

Betreff:

Antrag Naturdenkmal 100 jährige Linde in Waggum

Organisationseinheit:

Dezernat VIII
68 Fachbereich Umwelt

Datum:

10.01.2024

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (zur
Kenntnis)

Sitzungstermin

25.01.2024

Status

Ö

Sachverhalt:

Zum Antrag des Stadtbezirksrates 112 Wabe-Schunter-Beberbach vom 16. November 2023 wird wie folgt Stellung genommen:

Die Linde wurde am 27. November 2023 durch einen Sachbearbeiter der Unteren Naturschutzbehörde begutachtet. Sie ist ca. 80 - 100 Jahre alt und wirkt auf den ersten Blick vital, jedoch wurde sie in der Vergangenheit bereits mehrfach beschnitten. Im Vergleich zu anderen Linden im Ortsteil gehört sie zu den prägenden ihrer Art.

Gem. § 22 Abs. 3 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) können Teile von Natur und Landschaft, deren Schutz beabsichtigt ist, für einen Zeitraum von bis zu zwei Jahren einstweilig sichergestellt werden, wenn zu befürchten ist, dass durch Veränderungen oder Störungen der beabsichtigte Schutzzweck gefährdet wird.

Aufgrund eines konkreten Hinweises, dass im Rahmen eines Neubaus sämtliche Gehölze auf dem Grundstück entfernt werden sollen, wurde die Linde mit Bescheid vom 30. November 2023 vorerst einstweilig sichergestellt.

Während der Sicherstellung sind die Beseitigung des Baumes und alle Handlungen, die zu einer Zerstörung, Beschädigung oder Veränderung des Baumes führen oder zu einer nachhaltigen Beeinträchtigung führen könnten, untersagt.

Es ist beabsichtigt, in den nächsten zwei Jahren zusätzlich zu den bereits vorhandenen, durch Naturschutzrecht als „Naturdenkmal“ geschützten Bäumen, eine Reihe weiterer besonders erhaltenswerter Einzelbäume und Baumgruppen im Stadtgebiet als „Naturdenkmal“ auszuweisen.

Für eine abschließende Beurteilung, ob die Linde die entsprechenden Voraussetzungen erfüllt, soll der Baum zeitnah durch einen Baumsachverständigen begutachtet werden. Sollten danach die Voraussetzungen für die einstweilige Sicherstellung nicht mehr gegeben sein, wäre diese aufzuheben.

Herlitschke

Anlage/n:
keine

Betreff:

Verkehrsgutachten Dibbesdorfer Straße

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

21.12.2023

Beratungsfolge

Sitzungstermin

Status

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (zur Kenntnis) 25.01.2024 Ö

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis) 06.02.2024 Ö

Sachverhalt:

Für das Baugebiet „Dibbesdorfer Straße - Süd“ ist ein Verkehrsgutachten erstellt worden. Das Gutachten hatte im Wesentlichen zum Auftrag, die verkehrliche Erschließung des Baugebietes zu untersuchen und bei Bedarf Handlungsempfehlungen zur Herstellung der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit zu erarbeiten.

Untersuchungsgegenstand des Verkehrsgutachtens:

Neben der Betrachtung der Bestandssituation wurden Aussagen zur Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit für zwei verschiedene Prognosefälle getroffen:

- Planfall „Prognose 2025“: berücksichtigt den Zustand unter den zum Vertragsabschluss bekannten Bedingungen (ohne Entwicklungen im Baugebiet „Holzmoor-Nord“, dafür mit korrekten Angaben der aus heutiger Sicht geplanten bzw. z. T. umgesetzten Nutzungen im Baugebiet „Dibbesdorfer Str.-Süd“)
- Planfall „Prognose 2035“: berücksichtigt die vollständige Umsetzung beider Baugebiete („Holzmoor-Nord“ und „Dibbesdorfer Straße-Süd“)

In beiden Planfällen wurden die Knotenpunkte mit der Bevenroder Straße - Dibbesdorfer Straße (KP 1), Im Holzmoor (KP 2) und Volkmaroder Straße (KP 3) untersucht. Neben der Betrachtung vom MIV ist die Berücksichtigung von Fußgängern und Radfahrern essenziell. Die potentielle Stadtbahnführung in diesem Bereich wurde berücksichtigt.

Ergebnis des Verkehrsgutachtens:

Im finalen Verkehrsgutachten wurden die Rahmenbedingungen wie folgt festgelegt: Als Eingangsdaten wurde mit 280 WE, 2.900 m² Gewerbefläche und einer 3-Gruppen-Kita gerechnet, das Baugebiet Holzmoor-Nord ist konkretisiert, die zulässige Geschwindigkeit auf der Bevenroder Straße ist auf 30 km/h reduziert und der Busverkehr ist priorisiert.

Für die Betrachtung der Leistungsfähigkeit wird für KP 1 eine Ausführung mit und ohne innenliegenden Linkseinfädelungstreifen (iLES) unterschieden. Es wird davon ausgegangen, dass dieser iLES zum Zeitpunkt 2035 (Zeitpunkt des 2. Planfalls) aus Leistungsfähigkeits- oder aus Verkehrssicherheitsgründen umgebaut sein wird (DS 22-18146).

Die Ergebnisse der Verkehrsanalyse 2022 zeigen an allen drei Knotenpunkten im Wesentlichen eine ausreichende Qualitätsstufe (QSV D am KP 3 nur um vier Sek. überschritten).

Die Untersuchungsergebnisse zeigen, dass KP 1 in der Verkehrsprognose 2025 und 2035 ohne iLES – in der Spitzenstunde am Morgen – nicht mehr leistungsfähig sein wird. Da ein dauerhafter Betrieb mit dem vorhandenen iLES nicht empfohlen werden kann, ist dieser KP zu signalisieren.

In der Verkehrsuntersuchung zum Baugebiet Holzmoor-Nord wird bereits eine Signalanlage für KP 2 projektiert.

Das Verkehrsgutachten ermittelt an KP 3 die Notwendigkeit einer Signalisierung des KP. Alternativ könnte das Linksabbiegen aus der Volkmaroder Straße unterbunden werden, um damit den leistungsfähigen Ablauf des Knotens beizubehalten und die Signalisierung obsolet zu machen. Eine weitere Möglichkeit wäre zu beobachten, welche Auswirkungen die Errichtung der LSA am KP 2 auf den Verkehrsfluss am KP 3 haben wird und anschließend zu entscheiden.

Ausblick:

Zur Sicherstellung der Leistungsfähigkeit in den Prognosefällen und Erhöhung der Verkehrssicherheit sollte der KP 1 Bevenroder Straße - Dibbesdorfer Straße perspektivisch signalisiert werden.

Mit dieser Mitteilung wird das Gutachten vorgelegt.

Leuer

Anlage/n:

Verkehrsgutachten Dibbesdorfer Straße - Süd

Verkehrsgutachten für den Bereich Dibbesdorfer Straße-Süd in der Stadt Braunschweig

Auftraggeber: Stadt Braunschweig

Auftragnehmer: Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert
Limmerstraße 41
30451 Hannover
Tel.: 0511 / 571079
Fax: 0511 / 571070
info@ig-schubert.de
www.ig-schubert.de

Bearbeitung: Dipl.-Ing. Thomas Müller

Hannover, im November 2022



Inhaltsverzeichnis

	Seite
1. Aufgabenstellung und Grundlagen.....	3
2. Verkehrsanalyse	5
2.1 Zählergebnisse 2022	5
2.2 Leistungsfähigkeitsberechnungen	9
2.2.1 Allgemeines.....	9
2.2.2 Knotenpunkt Bevenroder Straße / Dibbesdorfer Straße.....	10
2.2.3 Knotenpunkt Bevenroder Straße / Im Holzmoor.....	12
2.2.4 Knotenpunkt Bevenroder Straße / Volkmaroder Straße.....	14
3. Prognose 2025.....	16
3.1 Verkehrsaufkommen der geplanten Nutzungen	16
3.2 Prognosebelastungen 2025 im Planfall mit B-Plangebiet.....	18
3.3 Leistungsfähigkeitsberechnungen	21
3.3.1 Knotenpunkt Bevenroder Straße / Dibbesdorfer Straße.....	21
3.3.2 Knotenpunkt Bevenroder Straße / Im Holzmoor.....	23
3.3.3 Knotenpunkt Bevenroder Straße / Volkmaroder Straße.....	25
3.4 Zwischenfazit.....	26
4. Prognose 2035.....	28
4.1 Prognoseansätze.....	28
4.2 Prognosebelastungen 2035 mit B-Plangebiet	29
4.3 Leistungsfähigkeitsberechnungen	32
4.3.1 Knotenpunkt Bevenroder Straße / Dibbesdorfer Straße.....	32
4.3.2 Knotenpunkt Bevenroder Straße / Im Holzmoor.....	33
4.3.3 Knotenpunkt Bevenroder Straße / Volkmaroder Straße.....	35
4.4 Zwischenfazit.....	36
5. Mikrosimulationen	37
5.1 Grundlagen	37
5.2 Bestandsfall	38
5.3 Planfall 1 mit LSA Holzmoor	39
5.4 Planfall 2 mit LSA Holzmoor und Volkmaroder Straße	41
5.5 Planfall 3 mit LSA Holzmoor, Volkmaroder Straße und Dibbesdorfer Straße.....	42
5.6 Planfall 4 mit LSA Holzmoor, Volkmaroder Straße, Dibbesdorfer Straße und Stadtbahnquerung	43
6. Radverkehr.....	44
7. Ruhender Verkehr.....	46
8. Zusammenfassung der Ergebnisse und Empfehlungen	47

Anlagenverzeichnis

- 1 Zählergebnisse am Knotenpunkt Bevenroder Straße / Dibbesdorfer Straße
- 2 Zählergebnisse am Knotenpunkt Bevenroder Straße / Im Holzmoor
- 3 Zählergebnisse am Knotenpunkt Bevenroder Straße / Volkmaroder Straße

1. Aufgabenstellung und Grundlagen

In der Stadt Braunschweig ist im Bereich Dibbesdorfer Straße / Bevenroder Straße / Volkmaroder Straße mit einer Zunahme an Wohnungen zu rechnen. Das Gebiet wird durch den rechtskräftigen Bebauungsplan „Dibbesdorfer Straße-Süd“ QU 62 geregelt. Die Lage des Bebauungsplangebiets ist dem Übersichtsplan in Bild 1 zu entnehmen.

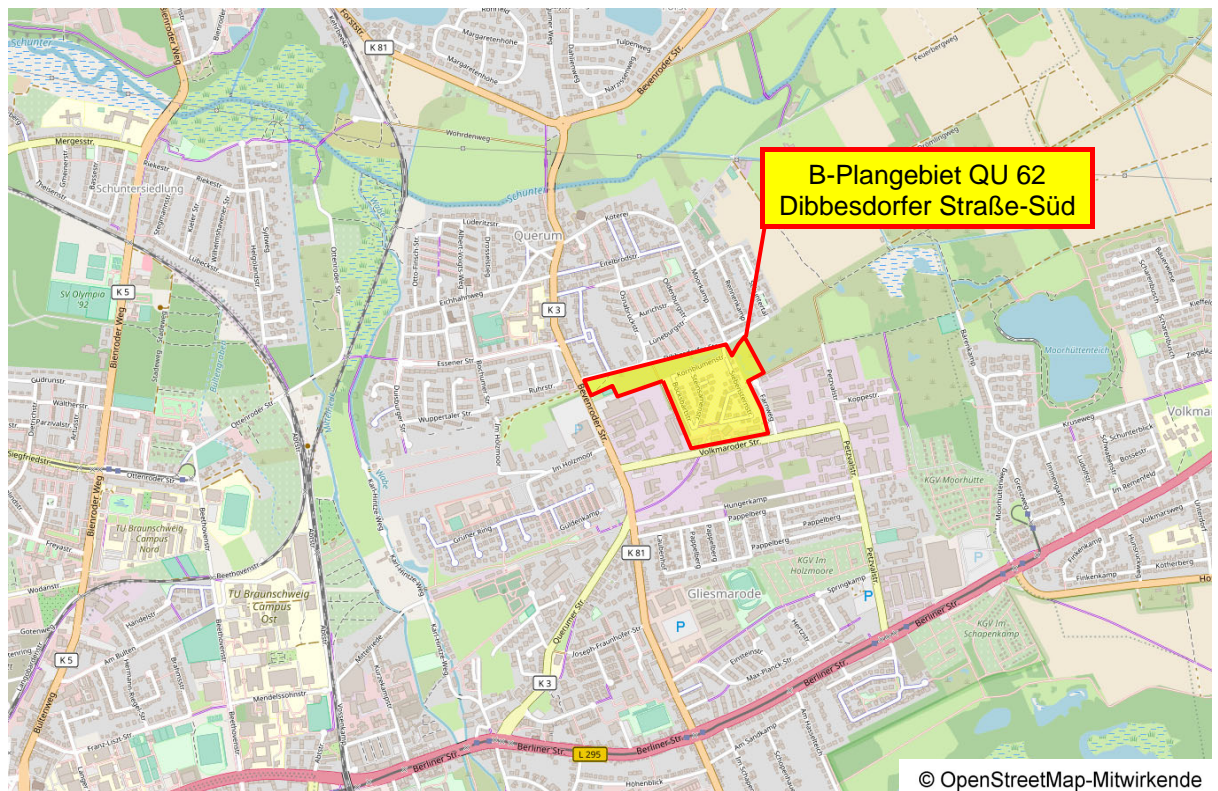


Bild 1: Übersichtsplan

Die ursprünglich geplante Anzahl von 120 Wohneinheiten wurde 2018 durch eine Änderung des städtebaulichen Vertrags auf 158 angehoben. Derzeit läuft die Planung allerdings mit 252 Wohneinheiten (gemäß Kenntnisstand der Stadt Braunschweig zum Bauvolumen des Vorhabenträgers, 19.01.2022). Es ist daher zu untersuchen welche verkehrlichen Auswirkungen durch die veränderte Planung zu erwarten sind. Dies gilt unter anderem in Bezug auf die Leistungsfähigkeit der anliegenden Verkehrsanlagen unter Berücksichtigung der prognostizierten Verkehrsnachfrage im fließenden Kfz-, Rad- und Fußverkehr.

Im Rahmen des Verkehrsgutachtens wird das zukünftige Verkehrsaufkommen auf der Basis aktueller Verkehrsdaten zunächst noch ohne die geplante Bebauung im Bereich des QU 62 abgeschätzt. Dieser Prognose wird der zu erwartende Verkehr mit Bezug zum geplanten Vorhaben überlagert. Für die relevanten Knotenpunkte wird die Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität auf der Grundlage des Handbuches für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) ermittelt. Es ist zu untersuchen, wie sich die veränderte Zahl an Wohneinheiten auf die Verkehrssituation auswirkt. Dabei wird sowohl eine Bewertung auf Grundlage der Prognose 2025 (gem. damaligem Städtebaulichem Vertrag) als auch auf Grundlage der ak-

tuellen Verkehrslage und der Prognose 2035 erstellt. Weiterhin wird eine Bewertung der verkehrlichen Verträglichkeit der Verkehrsmengen unter Berücksichtigung der Stadtbahnplanungen durchgeführt.

Die Struktur des Verkehrsgutachtens folgt dieser Bearbeitung in der Verkehrsanalyse entsprechend. Dabei werden folgende Untersuchungen vorgenommen:

- Untersuchung 0 - Analyse 2022
- Untersuchung 1 - Analyse 2022 + Prognose 2025 (ohne Holzmoor-Nord) + QU 62
- Untersuchung 2 - Analyse 2022 + Prognose 2035 (mit Holzmoor-Nord) + QU 62

Als Grundlage des Verkehrsgutachtens sind Verkehrszählungen an den Knotenpunkten Bevenroder Straße / Dibbesdorfer Straße, Bevenroder Straße / Im Holzmoor und Bevenroder Straße / Volkmaroder Straße durchgeführt worden. Darüber hinaus standen Zählergebnisse und Verkehrsprognosen aus vorliegenden Gutachten zum Bebauungsplan QU 62¹ und zum Baugebiet Holzmoor-Nord² zur Verfügung. Das aktuelle städtebauliche Konzept für das Plangebiet ist Bild 2 zu entnehmen.

