

Betreff:

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

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat I 0120 Referat Stadtentwicklung, Statistik, Vorhabenplanung	<i>Datum:</i> 01.11.2023
---	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
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 Lehndorf-Watenbüttel (zur Kenntnis)	22.11.2023	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 111 Hondelage-Volkmarode (zur Kenntnis)	23.11.2023	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 330 Nordstadt-Schunteraeue (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.

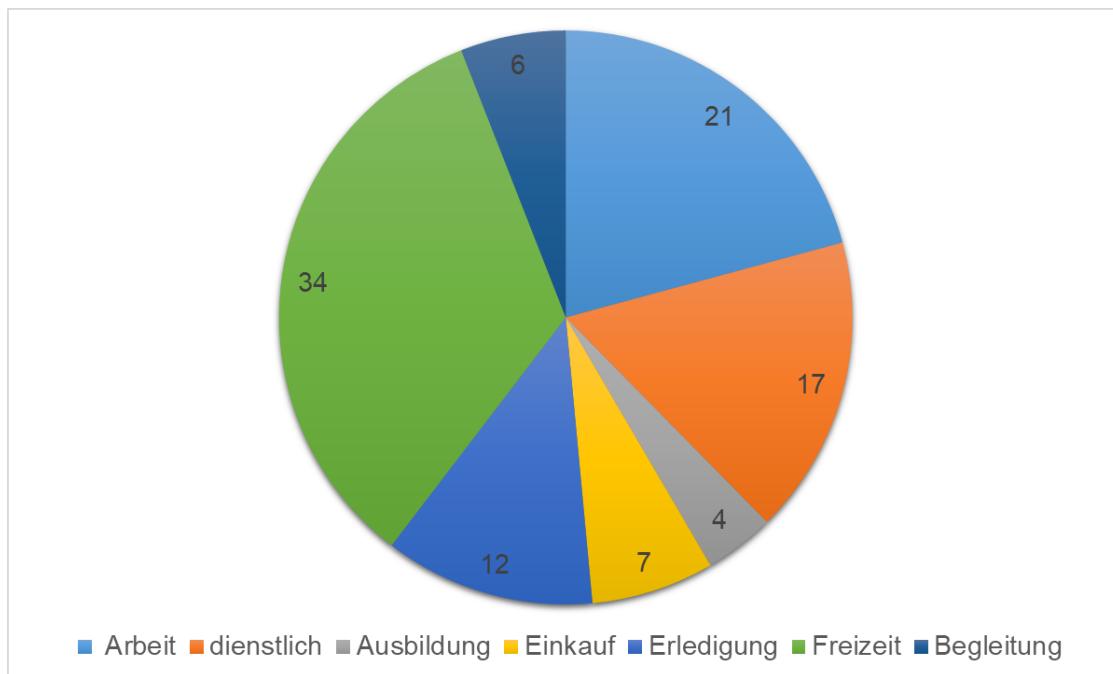


Abb. 1: Verkehrsleistung (Personenkilometer) nach Wegezweck, Angaben in %; Abweichungen von 100%: Grund Rundungsdifferenzen [vgl. https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/archive/pdf/MiD2017_Ergebnisbericht.pdf]

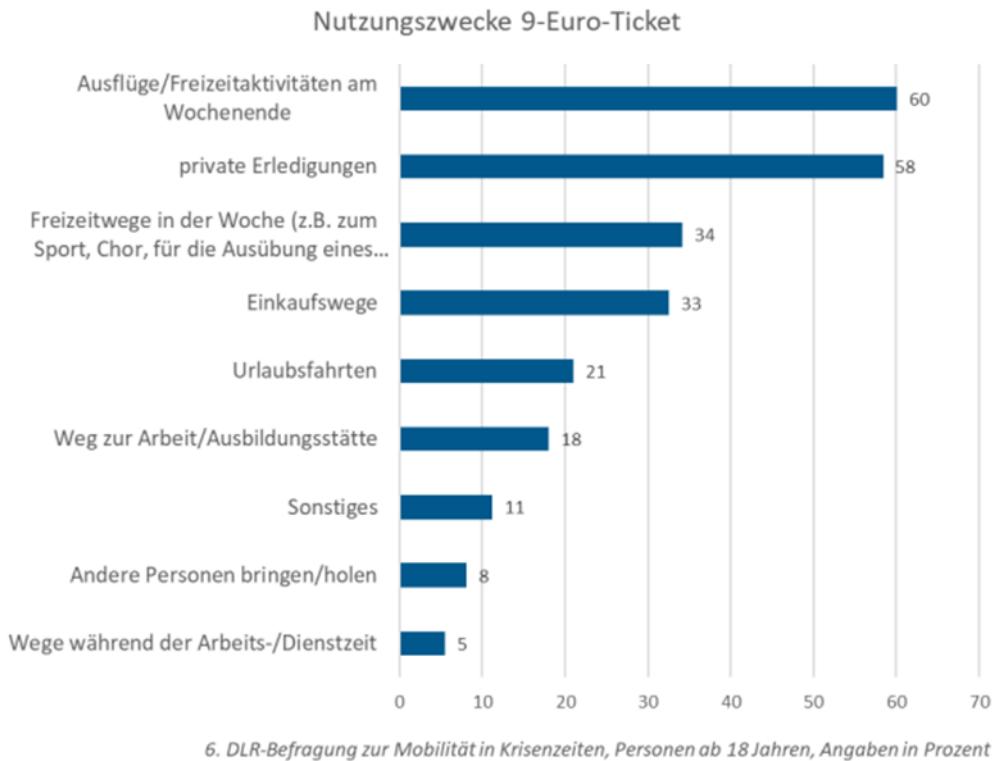


Abb. 2: Nutzungszwecke des 9-Euro-Ticket: Am häufigsten wird das 9-Euro-Ticket für Freizeitaktivitäten genutzt [https://www.dlr.de/de/aktuelles/nachrichten/2022/03/20220825_wie-hat-das]

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 Arbeitsnehmerinnen 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 Fahrgästzahlen 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 Linienummer im Fahrverlauf 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 ganztägig einen einheitlichen Linienvorlauf 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 Zentralklinik. 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 ganztägig durch die Stadtbahnlinie 2 direkt an den Hauptbahnhof angebunden.

Heute verkehren die meisten Fahrten der Buslinie 461 von der PTB über Lehndorf 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 Lehndorf 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.

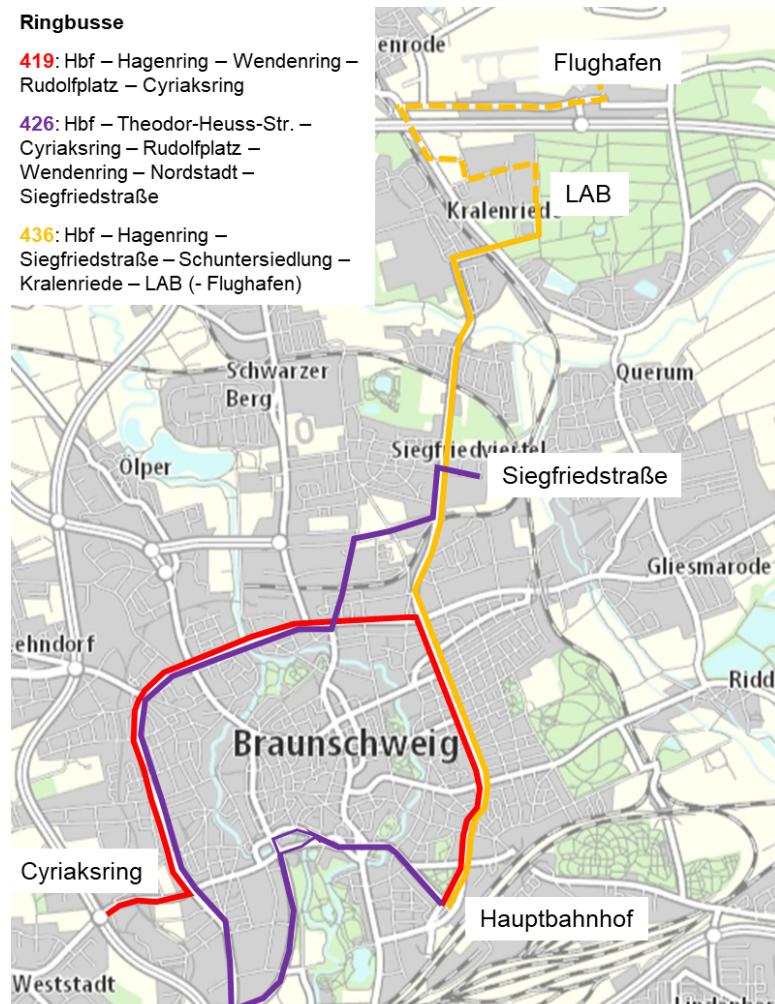


Abb. 3: Ringlinienkonzept mit den Buslinien 419, 426 und 436

Die Buslinie 436 verkehrt zukünftig an allen Wochentagen bis ca. 23:00 Uhr zwischen Hauptbahnhof über den Ostring und Kralenriede zur Landesaufnahmehörde (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 Giesmaroder 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 Giesmarode 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 Lehndorf 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 Lindenbergt 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 Lindenbergt 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 Melverode. 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, Melverode, 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 ganztägig 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 Lindenbergt nach Rautheim, soll sie abends und sonntags nicht mehr im Einsatz sein.

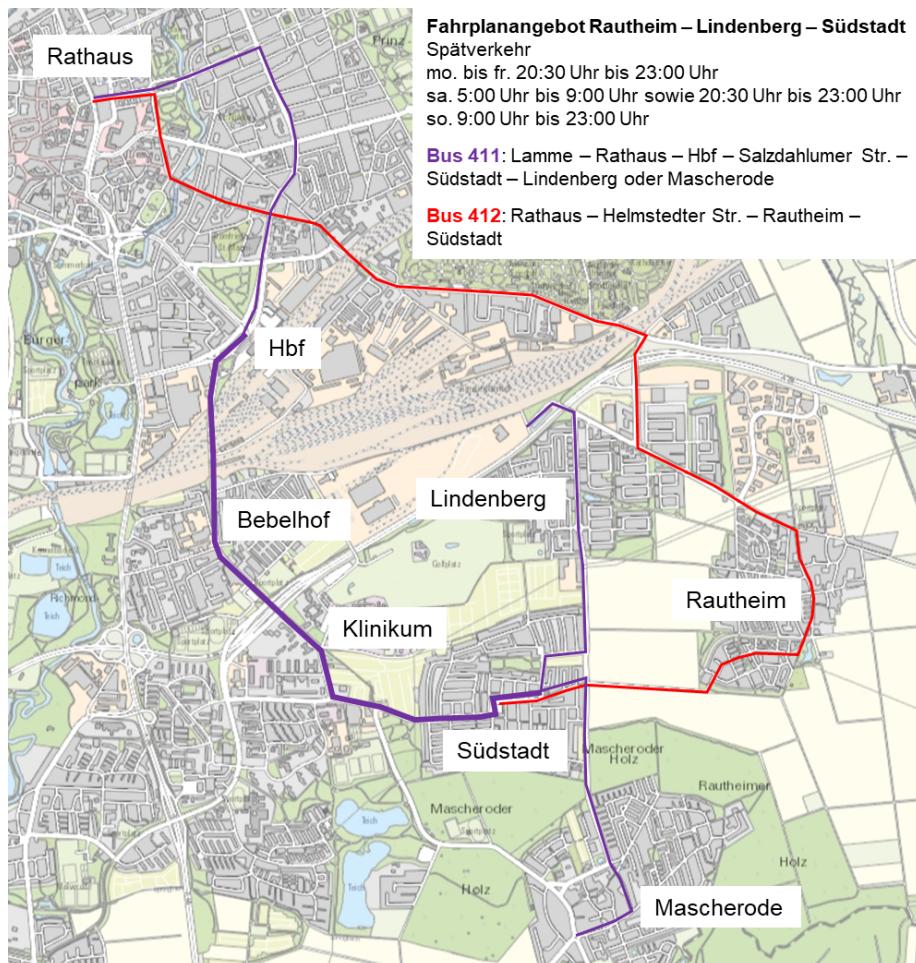


Abb. 4: Fahrplanangebot Rautheim – Lindenbergt – Südstadt, Spätverkehr

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 Lindenbergs 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 Lindenbergs und bedient dort die Haltestellen Sandgrubenweg, Dedeckindstraße, 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 Lindenbergs.

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 Abfahrtzeiten 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:

Stadtbus

- 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.

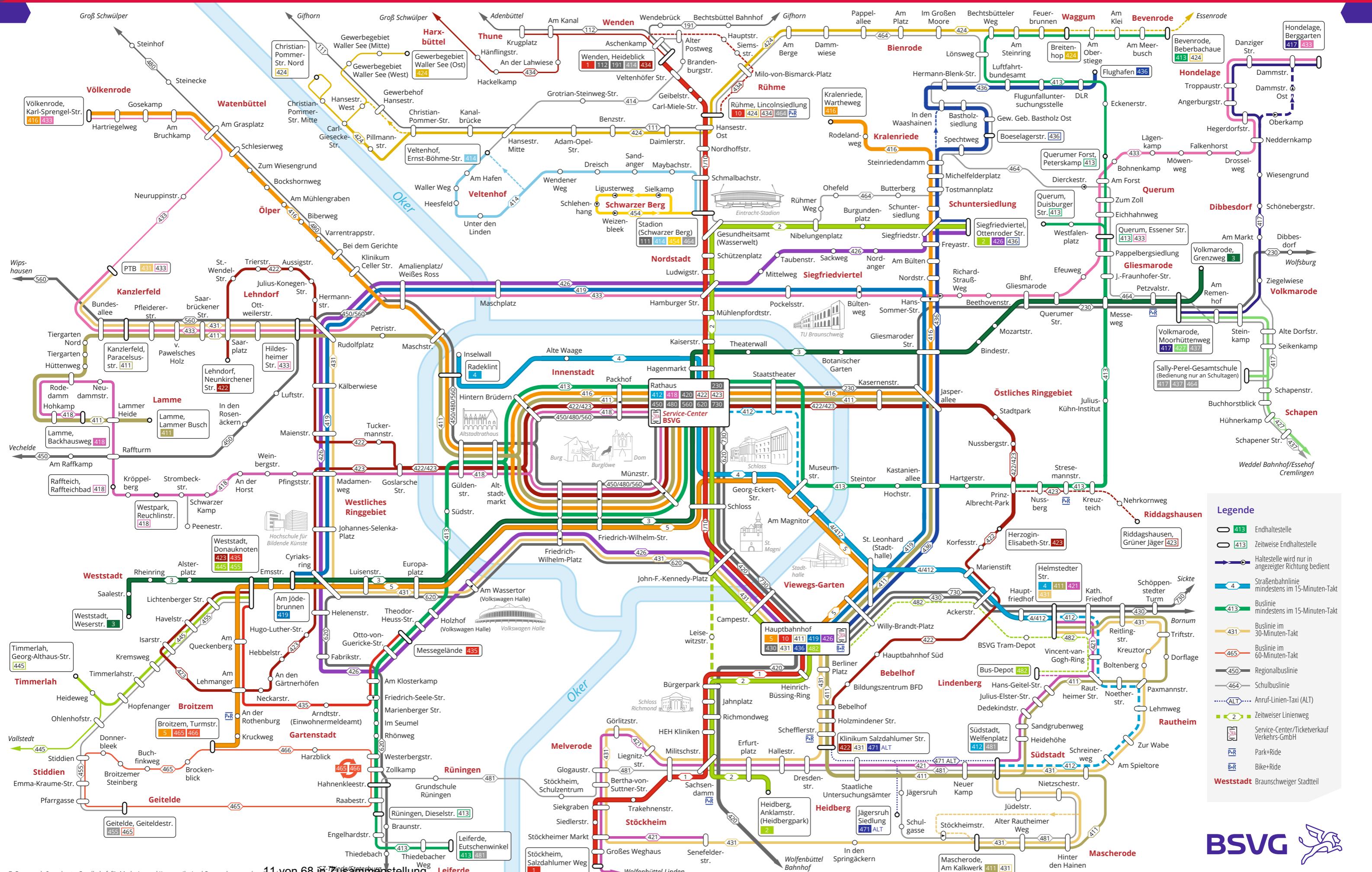
Durch die Angebotsanpassungen an Ferientagen haben die Maßnahmen keine zusätzliche belastende Wirkung auf den Wirtschaftsplan der BSVG und sind im Wirtschaftsplan 2024ff berücksichtigt.

