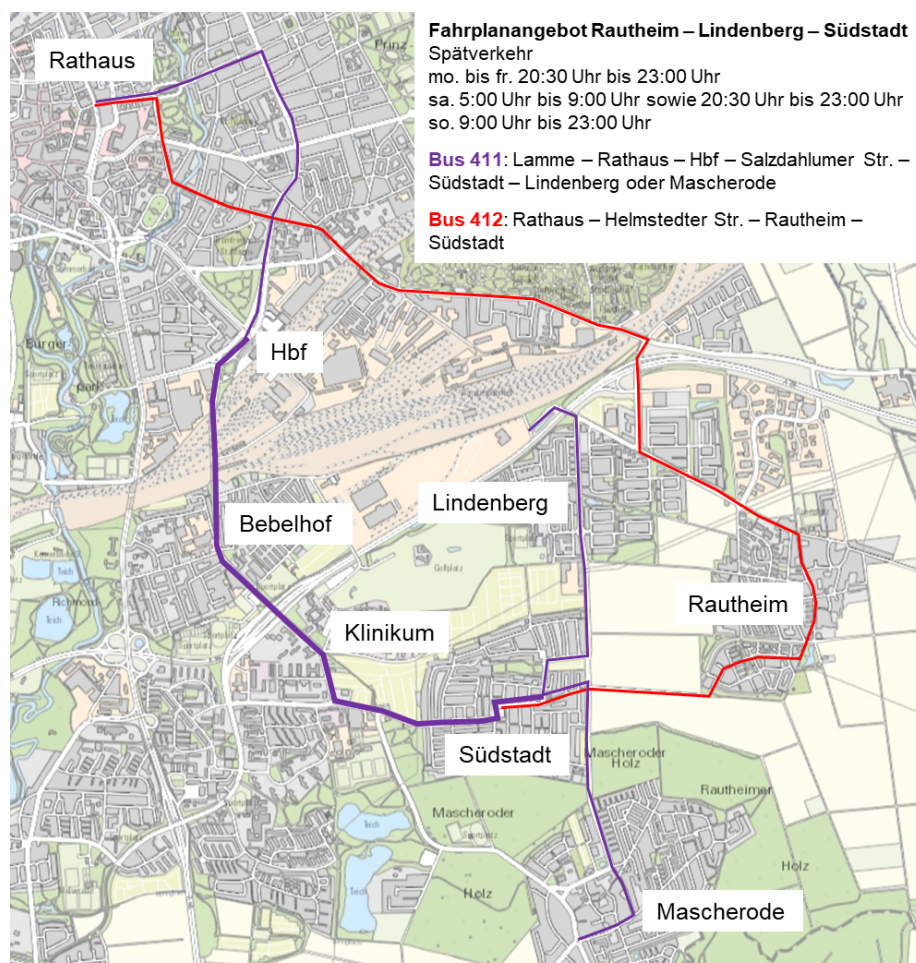


Abb. 4: Fahrplanangebot Rautheim – Lindenberg – Südstadt, Spätverkehr

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.

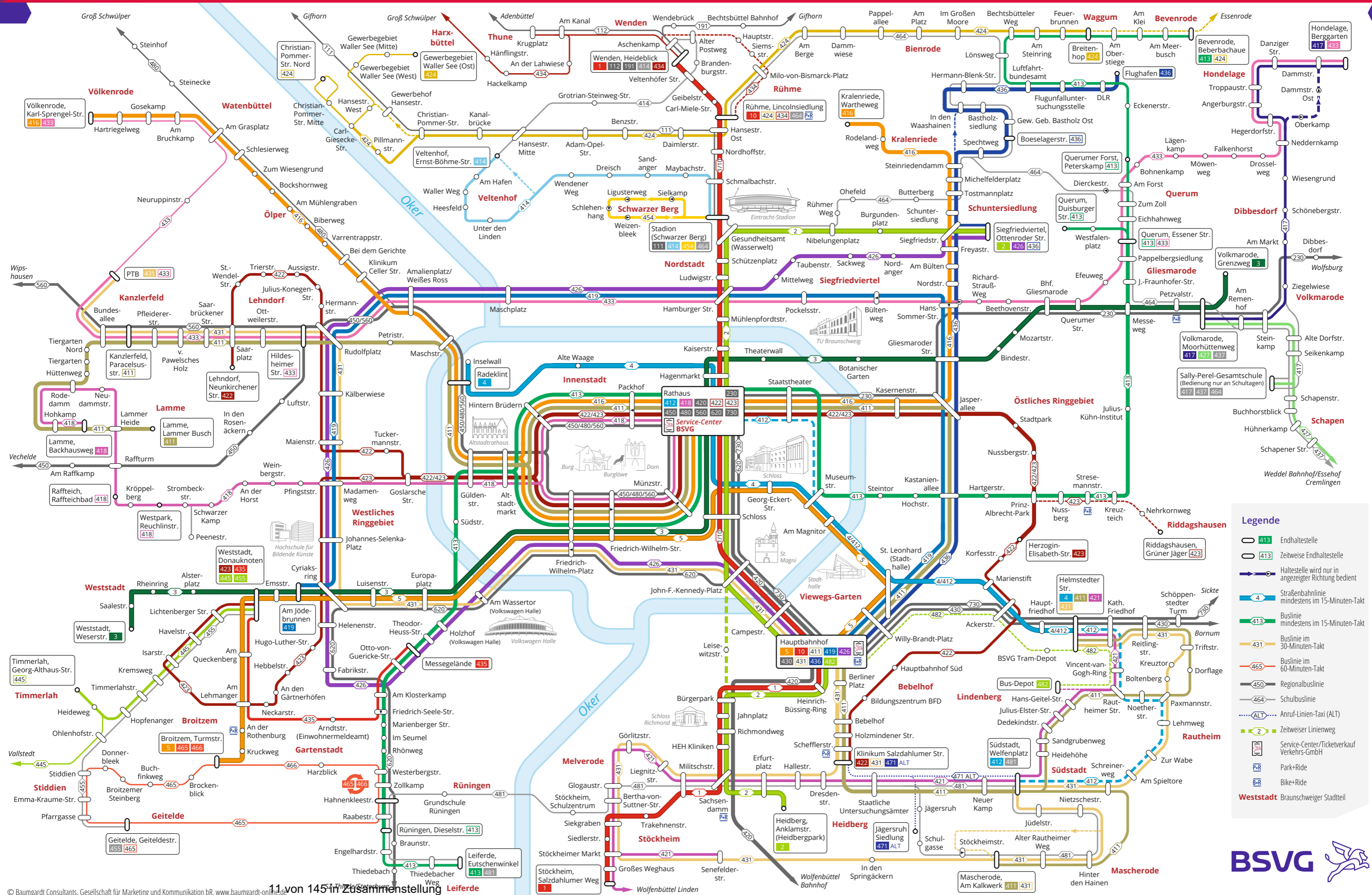
Durch die Angebotsanpassungen an Ferientagen haben die Maßnahmen keine zusätzliche belastende Wirkung auf den Wirtschaftsplan der BSVG und sind im Wirtschaftsplan 2024ff berücksichtigt.

Kügler

Anlage: BSVG Liniennetzplan Tag+Nacht ab März 2024

Linienetzplan Braunschweiger Verkehrs-GmbH gültig ab März 2024

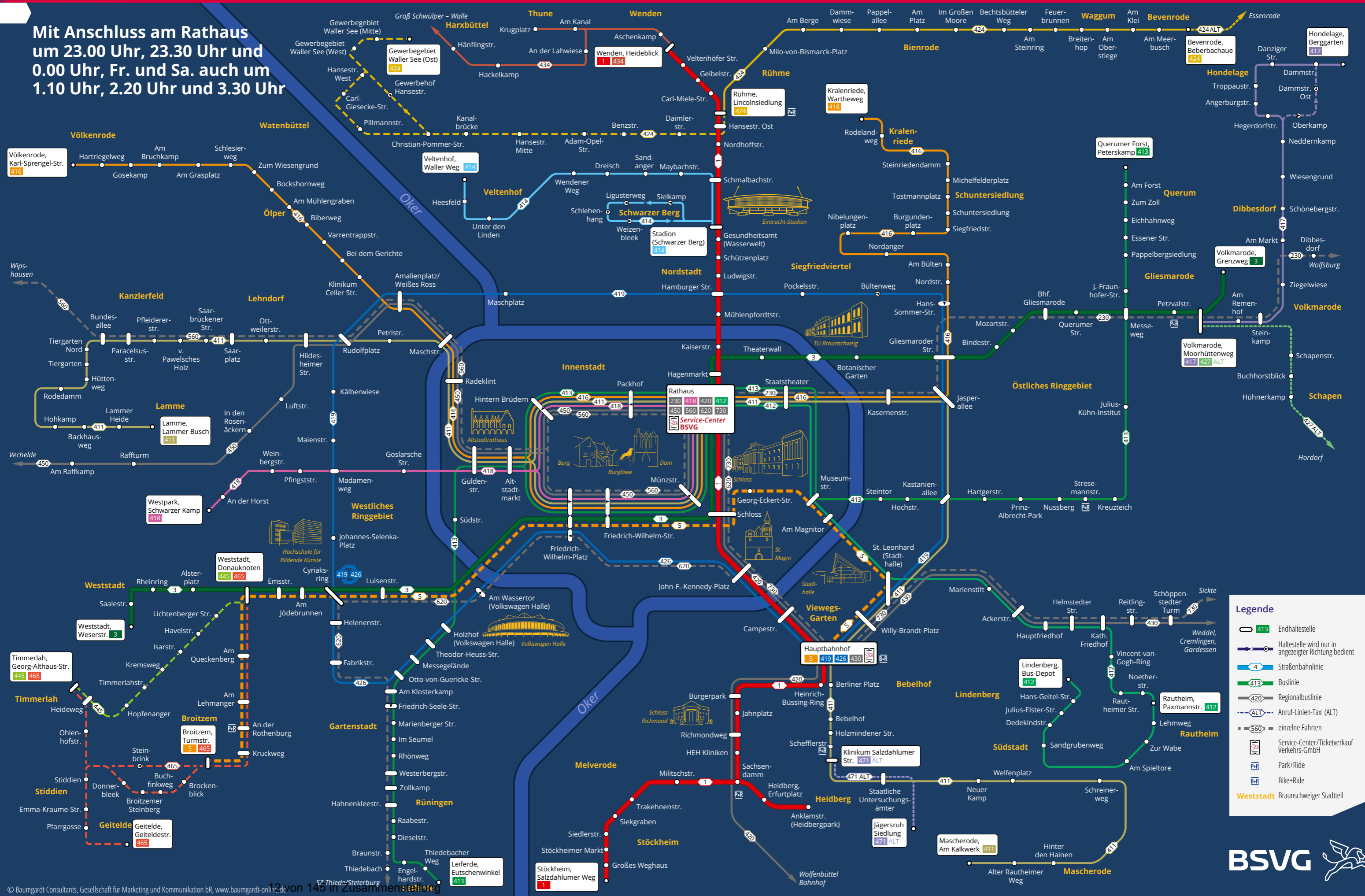
Local transport network map Braunschweiger Verkehrs-GmbH valid from March, 2024



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



Betreff:

Erstellung eines Konzepts zur Regenwasserleitplanung und Hitzeanpassung sowie einer Strategie zur Biodiversität und Stadtnatur

Organisationseinheit:

Dezernat III
61 Fachbereich Stadtplanung und Geoinformation

Datum:

16.11.2023

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (zur Kenntnis)
Ausschuss für Planung und Hochbau (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

28.11.2023
05.12.2023

Status

Ö
Ö

Sachverhalt:

Sachstand

Im Jahr 2022 wurde die Rahmenplanung für die Bahnstadt abgeschlossen. Aus dieser haben sich Fragestellungen zu verschiedenen Themenbereichen ergeben, die im weiteren Verlauf vertieft betrachtet werden müssen, um konkrete Ergebnisse zur Einarbeitung in die weiteren Planungen zu erhalten.

Inhalt des Konzepts:

Zu diesen Fragestellungen gehört die Ausarbeitung eines bahnstadtweiten Konzepts zur Regenwasserleitplanung, Hitzeanpassung, Biodiversität und Stadtnatur. Diese Themenbereiche bilden Synergien von denen sich die Stadtverwaltung im folgenden Planungsprozess einen großen Nutzen und innovative Planungsansätze verspricht. Durch das Konzept erhalten die Fachabteilungen der Stadt Braunschweig zum einen konkrete Angaben zu qualitativen und quantitativen Flächenerfordernissen. Zum anderen wird ein Handlungsleitfaden mit Best-Practice-Beispielen und Gestaltungsempfehlungen aufgestellt. Ein besonderes Augenmerk liegt dabei auf der Multicodierung von Flächen mit dem Ziel, möglichst sparsam mit Grund und Boden umzugehen und die Flächen gut im Sinne der vielfältigen Nutzungsansprüche auszunutzen. Das Konzept soll wegweisend für zukünftige Entwicklungen in der Bahnstadt und darüber hinaus im gesamten Stadtgebiet sein.

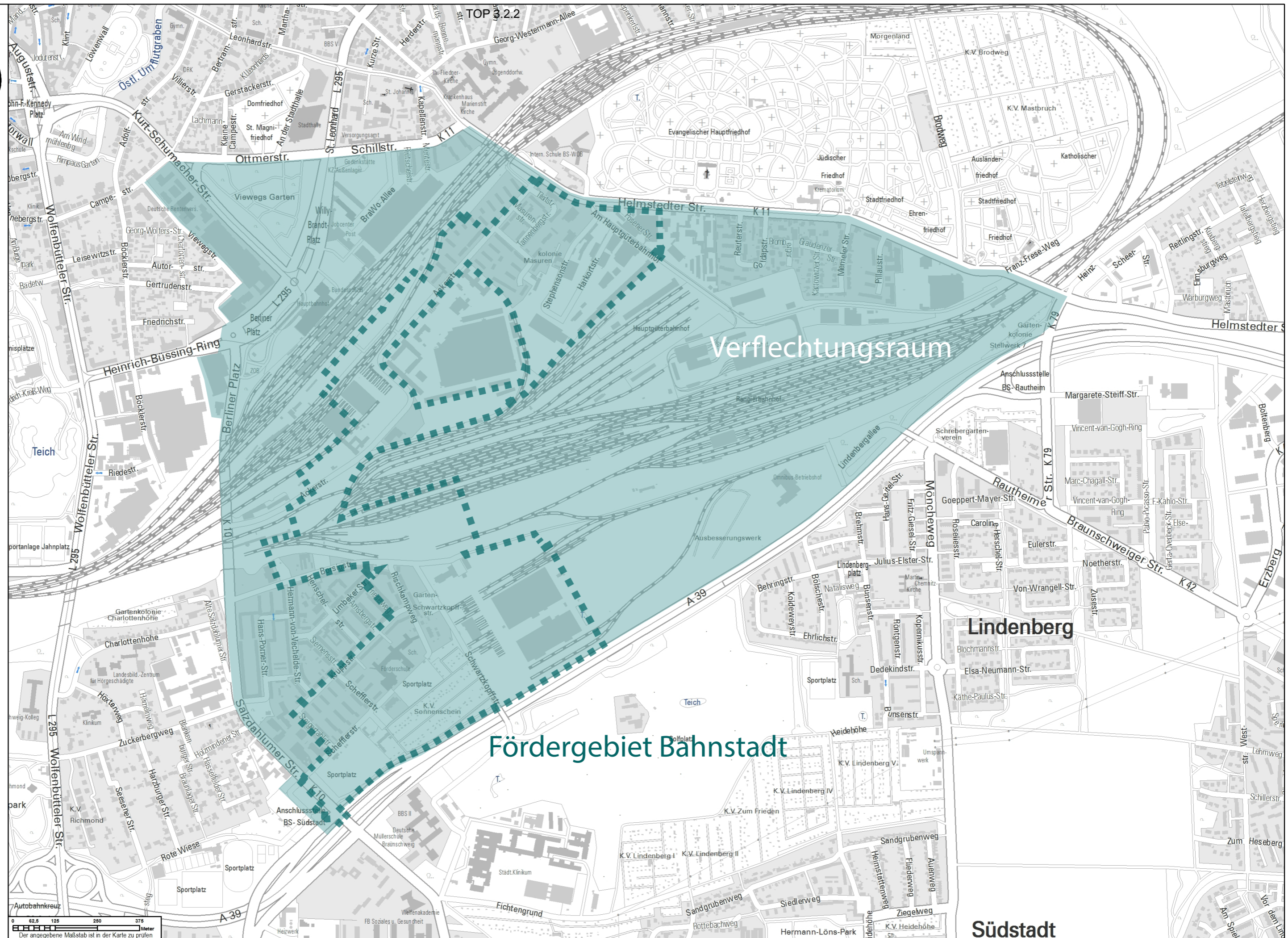
Das Konzept ist in zwei Teile unterteilt. Der erste Abschnitt behandelt die Regenwasserleitplanung und Hitzeanpassung. Der zweite Abschnitt befasst sich mit der Stadtnatur und Biodiversität. Beide Teile sind ähnlich strukturiert und beginnen mit einer Grundlagenermittlung und Bestandanalyse. Im zweiten Schritt sollen Leitziele entwickelt werden nach denen sich die Planung der Bahnstadt in Zukunft richten sollte. Aus den beiden ersten Teilen wird dann eine Strategie entwickelt. Dabei wird auf Flächenanforderungen und Flächengrößen eingegangen. Anhand von „Lupen“ wird in Teilbereichen vertiefend dargestellt, wie Maßnahmen auf einer Fläche angewendet werden können.

Am Ende sollen Handlungsfelder mit Maßnahmenvorschlägen entwickelt werden, die konkret auf die Bahnstadt anwendbar sind. Die Ergebnisse werden in einer Handreichung so dargestellt und beschrieben, dass sie von den zuständigen Fachbereichen aufgenommen und in den weiteren Planungen umgesetzt werden können. Es ist vorgesehen, die Erstellung des Konzepts an ein externes Planungsbüro zu vergeben.

Leuer

Anlage/n:

Anlage 1: Umgriff und Fördergebiet Bahnstadt (Karte)



Betreff:

Einsatz der Fahrradflunder im Bereich Hinter Liebfrauen

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

17.11.2023

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

28.11.2023

Status

Ö

Sachverhalt:

Beschluss vom 18. April 2023 (Anregung gemäß § 94 Abs. 3 NKomVG):

„Der Stadtbezirksrat schlägt vor, die Fahrradflunder in der Straße Hinter Liebfrauen im Bereich der Hausnummern 7-10 einzusetzen.“

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Verwaltung teilt mit, dass die Fahrradflunder im Zeitraum 18.09.2023 – 29.10.2023 vor Hausnummer 9 in der Straße Hinter Liebfrauen eingesetzt wurde. Der kürzere Zeitraum begründet sich darin, dass eine Übergangszeit für einen bereits im Vorhinein terminierten Fahrradflunderwechsel genutzt wurde.

Die Verwaltung wird an der Kreuzung Hinter Liebfrauen/Waisenhausdamm zwei Fahrradständer errichten. In der näheren Umgebung (Münzstraße) werden drei Anlehnbügel installiert.

Leuer

Anlage/n:

keine

Betreff:

Umsetzung Hochwasserschutzkonzept: Förderantrag für die Planung des Hochwasserschutzes der Schuntersiedlung

Organisationseinheit:

Dezernat VIII
68 Fachbereich Umwelt

Datum:

23.11.2023

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
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 211 Braunschweig-Süd (zur Kenntnis)	30.11.2023	Ö
Umwelt- und Grünflächenausschuss (zur Kenntnis)	01.12.2023	Ö

Sachverhalt:

Im Jahr 2019 wurde das Hochwasserschutzkonzept für die Stadt Braunschweig veröffentlicht. Das Konzept hat die Gefährdungen durch Hochwasser sowie Maßnahmen zum Hochwasserschutz aufgezeigt und priorisiert. Bereits während der Konzeptaufstellung war die besonders vorrangige und leicht zu realisierende Maßnahme „Am Soolanger“ zum Schutz des Malerviertels vor einer Überflutung durch die Mittelriede umgesetzt worden.

Nach Vorstellung des Konzeptes hat die Verwaltung als erste Umsetzungsmaßnahme einen mobilen Hochwasserschutz für die Innenstadt beschafft, einen Plan für den Aufbau im Hochwasserfall entwickelt und eine Aufbauübung im November 2022 durchgeführt. Damit konnte der Hochwasserschutz für die Innenstadt signifikant verbessert werden.

Nach der Maßnahme „Innenstadt“ stand der Schutz der Schuntersiedlung gemeinsam mit den Maßnahmen „Stöckheim“ und „Bürgerpark“ an vorderster Stelle der Prioritätenliste. Das Planungsbüro Sönnichsen & Weinert wurde mit der Vorplanung für diese drei Maßnahmenstandorte beauftragt.

Schuntersiedlung:

Für die Schuntersiedlung konnte jetzt die Vorplanung zum Abschluss gebracht und ein Förderantrag für die Erstellung der Entwurfs- und Genehmigungsplanung beim Niedersächsischen Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN) gestellt werden. Die Planungskosten für die Entwurfs- und Genehmigungsplanung werden auf ca. 116.000 Euro taxiert, die Förderquote beträgt 70 Prozent.

Die größte Schwierigkeit der Planung lag bisher darin, die Flächen für den Hochwasserschutz verfügbar zu machen. Entlang der Mittelriede sind die erforderlichen Flächen sämtlich in privatem Besitz. Durch intensive Kommunikation vor Ort mit mehreren Informationsveranstaltungen konnte diese komplexe Situation aufgelöst und das Planungsziel erreicht werden. Die Vorzugsvariante beinhaltet hier auf den verfügbaren Grundstücken eine Hochwasserschutzmauer, an der abschnittsweise Erdanrampungen und technische Aufstiegshilfen für Amphibien vorgesehen sind. Entlang von 4 Grundstücken, die nicht für den Hochwasserschutz zur Verfügung stehen, ist eine Spundwandlösung direkt an der Mittelriede geplant.

Im Norden, zur Schunter hin, soll im Bereich eines Fußwegs ein Erdbauwerk (Damm) entstehen. Hier sind die Flächen im Besitz der Stadt Braunschweig. Der vorhandene Fußweg wird auf dem Damm wiederhergestellt. Die Amphibienwanderung wird durch den Hochwasserschutzdamm nicht beeinträchtigt.

Die Binnenentwässerung ist durch ein vorhandenes Pumpwerk an der Steinhorstwiese, das in das Erdbauwerk nördlich der Schuntersiedlung integriert wird, gesichert.

Die Baukosten für das Projekt werden auf rd. 1,1 Mio. € geschätzt; damit haben sich im Vergleich zum Konzept aus dem Jahre 2019 die dort mit 458.000 € netto angenommen Kosten in etwa verdoppelt. Auch für die spätere bauliche Realisierung soll eine anteilige Förderung beim Land beantragt werden. Bei einem HQ_{100} wären in der Schuntersiedlung zurzeit etwa 300, bei einem HQ_{extrem} sogar nahezu 900 Personen betroffen, die durch das Projekt geschützt werden sollen.

Stöckheim und Bürgerpark

Bei den Maßnahmen „Stöckheim“ und „Bürgerpark“ konnte die Flächenverfügbarkeit für die ursprünglich dort geplanten Maßnahmen nicht hergestellt werden: In Stöckheim stehen die landwirtschaftlichen Flächen westlich des Rüniger Weges nicht zur Verfügung, sodass aktuell baulich deutlich aufwändigere Lösungen im Straßenrandbereich sowie alternativ eine mobile Variante erarbeitet werden. Im Bereich des Bürgerparks wurde die Inanspruchnahme privater Flächen für eine Hochwasserschutzanlage abgelehnt. Im Bürgerpark selbst konnte leider keine baumverträgliche Maßnahme gefunden werden. Jede denkbare Variante stellt hier deshalb eine massive Beeinträchtigung des denkmalrechtlich geschützten Bürgerparks und einen Verlust des wertvollen Baumbestands im Bereich der Trasse dar.

Eine Verpflichtung, den Hochwasserschutz umzusetzen, besteht nicht. Die Verwaltung prüft insoweit nichtsdestotrotz Alternativmöglichkeiten. Aufgrund der sehr komplexen Situation wird eine mögliche Lösung zum Hochwasserschutz jedoch entsprechend Zeit benötigen. Die betroffenen Anwohner dort werden zudem noch einmal gesondert über die Hochwassergefahren informiert.

Weiteres Vorgehen

Hinsichtlich des baulichen Hochwasserschutzes hat jetzt die Schuntersiedlung erste Priorität. Die Entwurfs- und Genehmigungsplanung soll noch in diesem Jahr begonnen und im kommenden Jahr abgeschlossen werden. Im Anschluss daran folgt das obligatorische Planfeststellungsverfahren.

Herlitschke

Anlage/n:

Lageplan und Schnitte der Vorzugsvariante Schunter



Hinweis Baumbestand
Der im ALK enthaltene Baumbestand wurde im nördlichen Bereich anhand des Luftbildes ergänzt (z. T. auch in den Privatflächen).

Der Baumbestand auf den Privatflächen an der Mittelriede ist in diesem Plan nicht dargestellt.

Im gesamten Maßnahmenbereich ist der maßgebliche Baumbestand zu einem späteren Zeitpunkt durch eine Kartierung festzustellen. Erst nach ergänzender Kartierung der Bäume und Optimierung der Trasse können die tatsächlich zu fallenden Bäume ermittelt werden.

Legende

Planung

- Deich (Bereich Nord)
- avisierte Arbeitsstrasse

Flächenbedarf (Bereich Mittelriede)

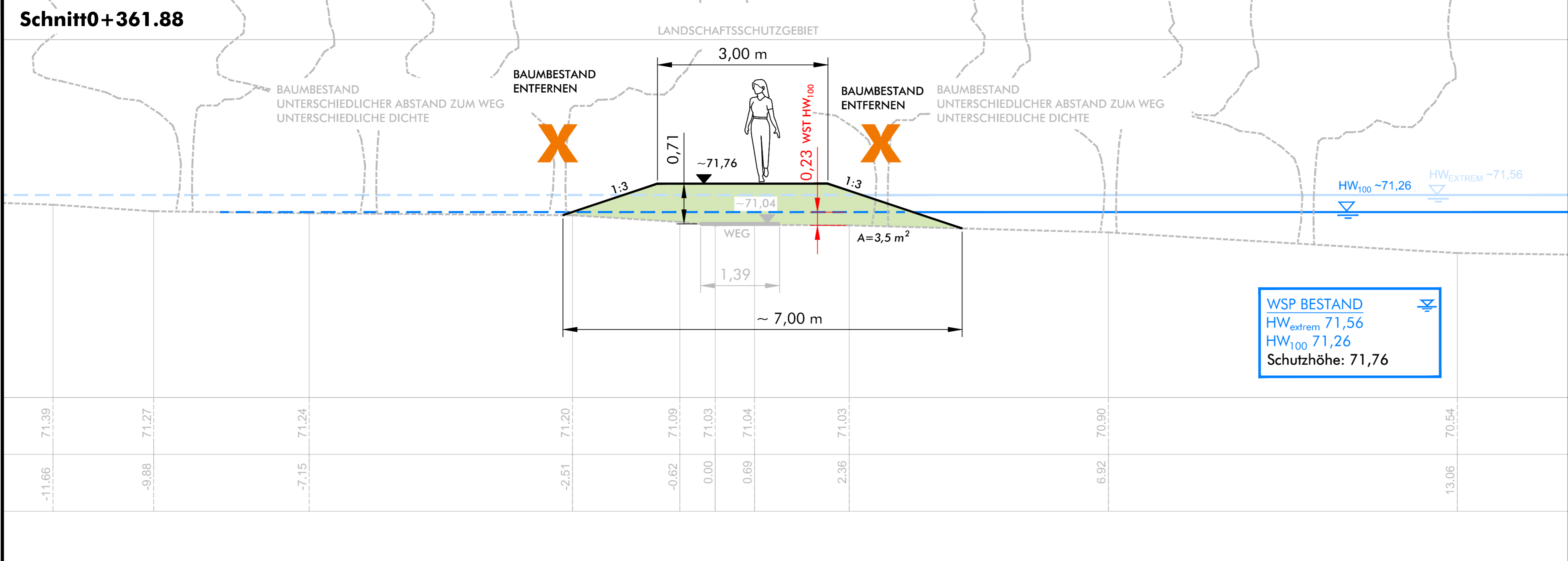
- Arbeitsraum
- mögl. / vorgesehener Böschungsfuß
- Mauer / Spundwand
- Arbeitsraum
- Privatigentum
- Flurstücksgrenze
- Mittelriede

Präferenzen der Ausführungsweise von HW-Schutzmaßnahmen der Eigentümer an der Mittelriede (Stadt Braunschweig, Stand: 07.09.2023 (vollständig))

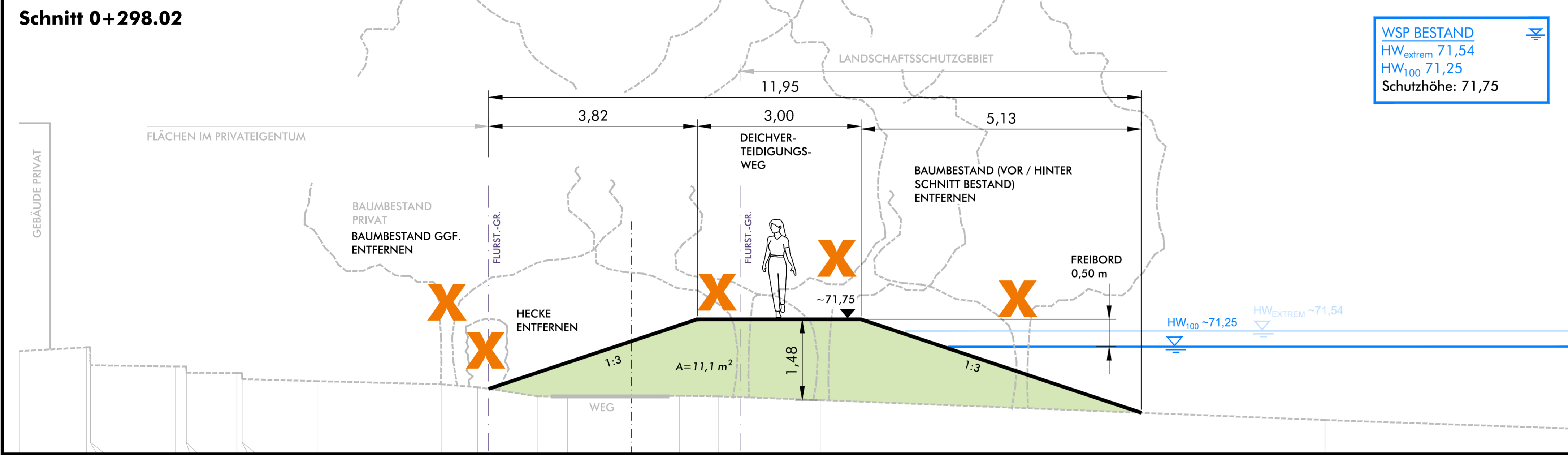
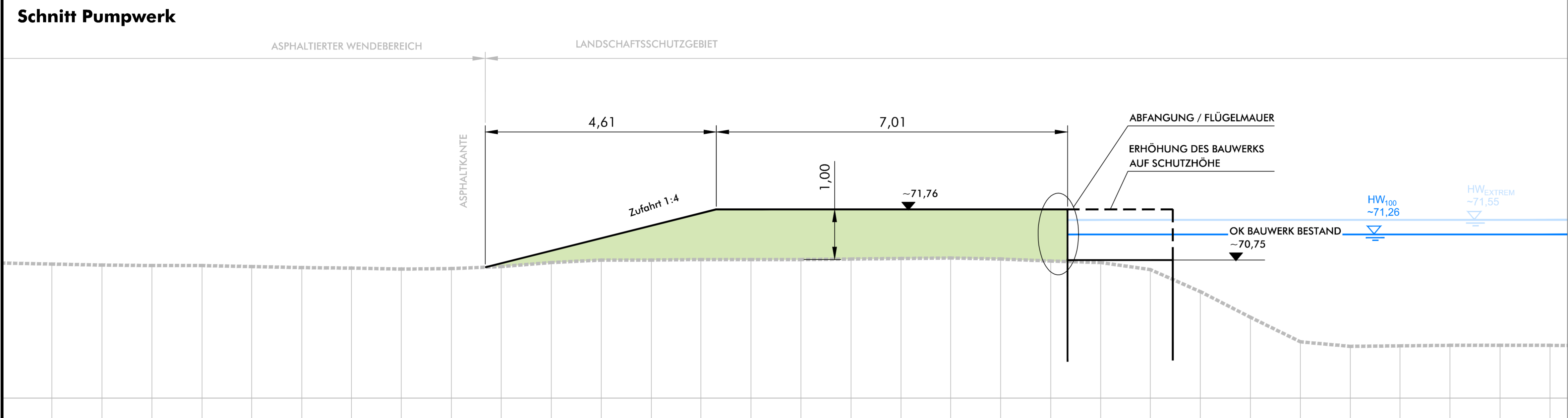
- A Mauer auf Grundstücksgrenze
- B Binnenseite: Erdanrumpfung, Flusseite: technische Aufstiegschiffe
- C beidseitige Erdanrumpfung
- D nach keine Außerung
- E keine Maßnahme aufgrund von Topografie erforderlich
- F keine Unterstützung jeglicher Hochwasserschutzmaßnahmen

Bestand

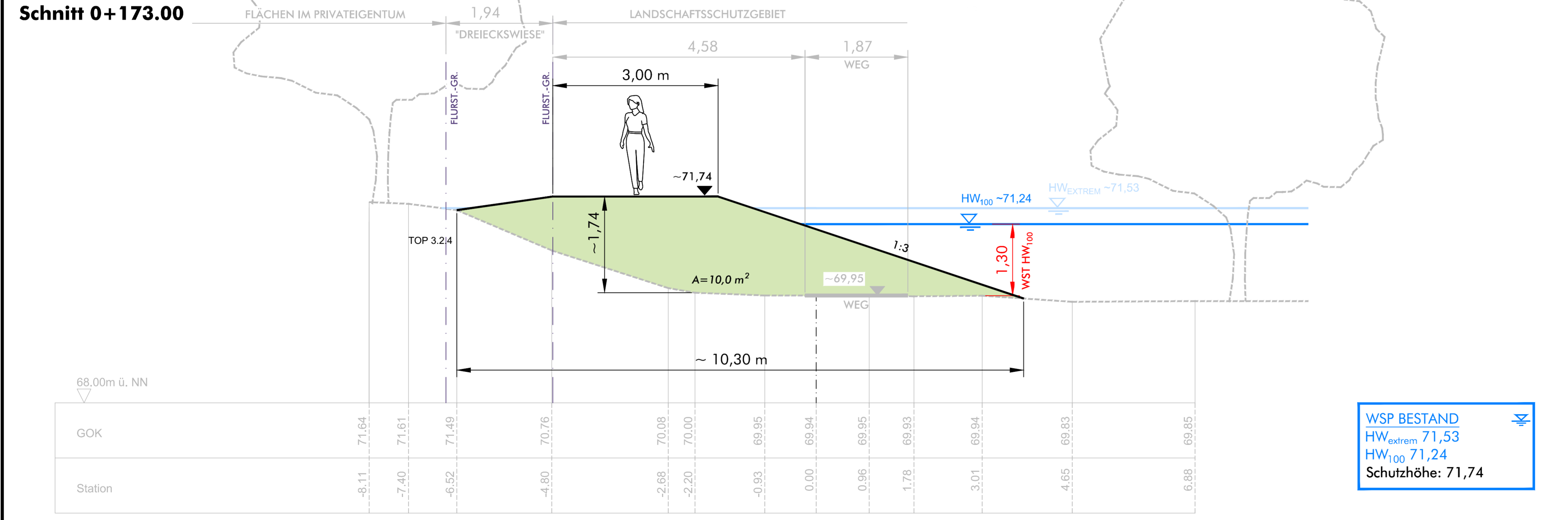
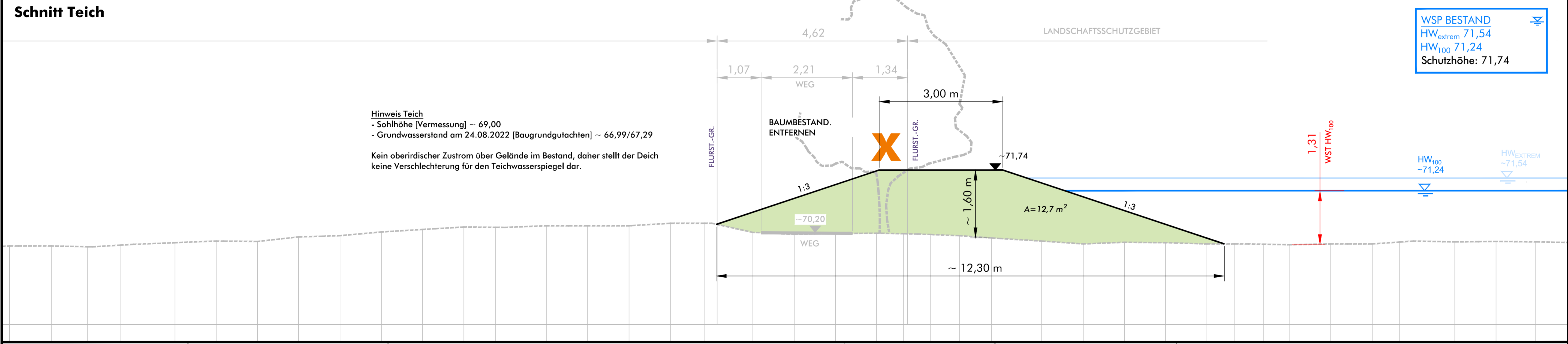
- Überschwemmungsgebiet HW₁₀₀ [Stadt Braunschweig, 2023]
- Überschwemmungsgebiet HW_{102/104} [Stadt Braunschweig, 2023]
- Baum [digitalisiert nach Luftbild]
- Geländehöhe [Datenherkunft: DGM, Stadt Braunschweig, 2023]
- Regelprofil
- Flurstück [aus ALK, Stadt Braunschweig, 2023]



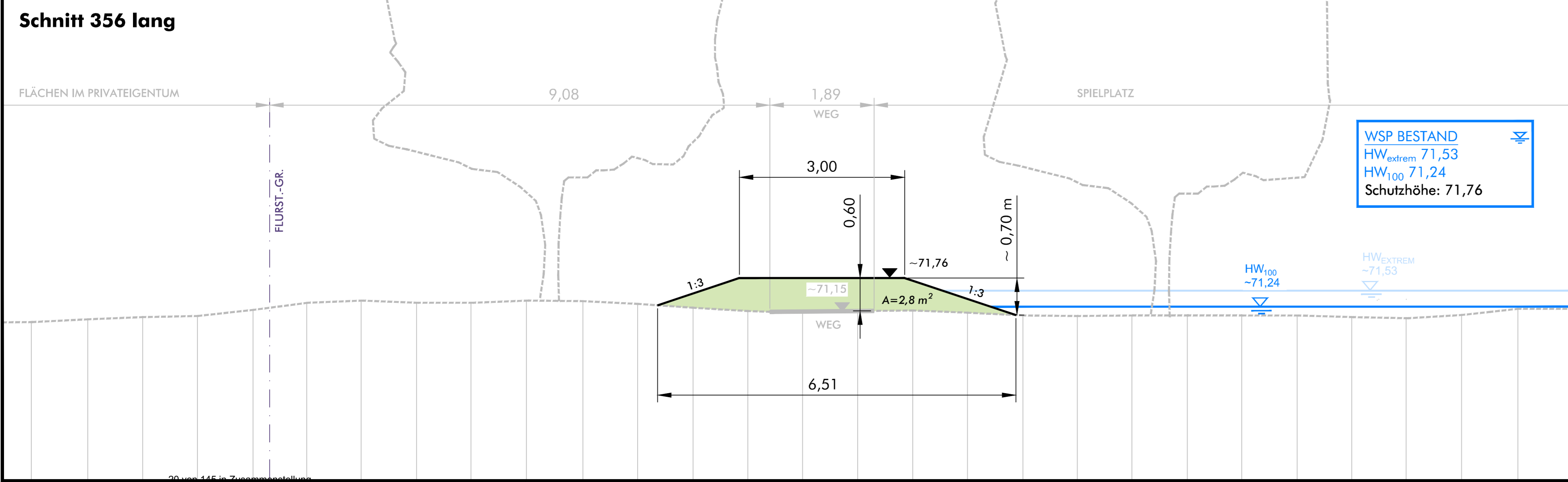
0+361.88 Blickrichtung Osten



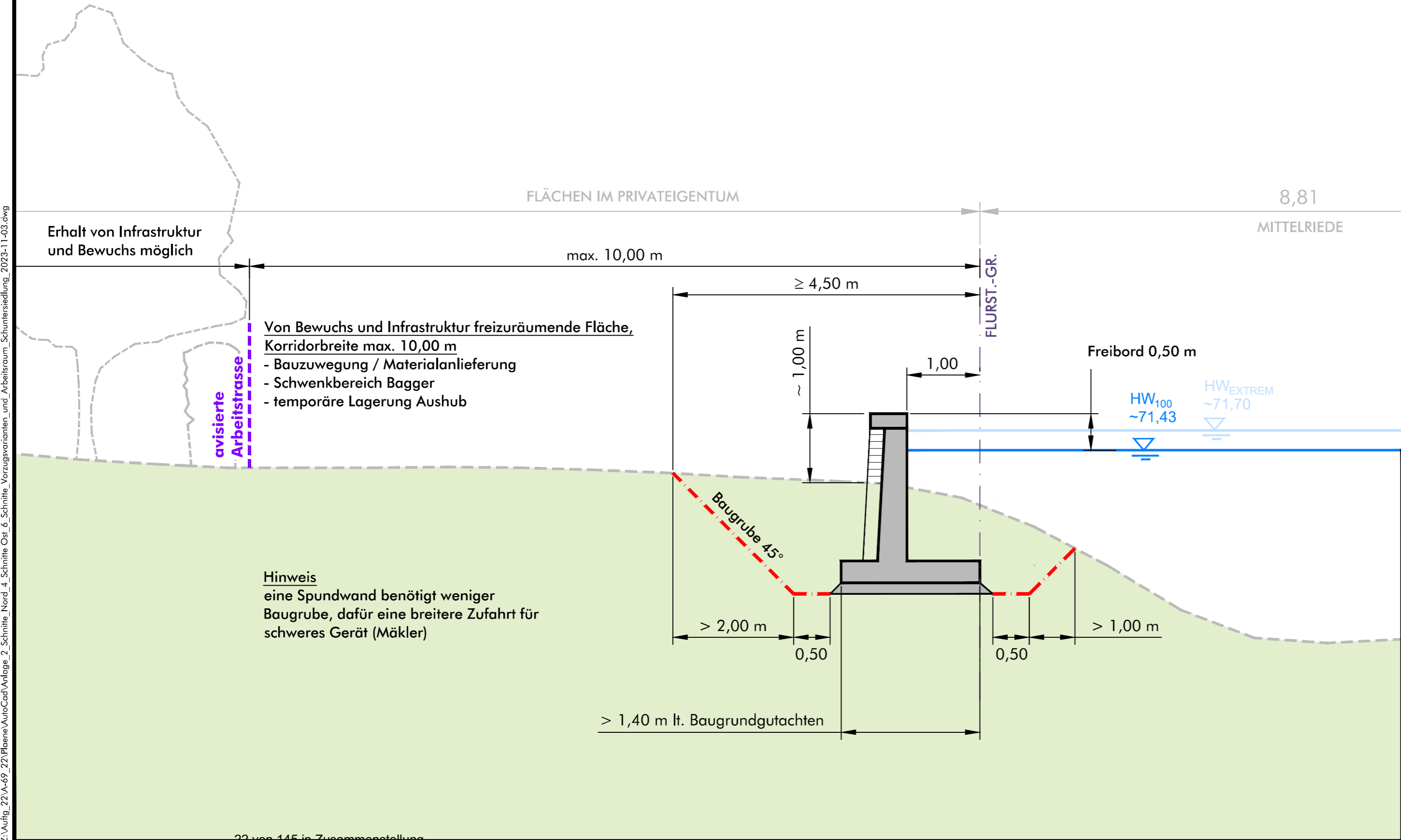
0+298.02, Weg Blickrichtung Westen
(Fotostandort 20 m westlich der Schnittebene)



0+173.00 Blickrichtung Westen



Schemaskizze Arbeitsraum (Variante HW-Schutzmauer)
M. 1:50



Hochwasserschutzmaßnahme Braunschweig
- Standort Schundersiedlung
- Vorplanung -

Bearb.: Kla	Maßstab 1 : 50	Schemaskizze Arbeitsraum Bereich Ost
Gez.: Ma		Anlage 6.3

Stadt  Braunschweig

Braunschweig,
Oktober 2023

 **Sönnichsen & Weinert**
Ingenieurgesellschaft für Wasserbau
und Wasserwirtschaft mbH

Schwarzer Weg 8 - 32423 Minden
Tel. (05 71) 4 52 26 - Fax 4 15 32
post@soe-ing.de - www.soe-ing.de

Minden,
Oktober 2023

Betreff:

Umbenennung eines städtischen Teils des Willy-Brandt-Platzes vor dem Hauptbahnhof in "Max-Jüdel-Platz"

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

10.11.2023

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (Entscheidung)

28.11.2023

Status

Ö

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung der Stadt wird beauftragt, den städtischen Teil des Bahnhofsvorplatzes (den Bereich / Platz, den man aus der Haupthalle in Richtung Innenstadt betritt) von „Willy-Brandt-Platz“ in „Max-Jüdel-Platz“ umzubenennen. Und den Namen der existierenden „Jüdelstraße“ ggf. einzuziehen, falls mögliche Verwechslungsgefahren drohen. Wobei es zwischen einem Platz (der aus Vor- und Nachnamen besteht) und einer Straße (lediglich Nennung des Nachnamens) eigentlich nicht zu Verwechslungen kommen kann.