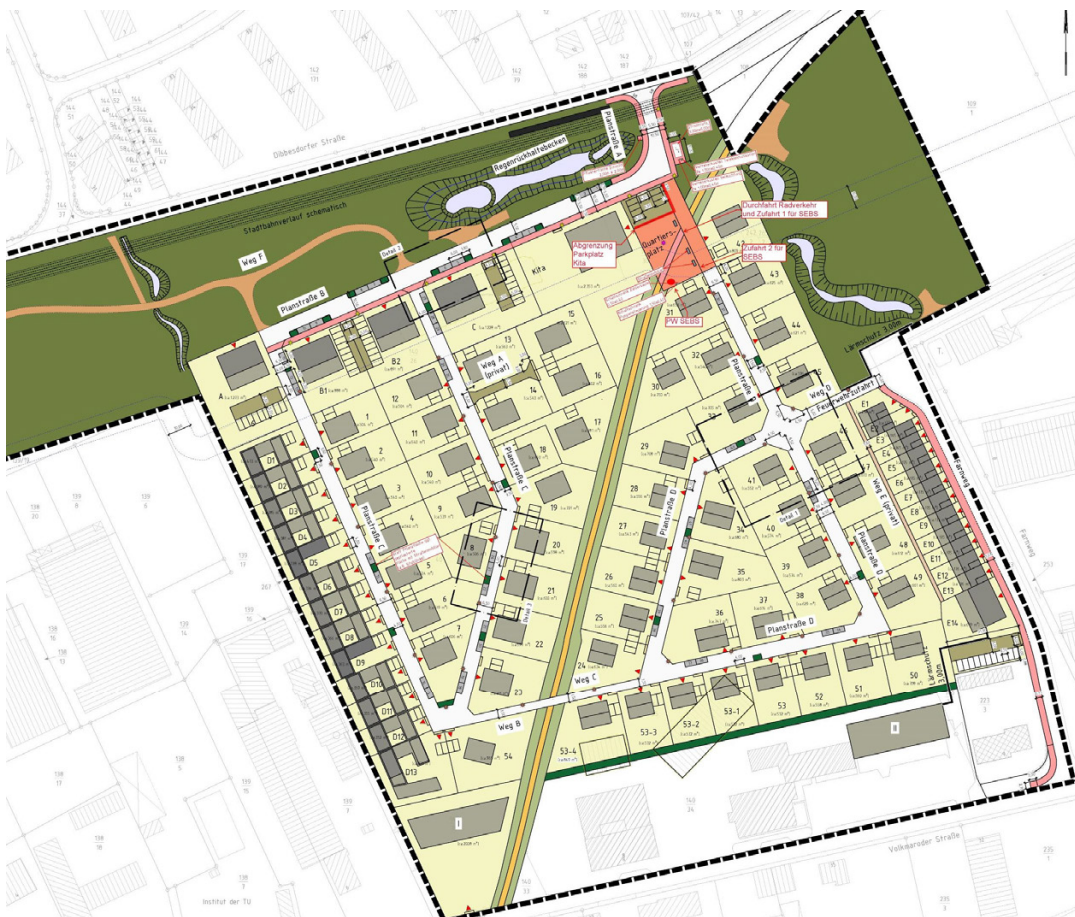


Bild 2: Städtebauliches Konzept (Quelle: capitalcon GmbH & Co. KG)

¹ Anbindung geplanter Nutzungen im Bereich südlich der Dibbesdorfer Straße (B-Plan QU 62 „Dibbesdorfer Straße-Süd“) in der Stadt Braunschweig, Zacharias Verkehrsplanungen, Hannover, 2013 und Aktualisierung 2016

² Aktualisierung des Verkehrsgutachtens zum geplanten Baugebiet Holzmoor-Nord in Braunschweig-Querum, WVI, Braunschweig, 2018 und Ergänzung April 2021

2. Verkehrsanalyse

2.1 Zählergebnisse 2022

Die Verkehrsbelastungen an den Knotenpunkten Bevenroder Straße / Dibbesdorfer Straße, Bevenroder Straße / Im Holzmoor und Bevenroder Straße / Volkmaroder Straße sind am 01.03.2022 mit Hilfe von Videokameras erfasst und manuell über einen Zeitraum von acht Stunden (6.00 bis 10.00 Uhr und 15.00 bis 19.00 Uhr) ausgewertet worden. Mit Hilfe von Hochrechnungsfaktoren werden aus den Zählergebnissen Tageswerte berechnet. Darüber hinaus sind die Verkehrsbelastungen in den Spitzenstunden am Morgen und am Nachmittag ermittelt worden. Die Zählergebnisse sind dem Gutachten als **Anlage 1 bis 3** beigelegt.

Die Zählergebnisse vom März 2022 zeigen noch deutliche Einflüsse der „Corona-Pandemie“. Daher wurden die Zählergebnisse von 2022 den vorliegenden Zählergebnissen von 2018 aus der VU zum geplanten Baugebiet Holzmoor-Nord [2] gegenübergestellt.

Tabelle 1: Vergleich der Zählergebnisse von 2022 und 2018

Straßenabschnitt	Morgenspitze			Nachmittagsspitze		
	2018	2022	f	2018	2022	f
	[Kfz/h]	[Kfz/h]	-	[Kfz/h]	[Kfz/h]	-
Bevenroder Str. südl. Im Holzmoor	1.455	1.140	1,28	1.491	1.282	1,16
Bevenroder Str. nördl. Im Holzmoor	1.441	1.110	1,30	1.510	1.242	1,26
Im Holzmoor	140	128	1,09	125	102	1,23
Bevenroder Str. nördl. Dibbesdorfer Str.	1.367	1.035	1,32	1.414	1.135	1,25
Summe	4.403	3.413	1,29	4.540	3.761	1,21

Aus dem Vergleich der Zählergebnisse wurden Faktoren ermittelt, um unbeeinflusste Zählwerte zu erhalten. Dabei war auch zu berücksichtigen, dass der Trend zum Homeoffice zumindest teilweise erhalten bleiben wird. Auch haben sich in den letzten Jahren die Mobilität der Bevölkerung sowie das Einkaufsverhalten verändert. Aus den Tabellenwerten werden Hochrechnungsfaktoren für die Verkehrsbelastungen in der Morgenspitze von 1,2 und für die Nachmittagsspitze von 1,1 abgeleitet.

Auch für die Hochrechnung der Zählergebnisse auf Tageswerte wurde ein Faktor ermittelt. Aus eigenen Erhebungen in der Landeshauptstadt Hannover von 2022 konnte für die Hochrechnung der 8-Stundenwerte auf 24-Stundenwerte ein mittlerer Faktor von 1,83 gewonnen werden. Unter Berücksichtigung eines geschätzten mittleren „Corona-Faktors“ von 1,13 errechnet sich insgesamt ein Hochrechnungsfaktor für die Tageswerte von 2,068.

Den auf Tageswerte hochgerechneten Zählergebnissen in Bild 3 ist zu entnehmen, dass die Bevenroder Straße zwischen 15.200 Kfz/24h nördlich der Dibbesdorfer Straße und 17.190

Kfz/24h südlich Im Holzmoor befahren wird. Südlich der Volkmaroder Straße nimmt die Bevenroder Straße eine Verkehrsbelastung von 14.090 Kfz/24h auf. Der Schwerververkehrsanteil auf der Bevenroder Straße weist Werte zwischen 2,8 % und 3,5 % auf.

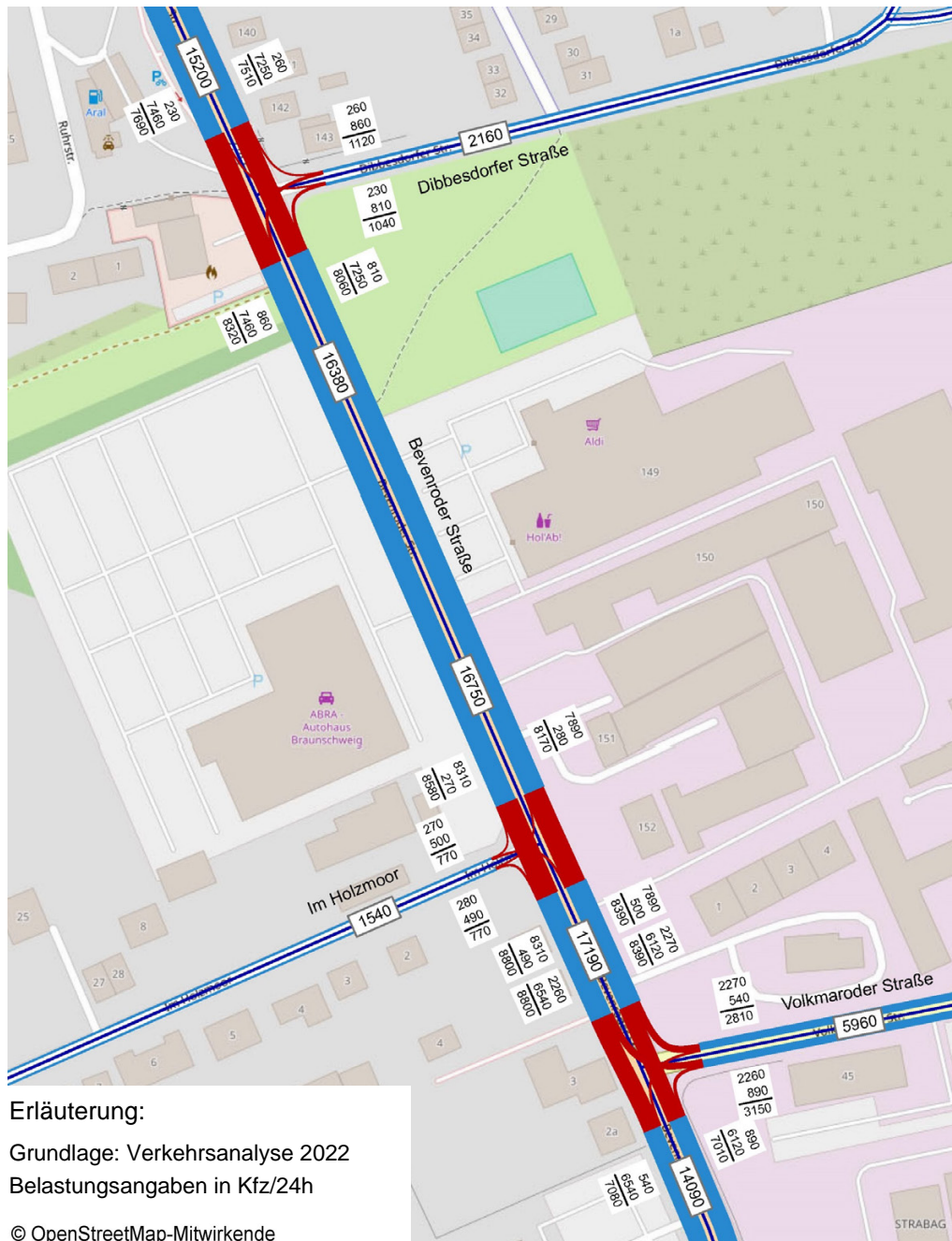


Bild 3: Verkehrsanalyse 2022: Tagesbelastung

Für die Dibbesdorfer Straße wurden eine werktägliche Belastung von 2.160 Kfz/24h und ein Schwerverkehrsanteil von 1,3 % ermittelt. Dabei ist zu berücksichtigen, dass in diesem Zählwert Fahrten aus dem B-Plangebiet QU 62 enthalten sind. Die Straße Im Holzmoor nahm am Zähltag 1.540 Kfz/24h auf. Der Schwerverkehrsanteil lag unterhalb von 1,0 %. Die Volkmaroder Straße wurde von 5.960 Kfz/24h befahren. Hier erreicht der Schwerverkehrsanteil eine Größenordnung von 2,8 %.

Die Spitzenstunde am Morgen tritt zwischen 7.15 und 8.15 Uhr auf. In dieser Zeit wird die Bevenroder Straße von 1.250 bis 1.370 Kfz/h befahren. Südlich der Volkmaroder Straße sinkt die Belastung auf 1.125 Kfz/h ab. Die Dibbesdorfer Straße nimmt 135 Kfz/h und die Straße Im Holzmoor 155 Kfz/h auf. Für die Volkmaroder Straße wurde am Morgen eine Spitzenbelastung von 460 Kfz/h ermittelt. Bild 4 zeigt, dass in der Spitzenstunde am Morgen der Verkehr auf der Bevenroder Straße in Fahrtrichtung Süden um bis zu 30 % stärker ist als in der Gegenrichtung.

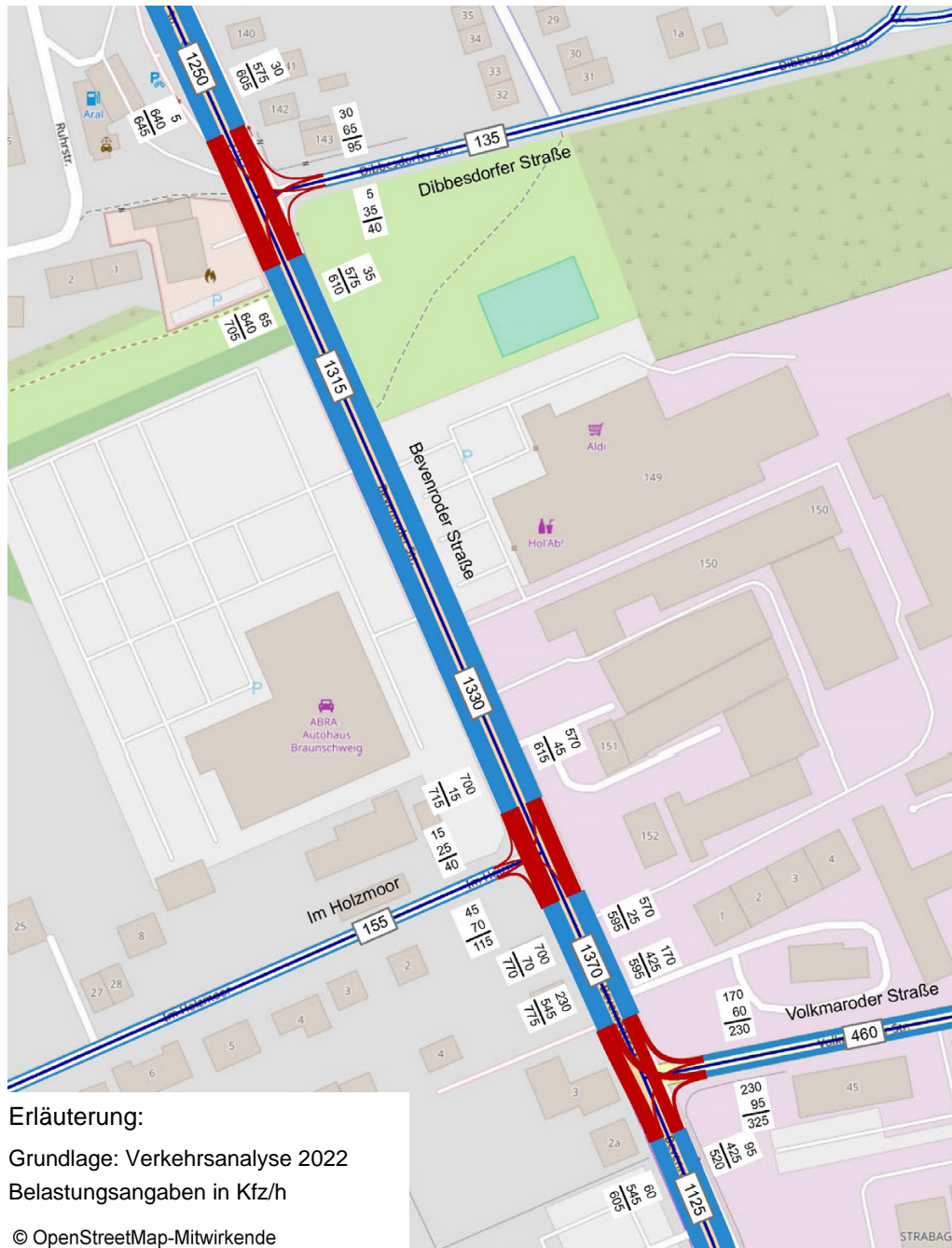


Bild 4: Verkehrsanalyse 2022: Spitzenbelastung am Morgen

In der Spitzenstunde am Nachmittag, die zwischen 15.00 und 16.00 Uhr auftritt, nimmt die Bevenroder Straße zwischen 1.265 und 1.430 Kfz/h auf und ist damit etwas stärker belastet als in der Spitzenstunde am Morgen. Südlich der Volkmaroder Straße sinkt die Belastung auf 1.150 Kfz/h ab. Die Dibbesdorfer Straße wird von 175 Kfz/h und die Straße Im Holzmoor von 135 Kfz/h befahren. Die Volkmaroder Straße weist eine Spitzenbelastung von 500 Kfz/h auf. Bild 5 ist zu entnehmen, dass der Verkehr auf der Bevenroder Straße in Fahrtrichtung Norden um bis zu 20 % stärker ist als in Fahrtrichtung Süden.