Kügler

Anlage: BSVG Liniennetzplan Tag+Nacht ab März 2024

Liniennetzplan Braunschweiger Verkehrs-GmbH gültig ab März 2024

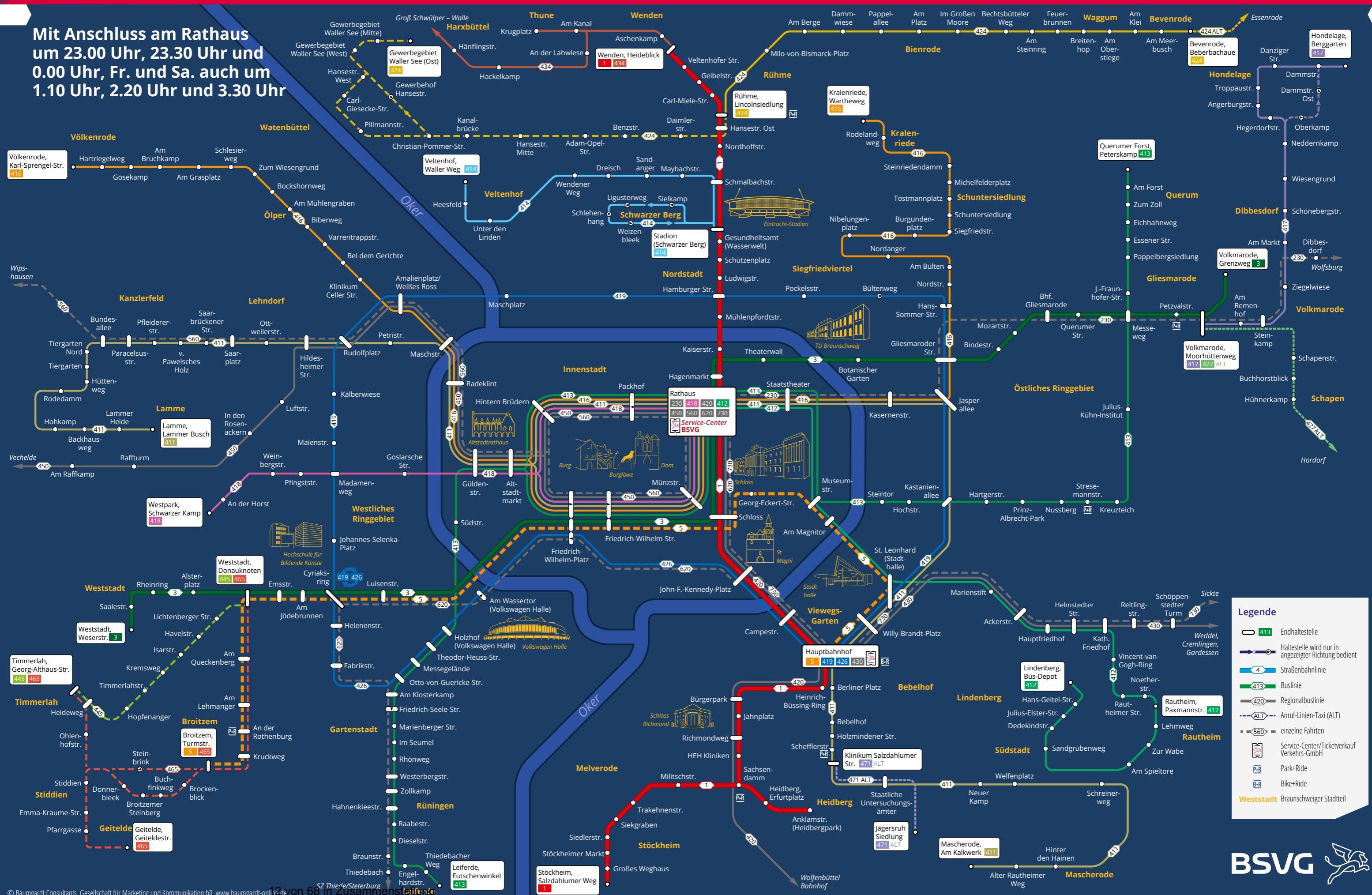
Local transport network map Braunschweiger Verkehrs-GmbH valid from March, 2024



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:

**Umsetzung des Gewinnerentwurfs aus dem Künstlerischen
Wettbewerb zum Kolonialdenkmal**

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat IV 41 Fachbereich Kultur und Wissenschaft	<i>Datum:</i> 09.11.2023
---	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Ausschuss für Kultur und Wissenschaft (zur Kenntnis)	16.11.2023	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 120 Östliches Ringgebiet (zur Kenntnis)	29.11.2023	Ö
Umwelt- und Grünflächenausschuss (zur Kenntnis)	01.12.2023	Ö

Sachverhalt:

Am 27.06.2023 hat der Rat der Stadt Braunschweig den „Umsetzung des Gewinnerentwurfs aus dem Künstlerischen Wettbewerb zum Kolonialdenkmal“ zugestimmt (Drs. Nr. 23-21314-01) und die Verwaltung beauftragt, die Planungen in Abstimmung mit der Künstlerin voranzutreiben und umzusetzen.

Im Zuge der Beschlussfassung wurde die Verwaltung gebeten, einen Zwischenbericht über die konkreten Umsetzungsplanungen vorzulegen.

Zwischenbericht:

In den letzten Wochen wurde der Gewinnerentwurf durch die Künstlerin Patricia Kaersenhout in enger Abstimmung mit der Verwaltung grundlegend überarbeitet und konkretisiert. Der finalisierte Entwurf ist in den Anlagen 1 und 2 visualisiert und bemaßt beigelegt. Im Ergebnis wird der Entwurf jetzt durch eine wesentlich kompaktere Form charakterisiert, wodurch sowohl eine großflächige Versiegelung vermieden wird, als auch der vorhandene Grünbestand auf der Rückseite des Denkmals in seiner jetzigen Form erhalten bleibt.

Frontseitig befindet sich eine Kiefer, die bereits Schäden aufweist. Die Kiefer wird seitlich von artfremden Laubbäumen bedrängt, sodass sie entfernt wird. Es werden zeit- und ortsnahe Ersatzpflanzungen vorgenommen.

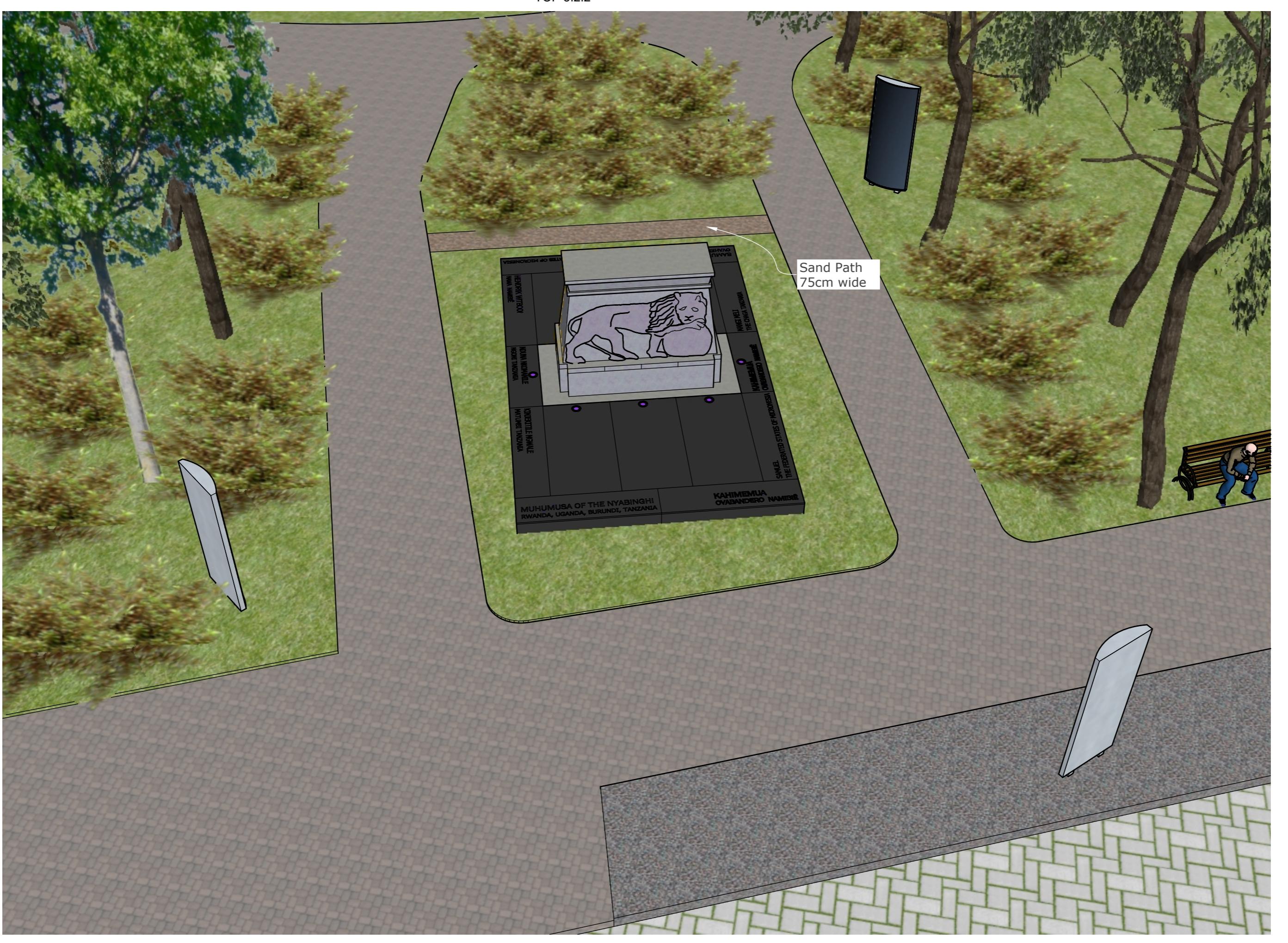
Die Verwaltung wird die Umsetzung des jetzt vorliegenden finalen Entwurfs in Abstimmung mit der Künstlerin weiter vorantreiben und dafür Gestaltungs- und Umsetzungsaufträge erteilen.

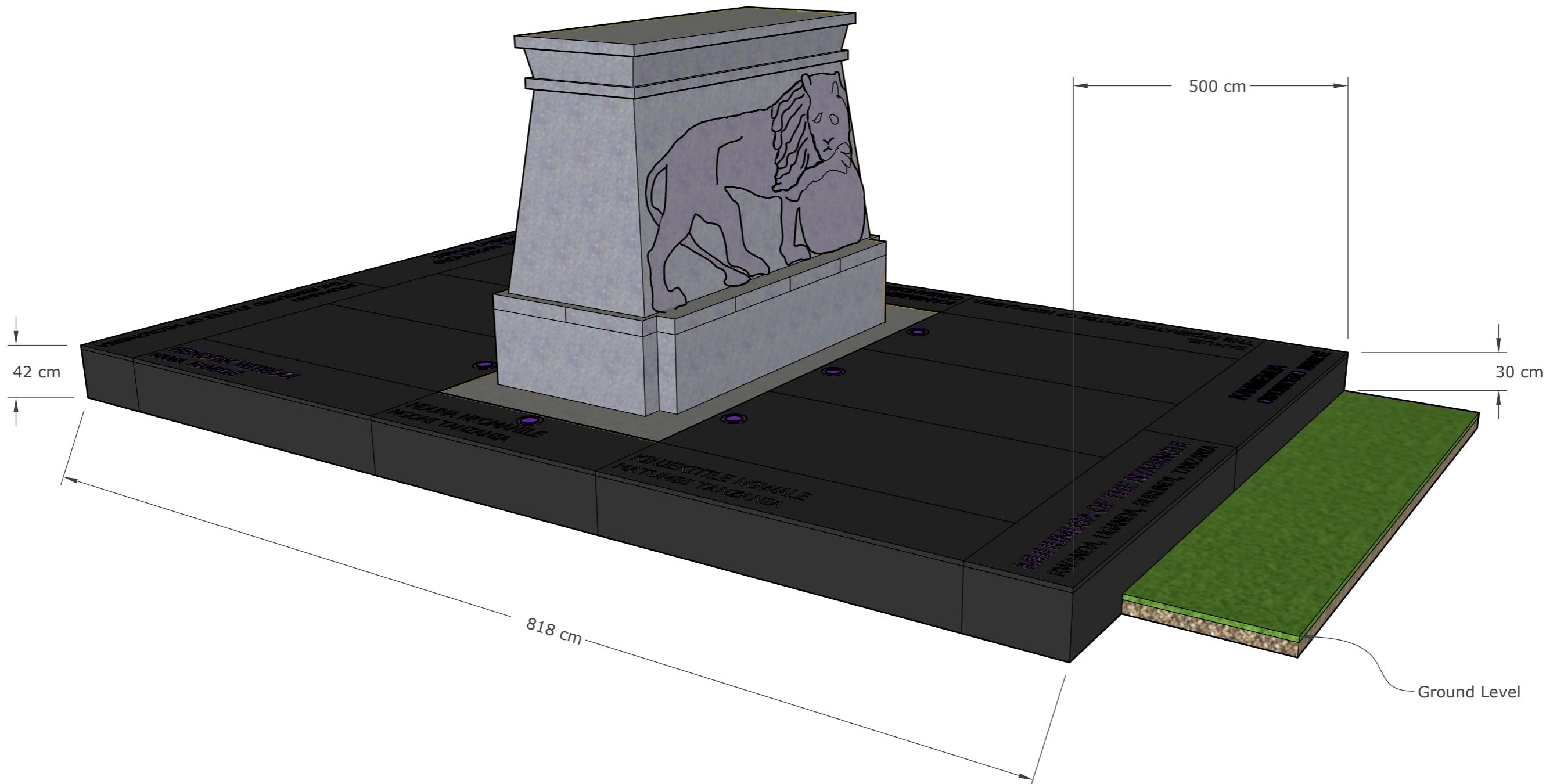
Prof. Dr. Hesse

Anlage/n:

1. Visualisierung des überarbeiteten Entwurfs
2. Bemaßung des Entwurfs

TOP 3.2.2





Stadt Braunschweig

Der Oberbürgermeister

23-22684

**Mitteilung
öffentlich**

Betreff:

Designentwurf und Beleuchtungskonzept für die Erneuerung des Jugendplatzes Prinz-Albrecht-Park/Rollschuhbahn

Organisationseinheit: Dezernat VIII 67 Fachbereich Stadtgrün und Sport	Datum: 28.11.2023
--	----------------------

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 120 Östliches Ringgebiet (zur Kenntnis)	29.11.2023	Ö

Sachverhalt:

Die Erneuerung des Jugendplatzes Prinz-Albrecht-Park/Rollschuhbahn zu einem modernen Skate- und Basketballplatz, der Anziehungskraft über die Grenzen der Stadt Braunschweig hinaus haben wird, sieht eine Beleuchtungsanlage und ein eigenes Design für den Basketballbereich vor. Diese Aspekte sollen im Folgenden vorgestellt werden

Designentwurf für das Basketballfeld

Das vorgeschlagene Design des neuen größeren Basketballfeldes wurde maßgeblich von dem Basketballnationalspieler Dennis Schröder beeinflusst. Ein erster Entwurf, der seitens Dennis Schröder vorgeschlagen wurde, kann nach gründlicher Recherche und Rücksprache mit mehreren Herstellern von EPDM-Belägen in der Form bautechnisch nicht realisiert und mit vertretbarem Aufwand umgesetzt werden. Daher wurde in der Gestaltung eine organische Grundform, die sich bereits bei anderen Courts bewährt hat und auch im angrenzenden Skatepark zu finden ist, als optisches Leitmotiv für den Court verwendet (s. Anlage 1). Um den persönlichen Bezug zu Dennis Schröder herzustellen, wurden seine Initialen „DS“ abstrahiert und in das Bodenmuster eingearbeitet. Auch ein speziell angefertigter Schriftzug im Mittelkreis sowie eine weiße Schriftlackierung im Asphalt lehnen sich an den Entwurf Schröders an.

Die Farbpalette in schwarz-weiß-grau mit goldener Linierung orientiert sich sowohl am Corporate Design der hiesigen Basketballmannschaft „Basketball Löwen Braunschweig“ als auch an den im Skatepark vorherrschenden Farben und schafft damit ein harmonisches Gesamtbild. Der angrenzende Mini-Court verzichtet bewusst auf eine aufwendige Gestaltung, um den Fokus auf den Main-Court zu legen.

Beleuchtungskonzept

Mit der Umgestaltung des Skaterparks und Basketball-Courts am Jugendplatz Prinz-Albrecht Park/Rollschuhbahn hin zu einer State of the Art-Anlage mit überregionaler Strahlkraft ist davon auszugehen, dass sich die Auslastung der Anlage massiv erhöhen wird. Um die aus einem hohen Nutzungsdruck resultierenden Konflikte zu entzerren, hat sich bewährt, eine spezielle Beleuchtungsanlage in das Konzept zu integrieren. Durch die damit mögliche Erweiterung der täglichen Nutzungszeit lässt sich das Gesamtaufkommen in der Anlage gerade in den Herbst- und Wintermonaten gestreut über den ganzen Tag verteilen, was sich

in einer ausgewogeneren Auslastung und damit in einem verringerten Konfliktpotential bemerkbar machen sollte.

In der Planung wurde ein Lichtkonzept berücksichtigt, das mit LED-Lichtmasten von einer Fachfirma speziell für die Bedürfnisse im Skatepark bzw. am Basketball-Court ausgelegt und berechnet wurde (s. Anlage 2).

Lichtmasten und Leuchtmittel

Die Planungen sehen vor, dass die Lichtmasten dezentral mit mehreren Lichtquellen angeordnet werden. Dadurch lässt sich ein unerwünschter Schattenwurf auf die Elemente vermeiden und die Sicherheit bei der Nutzung gewährleisten. Die zehn Masten, deren Anzahl aus den speziellen Berechnungen des Lichtplaners wurden, haben eine Lichtpunkthöhe ca. 8 m, was den Vorteil bietet, dass keine speziellen Genehmigungen zur Errichtung eingeholt werden müssen. Die Lichtplanung berücksichtigt zudem die Anforderungen des Denkmalschutzes (z.B. Freihaltung der Sichtachse in Richtung Denkmal), ohne dabei die Funktion des Skaterparks einzuschränken.

Die verwendeten LED-Fluter lassen sich entsprechend der Berechnung so ausrichten, dass sich das Licht auf die auszuleuchtenden Bereiche ohne große Abstrahlung beschränkt. Die Leuchtmittel besitzen dabei eine mittlere Beleuchtungsstärke von 100 lx bei einer Farbtemperatur von 3000 K.

Umweltaspekte und Lärmschutz

Aufgrund der Lage des Jugendplatzes im Landschaftsschutzgebiet ergeben sich Anforderungen an das Lichtkonzept. So werden beispielsweise Lichtstärke und Temperatur so ausgewählt und angepasst, dass eine Störung von Insekten wird.

Zur Gewährleistung des Lärmschutzes wird eine Zeitschaltuhr integriert, so dass die Beleuchtung auf die in der städtischen Park- und Grünanlagensatzung festgelegten Nutzungszeiten zwischen 07:00 und 22:00 Uhr begrenzt wird.

Herlitschke

Anlage/n:

Designentwurf für Basketballfeld

Entwurfsplan für Beleuchtungskonzept

Anlage 1: Designentwurf für Basketballfeld



Anlage 2: Entwurfsplan für Beleuchtungskonzept (Darstellung gibt nicht die Farbgebung der Skate- und Basketballanlage wieder)