Schon 2014 sah die Stadt die Notwendigkeit, einen „Max-Jüdel-Platz“ einzurichten und schlug den Platz zwischen Willy-Brandt-Platz, Schillstraße und Brawo-Park-Gelände vor.

Passiert ist aber nichts. Das wird a) dem Gedenken an den großen Braunschweiger Industriellen und Mäzen nicht gerecht und zeigt b) ein nicht nachvollziehbares Desinteresse der etablierten Parteien an dieser wichtigen Möglichkeit, mit der man jüdisches Leben in Braunschweig prominent sichtbar machen und würdigen kann. In diesen verstörenden Zeiten des vielerorts gezeigten Antisemitismus und der bedrohlichen Entwicklungen und Äußerungen auf deutschen Straßen seit dem 07. Oktober 2023 wäre ein „Max-Jüdel-Platz“ im Vorfeld des Hauptbahnhofs ein starkes, ein regelrecht zentrales Zeichen der Solidarität mit der jüdischen Stadtgesellschaft - neben dem längst überfälligen repräsentativen Gedenken.

Sachverhalt:

Kommunalrechtliche Einordnung:

Bei der Umbenennung einer Straße / eines Platzes liegt die ausschließliche Entscheidungskompetenz gemäß § 93 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 NKomVG beim zuständigen Stadtbezirksrat, sofern die Straße / der Platz ausschließlich in diesem Stadtbezirk gelegen ist.

Aus der Stellungnahme der Verwaltung zum AfD-Antrag vom September 2020 zur Umbenennung:

„In Abhängigkeit vom Zuschnitt eines neuen Platzes wäre zudem mindestens der Bahnhof durch eine neue Adresse betroffen. Die Deutsche Bahn hatte sich mit der Teilumbenennung des Berliner Platzes seinerzeit einverstanden erklärt. Bei fehlenden Umbenennungsvoraussetzungen und dabei ohne die Zustimmung betroffener Anlieger – hier: erneute Adressänderung für den Hauptbahnhof – wäre die Umbenennungsentscheidung rechtlich erfolgreich angreifbar.“

Weiterhin ist insbesondere zu bedenken, dass ein Teil des im Antrag genannten „Bahnhofsvorplatzes“ im privaten Eigentum der Deutschen Bahn steht, insofern nicht zu den

städtischen Liegenschaften gehört und auch nicht in den seinerzeitigen Umbenennungsvorgang Willy-Brandt-Platz einbezogen wurde. Somit wäre eine ausdrückliche Zustimmung des Eigentümers für eine Benennung zwingend erforderlich.“

Für den Max-Jüdel-Platz an diesem Ort sprechen zum einen die Bedeutung Max Jüdel für die Entwicklung der Bahn und zum anderen die wenigen (gewerblichen) Anrainer, die von einer Umbenennung betroffen wären. Für ein schnelles solidarisches Zeichen und ein längst überfälliges, angemessenes Ehren und Gedenken sind das gute Voraussetzungen für eine erfolgreiche Umsetzung.

Der bisherige Name des Platzes „Willy-Brandt-Platz“ ist mit Sicherheit nicht anstößig, deswegen werden mehrere Hektar der Stadt auch weiterhin mit diesem Namen ausgemarkiert und geehrt. Nur eben nicht mehr der kleine, aber zentrale und prominente Teil zwischen „Berliner Platz“ und dem weiterhin existierenden Willy-Brandt-Platz im nördlich bis zur Stadthalle verlaufenden Bereich. Auch die Nähe zu dem Heinrich-Büssing Ring ist aus historischer Sicht ideal und entsprechend symbolträchtig, da Max Jüdel und Heinrich Büssing sich geschäftlich nahestanden und gemeinsam die „Eisenbahnsignal-Bauanstalt Max Jüdel & Co.“ gründeten.

Angesichts der aktuellen antisemitischen Vorkommnisse und der damit einhergehenden Einschüchterungsversuche jüdischen Lebens im ganzen Land sollte es für jeden genug – moralische, historische und ethische – Gründe geben, die für eine jetzt schnelle (Teil-)Umbenennung des Vorplatzes des Hauptbahnhofes und für die damit einhergehende Ehrung von Max Jüdel sprechen.

Neben seinen großen Verdiensten und Errungenschaften für die Stadt Braunschweig, sind es leider wieder die aktuellen Entwicklungen im Land, die – neben Reden, Betroffenheits- und Unterstützungsbekundungen - ein starkes Zeichen der Politik einfordern.

Mit der Umbenennung in „Max-Jüdel-Platz“ sendet die Politik ein klares Zeichen in alle Teile der Gesellschaft und vor allem in die jüdische Gemeinschaft Braunschweigs. Dieses Zeichen wird sicher auch von der Bahn AG gewürdigt und nach Kräften unterstützt.

Sollte, was nur schwer vorstellbar ist, die Bahn AG dagegen sein, obwohl sie Max Jüdel viel zu verdanken hat, zumal weite Teile ihrer Mobilität auf seinen Erfindungen beruhen, müsste und könnte sie weiterhin ihren privaten Teil der Liegenschaft so benennen, wie es ihr beliebt. Der städtische Teil des Bahnhofsvorplatzes trägt aber alsbald den Namen des Braunschweiger Industriellen jüdischen Glaubens und Ehrendoktors der TU Braunschweig.

Sollten angesichts des aktuell unfassbaren Zivilisationsbruchs, der zur Eile in dieser Angelegenheit mahnt, dann immer noch „fehlende Umbenennungsvoraussetzungen“ bürokratischer Natur vorliegen, könnte letztlich im Rahmen einer Bürgerbeteiligung die symbolträchtige Umbenennung vorgenommen werden.

Exkurs:

1873 gründete Jüdel gemeinsam mit Heinrich Büssing die „Eisenbahnsignal-Bauanstalt Max Jüdel & Co.“. Der Kaufmann und der Ingenieur erkannten die Möglichkeiten, die ihnen die technischen Entwicklungen der Industrialisierung und der Ausbau des Eisenbahnnetzes boten. Sie produzierten und vertrieben Stellwerke, elektrische Blockwerke und elektromechanische Weichen. Um die Jahrhundertwende gehörte das Unternehmen zu den führenden Betrieben des Eisenbahnsicherungswesens in Europa. Seit 1897 bestand eine enge Partnerschaft mit der Firma Siemens & Halske, die 1928 zur endgültigen Fusion führte. Auf dem Gelände an der Ackerstraße, dem Standort der Jüdel-Werke, befindet sich noch heute das Siemens-Werk für Rail Automation. Als einer der größten Arbeitgeber in Braunschweig sorgte sich Jüdel stets auch um das Wohl seiner Arbeiter und deren Familien.

Quelle: Braunschweig.de

Anlagen:
Keine.

Absender:
Pahl, Michael

TOP 4.2
23-22507
Antrag (öffentlich)

Betreff:
Südstraße - aufgesetztes Parken

Empfänger:
Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:
10.11.2023

Beratungsfolge:	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (Entscheidung)	28.11.2023 Ö

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverwaltung wird gebeten, die Erlaubnis des aufgesetzten Parkens in der Südstraße zu widerrufen und die nördlichen Straßenseite der Südstraße ist mit dem VZ 286 (eingeschränktes Haltverbot) zu versehen, um z.B. Aus- und Einladen, Abholungen, Lieferungen zu ermöglichen.

Sachverhalt:

Die Südstraße muss den Anforderungen der verschiedenen Verkehrsarten (motorisierter Individualverkehr in einer Richtung und dem Fuß- und Radverkehr in beiden Richtungen) sowie Anliegernutzungen gerecht werden. Die derzeitige Aufteilung und Nutzung des Straßenraums führt insbesondere aufgrund der auf beiden Seiten parkenden Autos und der damit verbunden Enge im Bereich zwischen Alte Knochenhauerstraße und Bankplatz regelmäßig zu Konflikten.

Zur Verringerung dieses Konfliktpotenzials, aber auch zur Verbesserung des Stadtbilds und der Aufenthaltsqualität sollten die im Beschlussvorschlag genannten Maßnahmen umgesetzt werden.

Anlagen:
Keine.

Betreff:

Veloroute Schöppenstedter Turm

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

21.11.2023

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (Anhörung)

Sitzungstermin

28.11.2023

Status

Ö

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 120 Östliches Ringgebiet (Anhörung)

29.11.2023

Ö

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben
(Entscheidung)

06.12.2023

Ö

Beschluss:

„Der Planung und dem Bau des Abschnittes der 1. Veloroute zwischen der Kreuzung Museumstraße/Magnitorwall/Georg-Eckert-Straße und der Straße Am Hauptgüterbahnhof wird entsprechend der Anlagen 1.1 bis 1.7 zugestimmt.“

Sachverhalt:

Beschlusskompetenz

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

Anlass

Der Rat hat am 14.07.2020 die DS 20-13342 „Ziele- und Maßnahmenkatalog zur Verbesserung des Radverkehrs in Braunschweig“ (ZMK) beschlossen. Ein Bestandteil dieses Kataloges ist das Veloroutennetz, das in besonders qualitativ hochwertiger Weise den Radverkehr bündeln soll. Als erste pilothafte Veloroute hat der Planungs- und Umweltausschuss am 30.06.2021 die DS 21-15700-03 beschlossen. Damit wurde die Verwaltung beauftragt die erste Veloroute des Veloroutennetzes vom Schlossplatz über die Museumstraße und die Helmstedter Straße bis zum Schöppenstedter Turm zu planen.

Gesamtplanung

Die Verwaltung legt eine zusammenhängende Planung der 1. Veloroute beginnend auf dem Schlossplatz, über die Georg-Eckert-Straße, die Museumstraße und die Helmstedter Straße bis zur Stadtgrenze am Schöppenstedter Turm vor.

Bei der Planung wurde darauf geachtet, gute Radverkehrsanlagen einer Breite von durchgehend 2,30 m (Braunschweiger Standard) zu planen. In wenigen Teilbereichen gibt es jedoch gute Gründe, von diesem Ansatz in geringfügiger Weise abzuweichen.

Die hohe durchgehende Qualität der Radverkehrsanlagen bedarf an einigen Stellen einer Priorisierung von Radverkehrsanlagen zulasten anderer Querschnittselemente. Das macht die Planung sehr komplex, vielfältig in den verschiedenen Lösungsansätzen und abwägungsaufwendig.

Die Realisierung der 1. Veloroute soll abschnittsweise erfolgen. Zunächst ist der Abschnitt zwischen der Kreuzung der Museumstraße/Magnitorwall/Georg-Eckert-Straße und der Straße Am Hauptgüterbahnhof als erster Realisierungsabschnitt vorgesehen.

In einem weiteren Realisierungsabschnitt ist die Helmstedter Straße von Am Hauptgüterbahnhof bis zur Stadtgrenze vorgesehen. Ein Teil dieser Strecke wird im Rahmen der Realisierung der Stadtbahn Rautheim/Lindenberg geplant und realisiert werden.

Der letzte Realisierungsabschnitt vom Schlossplatz bis zur Kreuzung Museumstraße/Magnitorwall/Georg-Eckert-Straße wird geplant werden können, wenn die derzeit noch unklaren Rahmenbedingungen aus dem Mobilitätsentwicklungsplan (MEP) bekannt sind.

Die einzelnen Realisierungsabschnitte sind aufgrund der unterschiedlichen Rahmenbedingungen in Abschnitte unterteilt.

1. Realisierungsabschnitt (Anlagen 1.1 bis 1.7)

- Abschnitt Museumstraße bis Parkstraße/Adolfstraße (Anlage 1.1)
Die bestehende Führung des Radverkehrs auf den Schutzstreifen ist zwar regelkonform gebaut worden, jedoch wegen subjektiv schlechter Sicherheitswahrnehmung der Radfahrenden starker Kritik ausgesetzt. Daher soll eine andere Lösung realisiert werden, die dem Veloroutenstandard Rechnung trägt.

Der Planungsabschnitt beginnt an der in der Anlage 1.1 markierten Stelle vor dem Herzog-Anton-Ulrich-Museum. Von dort bis zur Einmündung Steintorwall werden beidseitig die Längsparkstreifen mit 36 Parkplätzen zugunsten des neuen Radweges umgenutzt. Von der Einmündung Steintorwall bis zum Ende der Brücke verläuft der Radweg jeweils in gleicher Breite von 2,30 m im Bereich des heutigen ausreichend breiten Gehwegs.

An den historischen Torhäusern werden die Bushaltebuchten durch Kaphaltestellen ersetzt. Die bestehenden Pflanzinseln werden versetzt, außerdem entstehen im Bereich der beiden Haltestellen neue Pflanzflächen. Die Radwege verlaufen zwischen Haltestelle und Gehwegbereich. Um dem historischen Stadtbild und dem besonders hochwertigen Materialkanon in diesem Bereich Rechnung zu tragen, werden im gesamten Abschnitt und bis zum Bereich der Torhäuser die Radwege mit einem Belag aus gut befahrbarem Naturstein ausgestattet. Mit dem Torhausbereich endet auch die Pflasterung der Radwege mit ebenem Natursteinmaterial.

Zur Parkraumsituation hat die Verwaltung Untersuchungen durchgeführt: Zu einem Zeitpunkt überwiegender Nutzung des öffentlichen Parkraums durch Anwohnende (Sonntag morgens um 6:00 Uhr an einem Wochenende ohne große Veranstaltungen) wurde die Anzahl der belegten Parkstände erfasst. Im Bereich der Museumstraße wurden 14 abgestellte Fahrzeuge vorgefunden. In den an die Museumstraße direkt angrenzenden Straßen Steintorwall und Magnitorwall waren zum Erfassungszeitraum mehr als ausreichend freie Parkplätze, um den Parkplatzentfall für die Anwohnenden der Museumstraße auszugleichen.

Dieses Untersuchungsergebnis gibt Anlass zu der Vermutung, dass sich die Nutzer der Parkplätze werktags auf der Museumstraße weit überwiegend den Nutzergruppen Pendler, Kunden und Besucher zuordnen lassen. Für diese Nutzergruppen hält die Stadt in unmittelbarer Nähe ausreichend Parkraumangebot in Parkhäusern vor. Es wird daher für vertretbar erachtet, auf diese öffentlichen Parkstände zugunsten der Veloroute zu verzichten.

- Abschnitt Helmstedter Straße von Parkstraße/Adolfstraße bis Abzweigung Kastanienallee (Anlagen 1.2 und 1.3)
Im gesamten Abschnitt werden die Radfahrenden gegenwärtig auf der Fahrbahn geführt. Es sind 45 öffentliche Parkplätze und vier Bäume vorhanden. Die Rahmenbedingungen für den Radverkehr sind dringend verbesserungswürdig. Die heute vorhandene Querungshilfe im Bereich der Parkstraße stellt eine sehr wichtige Möglichkeit für Zu-Fuß-Gehende dar, die Helmstedter Straße in diesem Bereich sicher zu queren. Planerisch wurde daher in diesem Bereich auf einen Radfahrstreifen einer Breite von mindestens 2,10 m gesetzt, um weiterhin eine Querungshilfe unterbringen zu können.

Dieser Radfahrstreifen geht innerhalb sehr kurzer Strecke wieder in einen Hochbordradweg über. Die in diesem Abschnitt erheblichen Flächenkonflikte zwischen Fußverkehr, Radverkehr und den Belangen des ÖPNV sowie der Feuerwehr können nur dem Veloroutenstandard entsprechend gelöst werden, indem auf Parkstände und vier Bäume verzichtet wird. Auf sehr engem Raum zulasten der eigentlich wünschenswerten Gehwegbreiten sind unter Berücksichtigung von Leitungslagen und Hausanschlussleitungen zwei begehbare Baumscheiben auf der Nordseite möglich.

Bis zur Einmündung Kastanienallee ändert sich dieser Querschnitt nicht. Die Haltestelle Hochstraße Fahrtrichtung stadteinwärts wird in eine Kaphaltestelle umgebaut und die Geh- und Radwege separat hinter der Wartefläche geführt. Ein Wetterschutz ist vorgesehen.

An der Einmündung Kastanienallee erfährt die Führung des Radverkehrs eine besondere Aufwertung. Sowohl das Einbiegen nach rechts in die Helmstedter Straße als auch die Querung des Abzweigs kann geschützt durch Trennelemente (analog Protected Bike Lane) erfolgen. Eine neue Querungshilfe sichert die Querung über die Helmstedter Straße.

In der Kastanienallee werden Fahrbahn, sowie Geh- und Radwege in den Bestand überführt. Die südlich abknickende Helmstedter Straße (ab Kastanienallee) wird zur Fahrradstraße. Um die positive Wirkung einer Fahrradstraße in vollem Umfang zu entfalten, ist es erforderlich, vermeidbare Kfz-Verkehrsbelastungen (Durchgangsverkehr) auf das Hauptverkehrsstraßennetz zu verlagern. Dazu wurde der Durchgangsverkehr im Zuge der Helmstedter Straße in diesem Abschnitt erfasst. Der Durchgangsverkehrsanteil (DV-Anteil) in Richtung Altewiekring liegt bei 80%, der DV-Anteil in Gegenrichtung beträgt 4%. In der Summe ist daher durch die vorgelegte Planung mit einer erheblichen Reduzierung des Verkehrsaufkommens in der Fahrradstraße zu rechnen. Die reine Erschließung des Gebietes ist jedoch (zum Beispiel über die Bertramstraße) uneingeschränkt sichergestellt.

Vier Bäume können in diesem Abschnitt nicht erhalten werden. Die Ersatzpflanzungen sind im weiteren Straßenverlauf sowie auf der Grünfläche Hochstraße geplant.

In diesem Abschnitt entfallen durch die Planung 45 Parkstände. Die Verwaltung hat auch hier dazu Untersuchungen angestellt. Zu einem Zeitpunkt überwiegender Nutzung des öffentlichen Parkraumes durch Anwohnende (Sonntag morgens um 6:00 Uhr an einem Wochenende ohne große Veranstaltungen) wurde die Anzahl der belegten Parkplätze im Umfeld (Radius 300 m) erfasst. Festzustellen war, dass im Zuge der Helmstedter Straße nahezu alle Parkstände belegt waren, im unmittelbaren Umfeld jedoch freie Kapazitäten von 35 Parkplätzen bestanden. Betrachtet man zunächst die Nutzergruppe der Anwohnenden, so ist rein rechnerisch ein Defizit von ca. zehn Parkplätzen zu verzeichnen.

Werktags stellt sich jedoch eine andere Situation dar, bei der von einer Vollausslastung des öffentlichen Parkraums im Bereich ausgegangen werden kann. Allerdings findet

man dann auch die Nutzergruppe der Pendler, die ganztägig öffentlichen Parkraum nutzen, der in derselben Zeit von mehreren Kunden und Besuchern als Kurzzeitparkstände genutzt werden könnte. Pendler im öffentlichen Straßenraum parken zu lassen ist vor allem in dieser Lage planerisch nicht zu vertreten. Besteht ein Flächenmangel (eine Realisierung der Veloroute ist mit Parkplätzen nicht möglich) sollte auf Parkraumbewirtschaftung gesetzt werden, da dadurch mit weniger Parkplätzen die wichtigen Ziele (Parkraumangebot im öffentlichen Raum für Kunden und Besucher sowie für Anwohner) dennoch erreicht werden können. In diese Abwägung sind auch die klaren Grundsätze der Richtlinie E-Klima eingeflossen, die im Konfliktfall eine klare Priorisierung zugunsten der Radwegequalität zulasten von öffentlichem Parkraum empfiehlt. Daher ist beabsichtigt, die Parkraumbewirtschaftung in diesem Bereich anzupassen.

Die Anlieger der Helmstedter Straße/Kastanienallee werden an den Straßenausbaukosten dieses Abschnitts nach den Regelungen der Straßenausbaubeitragssatzung beteiligt. Die Anlieger tragen in der Summe 558.000 €, wovon die Stadt als Anlieger (Technikerakademie) allein schon 248.000 € trägt.

- Abschnitt Helmstedter Straße von Kastanienallee bis zum Altewiekring (Anlage 1.6)
Die Helmstedter Straße soll zwischen der Einmündung Kastanienallee und dem Altewiekring zur Fahrradstraße werden. Der vorhandene Querschnitt ist dafür mit nur relativ geringen Umbauarbeiten geeignet. Eine Grunderneuerung der Straße mit dem Ziel einer weiteren Querschnittsoptimierung soll aus Kostengründen vermieden werden.

Die Ausweisung einer Fahrradstraße soll Sicherheit und Komfort für den Radverkehr erhöhen. Die derzeit nicht-benutzungspflichtigen, aber zulässigen Radwege, die zukünftig nicht mehr durch Radfahrende benutzt werden sollen, werden zur Verdeutlichung dieser Regelung im Bereich der drei Straßeneinmündungen auf einer Länge von jeweils 10 m zurückgebaut werden. Der Radverkehr soll zukünftig ausschließlich die Fahrbahn nutzen. Die Fahrbahn wird entsprechend des Beschlusses zum Qualitätsstandard für Fahrradstraßen und -zonen in Braunschweig (Vorlage 22-19984) markiert. Es werden dazu unter anderem die Fahrgasse, Sicherheitstrennstreifen und die Parkstände eindeutig gekennzeichnet. Zudem weisen Piktogramme und Bodenmarkierungen auf die besondere Situation in der Fahrradstraße hin. Die Querungshilfe vor Hausnummer 151 sowie sämtliche Bäume und Parkplätze bleiben erhalten.

- Abschnitt Kreuzung Altewiekring (Anlage 1.5)
Dieser Knoten stellt zukünftig das Verbindungsstück zwischen den beiden Fahrradstraßenabschnitten dar. Es muss daher sichergestellt werden, dass eine sichere und bequeme Querung des Altewiekrings für alle Radfahrenden erfolgen kann. Die den Ring begleitenden Radwege werden im Kreuzungsbereich auf 2,30 m aufgeweitet und in Richtung Bebauung verschoben. So entsteht sowohl für Zu-Fuß-Gehende als auch für Radfahrende eine 2,50 m tiefe Aufstellfläche auf beiden Seiten der Fahrradstraße.

Die Signalisierung, die sich bisher nur auf dem nordöstlichen Knotenarm befindet, wird analog auf dem südwestlichen Knotenarm ergänzt. Damit wird ein sicheres Queren des Rings auch zur Spitzenstunde in beiden Fahrtrichtungen ermöglicht. Mit der zusätzlichen Signalisierung ist keine Einschränkung der Leistungsfähigkeit des Altewiekrings für den MIV verbunden.

Für den Fuß- und Radverkehr ist eine Bedarfsschaltung vorgesehen. Das ermöglicht eine zügige Freigabezeit für den Radverkehr. Wenn kein Radverkehrs-Querungsbedarf besteht, kann die für den Radverkehr vorgesehene Freigabezeit für den starken Kraftfahrzeugverkehr auf dem Altewiekring genutzt werden.

Zusätzlich wird die bestehende Aufstellfläche zwischen den Richtungsfahrbahnen des Rings verbreitert, sodass Radfahrende den Ring auch weiterhin direkt ohne Signalisierung queren können.

- Abschnitt Helmstedter Straße vom Altewiekring bis Elise-Averdieck-Platz (Anlage 1.6)
Analog zum zuvor beschriebenen Streckenabschnitt der Helmstedter Straße soll auch dieser Teil der Helmstedter Straße zur Fahrradstraße entwickelt werden. Auch in diesem Abschnitt entfallen keine Parkstände und keine Bäume.

Auch hier werden die heute vorhandenen nicht-benutzungspflichtigen Radwege an den Einmündungsbereichen auf einem kurzen Abschnitt zurückgebaut.

- Abschnitt Elise-Averdieck-Platz (Anlage 1.7)
Der Platzbereich wird bereits heute intensiv durch den Radverkehr genutzt. Durch die Planung werden die bestehenden Verkehrsströme geordnet und die Quermöglichkeiten über die Kfz- Fahrbahnen verbessert. Ein wichtiges Ziel der Planung ist es, das nicht zulässige Befahren des gestalteten Platz- und Fußgängerbereiches vor der Fassade des Krankenhauses durch Radfahrende zu unterbinden. Dieses wird heute als Ärgernis und potenzielle Gefährdung für den Fußverkehr und damit der Nutzung des gesamten Platzes wahrgenommen. Für den ein- und ausfahrenden Radverkehr aus der Fahrradstraße Helmstedter Straße wird eine Quermöglichkeit in der Georg-Westermann-Allee geschaffen.

Auf dem Elise-Averdieck-Platz wird eine in beide Richtungen befahrbare Fläche für den Radverkehr asphaltiert. Das führt zum Verlust von zwei Bäumen. Diese sollen durch Neupflanzungen auf dem Platz ausgeglichen werden.

Im weiteren Verlauf kann die Helmstedter Straße zukünftig über eine mit dem Fußverkehr parallel geschaltete zusätzliche Lichtsignalanlage (LSA) gequert werden.

- Abschnitt Helmstedter Straße vom Marienstift bis Am Hauptgüterbahnhof
Dieser Abschnitt wurde vor einigen Jahren komplett umgebaut und erneuert. Dabei wurden beidseits der Fahrbahn durchgehende Radwege mit einer Breite von 2,00 m angelegt, Die Ausweisung der Veloroute in diesem Bestand entspricht den in Maßnahme 6 anzustrebenden Mindestmaßen.

Finanzierung des 1. Realisierungsabschnittes

Die Kosten für diesen Realisierungsabschnitt werden ca. 2.650.000 € betragen. Die erforderlichen Haushaltsmittel stehen im Projekt 5E.660162 sowie im Projekt 4S.660012 zur Verfügung.

Bauliche Realisierung des 1. Realisierungsabschnittes

Die Realisierung des 1. Realisierungsabschnittes ist ab 2024 vorgesehen. Die bauliche Realisierung der beiden Abschnitte Museumstraße und Helmstedter Straße zwischen Parkstraße/Adolfstraße und Kastanienallee ist wegen des sehr hohen Planungs- und Vorbereitungsaufwandes für 2025 vorgesehen. Die im ersten Realisierungsabschnitt entfallenden sechs Bäume werden im direkten Umfeld ersetzt.

2. Realisierungsabschnitt (Anlagen 2.1 – 2.7)

- Abschnitt Am Hauptgüterbahnhof bis Stadtbahnwendeschleife (Anlagen 2.1 - 2.2)
Auf der Friedhofsseite wird der Radweg zulasten des hier sehr breiten Gehwegs auf 2,30 m verbreitert. Die Nähe zu den Bestandsbäumen legt nahe, dass durch die Bauarbeiten drei Bäume entfallen könnten. Diese sollen im Bereich der Grünfläche Hochstraße durch Neupflanzung ausgeglichen werden.

Im Süden werden die vorhandenen Geh- und Radwege ebenfalls zugunsten eines ausreichend breit ausgebauten Radwegs neu aufgeteilt. Im Bereich der Querungshilfe

(Einmündung Am Hauptgüterbahnhof/Helmstedter Straße ist die Fahrbahn aufgrund der Veloroute nur noch 5,50 m breit. Dennoch kann ein (eingeschränkter) zweistreifiger Querschnitt in stadtauswärtiger Richtung erhalten bleiben. In den weiteren Bereichen des Abschnitts steht eine größere Fahrbahnbreite zur Verfügung. Die vorhandenen Längsparkstände bleiben erhalten.

- **Abschnitt Stadtbahnwendeschleife Helmstedter Straße bis Heinz-Scheer-Straße (Anlagen 2.3 - 2.4)**
Dieser Abschnitt wird im Zuge des Stadtbahnausbauprojektes Rautheim/Lindenberg eine Neuplanung erfahren. Radverkehrsanlagen nach Velorouten-Standard von 2,30 m sind in Planung. Die Planung befindet sich derzeit in der Erarbeitung. Es erfolgt u.a. eine Konkretisierung und Anpassung der bestehenden Planung an die Anforderungen an Velorouten. Der bereits öffentlich vorgestellte Vorentwurf (noch mit Radwegbreiten von 2,00 m) findet sich in den Anlagen.
- **Abschnitt Heinz-Scheer-Straße bis Stadtgrenze (Anlagen 2.5 - 2.7)**
In diesem Abschnitt ist die Radverkehrsinfrastruktur mangelhaft, da nur schmale gemeinsame Geh- und Radwege auf jeder Straßenseite existieren. Im Bereich des Ortseingangs sind die Nebenanlagen ungeordnet, in baulich schlechtem Zustand und werden beparkt. Außerorts sind die befestigten Flächen neben der Fahrbahn zu schmal, insbesondere für eine vorgesehene gemeinsame Nutzung von Fuß- und Radverkehr.

Innerorts, auf der Nordseite, lässt das städtische Flurstück eine Trennung von Geh- und Radweg zu. Der Radweg soll zukünftig entlang der Fahrbahn verlaufen. Davon abgesetzt ist ein Gehweg vorgesehen, der teilweise durch einen Grünstreifen mit Bäumen getrennt ist. Am Ortseingang werden die Geh- und Radwegflächen geordnet und durch Längsparkplätze und Bäume ergänzt. Auf der Südseite besteht kein Bedarf für einen Gehweg. Dort verläuft zukünftig der Radweg stadtauswärts in der Regelbreite von 2,30 m.

Außerhalb des bebauten Bereiches bis zur Stadtgrenze wird der auf der Südseite ankommende Radweg weitergeführt. Auf der Nordseite wird der bestehende Weg erweitert und als gemeinsamer Geh- und Radweg ausgewiesen.

In diesem Abschnitt ist voraussichtlich die Neupflanzung von insgesamt sechs Bäumen möglich.

Weiteres Vorgehen zum 2. Realisierungsabschnitt der 1. Veloroute

Die Planung der Stadtbahn Rautheim/Lindenberg wird die Veloroutenplanung beinhalten. Eine von dieser Planung isolierte Umsetzung der Veloroute in diesem Abschnitt ist nicht sinnvoll.

Für die übrigen Abschnitte der 2. Realisierungsstufe sind noch im Detail die finanziellen Auswirkungen der Planung auf die Anlieger zu klären. Es ist beabsichtigt, diese Abschnitte dem AMTA in 2024 zur Entscheidung vorzulegen.

3. Realisierungsstufe der 1. Veloroute (Anlagen 3.1 – 3.3)

- **Abschnitt Georg-Eckert-Straße (Anlagen 3.1 und 3.2)**
An der Georg-Eckert-Straße entspricht die Führung des Radverkehrs heute nicht dem Veloroutenstandard. Insbesondere die Quermöglichkeiten am Ackerhof bedürfen einer Verbesserung.

Auf der Südseite bleibt die Radverkehrsanlage stadtauswärts zwischen Bohlweg und Einmündung Ackerhof unverändert.

Dort beginnt der neue Radweg auf der Südseite. Hinter der Ausfahrt der Tiefgarage wird er auf Straßenniveau zulasten einer Fahrspur als Protected Bike Lane weitergeführt. In

diesem Bereich entfallen drei Bäume. Diese sollen im Bereich der Georg-Eckert-Straße ersetzt werden.

Der Rechtsabbiegestreifen aus der Straße Ackerhof entfällt. Somit kann der aus dem Magniviertel ausfahrende Radverkehr bis zur Haltlinie geführt werden.

Stadteinwärts wird der aus der Museumstraße kommende Radverkehr von der im Kreuzungsbereich vorgesehenen protected bike lane auf einen Hochbordradweg (Breite 2,10 m) geführt. Die Fläche entspricht dem heute vorhandenen Gehweg „Radfahrer frei“. Zukünftig ist dort nur Radverkehr vorgesehen.

An der Zufahrt zum Parkhaus Schlossarkaden liegt der Beginn der Protected Bike Lane auf der Schlossplatzseite zu Lasten einer Fahrspur. Diese wird bis kurz vor den Bohlweg geführt und dort wird der Radfahrende auf den Schlossplatz geleitet. Vor der Einmündung Ackerhof besteht ebenfalls die Möglichkeit, auf den Schlossplatz zu fahren.

Die Querungsmöglichkeiten über die Georg-Eckert-Straße im Bereich der Straße Ackerhof werden verbessert: Die bisher schmalen Querungsfurten für den Radverkehr werden auf ein Maß von 2,30 m verbreitert und die östliche Furt wird für beide Richtungen befahrbar ausgebaut. Die Fußgängerfurten bleiben in gleicher Breite erhalten.

Das Befahren des Schlossplatzes mit dem Fahrrad bleibt weiterhin zulässig, so dass die Querung der Georg-Eckert-Straße am Ackerhof erreicht werden kann.

Um die Auswirkungen der fehlenden Fahrspur für den Kraftfahrzeugverkehr zu verringern, wird die Spurführung im Kreuzungsbereich Georg-Eckert-Straße/Bohlweg angepasst, damit die Abbiegespuren sich im Fall von Rückstaus nicht gegenseitig behindern.

- Knotenpunkt Museumstraße/Magnitorwall/Georg-Eckert-Straße (Anlage 3.3)
Im Bestand ist die Führung des Radverkehrs nicht dem Standard einer Veloroute entsprechend. Um den Qualitätsansprüchen einer Veloroute gerecht zu werden, wird die Führung des Radverkehrs auf Protected Bike Lanes vorgesehen. Dabei wird südlich der Museumstraße ein Baum nicht erhalten werden können. Dieser soll auf der Grünfläche Hochstraße ausgeglichen werden.

Weiteres Vorgehen zum 3. Realisierungsabschnitt

Die Planungen des Mobilitätsentwicklungsplanes (MEP) und die damit verbundenen möglichen Veränderungen der Verkehrsströme im Bereich der Georg-Eckert-Straße lassen eine abschließende Bewertung der Leistungsfähigkeit des Knotens Georg-Eckert-Straße/Museumstraße/Magnitorwall noch nicht zu. Aus der Georg-Eckert-Straße stadtauswärts soll der MIV in der Veloroutenplanung über nur noch eine Fahrspur in alle Richtungen abgewickelt werden. Hieraus ergeben sich starke Veränderungen der gesamten Signalsteuerung mit Veränderungen der Leistungsfähigkeit. Außerdem wird über diesen Knoten auch die Veloroute Wallring verlaufen, so dass auch die dadurch zu erwartenden Veränderungen der verkehrlichen Situation gegenwärtig kaum abschätzbar sind.

Zu welchem Zeitpunkt die Planungen des 3. Realisierungsabschnittes finalisiert und dem AMTA zur Entscheidung vorgelegt werden können, wird von den Ergebnissen des MEP abhängen.

Bürgerinformationsveranstaltung

Am 15.11.2023 fand im Business Foyer der Volkswagen Halle eine öffentliche Bürgerinformationsveranstaltung zur 1. Veloroute statt. Dazu hatte die Verwaltung schriftlich und über die Medien eingeladen.

Es wurde zu allen drei Realisierungsstufen vorgetragen und weit überwiegend konstruktiv, aber auch kontrovers diskutiert. Etwa 100 Interessierte waren der Einladung gefolgt.