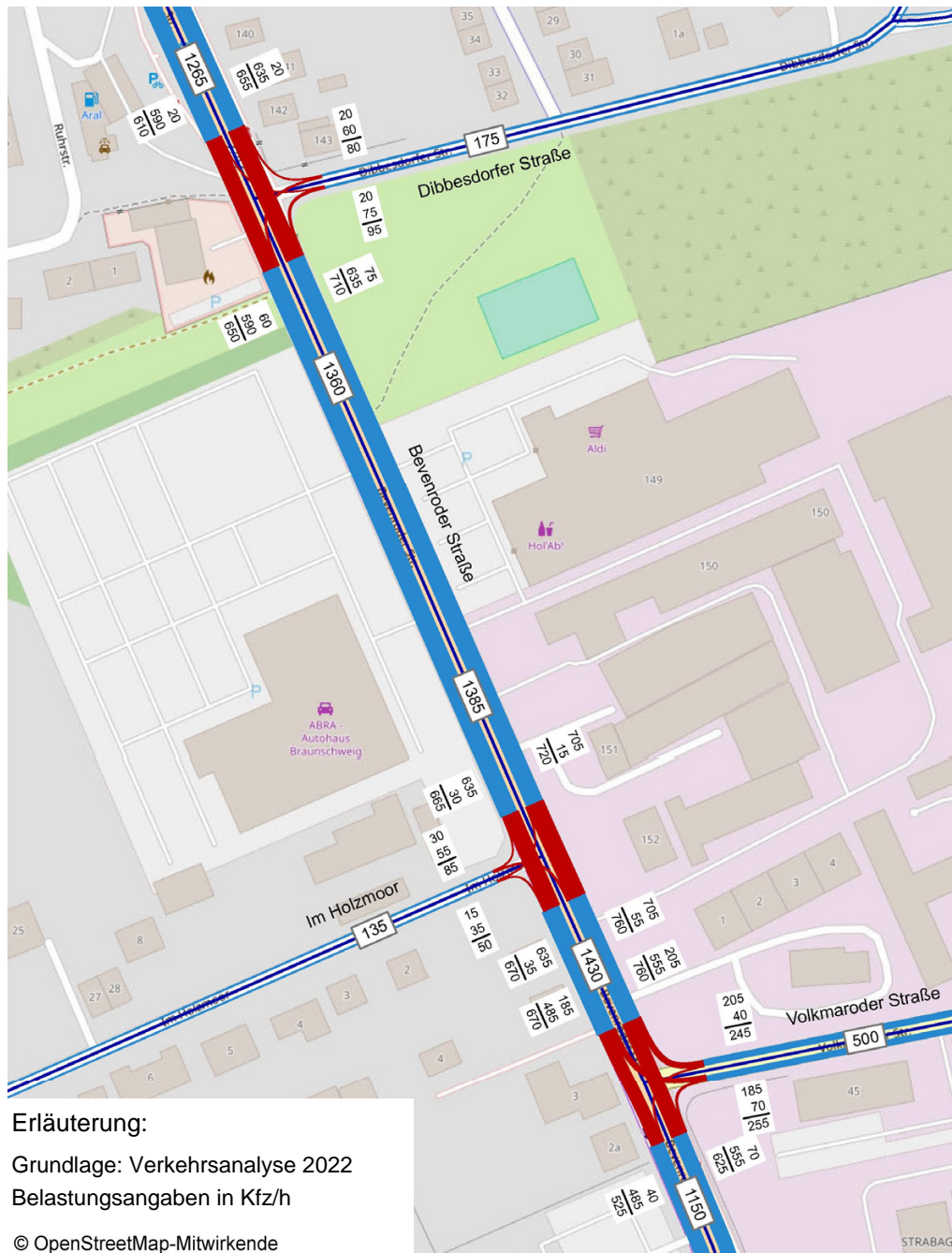


Bild 5: Verkehrsanalyse 2022: Spitzenbelastung am Nachmittag

In der VU zum B-Plan QU 62 [1] von 2013 sind u. a. Zählergebnisse vom Knotenpunkt Bevenroder Straße / Dibbesdorfer Straße dargestellt. Den Zählwerten in Bild 6 sind für die Dibbesdorfer Straße Spitzenwerte von 120 Kfz/h am Morgen und 110 Kfz/h am Nachmittag zu entnehmen. Als Tagesbelastung ist ein Wert von 1.570 Kfz/24h angegeben. Damit sind die Verkehrsbelastungen – insbesondere in der Nachmittagsspitze – in den letzten 9 Jahren bereits deutlich angestiegen, was in erster Linie auf das bereits vorhandene Verkehrsaufkommen des B-Plangebiets QU 62 zurückzuführen ist.

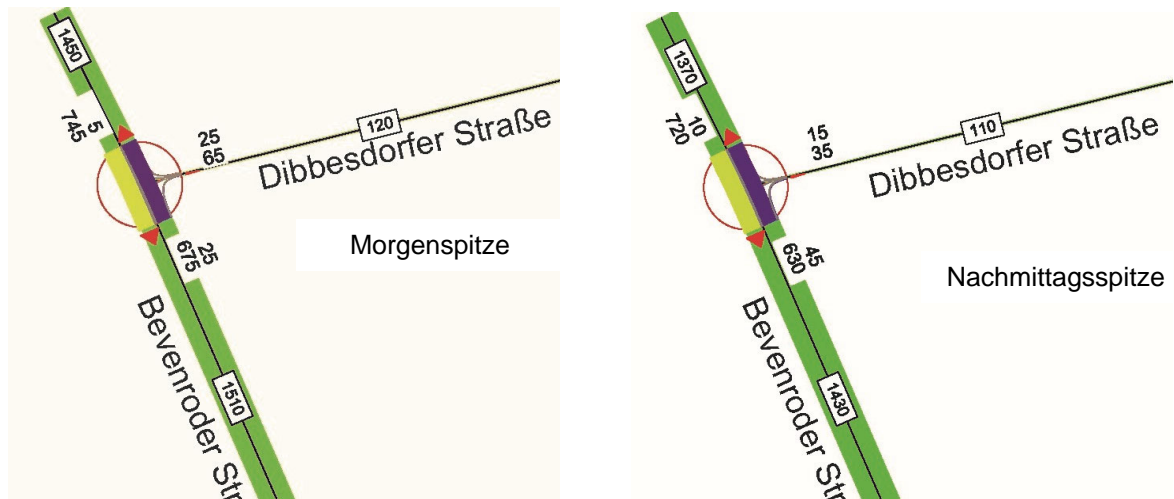


Bild 6: Zählergebnisse 2013: Spitzenbelastungen [Kfz/h] (Quelle: [1] Zacharias 2013)

2.2 Leistungsfähigkeitsberechnungen

2.2.1 Allgemeines

Die Leistungsfähigkeitsberechnungen werden nach HBS³ durchgeführt. Zur Beurteilung der Verkehrssituation werden an Knotenpunkten ohne LSA die Kapazitätsreserven und die damit verbundenen mittleren Wartezeiten der Nebenstromfahrzeuge ermittelt. An Knotenpunkten mit LSA erfolgt die Berechnung der mittleren Wartezeiten über den Sättigungsgrad der Fahrstreifen. Es wird die Qualität des Verkehrsablaufs jedes Fahrstreifens getrennt berechnet. Die schlechteste Qualität ist bei der zusammenfassenden Beurteilung der Verkehrssituation an einem Knotenpunkt maßgebend. Die Überprüfung der Leistungsfähigkeit erfolgt jeweils für die Belastungen in den Spitzenstunden am Morgen und am Nachmittag.

Als Zielvorgabe wird für alle Knotenpunkte die Qualitätsstufe D angestrebt, was mittleren Wartezeiten von maximal 45 Sekunden (Knoten ohne LSA) bzw. maximal 70 Sekunden (Knoten mit LSA) entspricht. Aus der mittleren Wartezeit ergibt sich die Qualität des Verkehrsablaufs, die mit den Qualitätsstufen A (sehr gut) bis F (ungenügend) beschrieben wird.

³ Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS), Ausgabe 2015, FGSV, Köln

Tabelle 2: Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs und ihre Merkmale

	Knotenpunkte ohne LSA	Knotenpunkte mit LSA
Stufe A	Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann nahezu ungehindert den Knotenpunkt passieren. Die Wartezeiten sind sehr gering.	Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann ungehindert den Knotenpunkt passieren. Die Wartezeiten sind kurz.
Stufe B	Die Fahrmöglichkeiten der wartepflichtigen Kfz werden vom bevorrechtigten Verkehr beeinflusst. Die dabei entstehenden Wartezeiten sind gering.	Alle während der Sperrzeit ankommenden Verkehrsteilnehmer können in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren. Die Wartezeiten sind kurz.
Stufe C	Die Fahrzeugführer in den Nebenströmen müssen auf eine merkbare Anzahl von bevorrechtigten Verkehrsteilnehmern achten. Die Wartezeiten sind spürbar. Es kommt zur Bildung von Stau, der jedoch hinsichtlich seiner räumlichen Ausdehnung noch bezüglich der zeitlichen Dauer eine starke Beeinträchtigung darstellt.	Nahezu alle während der Sperrzeit ankommenden Verkehrsteilnehmer können in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren. Die Wartezeiten sind spürbar. Beim Kfz-Verkehr tritt im Mittel nur geringer Stau am Ende der Freigabezeit auf.
Stufe D	Die Mehrzahl der Fahrzeugführer muss Haltevorgänge, verbunden mit deutlichen Zeitverlusten, hinnehmen. Für einzelne Kfz können die Wartezeiten hohe Werte annehmen. Auch wenn sich vorübergehend ein merklicher Stau in einem Nebenstrom ergeben hat, bildet sich dieser wieder zurück. Der Verkehrszustand ist noch stabil.	Im Kfz-Verkehr ist ständiger Reststau vorhanden. Die Wartezeiten für alle Verkehrsteilnehmer sind beträchtlich. Der Verkehrszustand ist noch stabil.
Stufe E	Es bilden sich Staus, die sich bei der vorhandenen Belastung nicht mehr abbauen. Die Wartezeiten nehmen große und dabei stark streuende Werte an. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch führen. Die Kapazität wird erreicht.	Die Verkehrsteilnehmer stehen in erheblicher Konkurrenz zueinander. Im Kfz-Verkehr stellt sich ein allmählich wachsender Stau ein. Die Wartezeiten sind sehr lang. Die Kapazität wird erreicht.
Stufe F	Die Anzahl der Kfz, die in einem Verkehrsstrom dem Knotenpunkt je Zeiteinheit zufließen, ist über ein längeres Zeitintervall größer als die Kapazität für diesen Verkehrsstrom. Es bilden sich lange, ständig wachsende Schlangen mit besonders hohen Wartezeiten. Die Situation löst sich erst nach einer deutlichen Abnahme der Verkehrsstärken im zufließenden Verkehr wieder auf. Der Knotenpunkt ist überlastet.	Die Nachfrage ist größer als die Kapazität. Die Fahrzeuge müssen bis zu ihrer Abfertigung mehrfach vorrücken. Der Stau wächst stetig. Die Wartezeiten sind extrem lang. Die Anlage ist überlastet.

2.2.2 Knotenpunkt Bevenroder Straße / Dibbesdorfer Straße

Der Knotenpunkt Bevenroder Straße / Dibbesdorfer Straße ist als unsignalisierte Einmündung mit Linksabbiegestreifen auf der Bevenroder Straße ausgebaut. Die Dibbesdorfer Straße weist in der Knotenzufahrt eine einstreifige Fahrbahn auf. Darüber hinaus ist auf der Bevenroder Straße ein Einfädelungsstreifen für die Linkseinbieger vorhanden, so dass der Verkehr aus der Dibbesdorfer Straße mit „verzögerter“ Berücksichtigung des in Richtung Süden fließenden Verkehrs einbiegen kann (Bild 7).



Bild 7: Beschilderung am Knotenpunkt Bevenroder Straße / Dibbesdorfer Straße

Die Berechnungsergebnisse für den Knotenpunkt mit den Analysewerten in Bild 8/9 zeigen, dass sich ohne eine Berücksichtigung des Einfädelungstreifens für die Spitzenstunden am Morgen und am Nachmittag ein Verkehrsablauf der Qualitätsstufe **C** errechnet. Die mittleren Wartezeiten für die Linkseinbieger liegen zwischen 25 und 30 Sekunden.

Aufgrund der bereits als zufriedenstellend zu beurteilenden Verkehrsqualität kann auf eine Berechnung mit Berücksichtigung des Einfädelungstreifens verzichtet werden.

Projekt : Verkehrsgutachten Dibbesdorfer Straße Süd
Knotenpunkt : Bevenroder Straße / Dibbesdorfer Straße
Stunde : Spitzenstunde am Morgen (Analyse)
Datei : DIBBES 2022 M.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2	→	590				1800					A
3	→	36				1547					A
4	←	66	6,5	3,2	1238	207		25,8	2	3	C
6	→	31	5,9	3,0	593	582		6,8	1	1	A
Misch-N		97				260	4 + 6	22,5	2	3	C
8	←	655				1800					A
7	→	6	5,5	2,8	610	631		6,9	1	1	A
Misch-H		655				1800					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **C**

Bild 8: Verkehrsanalyse 2022: Verkehrsqualität ohne Einfädelungstreifen – Morgenspitze

Projekt : Verkehrsgutachten Dibbesdorfer Straße Süd
Knotenpunkt : Bevenroder Straße / Dibbesdorfer Straße
Stunde : Spitzenstunde am Nachmittag (Analyse)
Datei : DIBBES 2022 N.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2		650				1800					A
3		75				1520					A
4		60	6,5	3,2	1283	189		27,8	2	3	C
6		20	5,9	3,0	673	527		7,1	1	1	A
Misch-N		80				225	4 + 6	24,8	2	3	C
8		605				1800					A
7		20	5,5	2,8	710	563		6,6	1	1	A
Misch-H		605				1800					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **C**

Bild 9: Verkehrsanalyse 2022: Verkehrsqualität ohne Einfädelungstreifen – Nachmittagsspitze

2.2.3 Knotenpunkt Bevenroder Straße / Im Holzmoor

Der Knotenpunkt Bevenroder Straße / Im Holzmoor ist mit Linksabbiegestreifen auf der Bevenroder Straße ausgebaut und nicht signalgeregelt. In der Knotenzufahrt Im Holzmoor sind getrennte Fahrstreifen für die Links- und Rechtseinbieger vorhanden.

Die Berechnungsergebnisse für den Knotenpunkt sind in Bild 10 und 11 dargestellt. Für die Belastungen in den Spitzenstunden am Morgen und am Nachmittag kann jeweils ein zufriedenstellender Verkehrsablauf mit der Qualitätsstufe **C** nachgewiesen werden. Die Linkseinbieger aus der Straße Im Holzmoor müssen mittlere Wartezeiten von rd. 26 bzw. 27 Sekunden in Kauf nehmen. Die Rückstaulänge N-95 auf dem linken Fahrstreifen ist mit 1 Pkw-Einheit angegeben, so dass er nicht überstaut wird.