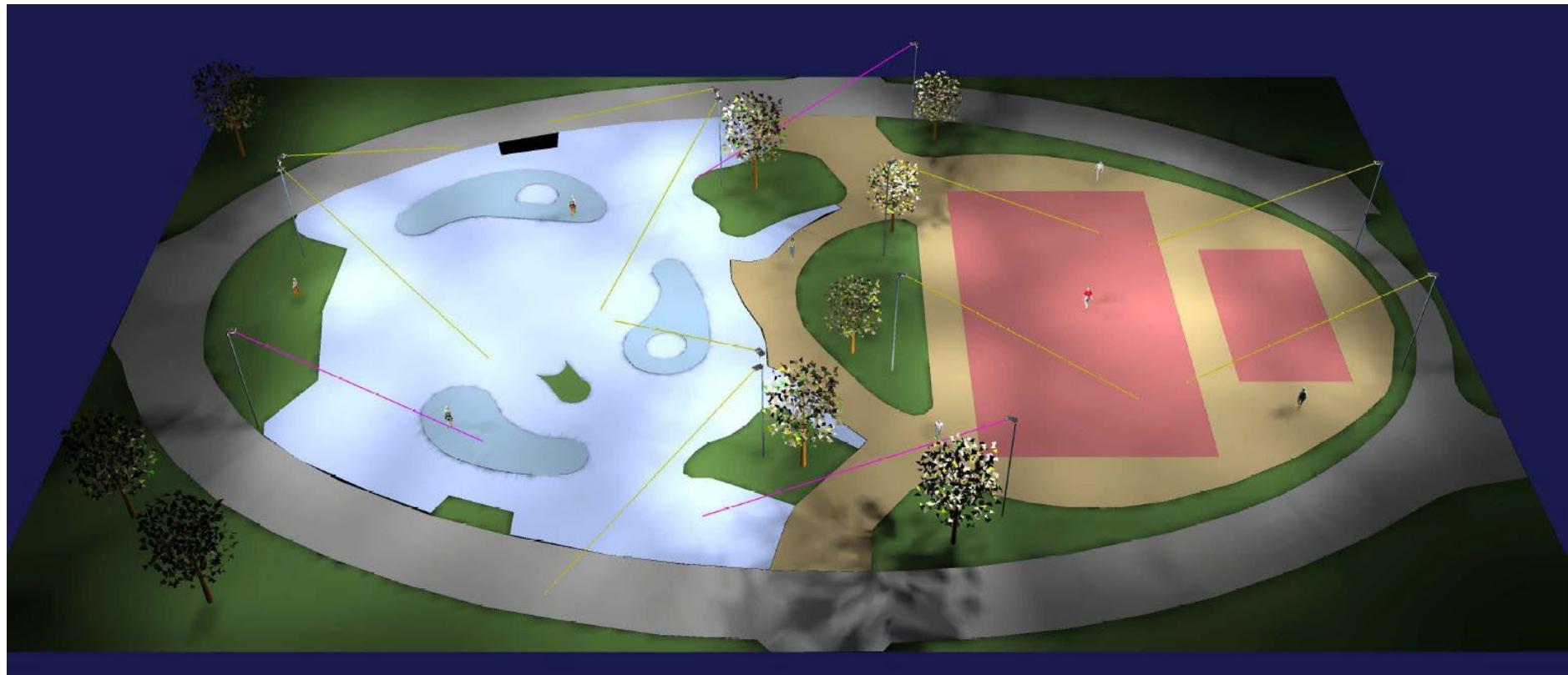


Abb. 1: Ansicht von Süden

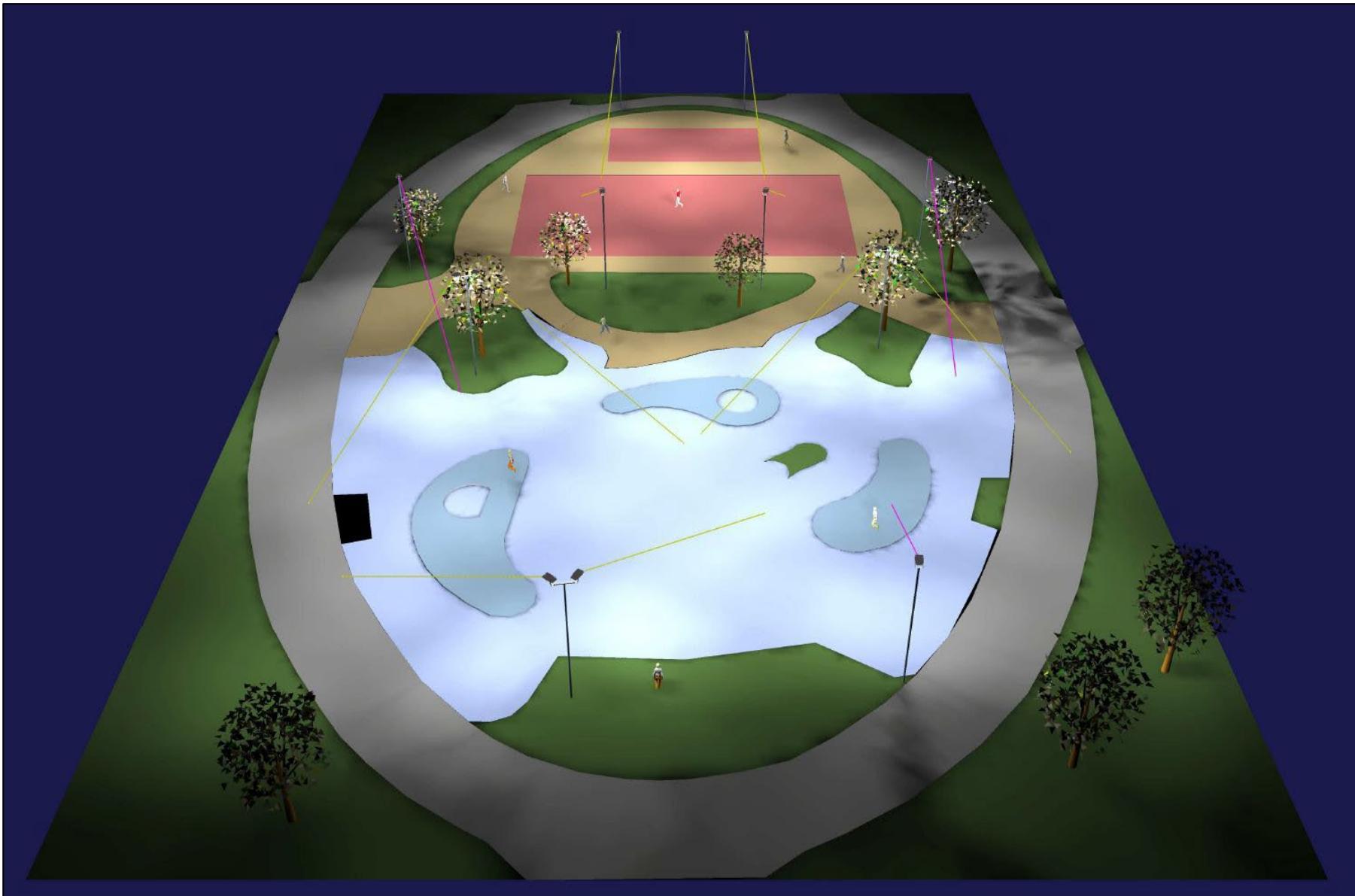


Abb. 2: Ansicht von Westen

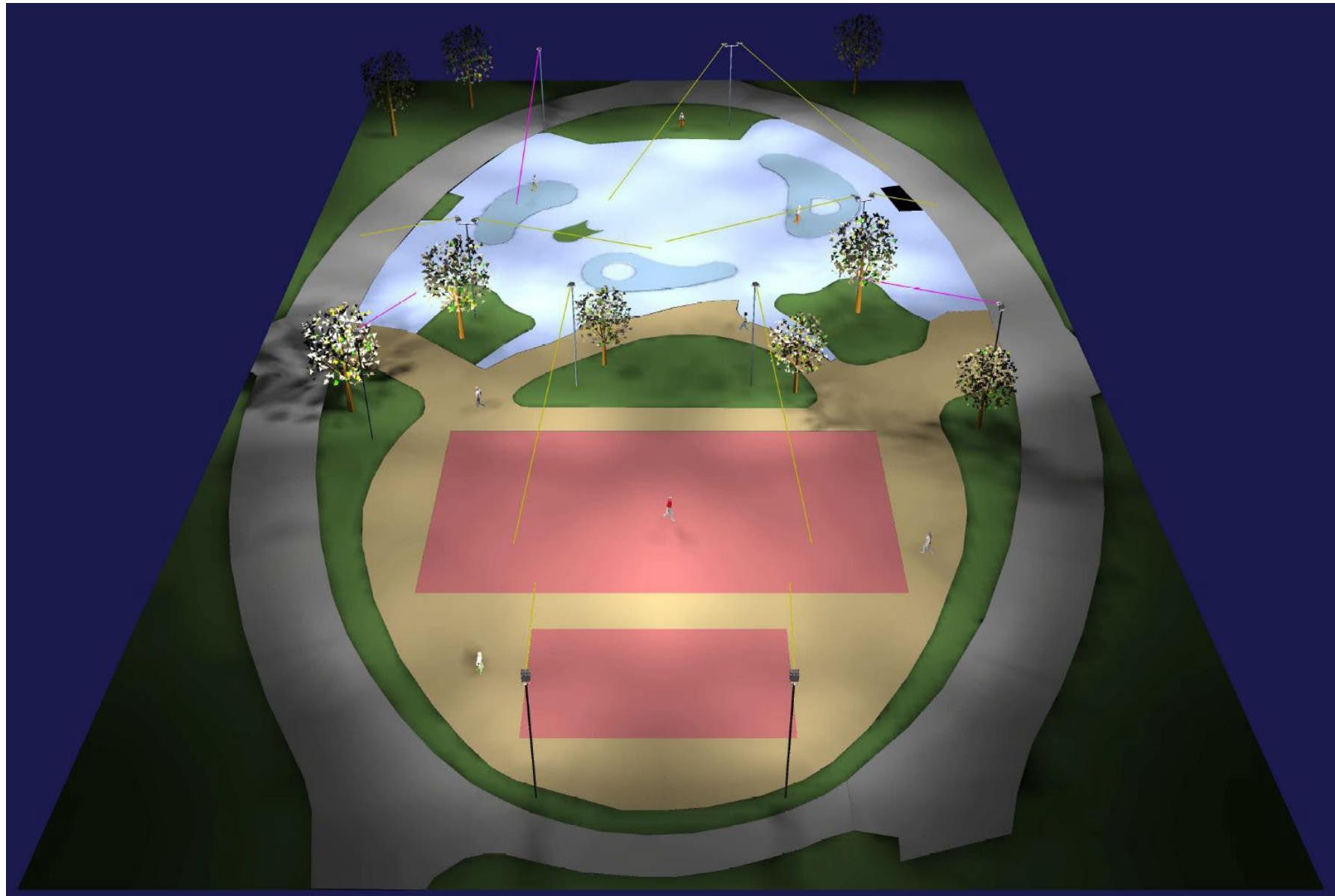


Abb. 3: Ansicht von Osten

*Absender:***Fraktion B90/Die Grünen im
Stadtbezirksrat 120****23-22565**

Antrag (öffentlich)

*Betreff:***Barrierefreie Zugänge zum Stadtpark***Empfänger:*Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister*Datum:*

15.11.2023

*Beratungsfolge:*Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 120 Östliches Ringgebiet
(Entscheidung)*Status*

29.11.2023

Ö

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird beauftragt, in den Zugangsbereichen zum Stadtpark, die noch nicht barrierefrei sind, entsprechende barrierefreie Zugänge (Bordsteinabsenkungen, Unterbinden des Parkens durch entsprechende Markierungen) einzurichten.

Sachverhalt:

Einige Zugangsbereiche zum Stadtpark (z. B. Wilhelm-Bode-Straße Höhe Yorkstraße, von der Fasanenstraße zum Stadtpark, Grünwaldstraße Höhe Berner Straße) sind nicht barrierefrei, auch sind die Zugänge in der Regel zugeparkt. Besonders für Menschen mit Rollatoren oder Kinderwagen, die auch weiter zur Rollschuhbahn oder in den Prinzenpark wollen, gibt es erhebliche Behinderungen bzw. Umwege.

Anlage/n:

keine

Absender:

**Fraktion B90/Die Grünen im
Stadtbezirksrat 120**

23-22567

Antrag (öffentlich)

Betreff:

Verkehrssituation Elternhaltestelle IGS Franzsches Feld

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

15.11.2023

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 120 Östliches Ringgebiet
(Entscheidung)

Status

29.11.2023

Ö

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird beauftragt, im näheren Umfeld der IGS Franzsches Feld eine Elternhaltestelle einzurichten. Der Standort bei den Wertstoffcontainern in der Grünwaldstraße ist zu prüfen.

Sachverhalt:

Der morgendliche Bringverkehr und auch der Abholverkehr am Nachmittag sorgt im Eingangsbereich der IGS Franzsches Feld besonders morgens für ein erhebliches Verkehrschaos. Schüler*innen, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Schule kommen, werden durch parkende und wendende Pkw behindert.

Die Verkehrssicherheit im Schulumfeld ist nicht gegeben. Eine Möglichkeit zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ist die Einrichtung von sogenannten Elternhaltestellen (Parkplätze im weiteren Schulumfeld, bis ca. 250 m Luftlinie). Hier können die Eltern parken, die Kinder aussteigen lassen. Den Rest des Weges zur Schule legen die Kinder zu Fuß zurück.

Anlage/n:

keine

Betreff:**Veloroute Schöppenstedter Turm****Organisationseinheit:**Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr**Datum:**

21.11.2023

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (Anhörung)	28.11.2023	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 begehbarer 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.

Werkags stellt sich jedoch eine andere Situation dar, bei der von einer Vollauslastung 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 Altewiekling (Anlage 1.6)
Die Helmstedter Straße soll zwischen der Einmündung Kastanienallee und dem Altewiekling 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 Altewiekling (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 Altewieklings 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 Spitzentstunde in beiden Fahrtrichtungen ermöglicht. Mit der zusätzlichen Signalisierung ist keine Einschränkung der Leistungsfähigkeit des Altewieklings 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 Altewiekling 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 Querungsmöglichkeiten 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 Querungsmöglichkeit 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 Querungsmöglichkeiten 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.

Stadtteinwärts 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 Altewiekrings 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 erbettet, 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.

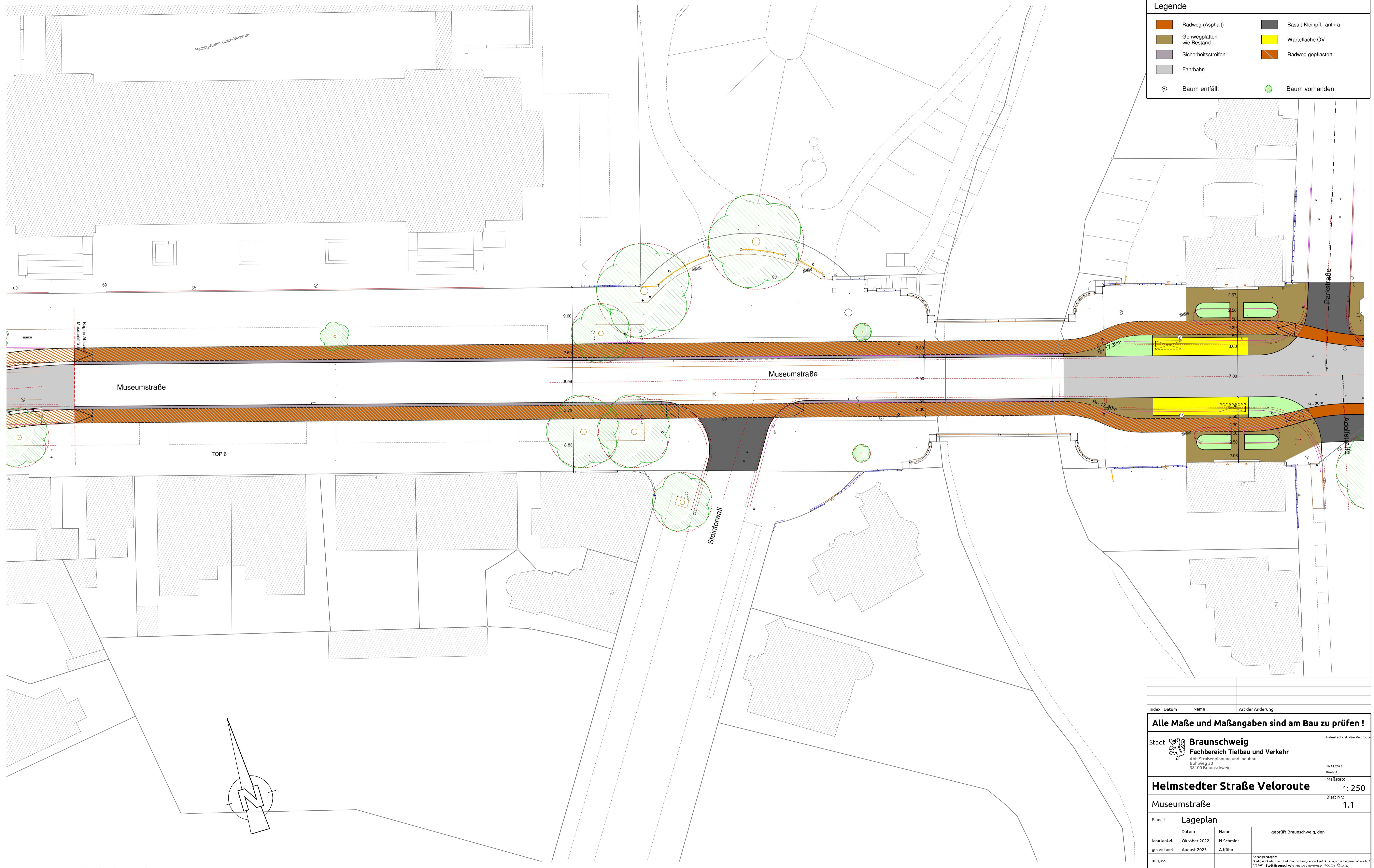
Zusammenfassung der Vorlage

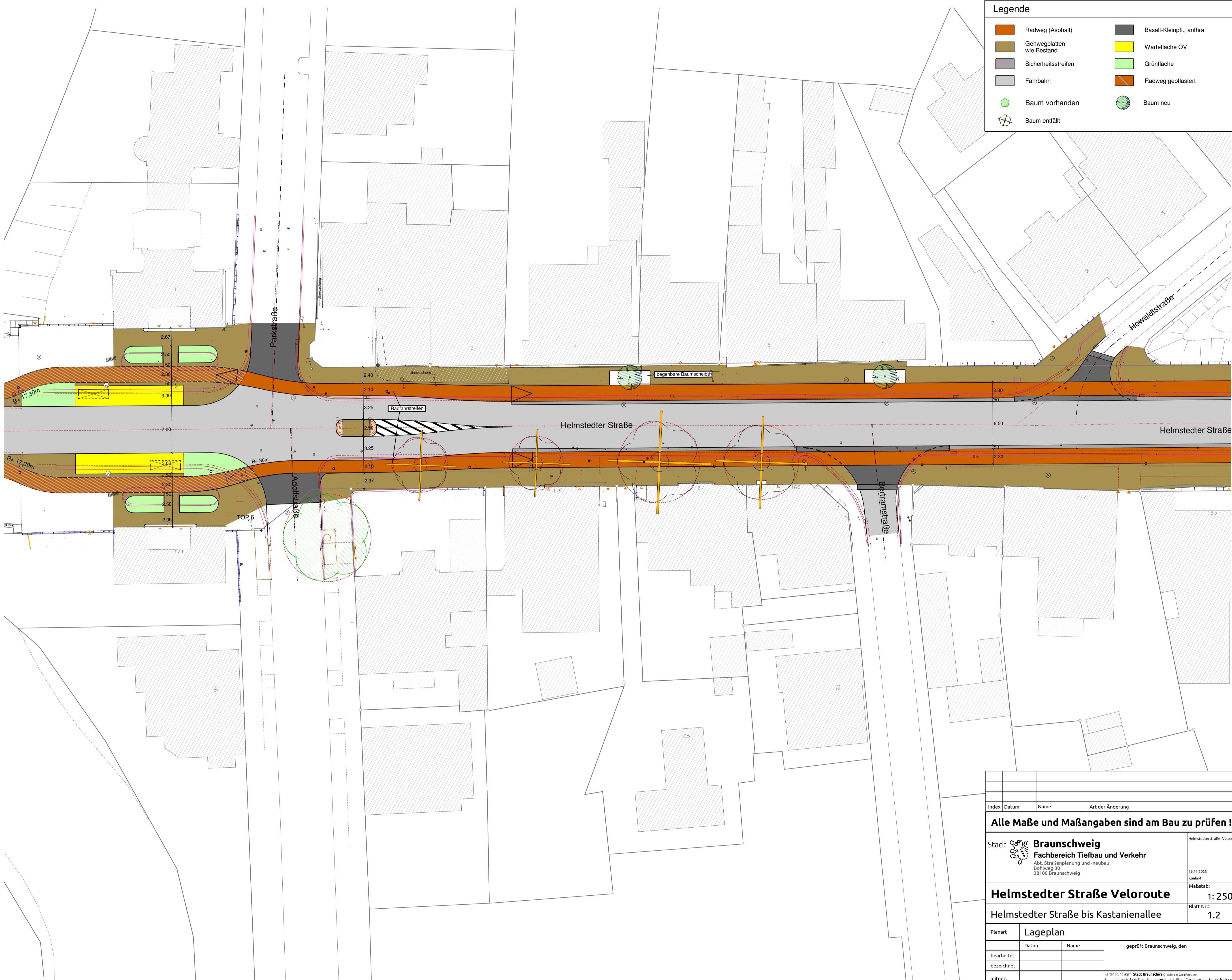
Die Verwaltung legt mit dieser Drucksache die Planung der Veloroute 1 über eine Gesamtlänge von 5,1 km vor. Ein erster Realisierungsabschnitt wird zum Beschluss vorgeschlagen, bei zwei weiteren Realisierungsabschnitten sind noch wichtige Detailfragen zu klären oder der Abschluss anderer Planungen abzuwarten.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