- Ein Schwerpunkt der Diskussion waren die durch die Planung entfallenden öffentlichen Parkplätze. Es wurden Forderungen nach einem Ausgleich vorgetragen. Nicht alle Teilnehmenden waren bereit, der differenzierten Betrachtung der Parkraumnutzung unter Berücksichtigung der Nutzergruppen zu folgen. Die zur Realisierung der 1. Veloroute notwendige Abwägung zulasten der Parkplätze wurde jedoch von einer großen Mehrheit der Anwesenden mitgetragen.
- Zum Belag der Veloroute wurde nachgefragt. Die Verwaltung erläuterte den Grundsatz (Asphalt), aber auch besondere Lösungen in denkmalpflegerisch sensiblen Bereichen (ebenes Natursteinpflaster).
- Auf Nachfrage wurde verdeutlicht, dass keine Baustellentrennelemente bei protected bike lanes zum Einsatz kommen sollen, sondern derzeit eine wertige Lösung in der Abstimmung ist.
- Angeregt wurde auch, den Radweg vor dem ehemaligen Gebäude Galeria zu verbreitern und zu erneuern. Die Verwaltung hält dies aus wirtschaftlichen Gründen derzeit nicht für erforderlich.
- Zum Knotenpunkt Magnitorwall gab es einige kritische Fragen, die mit Verweis auf die weiteren vertiefenden Planungen (MEP, Wallringroute) beantwortet wurden.
- Angeregt wurde eine Querungsstelle für Fußgänger über die Museumstraße im Bereich des Steintorwalls. Die Anregung ist nachvollziehbar, in der Umsetzung jedoch nicht sinnvoll machbar. Die Gestaltung des Platzes würde nachhaltig gestört und hätte einen größeren Umbau der Bordanlagen etc. zur Folge. Auf der Südseite müssten durch die Verziehung 3 große Bäume gefällt werden. Im Ergebnis rät die Verwaltung ab, an dieser Stelle eine Querungshilfe zu realisieren.
- Angesprochen wurde in verschiedenen Zusammenhängen das Thema Entfall von Bäumen. Die Verwaltung sagt zu, die für das Projekt insgesamt entfallenen ca. 17 Bäume in gleicher Anzahl zu ersetzen. In Abhängigkeit der weiteren Detailplanung wird versucht, Lösungen zu finden, um möglichst viele dieser Bäume zu erhalten.
- Die erbetene Schaffung von zusätzlichen Fußgängeraufstellflächen an der Querungshilfe Parkstraße ist nicht möglich, ohne auf die Querungsstelle zu verzichten. Das stellt nach Überzeugung der Verwaltung für die Fußgänger jedoch eine deutliche Verschlechterung dar.
- Am Knotenpunkt Kastanienallee wurden Detailanregungen zu Radfahrerfahrbeziehungen und der Fußgängerquerung über die Helmstedter Straße gemacht. Diese werden aufgegriffen und in der Ausführungsplanung umgesetzt. Die grundsätzliche Lösung der Verwaltung fand sehr breite Zustimmung. Die Verwaltung wird versuchen, neben der Querungshilfe für Radfahrende noch einen Bereich für Fußgänger zu planen. Separate zusätzliche Warteflächen im Bereich der Hochstraße werden allerdings nicht möglich sein.
- Auf Hinweis eines Bürgers wird die Verwaltung die Verteilung der Geh- und Radwegebreiten im Zuge des Altwiekrings zugunsten größerer Gehwegbreiten optimieren.
- Angeregt wurden moderne Taster für die Signalanforderung mit frühzeitiger Detektion sich annähernder Radfahrender. Im Rahmen der Ausführungsplanung wird die Einsatzmöglichkeit geprüft.
- Am Elise-Averdieck-Platz wurden mehr Bänke auf dem Platz angeregt. Dieses ist nicht Bestandteil der Veloroutenplanung und wird daher nicht in die Planung mit aufgenommen.
- Es wurde eine Optimierung der Leistungsfähigkeit für den MIV im Planungsbereich erbeten, da es dort zu morgendlichen Stauerscheinungen in der Georg-Westermann-Allee kommt. Diese kann nicht zugesagt werden, da dies mit einer Verschlechterung der Rahmenbedingungen für den Radverkehr einhergehen würde.
- Es wurde auf eine massive Fehlnutzung der Radverkehrsanlagen gegenüber der Straße

Am Hauptgüterbahnhof, verursacht durch den Betrieb mehrerer Imbisse und Imbisswagen, hingewiesen. Die Verwaltung wird durch eine Modifikation des Bestandes (Aufstellen von Pollern) sicherstellen, dass hier keine Autos mehr über Geh- und Radwege fahren. Dieses betrifft das Fahren mit PKW auf dem Radweg in Längsrichtung.

- Es wurde die Bitte vorgetragen, im Zuge der Planung der Einmündung Brodweg in besonderer Weise auf die Verkehrssicherheit der Radfahrenden zu achten. Die Verwaltung sagt dies zu.
- Es gab viel Lob für die Veranstaltung und Zustimmung für die Planung. Einzelne Teilnehmer konnten aufgrund einer Fokussierung auf Einzelbelange (z.B. Anzahl Parkstände) nicht überzeugt werden.

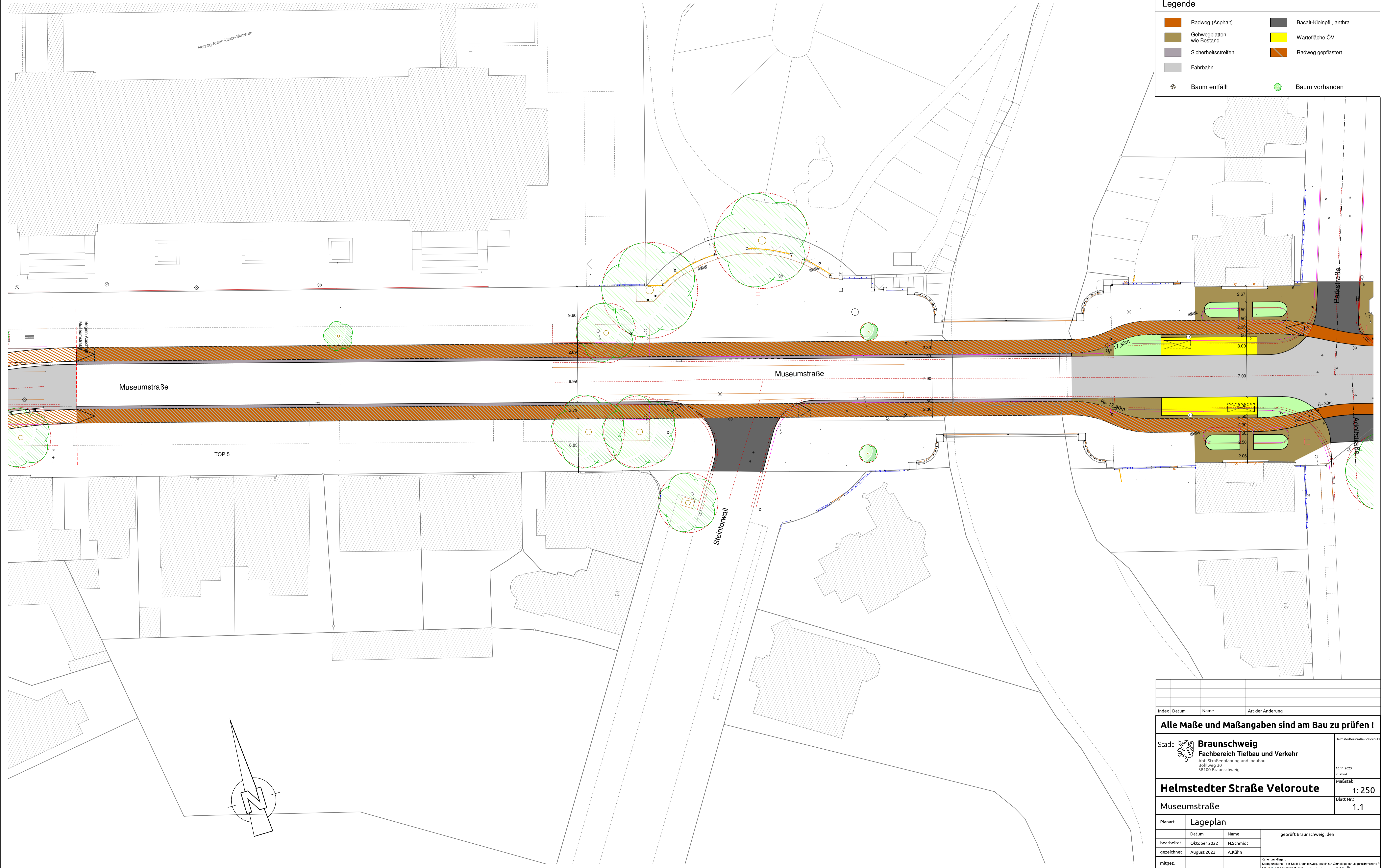
Zusammenfassung der Vorlage

Die Verwaltung legt mit dieser Drucksache die Planung der Veloroute 1 über eine Gesamtlänge von 5,1 km vor. Ein erster Realisierungsabschnitt wird zum Beschluss vorgeschlagen, bei zwei weiteren Realisierungsabschnitten sind noch wichtige Detailfragen zu klären oder der Abschluss anderer Planungen abzuwarten. Mit der Realisierung kann ab 2024 begonnen werden.

Leuer

Anlage/n:

Lagepläne



Legende

Radweg (Asphalt)

Gehwegplatten wie Bestand

Sicherheitsstreifen

Fahrbahn

Baum entfällt

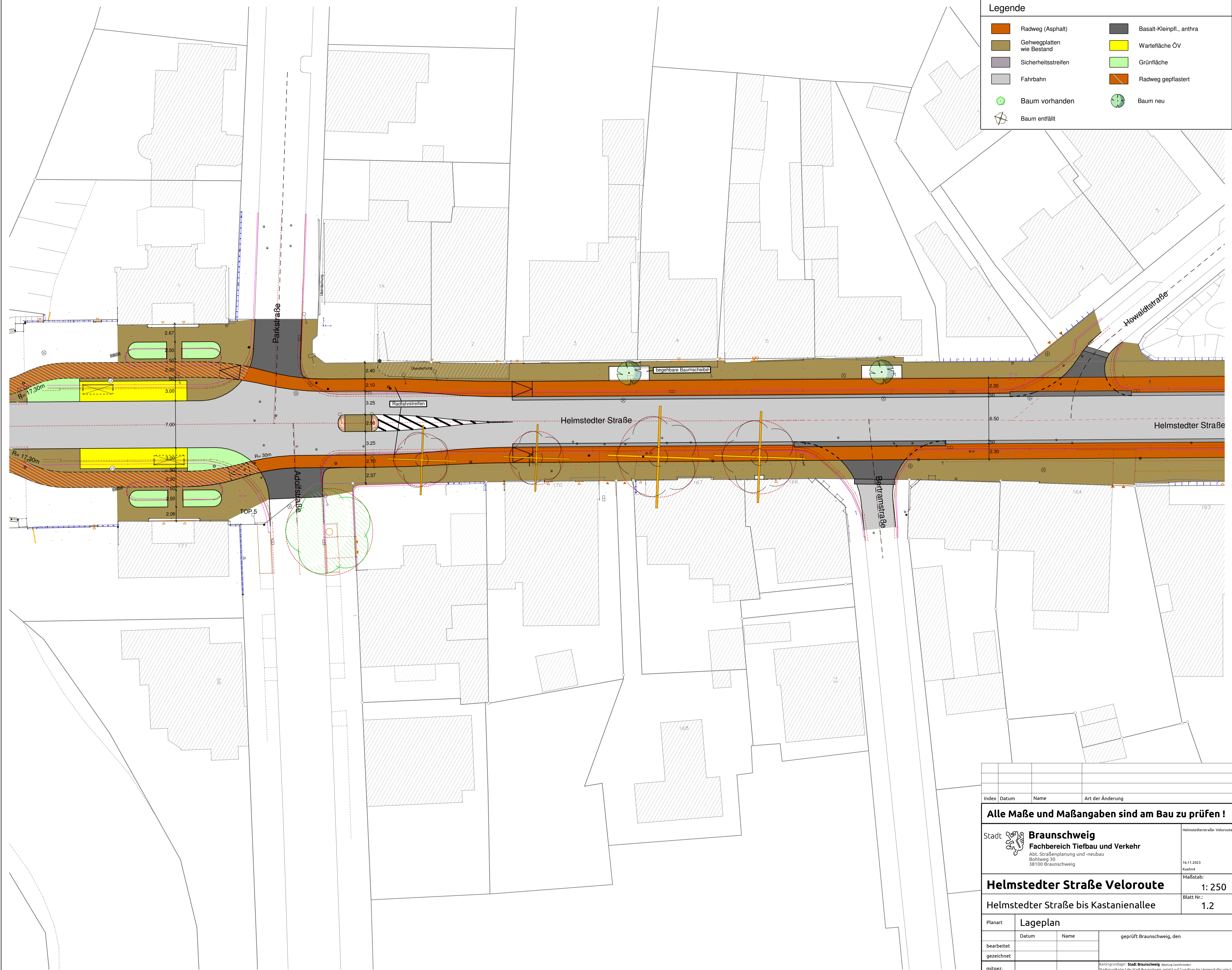
Basalt-Kleinpfl., anthra

Wartefläche ÖV

Radweg gepflastert

Baum vorhanden

Index	Datum	Name	Art der Änderung
Alle Maße und Maßangaben sind am Bau zu prüfen !			
Stadt Braunschweig Fachbereich Tiefbau und Verkehr Abt. Straßenplanung und -neubau Bohlweg 30 38100 Braunschweig			Helmstedterstraße-Veloroute
			16.11.2023 Kuehn4
Helmstedter Straße Veloroute			Maßstab: 1: 250
Museumstraße			Blatt Nr.: 1.1
Planart	Lageplan		
Datum	Name	geprüft Braunschweig, den	
bearbeitet	Oktober 2022	N.Schmidt	
gezeichnet	August 2023	A.Kühn	
mitgez.	Kartengrundlagen: Stadtgrundkarte 1 der Stadt Braunschweig, erstellt auf Grundlage der Liegenschaftskarte 1 © 2022 Stadt Braunschweig Abteilung Stadtentwicklung © 2022 VLL		



Legende

Radweg (Asphalt)

Gehwegplatten wie Bestand

Sicherheitsstreifen

Fahrbahn

Baum vorhanden

Baum entfällt

Basalt-Kleinpfl., anthra

Wartefläche ÖV

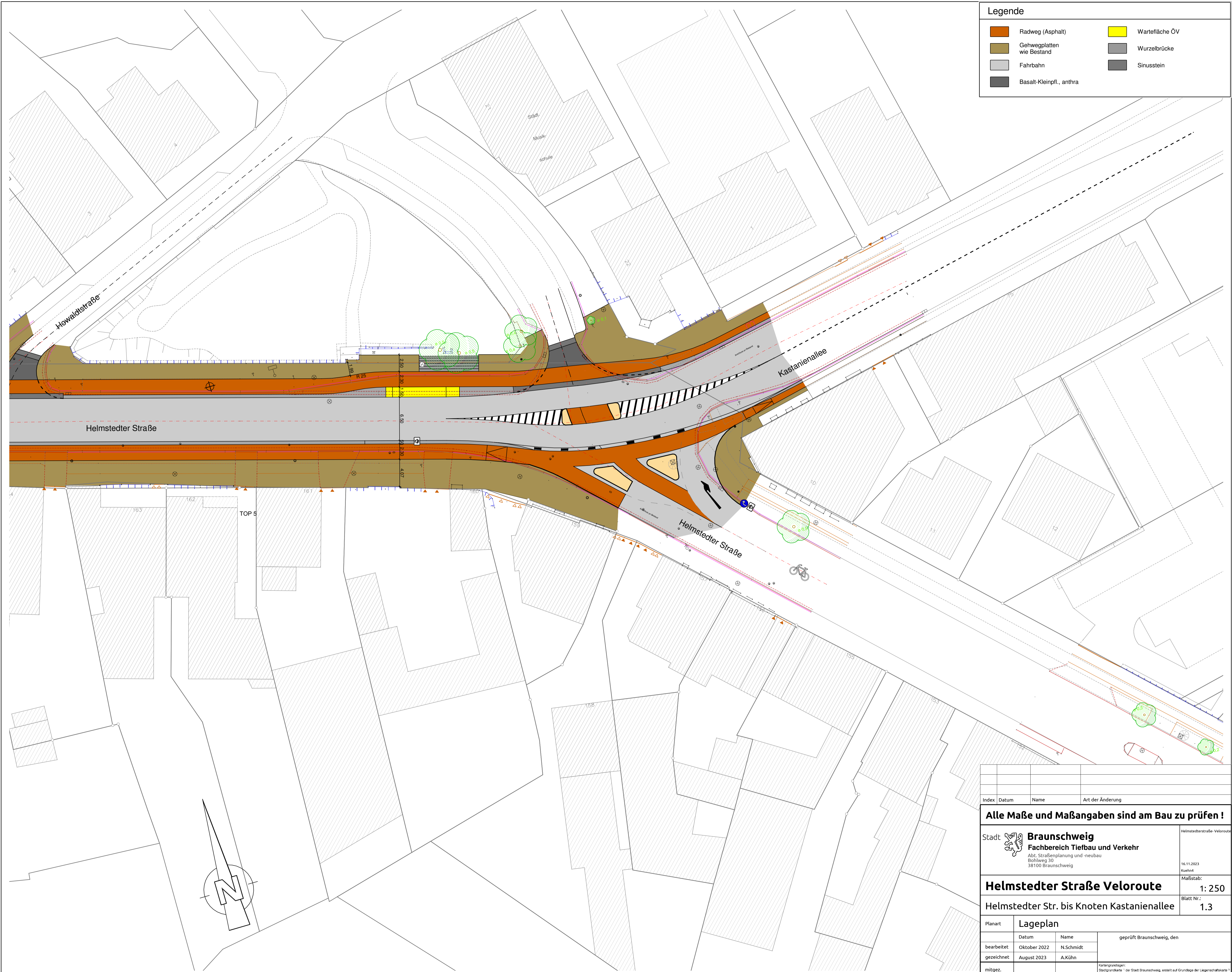
Grünfläche

Radweg gepflastert



Baum neu

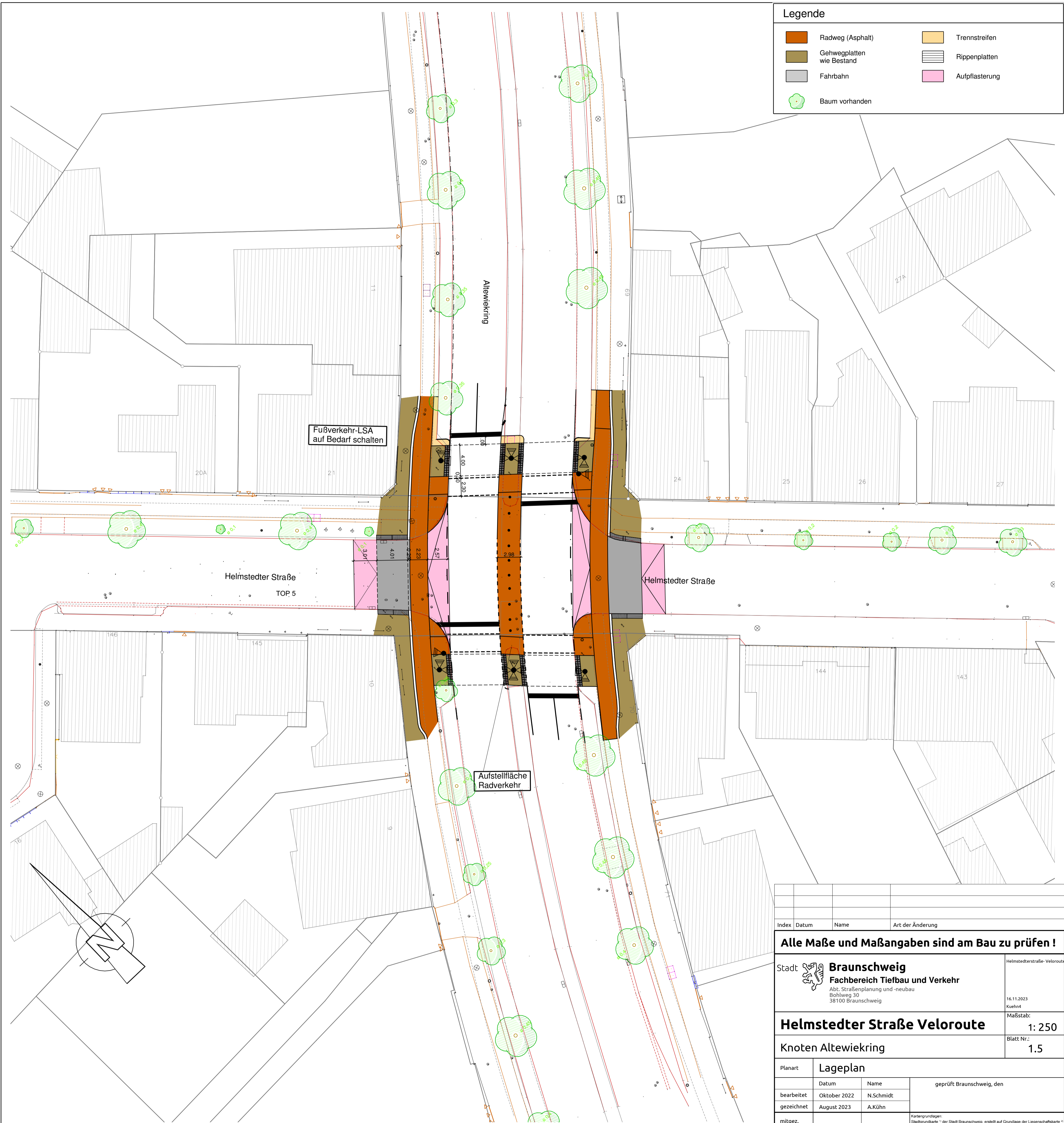
36 von 145 in Zusammenstellung

Index	Datum	Name	Art der Änderung
Alle Maße und Maßangaben sind am Bau zu prüfen !			
Stadt Braunschweig Fachbereich Tiefbau und Verkehr Abt. Straßenplanung und -neubau Bohlweg 30 38100 Braunschweig		Helmstedterstraße- Veloroute 16.11.2023 Kuehn4 Maßstab: 1: 250 Blatt Nr.: 1.2	
Planart	Lageplan		
bearbeitet	Datum	Name	geprüft Braunschweig, den
gezeichnet			
mitgez.			Kartengrundlagen: Stadt Braunschweig Abteilung Geoinformation Stadtgrundkarte 1 der Stadt Braunschweig, erstellt auf Grundlage der Liegenschaftskarte 1 © 2023 Stadt Braunschweig Abteilung Geoinformation © 2023 LUB



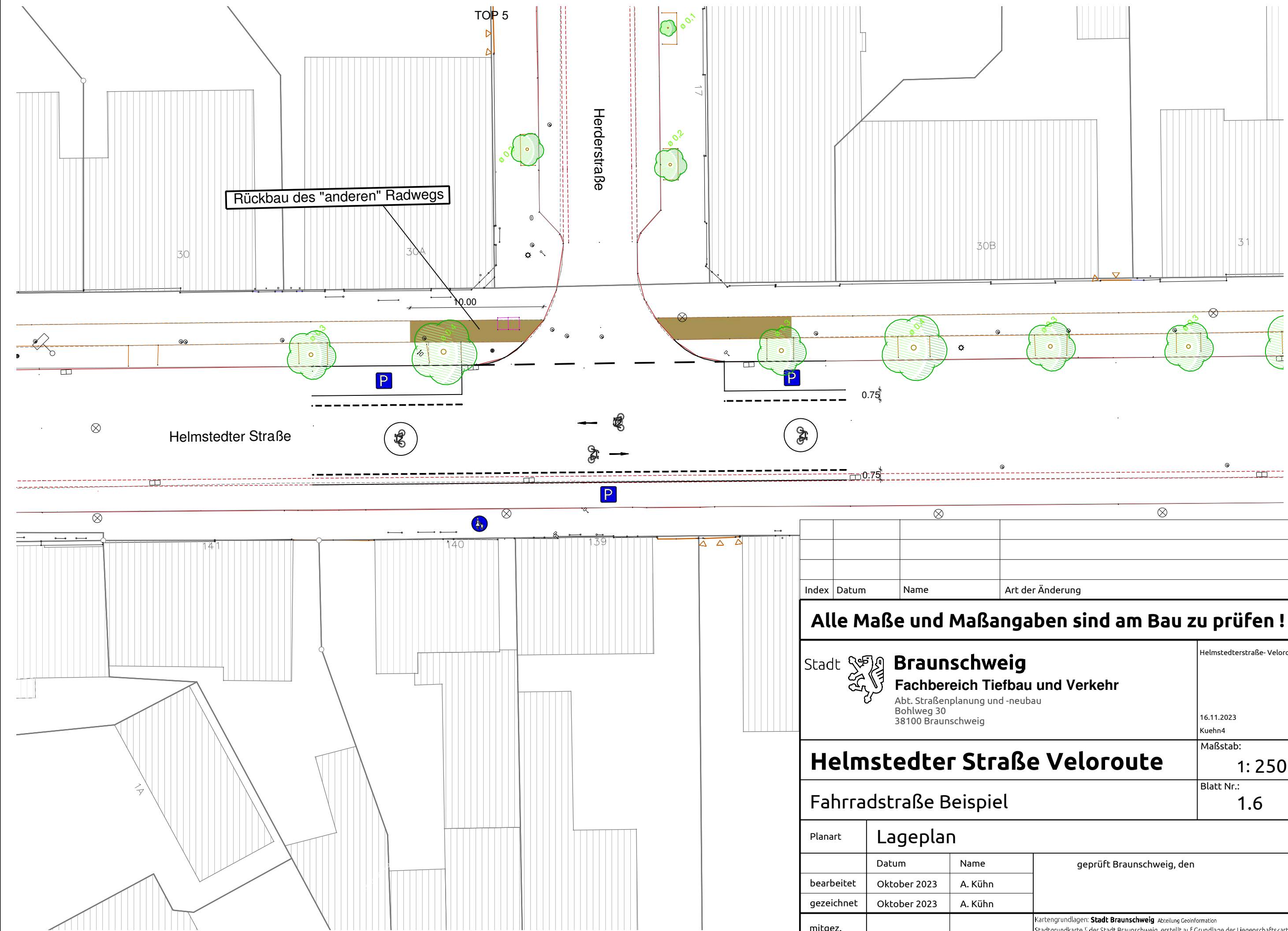
Legende			
<div></div>	Radweg (Asphalt)	<div></div>	Wartelfläche ÖV
<div></div>	Gehwegplatten wie Bestand	<div></div>	Wurzelbrücke
<div></div>	Fahrbahn	<div></div>	Sinusstein
<div></div>	Basalt-Kleinpfl., anthra		

Index	Datum	Name	Art der Änderung
Alle Maße und Maßangaben sind am Bau zu prüfen !			
Stadt	 Braunschweig Fachbereich Tiefbau und Verkehr Abt. Straßenplanung und -neubau Bohlweg 30 38100 Braunschweig		Helmstedterstraße- Veloroute 16.11.2023 Kuehn4
Helmstedter Straße Veloroute			Maßstab: 1: 250
Helmstedter Str. bis Knoten Kastanienallee			Blatt Nr.: 1.3
Planart	Lageplan		
	Datum	Name	geprüft Braunschweig, den
bearbeitet	Oktober 2022	N.Schmidt	
gezeichnet	August 2023	A.Kühn	
mitgez.	Kartengrundlagen: Stadtgrundkarte 11 der Stadt Braunschweig, erstellt auf Grundlage der Liegenschaftskarte 11 11 © 2022 Stadt Braunschweig, Abteilung Geoinformation 11 © 2022 		



Legende			
	Radweg (Asphalt)		Trennstreifen
	Gehwegplatten wie Bestand		Rippenplatten
	Fahrbahn		Aufpflasterung
	Baum vorhanden		

Index			
Datum			
Name			
Art der Änderung			
Alle Maße und Maßangaben sind am Bau zu prüfen !			
Stadt Braunschweig			Helmstedterstraße- Veloroute
Fachbereich Tiefbau und Verkehr			16.11.2023
Abt. Straßenplanung und -neubau			Kuehn4
Bohlweg 30			Maßstab:
38100 Braunschweig			1: 250
Helmstedter Straße Veloroute			Blatt Nr.:
Knoten Altewiekring			1.5
Planart	Lageplan		
	Datum	Name	geprüft Braunschweig, den
bearbeitet	Oktober 2022	N.Schmidt	
gezeichnet	August 2023	A.Kühn	
mitgez.			Kartengrundlagen: Stadtgrundkarte 1) der Stadt Braunschweig, erstellt auf Grundlage der Liegenschaftskarte 2) 1) © 2022 Stadt Braunschweig 2) Abbildung Geoinformation 1) © 2022 LUBW



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

Alle Maße und Maßangaben sind am Bau zu prüfen !

Stadt Braunschweig



Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Abt. Straßenplanung und -neubau
Bohlweg 30
38100 Braunschweig

Helmstedterstraße- Veloroute

16.11.2023
Kuehn4

Helmstedter Straße Veloroute

Maßstab:
1: 250

Fahrradstraße Beispiel

Blatt Nr.:
1.6

Planart	Lageplan		
	Datum	Name	geprüft Braunschweig, den
bearbeitet	Oktober 2023	A. Kühn	
gezeichnet	Oktober 2023	A. Kühn	
mitgez.			Kartengrundlagen: Stadt Braunschweig Abteilung Geoinformation Stadtgrundkarte ¹⁾ der Stadt Braunschweig, erstellt auf Grundlage der Liegenschaftskarte ²⁾ ¹⁾ © 2023 Stadt Braunschweig Abteilung Geoinformation ²⁾ © 2023 LGLN

Legende

Radweg (Asphalt)

Gehwegplatten wie Bestand

Baum vorhanden

Trennstreifen

Grünfläche

Baum entfällt

c	20.9.2023	A.Kühn	Markierungen (skizzenhaft)
b	14.08.2023	M.Danielzik	Ergänzung LSA und Ausrundung Radweg
a	04.10.2022	M.Danielzik	Verlauf Radweg
Index	Datum	Name	Art der Änderung

Alle Maße und Maßangaben sind am Bau zu prüfen !

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


Helmstedterstraße- Veloroute

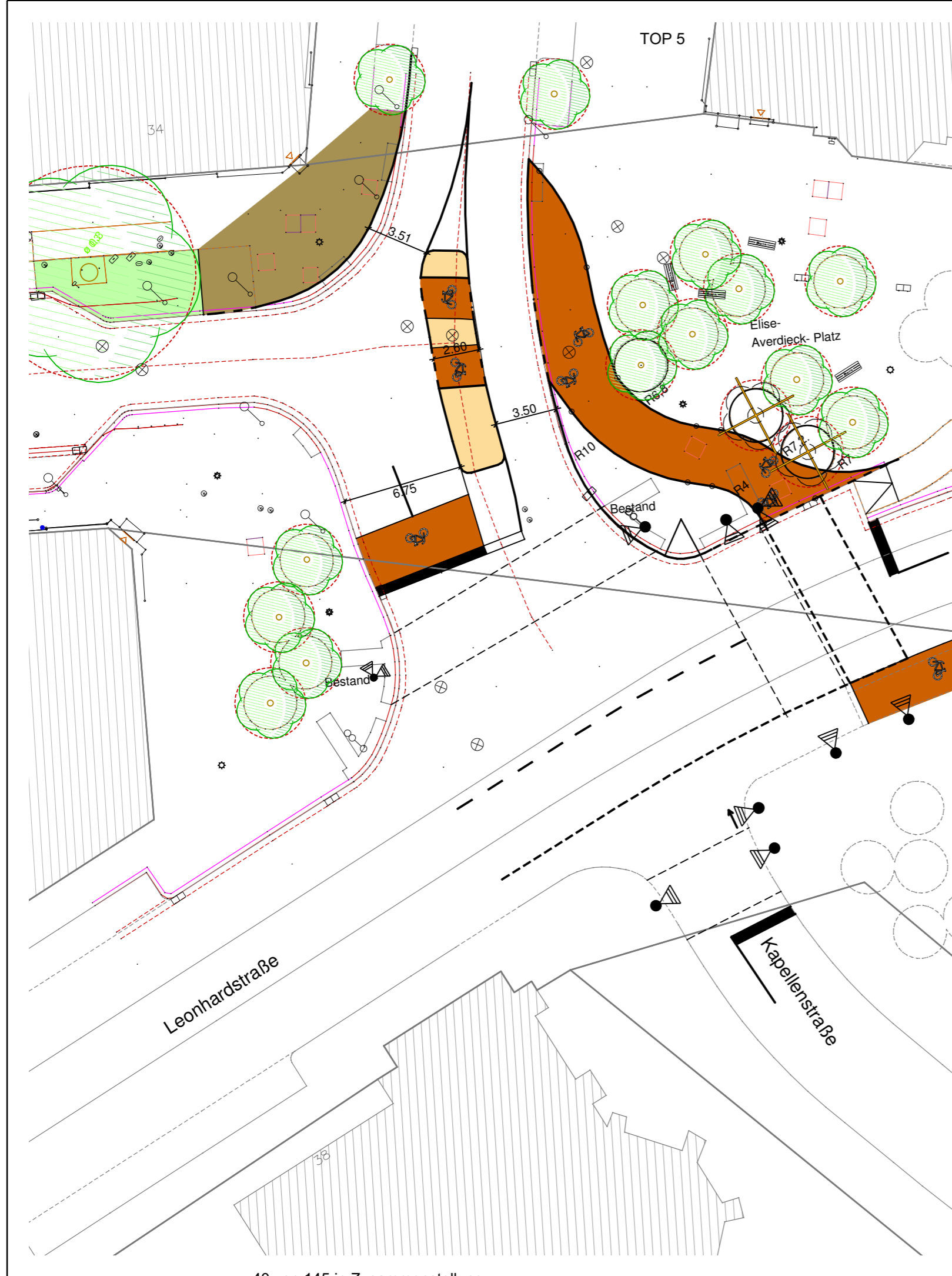
Helmstedter Straße Veloroute

Elise- Averdieck Platz

Maßstab:
1: 250

Blatt Nr.:
1.7

Planart	Lageplan		
	Datum	Name	geprüft Braunschweig, den
bearbeitet	September 2022	N.Schmidt	
gezeichnet	September 2023	A.Kühn	
mitgez.			Kartengrundlagen: Stadtgrundkarte ¹⁾ der Stadt Braunschweig, erstellt auf Grundlage der Liegenschaftskarte ²⁾ ¹⁾ © 2022 Stadt Braunschweig Abteilung Geoinformation ²⁾ © 2022 





Legende

Radweg (Asphalt)

Gehwegplatten wie Bestand

Trennstreifen

Baum vorhanden

Basalt-Kleinpfl., anthra

Grünfläche

Baum entfällt

Index	Datum	Name	Art der Änderung
Alle Maße und Maßangaben sind am Bau zu prüfen !			
Stad Braunschweig Fachbereich Tiefbau und Verkehr Abt. Straßenplanung und -verkehr Bohlweg 30 38100 Braunschweig			Helmstedterstraße- Veloroute
			16.11.2023
			Kuestel
Helmstedter Straße Veloroute			Maßstab: 1: 250
Am Hauptgüterbahnhof bis Wendeschleife			Blatt Nr.: 2.1
Planart	Lageplan		
bearbeitet	Datum	Name	geprüft Braunschweig, den
gezeichnet	Oktober 2022	N.Schmidt	
mitgez.	September 2023	S. Henning	
Kartenprojekte: Rechtswirkung: Die Stadt Braunschweig, vertreten durch den Bürgermeister, erteilt auf Grundlage der Landesverfassung © 2023 Stadt Braunschweig, www.braunschweig.de, 38100 Braunschweig			



Legende

Radweg (Asphalt)

Gehwegplatten wie Bestand

Trennstreifen

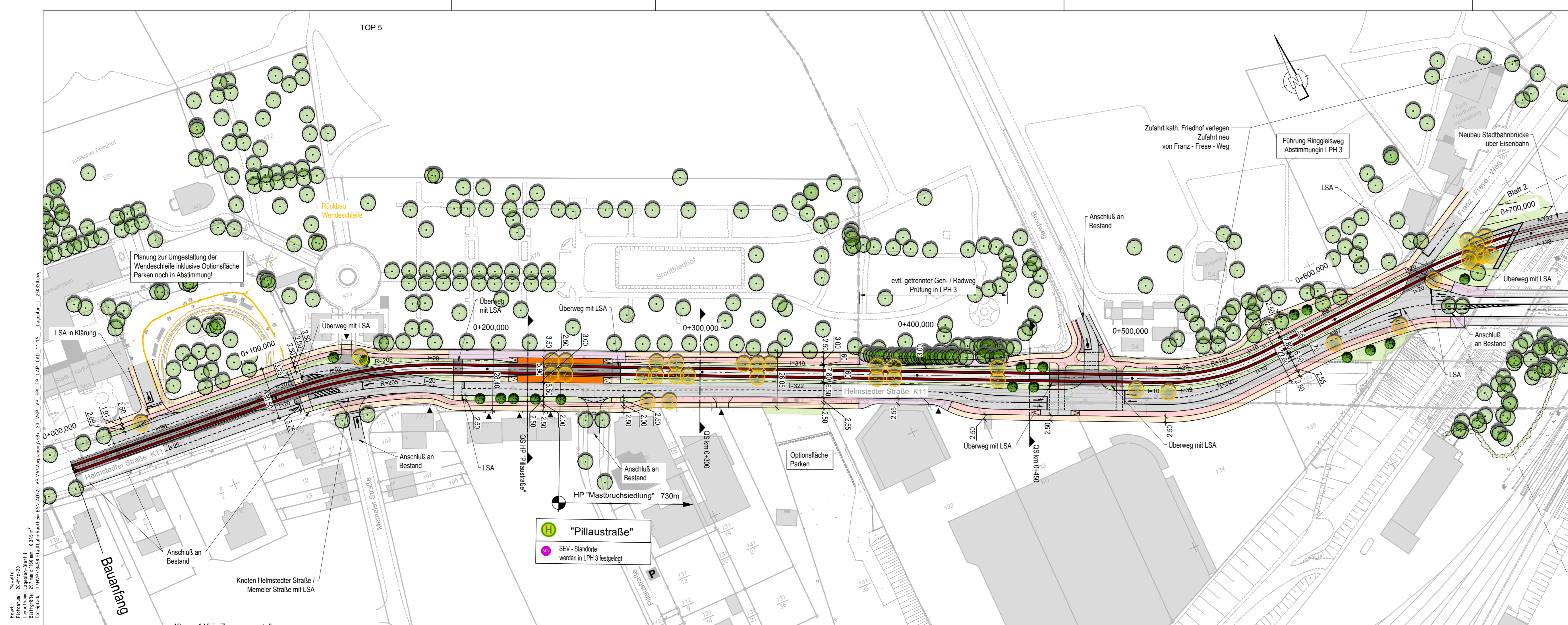
Baum vorhanden

Baum entfällt

Grünfläche


Zufahrt

Index	Datum	Name	Art der Änderung
Alle Maße und Maßangaben sind am Bau zu prüfen !			
Stadt	<div><div></div><div>Braunschweig</div></div> <div>Fachbereich Tiefbau und Verkehr Abt. Straßenplanung und -neubau Schlweg 10 38100 Braunschweig</div>		Helmstedterstraße - Veloroute 16.11.2023 Kathed
Helmstedter Straße Veloroute			Maßstab: 1: 250
Am Hauptgüterbahnhof bis Wendeschleife			Blatt Nr.: 2.2
Planart:	Lageplan		
bearbeitet	Datum	Name	geprüft Braunschweig, den
gezeichnet	Oktober 2022	N.Schmidt	
mitgez.	September 2023	S. Henning	
Karteigenschaften: Geodatenformat: Vector © 2023 Stadt Braunschweig Karteigenschaften: erstellt auf Grundlage der Liegenschaftskarte © 2023 Stadt Braunschweig Karteigenschaften: 1:2500 60. Linie			



Legende:

- Bestand
- Planung
- Planung Dritter (nachrichtlich)
- Rückbau
- Einschnittsböschung
- Fahrbahn
- Dammböschung
- Wirtschaftsweg
- Radweg
- Gehweg
- gemeinsamer Geh- und Radweg
- Rasengleis, Straßenneben- / Grünflächen
- Fahrbahnsteiler / Insel/ Parkstreifen
- Stadtbahnüberfahrt
- Stadtbahnkörper
- Stadtbahngleis
- Stadtbahnhaltestelle
- Rückbau
- Bestandsgrün
- Bushaltestelle
- Baum Bestand
- Bestandgehölze
- Baumfällung
- Baum neu
- Brücke
- Fahrbahn mit Überholfahrstreifen (ÜFS) bzw. Zusatzfahrstreifen (ZFS)
- Haltestelle/Haltepunkt
- SEV
- Schienenersatzverkehr

 Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH	Tel.: 0511 / 28 33 98-30 Fax: 0511 / 28 33 98-58 Wertstraße 9 30163 Hannover			
	bearbeitet	03.07.2019	MWA	
	gezeichnet	03.07.2019	NLU	
	geprüft	03.07.2019	SST	

a	Einarbeitung der Stellungnahmen zur Vorplanung	24.02.2020	NLU
Nr.	Art der Änderung	Datum	Name