Projekt : Verkehrsgutachten Dibbesdorfer Straße Süd
Knotenpunkt : Bevenroder Straße / Im Holzmoor
Stunde : Spitzenstunde am Morgen (Analyse)
Datei : HOLZ 2022 M.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2		715				1800					A
3		15				1520					A
4		45	6,5	3,2	1303	182		26,2	1	2	C
6		71	5,9	3,0	708	505		8,4	1	1	A
Misch-N		116				458	4 + 6	10,6	2	2	B
8		585				1800					A
7		26	5,5	2,8	715	560		7,0	1	1	A
Misch-H		585				1800					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **C**

Bild 10: Verkehrsanalyse 2022: Verkehrsqualität in der Morgenspitze

Projekt : Verkehrsgutachten Dibbesdorfer Straße Süd
Knotenpunkt : Bevenroder Straße / Im Holzmoor
Stunde : Spitzenstunde am Nachmittag (Analyse)
Datei : HOLZ 2022 N.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2		650				1800					A
3		30				1547					A
4		15	6,5	3,2	1410	149		26,9	1	1	C
6		36	5,9	3,0	650	542		7,3	1	1	A
Misch-N		51				486	4 + 6	8,4	1	1	A
8		720				1800					A
7		56	5,5	2,8	665	593		6,8	1	1	A
Misch-H		720				1800					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **C**

Bild 11: Verkehrsanalyse 2022: Verkehrsqualität in der Nachmittagsspitze

2.2.4 Knotenpunkt Bevenroder Straße / Volkmaroder Straße

Der Knotenpunkt Bevenroder Straße / Volkmaroder Straße weist einen Linksabbiegestreifen auf der Bevenroder Straße auf und ist unsignalisiert. Die Knotenzufahrt Volkmaroder Straße ist mit getrennten Fahrstreifen für die Links- und Rechtseinbieger ausgebaut.

Die Berechnungsergebnisse mit den Analysebelastungen in der Spitzenstunde am Morgen sind Bild 12 zu entnehmen. Der Verkehrsablauf ist mit der Qualitätsstufe **E** zu bewerten. Für die Linkseinbieger aus der Volkmaroder Straße entstehen mittlere Wartezeiten von rd. 49 Sekunden. Die Rückstaulänge N-95 ist mit 3 Pkw-Einheiten angegeben, die vom vorhandenen Fahrstreifen aufgenommen werden können. Für den Knotenpunkt kann mit den Belastungen in der Morgenspitze keine ausreichende Leistungsfähigkeit nachgewiesen werden.

Mit den Analysebelastungen in der Spitzenstunde am Nachmittag errechnet sich ein Verkehrsablauf der Qualitätsstufe **D** (Bild 13). Für die Linkseinbieger aus der Volkmaroder Straße wird eine mittlere Wartezeit von rd. 36 Sekunden ermittelt. Die Rückstaulänge N-95 auf dem linken Fahrstreifen errechnet sich zu 2 Pkw-Einheiten. Der Knotenpunkt weist in der Nachmittagsspitze eine ausreichende Leistungsfähigkeit auf.

Projekt : Verkehrsgutachten Dibbesdorfer Straße Süd
Knotenpunkt : Bevenroder Straße / Volkmaroder Straße
Stunde : Spitzenstunde am Morgen (Analyse)
Datei : VOLK 2022 M.kob









Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2		440				1800					A
3		96				1547					A
4		61	6,5	3,2	1248	136		48,8	3	4	E
6		178	5,9	3,0	473	674		7,6	2	2	A
Misch-N		239				528	4 + 6	12,9	3	4	B
8		560				1800					A
7		238	5,5	2,8	520	699		8,1	2	3	A
Misch-H		560				1800					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **E**

Bild 12: Verkehrsanalyse 2022: Verkehrsqualität in der Morgenspitze

Projekt : Verkehrsgutachten Dibbesdorfer Straße Süd
Knotenpunkt : Bevenroder Straße / Volkmaroder Straße
Stunde : Spitzenstunde am Nachmittag (Analyse)
Datei : VOLK 2022 N.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2		570				1800					A
3		70				1520					A
4		40	6,5	3,2	1260	141		35,6	2	2	D
6		209	5,9	3,0	590	583		9,8	2	3	A
Misch-N		249				669	4 + 6	8,7	2	3	A
8		500				1800					A
7		189	5,5	2,8	625	620		8,5	2	2	A
Misch-H		500				1800					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **D**

Bild 13: Verkehrsanalyse 2022: Verkehrsqualität in der Nachmittagsspitze

3. Prognose 2025

3.1 Verkehrsaufkommen der geplanten Nutzungen

Das Verkehrsaufkommen der geplanten Nutzungen kann durch einschlägige Rechenverfahren abgeschätzt werden. Hierbei sind noch Randbedingungen wie die Größe der Gemeinde, die Lage der Objekte im Gemeindegebiet und die Bedienung durch den öffentlichen Nahverkehr zu beachten. Die im Folgenden verwendeten Ansätze sind dem Programm Ver_Bau⁴ entnommen worden.

Wohnbebauung:

Nach Angaben der Stadt Braunschweig sind im Bebauungsplangebiet 252 Wohneinheiten in Ein- und Mehrfamilienhäusern geplant. Um für weitere Entwicklungen einen kleinen Puffer zu haben, wird im Folgenden mit 280 Wohneinheiten gerechnet. Der daraus resultierende Unterschied auf die Prognosen ist relativ gering und führt nicht zu anderen Ergebnissen.

In Neubaugebiete mit Einfamilien-, Doppel- oder Reihenhäusern ziehen vergleichsweise viele Familien mit Kindern. Andererseits sind auch Kleinstwohnungen geplant, in denen nur ein bis zwei Bewohner leben werden. Als Mittelwert wird daher ein Wert von 3,0 Einwohnern je Wohneinheit gewählt.

Folgende Ansätze zur Ermittlung des Verkehrsaufkommens werden verwendet:

- 280 Wohneinheiten,
- 3,0 Einwohner je Wohneinheit
- 3,75 Wege je Einwohner, davon 3,0 Wege vom/zum Gebiet
- Modal-Split Pkw: 50 %
- Pkw-Besetzungsgrad: 1,5 Personen
- Besucherverkehr: + 10 %
- Ver- und Entsorgung: 0,075 Kfz-Fahrten je Einwohner

$$\text{VKA} = 280 \times 3,0 \times 3,0 \times 0,5 / 1,5 \times 1,1 + 280 \times 3,0 \times 0,075 = 987 \text{ Kfz-Fahrten pro Tag.}$$

Der überwiegende Anteil der Wohnbebauung wird über die Dibbesdorfer Straße erschlossen. Ein kleinerer Teil der Wohnbebauung, der mit 62 WE angegeben ist, wird über den Farnweg an die Volkmaroder Straße angebunden. Das Verkehrsaufkommen wird sich daher auf die Dibbesdorfer Straße (rd. 800 Kfz/24h) und den Farnweg (rd. 200 Kfz/24h) verteilen.

Kindertagesstätte:

Das Verkehrsaufkommen der Kindertagesstätte kann in Abhängigkeit von der Anzahl der Gruppen bzw. der Kinder abgeschätzt werden. Folgende Ansätze werden verwendet:

⁴ Programm Ver_Bau, Verkehrsaufkommen durch Vorhaben der Bauleitplanung, Dr. Bosserhoff, 2018

- 2 Krippengruppen und 1 Kindergartengruppe mit insgesamt 55 Kindern
- 4 Wege je Kind
- Modal-Split Pkw: 40 %
- Pkw-Besetzungsgrad: 1,3 Kinder

$$\text{VKA} = 55 \times 4,0 \times 0,40 / 1,3 = 68 \text{ Pkw-Fahrten pro Tag}$$

- 10 Mitarbeiter
- 2,5 Wege je Mitarbeiter
- Modal-Split Pkw: 60 %
- Pkw-Besetzungsgrad: 1,0

$$\text{VKA} = 10 \times 2,5 \times 0,6 = 15 \text{ Pkw-Fahrten pro Tag}$$

In der Summe wird für die Kindertagesstätte im Folgenden mit einem aufgerundeten Wert von 90 Kfz-Fahrten pro Tag gerechnet.

Gewerbe:

Das Verkehrsaufkommen der gewerblichen Nutzungen wird über die Fläche und die damit verbundenen Arbeitsplätze abgeschätzt. Folgende Ansätze werden verwendet:

- Gewerbefläche: 2.900 m²
- 1 Arbeitsplatz je 35 m²
- Anwesenheit: 85 %
- Geringer Kundenverkehr: 3 Wege je Arbeitsplatz
- Modal-Split Pkw: 70 %
- Pkw-Besetzungsgrad: 1,0
- Geringer Lkw-Verkehr: 0,15 Fahrten je Arbeitsplatz

$$\text{VKA} = 2.900 / 35 \times 0,85 \times 3,0 \times 0,70 + 2.900 / 35 \times 0,85 \times 0,15 \approx 160 \text{ Kfz-Fahrten pro Tag}$$

Als Summe der Nutzungen „Wohnbebauung“ und „Kindertagesstätte“ errechnet sich für die Dibbesdorfer Straße ein Verkehrsaufkommen von rd. 900 Kfz-Fahrten pro Tag bzw. jeweils 450 Kfz-Fahrten pro Tag als Quell- und Zielverkehr.

Zur Ermittlung des Verkehrsaufkommens in den Spitzenstunden am Morgen und am Nachmittag können die normierten Tagesganglinien für den Quell- und Zielverkehr „Anwohnerverkehr“ herangezogen werden. Ihnen ist zu entnehmen, dass in der Spitzenstunde am Morgen mit bis zu 15 % des Tagesverkehrsaufkommens im Quellverkehr und mit rd. 3 % im Zielverkehr zu rechnen ist. Für die Spitzenstunde am Nachmittag sind 7 % im Quell- und 13 % im Zielverkehr ausgewiesen.

Für die Spitzenstunde am Morgen werden 50 % der „Elterntaxis“ – jeweils als Quell- und Zielverkehr – sowie 100 % des Beschäftigtenverkehrs der Kita angesetzt. Für die Spitzenstunde am Nachmittag wird mit 25 % der „Elterntaxis“ und 50 % des Beschäftigtenverkehrs der Kita gerechnet. Dabei ist zu berücksichtigen, dass ein Teil der „Elterntaxis“, der mit 30 % angenommen wird, am Morgen aus dem Wohngebiet kommen bzw. am Nachmittag in das Wohngebiet fahren werden und daher nicht als zusätzliche Fahrten auftritt.

Tabelle 3: Verkehrsaufkommen in den Spitzenstunden

	Dibbesdorfer Straße			Farnweg
	Wohngebiet	Kita	Summe	Wohngebiet
Quellverkehr am Morgen	60 Kfz/h	12 Kfz/h	72 Kfz/h	15 Kfz/h
Zielverkehr am Morgen	12 Kfz/h	18 Kfz/h	30 Kfz/h	3 Kfz/h
Quellverkehr am Nachmittag	28 Kfz/h	9 Kfz/h	37 Kfz/h	7 Kfz/h
Zielverkehr am Nachmittag	52 Kfz/h	6 Kfz/h	58 Kfz/h	13 Kfz/h

3.2 Prognosebelastungen 2025 im Planfall mit B-Plangebiet

In der VU zum B-Plan QU 62 [1] ist eine Verkehrsprognose für den Zeithorizont 2025 aufgestellt worden. Die Prognose berücksichtigt das Verkehrsaufkommen für die damals geplanten Nutzungen im B-Plangebiet Dibbesdorfer Straße Süd. Das Baugebiet Holzmoor-Nord ist in den Prognosen nicht explizit enthalten. Für die Bevenroder Straße wurde jedoch ein allgemeiner Prognosezuschlag von 5 % verwendet, der auch das Verkehrsaufkommen angrenzenden Strukturentwicklungen abdecken soll.

Die in der Aktualisierung 2016 ermittelten Prognosewerte sind in Bild 14 dargestellt. Für die Spitzenstunde am Morgen wurden für die Dibbesdorfer Straße 150 Kfz/h und für die Spitzenstunde am Nachmittag 140 Kfz/h prognostiziert.

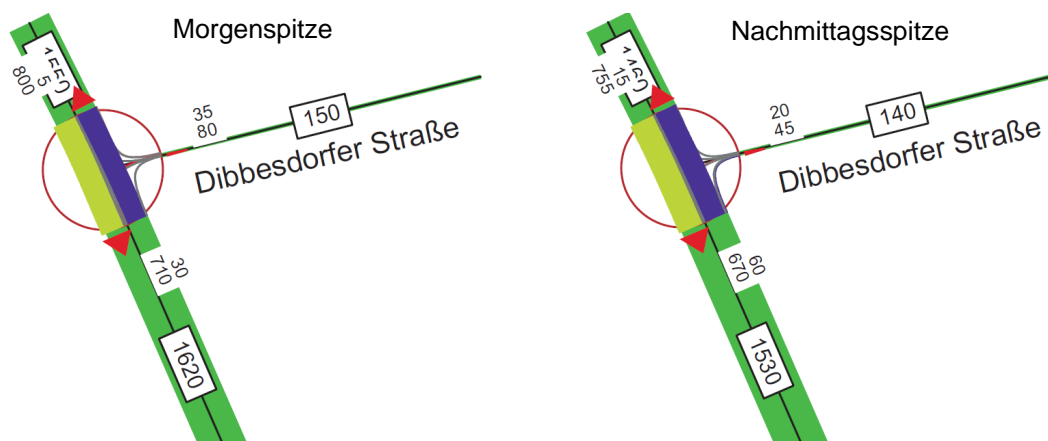


Bild 14: Verkehrsprognose 2025: Spitzenbelastungen [Kfz/h] (Quelle: [1] Zacharias 2016)

Aufbauend auf den Grundlagen der VU von 2016 ist die Verkehrsprognose 2025 mit den aktuell im B-Plangebiet anzusetzenden Nutzungen aktualisiert worden. Dem Belastungsbild für die Morgenspitze in Bild 15 ist zu entnehmen, dass die Spitzenbelastungen in der Prognose auf der Dibbesdorfer Straße auf 225 Kfz/h ansteigen werden. Für die Geradeausströme im Zuge der Bevenroder Straße werden am Knotenpunkt mit der Dibbesdorfer Straße die Werte aus der VU von 2016 angesetzt. In Richtung Süden steigen die Geradeausströme im Zuge der Dibbesdorfer Straße – dem höheren Verkehrsaufkommen aus dem B-Plangebiet entsprechend – an.



Bild 15: Verkehrsprognose 2025 mit B-Plangebiet: Spitzenbelastung am Morgen

Die Spitzenbelastungen am Nachmittag mit den aktuell im B-Plangebiet anzusetzenden Nutzungen sind in Bild 16 dargestellt. Für die Dibbesdorfer Straße ist ein Wert von 205 Kfz/h angegeben. Die Geradeausströme im Zuge der Bevenroder Straße wurden analog zur Morgenspitze ermittelt.



Erläuterung:

Grundlage: Verkehrsprognose 2025 (VU 2016)
und aktuelles VKA des B-Plangebiets
Belastungsangaben in Kfz/h

© OpenStreetMap-Mitwirkende

Bild 16: Verkehrsprognose 2025 mit B-Plangebiet: Spitzenbelastung am Nachmittag

3.3 Leistungsfähigkeitsberechnungen

3.3.1 Knotenpunkt Bevenroder Straße / Dibbesdorfer Straße

Die Berechnungsergebnisse für den Knotenpunkt Bevenroder Straße / Dibbesdorfer Straße in Bild 16/17 zeigen, dass sich ohne eine Berücksichtigung des Einfädelungstreifens für die Spitzenstunde am Morgen ein Verkehrsablauf der Qualitätsstufe **F** und für die Spitzenstunde am Nachmittag ein Verkehrsablauf der Qualitätsstufe **E** errechnet.

Analog zur VU zum B-Plan QU 62 [1] wurde eine zweite Berechnung durchgeführt, wo zur Berücksichtigung des Einfädelstreifens nur 50 % des in Richtung Süden fließenden Verkehrs angesetzt werden. Für die Morgenspitze errechnet sich so ein Verkehrsablauf der Qualitätsstufe **D** und für die Nachmittagsspitze ein Verkehrsablauf der Qualitätsstufe **C** (Bild 18/19).