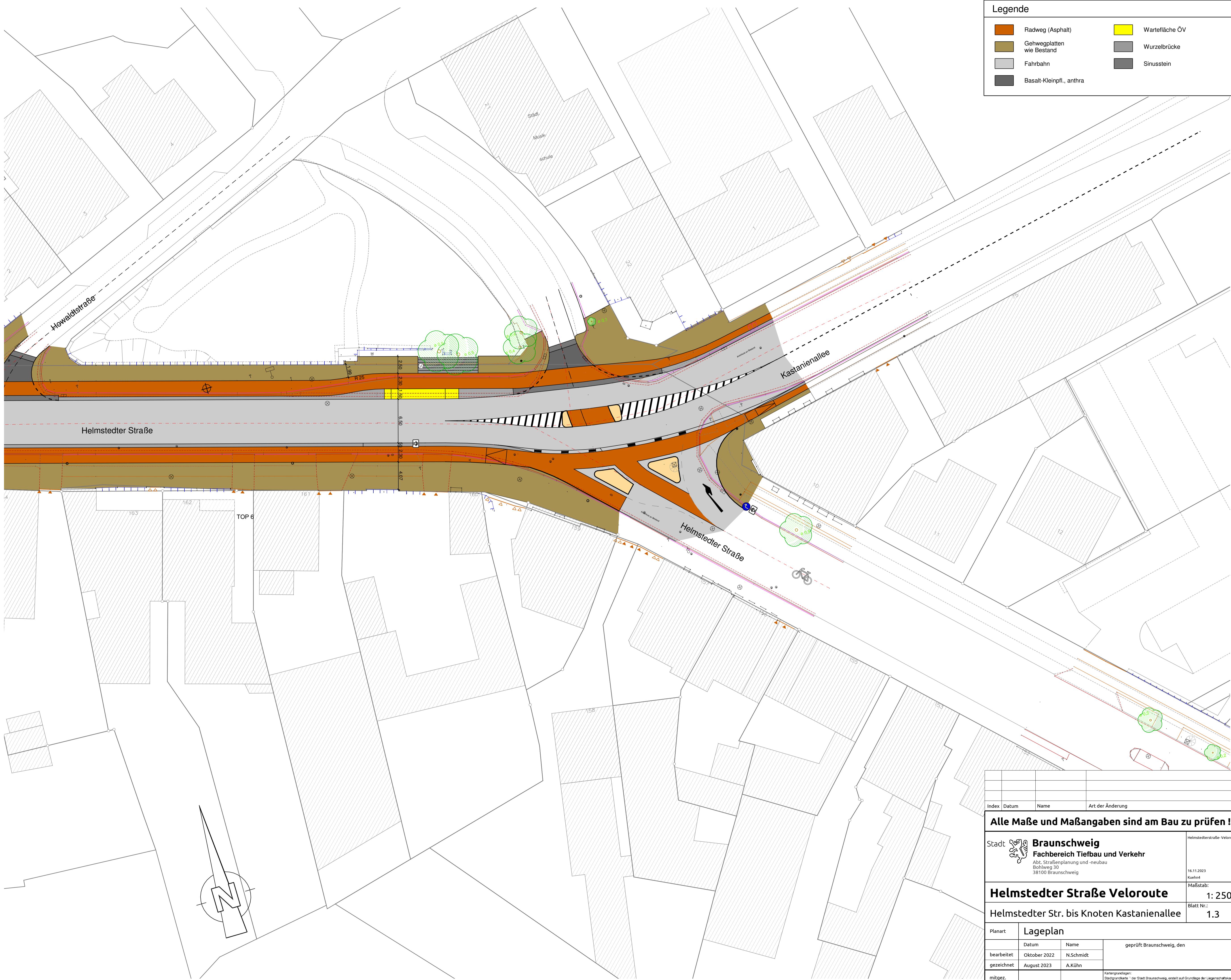
Leuer

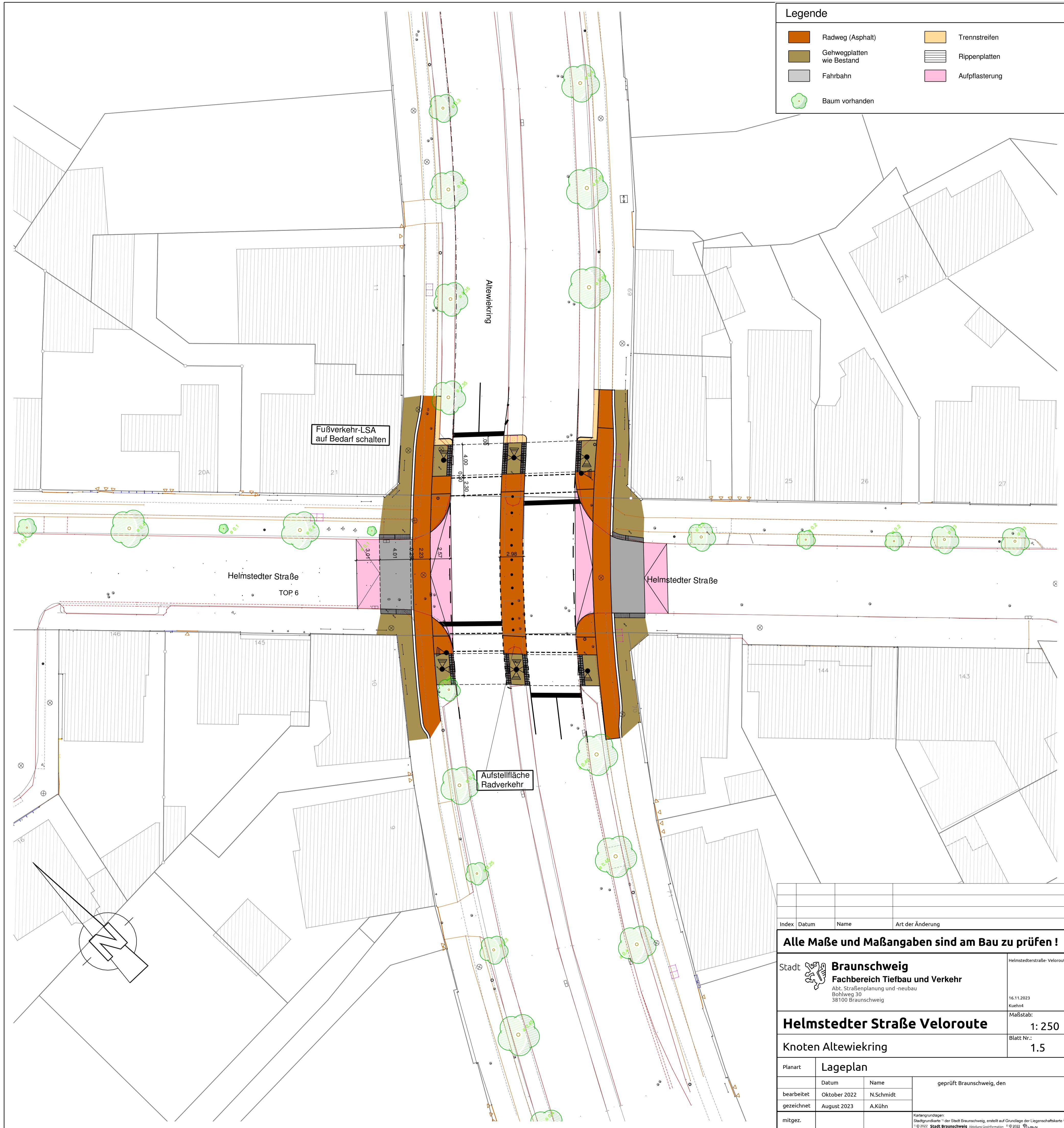
Anlage/n:

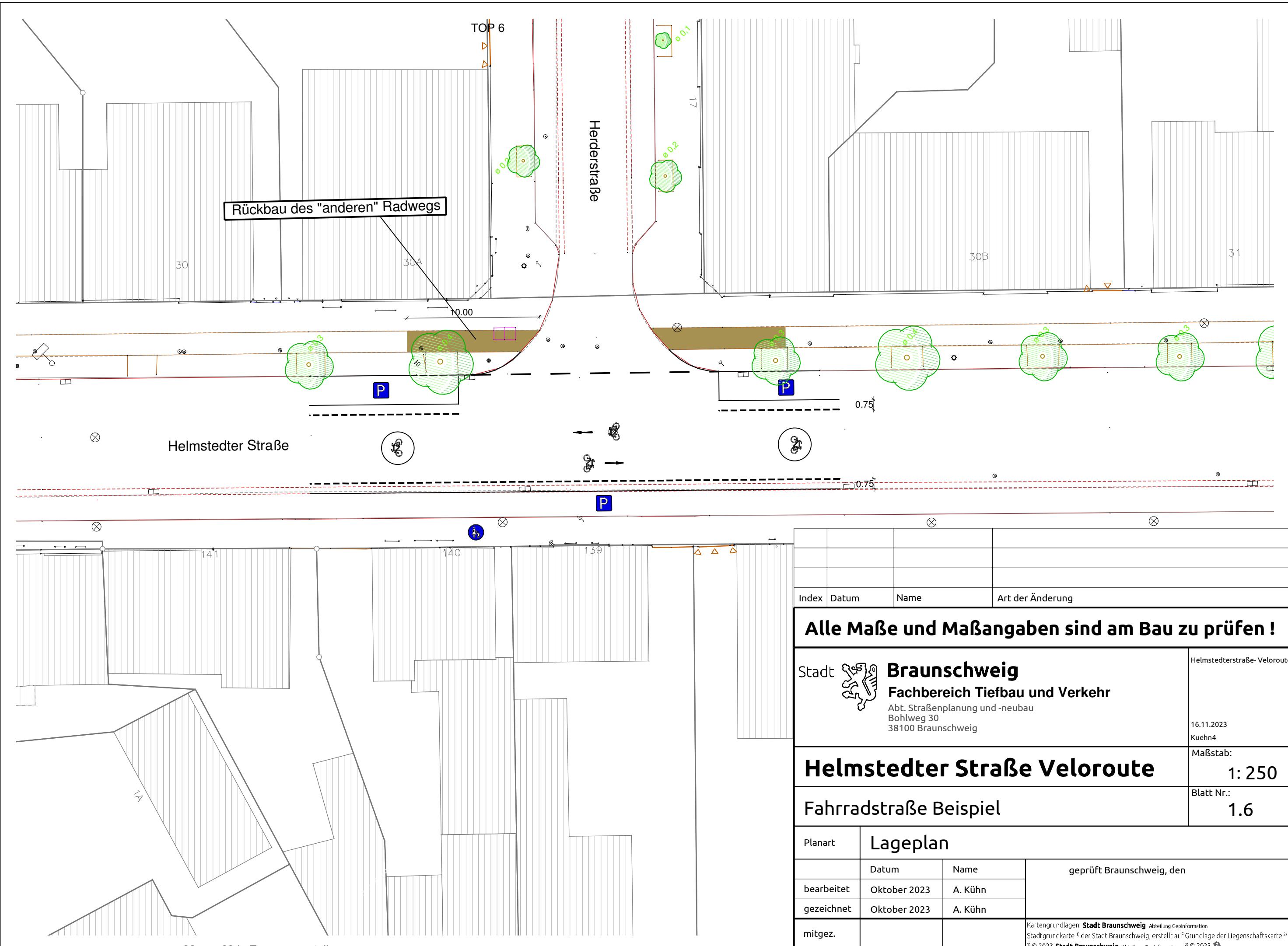
Lagepläne





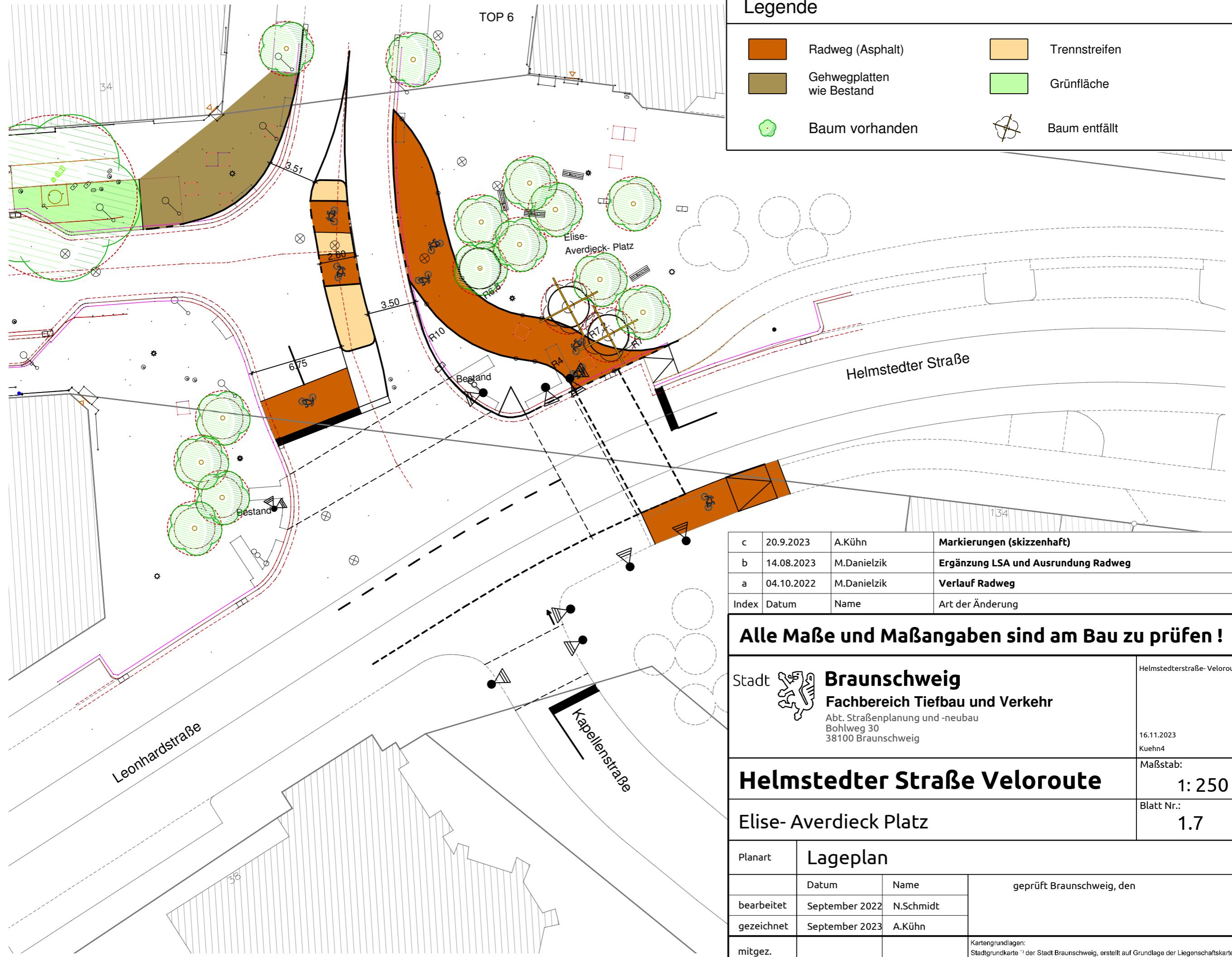






Legende

	Radweg (Asphalt)		Trennstreifen
	Gehwegplatten wie Bestand		Grünfläche
	Baum vorhanden		Baum entfällt



Legende

Radweg (Asphalt)