Vorplanung

 Braunschweiger Verkehrs-GmbH
Am Hauptgüterbahnhof 28
38126 Braunschweig

 **Braunschweig**
Fachbereich Tiefbau und Verkehr
Bohlweg 30
38100 Braunschweig

 **Stadt.Bahn.Plus.**
Rautheim
Bringt Braunschweig weiter!

Unterlage / Blatt-Nr.: 5 / 6.1
Lageplan Vorzugsvariante Blatt 1

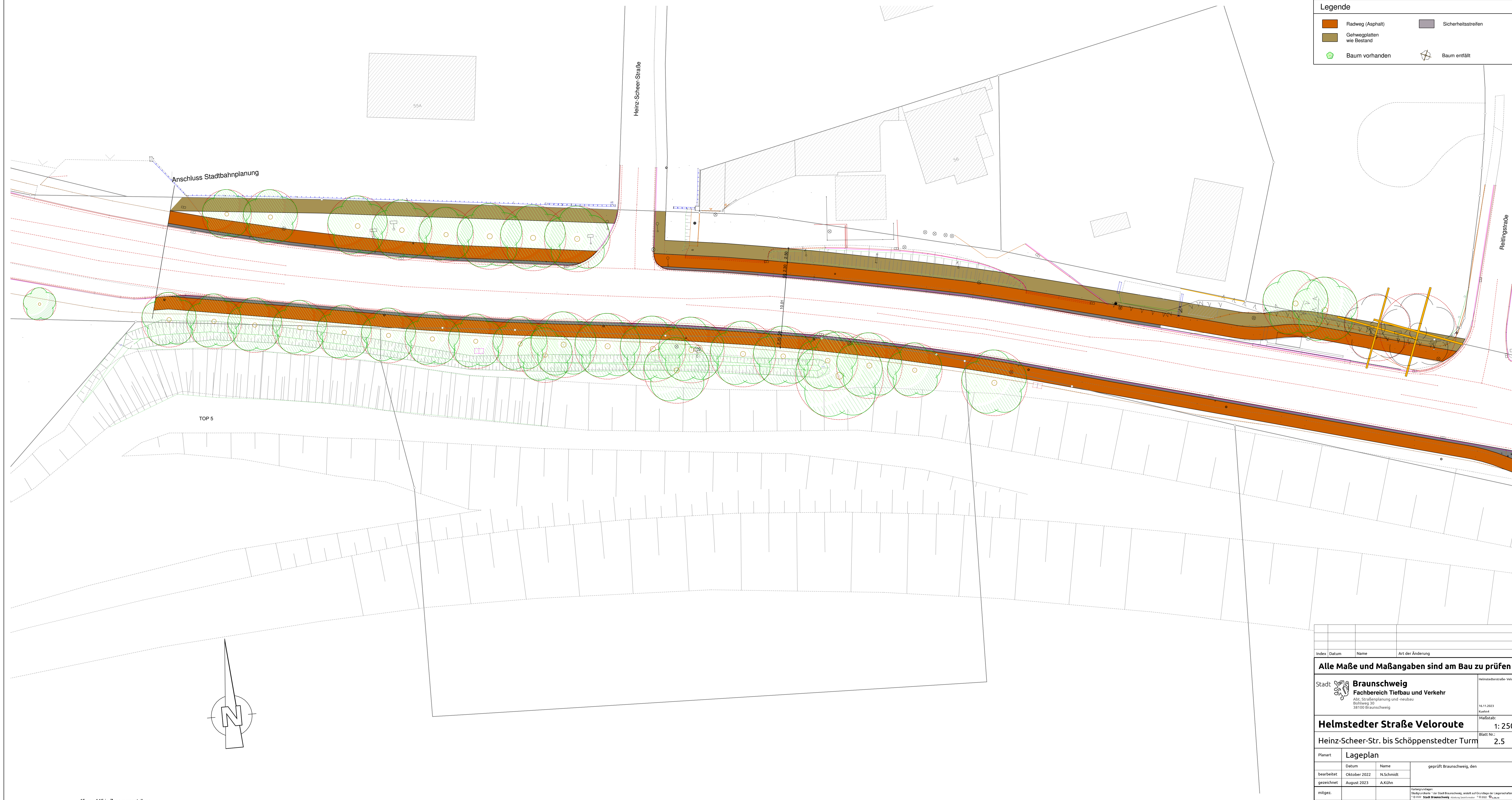
Straße: - Station: -

Planindex: SB+ 20 VKP_VP_SPI_TP_LAP_000_61_a_FG Maßstab: 1: 1000

Stadtbahnausbau Braunschweig
Teilprojekt Stadtbahn Rautheim

aufgestellt:

Braunschweig, den



Legende

Radweg (Asphalt)


Gehwegplatten wie Bestand

Baum vorhanden

Sicherheitsstreifen

Baum entfällt

45 von 145 in Zusammenstellung

Index	Datum	Name	Art der Änderung
Alle Maße und Maßangaben sind am Bau zu prüfen !			
Stadt  Braunschweig		Helmstedterstraße - Veloroute	
Fachbereich Tiefbau und Verkehr			
Abt. Straßenplanung und -neubau		16.11.2023	
Bohlweg 30		Kuerhof	
38100 Braunschweig		Maßstab:	
		1: 250	
Helmstedter Straße Veloroute		Blatt Nr.:	
Heinz-Scheer-Str. bis Schöppenstedter Turm		2.5	
Planart	Lageplan		
	Datum	Name	geprüft Braunschweig, den
bearbeitet	Oktober 2022	N.Schmidt	
gezeichnet	August 2023	A.Kühn	
mitgez.			
Karteigenschaften: Helmstedterstraße - Veloroute ist ein Projekt der Stadt Braunschweig, erstellt auf Grundlage der Liegenschaftskarte 1:5000. Stadt Braunschweig, Abteilung Straßenbau, 16.11.2023, © 2023, © LUB			



Legende

Radweg (Asphalt)

Gehwegplatten wie Bestand

Sicherheitsstreifen

Parkplatz

Baum vorhanden

Grünfläche

Geh- u. Radweg

Bankett


Baum neu

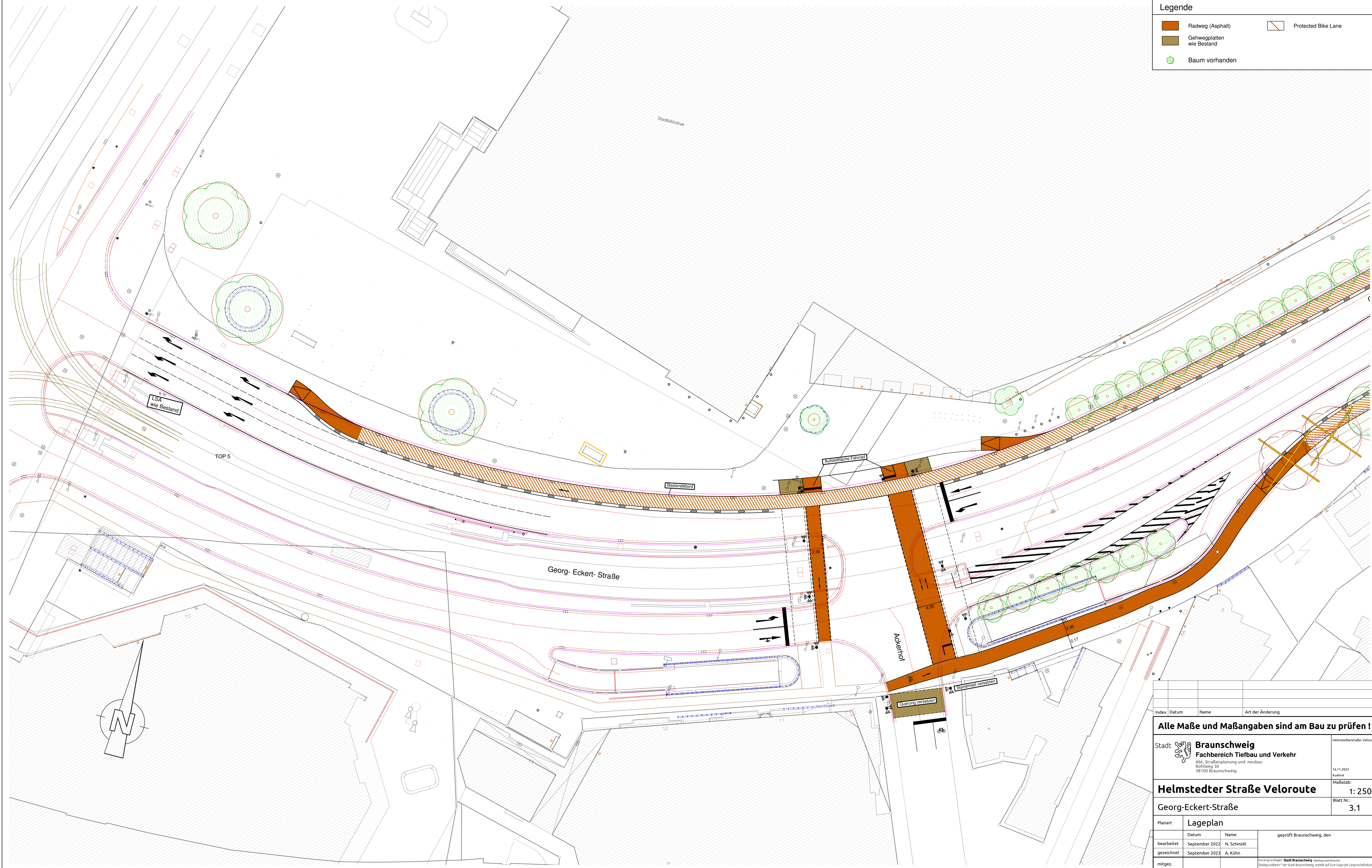
46 von 145 in Zusammenstellung

Index	Datum	Name	Art der Änderung
Alle Maße und Maßangaben sind am Bau zu prüfen !			
Stadt Braunschweig Fachbereich Tiefbau und Verkehr Abt. Strassenplanung und -neubau Bohweg 30 38100 Braunschweig		Helmstedterstraße Veloroute 16.11.2023 Kühnert Maßstab: 1: 250 Blatt Nr.: 2.6	
Planart Lageplan			
bearbeitet	Datum Oktober 2022	Name N.Schmidt	geprüft Braunschweig, den
gezeichnet	August 2023	A.Kühn	
mitgez. <small>Kennzeichnung: Helmstedter-Str. über Stadt Braunschweig, erstellt auf Grundlage der Liegenschaftskarte 1:6000 Stadt Braunschweig, Stand 2020, 10.11.2023</small>			



Legende			
<div></div>	Radweg (Asphalt)	<div></div>	Grünfläche
<div></div>	Gehwegplatten wie Bestand	<div></div>	Geh- u. Radweg
<div></div>	Sicherheitsstreifen	<div></div>	Bankett
<div></div>	Parkplatz		
<div></div>	Baum vorhanden	<div></div>	Baum neu

Index	Datum	Name	Art der Änderung
Alle Maße und Maßangaben sind am Bau zu prüfen !			
Stadt  Braunschweig Fachbereich Tiefbau und Verkehr Abt. Straßenplanung und -neubau Bohlweg 30 38100 Braunschweig			Helmstedterstraße -Veloroute 16.11.2023 Kuehn4
Helmstedter Straße Veloroute			Maßstab: 1: 250
Heinz-Scheer-Str. bis Schöppenstedter Turm			Blatt Nr.: 2.7
Planart	Lageplan		
	Datum	Name	geprüft Braunschweig, den
bearbeitet	Oktober 2022	N.Schmidt	
gezeichnet	August 2023	A.Kühn	
mitgez.			Kartengrundlagen: Stadtgrundkarte 11 der Stadt Braunschweig, erstellt auf Grundlage der Liegenschaftskarte 11 © 2023 Stadt Braunschweig, Bearbeitung: GeoInfo Braunschweig, © 2022, © LUBW




Legende

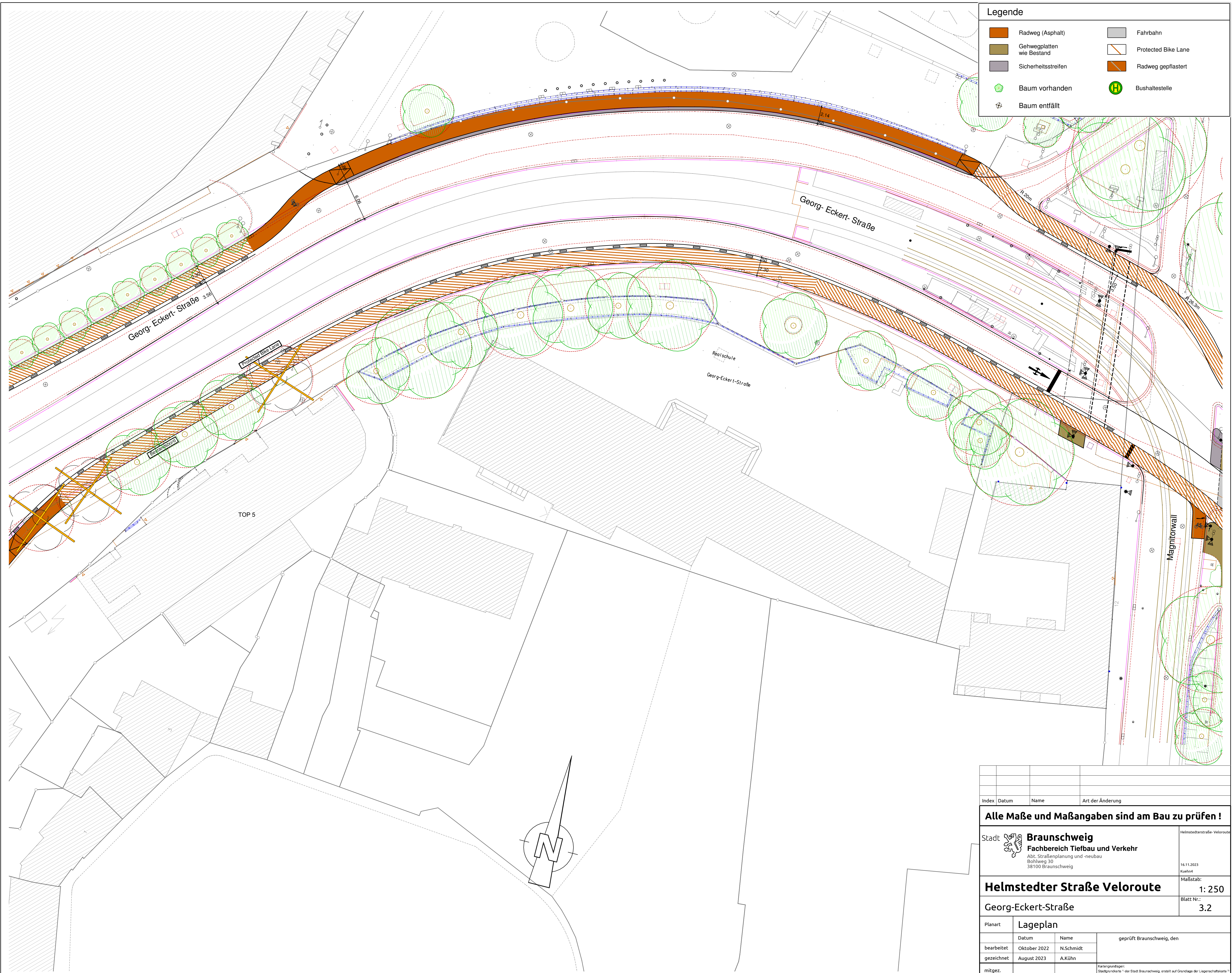
Radweg (Asphalt)

Gehwegplatten wie Bestand

Baum vorhanden

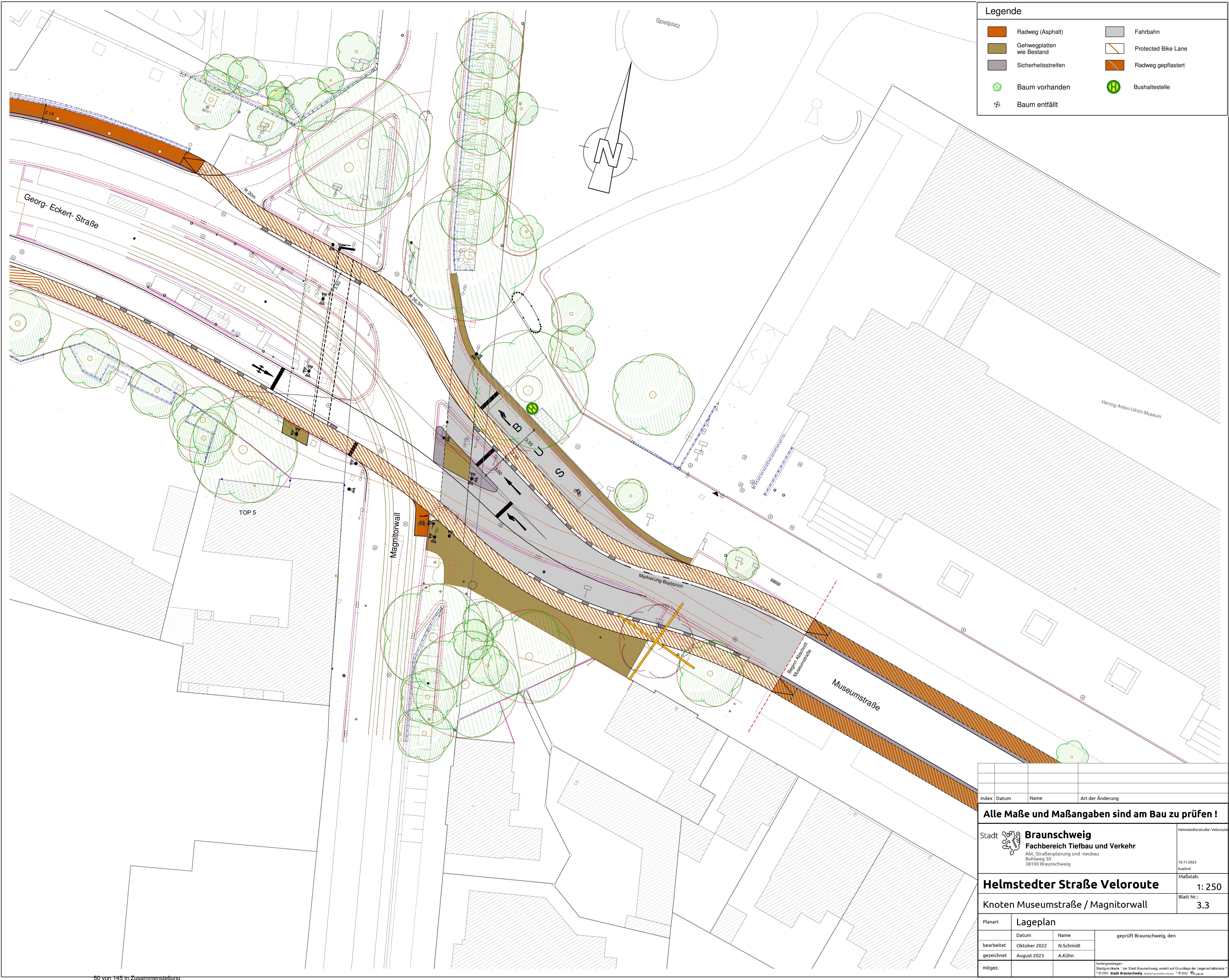
Protected Bike Lane

Index	Datum	Name	Art der Änderung
Alle Maße und Maßangaben sind am Bau zu prüfen !			
Stadt  Braunschweig Fachbereich Tiefbau und Verkehr Abt. Straßenplanung und -neubau Bohlweg 30 38100 Braunschweig			Helmstedterstraße- Veloroute
			16.11.2023 Kuehl4
Helmstedter Straße Veloroute			Maßstab: 1: 250
Georg-Eckert-Straße			Blatt Nr.: 3.1
Planart	Lageplan		
bearbeitet	Datum	Name	geprüft Braunschweig, den
gezeichnet	September 2022	N. Schmidt	
mitgez.	September 2023	A. Kühn	
<small>Verwendungsgrund: Stadt Braunschweig, Ausbau- und Erneuerungsplan Stadtgrundkarte 1 der Stadt Braunschweig, erstellt auf Grundlage der Liegenschaftskarte 1 © 2023 Stadt Braunschweig, Abteilung Geodaten und GIS, © 2023 L&L</small>			





Legende			
	Radweg (Asphalt)		Fahrbahn
	Gehwegplatten wie Bestand		Protected Bike Lane
	Sicherheitsstreifen		Radweg gepflastert
	Baum vorhanden		Bushaltestelle
	Baum entfällt		

Index	Datum	Name	Art der Änderung
Alle Maße und Maßangaben sind am Bau zu prüfen !			
Stadt Braunschweig Fachbereich Tiefbau und Verkehr Abt. Straßenplanung und -neubau Bohlweg 30 38100 Braunschweig			Helmstedterstraße- Veloroute
			16.11.2023 Kuehn4
Helmstedter Straße Veloroute			Maßstab: 1: 250
Georg-Eckert-Straße			Blatt Nr.: 3.2
Planart	Lageplan		
	Datum	Name	geprüft Braunschweig, den
bearbeitet	Oktober 2022	N.Schmidt	
gezeichnet	August 2023	A.Kühn	
mitgez.			Kartengrundlagen: Stadtgrundkarte 1 der Stadt Braunschweig, erstellt auf Grundlage der Liegenschaftskarte 1 © 2023 Stadt Braunschweig, Abteilung Geoinformation, © 2022 L&L



Legende			
	Radweg (Asphalt)		Fahrbahn
	Gehwegplatten wie Bestand		Protected Bike Lane
	Sicherheitsstreifen		Radweg gepflastert
	Baum vorhanden		Bushaltestelle
	Baum entfällt		

Index	Datum	Name	Art der Änderung	
Alle Maße und Maßangaben sind am Bau zu prüfen !				
Stadt  Braunschweig Fachbereich Tiefbau und Verkehr Abt. Straßenplanung und -neubau Bohlweg 30 38100 Braunschweig			Helmstedterstraße- Veloroute 16.11.2023 Kuehn4	
Helmstedter Straße Veloroute			Maßstab: 1: 250	
Knoten Museumstraße / Magnitorwall			Blatt Nr.: 3.3	
Planart	Lageplan			
	Datum	Name	geprüft Braunschweig, den	
bearbeitet	Oktober 2022	N.Schmidt		
gezeichnet	August 2023	A.Kühn		
mitgez.			Kartengrundlagen: Stadtgrundkarte 1 der Stadt Braunschweig, erstellt auf Grundlage der Liegenschaftskarte 1 © 2022 Stadt Braunschweig Abteilung Geoinformation © 2022  L&L	

Betreff:

Veloroute Wallring, Am Theater

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

20.11.2023

Beratungsfolge

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

Sitzungstermin

28.11.2023
06.12.2023

Status

Ö
Ö

Beschluss:

„Der Planung und dem Bau der Radverkehrsanlagen in der Straße Am Theater wird in der als Anlage beigefügten Fassung zugestimmt.“

Sachverhalt:

Beschlusskompetenz

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

Anlass

Im Zuge der Planung der Veloroute Wallring für Radfahrende (Maßnahme 8.2 des Ziele- und Maßnahmenkatalogs „Radverkehr in Braunschweig“) soll im Bereich Am Theater, Theaterwall, Steinweg, Ehrenbrechtstraße eine verbesserte Radverkehrslösung gefunden werden. Im Bestand wird die Verkehrsanlage den Anforderungen einer Veloroute nicht gerecht. Darüber hinaus soll eine Unfallhäufungsstelle im Einmündungsbereich Steinweg beseitigt werden.

Planung

In Fahrtrichtung Süden ist ein geschützter Radfahrstreifen (Protected Bike Lane) mit einer Breite gemäß dem beschlossenen Braunschweiger Standard von 2,30 m vorgesehen. Ein 0,75 m breiter Sicherheitstrennstreifen mit physischen Barrieren trennt den Radfahrstreifen zur Restfahrbahn mit dem Motorisierten Individualverkehr (MIV) und dem Busverkehr. An mehreren Stellen wird der Trennstreifen unterbrochen, um alle erforderlichen Fahrbeziehungen zu ermöglichen.

In Fahrtrichtung Norden quert der Radverkehr aus der Ehrenbrechtstraße kommend die Fahrbahn der Straße Am Theater. Weiter in dieser Richtung wird der Radverkehr auf einer Breite von 2,30 m auf einem baulich angelegten Radweg geführt. Mit Rücksicht auf die stadtgestalterischen Aspekte im unmittelbaren Umfeld des Theaters wird der Radweg mit Betonsteinpflaster ausgeführt und mit Natursteinmosaikpflaster eingefasst. Zur Einfahrt in den Theaterwall quert der Radverkehr die Fahrbahn der Straße Am Theater erneut.

Die einstreifige Benutzung der Fahrbahn der Straße Am Theater neben dem geschützten Radfahrstreifen durch den MIV verbessert die Verkehrssicherheit. Es ist sichergestellt, dass Busse ausreichend Raum für die Ein- und Abbiegevorgänge haben.

Die Einfahrt aus dem Steinweg in die Straße Am Theater für den MIV wird zur Verbesserung der Verkehrssicherheit ebenfalls nur noch mit einem Fahrstreifen möglich sein. Im Gegenzug werden die Mittelinsel sowie die angrenzenden Gehwegflächen erweitert.

Im Vorfeld wurde die Untersuchung durch die Klimaschutz- und Energieagentur Niedersachsen GmbH (KEAN) durchgeführt. Die Ergebnisse der Untersuchung sind in die vorliegende Planung eingeflossen.

Informationsveranstaltung

Am 11.10.2023 hat eine Informationsveranstaltung stattgefunden, zu der die Verwaltung über die Medien eingeladen hatte. Erschienen waren etwa 20 Bürgerinnen und Bürger. Die Diskussion war sachlich und engagiert. Folgende Punkte wurden angesprochen:

Es wurde bemängelt, dass Radfahrende zukünftig keinen Radweg neben der Fußgängerquerung über den Steinweg haben, um von Süd nach Nord zu fahren. Es wurde angezweifelt, dass die vorgeschlagene Lösung verkehrssicher sei. Es wurde dafür plädiert, den Radverkehr statt der vorgeschlagenen Lösung in beiden Richtungen über die Querungshilfe am Steinweg zu führen. Die Verwaltung führt dazu aus, dass es dem Radverkehr auch in der heutigen Verkehrsanlage nicht erlaubt ist, von Süd nach Nord den Steinweg zu queren. Die derzeitige Verkehrsanlage stellt eine Unfallhäufungsstelle dar. Insbesondere die rechtswidrige Nutzung der Radfurt in falscher Fahrtrichtung auf Höhe des Steinwegs ist unfallträchtig. Sofern diese Richtung zugelassen würde, würden deutlich mehr Radfahrende auch diese Richtung nutzen. Es wäre mit einer Zunahme von Unfällen in diesem Bereich zu rechnen.

Es wurde die Oberflächenplanung im Straßenseitenraum in nördlicher Fahrtrichtung kritisiert. Es wurde argumentiert, dass für eine Veloroute Asphalt angemessen sei. Aus Sicht der Radfahrenden ist der Wunsch nachvollziehbar. Die Verwaltung schlägt dies an dieser Stelle nicht vor, da wie oben bereits thematisiert auch die stadtgestalterischen Belange im hochwertig gestalteten direkten Umfeld des Staatstheaters zu berücksichtigen sind.

Es kam die Anregung, dass der MIV auch weiterhin an haltenden Bussen am Steinweg vorbeifahren können sollte. Aus Verkehrssicherheitsgründen (Überholen anfahrender Busse, fehlende Sicht auf Fußgänger) ist dies aus Sicht der Verwaltung abzulehnen.

Es wurde eine Roteinfärbung der Veloroute thematisiert. Die Verwaltung führt aus, dass eine flächige Roteinfärbung nicht vorgesehen ist. Die rote Farbe im Plan stellt nicht die Farbe der zukünftigen Oberfläche dar, sondern kennzeichnet im Plan Flächen für den Radverkehr. Durch unnötigen inflationären Gebrauch von Roteinfärbungen besteht die Gefahr, dass sich die Warnfunktion abnutzt. Durch die Trennelemente ist die Radverkehrsführung deutlich erkennbar.

Es wurden Fußgängerüberwege mit Zebrastreifen an den Straßen Steinweg und Am Theater angeregt. Die Verwaltung hat diesen Vorschlag an der Ehrenbrechtstraße übernommen. Die Verwaltung sieht am Steinweg aus rechtlichen Gründen derzeit keine Möglichkeit Fußgängerüberwege einzurichten. Die Fußgängerüberwege über die Straße Am Theater bleiben wie im Bestand erhalten.

Die Verwaltung hatte nach der Veranstaltung den Eindruck, dass trotz vorhandener inhaltlicher Meinungsunterschiede die dargestellte Planung überwiegend positiv aufgenommen wurde.

Die Verbände wurden im Austausch Radverkehr an der Planung beteiligt.

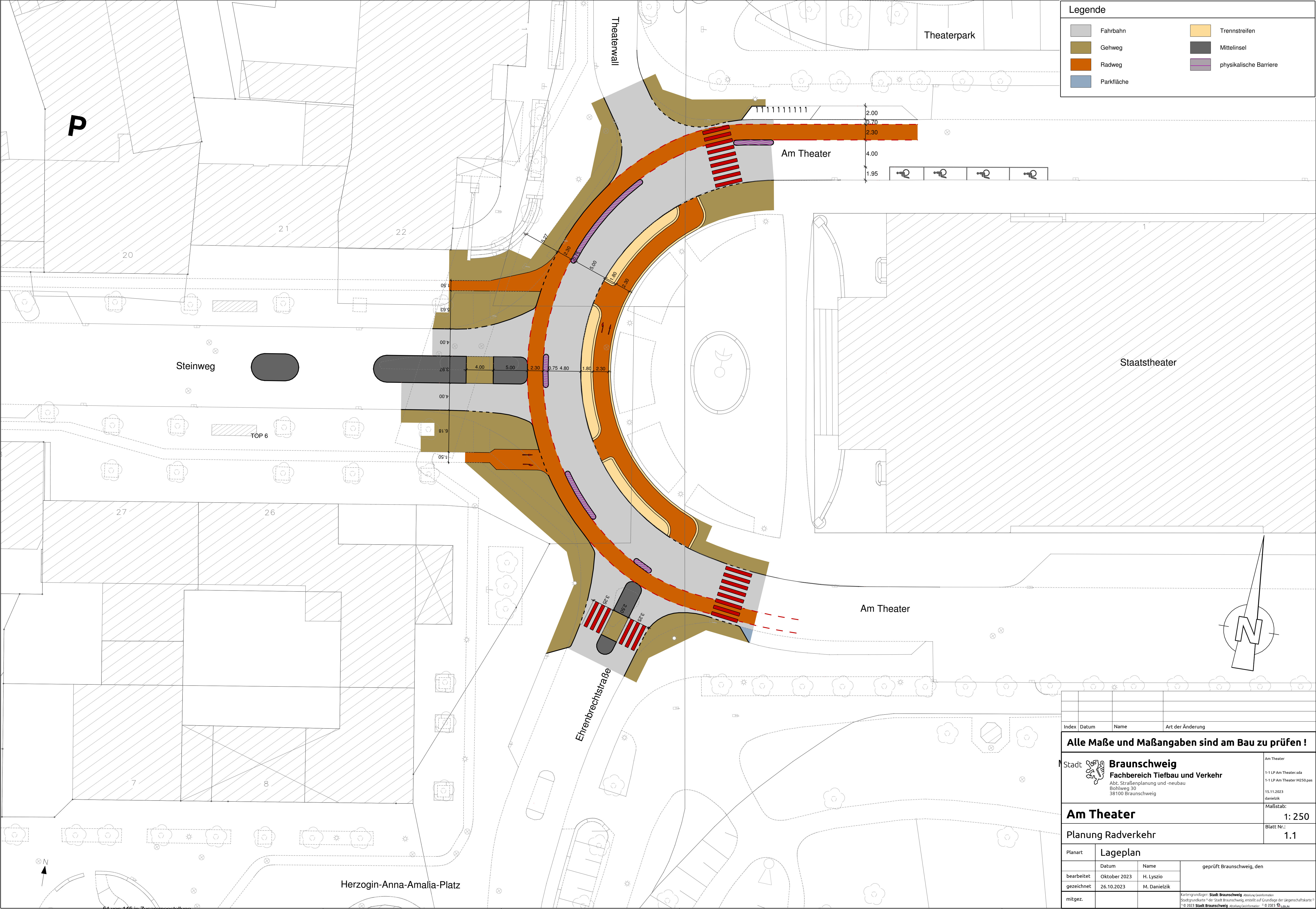
Finanzierung

Die Kostenschätzung beträgt 330.000 €. Die Maßnahme wird aus dem PSP-Element/Maßnahmennummer 5S.660077 (Lückenschluss Fahrradstraßennetz Wallring) finanziert. Der Bau soll 2024 abhängig vom Bauprogramm erfolgen.

Leuer

Anlage/n:

- Lageplan



Legende

Fahrbahn

Gehweg

Radweg

Parkfläche

Trennstreifen

Mittelinsel

physikalische Barriere

Index	Datum	Name	Art der Änderung
Alle Maße und Maßangaben sind am Bau zu prüfen !			
Stadt Braunschweig Fachbereich Tiefbau und Verkehr Abt. Straßenplanung und -neubau Bohlweg 30 38100 Braunschweig		Am Theater 1:1 LP Am Theater.ada 1:1 LP Am Theater M250.pas 15.11.2023 danielzik	
Am Theater		Maßstab: 1: 250	
Planung Radverkehr		Blatt Nr.: 1.1	
Planart	Lageplan		
	Datum	Name	geprüft Braunschweig, den
bearbeitet	Oktober 2023	H. Lyszio	
gezeichnet	26.10.2023	M. Danielzik	
mitgez.			Kartengrundlagen: Stadt Braunschweig Abteilung Geoinformation Stadtgrundkarte 1 der Stadt Braunschweig, erstellt auf Grundlage der Liegenschaftskarte 1 © 2023 Stadt Braunschweig Abteilung Geoinformation © 2023 Lyszio

Betreff:

Wettbewerb "Wohn- und KreativQuartier Großer Hof"

Organisationseinheit:

Dezernat III
61 Fachbereich Stadtplanung und Geoinformation

Datum:

21.11.2023

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (Anhörung)

Sitzungstermin

28.11.2023

Status

Ö

Ausschuss für Planung und Hochbau (Vorberatung)

05.12.2023

Ö

Verwaltungsausschuss (Entscheidung)

12.12.2023

N

Beschluss:

Der Aufgabenstellung zur Auslobung eines einphasigen, städtebaulich-freiraumplanerischen Realisierungswettbewerbs „Wohn- und KreativQuartier Großer Hof“ wird zugestimmt.

Sachverhalt:

Beschlusskompetenz

Die Beschlusskompetenz des Verwaltungsausschusses ergibt sich aus § 76 Abs. 2 S. 1 NKomVG. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei der Entscheidung über die Durchführung eines städtebaulichen Wettbewerbes um eine Angelegenheit, über die weder der Rat oder die Stadtbezirksräte zu beschließen haben noch der Hauptverwaltungsbeamte zuständig ist. Die Beschlusszuständigkeit des Verwaltungsausschusses wurde auch nicht auf einen Ausschuss gem. § 6 der Hauptsatzung übertragen. Es bleibt daher bei der Zuständigkeit des Verwaltungsausschusses.

Situation

Der Bereich Großer Hof im Norden der Braunschweiger Innenstadt stand in der Vergangenheit immer wieder im Zentrum verschiedenster Diskussionen einer zukünftigen Entwicklung. Er ist Teil des mittelalterlichen Stadtgefüges der Weichbilde Neustadt und Hagen, in unmittelbarer Nähe zu den Großkirchen St. Andreas und St. Katharinen.

Die dortigen Schulen Kielhornschule und Helene-Engelbrecht-Schule stehen leer bzw. sind baulich abgängig, so dass sich zusammen mit dem versiegelten und mindergenutzten Grundstück der ehemaligen Markthalle, heute als Stellplatz genutzt, die Chance ergibt, auf einer Fläche von ca. 2,5 ha ein größeres Städtebauprojekt mit einer urbanen Mischnutzung zu realisieren.

Perspektive

Begünstigt durch die genannten Entwicklungen bietet sich mit Aufgabe der Schulnutzungen die Möglichkeit einer Neustrukturierung und die Chance, das bisher untergenutzte und kaum wahrnehmbare Areal in das Stadtgeschehen zurückzuholen. Das Quartier Großer Hof soll zukünftig einen eigenen, urbanen Charakter ausbilden, sich in das städtebauliche Gesamtbild einfügen, die bestehenden Wegeverbindungen aufnehmen und so als Impulsgeber für die nördliche Innenstadt fungieren.

Für die bestmögliche städtebauliche und freiraumplanerische Perspektive dieser wichtigen innerstädtischen Potenzialfläche beabsichtigt die Stadt Braunschweig einen einphasigen

städtebaulich-freiraumplanerische Realisierungswettbewerb auszuloben. Mithilfe des Wettbewerbs „Wohn- und KreativQuartier Großer Hof“ soll ein qualitätsvolles Städtebau- und Freiraumkonzept als revitalisierter Bestandteil der vitalen Braunschweiger Innenstadt gefunden werden. Dabei bietet ein Wettbewerb die Möglichkeiten, verschiedene Stadtplanungsideen miteinander zu vergleichen, zu diskutieren und letztendlich die beste Idee für die weiteren Realisierungsschritte auszuwählen.

Aufgabe

Die spannende Wettbewerbsaufgabe mit dem Ziel der Innenstadtkärkung besteht darin, ein innovatives und urbanes Quartier durch eine städtebauliche Neuordnung über innenstadtdäquade Nutzungsmischung zu konzipieren.

Nachfolgende thematische Schwerpunkte bilden das Herzstück der Aufgabenstellung und sind von den Wettbewerbsteilnehmenden zu beachten und in ein zukunftsfähiges Städtebaukonzept zu überführen:

- Urbanen Nutzungsmix mit Wohnen, sozialer Infrastruktur, Angebote für Kreativität, Kultur und Handwerk in ein Städtebaukonzept überführen
- Entrees, Gelenkpunkte und Sichtbezüge im Gefüge der öffentlichen Räume herausarbeiten, multifunktionale Platzräume und belebte Erdgeschosszone fördern
- Klimaökologisch eine „Oase“ mit hohen Aufenthaltsqualitäten im Stadtgefüge schaffen, Baumbestand integrieren
- Wassersensible Planung als zeitgemäße Anforderung begreifen, Hoch- und Grundwasserstände berücksichtigen
- Sinnvolle Bauabschnitte für die Umsetzung mit Partnern bilden, Ideen für direkte Nachbarn und Privatgrundstücke einbringen
- Bestehende Schulareale überplanen und frei werdende Flächenpotenziale städtebaulich neu ordnen
- Neue Ausstellungsgalerie städtebaulich geschickt und prominent positionieren!
- Mobilitätsideen für ein autoarmes Quartier entwickeln und nötige Stellplätze dennoch baulich-kompakt und verträglich unterbringen!
- Identitäten eines besonderen Areals der Innenstadt würdigen und Besonderheiten herausstellen
- Diverse Bestanderschließungen im Innern des „Großen Hofes“ einschließlich der Rettungswege berücksichtigen.

Verfahren

Der einphasige städtebaulich-freiraumplanerische Wettbewerb wird gemäß Richtlinie für Planungswettbewerbe (RPW 2013) durchgeführt. Ausloberin ist die Stadt Braunschweig, die in der Durchführung des Wettbewerbs durch das Betreuungsbüro Faltin + Sattler aus Düsseldorf begleitet wird.

Teilnahmeberechtigt sind Stadtplaner*innen und / oder Architekt*innen mit Landschaftsarchitekt*innen als Planungsteams. Im Wettbewerb sind max. 20 Planungsteams beteiligt, davon werden 5 Planungsteams von der Ausloberin gesetzt, die weiteren Planungsteams werden über ein öffentlich bekanntgemachtes Bewerbungsverfahren ermittelt. Alle Planungsteams erfüllen die gleichen Teilnahmevoraussetzungen. Die Beratung durch Verkehrsplaner*innen und Lärmgutachter*innen wird empfohlen. Die Vorbereitung der Auslobung erfolgt in Abstimmung mit der Architektenkammer Niedersachsen.

Der Start des Wettbewerbsverfahrens ist ab Anfang 2024 geplant. Für den Sommer 2024 ist die Preisgerichtssitzung mit Vertreter*innen aus Verwaltung und Politik sowie externen Sachverständigen vorgesehen.

Die eingehenden Arbeiten werden dabei u. a. nach den folgenden Kriterien bewertet:

- städtebauliche Qualität
- freiraumplanerische Qualität
- Nutzungsmischung und Funktionalität
- konkrete, auf die Örtlichkeit/den Entwurf bezogene Klimaanpassungs-Maßnahmen (z. B. blau-grüne Infrastruktur)
- Klimaschutz-Maßnahmen, Grundaussagen zum Energiekonzept
- Ideen zum nachhaltigen Mobilitätskonzept sowie Qualität und Umsetzbarkeit des Erschließungskonzeptes inkl. aller Vernetzungen und des ruhenden Verkehrs
- Baustufen und Umsetzungsstrategie
- Flexibilität und Wandelbarkeit (im Sinne einer resilienten Stadt)
- Realisierungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit

Im Anschluss an das Wettbewerbsverfahren ist beabsichtigt, dass die Stadt Braunschweig – in Würdigung der Empfehlungen des Preisgerichts – dem/der ersten Preisträger*in die Komplettierung des Wettbewerbsbeitrags bis zum städtebaulichen Entwurf als Grundlage für den im Anschluss aufzustellenden Bebauungsplan überträgt.

Im Vorfeld des Wettbewerbs hatten die wichtigen Akteure vor Ort und die interessierte Öffentlichkeit Gelegenheit, Anregungen und Hinweise zur Wettbewerbsaufgabe zu äußern. Nach Abschluss des Wettbewerbsverfahrens soll es außerdem eine öffentliche Ausstellung zum Wettbewerbsergebnis geben (Sommer 2024).

Die Auslobung des Wettbewerbs befindet sich noch in der Abstimmung mit der Architektenkammer Niedersachsen. Daraus bestimmen sich auch die terminlichen Eckpunkte des Verfahrens sowie die Wettbewerbssumme. Überdies ist die Verwaltung aktuell gemeinsam mit dem Betreuungsbüro in der Bestimmung der externen Preisrichter*innen sowie der zu setzenden Planungsbüros. In Anlage 2 ist die Wettbewerbsaufgabe mit Situationsdarstellung und Rahmenbedingungen beigelegt.

Empfehlung

Die Verwaltung empfiehlt die Durchführung des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs „Wohn- und KreativQuartier Großer Hof“ auf Basis der als Anlage 2 beigelegten Aufgabenstellung.

Leuer

Anlage/n:

Anlage 1: Geltungsbereich

Anlage 2: Wettbewerbsaufgabe



Stadt Braunschweig

Wohn- und KreativQuartier Großer Hof

Einphasiger, städtebaulich-freiraumplanerischer Realisierungswettbewerb (RPW 2013)

mit vorangegangenem Teilnahmewettbewerb (Bewerbungsverfahren) zur Auswahl von 15 Bearbeitungsgemeinschaften bestehend aus Stadtplaner*innen und / oder Architekt*innen mit Landschaftsarchitekt*innen. 5 Bearbeitungsgemeinschaften werden gesetzt.