Der Einfädelungstreifen verbessert die Verkehrsqualität am Knotenpunkt damit in etwa um zwei Qualitätsstufen.

Projekt : Verkehrsgutachten Dibbesdorfer Straße Süd
Knotenpunkt : Bevenroder Straße / Dibbesdorfer Straße
Stunde : Spitzenstunde am Morgen
Datei : DIBBES 2025 M.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2	→	725				1800					A
3	↘	46				1540					A
4	↖	116	6,5	3,2	1548	133		166,9	11	14	E
6	↗	51	5,9	3,0	733	480		8,6	1	1	A
Misch-N		167				165	4 + 6	230,6	17	21	F
8	←	815				1800					A
7	↙	16	5,5	2,8	755	535		7,4	1	1	A
Misch-H		815				1800					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **F**

Bild 16: Verkehrsprognose 2025: Verkehrsqualität ohne Einfädelungstreifen – Morgenspitze

Projekt : Verkehrsgutachten Dibbesdorfer Straße Süd
Knotenpunkt : Bevenroder Straße / Dibbesdorfer Straße
Stunde : Spitzenstunde am Nachmittag
Datei : DIBBES 2025 N.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2		685				1800					A
3		85				1573					A
4		60	6,5	3,2	1503	136		47,0	3	4	E
6		25	5,9	3,0	713	502		7,5	1	1	A
Misch-N		85				173	4 + 6	40,5	3	5	D
8		770				1800					A
7		35	5,5	2,8	755	535		7,2	1	1	A
Misch-H		770				1800					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **E**

Bild 17: Verkehrsprognose 2025: Verkehrsqualität ohne Einfädelungstreifen – Nachmittagsspitze

Projekt : Verkehrsgutachten Dibbesdorfer Straße Süd
Knotenpunkt : Bevenroder Straße / Dibbesdorfer Straße
Stunde : Spitzenstunde am Morgen
Datei : DIBBES 2025 M2.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2		725				1800					A
3		46				1573					A
4		116	6,5	3,2	1148	229		31,9	3	5	D
6		51	5,9	3,0	733	490		8,4	1	1	A
Misch-N		167				273	4 + 6	33,8	5	7	D
8		408				1800					A
7		16	5,5	2,8	755	535		7,4	1	1	A
Misch-H		408				1800					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **D**

Bild 18: Verkehrsprognose 2025: Verkehrsqualität mit Einfädelungstreifen – Morgenspitze

Projekt : Verkehrsgutachten Dibbesdorfer Straße Süd
Knotenpunkt : Bevenroder Straße / Dibbesdorfer Straße
Stunde : Spitzenstunde am Nachmittag
Datei : DIBBES 2025 N2.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2		685				1800					A
3		85				1573					A
4		60	6,5	3,2	1128	227		21,5	2	2	C
6		25	5,9	3,0	713	502		7,5	1	1	A
Misch-N		85				270	4 + 6	19,4	2	3	B
8		388				1800					A
7		35	5,5	2,8	755	535		7,2	1	1	A
Misch-H		388				1800					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **C**

Bild 19: Verkehrsprognose 2025: Verkehrsqualität mit Einfädelungstreifen – Nachmittagsspitze

3.3.2 Knotenpunkt Bevenroder Straße / Im Holzmoor

Die Berechnungsergebnisse für den Knotenpunkt Bevenroder Straße / Im Holzmoor sind Bild 20 und 21 zu entnehmen. Für die Belastungen in der Spitzenstunde am Morgen kann nur ein Verkehrsablauf der Qualitätsstufe **E** nachgewiesen werden. Die Linkseinbieger aus der Straße Im Holzmoor müssen mittlere Wartezeiten von rd. 61 Sekunden in Kauf nehmen. Die Rückstaulänge N-95 auf dem linken Fahrstreifen ist mit 3 Pkw-Einheiten angegeben. Der Knotenpunkt weist in der Morgenspitze keine ausreichende Leistungsfähigkeit auf.

Für die Belastungen in der Spitzenstunde am Nachmittag errechnet sich ein Verkehrsablauf der Qualitätsstufe **D**. Für die Linkseinbieger aus der Straße Im Holzmoor ist eine mittlere Wartezeit von rd. 37 Sekunden angegeben. Aufgrund der geringeren Anzahl an Linkseinbiegern errechnet sich für den linken Fahrstreifen eine im Vergleich zur Morgenspitze deutlich geringere Rückstaulänge N-95 von einer Pkw-Einheit. Der Knotenpunkt weist in der Nachmittagsspitze eine ausreichende Leistungsfähigkeit auf.

Projekt : Verkehrsgutachten Dibbesdorfer Straße Süd
Knotenpunkt : Bevenroder Straße / Im Holzmoor
Stunde : Spitzenstunde am Morgen (Prognose 2025)
Datei : HOLZ 2025 M.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2		910				1800					A
3		20				1520					A
4		60	6,5	3,2	1620	118		61,0	3	5	E
6		90	5,9	3,0	905	397		11,7	1	2	B
Misch-N		150				293	4 + 6	25,0	4	5	C
8		710				1800					A
7		20	5,5	2,8	915	446		8,5	1	1	A
Misch-H		710				1800					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **E**

Bild 20: Verkehrsprognose 2025: Verkehrsqualität in der Morgenspitze

Projekt : Verkehrsgutachten Dibbesdorfer Straße Süd
Knotenpunkt : Bevenroder Straße / Im Holzmoor
Stunde : Spitzenstunde am Nachmittag (Prognose 2025)
Datei : HOLZ 2025 N.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2		795				1800					A
3		35				1547					A
4		15	6,5	3,2	1598	112		37,1	1	1	D
6		45	5,9	3,0	798	453		8,8	1	1	A
Misch-N		60				420	4 + 6	10,0	1	1	A
8		755				1800					A
7		60	5,5	2,8	815	500		8,2	1	1	A
Misch-H		755				1800					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **D**

Bild 21: Verkehrsprognose 2025: Verkehrsqualität in der Nachmittagsspitze

3.3.3 Knotenpunkt Bevenroder Straße / Volkmaroder Straße

Die Berechnungsergebnisse mit den Prognosebelastungen 2025 in der Spitzenstunde am Morgen sind Bild 22 zu entnehmen. Der Verkehrsablauf ist mit der Qualitätsstufe **E** zu bewerten. Für die Linkseinbieger aus der Volkmaroder Straße entstehen mittlere Wartezeiten von rd. 55 Sekunden. Die Rückstaulänge N-95 ist mit 2 Pkw-Einheiten angegeben, die vom vorhandenen Fahrstreifen aufgenommen werden können.

Auch mit den Spitzenbelastungen am Nachmittag errechnet sich ein Verkehrsablauf der Qualitätsstufe **E** (Bild 23). Für die Linkseinbieger aus der Volkmaroder Straße wird eine mittlere Wartezeit von rd. 79 Sekunden ermittelt. Die Rückstaulänge N-95 auf dem linken Fahrstreifen errechnet sich zu 5 Pkw-Einheiten.

Der Knotenpunkt weist sowohl in der Morgenspitze als auch in der Nachmittagsspitze keine ausreichende Leistungsfähigkeit auf.

Projekt : Verkehrsgutachten Dibbesdorfer Straße Süd
Knotenpunkt : Bevenroder Straße / Volkmaroder Straße
Stunde : Spitzenstunde am Morgen (Prognose 2025)
Datei : VOLK 2025 M.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2		565				1800					A
3		100				1547					A
4		30	6,5	3,2	1585	95		55,1	2	2	E
6		173	5,9	3,0	600	576		9,4	2	2	A
Misch-N		203				587	4 + 6	9,7	2	3	A
8		850				1800					A
7		158	5,5	2,8	650	603		8,5	2	2	A
Misch-H		850				1800					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **E**

Bild 22: Verkehrsprognose 2025: Verkehrsqualität in der Morgenspitze

Projekt : Verkehrsgutachten Dibbesdorfer Straße Süd
Knotenpunkt : Bevenroder Straße / Volkmaroder Straße
Stunde : Spitzenstunde am Nachmittag (Prognose 2025)
Datei : VOLK 2025 N.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2		620				1800					A
3		25				1520					A
4		70	6,5	3,2	1443	114		78,6	5	6	E
6		199	5,9	3,0	618	564		10,0	2	3	A
Misch-N		269				437	4 + 6	21,5	5	7	C
8		675				1800					A
7		169	5,5	2,8	630	617		8,2	2	2	A
Misch-H		675				1800					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **E**

Bild 23: Verkehrsprognose 2025: Verkehrsqualität in der Nachmittagsspitze

3.4 Zwischenfazit

Die Berechnungsergebnisse für den Knotenpunkt Bevenroder Straße / Dibbesdorfer Straße zeigen im Vergleich zur VU zum B-Plan QU 62 [1] für jede Berechnung eine um eine Stufe schlechtere Verkehrsqualität. Ohne Berücksichtigung des Einfädelungstreifens verschlechtern sich die Qualitätsstufen durch die höheren Verkehrsbelastungen in der Dibbesdorfer Straße in der Morgenspitze von „E“ (vgl. [1] 2013, (45) auf S. 17) auf „F“ und in der Nachmittagsspitze von „D“ (Annahme: QSV nachmittags bei allen Berechnungen eine Stufe besser als morgens) auf „E“. Mit Berücksichtigung des Einfädelungstreifens sinken die Qualitätsstufen in der Morgenspitze von „C“ auf „D“ und in der Nachmittagsspitze von „B“ auf „C“.

Somit ergibt sich mit den Prognosebelastungen 2025 eine ausreichende Leistungsfähigkeit nur unter Berücksichtigung des Einfädelungstreifens. Vor dem von der Stadt Braunschweig geplanten Umbau der Bevenroder Straße sind daher für den Kfz-Verkehr zunächst keine Maßnahmen erforderlich.

Es ist jedoch zu berücksichtigen, dass Einfädelungstreifen innerorts bei diesen Verkehrsmengen grundsätzlich keine geeignete Lösung darstellen. Das Ein- und Abbiegen für den

Radverkehr ist problematisch und für den Fußverkehr ist ein sicheres Überqueren der Bevenroder Straße nur eingeschränkt möglich.

In der VU zum B-Plan QU 62 [1] ist der aus dem B-Plangebiet resultierende Radverkehr nicht weiter untersucht worden. Aktuell wird dem Thema Radverkehr dagegen eine sehr hohe Priorität eingeräumt. Zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs – auch in/aus Richtung des B-Plangebiets – ist daher ein Umbau des Knotenpunktes mit einer sicheren Führung für die nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer zu empfehlen.

Für die Knotenpunkte Volkmaroder Straße und Im Holzmoor werden in der VU zum B-Plan QU 62 [1] Signalanlagen als „grundsätzlich sinnvoll“ eingestuft. Die aktuellen Rechenergebnisse mit den Prognosebelastungen 2025 aus der VU von 2016 und dem aktuellen Verkehrsaufkommen des B-Plangebiets unterstreichen dieses Erkenntnis.

4. Prognose 2035

4.1 Prognoseansätze

Im Rahmen der VU zum Baugebiet Holzmoor-Nord [2] ist mit Hilfe des Verkehrsmodells der Stadt Braunschweig eine Verkehrsprognose für den Zeithorizont 2030 aufgestellt worden. Die Belastungsdifferenzen zur Analyse 2016 in Bild 24 zeigen, dass durch allgemeine Entwicklungen sowie andere Strukturentwicklungen im Stadtgebiet mit einer zusätzlichen Verkehrsbelastung auf der Bevenroder Straße von rd. 500 Kfz/24h zu rechnen ist.

Darüber hinaus ist in der VU zum Baugebiet Holzmoor-Nord [2] das zu erwartende Verkehrsaufkommen des Baugebiets Holzmoor-Nord abgeschätzt und in das Prognosemodell eingearbeitet worden. Die VU berücksichtigt zunächst den ersten Bauabschnitt mit 649 Wohneinheiten. Die im angrenzenden Straßennetz zu erwartenden Verkehrszunahmen sind Bild 25 zu entnehmen. So wird für die Straße Im Holzmoor eine zusätzliche Verkehrsbelastung von 2.500 Kfz/24h erwartet. Auf der Bevenroder Straße werden die Verkehrsbelastungen zwischen Im Holzmoor und Volkmaroder Straße um 1.500 Kfz/24h ansteigen. Nördlich der Straße Im Holzmoor ist mit einer geringen Entlastung von bis zu 200 Kfz/24h zu rechnen. Hieraus lässt sich ableiten, dass es durch das zusätzliche Verkehrsaufkommen des Baugebiets und die höhere Auslastung des Straßenzugs zu Verkehrsverlagerungen von der Bevenroder Straße auf andere Straßenabschnitte kommen wird.



Bild 24: Belastungsdifferenzen zwischen Prognose 2030 und Analyse 2016 [Kfz/24h]
(Quelle: [2] WVI 2018)

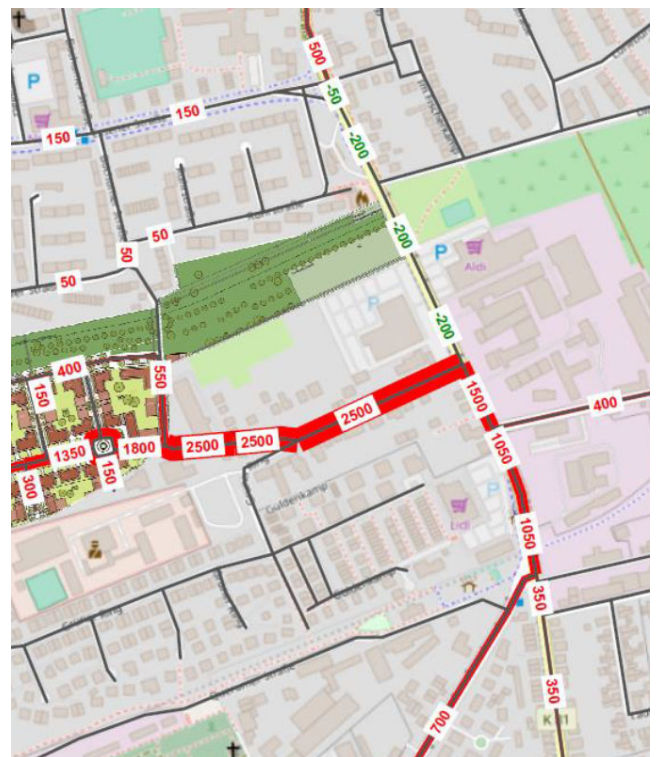


Bild 25: Verkehrszunahmen durch das Baugebiet Holzmoor-Nord [Kfz/24h]
(Quelle: [2] WVI 2018)

4.2 Prognosebelastungen 2035 mit B-Plangebiet

Aufbauend auf der Verkehrsanalyse 2022, den zu erwartenden Veränderungen im Straßennetz durch die allgemeinen und strukturellen Entwicklungen sowie dem ermittelten Verkehrsaufkommen des B-Plangebiets ist eine Verkehrsprognose für den Zeithorizont 2035 erstellt worden. Dabei wurde berücksichtigt, dass ein Teil des Verkehrsaufkommens des B-Plangebiets bereits in der Verkehrsanalyse 2022 enthalten ist. So bauen die Prognosebelastungen 2035 für die Dibbesdorfer Straße auf der Analyse 2013 auf.

Die Prognosebelastungen 2035 mit B-Plangebiet sind Bild 26 zu entnehmen. Die Dibbesdorfer Straße wird zukünftig bis zu 2.500 Kfz/24h aufnehmen.



Bild 26: Verkehrsprognose 2035 mit B-Plangebiet: Tagesbelastung

Für die Bevenroder Straße werden Verkehrsbelastungen zwischen 15.850 und 19.550 Kfz/24h prognostiziert. Die Verkehrsbelastungen in der Straße Im Holzmoor werden im Anschluss an die Bevenroder Straße auf 4.200 Kfz/24h ansteigen (vgl. VU Holzmoor-Nord). Für die Volkmaroder Straße ist ein Belastungswert von 6.960 Kfz/24h angegeben. Die Verkehrsbeziehungen in/aus Richtung Dibbesdorfer Straße und in/aus Richtung Im Holzmoor sind zu fast 75 % nach Süden ausgerichtet. Der Verkehr aus der Volkmaroder Straße fließt dagegen zu über 80 % in/aus Richtung Norden.