Gehwegplatten wie Bestand

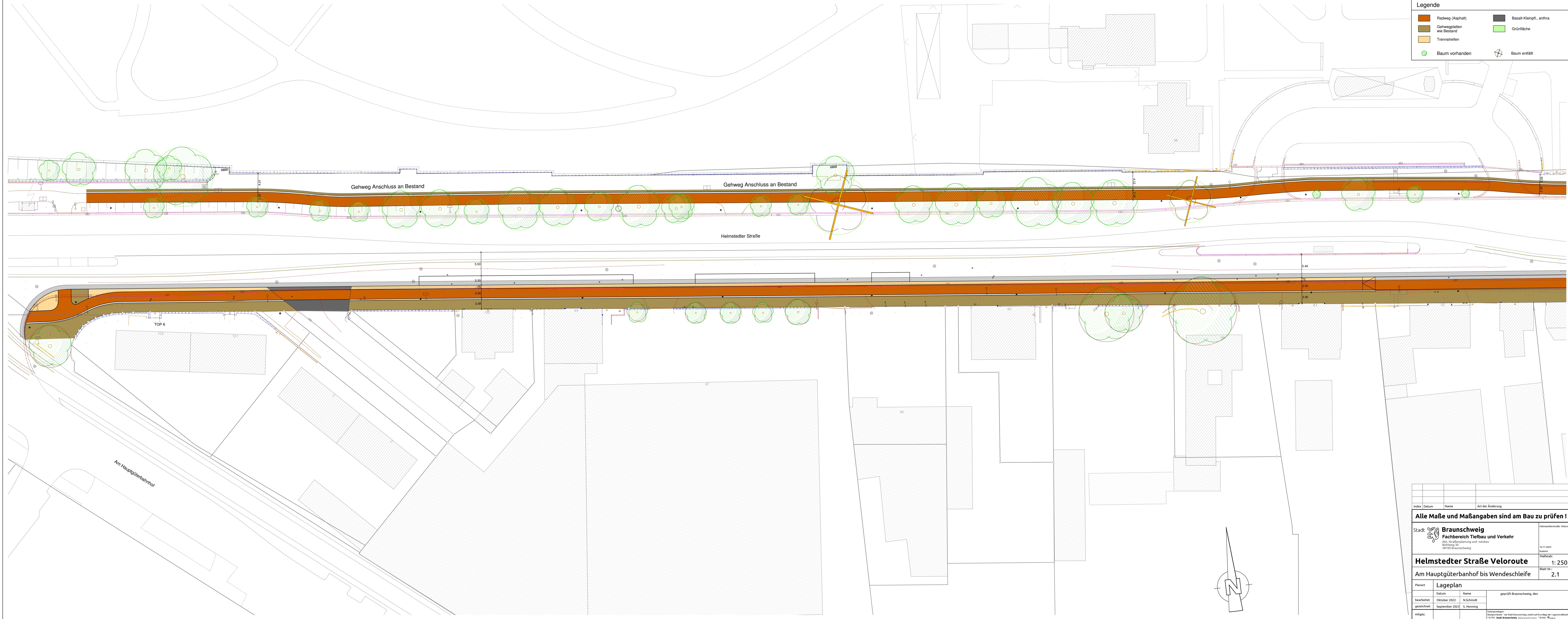
Trennstreifen

Baum vorhanden

Basalt-Kleinpfl., anthra

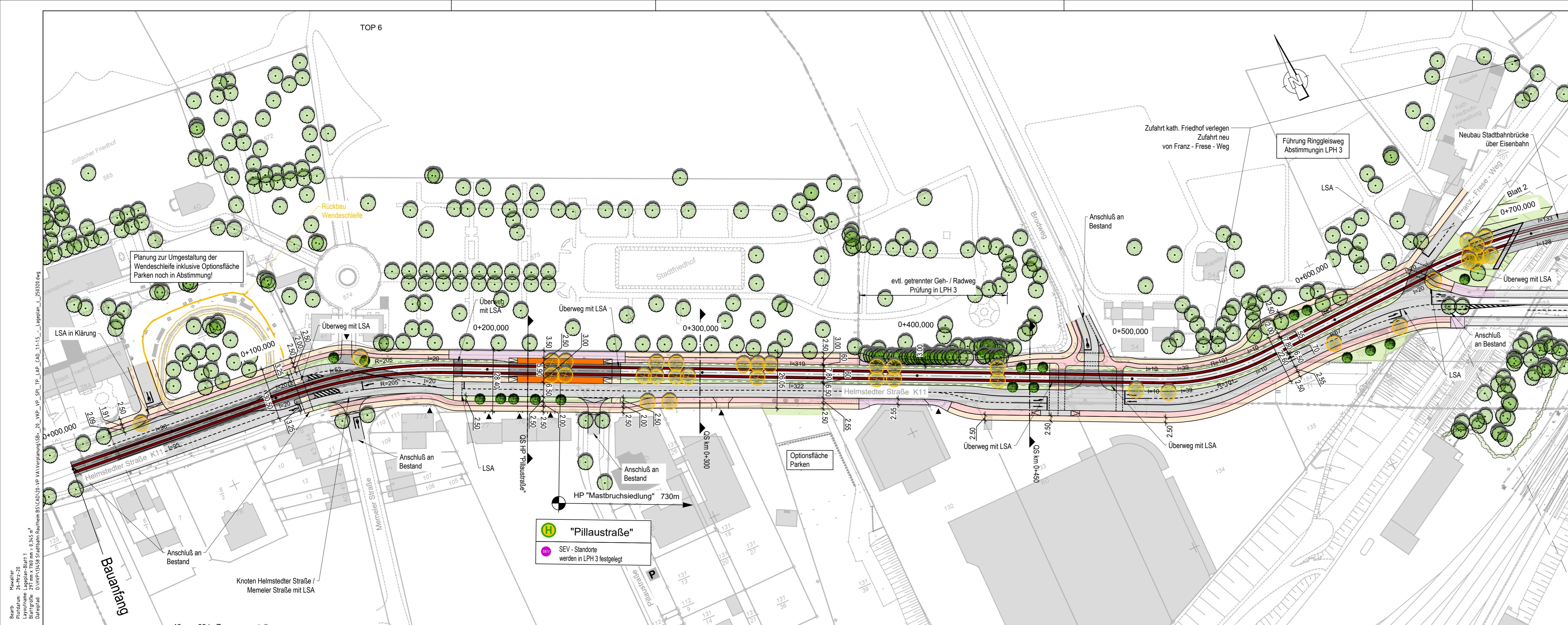
Grünfläche

Baum entfällt



Legende	
Radweg (Asphalt)	Grünfläche
Gehwegplatten wie Bestand	Zufahrt
Trennstreifen	
Baum vorhanden	Baum entfällt

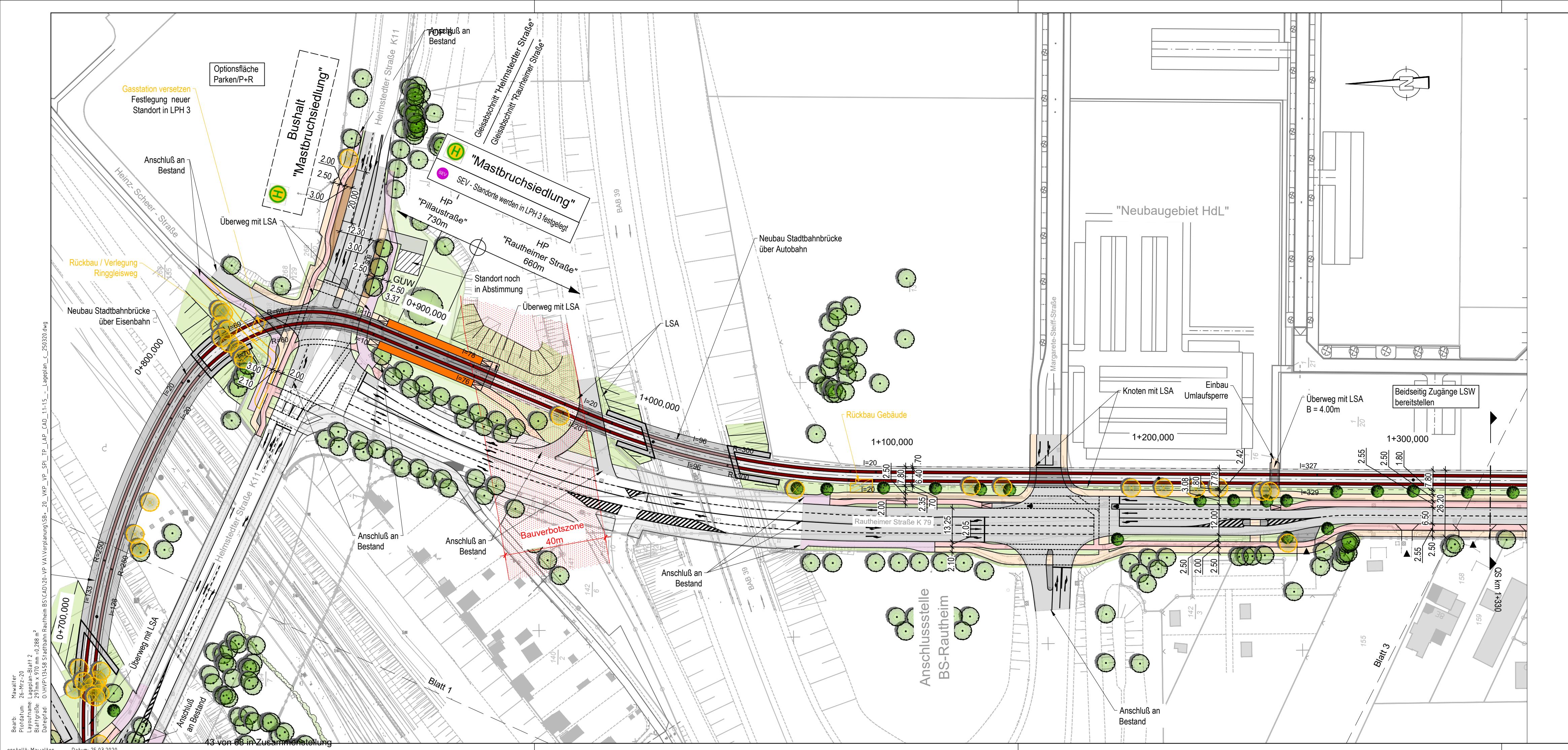




-

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

Vorplanun



The diagram illustrates the H-SEV assay process:

- Sample Application:** A sample is applied to a horizontal line labeled "SAMPLE".
- Incubation:** The sample is incubated until a colored reaction zone (red) appears.
- Wash:** The sample is washed off the line.
- Antibody Application:** A second sample (labeled "H") is applied to a horizontal line labeled "H".
- Incubation:** The antibody is incubated until a colored reaction zone (blue) appears.
- Wash:** The antibody is washed off the line.
- Antibody Application:** A third sample (labeled "SEV") is applied to a horizontal line labeled "SEV".
- Incubation:** The antibody is incubated until a colored reaction zone (blue) appears.
- Wash:** The antibody is washed off the line.
- Result Reading:** The results are read from bottom to top: a blue band on the SEV line, a red band on the H line, and a red band on the SAMPLE line.

Geh- und Radweg
Straßenneben- / Grünflächen
Haus-/Dachflächen

	Datum	Zeichen
bearbeitet	03.07.2019	MWA
gezeichnet	03.07.2019	NLU
geprüft	03.07.2019	SST

Vorplanu

 Braunschweiger Verkehrs-GmbH
Am Hauptgüterbahnhof 28
38126 Braunschweig

Stadt 
Braunschweig
Fachbereich Tiefbau und Verkehr
Bohlweg 30
38100 Braunschweig

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

Se: - Station: -

Unterlage / Blatt-Nr.: 5 / 6.2
Lageplan Vorzugsvariante
Blatt 2

Maßstab: 1 : 1000

S1. Methodology

Stadtbahnausbau Braunschweig

Teilprojekt Stadtbahn Rautheim

stellt.

© 2013 Pearson Education, Inc.

For more information about the study, please contact Dr. Michael J. Hwang at (310) 206-6500 or via email at mhwang@ucla.edu.

For more information about the study, please contact Dr. Michael J. Hwang at (319) 356-4320 or via email at mhwang@uiowa.edu.

schweig . den

Page 1 of 1

For more information about the study, please contact Dr. Michael J. Hwang at (319) 356-4320 or via email at mhwang@uiowa.edu.

For more information about the study, please contact Dr. Michael J. Hwang at (319) 356-4320 or via email at mhwang@uiowa.edu.

For more information about the study, please contact Dr. Michael J. Hwang at (319) 356-4000 or email at mhwang@uiowa.edu.

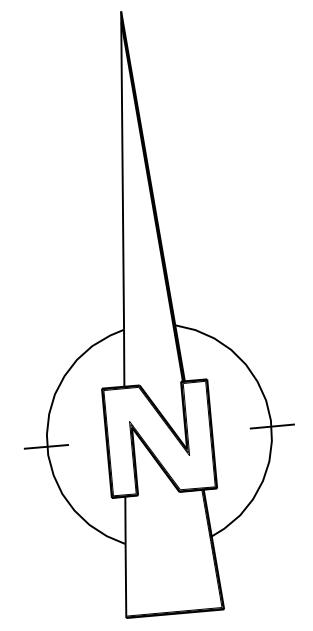
For more information about the study, please contact Dr. Michael J. Hwang at (319) 356-4000 or email at mhwang@uiowa.edu.