>> Schrägluftaufnahme von Südwest (Quelle: Stadt Braunschweig)

Auslobung

ENTWURF

(Stand vom 16. November 2023)

Impressum

Ausloberin

Stadt Braunschweig
Fachbereich Stadtplanung und Geoinformation
Städtebauliche Planungen / Innenstadt
Platz der Deutschen Einheit 1
38100 Braunschweig

Betreuung + Koordination

FALTIN + SATTLER | FSW Düsseldorf GmbH
Rathausufer 14, D-40213 Düsseldorf
E-Mail: office@fsw-info.de
Internet: www.fsw-info.de
T.: +49(0)211.83.68.980

Redaktion

Stadt Braunschweig, Fachbereich Stadtplanung und Geoinformation
Städtebauliche Planungen / Innenstadt
Ina-Maria Backsmann, Rainer Mollerus, Cornelia Steller

FALTIN + SATTLER | FSW Düsseldorf GmbH
Jörg Faltin, Antje Ehlert, Andreas M. Sattler, Jana Weiss

Unter Verwendung von Textpassagen von:

Strategisches Rahmenkonzept für die Braunschweiger Innenstadt von 2022
(Verfasser*in: Stadt Braunschweig mit cima., Hannover)

Auslobung „Sporthalle Großer Hof“ von 2008, hier unter anderem Exkurs zur Bestandsituation sowie zur Geschichte des Wettbewerbsgebietes / der Markthalle etc.
(Verfasser*in: Stadt Braunschweig mit Perler und Scheurer, Braunschweig)

Grafiken und Luftbilder

Stadt Braunschweig

Layout + Fotos

FALTIN + SATTLER | FSW Düsseldorf GmbH
Ina-Maria Backsmann, Stadt Braunschweig

Inhalt

1. Perspektive

>> **konsequent:** Quartier der kurzen Wege mit hohen Aufenthalts- und Lebensqualitäten als Fortschreibung der Innenstadt-Stärkung

2. Situation

>> **einzigartig:** Bestandteil der nördlichen Innenstadt, eingespannt zwischen St. Andreas, St Katharinen und dem nördlichen Park am Inselwall

3. Aufgabe

>> **spannend:** Rückholung von Urbanität durch eine städtebauliche Neuordnung über innenstadtdäquate Nutzungsmischung

4. Empfehlungen

>> **begleitend:** Einschätzungen aus der Bürgerschaft als vorbereitende Rahmengerbung

5. Hinweise

>> **vorbereitend:** erste fachbezogene Rahmenbedingungen und Vorgaben für die weiteren Planungs- und Realisierungsschritte

6. Verfahren

>> **artikuliert:** fairer, konkurrierender und transparenter Prozess eines Wettbewerbs für ein Vorbild-Projekt

7. Leistungen

>> **kompakt:** Abgabenbestandteile mit Erdgeschoss-Vernetzungsplan und Städtebaumodell

8. Akteure

>> **bewährt:** externes und internes Know-how verschiedener Fachdisziplinen für konzeptionelle Vielfalt und Richtungsfestlegung

Termine

1. Perspektive

>> konsequent: Quartier der kurzen Wege mit hohen Aufenthalts- und Lebensqualitäten als Fortschreibung der Innenstadt-Stärkung

Der Bereich des Wettbewerbsgebietes „Großer Hof“ im Norden der Braunschweiger Innenstadt ist Teil des mittelalterlichen Stadtgefüges der Weichbilder Neustadt und Hagen, in unmittelbarer Nähe zu den Großkirchen St. Andreas und St. Katharinen. Die hier vorhandenen Schulen Kielhornschule und Helene-Engelbrecht-Schule stehen leer bzw. sind disponibel und u.a. durch Probleme des Tragwerks für einen Abriss vorgesehen. Diese Schulgrundstücke standen zusammen mit dem mindergenutzten Grundstück der ehemaligen Markthalle, heute als Stellplatzareal genutzt, in der Vergangenheit im Zentrum verschiedenster Diskussionen einer zukünftigen Entwicklung mit dazugehörigen Untersuchungen von Nachnutzungs-Varianten.

Im Jahr 2019 fielen die politischen Entscheidungen, die Helene-Engelbrecht-Schule auf das Grundstück der BBS 2 an der Salzdahlumer Straße zu verlagern und die 6. IGS auf dem Gelände der heutigen Tunicahalle zu entwickeln. Auch die Realisierung einer zentralen städtischen Musikschule, eines Konzertsaaes, einer kleinen zweizügigen Innenstadt-Grundschule und einer Kita wurde in verschiedenen Kombinationen ergänzt um Wohnen untersucht und verworfen.

Aktuell wird die räumliche Zusammenlegung einer Konzerthalle mit der Städtischen Musikschule als Zentrum für Musik im Bahnhofsquartier weiterverfolgt. Damit eröffnet sich die Möglichkeit, in der Innenstadt am Großen Hof ein größeres Stadtentwicklungsprojekt mit nachfragegerechter Wohnraumbereitstellung in verschiedenen Varianten, mit einer Kindertagesstätte und sozial- bzw. gemeinbedarfsorientierten Einrichtungen sowie weiteren Kreativangeboten mit einer Ausstellungsgalerie sowie optionaler Ateliers, handwerklicher Produktion für einen urbanen, innenstadttadäquaten Nutzungsmix zu realisieren.

In Anbetracht der stadtklimatischen Situation ist an diesem Standort auch eine „Grüne Oase“ zum Beispiel in Form eines Pocketparks mit Wasserelementen vorstellbar. Die Entsiegelung und Begrünung der öffentlichen Räume muss zu hohen Aufenthalts- und Lebensqualitäten im neuen Quartier und seiner Nachbarschaft führen. Auch besteht die Chance, durch die Stärkung der Fuß- und Radwegeverbindungen im Gefüge der Braunschweiger Innenstadt, bessere Voraussetzungen für die Erreichbarkeit für kulturelle Nutzungen, Gemeinbedarfsnutzungen oder einer Kita zu ermöglichen. Dafür sollen die aus heutiger Sicht durch den ruhenden Verkehr mindergenutzten öffentlichen Freiräume im Wettbewerbsgebiet auch unter stadtklimatischen Aspekten neu und kindgerecht gestaltet und qualifiziert werden.

Die Einrichtung einer innerstädtischen Kita und weiterer Gemeinbedarfseinrichtungen wie z.B. einem Haus der Familie, Selbsthilfe und Beratungsstellen, Kulturvereine, Tauschbörsen in diesem Bereich sollen zukünftig zu einer angemessenen Ergänzung der vorhandenen Nutzungen und zu einer Belebung im stadträumlich-funktionalen Kontext beitragen. Bestehendes Wohnen am Rande des Großen Hofes erfordert gleichzeitig eine notwendige Sensibilität bei der Erarbeitung des Städtebaukonzeptes für das neue Wohn- und Kreativquartier.

Heute trägt das Wohnen - auch außerhalb der Geschäftszeiten - maßgeblich zur Belebung der Braunschweiger Innenstadtquartiere bei. Insofern ist es wünschenswert, die Wohnnutzung in der Innenstadt auch über das Projekt Wohn- und Kreativquartier „Großer Hof“ zu bewahren und weiterzuentwickeln. In Anbetracht der zentralen und dennoch relativ ruhigen, geschützten Lage und mit Blick auf die umgebende Nutzung könnten im Projektareal verschiedene urbane Wohnsegmente bedient werden. Urbane Mietwohnungen unterschiedlichster Größen sind ebenso vorstellbar wie alternative und gemeinschaftliche Wohnformen in Mehrfamilienhäusern. Sie alle haben eines gemeinsam, im Quartier muss eine angemessene Dichte in der Stadt der kurzen Wege entstehen – nachhaltig und autoarm.

Für die bestmögliche städtebauliche und freiraumplanerische Perspektive wird nun dieser Wettbewerb ausgeschrieben. Die in dieser Auslobung zusammengefasste Nutzungsmischung ist die Grundlage für die städtebauliche Entwicklung und bildet die Basis für den voraussichtlich erforderlichen Bebauungsplan. Die Durchwebungen in der Erdgeschosszone werden dabei eine entscheidende Rolle der städtebaulich-freiraumplanerischen Qualität übernehmen können und auch die Nachbarschaften der umliegenden Blockränder mit in die Mitte des „Großen Hofes“ hineinziehen und zur Lebendigkeit im Sinne der Innenstadtstärkung beitragen.

Aus städtebaulicher Sicht bzw. auch mit Blick auf dringend erforderliche künftige Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel ist es notwendig, für die hier zukünftige bauliche Entwicklung in zentraler Lage der Stadt einen klimaökologischen Beitrag leisten zu können, die öffentlichen Bereiche aufzuwerten, den ruhenden Verkehr neu zu ordnen und die Aufenthaltsqualität zu verbessern.

Mit der Anlage eines öffentlich zugängigen Pocketparks im Herzen des Wettbewerbsgebietes kann dieses Ziel weiterverfolgt werden, es werden neben dem innerstädtischen Wohnen zugleich ergänzende Nutzungsmöglichkeiten für soziale Einrichtungen oder Gemeinbedarfsnutzungen, Ausstellungen und Ateliers geschaffen. Abwechslungsreiche Grünstrukturen im gesamten Quartier wie z. B. die Begrünung von Gebäudefassaden und Wasserspielelemente können zusätzlich zur mikroklimatischen Verbesserung beitragen.

Das neue Wohn- und Kreativquartier „Großer Hof“ muss dabei auch Vernetzungsfunktionen und weitere Freiraumqualitäten im Sinne eines Innenstadt-Trittsteins abbilden. Die Gelenkfunktion zwischen den Kirchen St. Andreas, St. Katharinen samt Hagenmarkt im Übergang zur gesamtstädtisch bedeutsamen Parkanlage des „Inselwalls“ können daher nicht hoch genug eingeschätzt werden. Grundsätzlich sollen auf der Basis der vorbereitenden Überlegungen Braunschweigs folgende Aspekte bei der Entwicklung des „Großen Hofes“ beachtet und in ein zukunftsfähiges Städtebaukonzept überführt werden:

Nutzungen: Urbane Mischung der Nutzungen im Sinne der Innenstadtbelebung, neben dem Wohnen u.a. über Angebote im Kreativsektor und Wissenschaft mit Ateliers / untergeordnet auch kleinen Laboren, urbaner Produktion / Handwerk, bei möglichst flächenschonender Stapelung und Nutzung von Dachflächen, Sicherung der Grundversorgung (Bestands-Nahversorger bereits heute mitten im Plangebiet).

Städtebau: Verträglichkeit der Bauvolumina in Anpassung an das Umfeld (Maßstäblichkeit, Körnigkeit, Gebäudehöhen) und Potenzial zur Weiterentwicklung des Stadtgrundrisses, Berücksichtigung und gestalterische Herausbildung von identitätsstiftenden Merkmalen und Sichtachsen für ein besonderes Quartier im Innenstadtkontext.

Freiraum: Vernetzung in alle Himmelsrichtungen, Qualifizierung und Aufwertung der öffentlichen Flächen z.B. Anlage von Pocketparks, Erhalt des wertvollen Baumbestandes, Schaffung von Retentions-, Aufenthalts- und Spielflächen, Weiterentwicklung von grünen Trittsteinen zwischen dem Wallring (Inselwall) und der Innenstadt.

Mobilität: Priorisierung der Nahmobilität, wohnverträgliche Erschließung, Nutzung der Anknüpfungspunkte und Wegeverbindungen in alle Himmelsrichtungen insbesondere zu Fuß und mit dem Fahrrad, fußläufige Anbindung an die gut erreichbaren ÖPNV-Angebote, Nutzung der Lagegunst als Wohnquartier, Reduzierung des Stellplatzschlüssels für Pkws, hochwertige Stellplatzangebote für Fahrräder, Ordnung der Lieferverkehre von Bestandsnutzungen.

Immissionsschutz: Insbesondere Schallschutz zur Sicherung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse im Bestand und in den Neubauten, vor allem auch bei kompakter Neuordnung der Stellplätze in baulichen Anlagen mit sensibler Rücksichtnahme auch für Bestands-Nachbarn.

Denkmalschutz: Berücksichtigung des Umgebungsanspruchs der St. Andreaskirche und der Liberei aber auch des Privatbesitzes Kemenate Reichstraße 36.



>> Senkrechtluftbild „Kontext Innenstadt Nord“

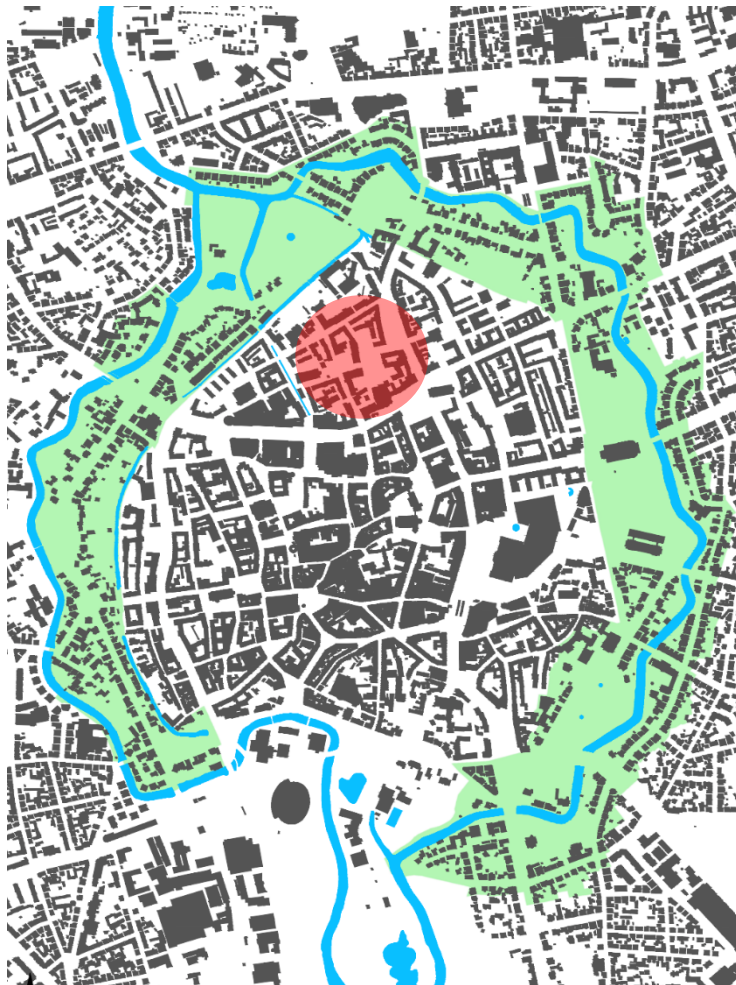
2. Situation

>> einzigartig: Bestandteil der nördlichen Innenstadt, eingespannt zwischen St. Andreas, St Katharinen und dem nördlichen Park am Inselwall

2.1 Strategie Innenstadt

Die Stadt Braunschweig im südöstlichen Teil Niedersachsens ist mit rund 250.000 Einwohner*innen die zweitgrößte Stadt des Landes. Die kreisfreie Stadt ist Teil der Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg. Für die Innenstadt, das Herz Braunschweigs und wichtiges Zentrum für die Region, wurde 2022 ein strategisches Rahmenkonzept erstellt. Mit einer Fläche von 236,5 Hektar umfasst die Innenstadt den gesamten Raum innerhalb des Oker Umflutgrabens, der die Innenstadt ringartig umschließt.

Die Braunschweiger Innenstadt nimmt nicht zuletzt aufgrund der Stadtgröße und der oberzentralen Versorgungsfunktion eine wichtige Rolle innerhalb der Region ein und weist als Einzelhandels- und Gewerbestandort eine überregionale Strahlkraft auf. Sie ist durch unterschiedliche Lagebereiche geprägt und deckt ein breites Angebot an typischen Nutzungen ab. Über die Versorgung und den Handel hinaus bietet sie vor allem Raum für Wohnen, Bildung und Freizeit- bzw. Kulturangebote.



>> Das Wettbewerbsgebiet in der nördlichen Innenstadt

Die Stärkung einzelner Quartiere zeichnen sich im Programmraum des strategischen Rahmenkonzepts ab, das Wettbewerbsgebiet des „Großen Hofes“ kann eine vorbildliche Funktion eines klimaangepassten Quartiers mit einer besonderen innenstadt-adäquaten Nutzungsmischung zwischen Wohnen, dem Haus der Familie, Kultur (Kreativität und Ausstellung) sowie dazugehöriger Dienstleistungen und Arbeitsplätzen samt grüner Oase übernehmen. Die Nutzung als oberirdische Stellplatzanlage mit den Rudimenten der ehemaligen Markthalle entspricht nicht mehr den heutigen Anforderungen an eine zentrale innerstädtische Fläche. Vielmehr bietet sich die Gelegenheit, mit den skizzierten Entwicklungsabsichten die Innenstadt zu stärken.

Damit steht das Wettbewerbsgebiet exemplarisch und auf der Leitprojektebene im Fokus des zentralen Handlungskonzeptes für die Braunschweiger Innenstadt:

2.2 Handlungskonzept

Auf Basis der identifizierten Herausforderungen, Bedarfe und Potenziale des Programmraums wurde ein übergeordnetes Leitbild für die künftige Ausrichtung der Innenstadt unter der Überschrift „Die vielfältige Innenstadt. Ein Ort für alle.“ festgelegt.

Das Leitbild unterteilt sich in drei Handlungsfelder und definiert die Innenstadt als ökonomischen, ökologischen und sozialen Ort. Die Leitlinien beschreiben die Entwicklung zu einer resilienten Innenstadt

Der ökonomische Ort

>> Die Innenstadt als multifunktionaler Erlebnisraum

Der multifunktionale Erlebnisraum Innenstadt zeichnet sich in Braunschweig bereits heute durch ein breites Angebot und eine gute Nutzungsmischung aus. Dennoch wird diese Mischung weiter zunehmen. Für untergenutzte Areale und wegfallende Handelsstandorte sind daher unterschiedliche Maßnahmen erforderlich, um die Innenstadt sowohl als Freizeit- und Kommunikationsort als auch als Wohn- und Arbeitsort zu stärken.

>> Zwischenfazit (Auszug)

Die Innenstadt Braunschweigs soll künftig ein noch breiteres Angebot und individuelle Nutzungsmöglichkeiten bieten. Hierfür werden u. a. folgende Handlungsansätze im Fokus stehen: die Verbesserung der Erlebbarkeit von Kunst und Kultur, die Diversifizierung des Angebotsmix durch gezielte Hilfestellung der Gründungsförderung, die Beseitigung von Leerständen durch alternative Nutzungskonzepte und die Aufrechterhaltung abwechslungsreicher Veranstaltungsangebote zur Schaffung zusätzlicher Besuchsanlässe.

Der ökologische Ort

>> Die Innenstadt als nachhaltiger, klimagerechter Lebensraum

Die Innenstadt als nachhaltiger, klimagerechter Lebensraum soll für alle erreichbar sein, die natürliche Umwelt einbeziehen und zur Klimaneutralität sowie Erholung von Mensch und Natur beitragen.

>> Zwischenfazit (Auszug)

Auf dem Weg zur klimaneutralen Kommune spielt die Innenstadt für Braunschweig eine wichtige Rolle. Dabei werden folgende Schwerpunkte gesetzt: Verbesserung des Mikroklimas durch gezielte Begrünungsmaßnahmen (Maßnahmen der grün-blauen Infrastruktur) und Schaffung von Entspannungsorten sowie Förderung klimafreundlicher bzw. -neutraler Mobilität.

Der soziale Ort**>> Die Innenstadt als identitätsstiftender Kommunikations- und Begegnungsraum**

Die Innenstadt steht als zentraler Ort für die Ausgestaltung der unterschiedlichen Lebensstile der Stadtgesellschaft.

>> Zwischenfazit (Auszug)

Das Herz Braunschweigs, die Innenstadt, ist seit jeher wichtige Identitäts- und Impulsgeberin für die Stadtgesellschaft und die Stadtentwicklung insgesamt. Sie ist Ort der generationsübergreifenden Zusammenkunft, politischer Austauschungsprozesse und damit der Kommunikation. Diese Funktionen werden auch in Zukunft von besonderer Bedeutung für ein aktives und inklusives Stadtleben sein.

2.3 Wettbewerbsgebiet

Der Bereich des gesamten Wettbewerbsgebietes des „Großen Hof“ ist Teil des mittelalterlichen Stadtgefüges, der Weichbilder Neustadt und Hagen, in direkter Nähe zu den Kirchen St. Andreas und St. Katharinen.

Die dortigen Schulen Kielhornschule und Helene-Engelbrecht-Schule stehen leer bzw. sind baulich abgängig, so dass sich zusammen mit dem versiegelten Areal der ehemaligen Markthalle eine einmalige Chance ergibt, in der Innenstadt ein größeres Städtebauprojekt mit einer urbanen Mischnutzung zu realisieren.



>> Wettbewerbsgebiet mit wichtigen Vernetzungen in die Nachbarschaften

Der Charakter rund um das Wettbewerbsgebiet lässt sich heute wie folgt umschreiben:

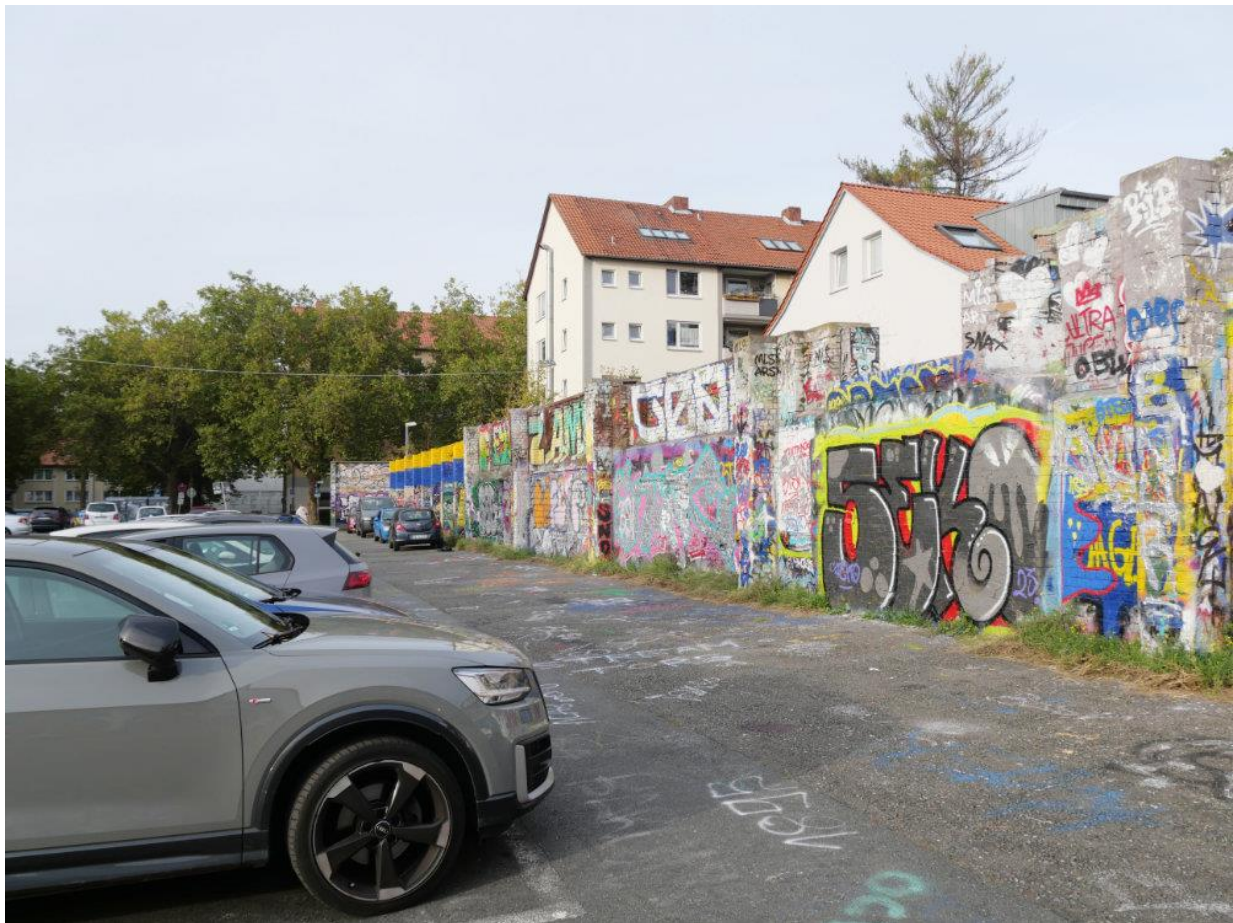
Baustruktur heute

Das Wettbewerbsgebiet ist Teil der Neustadt und Hagen. Der historische Stadtgrundriss ist mittelalterlichen Ursprungs, die fächerartige Struktur ist heute noch ablesbar. Der Bereich des Wettbewerbsgebietes um den Wollmarkt / Alte Waage ist in seiner Lage und Dimension nahezu unverändert und über den Korridor entlang der Kirche St. Andreas zu Fuß oder mit dem Rad gut erreichbar.

Die vorhandene Bebauung stammt hier größtenteils aus den Nachkriegsjahren und stellt ein heterogenes Gefüge unterschiedlicher Gebäude und Nutzungen dar.

Nutzungsstruktur heute

Die zentrale Lage des Wettbewerbsgebietes lässt eine differenzierte Nutzungsdurchmischung und klare Raumhierarchien erwarten. Die Wirklichkeit wird jedoch durch ein unvermitteltes Nebeneinander unterschiedlicher Nutzungen bestimmt. In weiten Teilen findet man bis ins Erdgeschoss reichende Wohnnutzungen. Die beiden disponiblen größeren Schulstandorte samt den versiegelten Schulhöfen bilden heute den Schwerpunkt. Einzelhandel ist nur punktuell vorhanden. Die Innenhöfe der umliegenden Wohngebäude sind mit kleineren Nebengebäuden, Garagen und Gewerbebauten verstellt. Wo im Erdgeschoss der Wohnhäuser noch Gewerbenutzungen zu finden sind, sind sie teilweise wenig attraktiv.



>> Die Rudimente der Markthalle: heute Stellplatzareal

Alle Freiräume werden als PKW-Parkplatz genutzt. Diese Nutzungsstruktur erzeugt eine wenig urbane Atmosphäre. Eine überdimensionierte Bebauung an der Hagenbrücke mit einer Fußgängerpassage schottet das Wettbewerbsgebiet in Richtung Süden vom Stadtzentrum ab. Dies ist ein wesentlicher Grund dafür, dass im Planungsgebiet nur sehr wenig öffentliches Leben stattfindet.

Die ursprüngliche Marktfunktion ging u.a. auch verloren, da letztlich keine (ausreichende) Öffentlichkeit mehr an diesem Ort vorhanden war.



>> Das Südentree heute: massive Gebäude, kleine Passage zur Hagenbrücke

Freiraumstruktur heute

Naherholungsflächen bietet die in nördlicher Richtung in ca. 350 m zu Fuß zu erreichende, für die gesamte Innenstadt bedeutsame Parkanlage „Inselwall“ mit Grünflächen, Spielplatz und Wasserräumen. Im näheren Umfeld des Wettbewerbsgebietes befinden sich folgende städtische Plätze: der Wollmarkt / Alte Waage und der Hagenmarkt.

Beide Plätze prägen die stadträumliche Nachbarschaft rund um das Wettbewerbsgebiet, der Hagenmarkt wird 2024 / 2025 umgestaltet und bekommt neue Qualitäten. Der Große Hof und der dreiecksförmige Platz „Werder“ an der Wendenstraße werden ausschließlich als Parkplatz und Abfallcontainer-Sammelplätze genutzt. Beide Plätze weisen einen üppigen Baumbestand auf, jedoch weder Kinderspielplätze noch ansprechende Sitzgelegenheiten.

Der öffentliche Raum im Umfeld der Mauerrudimente der alten Markthalle entspricht in seiner gestalterischen Ausprägung und Wertigkeit nicht dem in anderen Bereichen der Neustadt gesetzten Qualitätsstandard. Hinter der hohen und dichten Bebauung an der Hagenbrücke und der Küchenstraße entstehen Defizite durch die Ausbildung von „klassischen Rückseiten“ und Räume ohne Aufenthaltsqualität. Verschattung, ausufernde Anlieferungsbereiche und die Anhäufung von Sekundärnutzungen tragen zu diesem Erscheinungsbild bei. Auch die Schulen konnten um sich herum keine qualitativ hochwertigen öffentlichen Räume ausbilden.

Erschließungsstruktur heute

Zurzeit wird das Wettbewerbsgebiet von drei Seiten erschlossen: von Norden kommend über die Kaiserstraße und den Großen Hof, im Osten von der Wendenstraße (Einbahnverkehr in südlicher Richtung!) und dem Werder sowie im Süden von der Hagenbrücke über die Reichsstraße und den Litolfweg.

Nach Westen gibt es eine direkte Fuß- und Fahrradverbindung zum Wollmarkt und zur Kirche St. Andreas. Nach Süden zur Hagenbrücke gibt es eine Fußgängerpassage / einen Tordurchgang für Fußgänger*innen, hier ist auch der Eingang für den bestehenden Nahversorger.



>> Eindruck von Westen: Reichsstraße mit Einfahrt ins Wettbewerbsgebiet



>> Der Zugang zum Discounter von der Reichsstraße

Der Große Hof und das Grundstück der ehemaligen Markthalle werden derzeit als Parkplätze genutzt. Tagsüber werden diese bewirtschaftet, abends durch die Anwohner*innen genutzt.

Die Anbindung an die öffentlichen Verkehrsmittel (Straßenbahn) erfolgt im Süden durch die Fußgängerpassage zum Hagenmarkt samt gleichnamigem Straßenbahnhalt und im Osten zur Straßenbahnhaltestelle „Kaiserstraße“

EXKURS: Historie zur Markthalle

1895 wurde mit der Errichtung einer städtischen Markthalle am Hagenmarkt begonnen. Am 1. Oktober 1897 wurde sie eingeweiht. Nach Plänen von Stadtbaumeister Max Osterloh und Stadtbaurat Ludwig Winter wurde auf den Grundstücken Hagenmarkt 13 und angrenzenden Flächen an der Wendenstraße und am Werder eine 100 m lange, 40 m breite und 7,30 m hohe Halle realisiert. Hierin befanden sich 128 feste Marktstände. Die Halle besaß kein Obergeschoss; einen Keller gab es nur in einem Teilbereich in der Südwestecke (ca. 1000 qm groß). Sie bestand innen aus unverputzten Backsteinwänden auf Natursteinsockel, die bis in eine Höhe von 2,30 m glasiert waren; überspannt von einer stählernen Dachkonstruktion mit großzügigen Glasflächen.



>> Die damalige Markthalle mit Blick nach Osten mit Blick St. Katharinen (Stadtarchiv Braunschweig)

Der Haupteingang in die Markthalle war vom Hagenmarkt aus. Die Halle besaß allerdings hierzu keine eigenständige Fassade. Man baute die Däle eines bestehenden, barocken Gebäudes zur Durchfahrt um. Die nördliche Platzwand des Hagenmarktes konnte somit nahezu ungestört erhalten werden.

In dem durch mittelalterliche Kleinteiligkeit geprägten Stadtgrundriss nahm die großflächige Markthalle eine Sonderstellung ein. Für ihre Realisierung mussten zunächst Gebäude beziehungsweise Gebäudeteile auf den Grundstücken beseitigt werden. Sie reichte unmittelbar bis an den Verlauf des zur Erbauungszeit bereits verrohrten

Burmühlengrabens heran. Nach Westen hin bildete sie eine 100 m lange mit Fenstern versehene Fassade aus, die allerdings aufgrund der umliegenden dichten Bebauung nur bedingt wahrgenommen werden konnte.

Im Zweiten Weltkrieg wurde die Dachkonstruktion vollständig zerstört. Innerhalb der stehen gebliebenen Außenmauern entwickelte sich ab 1947 wieder Marktleben. Zahlreiche kleine massive Ladenhäuschen wurden errichtet, die bis 1976 Bestand hatten. Danach wurde die Fläche teilweise noch für Marktzwecke genutzt, bis 1985 der Wochenmarkt hier aufgegeben werden musste und zum Werder umzog.

Der Zweite Weltkrieg hat für den Bereich um die Markthalle erhebliche Zerstörungen mit sich gebracht. Die Schadenkarte der Stadt aus dem Mai 1945 zeigt das Ausmaß. Während für die Fachwerkbauten der Totalverlust zu beklagen war, blieben die Umfassungswände der Markthalle zwar stehen, mussten aber aus Standsicherheitsgründen immer weiter reduziert werden. Die bis heute verbliebenen Reste der Umfassungswände stehen nicht unter Denkmalschutz.



>> Die damalige Zugangssituation vom Hagenmarkt zur Markthalle (Stadtarchiv Braunschweig)

3. Aufgabe

>> spannend: Rückholung von Urbanität durch eine städtebauliche Neuordnung über innenstadtdäquate Nutzungsmischung

Das ca. 2,5 ha große, neu zu planende Wettbewerbsgebiet soll in das Innenstadtgeschehen zurückgeholt werden, einen eigenen, urbanen Charakter ausbilden und sich in das städtebauliche Gesamtbild einfügen, die bestehenden Wegeverbindungen aufnehmen und so als Impulsgeber für die nördliche Innenstadt fungieren.

Nachfolgende thematische Schwerpunkte bilden das Herzstück der Aufgabenstellung und sind von den Wettbewerbsteilnehmenden zu beachten:

- **Urbanen Nutzungsmix mit Wohnen, sozialer Infrastruktur, Angebote für Kreativität, Kultur und Handwerk in ein Städtebaukonzept überführen!**
- **Entrees, Gelenkpunkte und Sichtbezüge im Gefüge der öffentlichen Räume herausarbeiten, multifunktionale Platzräume und belebte Erdgeschosszone fördern!**
- **Klimaökologisch vorbildliche Oase mit hohen Aufenthaltsqualitäten im Stadtgefüge schaffen, Baumbestand integrieren!**
- **Wassersensible Planung als zeitgemäße Anforderung begreifen, Hoch- und Grundwasserstände berücksichtigen!**
- **Sinnvolle Bauabschnitte für die Umsetzung mit Partnern bilden, Ideen für direkte Nachbarn und Privatgrundstücke einbringen!**
- **Bestehende Schulareale überplanen und frei werdende Flächenpotentiale städtebaulich neu ordnen!**
- **Neue Ausstellungsgalerie städtebaulich geschickt und prominent positionieren!**
- **Mobilitätsideen für ein autoarmes Quartier entwickeln und nötige Stellplätze dennoch baulich-kompakt und verträglich unterbringen!**
- **Identitäten eines besonderen Areals der Innenstadt würdigen und Besonderheiten herausstellen!**
- **Diverse Bestandserschließungen im Innern des „Großen Hofes“ einschließlich der Rettungswege berücksichtigen!**

4. Empfehlungen

>> begleitend: Einschätzungen aus der Bürgerschaft als vorbereitende Rahmengerbung

Zur Vorbereitung des Wettbewerbs haben am 7. und 8. November 2023 zwei Informationsveranstaltungen für die Eigentümer*innen und die interessierte Bürgerschaft in räumlicher Nähe zum Wettbewerbsgebiet (Forum des Gebäudes Reichsstraße 3) stattgefunden. Neben der Information über den anstehenden Planungsprozess und die Ziele des Verfahrens konnten im direkten Gespräch an vorbereiteten Informationstafeln Fragen gestellt und Ideen und Hinweise für den Wettbewerb und zur Wettbewerbsaufgabe eingebracht werden.



>> Interessante und engagierte Diskussionsrunde am 8. November 2023

In einem anregenden Austausch wurden Ideen und Hinweise aus Sicht der Bürgerschaft formuliert. Die zentralen Aussagen lassen sich wie folgt zusammenfassen:

1. Starkregenereignisse führen dazu, dass gerade im nördlichen Bereich Großer Hof in Richtung Kaiserstraße Überflutungen auftreten können. Nach dem Prinzip der Schwammstadt sollten geeignete Konzepte entwickelt werden, die zu einer Verbesserung der Situation führen.

2. Die heutigen Mauerrudimente der Markthalle inkl. der „Graffiti-Kunstwerke“ sind Teil der Identität rund um den „Großen Hof“. Wichtig ist, dass auch in Zukunft Kunst- und Kulturschaffende sich Räume aneignen können, es darf nicht alles „durchprogrammiert“ werden. Freiheiten und ungeplante Räume sind neben der gewünschten Ausstellungsgalerie als Teil einer gesunden Mischung wichtig. Das Angebot einer neuen, integrierten Galerie ist eine Option, die gerade die Erdgeschossesebene beleben kann.
3. Das neue Wohn- und Kreativquartier kann eine zentrale Rolle als „Gelenkpunkt“ im Stadtgeschehen der Innenstadt übernehmen. Zwischen der Technischen Universität im Norden, den kulturellen Nutzungen im „Kultviertel“ und der Innenstadt sowie in Verbindung mit der weiter westlich gelegenen Hochschule für Bildende Künste gilt es, ein attraktives Angebot zu etablieren. Im direkten Vernetzungsbe-
reich des Wettbewerbsgebietes wird daher explizit auf die West-Ost Beziehungen verwiesen. Die vorhandenen Kulturströmungen im Westen (Wollmarkt, Alte Waage) und Osten (Wendenstraße) gilt es durch entsprechende Verbindungen und Wegebeziehungen weiter zu stärken und in das Quartier einzubeziehen.
4. Die Schaffung eines neuen öffentlichen Raumes als Mittelpunkt für das neue Wohn- und Kreativquartier kann auch neuer Treffpunkt für die heutigen Bewohner*innen werden. Kinderspiel und neues, städtisches Grün im Maßstab des Quartiers sind gut vorstellbar.
5. Die Braunschweiger Altstadt lebt teilweise durch gute Raumbezüge über Plätze, Gassen und sich immer wieder öffnende Blickbeziehungen und Sichtachsen. Inwieweit Sichtachsen gerade auch z.B. in Bezug zu den stadtbildprägenden Umgebungen der Kirchen St. Katharinen und St. Andreas sinnvoll sind, sollte im Rahmen des Wettbewerbs betrachtet werden.
6. Bei der Überplanung des Quartiers sind in alle Himmelsrichtungen Wegevernetzungen zu berücksichtigen und neu herauszuarbeiten. Die Nord-Süd-Beziehungen zur Anbindung von Technischer Universität, Inselwallpark und Innenstadt sind zum einen notwendiger Bestandteil im neuen Gefüge öffentlicher Räume. Als besonders interessant wird aber auch die West-Ost-Verbindung von der Kröppelstraße (Wollmarkt, Alte Waage) über den Parkplatz „Werder“ und die Bockstwete bis zur Wilhelmstraße eingeschätzt.
7. Der Bedarf an Stellplätzen ist im Quartier nach wie vor vorhanden. Eine Stapelung der Stellplätze in Form einer Quartiersgarage in mehreren Ebenen kann eine Lösung sein, wenn sie sich auch gestalterisch gut einfügt. Das Angebot einer neuen Quartiersgarage muss über eine einfache und effiziente Erschließung für die Autos erfolgen, um in Inneren ein möglichst autoarmes Quartier zu schaffen und den Parksuchverkehr zu reduzieren.

An den Informations- und Beteiligungstafeln zu den Themen Mobilität, Nutzungen und Freiraum wurden darüber hinaus folgende Stichworte mit Ideen und Anregungen gesammelt:

Mobilität

Kein Durchgangsverkehr durchs Quartier / Sichtachsen schaffen / Carsharing Angebote / Konzept für Fahrradparken mit entwickeln / PKW Stellplätze stapeln / KFZ Parken muss direkt nur von Wendenstraße erreichbar sein / Parkraumbewirtschaftung / Nutzung Passage für Radfahrer / Parkdruck von außen / Abstellflächen Elektroroller / Fußgänger / autoarmes Quartier im Inneren / Beleuchtung / Anbindung an Wollmarkt schaffen / E-Ladesäule / Radverbindung priorisieren / Parken nur für Anwohner

Freiraum

Starkregen bewältigen / Orte zum Treffen / regelmäßige Pflege von Frei- und Grünräumen / Kunst an der Fassade / Reichlich Bäume als Sicht- und Lärmschutz wie z.B. in der Kaffeetwete / Flächen zum PKW-Parken zu wertvoll / Schwammstadt! (tieferliegende Plätze) / Lärm durch Nutzer im öffentlichen Raum als Problem / im freien Sitzen / Entsiegelung Wollmarkt / Betrachtung Freiraum auch außerhalb des Plangebiets

Nutzungen

Soziale Kontrolle / kein Gewerbe! Reines Wohngebiet / Mehrgenerationenhaus / altersgerechtes Wohnen / Kreativräume schaffen (Musik, Kunst) / Kunsthalle / bezahlbare Wohnungen / Mit Wollmarkt gemeinsam denken / Wichtig: Raum unter Beobachtung / Kneipen, Gastronomie, Cafés / Künstler- und Studentenquartier / Behindertengerechte Wohnungen



>> Beteiligungsplakate zu den Themen Verbindungen und Mobilität

5. Hinweise

>> vorbereitend: erste fachbezogene Rahmenbedingungen und Vorgaben für die weiteren Planungs- und Realisierungsschritte

Die Fachämter der Stadt Braunschweig sind intensiv in die Vorbereitung weiterer Planungsschritte und der Realisierung eingestiegen. Die folgenden, fachspezifischen Hinweise bestärken in Teilen die zentralen Aufgabenbeschreibungen und verweisen auf Besonderheiten und Vorgaben:

5.1 Programm

5.1.1 Wohnen (konzeptionsabhängig)

Es wird keine Mindest- oder Maximalausnutzung für eine Wohn-Geschossfläche (BGF) im Wettbewerb vorgegeben. Konzeptionsabhängig muss das Wohnen zum Bestandteil des neuen Quartiers werden.