Die Spitzenbelastungen am Morgen zeigt Bild 27. Die Bevenroder Straße nimmt zwischen 1.410 und 1.715 Kfz/h auf. Die Straße Im Holzmoor wird von 400 Kfz/h befahren.



Bild 27: Verkehrsprognose 2035 mit B-Plangebiet: Spitzenbelastung am Morgen

In der Morgenspitze ist der Quellverkehr der geplanten Wohngebiete Dibbesdorfer Straße-Süd und Holzmoor-Nord entsprechend hoch. Der am stärksten belastete Linkseinbieger tritt mit 115 Kfz/h an der Dibbesdorfer Straße auf.

Die Spitzenbelastungen am Nachmittag sind Bild 28 zu entnehmen. Die Bevenroder Straße weist Belastungen zwischen 1.425 und 1.735 Kfz/h auf. Für die Dibbesdorfer Straße ist ein Wert von 205 Kfz/h und für die Straße Im Holzmoor ein Wert von 370 Kfz/h angegeben. In der Nachmittagsspitze ist der Zielverkehr der geplanten Wohngebiete Dibbesdorfer Straße-Süd und Holzmoor-Nord entsprechend höher als der Quellverkehr.



Bild 28: Verkehrsprognose 2035 mit B-Plangebiet: Spitzenbelastung am Nachmittag

4.3 Leistungsfähigkeitsberechnungen

4.3.1 Knotenpunkt Bevenroder Straße / Dibbesdorfer Straße

Die Berechnungsergebnisse für den Knotenpunkt Bevenroder Straße / Dibbesdorfer Straße mit den Prognosebelastungen in der Spitzenstunde am Morgen zeigt Bild 29. Es wird davon ausgegangen, dass der Straßenausbau bis dahin realisiert ist, so dass kein Einfädelungstreifen mehr zur Verfügung steht. Es errechnet sich ein Verkehrsablauf der Qualitätsstufe **E**. Die einbiegenden Ströme aus der Dibbesdorfer Straße müssen mittlere Wartezeiten von rd. 68 Sekunden in Kauf nehmen. Die Rückstaulänge N-95 im Mischstrom ist mit 9 Pkw-Einheiten angegeben, was einer Länge von 50 bis 60 m entspricht. Der Knotenpunkt weist mit der Belastung in der Morgenspitze keine ausreichende Leistungsfähigkeit auf.

Projekt : Verkehrsgutachten Dibbesdorfer Straße Süd
Knotenpunkt : Bevenroder Straße / Dibbesdorfer Straße
Stunde : Spitzenstunde am Morgen
Datei : DIBBES 2035 M.kob



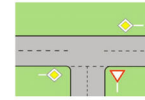
Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2		635				1800					A
3		46				1540					A
4		116	6,5	3,2	1383	167		68,1	6	9	E
6		51	5,9	3,0	643	541		7,5	1	1	A
Misch-N		167				211	4 + 6	74,2	9	12	E
8		740				1800					A
7		16	5,5	2,8	665	593		6,7	1	1	A
Misch-H		740				1800					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **E**

Bild 29: Verkehrsprognose 2035: Verkehrsqualität ohne Einfädelungstreifen – Morgenspitze

Mit den Belastungen in der Spitzenstunde am Nachmittag errechnet sich ein Verkehrsablauf der Qualitätsstufe **D** (Bild 30). Für die einbiegenden Ströme aus der Dibbesdorfer Straße wird eine mittlere Wartezeit von bis zu 43 Sekunden ermittelt. Die Rückstaulängen N-95 sind im Mischstrom mit 3 Pkw-Einheiten angegeben und damit deutlich geringer als in der Morgenspitze. Der Knotenpunkt weist mit der Belastung in der Nachmittagsspitze eine ausreichende Leistungsfähigkeit auf.

Projekt : Verkehrsgutachten Dibbesdorfer Straße Süd
Knotenpunkt : Bevenroder Straße / Dibbesdorfer Straße
Stunde : Spitzenstunde am Nachmittag
Datei : DIBBES 2035 N.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2		740				1800					A
3		85				1508					A
4		60	6,5	3,2	1458	144		42,6	3	4	D
6		25	5,9	3,0	768	460		8,3	1	1	A
Misch-N		85				180	4 + 6	37,6	3	4	D
8		670				1800					A
7		35	5,5	2,8	810	502		7,7	1	1	A
Misch-H		670				1800					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **D**

Bild 30: Verkehrsprognose 2035: Verkehrsqualität ohne Einfädelungstreifen – Nachmittagsspitze

4.3.2 Knotenpunkt Bevenroder Straße / Im Holzmoor

Die Berechnungsergebnisse für den Knotenpunkt Bevenroder Straße / Im Holzmoor sind in Bild 31 und 32 dargestellt. Für die Belastungen in der Spitzenstunde am Morgen kann nur ein Verkehrsablauf der Qualitätsstufe **E** nachgewiesen werden. Die Linkseinbieger aus der Straße Im Holzmoor müssen mittlere Wartezeiten von rd. 72 Sekunden in Kauf nehmen. Die Rückstaulänge N-95 auf dem linken Fahrstreifen ist mit 5 Pkw-Einheiten angegeben. Der Fahrstreifen kann aktuell nur 3 Pkw aufnehmen, so dass er regelmäßig überstaut wird.

Auch für die Belastungen in der Spitzenstunde am Nachmittag errechnet sich ein Verkehrsablauf der Qualitätsstufe **E**. Für die Linkseinbieger aus der Straße Im Holzmoor errechnet sich eine mittlere Wartezeit von rd. 70 Sekunden. Aufgrund der geringeren Anzahl an Linkseinbiegern errechnet sich eine im Vergleich zur Morgenspitze geringere Rückstaulänge N-95 von 2 Pkw-Einheiten.

Der Knotenpunkt weist sowohl in der Morgenspitze als auch in der Nachmittagsspitze keine ausreichende Leistungsfähigkeit auf.

Projekt : Verkehrsgutachten Dibbesdorfer Straße Süd
Knotenpunkt : Bevenroder Straße / Im Holzmoor
Stunde : Spitzenstunde am Morgen
Datei : HOLZ 2035 M.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2	→	835				1800					A
3	↘	25				1508					A
4	←	75	6,5	3,2	1503	123		72,4	5	6	E
6	↗	226	5,9	3,0	833	425		18,1	4	5	B
Misch-N		301				439	4 + 6	25,6	7	9	C
8	←	610				1800					A
7	↙	76	5,5	2,8	845	483		9,0	1	1	A
Misch-H		610				1800					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **E**

Bild 31: Verkehrsprognose 2035: Verkehrsqualität in der Morgenspitze

Projekt : Verkehrsgutachten Dibbesdorfer Straße Süd
Knotenpunkt : Bevenroder Straße / Im Holzmoor
Stunde : Spitzenstunde am Nachmittag
Datei : HOLZ 2035 N.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2	→	680				1800					A
3	↘	60				1540					A
4	←	30	6,5	3,2	1656	81		70,0	2	3	E
6	↗	111	5,9	3,0	695	508		9,2	1	2	A
Misch-N		141				369	4 + 6	15,9	2	3	B
8	←	805				1800					A
7	↙	172	5,5	2,8	725	554		9,5	2	3	A
Misch-H		805				1800					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **E**

Bild 32: Verkehrsprognose 2035: Verkehrsqualität in der Nachmittagsspitze

4.3.3 Knotenpunkt Bevenroder Straße / Volkmaroder Straße

Die Berechnungsergebnisse für den Knotenpunkt Bevenroder Straße / Volkmaroder Straße mit den prognostizierten Belastungen in der Spitzenstunde am Morgen sind Bild 33 zu entnehmen. Der Verkehrsablauf ist mit der Qualitätsstufe **F** zu bewerten. Für die Linkseinbieger aus der Volkmaroder Straße entstehen mittlere Wartezeiten von mehreren Minuten. Die Rückstaulänge N-95 auf dem linken Fahrstreifen ist mit 12 Pkw-Einheiten angegeben und übersteigt damit die vorhandene Fahrstreifenlänge von rd. 40 m.

Projekt : Verkehrsgutachten Dibbesdorfer Straße Süd
Knotenpunkt : Bevenroder Straße / Volkmaroder Straße
Stunde : Spitzenstunde am Morgen
Datei : VOLK 2035 M.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2		495				1800					A
3		101				1540					A
4		76	6,5	3,2	1575	73		396,0	12	14	F
6		198	5,9	3,0	530	621		8,9	2	3	A
Misch-N		274				263	4 + 6	219,0	23	28	F
8		780				1800					A
7		288	5,5	2,8	580	653		10,1	3	4	B
Misch-H		780				1800					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **F**

Bild 33: Verkehrsprognose 2035: Verkehrsqualität in der Morgenspitze

Auch für die prognostizierten Belastungen in der Spitzenstunde am Nachmittag errechnet sich ein Verkehrsablauf der Qualitätsstufe **E** (Bild 34). Für die Linkseinbieger aus der Volkmaroder Straße wird eine mittlere Wartezeit von rd. 107 Sekunden ermittelt. Die Rückstaulänge N-95 auf dem linken Fahrstreifen errechnet sich zu 4 Pkw-Einheiten.

Der Knotenpunkt weist sowohl in der Morgenspitze als auch in der Nachmittagsspitze keine ausreichende Leistungsfähigkeit auf.

Projekt : Verkehrsgutachten Dibbesdorfer Straße Süd
Knotenpunkt : Bevenroder Straße / Volkmaroder Straße
Stunde : Spitzenstunde am Nachmittag
Datei : VOLK 2035 N.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2		735				1800					A
3		85				1508					A
4		50	6,5	3,2	1538	82		106,9	4	6	E
6		249	5,9	3,0	763	463		17,0	4	6	B
Misch-N		299				462	4 + 6	22,1	6	8	C
8		590				1800					A
7		204	5,5	2,8	805	505		12,2	3	4	B
Misch-H		590				1800					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **E**

Bild 34: Verkehrsprognose 2035: Verkehrsqualität in der Nachmittagsspitze

4.4 Zwischenfazit

Die Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnungen zeigen, dass der Knotenpunkt an der Dibbesdorfer Straße ohne Berücksichtigung des Einfädelungstreifens, der nach einem Umbau der Bevenroder Straße entfallen wird, in der Spitzenstunde am Morgen überlastet ist. Auch die Knotenpunkte Im Holzmoor und Volkmaroder Straße sind mit der Qualitätsstufe „E“ bzw. „F“ zu bewerten. Die mittleren Wartezeiten liegen insbesondere in der Volkmaroder Straße deutlich über den Grenzwerten. Durch das steigende Verkehrsaufkommen auf der Bevenroder Straße wird ein Zustand erreicht, wo an den drei Knotenpunkten ohne zusätzliche Maßnahmen keine ausreichende Verkehrsqualität mehr zu erzielen ist.

Da der Bau von Kreisverkehren räumlich nicht umsetzbar ist, kann eine ausreichende Verkehrsqualität nur mit Hilfe von Signalanlagen erreicht werden. Inwiefern positive Effekte im Verkehrsablauf am Knotenpunkt Dibbesdorfer Straße durch die Signalanlage am Knotenpunkt Essener Straße vorhanden sind oder am Knotenpunkt Volkmaroder Straße durch die Signalisierung des Knotenpunktes Im Holzmoor entstehen werden, wird mit Hilfe der Mikrosimulationen geprüft.

5. Mikrosimulationen

5.1 Grundlagen

Das Computerprogramm VISSIM verbindet die statischen Daten der Wegegeometrie, Strecken und Knoten mit Hilfe der Routenbelastungen zu einem Verkehrsflussmodell. Das Simulationsverfahren berücksichtigt die tatsächlichen Verhaltensweisen eines Fahrers im Verkehr, der sein Beschleunigungs- und Verzögerungsverhalten an der subjektiven Wahrnehmung seines direkten Umfeldes orientiert. Diesem Umstand tragen die Verteilungsfunktionen über Geschwindigkeits- und Abstandsverhalten Rechnung. Messungen neueren Datums stellen sicher, dass geändertes Fahrverhalten und technische Möglichkeiten der Fahrzeuge korrekt abgebildet werden.

Das zu untersuchende Straßennetz wird als Modellnetz maßstabsgetreu nach Länge und Fahrstreifenzuweisung auf der Grundlage georeferenzierter Lagepläne abgebildet. Die Verkehrsströme werden als Fahrtrouten im Netz mit spezifischem Verkehrsaufkommen entsprechend den ermittelten Belastungsmatrizen aufgeteilt. Durch unterschiedliche Verkehrszusammensetzungen an den Einspeisungspunkten werden die prognostizierten Anteile der einzelnen Verkehrsarten erzeugt.

Der Fuß- und Radverkehr an den Querungsstellen, der für den abbiegenden Kfz-Verkehr von Bedeutung sein kann, wird ebenfalls simuliert. Für den Radverkehr werden folgende Größenordnungen berücksichtigt:

Bevenroder Straße: Morgenspitze	50 Radf./h in Richtung Süden 25 Radf./h in Richtung Norden
Bevenroder Straße: Nachmittagsspitze	25 Radf./h in Richtung Süden 50 Radf./h in Richtung Norden
Querung Essener Straße: Morgenspitze	50 Radf./h in Richtung Westen
Nachmittagsspitze	25 Radf./h in Richtung Westen
Querung Dibbesdorfer Straße: Morgenspitze	25 Radf./h in Richtung Osten
Nachmittagsspitze	50 Radf./h in Richtung Osten
Querung Im Holzmoor: Morgenspitze	25 Radf./h in Richtung Westen
Nachmittagsspitze	50 Radf./h in Richtung Westen
Querung Volkmaroder Straße: Morgenspitze	25 Radf./h in Richtung Osten
Nachmittagsspitze	50 Radf./h in Richtung Osten

Für den Fußverkehr sind auf allen in die Simulationen aufgenommenen Wegebeziehungen je Richtung 25 zu Fuß gehende pro Stunde eingearbeitet worden.

Als maßgebende Belastungen werden die Prognosebelastungen 2035 in den Spitzenstunden am Morgen und am Nachmittag verwendet. Der Verkehrsablauf wird in mehreren Läufen mit verschiedenen, zufallsgesteuerten Verkehrszuflüssen simuliert. Die Simulationsdauer beträgt jeweils 60 Minuten.

Es werden für die Knotenpunkte im Zuge der Bevenroder Straße verschiedene Ausbau- bzw. Betriebszustände betrachtet. Der Bestandsfall berücksichtigt die vorhandene Signalanlage an der Essener Straße und die drei südlich angrenzenden Einmündungen Dibbesdorfer Straße, Im Holzmoor und Volkmaroder Straße ohne Signalanlagen.

In der VU zum Baugebiet Holzmoor-Nord [2] wird bereits eine Signalanlage für den Knotenpunkt Im Holzmoor projektiert. Der Planfall 1 berücksichtigt daher eine Signalisierung dieses Knotenpunktes. In den Planfall 2 wird zusätzlich eine Signalisierung des benachbarten Knotenpunktes an der Volkmaroder Straße in das Simulationsmodell eingearbeitet, da auch dieser Knotenpunkt gemäß Berechnungen nach HBS überlastet ist.

Der Planfall 3 sieht zusätzlich eine Signalanlage an der Dibbesdorfer Straße vor, da ohne den Einfädelungstreifen für die Belastungen in der Morgenspitze nach HBS kein zufriedenstellender Verkehrsablauf mehr nachgewiesen werden konnte. Der Planfall 4 berücksichtigt darüber hinaus eine signalgeregelter Querung der Bevenroder Straße durch die geplante Stadtbahntrasse in Ost-West-Richtung südlich der Dibbesdorfer Straße.

5.2 Bestandsfall

In einem ersten Schritt wurde ein Simulationsmodell aufgebaut, welches die vorhandene Situation abbildet. Neben den ermittelten Verkehrsbelastungen auf den einzelnen Routen und der Verkehrszusammensetzung wurde auch das vorhandene Signalprogramm am Knotenpunkt Essener Straße in das Modell eingearbeitet.