Legende	
■ Radweg (Asphalt)	■ Sicherheitsstreifen
■ Gehwegplatten wie Bestand	
● Baum vorhanden	X Baum entfällt





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



TOP 6

Fahrbahn im Bestand

Fahrbahn im Bestand

Ausbaugrenze

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	
------------	--------------	-----------	--

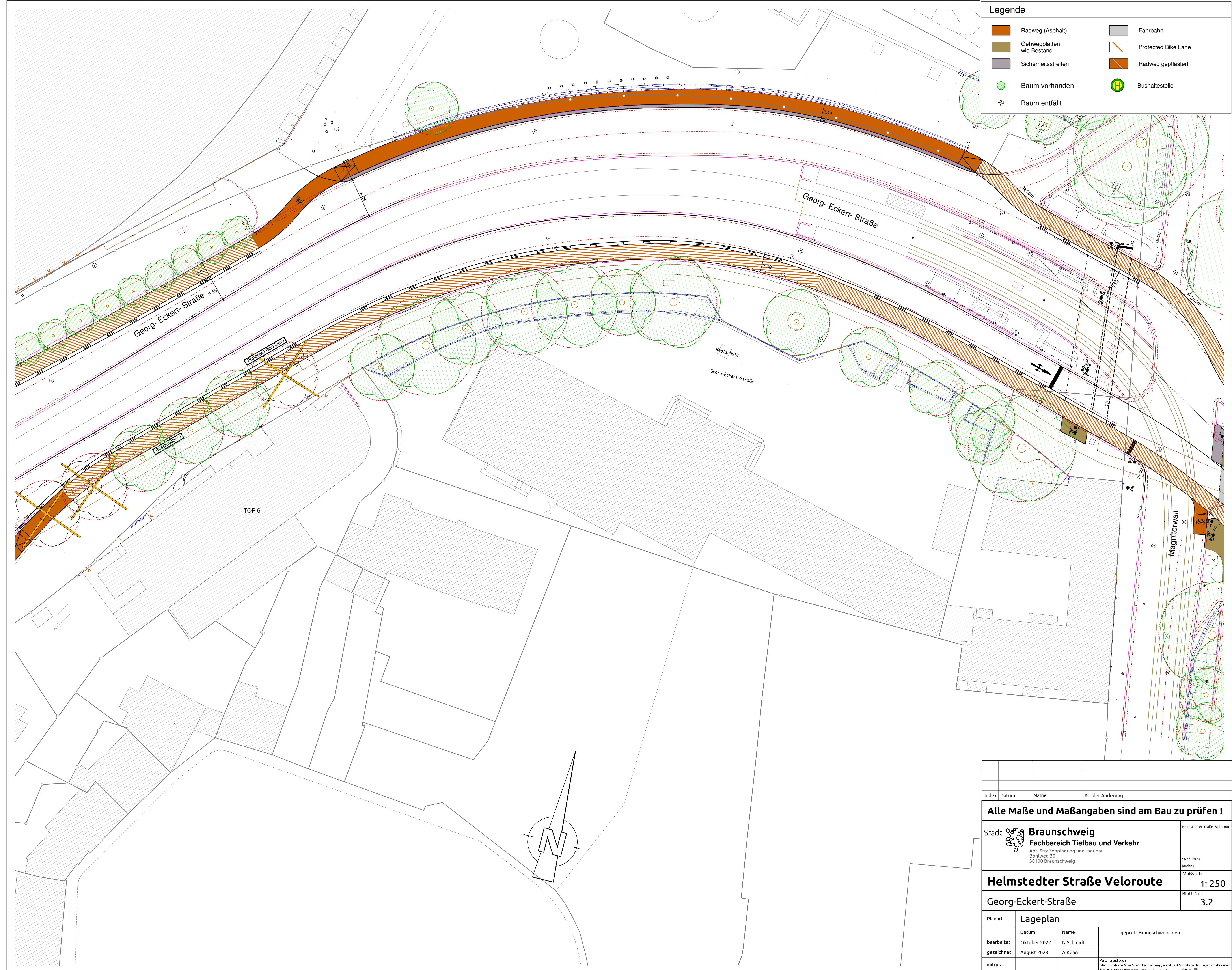
gezeichnet	August 2023	A.Kühn	
------------	-------------	--------	--

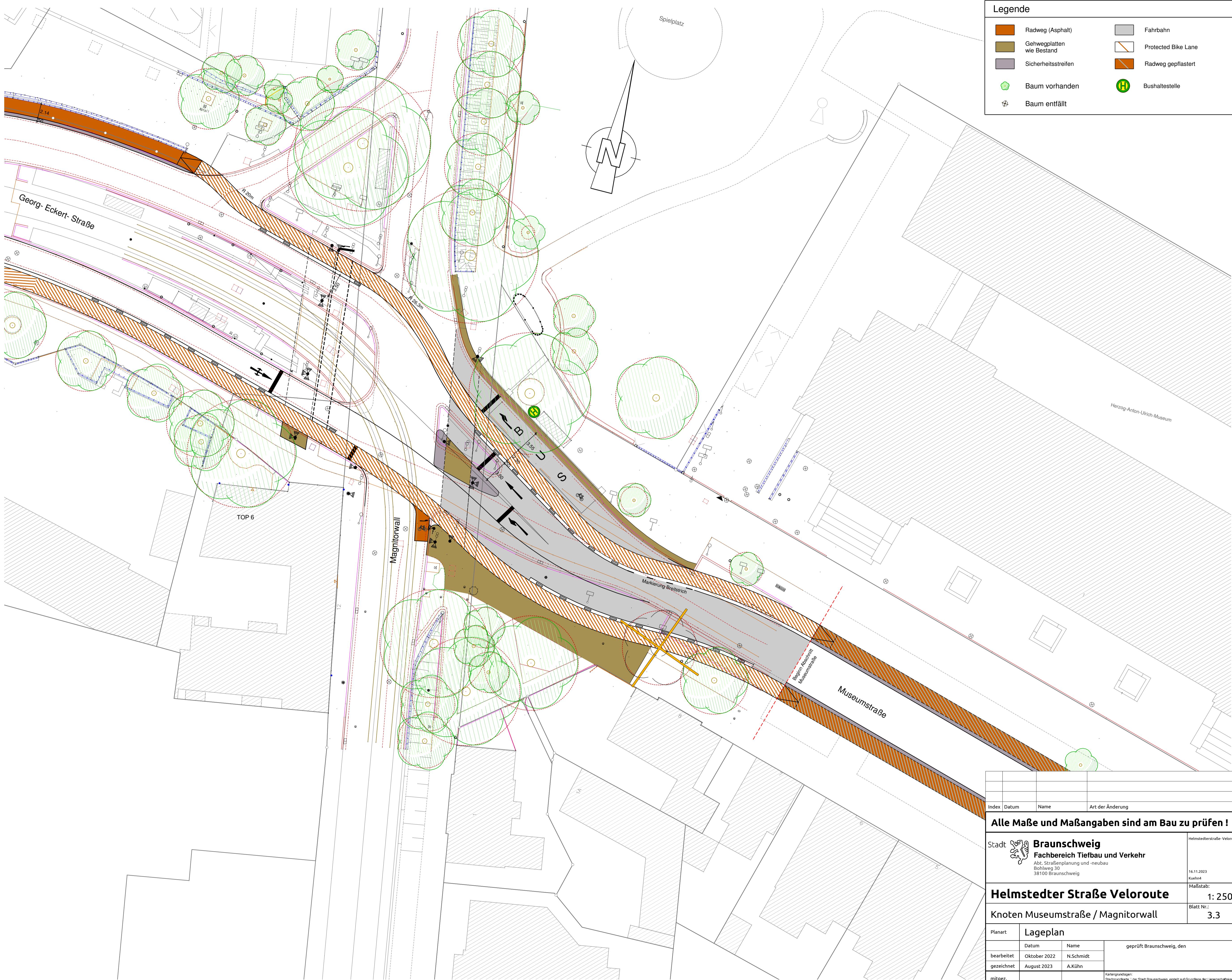
mitgez.			
---------	--	--	--

Kartengrundlage:
Stadtplankarte 1:4000 der Stadt Braunschweig, erstellt auf Grundlage der Liegenschaftskarte 1:10000
© 2022 Stadt Braunschweig Abteilung Geoinformation © 2022 LGLN

Legende	
	Radweg (Asphalt)
	Gehwegplatten wie Bestand
●	Baum vorhanden
	Protected Bike Lane







*Betreff:***Ideenplattform: Grünfläche zwischen Helmstedter
Straße/Howaldtstraße/Hochstraße***Organisationseinheit:*Dezernat VIII
67 Fachbereich Stadtgrün und Sport*Datum:*

20.11.2023

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 120 Östliches Ringgebiet (Anhörung)	29.11.2023	Ö
Umwelt- und Grünflächenausschuss (Entscheidung)	01.12.2023	Ö

Beschluss:

„Die Idee zum Aufstellen eines Picknicktisches mit Sitzgelegenheiten (auch barrierefrei nutzbar) wird umgesetzt. Die Ideen zum Aufstellen von Liegestühlen, einer Halbrundbank, von Tütenpendern für Hundekotbeutel sowie die Installation eines Trinkwasserbrunnens werden abgelehnt. Die Idee zum Erneuern der Abfallbehälter wird in Teilen umgesetzt. Die Idee zum Entfernen des Metallrahmens wird geprüft.“

Sachverhalt:

Auf der Ideenplattform wurden am 16.08.2023 Vorschläge zur Gestaltung und Aufwertung der Grünfläche zwischen der Helmstedter Straße, der Howaldtstraße und der Hochstraße eingebbracht. Ideengeber war der Kreisverband Braunschweig-Salzgitter e.V. des Deutschen Roten Kreuzes (DRK) im Zusammenhang mit einer Beteiligungsaktion von Einwohnerinnen und Einwohnern im Quartier.

Die Stadtverwaltung hat die Vorschläge geprüft und empfiehlt die Umsetzung wie folgt:

Nach Prüfung der eingereichten Vorschläge, sieht die Verwaltung ebenfalls Bedarf für eine Umgestaltung und Aufwertung der Grünfläche und beabsichtigt deshalb, im Jahr 2024 einen Entwurf zur umfassenden Überplanung der Fläche zu erstellen und im Stadtbezirksrat vorzustellen. Im Rahmen der Erstellung eines Gesamtkonzeptes könnten bei einer solchen Umgestaltung sowohl Verbesserungen des Erscheinungsbildes (bspw. Einfriedung), der Aufenthaltsqualität (bspw. Sitzgelegenheiten, Mülleimer) als auch vegetationstechnische Maßnahmen (bspw. Bepflanzung, Rasenfläche) umgesetzt werden.

Umgestaltungsmaßnahmen sollten allerdings nicht den vorhandenen Großbaumbestand negativ beeinflussen und die Pflege der Grünanlage nicht wesentlich erschweren. Aus diesem Grund sollten einige der vorgeschlagenen Maßnahmen nicht umgesetzt werden. Eine Halbrundbank unter der Kastanie (Westzipfel) kann nicht errichtet werden, da die Kastanie aus baumpflegerischer Sicht mittelfristig abgängig ist und deshalb deren noch vorhandene Vitalität durch Erdarbeiten nicht zusätzlich beeinträchtigt werden soll.

Bezogen auf den Vorschlag, einen Trinkbrunnen zu installieren, ist die Grünanlage aus Sicht der Verwaltung zu klein und wenig frequentiert, um den technischen, hygienischen und

finanziellen Anforderungen zur Installation und Wartung eines Trinkbrunnes zu rechtfertigen und zu gewährleisten.

Allgemein kann mitgeteilt werden, dass Mobiliar wie Sitzgelegenheiten und Müllbeimer in der Regel nicht stark über die Fläche gestreut werden, da dies die Pflege der Grünanlage erschwert. Eine Bündelung an geeigneten Stellen wird daher in der Regel favorisiert.

Vom Aufstellen von Tütenpendern mit Hundekotbeuteln wird abgesehen. Hundekottüten können einfach über den Handel erworben werden, so dass die eigene Bevorratung der Hundebesitzerinnen und -besitzer möglich ist und auch sinnvoll erscheint, wenn diese gleich ab der Haustür der Beseitigungspflicht des Hundekots nachkommen.

Es wurde außerdem angeregt, den rötlichen Metallrahmen am Eingang der Grünanlage zu entfernen oder andersfarbig zu streichen und zu begrünen. Hierzu kann mitgeteilt werden, dass derzeit noch geprüft wird, innerhalb welches Kontextes der Rahmen ursprünglich aufgestellt wurde und ob hier denkmalschutzrechtliche Anforderungen bestehen. Sollte kein kultureller oder denkmalschutzrechtlicher Hintergrund bestehen, könnte der Metallrahmen aus Sicht der Verwaltung entfernt werden. Die Verwaltung möchte allerdings darauf hinweisen, dass der Rahmen bereits jetzt mit Kletterpflanzen begrünt ist.

Herlitschke

Anlage/n: keine

*Absender:***Fraktion B90/Die Grünen im
Stadtbezirksrat 120****23-22564**
Anfrage (öffentlich)*Betreff:***Verbesserung der Querungssituation in der Kastanienallee***Empfänger:*Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister*Datum:*

15.11.2023

*Beratungsfolge:*Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 120 Östliches Ringgebiet (zur
Beantwortung)*Status*

29.11.2023

Ö

Sachverhalt:

Die Kastanienallee im Abschnitt vom Altewiekring bis zur Herzogin-Elisabeth-Straße ist eine Geschäftsstraße. Gesicherte Querungsmöglichkeiten gibt es am Altewiekring, Einmündung Hartgerstraße und an der Kreuzung Herzogin-Elisabeth-Straße - Ebertallee. Gesicherter Querungsbedarf besteht an weiteren Stellen, z. B. Höhe Aldi bzw. Höhe Korfesstraße. Durch weitere Querungsstellen würde auch die Tempo 30 - Regelung besser eingehalten. Die Stellungnahme der Verwaltung auf den Beschluss des Stadtbezirksrates "Kastanienallee - Konzept zur sicheren Verkehrsführung" (Drucksache 22-18129-01 vom 08.11.2022) beinhaltete lediglich den Radverkehr.

Wir fragen die Verwaltung:

1. Sieht die Verwaltung die Möglichkeit, weitere Querungsstellen einzurichten (z. B. Zebrastreifen)?
2. Kann die Lichtsignalanlage Höhe Einmündung Hartgerstraße fußverkehrsfreundlicher geschaltet werden (Verkürzung der Wartezeit)?

Anlage/n:

keine

Absender:**Fraktion B90/Die Grünen im
Stadtbezirksrat 120****23-22566****Anfrage (öffentlich)****Betreff:****Sicherer Zugang zur Flaniermeile Jasperallee****Empfänger:**Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister**Datum:**

15.11.2023

Beratungsfolge:Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 120 Östliches Ringgebiet (zur
Beantwortung)**Status**

29.11.2023

Ö

Sachverhalt:

Der Mittelstreifen der Jasperallee ist neu gestaltet. Er ist dem Fußverkehr vorbehalten, wird als Flaniermeile bezeichnet, Bänke laden zum Verweilen ein.

Ein gesicherter Zugang zur Flaniermeile besteht nur Höhe Kasernenstraße (Zebrastreifen) und vom Hagenring (Ampelanlage).

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.

Höhe Moltestraße bzw. zu Beginn der Flaniermeile hinter der Okerbrücke und Höhe Steinbrecherstraße gibt es keine sichere Möglichkeit, die Flaniermeile zu erreichen.

Wir fragen die Verwaltung:

Wie kann die Zuwegung zur Flaniermeile für Zufußgehende besser gesichert werden?

Anlage/n:

keine

Absender:

**Fraktion B90/Die Grünen im
Stadtbezirksrat 120**

TOP 9.3

23-22568

Anfrage (öffentlich)

Betreff:

Verkehrssituation St.-Leonhards-Garten

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

15.11.2023

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 120 Östliches Ringgebiet (zur
Beantwortung)

Status

29.11.2023

Ö

Sachverhalt:

Im Wohnquartier St.-Leonhards-Garten ist erheblicher Schleichverkehr zu beobachten. Dies gilt vor allem für die Verkehrsbeziehungen Bennemannstraße - Herderstraße, um die Ampelanlage am Marienstift zu umgehen. Schleichverkehr gibt es auch - aber in geringerem Maße - durch das Quartier, um dann den Altewiekring zu erreichen. Das Quartier ist als Verkehrsberuhigter Bereich beschildert. Die Schrittgeschwindigkeit wird nach Augenzeugenberichten der Anwohnenden kaum eingehalten.

Wir fragen die Verwaltung:

1. Wie kann der Durchgangsverkehr unterbunden werden?
2. Welche Möglichkeiten sieht die Verwaltung, dass die Schrittgeschwindigkeit eingehalten wird. Wären Piktogramme (Schild Verkehrsberuhigter Bereich Zeichen 325 StVO) auf der Fahrbahn in den Eingangsbereichen eine sinnvolle Maßnahme?