Das städtebauliche Konzept soll dabei innenstadtnahes Wohnen in allen Facetten inkl. studentisches Wohnen und Wohnungen für Ältere (Generation 60+) vorbereiten und ermöglichen.

Für die Durchschnitts-Wohnungsgröße im Mietwohnen (vereinfacht inkl. Studenten / Altenwohnen) ist für den Städtebauwettbewerb von einer Geschossfläche von 85 m² (BGF) pro Wohneinheit auszugehen.

Dem Programmbaustein Wohnen zuzuordnen sind auch:

- Belebte Erdgeschosse durch Gastronomie, kulturelle und soziale Gemeinschaftseinrichtungen, konsumfreie Räume, Handwerk, Kreativwirtschaft und vieles mehr, zudem klare Erschließungssituationen für das Wohnen
- Neue Wohnformen mit inklusiven Angeboten, geförderter Wohnraum, kleinere Möglichkeiten für Baugruppen, studentisches Wohnen
- Ein Miteinander unterschiedlichster Bevölkerungs- und Altersgruppen
- Angemessene Dichten mit im Regelfall an den umliegenden Bestandsgebäuden orientierten Geschossen, die sparsam mit Grund und Boden umgehen
- Gemeinschaftliche Räume in Gebäuden und im Quartier
- Öffentliche und gemeinschaftliche Freiräume mit hoher Aufenthaltsqualität

5.1.2 Haus der Familie

Mit dem Haus der Familie hat die Stadt Braunschweig seit vielen Jahren bereits eine eigene, zentrale kommunale Familienbildungsstätte als gemeinnützige Gesellschaft.

Die kontinuierliche Weiterentwicklung des Familienbildungs- und Beratungsangebotes mit jährlicher Teilnahme von ca. 8.000 Erwachsenen und 2.000 Kindern bei ca.

800 Veranstaltungen stößt derzeit räumlich-infrastrukturell an den bestehenden Standorten an ihre Grenzen.

Teil der Programmierung des Wohn- und Kreativquartiers „Großer Hof“ ist daher ein neues Haus der Familie, zeitgemäß einladend und bürgerfreundlich, barrierefrei.

Benötigt werden ca. 1.500 bis 2.000 m² Geschossfläche (BGF). Neben ausreichenden Räumlichkeiten für alle Angebotsformate sind u.a. Büros der Mitarbeitenden, eine Kinder-Lehrküche, ein Café und zugehörige Außenflächen für Spiel und Bewegung Teil der im Weiteren noch zu präzisierenden Programmierung (Raum- und Funktionseinheiten / ungefähre Größen).

5.1.3 Grünes Kultur- und Kreativquartier

Braunschweig hat sich im Laufe der Zeit als Standort für Wissenschaft und Forschung entwickelt und wurde vom Stifterverband für die Deutsche Wissenschaft im Jahr 2007 mit dem Titel „Stadt der Wissenschaft“ ausgezeichnet. Das Wettbewerbsgebiet im Spannungsfeld zwischen der TU Braunschweig, der Hochschule für Bildende Künste und dem Stadtzentrum kann ein Tor zwischen beiden Welten sein. Wir empfehlen:

Das Wettbewerbsgebiet könnte als Schnittstelle zwischen TU Braunschweig, der Hochschule für Bildende Künste und Innenstadt insbesondere die Rolle als Grünes Kultur- und Kreativwirtschaftsquartier mit hoher Lebensqualität und ausreichendem Grünflächenanteil fungieren. Ebenfalls vorstellbar untergeordnet sind: Urbane Produktion bzw. Werkstätten und Manufakturen, zudem auch Labore / Handwerkerhöfe / Ateliers.

Die Programmbestandteile Haus der Familie sowie die geforderten Ausstellungsflächen übernehmen zusammen mit dem zusätzlichen, innenstadtdäquaten Wohnen die Aufgabe der Herstellung einer neuen Lebendigkeit im Quartier. Über Raum für kreative Aktivitäten kann auch ein wesentlicher Beitrag zur Stärkung der Wissenschafts-Identität der Gesamtstadt geleistet werden.

Ein solcher Nutzungsmix im Wettbewerbsgebiet steht im Einklang mit der Braunschweiger Identität, Aktivitäten der spezifischen Zielgruppen (z. B. Schüler, Studierende, bzw. Wissenschaftler*innen) können das neue Quartier beleben.

5.1.4 Öffnung St. Andreas

Empfehlenswert ist in diesem Zusammenhang eine Stärkung der Wegeverbindung nach Westen zur St. Andreas-Kirche, die vor dem Hintergrund des laufenden Gebäudesukzessionsprozesses der Braunschweigischen Landeskirche (Öffnung für weitere Nutzungsangebote rund um Ausstellungen und Veranstaltungen) in einem späteren Schritt in ein Quartierskonzept integriert werden könnte.



>> Teil der historischen Identität: Gasse (Kröppelstraße) zur Kirche St. Andreas

5.1.5 Einzelhandel

Entsprechend dem Zentrenkonzept Einzelhandel dürfen über den lokalen Bedarf hinaus keine Einzelhandelsflächen vorgesehen werden. Begründet über die vorhandenen Einzelhandelsangebote im Umfeld und der weitgehend introvertierten Lage sowie dem Zentrenkonzept Einzelhandel sind allenfalls einzelne Läden < 200 m² Verkaufsfläche, gesamt maximal 600 m² Verkaufsfläche vorzusehen bzw. in Beziehung zum Charakter des Kreativquartiers zu sehen.

5.1.6 Galerie

Bestandteil der Programmierung und Quartiersbelebung im Sinne der gesamten Innenstadt ist eine Galerie für Ausstellungen mit einer Geschossfläche bzw. Erdgeschossfläche von 1.150 m² BGF. Die Galerie soll städtebaulich eindeutig positioniert werden und zur Adressbildung beitragen. Der inhaltliche Zweck dieser neuen Städtischen Galerie Braunschweig liegt in der Fokussierung der Ausstellungen auf bildender zeitgenössischer Kunst.

Hingewiesen wird darauf, dass auch die benachbarte Kirche St. Andreas bereits heute als temporärer Ausstellungsraum, hier allerdings für verschiedene Formate ohne konkreten, inhaltlichen Fokus, genutzt wird.

5.1.7 Kindertagesstätte

Ausgehend von bis zu 200 WE in Mehrfamilienhäusern ergibt sich ein rechnerischer Bedarf von 20 Kindergarten- und 16 Krippenplätzen (ca. 500 m² BGF / 350 m² NUF Nutzfläche). Zur Deckung der wohnortnahen Bedarfe ist nach derzeitigem Planungsstand eine 2-Gruppen-Kita ausreichend. Eine abschließende Beurteilung hinsichtlich der erforderlichen Betreuungsplätze kann jedoch erst im weiteren Planungsverlauf in Abhängigkeit der geplanten Wohneinheiten erfolgen.

Grundsätzlich bestehen keine Bedenken die Kita im Erdgeschoss eines Mehrfamilienhauses umzusetzen. Hierbei ist zu beachten, dass das Standardraumprogramm für Kita Neubauten eingehalten und die nachzuweisende Außenspielfläche der Kindertagesstätte - ausgehend von 2 Gruppen - mindestens 600 m² (12 m² je Kind x max. Anzahl der Kinder) groß sein muss. Diese Fläche muss exklusiv für die Kita zur Verfügung stehen und umzäunt / zugangsbeschränkt sein, um die Sicherheit der Kinder zu garantieren. Hinzu kommen ca. 5 Stellplätze PKW und ausreichende sowie großzügige Radabstellmöglichkeiten. Auch besondere Erschließungserfordernisse, z.B. kleinere Anlieferungen oder auch ein Sandaustausch mittels LKW, müssen bei der Anbindung mitberücksichtigt werden.

Kritisch wird eine Außenanlage der Kita über einer Tiefgarage gesehen.

5.1.8 Ruhender Verkehr

5.1.8.1 Quartiersgarage

Der Parkplatz rund um den Großen Hof ist ein wichtiger Kurzzeitparkplatz, der aktuell die gesamte nördliche Innenstadt bedient. Diese Funktion muss bei der Verlagerung der Parkplätze in eine Quartiersgarage bedacht werden. Es ist besonders hervorzuheben, dass der heutige Parkplatz und folglich auch die zukünftige Quartiersgarage eine gebietsübergreifende Bedeutung hat und daher im Kontext der gesamten nördlichen Innenstadt gedacht werden sollte.

Der Parkplatz wird heute häufig von Menschen genutzt, die die nördliche Innenstadt besuchen und das letzte Wegstück zu Fuß zurücklegen. Auch Anwohnende werden die Garage höchstwahrscheinlich hauptsächlich zu Fuß erreichen. Dementsprechend sind die Fußwegeverbindungen zwischen der Quartiersgarage und den umliegenden Nutzungen von besonderer Bedeutung. Dem Fußverkehr muss bei der Konzeption einer Quartiersgarage, aber auch einer Mobilitätsstation, somit besondere Beachtung geschenkt werden.

Bei der Konzeption der Quartiersgarage ist außerdem zu beachten, dass der ruhende Verkehr in Bestand und Planung möglichst nicht im öffentlichen Raum stattfindet.

5.1.8.2 Stellplatzschlüssel PKW (Kompensation und Neubauten)

Durch den Wegfall der Parkplätze im öffentlichen Raum entsteht ein Fehlbedarf von ca. 250 Parkplätzen, der zusammen mit den Einstellplätzen für die neuen Gebäude in einer Mobilitätsstation / Quartiersgarage unterzubringen ist. Bei dieser Kompensation ist für den Wettbewerb ein Minderungsfaktor von 20% (optimale ÖPNV-Anbindung etc.) anzusetzen. Damit sind rund 200 Stellplätze des Bestandes baulich zu kompensieren. Diese Quartiersgarage könnte oberirdisch auch als vorbildliche Mobilitätsstation mit Ergänzungsnutzungen (z.B. im Erdgeschoss) vorgesehen werden.

Für alle neuen Gebäude ist zunächst für den Wettbewerb überschlägig von einem vereinfachten Stellplatzschlüssel für alle Nutzungen auszugehen von:

0,6 Stellplätze je 100 m² Geschossfläche BGF

Dieser reduzierte Stellplatzschlüssel kann nur erreicht werden, wenn ein ganzheitliches Mobilitätskonzept vorliegt und im weiteren Verfahren ausgearbeitet wird. Hierzu werden von den Teilnehmenden Grundaussagen erwartet.

Zur Ermittlung der nötigen Stellplatz BGF wird im Wettbewerb vorgegeben: 1 PKW-Stellplatz = 25 m² BGF

Tiefgaragen werden nicht grundsätzlich ausgeschlossen, wirtschaftliche Rahmenbedingungen sowie die damit in Verbindung zu bringenden Grundwasserstände und Hochwassergefahren stehen dem allerdings entgegen.

5.1.8.3 Stellplatzschlüssel Fahrräder

Für den Wettbewerb gilt zunächst der einheitliche, minimale Schlüssel von:

4 Rad-Stellplätze je 100 m² Geschossfläche BGF

Zur Ermittlung der nötigen Stellplatz-BGF, sofern diese in baulichen Anlagen untergebracht werden, wird im Wettbewerb vorgegeben: 1 Rad-Stellplatz = 1,5 m² BGF

5.1.9 Baustufen

Das Gebäude der Helene-Engelbrecht-Schule HES wird nach ihrem Auszug in den Neubau an der Salzdahlumer Str. interimswise benötigt, um Einheiten der BBS V aufzunehmen, die dringend umfassend saniert werden muss. Sie wird voraussichtlich in 2030 abgeschlossen sein.

Eine stufenweise Realisierung muss daher auch in Bezug zu den freiwerdenden Schularealen im Wettbewerbsgebiet baulich möglich sein. Falls Bausteine aus dem Programm zeitlich bevorzugt realisiert werden sollten, empfiehlt sich, eine Realisierung auf den beiden o. g. Teilgrundstücken vorzusehen.

5.1.10 Grundbesitz

Es wird darauf hingewiesen, dass sich im Wettbewerbsgebiet und seiner direkten Nachbarschaft einige Grundstücke nicht im städtischen Eigentum befinden.

Eine Übersicht zum städtischen Eigentum ist Bestandteil der Wettbewerbsunterlagen.

5.2 Umwelt

5.2.1 Freiraum und naturnahe Gestaltung

Aufgrund der im Wettbewerbsgebiet und seinem Umfeld historisch bedingten städtebaulichen hohen Dichte ist die derzeit vorhandene Freiraumverfügbarkeit von Park- und Grünanlagen verbesserungswürdig. Vor diesem Hintergrund und der angestrebten zusätzlichen Nutzungen insbesondere der neuen Wohnergänzung mit entsprechend steigendem Bedarf an erholungswirksamen und klimatischen Entlastungsräumen gelten zum Wettbewerb folgende Zielsetzungen:

- Schaffung eines lebendigen klimaangepassten Quartiers mit hoher Lebens- und Wohnqualität und ausreichendem Grünflächenanteil (z.B. Pocketpark, weiteres Quartiersgrün)
- Aufzeigen von grünen Wegeverbindungen – auch über das Wettbewerbsgebiet hinaus in die angrenzenden städtischen Viertel (z.B. zum Wallring)
- Aufwertung und multifunktionale Qualifizierung von Platzräumen und sonstigen Potentialflächen
- Erhalt und Integration des prägenden Baumbestandes in das Freiraumkonzept
- Neuanlage von ansprechenden Aufenthaltsbereichen und Begegnungsräumen mit Angeboten für unterschiedliche Nutzergruppen, insbes. auch Spielangebote
- Aussagen zur Zonierung und Gestaltung der (halb-)öffentlichen und privaten Freiräume und ihrer Übergänge
- Integration der Stellplatzanlagen

Des Weiteren werden Ideen und Aussagen zur Realisierung von städtebaulich wirksamen Maßnahmen erwartet, wie z.B.

- ökologisch nachhaltige Stadtentwicklung (u.a. Regenwasserbewirtschaftung, Stadtklima, Biodiversität)
- umfängliche Bauwerksbegrünung und Nutzbarkeit begrünter Dachflächen, z.B. als zusätzlicher Sport-, Aufenthalts- oder Retentionsraum

5.2.2 Klimaschutz und Wärmeversorgung

5.2.2.1 Klimaschutz

Aus Sicht des Klimaschutzes ist die Entwicklung des Wettbewerbsgebietes begrüßenswert. Mit einer Nachverdichtung, der klimafreundlichen Neuordnung der verkehrlichen Erschließung, konzeptionellen Ansätzen zur Energieversorgung sowie einer Gesamtbetrachtung des Lebenszyklus soll die Entwicklung eines innovativen neuen Quartiers dazu beitragen, die ambitionierten Klimaschutzziele der Stadt Braunschweig einzuhalten. Zu einem energiepositiven und klimafreundlichen Pilotquartier gehört auch eine innovative Wärmeversorgung.

In diesem Zusammenhang ist auch der Rückbau bzw. die Neuordnung der oberirdischen Stellplatzflächen im Bestand und die Nutzung der freiwerdenden Fläche sowie die angedachte Stärkung des Umweltverbundes, insbesondere durch eine Aufwertung bestehender Rad- und Fußwegenetze, positiv zu bewerten.

Die Belange des Klimaschutzes sollten bei den Städtebaukonzeptionen einen hohen Stellenwert einnehmen, dies manifestiert sich u.a. durch nachfolgende Ansätze:

- eine maximale Solarenergienutzung des Plangebietes ist anzustreben i.V.m. mit einer solaroptimierten Bauweise
- abhängig von Nutzung und Bauart sind verschiedene Ausrichtungen und Dachformen von Vorteil
- bei Flachdächern ist die Kombination mit verschiedenen Gründachformen zu prüfen (positive Rückkopplungseffekte & doppelte Flächennutzung)
- eine Minimierung der gegenseitigen Beschattung von Bauwerken und Vegetation ist vorteilhaft, auch wenn die Verdichtungsansprüche hoch sind
- eine nachhaltige und möglichst klimaneutrale Wärmeversorgung ist im Sinne der ganzheitlichen Quartiersentwicklung anzustreben (Fernwärme als bevorzugte, gute Basis)
- die zu errichtenden Gebäude sollen zur Realisierungsphase eine möglichst hohe Energieeffizienz aufweisen. Nachhaltige Bauweisen (Bspw. Recyclingbeton, Holzbauweise) werden als zeitgemäße Standards verfolgt
- neben dem Energiebedarf im „Betrieb“, ist auch die graue Energie und die damit verbundenen Treibhausgasemissionen (Emissionen aus der Materialkette, dem Bau und Rückbau) zu beachten und möglichst gering zu halten.
- ein Einbringen von Ideen für eine nachhaltige und klimafreundliche Mobilität im Rahmen der Wettbewerbsbearbeitung und zur Vorbereitung der Realisierungsphase gleichermaßen, hierzu zählt die Stärkung des Umweltverbundes (Pull-Faktor) und Anbindung an den ÖPNV. Das Gebiet ist heute durch den ÖPNV gut erreichbar (u.a. Straßenbahnhaltestelle „Am Wendentor“ mit den Linien 1,2 und 10). Zudem ist die Aufwertung und Ausweitung des bestehenden

Rad- und Fußverkehrsnetz im neuen Quartier als Teil der Gesamtstadtvernetzung ein wichtiger Klimaschutzbeitrag. Hierzu zählt auch die Herstellung von attraktiven und sicheren Fahrradabstellanlagen im Quartier (Beleuchtung, Überdachung o.ä.) sowie die Senkung der Attraktivität des MIVs (Push-Faktor) u.a. über das Ansetzen eines geringen Stellplatzschlüssels und einer Parkraumbewirtschaftung

5.2.2.2 Wärmeversorgung

Die Braunschweiger Fernwärme ist, insbesondere für den Innenstadtbereich, die technisch naheliegende und nach heutigen Maßstäben auch die Wärmeversorgungsform mit vergleichsweise höchster Wirtschaftlichkeit. Im Wettbewerbsgebiet sollten schon die absehbaren mittel- bis langfristigen Entwicklungen mitgedacht werden. Ansätze für eine Integration dezentraler Wärmequellen in das neue Quartier werden begrüßt.

Die Erstellung eines Energiekonzeptes für eine innovative und klimafreundliche Wärmeversorgung ist Bestandteil der weiteren Planungsphasen im Anschluss an den Wettbewerb:

- Wirtschaftlichkeitsbetrachtung
Untersuchung der Machbarkeit und Wirtschaftlichkeit eines hydraulisch entkoppelten Subnetzes i. V. m. einer Prognose über Kostenentwicklungen.
- Variantenvergleich
 1. Anschluss an bestehende Fernwärme
 2. Hydraulisch entkoppeltes Subnetz
 - a. Anschluss an den **Vorlauf** des bestehenden Fernwärmenetzes
 - b. Anschluss an den **Rücklauf** des bestehenden Fernwärmenetzes
- Energiezentrale & Infrastruktur
Integration der Anforderungen in den städtebaulichen Entwurf. Beispielsweise in und auf der Quartiersgarage.
- Evaluation von möglichen Wärmequellen
 - o Abwasser
 - o Gewerbliche Abwärme
 - o Umweltwärme (ggf. Großwärmepumpe auf dem Dach der Quartiersgarage)
- Übertragbarkeit und Möglichkeiten der Skalierung
 - o Ist das Konzept auf weitere Quartiere anwendbar
 - o Unter welchen Rahmenbedingungen

5.2.3 Stadtklima

Das Wettbewerbsgebiet liegt im stark versiegelten Innenstadtbereich. Hier ist die bio-klimatische Situation ungünstig bis sehr ungünstig. Es sind Maßnahmen zur Verbesserung der nächtlichen thermischen Situation und der Wärmebelastung am Tage notwendig, dazu zählt insbesondere die Erhöhung des Vegetationsanteils einhergehend mit entsprechenden Entsiegelungsmaßnahmen.

5.2.4 Bewertung Baumbestand

Im Vorfeld des Wettbewerbs hat eine Bewertung des Baumbestandes stattgefunden aus der sich das Erhaltungsgebot und / oder denkbare Kompensationskonzepte gut ableiten lassen:

Bereich	Zustand	Bewertung
1 Wendenstraße	Erhaltenswerte Platanen als Baumreihe einer Altersstruktur, geringer Totholzanteil	++
2 Parkplatz	Platanen mit starken Kroneneinkürzungen wegen schlechten Standortverhältnissen und Altersstruktur, weiterhin hoher Pflegeaufwand	-
3 Werder	Erhaltenswerte Platanen als Baumreihe ähnlicher Altersstruktur, geringer Totholzanteil, breite Krone	++
4 Werder	Teilweise einseitig ausgebildete Kronen der Platanen, Höhlungen an Schnittwunden und Astausbrüchen, vital	+
5 Großer Hof	Erhaltenswerte Platanen ähnlicher Altersstruktur, geringer Totholzanteil, breite, ausladende Kronen, Vitalität zwischen 2 bis trotz der eingeschränkten Standortverhältnisse	++
6 Litolfweg	Kugelahorne mit starkem Kronenrückschnitt, arttypische Krone, geringe stadtklimatische Bedeutung wegen des geringen Kronenvolumens	0
7 Schulhof	Erhaltenswerte Baumreihe einer Altersstruktur, geringer Totholzanteil, vital, hohe stadtklimatische Bedeutung	++
8 Schulhof	Alters- und artengemischter Baumbestand ohne arttypische Krone, fehlende Kronenteile, hoher Pflegeaufwand, eingeschränkte Baumstandorte	0
9 Ecke des Schulhofes	Mehrstämmiger, artengemischter Baumbestand, Wildaufwuchs, hoher Pflegeaufwand, geringe stadtklimatische Bedeutung	- -

Die bereits vorgenommene Bewertung bezieht sich ausschließlich auf die Vitalität der Bäume und den damit verbundenen Pflegeaufwand. Das kann jedoch nicht als einziges Kriterium für die Bewertung der z.T. alten Bäume verwendet werden. Kriterien wie ihre Gestaltungswirkung und Ökosystemleistungen sind ebenfalls bei einer Auswahl-Entscheidung mit zu berücksichtigen.

Die vorhandenen Altbäume, die z.T. als Charakterbäume zu bezeichnen sind, müssen deshalb erhalten werden und zudem sensibel behandelt werden (nähe Kellergeschosse, Kronenumfang etc.).



>> Bewertung des Baumbestandes, aufgeteilt in Teilräume



>> Baumbestand „Werder“ an der Wendenstraße



>> Baumbestand „Großer Hof“ mit umgebenden Wohnbauten

5.2.5 Biodiversität

Im Rahmen der Konzepterarbeitung zum Wettbewerb sind bereits frühzeitige Maßnahmen aus der Braunschweiger Biodiversitätsstrategie zu beachten, um die urbane Biodiversität zu schützen und zu fördern (z.B. Nisthilfen für Vögel und Fledermäuse, insektenfreundliche Beleuchtung, Dach- und Fassadenbegrünung). Die Biodiversitätsstrategie ist Bestandteil der Wettbewerbsunterlagen.

5.2.6 Lärmschutz

Aus Sicht des Immissionsschutzes gibt es folgende Vorprägungen, die den Wettbewerbsteilnehmenden bekannt sein sollten und die eventuell eine Hilfestellung sind, die städtebaulich-freiraumplanerische Konzepte besser strukturieren zu können.

Die Zonierungshinweise sind als solche zu verstehen und keine Vorgabe, es obliegt den Teilnehmenden hieraus Rückschlüsse zu ziehen für die Nutzungsvielfalt und Struktur eines zeitgemäßen Quartiers mit allen Ansprüchen der Lärmprävention:

Nordwesten

Der nordwestliche Bereich des Wettbewerbsgebietes ist durch Wohnbebauung entlang der nördlichen Reichsstraße, der Kaiserstraße und rund um den Parkplatz Großer Hof geprägt. Es besteht nur eine geringe Vorbelastung durch Straßenverkehrslärm sowie den gebührenpflichtigen Parkplatz Großer Hof. Unmittelbar nördlich befindet sich ein Restaurant. Weitere gewerbliche Nutzungen sind in diesem Bereich nicht bekannt. Aufgrund der geringen Lärmvorbelastung ist der nordwestliche Bereich ideal für weitere Wohngebäude geeignet.

Südwesten

Der südwestliche Bereich ist von Wohnungen und kleineren Gewerbebetrieben im Bereich Hagenhof, Wohn- und Geschäftshäusern entlang der Hagenbrücke, sowie von Verwaltungsgebäuden und Wohngebäuden an der südlichen Reichsstraße umgeben. Auch hier besteht nur eine geringe Vorbelastung durch Straßenverkehrslärm, lediglich in der Südwestecke dringt Verkehrslärm von Hagenbrücke und Küchenstraße in das Gebiet ein. Im Südosten ist von einer gewissen Vorbelastung durch Gewerbelärm auszugehen. Hier befinden sich z.B. die Lieferzone des Penny-Marktes sowie gewerblich genutzte Stellplätze.

Mit Ausnahme des südlichen / südöstlichen Randes ist auch dieser Bereich gut für Wohnen geeignet. Eine Mischung mit anderen Nutzungen wie Kita, Pocket-Park sowie gemeinbedarfsorientierten, sozialen oder kulturellen Einrichtungen ist möglich. Anlagen, die lärmunempfindlich sind oder selbst Lärm emittieren, sollten dabei im Süden angeordnet werden, nach Norden sollte das Gebiet leiser werden. Nutzungen, die zusätzlichen Verkehr anziehen, sollten vermieden werden.

Durch die notwendige Neuordnung der Stellplatzsituation (Bestandsparken und neue Angebote) über bauliche Anlagen wie z.B. eine Gemeinschafts-Quartiersgarage sind die folgenden Hinweise zu beachten:

- grundsätzlich sollen Fassaden von Parkhäusern, die an bewohnte Bereiche angrenzen, geschlossen ausgeführt werden
- die Ein- und Ausfahrten baulicher Stellplätze müssen grundsätzlich sicher und mit einer Störungsminimierung insbesondere für neues und bestehendes Wohnen geplant werden. Dies gilt auch für Tiefgaragen.

Nordosten

Der nordöstliche Bereich des Plangebietes zwischen Werder und Wendenstraße ist zurzeit ein gebührenpflichtiger Parkplatz. Entlang der Straße Werder befinden sich vorwiegend Wohngebäude (Allgemeines Wohngebiet), entlang der Wendenstraße eine Mischung aus Wohn- und Geschäftsgebäuden mit Ladenlokalen und Gastronomie im Erdgeschoss (Mischgebiet). Es besteht eine starke Vorbelastung durch Straßenverkehrslärm (Wendenstraße rund 8.250 Fahrzeuge pro Tag), Schienenverkehrslärm (rund 300 Stadtbahnen pro Tag) und in geringem Umfang durch Gewerbelärm. An möglichen, neuen Gebäuden entlang der Wendenstraße werden die schalltechnischen Orientierungswerte für Wohngebiete, aber auch für Kern- oder Mischgebiete voraussichtlich überschritten, die Grenze zur Gesundheitsgefährdung kann nachts erreicht werden. Damit ist die Wendenstraße für neue Wohngebäude ohne tiefgreifende Schallschutzbebauung voraussichtlich nicht geeignet. An der Straße Werder wäre Wohnen möglich, wenn die Wohnungen zur Wendenstraße durch andere Gebäude abgeschirmt werden.

Denkbare Nutzungen für den Bereich wären eine bauliche Anlage / ein Parkhaus bzw. eine Quartiersgarage (zum Wohnen geschlossen, Einfahrt z.B. von Nordosten, Ausfahrt nach Südosten, Ein- und Ausfahrt räumlich getrennt) oder die geforderte Ausstellungs- und Kunsthalle. Dabei wäre eine vertikale Gliederung (unten Parken, oben Kunsthalle) ebenfalls denkbar.

Die Fassaden zur Wendenstraße sind so zu gestalten, dass eine Lärmerhöhung an der Bestandsbebauung (durch Schallreflexion) vermieden wird. Auch ein Pocket-Park (als Ersatz für wegfallende Bäume) wäre möglich, sollte aber zur Wendenstraße durch eine Wand (gern begrünt, zur Wendenstraße schallabsorbierend) abgeschirmt werden, um die Aufenthaltsqualität zu verbessern.

5.2.7 Abfallrecht, Bodenschutz und Kampfmittel

Abfallrechtliche Belange sind im Rahmen der Wettbewerbsbearbeitung nicht in besonderer Weise zu berücksichtigen.

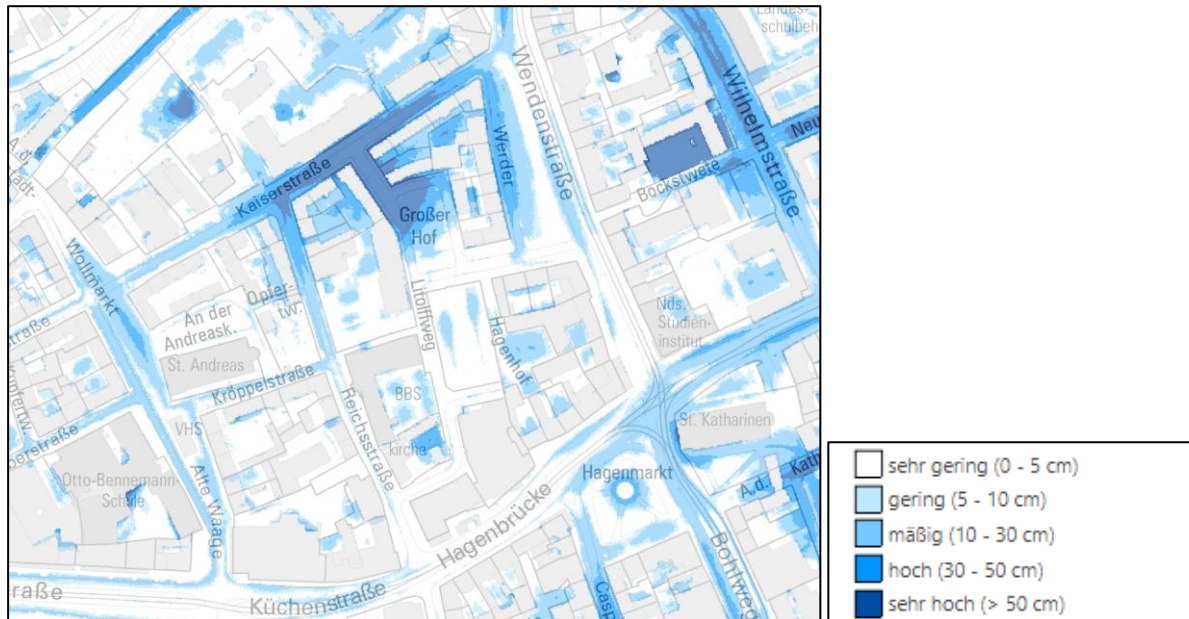
Hinsichtlich der Anforderungen an die Probennahme und Untersuchung von Bodenmaterial sowie an die Herstellung mineralischer Ersatzbaustoffe und dem Einbau mineralischer Ersatzbaustoffe in technische Bauwerke sind die abfallrechtlichen Vorgaben und insbesondere die Vorgaben der Ersatzbaustoffverordnung zu beachten.

Bodenschutzrechtliche Belange sind im Rahmen des Wettbewerbes nicht in besonderer Weise zu berücksichtigen. Vorsorglich wird darauf hingewiesen, dass sich in dem überplanten Areal altlastverdächtige Flächen befinden, hier wird nach derzeitigem Kenntnisstand davon ausgegangen, dass diese keine Auswirkungen auf das Städtebaukonzept haben werden bzw. saniert werden können. Im Zuge späterer, konkreter Planungen wären hier entsprechende Untersuchungen durchzuführen.

Das Wettbewerbsgebiet ist kampfmittelverdächtig. Auf die DIN 18323 Kampfmittelräumarbeiten wird hingewiesen. Es wurde im 2. Weltkrieg bombardiert. Aus Sicherheitsgründen sind vor dem Beginn bzw. während der Dauer von Erdarbeiten geeignete Gefahrenerforschungsmaßnahmen auf Kampfmittel durchzuführen.

5.2.8 Starkregen

Der Bereich Einmündung Kaiserstraße / Großer Hof sowie der nördliche Teil der Straße „Großer Hof“ sind bei Starkregen überflutungsgefährdet. Die Hauptzuflüsse kommen aus dem westlichen Teil der Kaiserstraße und der Reichsstraße.



>> Starkregen Überflutungsbereiche (SRI = 10)

5.2.9 Niederschlagswasser

Das Wettbewerbsgebiet ist abgesehen von ein paar vorhandenen Baumscheiben fast vollständig versiegelt. Bei der Neuplanung sollte eine Entsiegelung erfolgen und das anfallende Regenwasser von Dachflächen für die Bewässerung in Zisternen gesammelt werden. Brauchwassernutzungen sind anzustreben.

5.2.10 Versickerungsfähigkeit

Im Wettbewerbsgebiet liegen für eine planmäßige technische Versickerung von Niederschlagswasser wechselnde Verhältnisse vor. Grundsätzlich ist aufgrund der Innenstadtlage oberflächennah von schadstoffbelasteten Auffüllungen auszugehen, die zu durchörtern oder auszutauschen wären. Die Auffüllungen können auch in größerer Stärke bis zu einigen Metern vorliegen (je nach Altbebauung, verfüllten Gräben etc.). Unter den Auffüllungen folgt überwiegend in Tiefenlagen zwischen ca. 1 m und 5 m eine gering wasserdurchlässige Schluffschicht, die – falls im Bereich einer geplanten Versickerungsanlage vorhanden – ebenfalls durchörtert oder ausgetauscht werden müsste. Darunter folgen Sande.

Nach den Grundwasserspiegelmessungen in den drei vorhandenen Grundwassermessstellen liegt der Grundwasserspiegel relativ hoch bei im Mittel rund 2 m unter Gelände.



>> Grundwassermessstellen: Hoher Grundwasserspiegel im Plangebiet

5.3 Erschließung

Es werden Ideen für eine nachhaltige Mobilität mit Vorrang für Fußgänger*innen und Radfahrende samt Autofreiheit im Innern sowie Förderung der ÖPNV Anbindungen (u.a. Straßenbahn-Halt direkt an der Wendenstraße!) erwartet, die im Programm erwähnten Stellplatz-Nachweise müssen geführt werden und insgesamt zu einem qualitätsvollen städtebaulich-freiraumplanerischen Konzept führen.

5.3.1 Feuerwehr- und Rettungsbelange

Die Belange an Feuerwehr- und Rettung sind bereits frühzeitig zu beachten. Hierzu zählen exemplarisch:

- Zu den Objekten sind Zufahrten unter Berücksichtigung der Richtlinie über Flächen für die Feuerwehr sowie des § 1 DVO-NBauO (u.a. Abstellflächen auf privatem Grund und nicht im öffentlichen Straßenraum) STN 66-12 vorzusehen.

Zusätzlich sind ausreichende Bewegungsflächen von mindestens 7 m x 12 m vorzusehen. Die Bewegungsflächen dürfen jeweils nicht mehr als 50 m von möglichen Gebäudeeingängen entfernt liegen.

- Für Gebiete, deren verkehrstechnische Erschließung lediglich über eine Zufahrt vorgesehen ist, muss eine Behelfszufahrt (Redundanzzufahrt bei z.B. Baustellen) vorgesehen werden.
- Wenn der zweite Rettungsweg über Rettungsgeräte der Feuerwehr sichergestellt werden soll, sind ausreichend Aufstellflächen und entsprechende Zufahrten gem. Richtlinie über Flächen für die Feuerwehr vorzusehen.

Die Bereiche zwischen Aufstellfläche für die Drehleiter und anzuleitenden Stellen sind frei von Hindernissen zu halten, wie z.B. Laternen, Bäume, etc. (vgl. § 2 DVO-NBauO und Richtlinie über Flächen für die Feuerwehr). Die Flächenbedarfe sind ebenfalls der Richtlinie über Flächen für die Feuerwehr zu entnehmen.

Sofern die beide Rettungswege jeweils baulich sichergestellt werden, kann auf Aufstellflächen verzichtet werden, nicht jedoch auf Bewegungsflächen.

In der späteren brandschutztechnischen Bewertung im Rahmen eines Bauantragsverfahrens können sich weitergehende Anforderungen ergeben.

5.3.2 Schutz vor Hochwasser

Bei der Planung zum Wettbewerb Großer Hof sind aus Sicht der Einsatzvorbereitung der Feuerwehr Braunschweig folgende Punkte frühzeitig zu berücksichtigen:

Aus Sicht der Feuerwehr sind bereits frühzeitig Maßnahmen zu planen, damit das Planungsgebiet nicht von Hochwasser betroffen wird, bzw. es sind Maßnahmen zu planen, dass bei Hochwasserlagen im Planungsgebiet keine Maßnahmen/Eingreifen durch die Feuerwehr erforderlich sind.

5.3.3 Sonderverkehre

Im Wettbewerbsgebiet werden auch Sonderverkehre erwartet. Neben Anlieferungen für die Galerie, optionale urbane Produktion, der Kita-Anlieferung inkl. Sandaustausch, der Andienung von Containerstandort und Paketstation muss im Rahmen der zeitlichen Phasierung bzw. im Rahmen der Ideenentwicklung auch sichergestellt werden, das Nebengebäude, Garagen und vor allem auch die Anlieferung des südlichen Nahversorgers (Penny) samt in diesem Bereich vorhandener Tiefgaragen-Zufahrt funktionsfähig bleiben.

5.4 Sonstiges

5.4.1 Planungs- und Baurecht

Das Wettbewerbsgebiet wird von verschiedenen Bebauungsplänen erfasst. Die Ausloberin hat die Absicht, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Umsetzung der zukünftigen Entwicklungsabsicht durch die Aufstellung eines neuen Bebauungsplans zu schaffen.



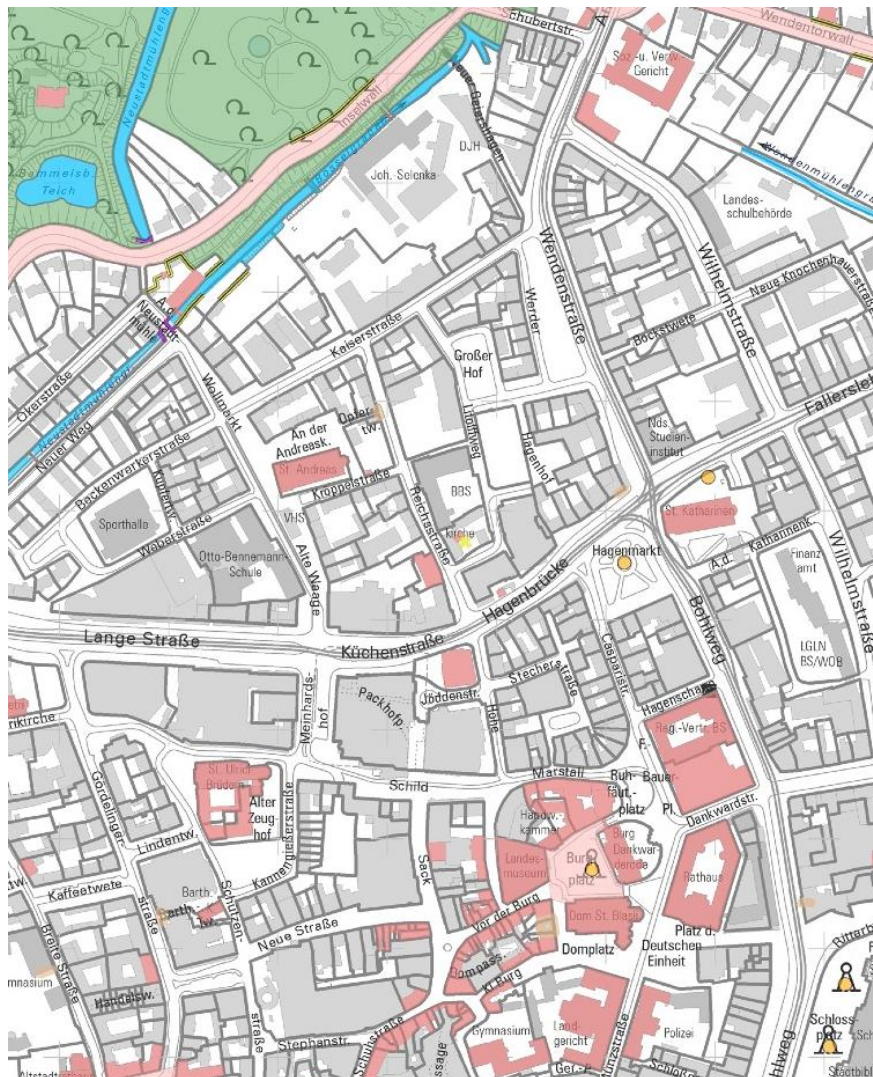
>> Denkmalgeschützte Kemenate auf einem Privatgrundstück Reichsstraße 36

5.4.2 Denkmalschutz

5.4.2.1 Kemenate Reichsstraße 35

Objekttyp: Kemenate; Objektbezeichnung: Spiegelsches Haus
Einzeldenkmal (gemäß § 3 Abs. 2 NDSchG)

Denkmalgeschützt ist die auf dem Grundstück Reichsstraße 35 gelegene ehem. Kemenate direkt im Wettbewerbsgebiet. Ihre Kernsubstanz stammt aus dem 13. Jahrhundert. Über rechteckigem Grundriss ist sie zweigeschossig ausgeführt, besitzt keinen Keller, aber als Besonderheit die Einwölbung des Erdgeschosses. Für gewöhnlich besaßen Kemenaten einen Keller und hatten Holzbalkendecken. Durch die Überwölbung des Erdgeschosses mit zwei spitzbogigen Kreuzgratgewölben entsteht der Eindruck einer „Kapelle“, eine Bezeichnung, die im 18. Jahrhundert für dieses Gebäude überliefert wird. Aus der Zeit um 1520 stammen die beiden Vorhangbogenfenster des Obergeschosses, während die großen Segmentbogenöffnungen des Erdgeschosses erst 1878 eingebaut worden sind.