Die Simulationsergebnisse für den Knotenpunkt an der Dibbesdorfer Straße bestätigen die Berechnungsergebnisse nach HBS ohne den Einfädelungstreifen. In der Spitzenstunde am Morgen sind zeitweise längere Rückstaus in der Dibbesdorfer Straße zu beobachten. Ein positiver Effekt der Signalanlage an der Essener Straße ist zwar zu erkennen, dennoch treten regelmäßig Rückstaulängen von mehr als 5 Pkw auf (Bild 35).

Auch die Simulationsergebnisse an den Knotenpunkten Im Holzmoor und Volkmaroder Straße bestätigen die Berechnungsergebnisse nach HBS. In der Spitzenstunde am Morgen treten entsprechende Rückstaus in den beiden Knotenzufahrten auf (Bild 36). In der Knotenzufahrt Im Holzmoor lösen sich die Rückstaus regelmäßig wieder auf. Dagegen werden die

Rückstaus in der Knotenzufahrt Volkmaroder Straße auch bis zum Ende der Simulationszeit nicht wieder abgebaut.



Bild 35: Simulation Bestandsfall, Morgenspitze
Knotenpunkte Essener Straße mit LSA
und Dibbesdorfer Straße

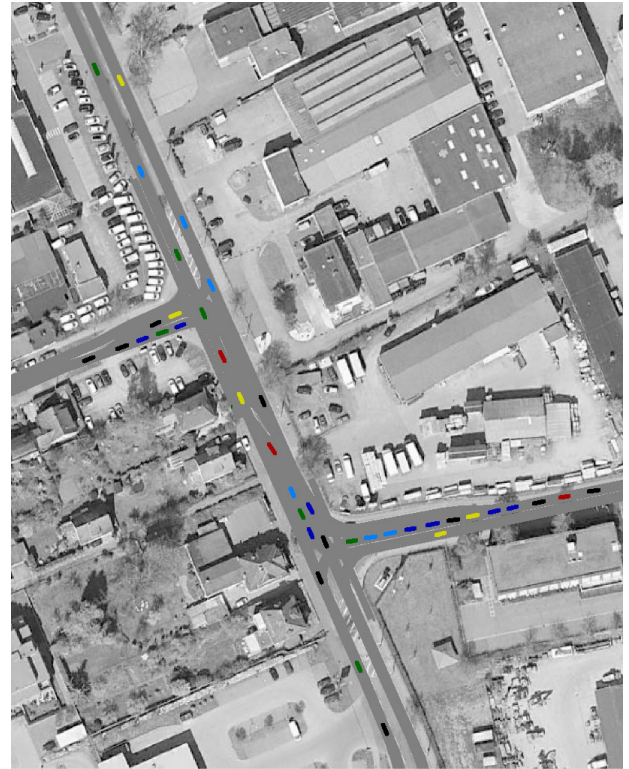


Bild 36: Simulation Bestandsfall, Morgenspitze
Knotenpunkte Im Holzmoor und Volk-
maroder Straße

In der Simulation mit den Belastungen in der Nachmittagsspitze sind in der Dibbesdorfer Straße nur selten Rückstaus zu beobachten. Dagegen treten an den Knotenpunkten Im Holzmoor und Volkmaroder Straße zeitweise erhebliche Probleme im Verkehrsablauf auf, die z. T. auch durch eine Überstauung des Linksabbiegestreifens in Richtung Volkmaroder Straße hervorgerufen werden.

5.3 Planfall 1 mit LSA Holzmoor

Der Planfall 1 berücksichtigt eine Signalisierung des Knotenpunktes Im Holzmoor. Hierzu liegen bereits Ausbauplanungen der Stadt Braunschweig vor. Gemäß Abstimmung mit der Stadtverwaltung ist der Teilausbau zu berücksichtigen, der ohne Grunderwerb auskommt. Zur Erzielung ausreichende Gehwegbreiten ist die Reduzierung der Fahrbahn auf zwei Fahrstreifen erforderlich, so dass zukünftig in der Knotenzufahrt Im Holzmoor nur ein Mischfahrstreifen für die Einbieger zur Verfügung stehen wird. Nördlich und südlich des Knotenpunktes sind Querungsstellen für den Fußverkehr geplant. Der linksabbiegende Radverkehr in Richtung Im Holzmoor soll eine separate Furt erhalten.

Zur Erzielung eines verträglichen Verkehrsablaufs wird die geplante Signalanlage so weit wie möglich mit der Signalanlage am Knotenpunkt Essener Straße koordiniert. Der Abstand zwischen den Haltebalken beträgt rd. 370 bzw. 380 m. Unter Ansatz einer Progressionsgeschwindigkeit von 30 km/h errechnet sich eine optimale Umlaufzeit von 90 Sekunden. Im Hinblick auf die Verkehrsqualität der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer (Wartezeiten) und die Rückstaulängen im Kfz-Verkehr auf den Abbiegefahrstreifen wird als Kompromiss eine Umlaufzeit von 75 Sekunden gewählt.

Der Verkehrsablauf am Knotenpunkt Dibbesdorfer Straße kann von der Signalanlage am Knotenpunkt Im Holzmoor nicht profitieren, da die Fahrzeugpuls von Süden und von Norden den Knotenpunkt nacheinander passieren. Die Rückstausituation in der Morgenspitze zum selben Simulationszeitpunkt ist mit dem Bestandsfall identisch (Bild 37).



Bild 37: Simulation Planfall 1, Morgenspitze
Knotenpunkte Essener Straße mit LSA
und Dibbesdorfer Straße

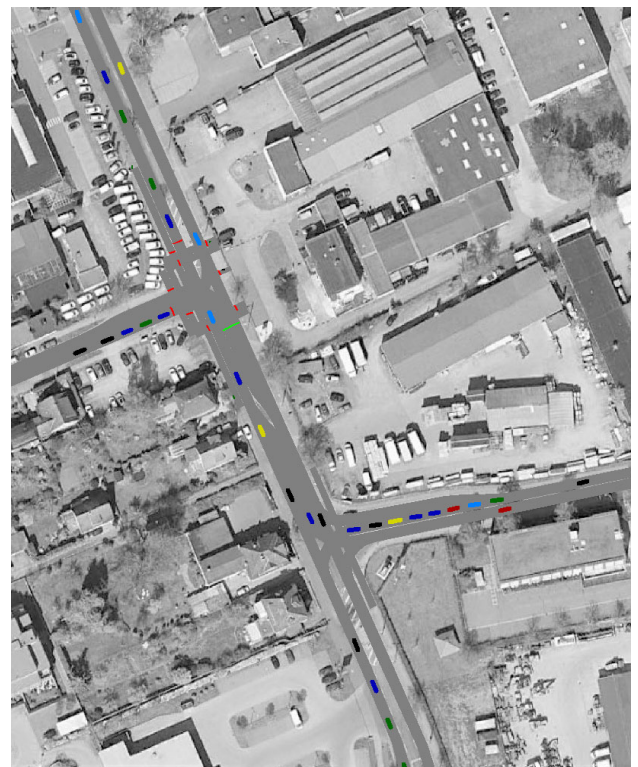


Bild 38: Simulation Planfall 1, Morgenspitze
Knotenpunkte Im Holzmoor mit LSA
und Volkmaroder Straße

Am Knotenpunkt Volkmaroder Straße ist in der Spitzenstunde am Morgen ein positiver Effekt der Signalanlage am Knotenpunkt Im Holzmoor zu erkennen. Die Rückstaus sind zum selben Simulationszeitpunkt wie im Bestandsfall deutlich geringer (Bild 38). In der Spitzenstunde am Nachmittag treten jedoch zeitweise erhebliche Probleme im Verkehrsablauf auf, die auch durch eine Überstauung des Linksabbiegestreifens in Richtung Volkmaroder Straße hervorgerufen werden, da die Linksabbieger durch den Rückstau vor der Signalanlage am Knotenpunkt Im Holzmoor noch schlechter abfließen können als im Bestandsfall.

Gegenüber früheren Gutachten haben sich die Rahmenbedingungen wesentlich verändert. Das Baugebiet Holzmoor-Nord ist konkretisiert worden, die Zahl der WE im Baugebiet Dibbesdorfer Straße-Süd ist erhöht, die zulässige Geschwindigkeit auf der Bevenroder Straße ist auf 30 km/h reduziert und der Busverkehr ist priorisiert worden. Frühere Gutachten waren auf das Thema Leistungsfähigkeit fokussiert und nicht ergänzend auf Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr. Unter anderem dadurch sind bestehende Überlegungen zu diesem Knotenpunkt neu zu bewerten.

5.4 Planfall 2 mit LSA Holzmoor und Volkmaroder Straße

Der Planfall 2 berücksichtigt neben der Signalanlage am Knotenpunkt Im Holzmoor eine zusätzliche Signalanlage am Knotenpunkt Volkmaroder Straße. Die Signalanlage wird mit einer Umlaufzeit von 75 Sekunden in die Koordinierung eingearbeitet. Der Linksabbieger wird aufgrund des kurzen Linksabbiegestreifens nicht signalgesichert geführt, sondern erhält einen Nachlauf. Eine Querungsstelle für den Fuß- und Radverkehr ist nur südlich des Knotenpunktes vorgesehen, um die volle Länge des Linksabbiegestreifens zu erhalten.

Die Simulation zeigt einen weitgehend zufriedenstellenden Verkehrsablauf. Die Rückstaus in der Volkmaroder Straße sind zum selben Simulationszeitpunkt deutlich geringer als im Planfall 1 (Bild 39). Zeitweise wird der Linksabbiegestreifen kurzzeitig überstaut (Bild 40).



Bild 39: Simulation Planfall 2, Morgenspitze
Knotenpunkte Im Holzmoor mit LSA
und Volkmaroder Straße mit LSA

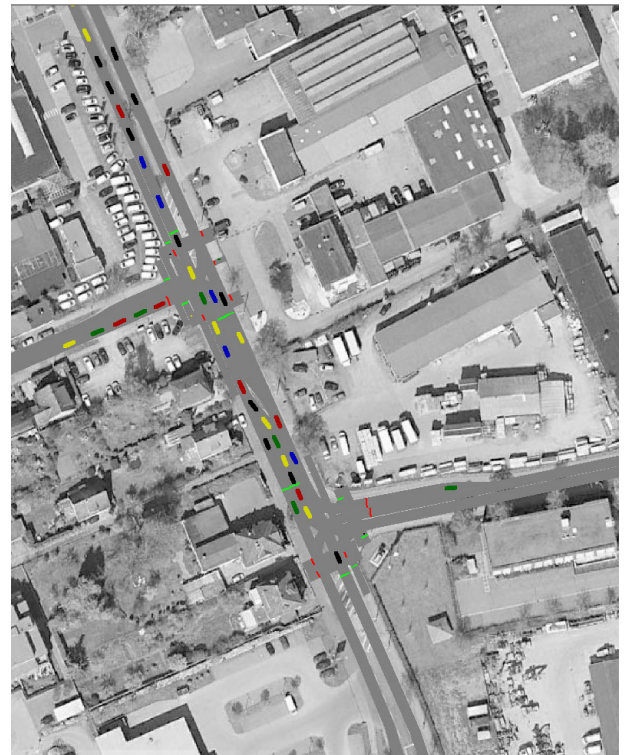


Bild 40: Simulation Planfall 2, Morgenspitze
Knotenpunkte Im Holzmoor mit LSA
und Volkmaroder Straße mit LSA

Auch die Simulation mit den Spitzenbelastungen am Nachmittag zeigt einen weitgehend zufriedenstellenden Verkehrsablauf. Auch in diesem Zeitraum werden die Linksabbiegestreifen in Richtung Im Holzmoor und Volkmaroder Straße in seltenen Fällen überstaut. Durch den an beiden Knotenpunkten geschalteten Nachlauf für die Linksabbieger können die Rückstaus jedoch im jeweils nächsten Umlauf wieder abgebaut werden.

5.5 Planfall 3 mit LSA Holzmoor, Volkmaroder Straße und Dibbesdorfer Straße

Der Planfall 3 untersucht den Verkehrsablauf mit einer zusätzlichen Signalisierung des Knotenpunktes Dibbesdorfer Straße. Eine Koordinierung aller vier Signalanlagen ist aufgrund der unregelmäßigen Knotenpunktabstände nur in einer Fahrtrichtung möglich. Für die Morgenspitze wird eine Koordinierung in Richtung Süden geschaltet und für die Nachmittagspitze in Richtung Norden. Eine Querungsstelle für den Fuß- und Radverkehr wird nördlich des Knotenpunktes vorgesehen. Südlich des Knotenpunktes wird aufgrund der Feuerwehrezufahrt nur eine zusätzliche Querung für den Radverkehr berücksichtigt.

Die Simulation zeigt am Knotenpunkt Dibbesdorfer Straße einen guten Verkehrsablauf. Die Rückstaus in der Dibbesdorfer Straße sind zum selben Simulationszeitpunkt deutlich geringer als in den anderen Simulationsfällen (Bild 41). Ein Teil des Verkehrs in Fahrtrichtung Norden muss durch die zusätzliche Signalanlage ein weiteres Mal anhalten.



Bild 41: Simulation Planfall 3, Morgenspitze, Knotenpunkte Essener Straße mit LSA und Dibbesdorfer Straße mit LSA

Auch die Simulation mit den Spitzenbelastungen am Nachmittag zeigt einen guten Verkehrsablauf. Durch die in der Koordinierung eingearbeitete Priorisierung des in Richtung Norden fließenden Verkehrs muss ein Teil des Verkehrs in Fahrtrichtung Süden ein weiteres Mal anhalten.

5.6 Planfall 4 mit LSA Holzmoor, Volkmaroder Straße, Dibbesdorfer Straße und Stadtbahnquerung

Die Planungen der Stadt Braunschweig sehen einen weiteren Ausbau des Stadtbahnnetzes vor. Eine der möglichen Trassen verläuft in Ost-West-Richtung südlich der Dibbesdorfer Straße und quert südlich der Feuerwehr Querum die Bevenroder Straße. Diese Trasse hätte den maßgeblichsten Effekt auf die Kapazität des Knotenpunktes. Die Querung ist daher zusätzlich in das Simulationsmodell eingearbeitet worden. Es wurde ein 10-Minuten-Takt für die Stadtbahn berücksichtigt, was 12 Fahrten pro Stunde entspricht. Die Stadtbahnquerung sollte gemeinsam mit der Signalanlage an der Dibbesdorfer Straße geschaltet werden.

Die Simulationen zeigen einen verträglichen Verkehrsablauf. Aufgrund der unregelmäßigen Anforderung durch die Stadtbahn ist eine Einpassung in die Koordinierung nicht möglich. Die dadurch entstehenden Rückstaus können jedoch in kurzer Zeit wieder abgebaut werden. In Bild 42/43 sind Simulationsauszüge ohne und mit Stadtbahnanforderung dargestellt.