Anlage/n:

keine

Absender:

**Schramm, Ingo FDP im Stadtbezirksrat
120**

23-20434

Anfrage (öffentlich)

Betreff:

Stolperfallen am Max Osterloh Platz und Am Wasserturm

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

11.01.2023

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 120 Östliches Ringgebiet (zur Beantwortung)

Status

25.01.2023

Ö

Sachverhalt:

An den Innenflächen der Straße Am Wasserturm und des Max-Osterloh-Platzes gibt es neben den üblichen Straßenlaternen indirekte Beleuchtung, die von unten nach oben strahlt. Diese ist sehr intensiv und blendet, wenn daran vorbei gegangen wird.

Das Beleuchtungssystem ist erhöht auf dem Untergrund eingebaut. In einem Halbkreis ist die Erhöhung abgeflacht, an einer Seite gibt es jedoch jeweils eine Kante (siehe Fotos).

Dadurch ergeben sich schlecht sichtbare Stolperfallen im Dunkeln wie auch im Hellen. Es ist nicht sicher auf den Innenplätzen zu gehen. Für mobilitätseingeschränkte Personen ist die Nutzung des inneren Platzes nicht möglich.

1. Können die Beleuchtungssysteme angepasst werden, so dass niemand geblendet wird und diese auch noch barrierefrei zu überfahren sind, beispielsweise wie auf dem Schlossplatz?
2. Sind die indirekten Beleuchtungen nach Meinung der Verwaltung notwendig, eventuell könnten sie auch ganz entfernt werden?

Gez. Ingo Schramm

Anlagen:

2 Bilder





Betreff:**Stolperfallen am Max Osterloh Platz und Am Wasserturm****Organisationseinheit:**Dezernat VIII
67 Fachbereich Stadtgrün und Sport**Datum:**

25.09.2023

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 120 Östliches Ringgebiet ()

Sitzungstermin

26.09.2023

Status

Ö

Sachverhalt:

Zur Anfrage der FDP-Fraktion vom 11.01.2023 (23-20434) wird wie folgt Stellung genommen:

Die Leuchten in der Platzfläche am „Max-Osterloh-Platz“ befinden sich am Rande einer Grünfläche. Die Leuchten in der Platzfläche „Am Wasserturm“ liegen in einer gewidmeten Verkehrsfläche.

Die Verwaltung sieht die Bedenken bezüglich einer „Stolperfalle“ ebenfalls gegeben. Die Gefahrenstellen werden kurzfristig beseitigt.

Weiterhin sind die in Rede stehenden Bodenscheinwerfer ein dekoratives Element und damit Teil der Platzgestaltung.

Loose

Anlage/n:

keine

*Absender:***Fraktion B90/Die Grünen im
Stadtbezirksrat 120****23-21158**

Anfrage (öffentlich)

*Betreff:***Beleuchtungssituation Zuwegung Bahnhof Gliesmarode***Empfänger:*Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister*Datum:*

13.04.2023

*Beratungsfolge:*Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 120 Östliches Ringgebiet (zur
Beantwortung)*Status*

26.04.2023

Ö

Sachverhalt:

Der Weg von der Stadtbahnhaltestelle bis zum Zugang Bahnhof Gliesmarode ist schlecht beleuchtet. Die Stadtbahnhaltestelle selbst und der Bahnsteigzugang (Rampe) sind gut beleuchtet, der Weg dazwischen (ca. 50 m) nicht. Für Umsteigende zwischen Stadtbahn/Bus/Bahn sollte dieser Weg zur Verbesserung der Sicherheit ausreichend beleuchtet sein. Dies schützt vor Unfällen und kriminellen Übergriffen.

Wir fragen die Verwaltung:

1.
Wie weit sind die Leuchten zwischen der Bushaltestelle, der Stadtbahnhaltestelle und dem Zugang zu den Bahnanlagen voneinander entfernt?
2.
Gibt es spezifische Anforderungen für das Umfeld von Haltestellen und Bahnhofsvorplätze?
3.
Welche Möglichkeiten gibt es, in dem entsprechenden Bereich zur Erhöhung der subjektiven Sicherheit weitere Lichtpunkte zu setzen?

Anlage/n:

Keine.

Absender:

**Gruppe BIBS/Die Linke/Die Partei im
Stadtbezirksrat 120**

23-21925
Anfrage (öffentlich)

Betreff:

**Grünphase am Fußgängerquerung Kreuzung Altewiekring/
Jasperallee verlängern**

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

17.08.2023

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 120 Östliches Ringgebiet (zur
Beantwortung)

30.08.2023

Status

Ö

Sachverhalt:

Seit Einrichtung der Linksabbiegerspur für Fahrzeuge, die vom Hagenring kommend in die Jasperallee einbiegen, ist es für Fußgänger an der Kreuzung Altewiekring/ Jasperallee nicht mehr möglich, in einer Grünphase den Altewiekring zu überqueren.

Wer mit Kinderwagen, Rollator oder Rollstuhl hier die Straße queren will, muss sich auf eine sehr kleine Aufstellfläche zwischen den Fahrspuren drängen. Nicht nur, dass die Fläche viel zu klein ist, um dort z.B. mit Gefährt und ggf. anderen Fußgängern zu stehen, die Menschen (und besonders Kleinkinder) sind dort nun auch noch für längere Rotphasen den Feinstoffemissionen ausgesetzt und werden bei Regen auch noch vollespritzt.

Es kann nicht sein, dass durch die Linksabbiegerspur die Autofahrer bevorzugt werden und die Fußgänger das Nachsehen haben.

Hierzu stellt sich folgende Frage:

Warum hat man die Situation für querende Fußgänger - insbesondere für Menschen mit Kinderwagen und ältere Menschen - mit der Einrichtung einer durch eine Ampel gesteuerte Linksabbiegerspur verschlechtert?

Anlage/n:

keine

Betreff:
**Grünphase am Fußgängerquerung Kreuzung Altewiekring/
Jasperallee verlängern**
*Organisationseinheit:*Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr*Datum:*

18.09.2023

*Beratungsfolge*Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 120 Östliches Ringgebiet (zur
Kenntnis)*Sitzungstermin*

26.09.2023

Status

Ö

Sachverhalt:

Zur Anfrage der Gruppe BIBS/Die Linke/Die Partei vom 17.08.2023 wird wie folgt Stellung genommen:

Im Rahmen der Unfallkommission wurde festgestellt, dass der Knoten Hagenring/Jasperallee eine Unfallhäufungsstelle - insbesondere der Linksabbieger vom Ring in die Jasperallee - darstellt. Als Maßnahme zur Reduzierung der Unfallzahlen wurde die Einrichtung des signaltechnisch gesicherten Linksabbiegens dieser Fahrbeziehungen beschlossen und im Frühjahr 2023 umgesetzt. Nach intensiver Planung der Steuerung der Lichtsignalanlage unter Abwägung der Interessen aller Verkehrsteilnehmer musste die Fußgängerkoordinierung am nördlichen Überweg über den Hagenring im Regelablauf aufgegeben werden.

Infolge der verkehrsabhängigen Steuerung sowie einer hinterlegten Busbeschleunigung, die die signaltechnischen Abläufe nochmals dynamischer macht, werden Phasen geschaltet, die das Queren der nördlichen Furt in einem Zuge durchaus ermöglichen. Da die Aufstellfläche zwischen den Fahrbahnen auf der Mittelinsel eine Breite von ca. 5 m aufweist, stellt ein kurzer Aufenthalt bis zur nächsten Grünphase kein Sicherheitsdefizit für die wartenden Fußgänger dar.

An alle anderen Furten konnte die Fußgängerkoordinierung beibehalten bzw. z. T. durch längere Grünphasen verbessert werden.

Mit der Maßnahme der Unfallkommission, die Linksabbieger vom Ring in die Jasperallee separat zu signalisieren, wurde die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erheblich verbessert. Die abbiegenden Fahrzeuge gefährden nun nicht mehr wegen der Komplexität der Verkehrsbeziehungen und hohen Verkehrsmengen parallel geführte bevorrechtigte Kfz, Fußgänger und Radfahrer, sondern können ungehindert bei Grün abbiegen.

Wiegel

Anlage/n:

keine

Betreff:

Reallabor Straßenbäume: Ein Gewinn für Bewohner und die Forschung

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

17.08.2023

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 120 Östliches Ringgebiet (zur Beantwortung)

30.08.2023

Status
Ö**Sachverhalt:**

Im Östlichen Ringgebiet gibt es viele Straßenbegleitbäume. Allerdings gibt es auch viele Straßen, in denen gar kein Baum wächst. Beispielhaft sind hier die Karl-Marx-Straße, Wabestraße, Nußbergstraße und auch die Kasernenstraße zu nennen. In der Zeit des Klimawandels ist es wichtig Straßen ohne Bäume zu begrünen. Es gibt auch Forschung, die im Östlichen Ringgebiet vom Julius Kühn Institut (JKI) zu Straßenbäumen betrieben wird. (https://ojs.openagrar.de/volltexte/Kulturpflanzenjournal/2023/Heft01-02/16991_jfk_2023_01-02_quambusch_et_al/16991_jfk_2023_01-02_quambusch_et_al.html)

Es wäre wünschenswert, wenn der Bezirksrat über neue Erkenntnisse zu Straßenbäumen von der Stadt oder dem JKI informiert werden könnte. Vielleicht gibt es Möglichkeiten die Forschung zu Straßenbäumen und unbegrünten Straßen zu verbinden. Vielleicht gibt es gerade hier im Östlichen Ringgebiet gute Möglichkeiten Forschung und Begrünung in einer Art Reallabor zu verknüpfen.

1. Welche Konzeption der Stadt gibt es die Straßen ohne Straßengrün im Östlichen Ringgebiet zu begrünen, um das Mikroklima in Zeiten des Klimawandels zu verbessern?
2. Welche Erkenntnisse hat die Stadt Braunschweig mit dem JKI und der TU aus dem oben genannten Projekt „Maximierung der KohlenstoffSequestrierung in Stadtbäumen (CliMax)“ gewonnen und im Östlichen Ringgebiet umgesetzt?
3. Sieht die Stadt die Möglichkeit in einem Reallabor im Östlichen Ringgebiet in den oben genannten Straßen oder einer anderen Straße ohne Bäume auszutesten, welche Unterschiede es zwischen einer Straße mit Straßengrün und einer Straße ohne Begrünung gibt?

Anlagen:

keine

Absender:

**Gruppe BIBS/Die Linke/Die Partei im
Stadtbezirksrat 120**

23-21964
Anfrage (öffentlich)

Betreff:

Gehwegparken im Östlichen Ringgebiet

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

21.08.2023

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 120 Östliches Ringgebiet (zur
Beantwortung)

Status

30.08.2023

Ö

Sachverhalt:

Im östlichen Ringgebiet sieht man immer wieder, besonders dort, wo Querparken zur Fahrbahn grundsätzlich erlaubt ist, zu Fuß Gehende mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrende auf die Straße ausweichen müssen. Die Autos werden oft so geparkt, dass sie weit über den Gehweg ragen und die Funktion des Gehweges einschränken und besonders mobilitätseingeschränkte Personen behindern.

Nicht selten ist es auch nur über Umwege möglich, überhaupt auf die Straße zu kommen, weil zwischen den parkenden Autos kein Durchkommen ist.

Welche Möglichkeiten sieht die Verwaltung um sicherzustellen, dass Fußwege sowohl mit Rollstuhl als auch mit Kinderwagen passierbar sind?

- Legales Gehwegparken nur zulassen, wenn genügend Platz für unbehinderten Fußverkehr bleibt
- Verstöße nicht mehr als Bagatelle hinnehmen
- Häufige Kontrolle und Verhängung von Bußgeldern
- Barrieren auf dem Untergrund befestigen, die ein zu weites Vorfahren verhindern
- Die Parkplätze in Parkplätze zum Längsparken umwandeln

Anlage/n:

-Fotos



64 von 68 in Zusammenstellung



65 von 68 in Zusammenstellung



Betreff:**Gehwegparken im Östlichen Ringgebiet****Organisationseinheit:**Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr**Datum:**

28.11.2023

BeratungsfolgeStadtbezirksrat im Stadtbezirk 120 Östliches Ringgebiet (zur
Kenntnis)**Sitzungstermin**

29.11.2023

Status

Ö

Sachverhalt:

Zur Anfrage der Gruppe BIBS/Die Linke/Die Partei vom 21. August 2023 nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Seit vielen Jahren ist die Nachfrage nach Parkraum im östlichen Ringgebiet durch das Angebot nicht zu decken. Das liegt an der hohen Attraktivität dieses Wohngebietes und an der überwiegend mehrgeschossigen gründerzeitlichen Bebauung ohne private Einstellplätze. Dies führt dazu, dass teilweise die letzten freien Flächen illegalerweise und zum Teil auch die Rettungsdienste behindernd zum Parken genutzt werden und bei Straßenplanungen sich verschiedene Ziele diametral gegenüberstehen. Bei der Planung der Roonstraße wurden beispielsweise lange Diskussionen geführt, ob beidseitiges Querparken zulasten von Gehwegen der richtige Planungsansatz sei, oder eine deutliche Verbesserung der Aufenthaltsfunktion zulasten von Parkplätzen zu bevorzugen sei. Letztendlich wurde die Lösung mit der vertretbaren Maximierung von Parkplätzen vom Stadtbezirksrat beschlossen. Dies vorausgestellt beantwortet die Verwaltung die Fragen wie folgt:

zu 1.)

Ein legales Gehwegparken muss angeordnet werden und wird nur unter der Beachtung von Richtlinien für Mindestbreiten für Gehwege angeordnet. An Stellen, an denen das Parken auf dem Gehweg erlaubt ist, ist dies ausgeschildert.

zu 2.)

Parkverstöße sind im bundesweit einheitlichen Tatbestandskatalog geregelt, der die Höhe der Verwarnungs- bzw. Bußgelder vorgibt. Bei Restgehwegbreiten von unter einem Meter kann ein rechtswidrig abgestelltes Fahrzeug abgeschleppt werden.

zu 3.)

Die Anzahl der Parkraumüberwachenden der Bußgeldabteilung wird derzeit aufgestockt, so dass künftig 40 Stellen besetzt sein sollen. Eine flächendeckende Überwachung in kurzen Zeitabständen ist damit weiterhin jedoch nicht zu erreichen.

zu 4.)

Die Verwaltung sieht von der Errichtung von Barrieren auf dem Untergrund ab, da diese vor allem im Dunkeln Gefahrenstellen für Zufußgehende darstellen können, wenn die Bereiche nicht beparkt sind und gequert werden sollen.

zu 5.)

Die Umwandlung von baulich angelegten Querparkständen zu Längsparkständen führt zu hohen Umbaukosten und einem Parkplatzverlust von bis zu 50 %. Ein eigenes „Umbauprogramm“ hierfür sieht die Verwaltung nicht. Im Rahmen von ohnehin geplanten Maßnahmen wird die Planung regelmäßig dem Stadtbezirksrat entweder zur Anhörung oder zum Beschluss vorgelegt.

Wiegel

Anlage/n:

keine