>> Übersicht denkmalgeschützte Gebäude im Umfeld

EXKURS: Kemenaten

(Quelle: Stadt Braunschweig: Homepage. Kemenate: Baugestalt und Funktion, URL: <https://www.braunschweig.de/leben/stadtportraet/geschichte/kemenatenausstellung/eg06.php>)

Die Kemenaten gehen vermutlich auf kleine, anfangs wohl eingeschossige, steinerne Speicherbauten zurück, die in Braunschweig für die Zeit um 1100 nachgewiesen sind. Bereits diese Bauten wurden immer in Zusammenhang mit größeren Hauptgebäuden errichtet.

Kemenaten liegen meist im Hof.

Im 13. Jahrhundert beginnt die planmäßige Besiedlung der Grundstücke vor allem in der Altstadt und im Hagen. Hier waren Kaufleute und Patrizier ansässig, die sich massiv errichtete Wohnhäuser und Kemenaten leisten konnten. Die Kemenate war meist an einer seitlichen Grundstücksgrenze soweit zurückliegend angeordnet, dass davor noch ein Vorderhaus errichtet werden konnte. Einige Kemenaten wurden aber auch direkt an der Straße gebaut.

Steinhäuser schützen vor Brandschäden.

Die umfangreiche Steinbautätigkeit seit Mitte des 13. Jahrhunderts dürfte auch mit den Stadtbränden in Verbindung zu bringen sein, die es 1252, 1254, 1277, 1278 und 1290 gegeben hat. Ein Aspekt der Kemenaten war sicher auch der Brandschutz, und tatsächlich scheinen viele dieser Steinbauten die Feuersbrünste unbeschadet überstanden zu haben.

Die Obergeschosse sind komfortabel ausgestattet.

Die Kemenaten waren zweigeschossig und besaßen in der Regel einen Keller. Mit dieser Bauweise durften sie einer Bestimmung des Sachsenspiegels zufolge ohne besondere Genehmigung der Obrigkeit errichtet werden. Der Zugang erfolgte, für jedes Geschoss getrennt, aus dem Vorderhaus. Daher konnte innerhalb der Kemenaten auf Treppen verzichtet werden. Weitere Eingänge in das Erdgeschoss oder den Keller waren auch von der Hofseite möglich.

Die Kemenaten dienten zur Lagerung wertvoller Güter in Keller und Erdgeschoss sowie als repräsentativer Wohnraum im Obergeschoss. Für die Beheizung gab es deshalb dort auch einen Kamin. In der Jacob-Kemenate sind noch Spuren davon zu erkennen. Zahlreiche Kemenaten wurden darüber hinaus mit aufwändigen Fensteröffnungen versehen.

Meistens haben die Kemenaten hinten im Hof gestanden. Sie hatten einen Keller und zwei Stockwerke. Oben gab es einen Kamin, da konnte man gemütlich wohnen. Unten hat man seine Vorräte gelagert. Die Kemenaten waren aus Stein und deshalb bei Bränden ziemlich sicher.

5.4.2.2 Weitere Denkmäler in der Nachbarschaft

Im Umfeld des Wettbewerbsgebietes befinden sich weitere, interessante Einzeldenkmäler (gemäß § 3 Abs. 2 NDSchG). Die Gesamtliste aller Denkmäler ist Teil der Wettbewerbsunterlagen. Erwähnenswert sind u.a.:

St. Andreas Kirche, An der Andreaskirche 6

Objektyp: Kirche (Bauwerk), Ev.-luth.

Dreischiffiger, siebenjochiger Hallenbau aus Rogenbruch- und haustein mit und einem spätgotischen 5/8-Chorschluss und geradem Chorabschluss der Seitenschiffe. Die Außenfassaden werden durch jochtrennende Strebepfeiler, zwischen denen überwiegend große, vierbahnige Maßwerkfenster die Mauerflächen öffnen, gegliedert. Chorapsis mit dreibahnigen Maßwerkfenstern unter denen im Inneren von Kielbögen überfangene Sitznischen eingelassen sind. Vier in den Seitenschiffen liegende Eingänge, von denen zwei noch aus romanischer Zeit stammen, schlichte Rundbogenportale mit eingestellten Säulen. Westturm mit spitzbogigem Stufenportal mit eingestellten Säulen und darüber vielfach profilierter Rahmen. Das zweite Obergeschoss, welches zeitgleich mit den Hallenseitenschiffen errichtet wurde, ist wie der Unterbau bis auf wenige spitzbogige Öffnungen blockhaft geschlossen. In der Überführung in die Turmobergeschosse folgt eine Zweiturmanlage mit eingestelltem Glockenhaus und oktogonally gebrochenen Turmschäften, ab dem 3. Glockengeschoss setzt eine mit Lisenen, Bogenfries und Maßwerköffnungen reiche Architekturgliederung ein. Die schlanken Türme werden abgeschlossen durch eine barocke Haube auf dem Südturm und durch ein schlichtes Zeltdach auf dem niedrigeren Nordturm.

Reichsstraße 3

Objektyp: Bürgerhaus (Wohnhaus)

Dreigeschossiger traufständiger verputzter Massivbau unter Satteldach. Im Erdgeschoss ein achsenmittiger Tordurchgang, eingefasst in filigranen manieristischen Portal mit Tugendallegorien. Scheitrechte Durchfensterung, im Erdgeschoss gekuppelt mit profilierter Einfassung und Überdachung mit gesprengtem Giebel und eingestellten Obelisk-Halbreilief, im Obergeschoss nicht gekuppelt, mit eingestellten Grottesken. Nördlich vom Tor ein Erker, auf Figurenkonsolen, mit Wappensteinen, Ornamentik und Ziergiebel. Das dritte Obergeschoss über Zahnschnitt vorkragend, jedoch schlicht verputzt. Rückwärtig Erdgeschoss noch teils mit Renaissance-Fenstern, das zweite Obergeschoss ebenfalls vorkragend. Vor- und Rückwärtig zahlreiche Gauben. 1944 stark beschädigt, 1947-1949 wiederaufgebaut, im Inneren völlig umstrukturiert.

Liberei an der Andreaskirche, Kröppelstraße

Objektyp: Kloster, ehem

Freistehender 2gesch. Ziegelbau mit Staffelgiebel über nahezu quadratischem Grundriss. OG heute Versammlungsraum mit Kreuzrippengewölbe. Erb. um 1420

Portal Reichsstraße 15

Objektyp: Portal

Renaissanceportal von 1619, Portalbogen und seitliche Rahmung des Aufsatzes sind in reichen Beschlag- und Knorpelwerkformen gearbeitet. Der Wappenaufsatz selbst zeigt einen steigenden stilisierten Löwen, eingefasst von einer antikisierenden Säulenarchitektur und flankiert von zwei Hellebardenträgern als Freiguren.

Hagenbrücke 5

Objektyp: Kemenate; Objektbezeichnung: Kemenate Hagenbrücke

Zweigeschossiger, über fast quadratischem Grundriss errichteter unterkellter Bruchsteinbau unter Satteldach mit Gaube. Die Kemenate, die ganz aus Rogenbruchsteinen errichtet wurde ist geschlänmt, die Eckquader wurden teilweise erneuert, die Fenster haben zumeist einen giebelförmigen Sturz. Straßenseitig befinden sich zwei übereinander liegende Eingänge.

St. Katharinen, Hagenmarkt 22

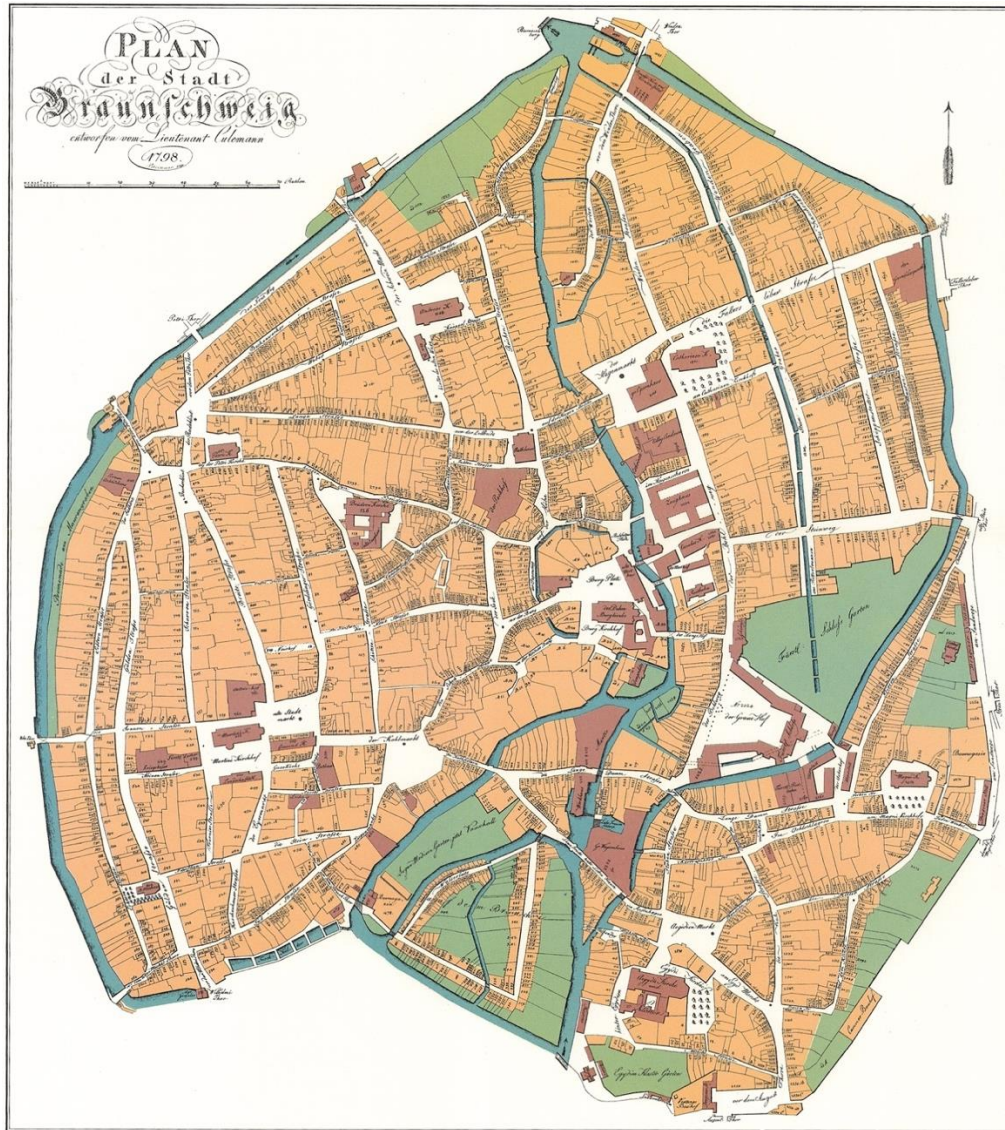
Objektyp: Kirche (Bauwerk), Ev.-luth.; Objektbezeichnung: St.-Katharinen-Kirche

Dreischiffiger gotischer Hallenbau mit gleichmäßiger Abfolge der von schmalen Strebpfeilern eingefassten Seitenschiffsjoche mit drei- und vierbahnigen Maßwerkfens-tern und krabbenbesetzten Zwerchgiebeln. Westbau mit schlanken Türmen, der Unterbau aus romanischer Zeit auf einem rechteckigen Grundriss, die Westfront durch vier Lisenen in drei hochrechteckige Felder gegliedert und oben mit einem Rundbogen- und Zahnfries abgeschlossen. Westportal mit je vier Säulen und vierfach gestuften Archivolten rahmen das reich gestaltete Tympanon ein. Glockengeschoß mit gotischen Bauformen und Übergang zur oktogonalen Form der beiden Türme, zweizoniger Aufbau, geteilt durch ein feines Gesimsband sowie spitzbogigen Arkadenöffnungen bzw. Blendbögen in verschiedenen Größen im zweiten Glockengeschoß

5.4.2.3 Stadtgrundriss

Der Stadtgrundriss des Wettbewerbsareals hat seinen Ursprung im Mittelalter und sollte Beachtung finden. Der zum Zeitpunkt der Stadtgründung von Süd nach Nord verlaufende natürliche Okerdurchfluss, der spätere Burgmühlengraben, wurde schon früh in ein von Menschen bestimmtes System der Wasserläufe umgeformt. Gräben um die Stadt boten Schutz, dienten dem Betrieb von Wassermühlen und „entwässerten“ innerhalb der Stadt die feuchten Bereiche. Am Werder, an der die Stelle des „Hafens“ vermutet wird („ab Braunschweig war die Oker schiffbar“), entwässerte ein ringförmiger Graben das hier feuchte Gebiet. Nach und nach verschwanden die offenen Gräben aus dem Stadtbild; unterirdische Rohre übernahmen den Wasserlauf.

Im Bereich der ehemaligen Markthalle hatte der Burgmühlengraben noch bis Ende des 19. Jahrhunderts Bestand (Darstellung auf einer Karte von 1893), während der Entwässerungsgraben des Werders bereits auf einer Karte von 1865 nur noch im nördlichen Teil dargestellt ist. Mit dem Bau der Markthalle ist davon auszugehen, dass der Burgmühlengraben in diesem Abschnitt verrohrt worden ist.



>> Historische Karte 1798 mit Burgmühlengraben (Stadtarchiv Braunschweig)

5.4.2.4 Archäologie / Bodendenkmal

Aus archäologischer Sicht ist das Wettbewerbsgebiet rund um die ehemalige Markthalle von großer Bedeutung. Auf dem südlich der Markthalle gelegenen Grundstück wurde in den 80er Jahren auf einer Sandinsel vom damaligen Bezirksarchäologen H. Rötting ein überaus bedeutender Kemenatenbefund ergraben. Da auch im Westen und Südwesten an der Hagenbrücke heute noch zwei erhaltene Kemenaten stehen, die zu den ältesten Profangebäuden der Stadt gehören, ist von einer langen Siedlungskontinuität im südlichen Planungsbereich auszugehen und folglich auch mit mittelalterlicher Bausubstanz.

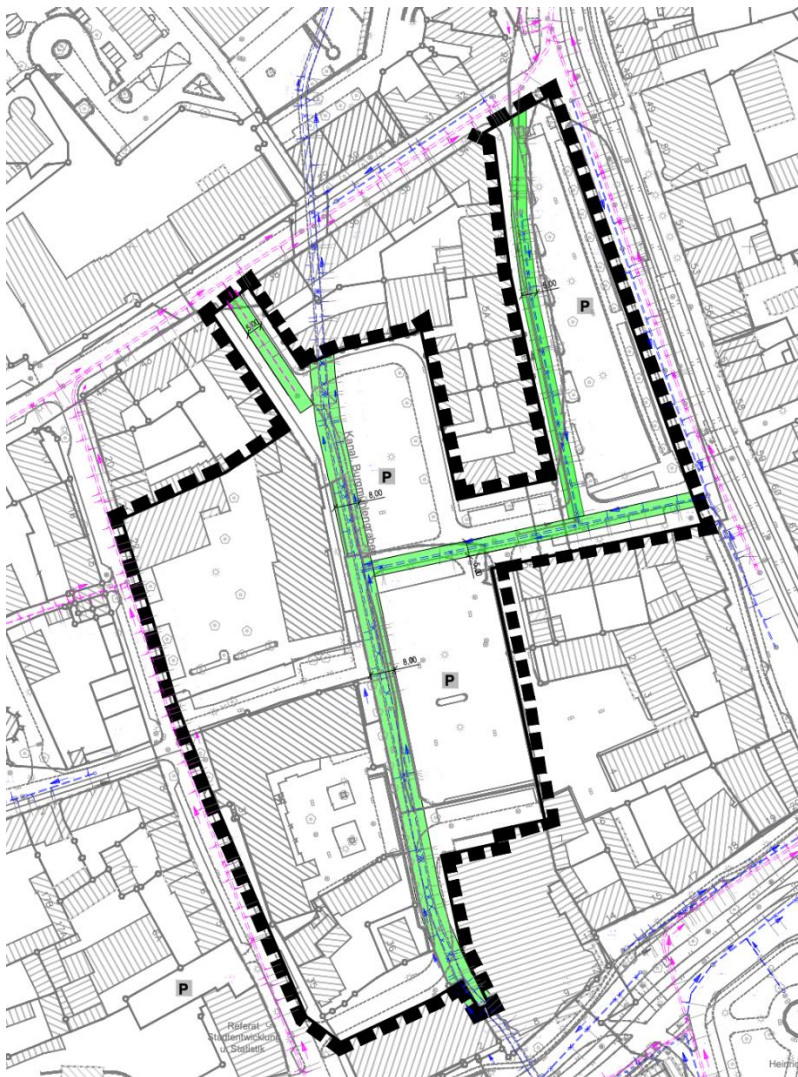
Mitten durch das Plangebiet zum Wettbewerb durchquert der Burgmühlengraben, wenn auch kanalisiert, so doch in seinem ursprünglichen Flussbett, das Areal. Ebenso ist mit dem Vorhandensein des östlich um den Werder führenden Okerarms zu rechnen, der sich zusätzlich noch nach Süden bis in den Bereich des Hagenmarktes erstreckt und bereits bei der o.g. Grabung an der Hagenbrücke nachgewiesen werden konnte. Folglich ist auch mit einem sehr unvorteilhaften und sehr feuchten Baugrund zu rechnen.

5.4.3 Entwässerung und Kanalsituation (inkl. Sanierungen)

Der stark verdichtete Innenstadtbereich ist besonders von Auswirkungen bei Starkregenereignissen betroffen. Aufgrund des vorwiegend vorhandenen Mischwassernetzes, sind die Kanäle bei stärkeren Regenereignissen schnell gefüllt und Wasser staut sich auf den Oberflächen (Straße etc.) zurück.

Eine wassersensible Planung sollte umfassend berücksichtigt und Außenbereichsgestaltungen möglichst mit Retentionsräumen und einem reduzierten Versiegelungsgrad gewählt werden. Insbesondere ist auf den Schutz vor eindringendem Niederschlagswasser durch Rückstau zu achten. Die Etablierung von Intensivgründächern ist ein geeignetes Mittel zur Steigerung der Verdunstungs- und Rückhaltemenge von Niederschlagswasser in versiegelten Bereichen und bietet Möglichkeiten zur Steigerung der Wohnqualität und der Reduzierung von Starkregenauswirkungen.

Im Wettbewerbsgebiet werden diverse Entwässerungsleitungen durch die Stadtentwässerung Braunschweig GmbH (SEIBS) betrieben, für die einige Besonderheiten beachtet und die geschützt werden müssen.



>> Entwässerungsinfrastruktur (nicht überbaubar) inkl. Burgmühlengraben

Litolfweg / Großer Hof bzw. Kaiserstraße und Hagenbrücke

In Nord-Süd Richtung verlaufend befindet sich der kanalisierte Burgmühlengraben von 1897, in einer Dimension von 1750 x 1375 mm als Mauerwerkskanal. Die Tiefenlage beträgt zwischen 2,50 m und 4,00 m, als Maulprofil ausgeführt. Die Außenbreite beträgt ca. 2,75 m. Dieser darf nicht überbaut werden, eine Freilegung ist unrealistisch.

Parkplatz „Großer Hof“ Richtung Kaiserstraße

Im Bereich der Haltungen 2-44751 bis 2-11354 hat der Kanal eine Überdeckung von unter 1,00 m. Zur Sicherung des Grabens / Kanals ist eine Schutzstreifenbreite von 8,00 m (4,00 m rechts und links der Kanalachse) zwingend notwendig.

Sanierungsplan Kaiserstraße / Großer Hof 2024 / 2025

Der Mischwasserkanal im Durchmesser von 200 mm in Richtung Kaiserstraße soll im Trennsystem in offener Bauweise hergestellt werden, ebenso der Regenwasserkanal 600 mm vom Litolfweg zur Straße Werder.

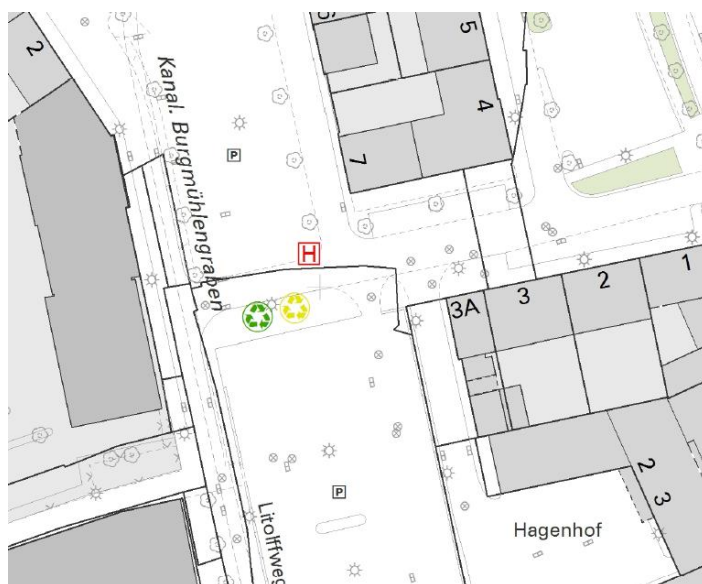
Diese Kanäle benötigen einen Schutzstreifen von insgesamt 5,00 m.

Auf der Basis des Wettbewerbsergebnisses vorgesehene Abriss- und Neubauarbeiten von Gebäuden etc. sind so auszuführen, dass Beschädigungen an den vorhandenen Kanalanlagen (z. B. durch Erschütterungen) auszuschließen sind.

Die Kanäle dürfen grundsätzlich nicht überbaut werden.

5.4.4 Wertstoff-Container (Kompensation)

Im Wettbewerbsgebiet befindet sich eine große Wertstoffcontainer-Station (die größte innerhalb des städtischen Ringgebiets und fünftgrößte in Braunschweig), die nicht wegfallen kann und aufgrund ihrer besonderen immissionsrechtlichen und logistischen Anforderungen eines hohen Planungsaufwands bedarf. Unterirdische Containerlösungen sind vorstellbar.



>> Die Lage der Wertstoff-Container direkt am „Großen Hof“



>> Wertstoff-Container heute (Blick Richtung St. Katharinen)

5.4.5 Abhol- und Paketstation

Es ist möglichst eine Paketstation mit angemessener Andienungsmöglichkeit vorzusehen. Liefer- und Ladezonen sollen dazu in kurzer Distanz zu den Zustellpunkten liegen.

5.4.6 Mikro-Hub

Die Einrichtung eines stationären oder mobilen Mikrodepots sollte geprüft werden. Mikro-Hubs dienen als Infrastruktur für den Umschlag von Waren. Ausgehend vom Mikro-Hub wird die letzte Meile der Warenezustellung mit umweltfreundlichen Lieferfahrzeugen abgewickelt.

Betreff:

**Einziehung einer Teilfläche der Gemeindestraße
Kannengießerstraße**

Organisationseinheit:
Dezernat III
0600 Baureferat

Datum:
16.11.2023

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (Anhörung)	28.11.2023	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	06.12.2023	Ö

Beschluss:

„Die Einziehung einer Teilfläche der Gemeindestraße „Kannengießerstraße“ ist entsprechend der Anlage 2 zu verfügen und öffentlich bekannt zu machen.“

Sachverhalt:

Die Beschlusskompetenz des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergabe ergibt sich aus § 76 Abs. 3 S. 1 NKomVG i. V. m. § 6 Nr. 2 c der Hauptsatzung.

Nach § 8 Abs. 1 Niedersächsisches Straßengesetz (NStrG) vom 24. September 1980 in der zurzeit gültigen Fassung in Verbindung mit den hierzu erlassenen Richtlinien vom 15. Januar 1992 hat der Träger der Straßenbaulast die Einziehung einer Straße zu verfügen, wenn diese keine Verkehrsbedeutung mehr hat oder überwiegende Gründe des öffentlichen Wohls für die Beseitigung vorliegen.

Als Umsetzung aus dem 2018 vom Rat beschlossenen Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes sollen aus diesem Rahmenkonzept heraus u.a. Pocket-Parks realisiert werden. Die Verwaltung hat den Standort an der Kannengießerstraße dafür vorgesehen und die Planung durch den Umwelt- und Grünflächenausschuss am 12. Oktober 2023 (Vorlage Drucksache 23-21184) beschließen lassen.

Als Voraussetzung für die Entwicklung dieser Grünanlage ist es erforderlich, die öffentliche Verkehrsfläche einzuziehen. Die zukünftig eingezogene Fläche verbleibt im städtischen Eigentum.

In der Abwägung der öffentlichen Interessen überwiegt das öffentliche Wohl.

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

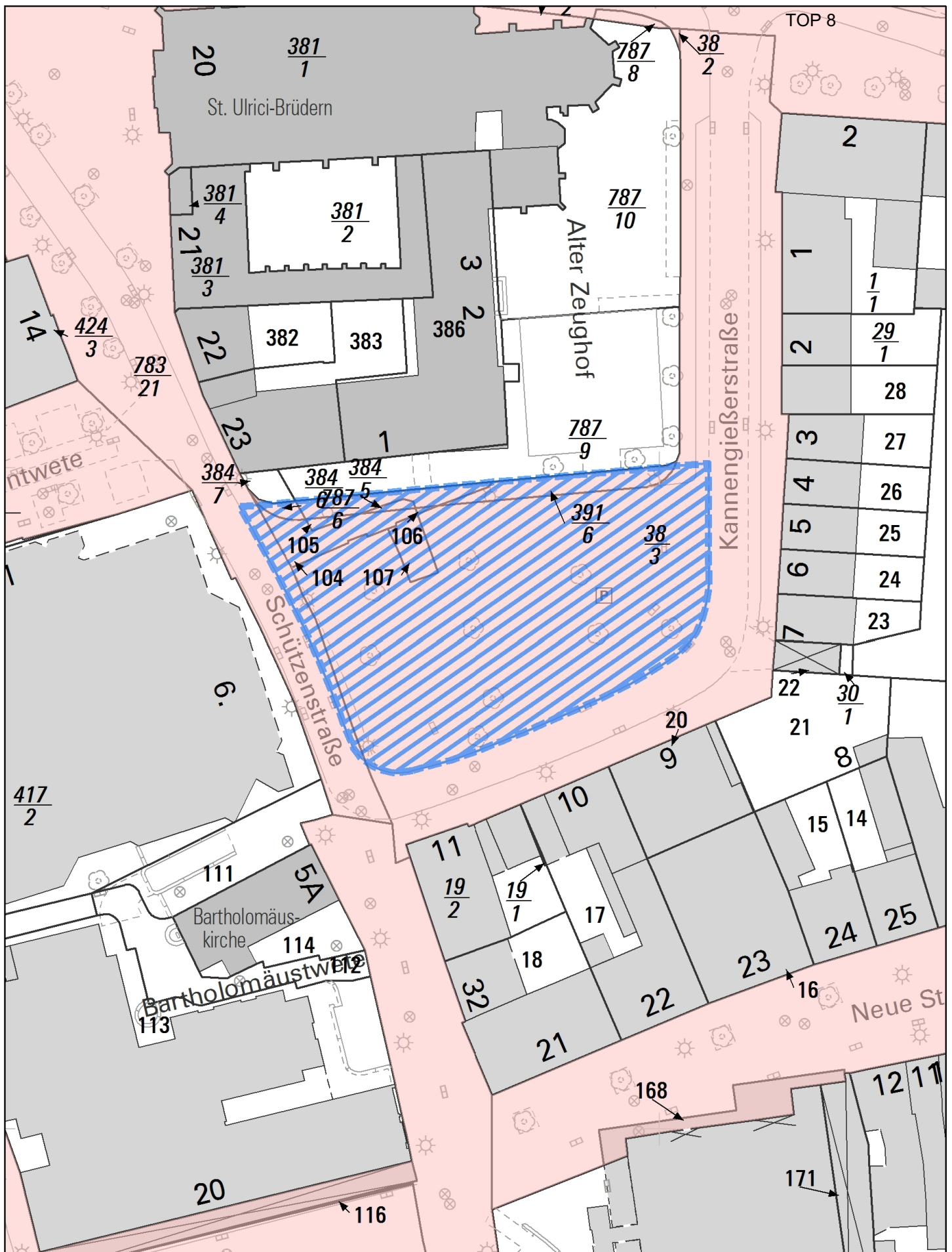
Der Text für die Veröffentlichung durch zweiwöchigen Aushang am Rathaus (Hauptportal, Platz der Deutschen Einheit 1) ist als Anlage 2 beigelegt. Ein Hinweis auf die Tatsache, den Ort und die Dauer dieses Aushanges wird in der Braunschweiger Zeitung erfolgen.

Leuer

Anlage/n:

Anlage 1: Stadtkartenausschnitt

Anlage 2: Öffentliche Bekanntmachung



Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 14.11.2023

Maßstab: 1:750

Erstellt für Maßstab

0 3,75 7,5 15 22,5
Meter

Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen



Stadt



Braunschweig

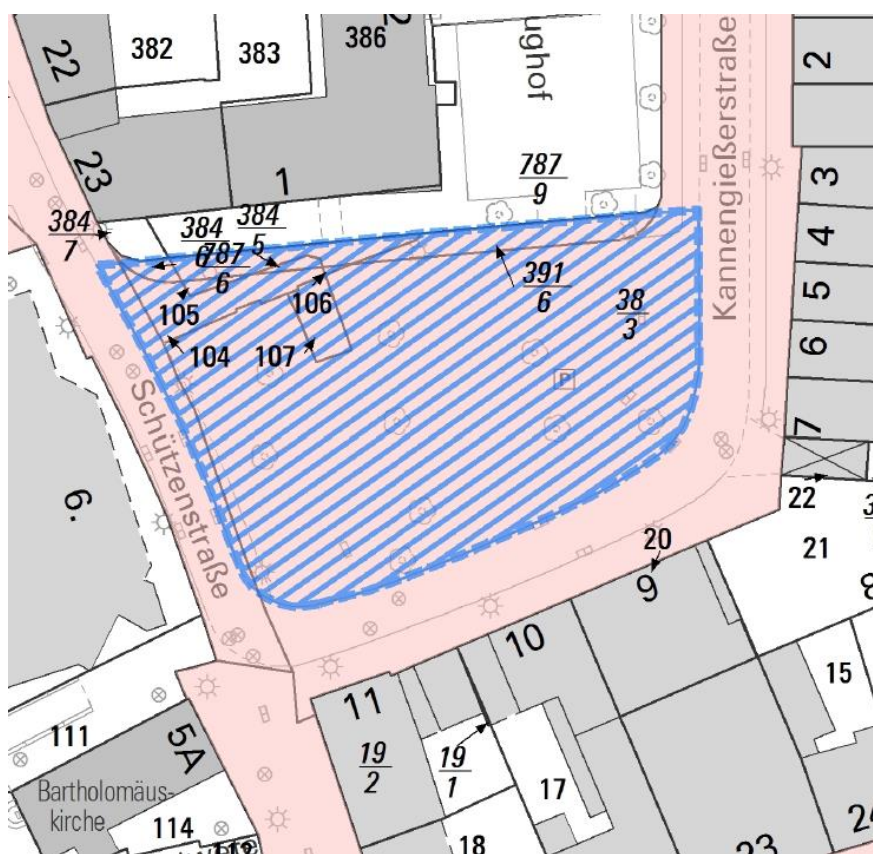
Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation

Öffentliche Bekanntmachung

Einziehung gem. § 8 Abs. 1 S. 1 des Nds. Straßengesetzes

Nach § 8 Abs. 1 S. 1. des Niedersächsischen Straßengesetzes vom 24. September 1980 – in der zurzeit gültigen Fassung – beabsichtigt die Stadt Braunschweig eine Teilfläche der gewidmeten Gemeindestraße „Kannengießerstraße“ mit sofortiger Wirkung für den öffentlichen Verkehr dauerhaft einzuziehen, da die Teilfläche keine öffentliche Verkehrsbedeutung mehr hat.

Gegen die Einziehung können innerhalb der nächsten drei Monate nach Bekanntgabe dieser Absichtserklärung Einwendungen bei der Stadt Braunschweig, Baureferat, Platz der Deutschen Einheit 1, 38100 Braunschweig schriftlich oder zur Niederschrift erhoben werden.



Stadt Braunschweig
Baureferat

Betreff:

Magniviertel: städtebauliche und verkehrliche Aufwertung

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

21.11.2023

Beratungsfolge

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

Sitzungstermin

28.11.2023
06.12.2023

Status

Ö
Ö

Beschluss:

Die Verwaltung wird beauftragt:

1. den östlichen Straßenabschnitt Ölschlägern (Ritterstraße – Ackerhof) dauerhaft als Fußgängerzone einzurichten
2. das Erschließungs- und Verkehrskonzept Magniviertel wie beschrieben umzusetzen.

Sachverhalt:

Beschlusskompetenz

Die Beschlusskompetenz des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben ergibt sich aus § 76 Abs. 3 Satz 1 NKomVG i. V. m. § 6 Nr. 2 lit. i der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei der vorgelegten Planung um eine Verkehrsplanung, für die aufgrund der über die Grenzen des Stadtbezirks hinausgehenden Bedeutung des Magniviertels über die Zuständigkeit des Stadtbezirksrates hinausgeht.

Hintergrund:

Die Verwaltung hat im September 2022 in einer Bürgerbeteiligung im Magniviertel unter anderem in Zusammenarbeit mit der Bürgerschaft Magni e.V. ihre Gedanken zur städtebaulichen und freiraumplanerischen Aufwertung sowie der verkehrlichen Verbesserung des Magniviertels vorgestellt. Gegenstand der Diskussion war die Verlängerung der Fußgängerzone im Ölschlägern, welche in der Europäischen Mobilitätswoche 2022 bereits für einen Tag im Rahmen eines Parking Day durch Umwidmung der Parkplätze erprobt wurde. Im Mai 2023 wurde die Fußgängerzone Ölschlägern zunächst als experimentelles Modellprojekt zwischen Ritterstraße und Ackerhof eingerichtet (vgl. DS 23-20614).

Zur Verbesserung des Fußverkehrs auf der Fußgängerzone Ölschlägern wurden im Sommer 2023 auch zwei Querungshilfen baulich hergestellt. Die Querungen wurden dem Behindertenverband Braunschweig e. V. vorgestellt. Der Übergang am Ackerhof wurde als positiv bewertet (9 von 10 Punkten), der Übergang am Magnikirchplatz als deutlich verbessert (5 von 10 Punkten).

Parallel zum Experiment Fußgängerzone hat die Verwaltung ein quartiersbezogenes Erschließungs- und Verkehrskonzept erarbeitet, welches die Rückmeldungen aus der öffentlichen Bürgerbeteiligung und die Erfahrungen der Fußgängerzone berücksichtigt.

Evaluation Fußgängerzone Ölschlägern:

Das Experiment Fußgängerzone wurde durch drei öffentliche Veranstaltungen (08.02.2023, 30.03.2023, 23.08.2023) begleitet, um direktes Feedback insbesondere von den Anwohnerinnen und Anwohnern und den betroffenen Geschäftsleuten aufnehmen und Verbesserungen durchführen zu können (z. B. Beschilderung).

Die Abschlussveranstaltung fand am 10.10.2023 statt, an dem das Experiment Fußgängerzone Ölschlägern abschließend bewertet wurde. Die folgenden Punkte wurden im Wesentlichen diskutiert:

- Es wurde zurückgemeldet, dass durch die Einrichtung der Fußgängerzone die lautstarken KFZ-Verkehre über das Kopfsteinpflaster reduziert wurden. Besonders in den nächtlichen Abendstunden ist diese Veränderung positiv aufgefallen.
- Es wurde zudem festgestellt, dass die freien Flächen im Bereich Ölschlägern von ansässigen Gastronomen und Geschäftsinhabern individuell genutzt und auch von Besuchern gut angenommen wurden.
- In dem Quartier ist ein öffentlicher Aufenthaltsraum mit positiver Atmosphäre entstanden. Laut Bewohnern waren viele „neue Gesichter“ im Magniviertel wahrnehmbar.
- Die breite Mehrheit begrüßt die Fußgängerzone. Alternative Konzepte wie der „Shared Space“ Ansatz wurden diskutiert, mit dem Hinweis auf die Zielsetzung einer Verkehrsberuhigung aber letztendlich nicht weiterverfolgt.
- Im Magniviertel sind die Bedingungen eines großflächigen niveaugleichen barrierefreien Raumes mit einer möglichen ebenerdigen Fläche nicht gegeben und wären nur durch hohe Investitionen und der Gefahr eines Verlustes des Altstadtflairs realisierbar.
- Einzelne Geschäftsleute bemängelten die fehlenden Parkplätze vor den Geschäften, die den Transport schwerer Gegenstände verkomplizierten. Es gab aber auch Stimmen, die einen Mehrwert einer freien Sicht auf die Geschäfte vertraten.
- Einzelne Bürgerinnen und Bürger nahmen durch das größere Angebot an Freisitzmöglichkeiten erhöhte Lautstärken in den Abendstunden wahr. Andere Beteiligte stellten dahingehend keine Problematik fest. Es wurde der Wunsch nach mehr Kontrolle in den Abendstunden geäußert.

Zusammenfassend bewertet die Verwaltung das Experiment Fußgängerzone im Ölschlägern sehr positiv. Die Auswirkungen der Fußgängerzone auf betroffene Geschäfte und Anwohnerinnen werden weiter beobachtet. Nachjustierungen sind bei Bedarf möglich.

Aufgrund der neu entstandenen Freiräume, der Reduzierung des KFZ-Verkehrs und der gesteigerten Aufenthaltsqualität schlägt die Verwaltung mit Beschlussvorschlag 1 vor, die Fußgängerzone bestehen zu lassen und dauerhaft einzurichten.

Erschließungs- und Verkehrskonzept Magniviertel:

Ebenfalls am 10.10.2023 wurde das von der Verwaltung parallel erarbeitete Verkehrs- und Erschließungskonzept Magniviertel im Entwurf vorgestellt und erörtert.

Durch die Umsetzung des Erschließungs- und Verkehrskonzeptes Magniviertel, sowie der daraus resultierenden gestalterischen und stadtklimatischen wirksamen Maßnahmen soll das historische Magniviertel weiter gestärkt werden. Schwerpunkt des Konzeptes ist dabei die Neuorganisation des fließenden- und des ruhenden KFZ-Verkehrs im Quartier. Die spezifischen Bedürfnisse der BewohnerInnen, BesucherInnen und UnternehmerInnen, sowie die vorhandene Infrastruktur des Magniviertels wurden bei der Erstellung des Konzeptes berücksichtigt. Eine Erreichbarkeit aller Einrichtungen, Wohnungen und Geschäfte, sowie die Zugänglichkeit für Einsatzfahrzeuge werden weiterhin gewährleistet.

Die wesentlichen Ziele des Erschließungs- und Verkehrskonzeptes lauten:

- Reduzierung der Parksuch- und Durchgangsverkehre
- Neuordnung des vorhandenen Parkraums für Kurzzeitparken und BewohnerInnen
- Verbesserung des Fußverkehrs und der Aufenthaltsqualität

Unter Berücksichtigung der Bürgerwünsche nach verringerten Parksuchverkehren und um bestimmte Bereiche von Durchgangsverkehren zu entlasten, wird die Verkehrsführung optimiert. Abbildung 1 zeigt die derzeitige und geplante Verkehrsführung und stellt diese gegenüber (ausführliche Darstellung s. Anlage). Mit den neuen „Schleifenlösungen“ werden Verkehre effizienter geführt, die Erreichbarkeit bleibt überall bestehen.

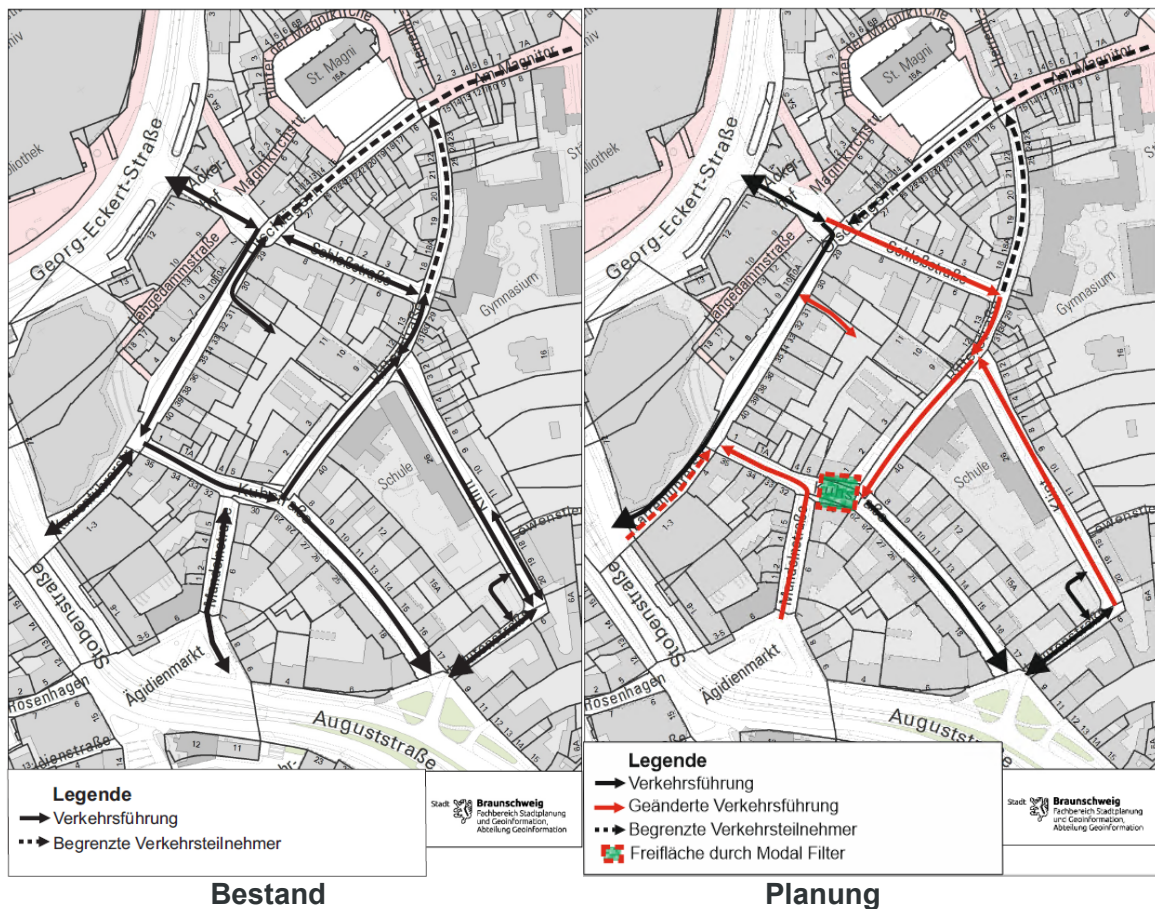


Abbildung 1 Gegenüberstellung Bestand/Planung der Verkehrsführung

Konkrete Veränderungen der Verkehrsführung:

- Die Geschäftsstraße Ölschlägern (südlich) ist über den Eingang Ackerhof nach wie vor erreichbar. Die Verkehre werden auf direktem Weg über die Karrenführerstraße ausgeleitet.
- Um Abkürzungsverkehre zu unterbinden wird die Einbahnstraßenregelung der Ritterstraße zwischen Klint und Kuhstraße umgedreht.
- Die Durchlässigkeit der Kuhstraße für den MIV wird unterbrochen (Modal-Filter), um Durchgangsverkehre zu vermindern. Durch diese Maßnahme erfolgt eine Teilung der Kuhstraße. Dadurch entsteht ein neues Potential für Aufenthaltsflächen im Quartier.
- Mit der Änderung der Verkehrsführung Mandelnstraße Richtung Karrenführerstraße (Einbahnstraße), werden die Verkehre direkt aus dem Quartier Richtung Magni-Tiefgarage geleitet. Parksuchverkehre werden so in die richtige Richtung geleitet.
- Die Einfahrt in das Magniviertel über die Karrenführerstraße ist zukünftig nicht mehr möglich (Sackgasse ohne Wendemöglichkeit). Ausnahmen bestehen für (Liefer-)Verkehre ausschließlich mit dem Ziel der Belieferung des ehemaligen Galeria-Gebäudes und mit Ziel des privaten Parkhauses Karrenführerstraße.
- Über die Einfahrt Jodutenstraße konnten bislang nur der Parkplatz Klint/Jodutenstraße erreicht werden. Zukünftig wird über die Einfahrt Jodutenstraße auch die Kuhstraße erreichbar sein.

Mit Umsetzung dieser Bestandsveränderungen lassen sich kurze und kompakte Erschließungsschleifen etablieren und Verkehre dadurch auf ein erforderliches Minimum

beschränken. Die Maßnahmen werden signifikant zur Zielerreichung einer Reduzierung von Parksuch- und Durchgangsverkehren im Quartier beitragen.

Optimierungspotential besteht im Magniviertel ebenfalls beim Thema des ruhenden Kfz-Verkehrs. Daher ist im Verkehrs- und Erschließungskonzept auch eine Neuordnung des vorhandenen Parkraumes für Kurzzeit- und Bewohnerparken vorgesehen. Mit einer klaren Zuordnung von spezifischen Parkplätzen je Straßenzug, lassen sich dabei Parksuchverkehre im Magniviertel strukturieren und reduzieren.

Die Neuverteilung der ruhenden Kfz-Verkehre wird unter Berücksichtigung der verschiedenen Interessengruppen (Bewohner, Besucher, etc.) im Quartier angeordnet. Die Abbildung 2 stellt die Verteilung der verschiedenen Parkplätze im Bestand und in der Planung gegenüber. Die Parkplätze auf dem Löwenwall sowie die Parkplätze entlang der Auguststraße bleiben von Veränderungen unberührt.

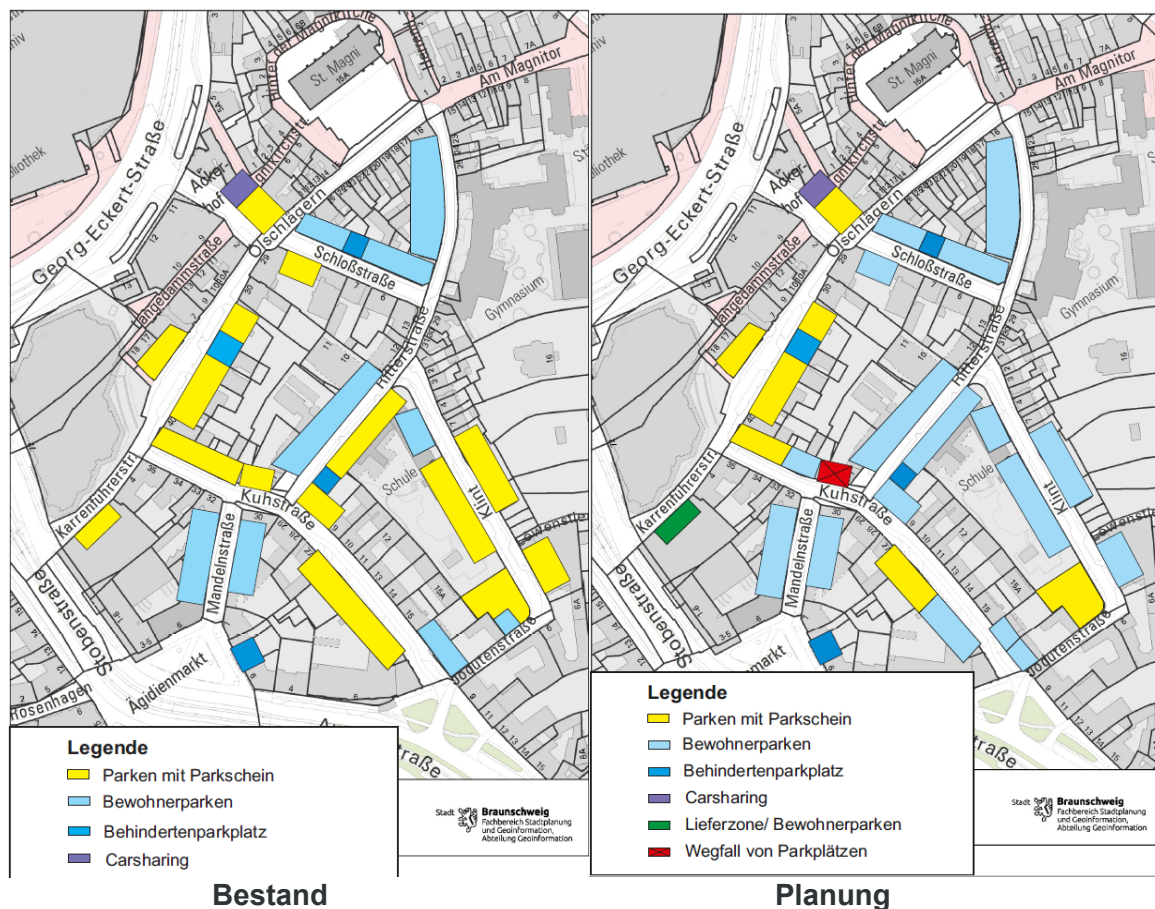


Abbildung 2 Gegenüberstellung Bestand/Planung der Parkplatzbestände

Auf den betrachteten Straßenabschnitten des Magniviertels stehen zurzeit 100 öffentliche Parkplätze sowie 79 Bewohnerparkplätze zu Verfügung. Es gibt zudem 5 Behindertenparkplätze und einen Carsharing-Parkplatz. Dabei sind Bewohner- und Kurzzeitparkplätze in den einzelnen Straßenzügen oftmals gemischt und wenig strukturiert.

Konkrete Veränderungen der Parkplatzzuordnung:

- Mit Umsetzung des Konzeptes werden Bewohnerparkplätze wohnstandortnah angeordnet, so z. B. auf der Ritterstraße, der Schloßstraße und im Klink.
- Durch Umstrukturierung des Parkraums für Kurzzeit- und Bewohnerparken können im Klink Bewohnern zusätzliche Parkplätze bereitgestellt werden. In der Schloßstraße werden die beiden öffentlichen Stellplätze in Bewohnerparkplätze umgewandelt. Die im Zuge des Experimentes Fußgängerzone Ölschlagern neu organisierte Ritterstraße (ausschließlich Bewohnerparkplätze) bleibt bestehen.

- Der Parkplatz Klint/Jodutenstraße wurde bei der Planung der Neustrukturierung mit Blick auf die Grundschule Klint gesondert betrachtet und für die Öffentlichkeit vorbehalten, um u. a. ein schnelles Ausfahren über die Jodutenstraße zu ermöglichen.
- Öffentliche Parkplätze (Parken mit Parkschein) wurden bei der Neuverteilung des ruhenden Verkehrs in räumlicher Nähe zu Gastronomie, Einzelhandel, Büros und Hotels konzentriert. Im Ölschlägern (südlich) werden sämtliche öffentliche Parkplätze beibehalten. Weitere öffentliche Parkplätze werden im Bereich der Kuhstraße berücksichtigt (z. B. für Büros und Hotels).
- Durch die Änderungen der Verkehrsführung entfallen drei öffentliche Parkplätze auf der Kuhstraße durch den Modal-Filter.

Den Bewohnern werden aufgrund hoher Parkplatzbedarfe durch die Umstrukturierung mehr Parkplätze zur Verfügung stehen. Die Anzahl und Anordnung von Behinderten-Parkplätzen wird auch weiterhin bedarfsgerecht und punktuell erweitert. Der Carsharing-Parkplatz bleibt unberührt, ein möglicher Ausbau wird durch die Verwaltung begrüßt. Fahrradabstellanlagen werden im Magniviertel ausgeweitet, in erster Instanz entstehen weitere Abstellanlagen in der neuen Fußgängerzone Ölschlägern.

Auch nach der Neuordnung (Abbildung 2) werden Parkplätze weiterhin bedarfsgerecht und nachfrageorientiert betrachtet und angepasst.

Die gesamte Beschilderung im Magniviertel wird mit Umsetzung des Konzeptes auf Vereinheitlichung und Reduzierung überprüft.

Eine weitere Maßnahme zur Verkehrsberuhigung und Entschleunigung wird die Umsetzung einer Tempo 20-Zonenreglung (ursprünglich Tempo 30-Zone) sein. Diese scheint für das Magniviertel mit seiner ganz besonderen Charakteristik sinnvoll zu sein. Bestehende Fußgängerzonen und Spielstraßen bleiben von der Regelung unberührt.

Fazit:

Durch die Umsetzung des Erschließungs- und Verkehrskonzeptes wird nach Ansicht der Verwaltung das Magniviertel weiter gestärkt und gleichzeitig die Erreichbarkeit gesichert. Infolge der Neustrukturierung des vorhandenen Parkraums und Änderungen der Verkehrsführung kann das Ziel der Reduzierung von Parksuch- und Durchgangsverkehren erreicht werden. Zudem wird die Aufenthaltsqualität im Magniviertel für BesucherInnen und AnwohnerInnen durch weniger lautstarken Verkehr und mehr verfügbare Freiflächen erhöht.

Die Abschlusspräsentation mit weiteren Details zur Fußgängerzone und dem Erschließungs- und Verkehrskonzept ist dem Anhang zu entnehmen.

Leuer

Anlage/n:

Magniviertel - Abschlusspräsentation vom 10.10.2023



Magni in Bewegung... ... auf dem Weg zu einem neuen Quartierskonzept für das Magniviertel

10.10.2023
Stadt Braunschweig

Magniviertel – Quartierskonzept

I. Modellprojekt Fußgängerzone – ein Experiment

- Experiment Fußgängerzone
- Erkenntnis zur Fußgängerzone
- Vorschlag zum weiteren Vorgehen

II. Quartierskonzept – Mobilität für das Magniviertel

- Zielsetzung und Wünsche
- Vorschläge und Stellungnahmen
- Das Verkehrskonzept im Entwurf
- Vorschlag zum weiteren Vorgehen



Das Experiment

Erweiterung Fußgängerzone im Bereich Ölschlägern (Magnikirchplatz)

Zeitverlauf:

- Laufzeit: Mai – Oktober 2023 (bis zum Beschluss)
- Zwischenfazit: Sommer 2023 mit den Anliegern
- Abschlussveranstaltung: Herbst 2023
- Beschluss zum weiteren Vorgehen: Ende 2023

Veränderung:

- Verlängerung der Fußgängerzone von Einmündung Ritterstraße bis zum Ackerhof
- Ritterstraße wird zur Anliegerstr.
- Erschließung und Anlieferung der Anlieger wird gesichert; ebenso Hotelzufahrt
- Bewohnerparkplätze werden verlagert



Gestaltung Fußgängerzone

Gesamteindruck:

- + der freie Raum wird angenommen
- + die schönen Platzfassaden können besser wahrgenommen werden
- + am Platz entsteht ein positiver atmosphärischer Zusammenhang trotz heterogener teils auch improvisierter Möblierung



Atmosphäre der neuen Fußgängerzone

Gesamteindruck:

- positiv
- Mehr Spielraum auch für Kinder
- Autos nicht mehr „tonangebend“ sondern die Menschen
- es ist ein Aufenthaltsraum entstanden



Zitat von den „Nachbarstühlen“:

*„.....das hat aber deutlich gewonnen..
...hier ist ja wirklich
Aufenthaltsatmosphäre
entstanden.....“*



Neue Überwege Feedback des Behindertenbeirats



Bewertung in einer Skala von 1 (erheblich störend) bis 10 (keinerlei Erschütterung):

- Querung Platz 5 Punkte
- Querung Ackerhof 9 Punkte
- Bestand 1 Punkt

Weitere wichtige Hinweise:
Solange keine grundlegende Umgestaltung müssen mobilitäts-eingeschränkte Personen den Gehweg benutzen können, daher nach Möglichkeit Gehweg freihalten von Aufstellern, Bänken, Mülltonnen....



Rückblick: Anliegertreffen 23.08.2023

Ölschlägern 11-27



Ziel des Anliegertreffens:

- Feedback zur Sondernutzung
- Wahrnehmung der Fußgängerzone (verkehrliche Aspekte)
- Rückmeldung zur allgemeinen und gestalterischen Wahrnehmung der Fußgängerzone

Rückmeldungen zum Experiment Fußgängerzone:

- | | |
|--------------------------------------|-------------------------------------|
| + Bestuhlung | - Radverkehr ist z.T. sehr dominant |
| + Freiraum | - Zu wenig Kontrolle |
| + positives Kundenfeedback | - Teilweise Umsatzeinbuße |
| + Magni als Versuchsszene (Vielfalt) | |
| + Historisches Flair | |
| + positive Atmosphäre | |
| + Fahrradabstellanlagen | |

Themenspeicher:

- Sondernutzung für Handwerker, Pflegepersonal, etc.
- Hochwasserschutz, Entwässerung
- Einheitliche Bepflanzungen

Wie geht es weiter



- Aufgrund des neuen Freiraums, der Reduzierung des Verkehrs und ansprechenden Atmosphäre wird dem Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben vorgeschlagen, die Fußgängerzone bestehen zu lassen
- Die Auswirkungen für die Geschäfte und Anwohnenden werden weiterhin beobachtet
- Nachjustierungen werden auch weiterhin möglich sein

Betreff: Magniviertel: Verkehrskonzept		
Organisationseinheit: Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr		Datum:
Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (Anhörung)	28.11.2023	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	06.12.2023	Ö

Magniviertel – Quartierskonzept

I. Modellprojekt Fußgängerzone – ein Experiment

- Experiment Fußgängerzone
- Erkenntnis zur Fußgängerzone
- Vorschlag zum weiteren Vorgehen

II. Quartierskonzept – Mobilität für das Magniviertel

- Zielsetzung und Wünsche
- Vorschläge und Stellungnahmen
- Das Verkehrskonzept im Entwurf
- Vorschlag zum weiteren Vorgehen



Quartiersentwicklung / Die Grundidee



Durch ein integriertes **Erschließungs- und Verkehrskonzept** sowie daraus resultierende städtebauliche und stadtklimatisch wirksame Maßnahmen soll das Magniviertel weiter gestärkt werden

Projektziele u. a.:

- Reduzierung des Parksuchverkehrs
- Neuordnung des vorhandenen Parkraums für Kurzzeitparken und Bewohnerparken
- Verbesserung des Fußverkehrs, der Barrierefreiheit und der Aufenthaltsqualität
- Städtebauliche Aufwertung
- Verbesserung der Grünbilanz und des Mikroklimas



Durch ein integriertes **Erschließungs- und Verkehrskonzept** sowie daraus resultierende städtebauliche und stadtklimatisch wirksame Maßnahmen soll das Magniviertel zu einem gesünderen und lebenswerteren Quartier werden.

Projektschwerpunkte

- Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs
- Neuordnung des öffentlichen Verkehrs
- Kurzerer Parken und Bewohnerparken
- Verbesserung des Fußverkehrs, der Barrierefreiheit und der Aufenthaltsqualität
- Städtebauliche Aufwertung
- Verbesserung der Grünbilanz und des Mikroklimas

Heute geht es um das
Verkehrs- und Erschließungskonzept
Magniviertel



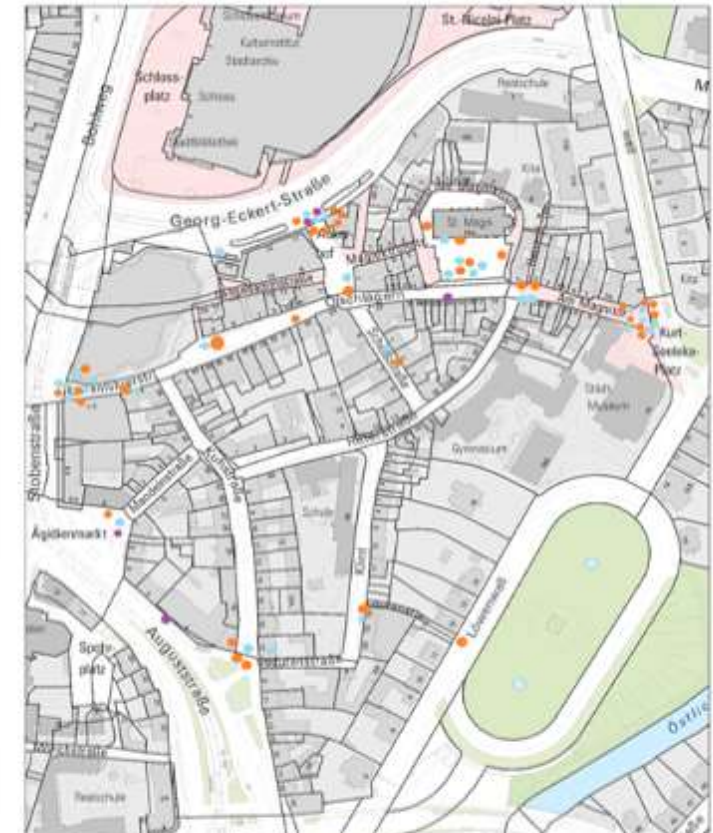
Rückblick / Beteiligung Ölschlägern 2022

Ergebnisse aus der Beteiligung in 2022 (Fokus Mobilität und Infrastruktur)



Wünsche, die wir kurzfristig mit den konkreten Projektvorhaben berücksichtigen/umsetzen wollen, sind hervorgehoben

Mobilität und Infrastruktur		
Bewohnerinnen und Bewohner	Parkverbot im Bereich Ölschlägern (Magnikirchplatz)	- Implementierung von Sharing-systemen
	Bewohnertarife in der Tiefgarage	- Ausweitung von Shared Space und verkehrsberuhigten Bereichen
	Reduzierung der Parkplätze	- Optimierung der Lichtsignalanlagen
	Ausweitung Bewohnerparkplätze	- Geschwindigkeitsbegrenzungen
	Temporäre Umnutzungen von Parkplätzen	- Beschränkung für Zufahrten ins Viertel
	Längere Öffnungszeiten der Tiefgarage	- Einführung von Kiss-and-go
	Vermeidung von Parksuch- und Durchgangsverkehr	- bessere Wegweisung
	Radfahrwege, Fahrrad- und Rollerabstellanlagen	- Packstation
	Mehr Fußgängerzonen mit eingeschränktem Radverkehr	- Stärkung des Lastenradausleihe der St. Magni
	Verminderung des Durchgangsverkehrs	
Besucherinnen und Besucher	Geschwindigkeitskontrollen	
	Reduzierung von Verkehrsschildern	
	Bessere Markierungen für Parkplätze	
	Parkanlagen in der Klint und Jodutenstr.	
Anliegerinnen und Anlieger	Parkverbote in der Ritterstraße	
	Ölschlägern zur Fußgängerzone umzubauen	
	Parkverbot am Magnikirchplatz	- Abbau von Verkehrsschildern
	Eingeschränktes Parkverbot, nur wenn das Parken in der Tiefgarage sicher ist	- Geschwindigkeitsbegrenzung
	Mehr Fahrradabstellplätze	- Verbesserung der Situation für Fahrradfahrer (z. B. Verbindung Am Magnitor und Stobenstr.)
	Verringerung Durchgangs- und Parksuchverkehr	- Nachtfahrverbote für Nicht-Anlieger



Quelle/Ziel

Fußgänger, Fahrradfahrer, Autofahrer

Vorschläge zum Verkehrs- und Erschließungskonzept

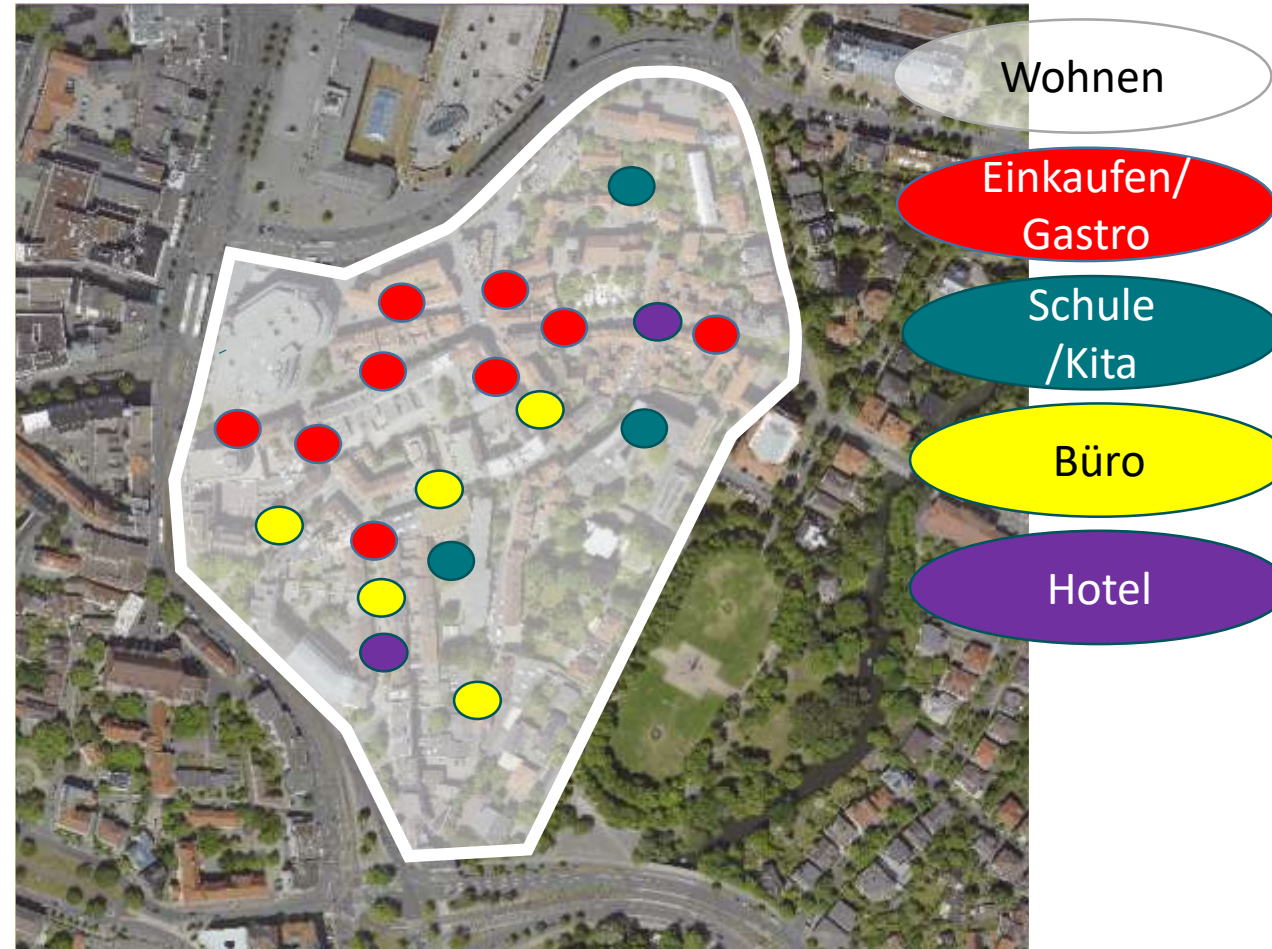


- **Reduzierung des Durchgangsverkehrs**
- Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit (Zone)
- **Reduzierung des Ziel- und Parksuchverkehrs**
- Zonenhalteverbot (Parken mit Parkschein in gekennzeichneten Flächen erlaubt)
- **Verbot der Zufahrt von 22:00-06:00 Uhr mit dem Zusatz Anwohner und Lieferverkehr frei**
- Entwicklungsschwerpunkt: Jodutenstraße, Kuhstraße, Ackerhof, Bohlweg-Querung, Ölschlägern
- Ein neues Parkraumbewirtschaftungskonzept
- **Überprüfung** und Abbau überflüssiger **Verkehrsbeschilderung**
- Die Begrünung von Straßenzügen
- Shared Space einrichten
- Fahrradstreifen in der Fußgängerzone
- Kopfsteinpflaster abflachen
- **(eingeschränkte) Fahrradverbot in der Fußgängerzone**
- **Fahrradabstellanlagen**, auch überdacht, **einrichten**
- Carsharing im Magniviertel
- Kurzzeitparken für Be- und Endladung (Lieferzone)



Verkehrs- und Erschließungskonzept

Untersuchungsraum



Verkehrs- und Erschließungskonzept Rad- und Fußverkehr

Fußverkehr / Aufenthalt



Radverkehr



Ziel:

Mittelfristig:

- Herstellung einer Fußverkehrs-
wegeverbindung in die
Innenstadt
- Erreichbarkeit von Zielen im
Magniviertel stärken
(Erhöhung der
Fahrradabstellanlagen)

Langfristig:

- Vermeidung von
Radverkehrs-
Durchgangsverkehr dank
schneller
Wegeverbindungen um das
Magniviertel

Verkehrs- und Erschließungskonzept

Verkehrsberuhigung – Umsetzung ab 2024

Aktuelle Verkehrsführung



Vorschlag zur neuen Verkehrsführung



Ziel:

- Kein Durchgangsverkehr (insbes. süd-nord)
- Parksuchverkehr reduzieren bzw. kürzen
- Klare Wege für den Lieferverkehr
- Erreichbarkeit aller Einrichtungen, Wohnungen, Geschäfte sicherstellen
- Schaffung von Freiräumen

Verkehrs- und Erschließungskonzept

Verkehrsberuhigung – Umsetzung ab 2024



Vorschlag zur neuen Verkehrsführung



1a. Jodutenstr.

→ Erreichbarkeit Schule

1b. Jodutenstr./ Klint/ Ritterstr./ Kuhstr.

→ Erreichbarkeit Büro und Gewerbe

Verkehrs- und Erschließungskonzept

Verkehrsberuhigung – Umsetzung ab 2024



Vorschlag zur neuen Verkehrsführung



Ideenskizze

2. Mandelnstr./ Kuhstr./ Karrenführerstr.
→ Erreichbarkeit Büro und Gastronomie

Verkehrs- und Erschließungskonzept

Verkehrsberuhigung – Umsetzung ab 2024



Vorschlag zur neuen Verkehrsführung



Ideenskizze

3. Ackerhof/ Ölschlägern/ Karrenführerstr.
→ Erreichbarkeit Gastronomie und Einzelhandel

Verkehrs- und Erschließungskonzept

Verkehrsberuhigung – Umsetzung ab 2024



Vorschlag zur neuen Verkehrsführung



Ideenskizze

**4. Ackerhof/ Schloßstr./ Ritterstr./ Kuhstr.
→ Nord-Süd-Achse u.a. für schnelle
Erreichbarkeit von Schutzzielen**

Verkehrs- und Erschließungskonzept

Verkehrsberuhigung – Umsetzung ab 2024

Vorschlag zur neuen Verkehrsführung



**5. Ackerhof/ Schloßstr./ Ritterstr./ Ölschlägern
→ Anliegerstr. und Fußgängerzone**

Verkehrs- und Erschließungskonzept

Verkehrsberuhigung – Umsetzung ab 2024

Vorschlag zur neuen Verkehrsführung



6. Am Magnitor/ Ölschlägern / Karrenführerstr.
→ Lieferverkehr

Verkehrs- und Erschließungskonzept

Verkehrsberuhigung – Umsetzung ab 2024

Vorschlag zur neuen Verkehrsführung
„Öffentlichkeit“



Vorschlag zur neuen Verkehrsführung

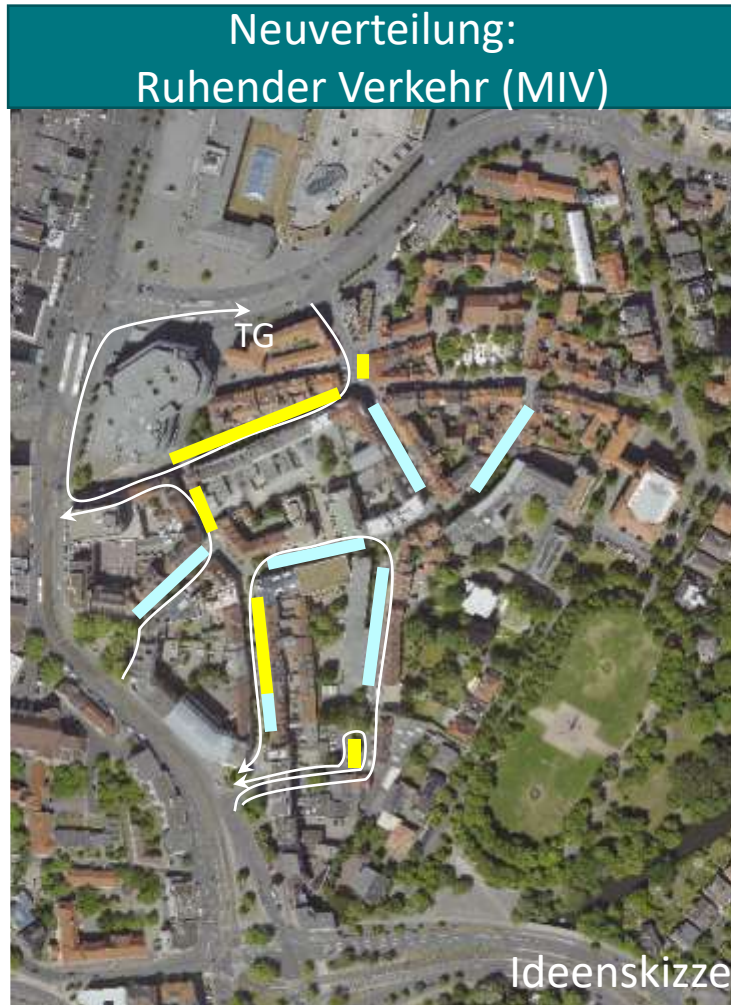


Vorschlag zur neuen Verkehrsführung
„Bewohner- / Lieferverkehr“



Verkehrs- und Erschließungskonzept

Strukturierte Parksuchverkehre – Umsetzung ab 2024



Ziel:

- Neuverteilung des ruhenden Verkehrs
- Strukturierte Parksuchverkehre durch klare Zuordnung der Parkplätze je Straßenzug

Umsetzung:

- Die Anordnung der Behindertenparkplätze bleibt unberührt
- Die Ausweisung der Stellplätze erfolgt über Beschilderungen, da der Untergrund nicht für Markierungen geeignet ist (geringe Haftung)

— Bewohnerparkplatz
— Kurzzeitparken
TG Tiefgarage

Reduzierungen der Kurzzeitparkplätze werden erst mit einem vorliegenden Tiefgaragen-Konzept geprüft

Wie geht es weiter



- Dem Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben wird vorgeschlagen, das Verkehrs- und Erschließungskonzept umzusetzen
- Die Verkehrssituation und die Auswirkungen auf alle Verkehrsteilnehmenden werden weiterhin beobachtet
- Nachjustierungen werden auch weiterhin möglich sein

Betreff: Magniviertel: Verkehrskonzept		
Organisationseinheit: Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr		Datum:
Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (Anhörung)	28.11.2023	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	06.12.2023	Ö



**Nach Umsetzung des
Verkehrskonzeptes kann eine
Reduzierung auf Tempo 20
erfolgen**



Betreff:

Berufung von 2 Ortsbrandmeistern in das Ehrenbeamtenverhältnis

Organisationseinheit:

Dezernat II
10 Fachbereich Zentrale Dienste

Datum:

17.11.2023

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 111 Hondelage-Volkmarode (Anhörung)	23.11.2023	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (Anhörung)	28.11.2023	Ö
Ausschuss für Finanzen, Personal und Digitalisierung (Vorberatung)	07.12.2023	Ö
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	12.12.2023	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	19.12.2023	Ö

Beschluss:

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

lfd. Nr.	Ortsfeuerwehr	Funktion	Name, Vorname
1	Innenstadt	Ortsbrandmeister	Conrad, Fabian
2	Dibbesdorf	Ortsbrandmeister	Hallmann-Böhm, Till Ole

Sachverhalt:

Die Mitgliederversammlungen der Ortsfeuerwehren haben die Obengenannten als Ortsbrandmeister vorgeschlagen.

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

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

Dr. Pollmann

Anlage/n:

Keine

Absender:

**Allgeier, Karin / SPD-Fraktion im
Stadtbezirksrat 130**

TOP 12.1

23-22429
Anfrage (öffentlich)

Betreff:

Sachstand Bauvorhaben Schefflerstraße Süd

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

07.11.2023

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (zur Beantwortung)

28.11.2023

Status

Ö

Sachverhalt:

Im Rahmen des Projektes Fördergebiet Bahnstadt ist der Bau einer Entlastungsstraße nahe an der A39 im Bereich Schefflerstraße Süd geplant. Laut den Vorlagen 19-11140 und 22-17874 werden für das Bauvorhaben voraussichtlich Flächen der Kleingartenanlage "Sonnenschein" benötigt. Die Mitglieder des Kleingärtnervereins gehen davon aus, dass Ersatzflächen ausgewiesen werden und ggf. Entschädigungszahlungen erfolgen.

Hierzu möchten wir folgendes anfragen:

1. Wie ist der aktuelle Sachstand zum Zeitplan des Bauvorhabens Schefflerstraße Süd?
2. Wo genau befinden sich die Ersatzflächen für die Kleingartenanlage "Sonnenschein" und wann werden diese erschlossen?
3. Inwiefern tangieren die geplanten Maßnahmen auch das Areal des Stadtgartens im Bebelhof?

Gez. Karin Allgeier
Stellvertretende Bezirksbürgermeisterin

Anlagen:

Keine.

Absender:

**Frakt. B90/Grüne im Stadtbezirksrat
130**

TOP 12.2
23-21797
Anfrage (öffentlich)

Betreff:

Geschwindigkeit und Querung auf der Ackerstraße im Bereich der KiTa

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

08.08.2023

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (zur Beantwortung)

22.08.2023

Status

Ö

Sachverhalt:

An dieser Stelle wurde bereits mehrfach über die Geschwindigkeit der Personenkraftwagen und die schlechte Querungsmöglichkeit an der Kindertagesstätte FRÖBEL-Kindergarten SieKids Ackermäuse diskutiert. Zuletzt informierte die Verwaltung in Vorlage 22-19407-01 über die letzten Geschwindigkeitsmessungen. Die beschriebenen Messungen sind leider unzureichend für die Bewertung des Sachverhalts, da der Messzeitraum jeweils nur eine gute Stunde pro Fahrtrichtung beträgt und zudem in der ruhigen Mittagszeit liegt. Die Hauptverkehrszeiten sind aber morgens 7:30-9:30 und nachmittags 16:00-18:00. Dieser Zeitraum wird von den Nutzenden der KiTa als auch von den Mitarbeitenden des anliegenden Siemens-Standort für die An- und Abreise genutzt.

Daher wird angefragt:

1. Es wurde angekündigt, dass weitere Kontrollen durchgeführt werden sollen. Welche weiteren Maßnahmen plant die Verwaltung für die Geschwindigkeitsmessung? Wir bitten um einen längeren Messzeitraum (min. 12 Stunden).
2. Die Querungssituation ist für die Kita-Nutzenden immer noch unbefriedigend. Gerade in der Hauptverkehrszeit ist die Kreuzung der Ackerstrasse über die Querung mit abgesenktem Bordstein eine große Herausforderung für Kinder und Eltern. Es ist baulich wenig Platz für eine Querungshilfe oder eine Fahrbahnverschwenkung. Kann die Querungssituation daher mit einem Zebrastreifen verbessert werden?

Der Zebrastreifen unterstützt die Fortbewegung der schwächeren Verkehrsteilnehmenden, hat eine gute Akzeptanz bei den Fahrzeugführenden und kann aufgrund der Kindertagesstätte auch eingesetzt werden, wenn die üblichen Anforderungen an die Einsatzgrenzen (Mindestanzahl an Querungen pro Stunde) nicht erreicht werden.

Anlagen:

Absender:

**Frakt. B90/Grüne im Stadtbezirksrat
130**

TOP 12.3

23-21799
Anfrage (öffentlich)

Betreff:

Bushaltestelle Hauptbahnhof Süd

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

09.08.2023

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (zur Beantwortung)

22.08.2023

Status

Ö

Die Bushaltestelle Hauptbahnhof Süd befindet sich an der Ackerstrasse am südlichen Ausgang des Hauptbahnhofs und gegenüber des Siemens-Standorts. Die Haltestelle befindet sich zurzeit in einem qualitativ schlechten Zustand. Insbesondere auf der nördlichen Haltestelle ist der gepflasterte Bereich so kurz, dass nur eine der beiden Türen dort halten kann. Die andere Tür führt dann auf eine Wiese beziehungsweise bei Regen in den Schlamm. Beide Stationen sind nicht barrierefrei. Die Station hat aufgrund des Zugangs zum Hauptbahnhof und zum Siemensstandort überdurchschnittliche Bedeutung.

Wann ist die Sanierung/Ausbau der Haltestelle auf den üblichen Standard mit Barrierefreiheit geplant?

Anlagen:

Keine.

Betreff:

Bushaltestelle Hauptbahnhof Süd

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

02.11.2023

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

28.11.2023

Status

Ö

Sachverhalt:

Zur Anfrage der Fraktion B 90/Grüne vom 09.08.2023 wird wie folgt Stellung genommen:

Die Bushaltestelle liegt im Planungsbereich des Projektes Bahnstadt. Innerhalb des Projektes Bahnstadt ist mittelfristig vorgesehen, die Ackerstraße umzubauen und den südlichen Hauptbahnhofszugang/-ausgang zu verändern. Ein barrierefreier Umbau der Bushaltestelle am jetzigen Standort ist daher derzeit nicht sinnvoll.

Um dennoch die Aus- und Einstiegssituation für Fahrgäste an der Bushaltestelle auf der Northwestseite der Ackerstraße (in Fahrtrichtung Bebelhof) zu verbessern, soll im Frühjahr nächsten Jahres die Wartefläche verlängert und befestigt werden. Haushaltsmittel stehen hierfür zur Verfügung.

Wiegel

Anlage/n:

keine