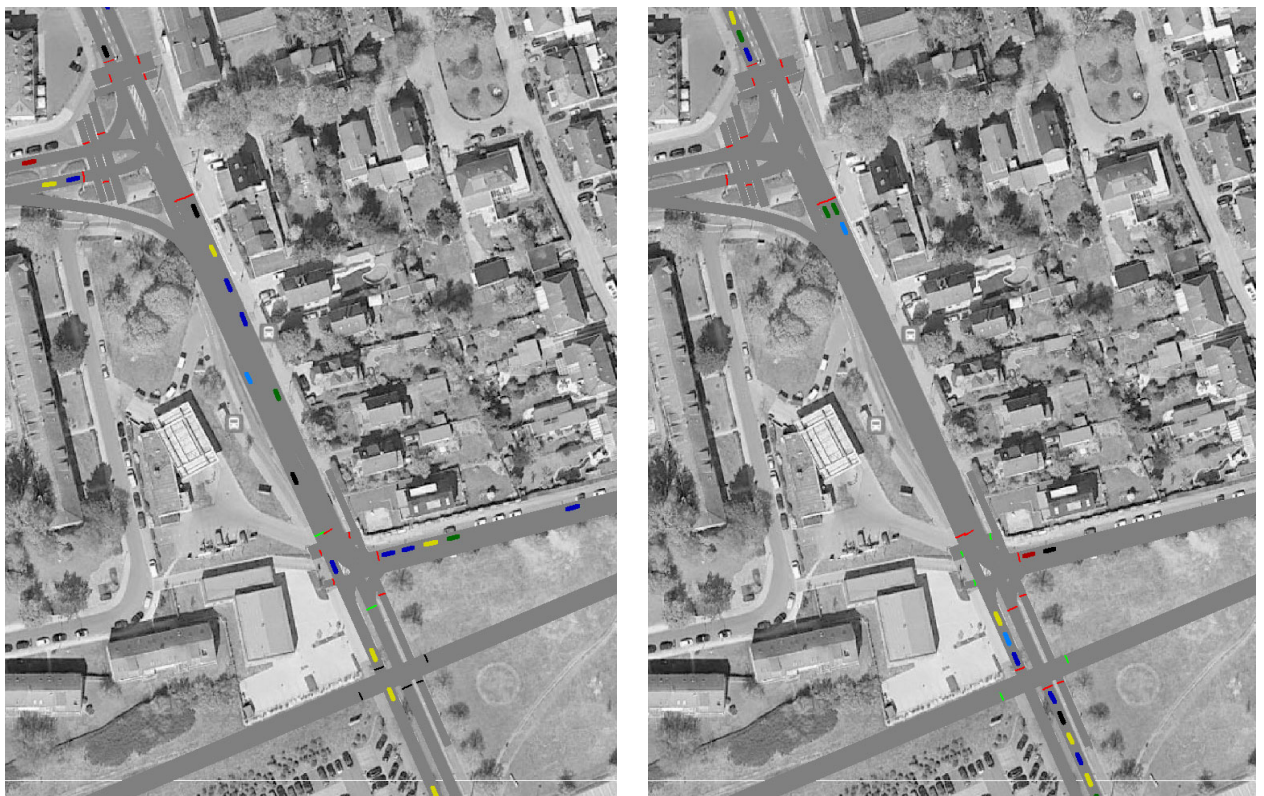


Bild 42/43: Simulation Planfall 4, Morgenspitze, Knotenpunkte Essener Straße und Dibbesdorfer Straße mit LSA, Stadtbahnquerung mit LSA

Die Stadtbahnquerung hat auf den Verkehrsablauf an den südlich angrenzenden Knotenpunkten Im Holzmoor und Volkmaroder Straße keine nennenswerten Auswirkungen.

6. Radverkehr

Im Zuge der Mobilitätswende ist neben dem Ausbau des ÖPNV ein gut ausgebautes und sicheres Fuß- und Radwegenetz von höchster Bedeutung. Es war daher zu untersuchen, welche Wegebeziehungen zwischen dem Bereich Dibbesdorfer Straße-Süd und den westlich angrenzenden Stadtteilen für den Radverkehr von Bedeutung sind.

Für den Radverkehr aus dem B-Plangebiet bieten sich insbesondere zwei Routen an. Die nördliche Route führt über die Dibbesdorfer Straße in Richtung Querum und über die Essener Straße weiter in Richtung Nordstadt / Siegfriedviertel. Die südliche Route führt über die ehemalige Bahntrasse zur Querumer Straße und weiter in Richtung Berliner Straße / Glesmaroder Straße und Innenstadt. Die Routen sind Bild 44 zu entnehmen. Auch die Nord-Süd-Route im Zuge der Bevenroder Straße ist mit dargestellt.

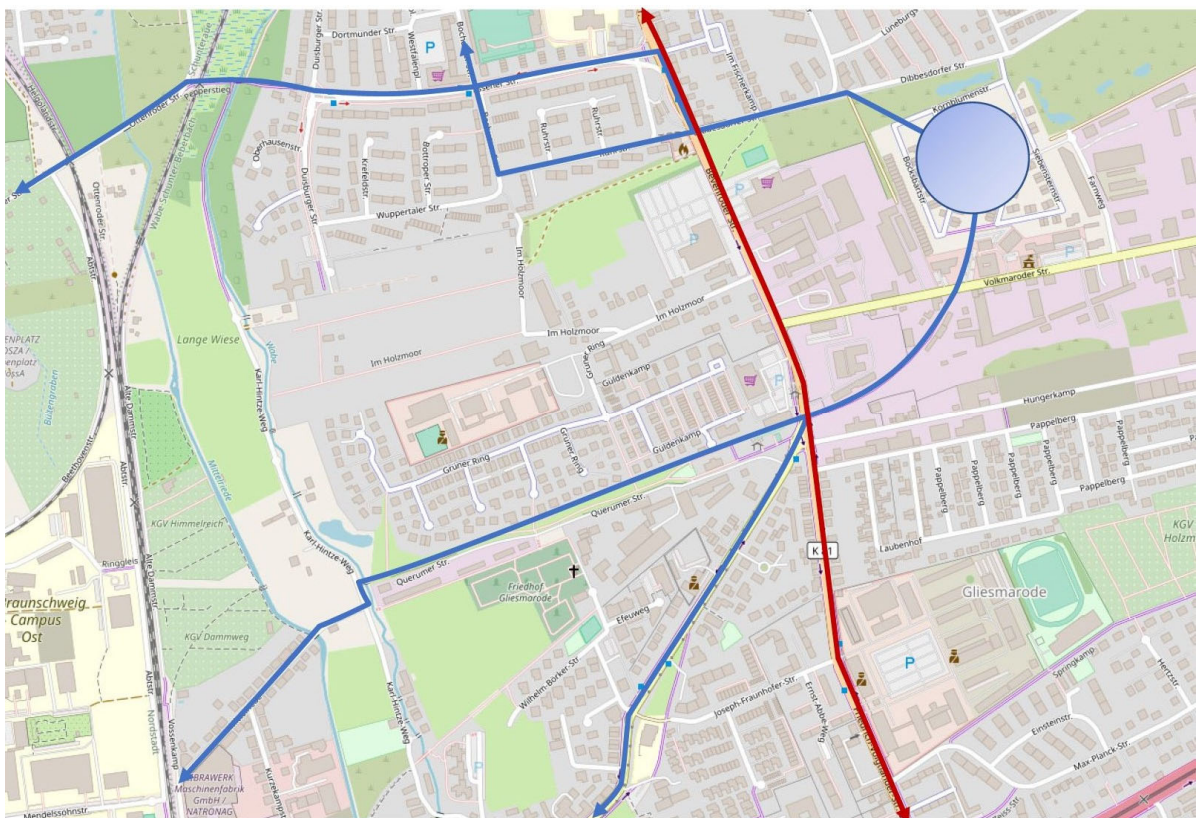


Bild 44: Radverkehrsrouten aus Richtung Dibbesdorfer Straße-Süd

Die Dibbesdorfer Straße ist als Tempo-30-Zone ausgewiesen, wo Radverkehr grundsätzlich im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt wird. Im weiteren Verlauf der Route können die Radwege im Seitenraum der Essener Straße und die angrenzenden Erschließungsstraßen

genutzt werden. Für die südliche Route ist der Weg über die ehemalige Bahntrasse in Richtung Querumer Straße von besonderer Bedeutung, da in der Volkmaroder Straße keine Radverkehrsanlagen zur Verfügung stehen. Eine Mitbenutzung der Fahrbahn ist jedoch im Hinblick auf die Verkehrsbelastungen möglich.

Die Bevenroder Straße weist in Fahrtrichtung Süden einen gemeinsamen Geh- und Radweg auf, der benutzungspflichtig ist. In Fahrtrichtung Norden ist die Mitbenutzung des Gehwegs durch den Radverkehr freigegeben. Der Radverkehr kann hier auch die Fahrbahn nutzen. Im Zuge der von der Stadt Braunschweig geplanten Umgestaltung des Straßenraums ist der Ausbau von 2,30 m breiten Radwegen vorgesehen.

Neben einer guten Befahrbarkeit der Wege, Radwege bzw. Straßenabschnitte ist auch auf eine sichere Querbarkeit der Hauptverkehrsstraßen zu achten. Die Querungsstellen im Zuge der Bevenroder Straße betreffen die heute nicht signalgeregelten Knotenpunkte an der Dibbesdorfer Straße und an der Querumer Straße. An der Querumer Straße steht dem Fuß- und Radverkehr eine Mittelinsel als Querungshilfe zur Verfügung. Am Knotenpunkt mit der Dibbesdorfer Straße entsteht durch das Wohngebiet Dibbesdorfer Straße-Süd ein entsprechender Handlungsbedarf.

Darüber hinaus ist auch an der Querungsstelle Volkmaroder Straße im Zuge der Wegeverbindung auf der ehemaligen Bahntrasse die Anlage einer Querungshilfe in Erwägung zu ziehen, zumal an der Nordseite der Volkmaroder Straße kein Gehweg vorhanden ist.

7. Ruhender Verkehr

Im Wohngebiet Dibbesdorfer Straße-Süd werden die erforderlichen Stellplätze der Anwohner auf den jeweiligen Grundstücken realisiert. Für die Kindertagesstätte an der Kornblumenstraße werden Stellplätze für die Beschäftigten geschaffen.

Für die Besucher des Wohngebiets sind aktuell 43 Stellplätze in den Straßenräumen (ohne Farnweg) vorgesehen (Bild 45). Das entspricht in etwa 20 % der insgesamt im B-Plangebiet geplanten Stellplätze (ohne Farnweg) und liegt damit über den Richtwerten der NBauO. Die Anzahl der Besucherstellplätze ist daher grundsätzlich als angemessen einzustufen. In der Realität ist jedoch in vergleichbaren Lagen häufig ein höherer Bedarf festzustellen, wenn Zweitwagen, Wohnmobile etc. im öffentlichen Straßenraum abgestellt werden. In diesem Fall kann eine Bewirtschaftung der öffentlichen Stellplätze erforderlich werden.



Bild 45: Straßenausbauplan (Quelle: capitalcon GmbH & Co. KG)

Bei der weiteren Planung ist darauf zu achten, dass die öffentlichen Stellplätze nicht gegenüber von Grundstückszufahrten angeordnet werden.

8. Zusammenfassung der Ergebnisse und Empfehlungen

In der Stadt Braunschweig ist im Bereich des rechtskräftigen Bebauungsplans QU 62 „Dibbesdorfer Straße-Süd“ mit zusätzlichen Wohnungen zu rechnen. Die ursprünglich geplante Anzahl von 120 Wohneinheiten wurde bereits 2018 durch eine Änderung des städtebaulichen Vertrags auf 158 angehoben. Die aktuellen Planungen sehen 252 Wohneinheiten vor. Es war daher zu untersuchen, welche verkehrlichen Auswirkungen durch die veränderte Planung zu erwarten sind.

Im Rahmen des Verkehrsgutachtens ist das Verkehrsaufkommen der geplanten Bebauung im Bereich des B-Plangebiets QU 62 abgeschätzt worden. Dieses Verkehrsaufkommen wurde einerseits mit der Prognose 2025 aus dem Gutachten von 2013/2016 (gem. damaligem Städtebaulichem Vertrag) sowie mit der Prognose 2035 überlagert. Die Prognose 2035 berücksichtigt die weitere Verkehrsentwicklung im Stadtgebiet, u. a. durch das Baugebiet Holzmoor-Nord. Für beide Prognosen wurde für relevante Knotenpunkte die Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität auf der Grundlage des HBS ermittelt. Weiterhin ist eine Bewertung der verkehrlichen Verträglichkeit der Verkehrsmengen mit Hilfe einer mikroskopischen Simulation durchgeführt worden. Dabei fanden auch die Stadtbahnplanungen Berücksichtigung.

Als Grundlage des Verkehrsgutachtens sind Verkehrszählungen an den Knotenpunkten im Zuge der Bevenroder Straße mit Dibbesdorfer Straße, Im Holzmoor und Volkmaroder Straße durchgeführt worden. Darüber hinaus standen Zählergebnisse und Verkehrsprognosen aus vorliegenden Gutachten zum B-Plan QU 62 und zum Baugebiet Holzmoor zur Verfügung.

Zählergebnisse:

Die Zählergebnisse vom März 2022 zeigen noch deutliche Einflüsse der „Corona-Pandemie“. Anhand der vorliegenden Zählungen von 2018 wurden Faktoren ermittelt und die Zählwerte damit hochgerechnet. Dabei wurde auch berücksichtigt, dass der Trend zum homeoffice, der zu geringeren Belastungen in der Morgenspitze geführt hat, in Teilen erhalten bleiben wird.

Analyse 2022:

Die Bevenroder Straße nimmt zwischen 15.200 Kfz/24h nördlich der Dibbesdorfer Straße und 17.190 Kfz/24h südlich Im Holzmoor auf. Für die Dibbesdorfer Straße wurden eine werktägliche Belastung von 2.160 Kfz/24h ermittelt und die Straße Im Holzmoor nahm am Zähltag 1.540 Kfz/24h auf. Die Volkmaroder Straße wurde von 5.960 Kfz/24h befahren.

Mit den Analysewerten wurde für den Knotenpunkt Bevenroder Straße / Dibbesdorfer Straße bereits ohne Berücksichtigung des Einfädelungstreifens ein Verkehrsablauf der Qualitätsstufe „C“ ermittelt. Auch für den Knotenpunkt Bevenroder Straße / Im Holzmoor kann ein Verkehrsablauf mit der Qualitätsstufe C nachgewiesen werden. Für den Knotenpunkt Bevenroder Straße / Volkmaroder Straße errechnet sich ein Verkehrsablauf der Qualitätsstufe D.

Prognose 2025:

Aufbauend auf den geplanten Nutzungen im B-Plangebiet QU 62 wurde die Verkehrsprognose 2025 aus der Verkehrsuntersuchung von 2016 aktualisiert. Die Prognosewerte für die Dibbesdorfer Straße sind dadurch im Vergleich zur VU 2016 um rd. 50 % höher.

Mit den aktualisierten Prognosewerten wurde die Verkehrsqualität am Knotenpunkt Bevenroder Straße / Dibbesdorfer Straße ermittelt. Ohne Berücksichtigung des Einfädelungstreifens verschlechtern sich die Qualitätsstufen von „E“ auf „F“ am Morgen und von „D“ auf „E“ am Nachmittag. Mit Berücksichtigung des „Einfädelungstreifens“ sinken die Qualitätsstufen von „C“ auf „D“ am Morgen und von „B“ auf „C“ am Nachmittag.

Prognose 2035:

Die Prognose 2035 berücksichtigt neben den geplanten Nutzungen im B-Plangebiet QU 62 auch das Baugebiet Holzmoor-Nord und weitere Prognoseentwicklungen. Die stärksten Verkehrszuwächse auf der Bevenroder Straße werden zwischen den Knotenpunkten Im Holzmoor und Volkmaroder Straße erwartet. Auch in Höhe der Dibbesdorfer Straße steigen die Verkehrsbelastungen auf der Bevenroder Straße weiter an. Die mit dem Verkehrsmodell der Stadt Braunschweig ermittelten Werte sind hier jedoch etwas geringer als in der Prognose 2025 (Ansätze aus VU 2016) pauschal angenommen.

Mit den Prognosewerten wurde die Verkehrsqualität an den Knotenpunkten Dibbesdorfer Straße, Im Holzmoor und Volkmaroder Straße überprüft. Ohne Berücksichtigung des „Einfädelungstreifens“ an der Dibbesdorfer Straße sind alle drei Knotenpunkte mit der Qualitätsstufe „E“ bzw. „F“ zu bewerten. Insbesondere in der Volkmaroder Straße liegen die mittleren Wartezeiten schon deutlich über den Grenzwerten.

Mikrosimulation:

Mit den Prognosebelastungen 2035 sind für die Morgen- und die Nachmittagsspitze jeweils fünf Ausbau- bzw. Betriebszustände mikroskopisch simuliert worden. Die wesentlichen Ergebnisse sind im Folgenden zusammengefasst:

- Bestandsfall: die langen Wartezeiten werden bestätigt, aufgrund der hohen Belastungen auf der Bevenroder Straße ist insbesondere das Linkseinbiegen aus der Volkmaroder Straße zeitweise nicht möglich.
- Planfall 1: LSA Im Holzmoor: aufgrund des kurzen Linksabbiegestreifens ist eine gesicherte Führung der Linksabbieger nicht möglich. Der zeitweise Rückstau in Richtung Volkmaroder Straße führt dort zu einer weiteren Verschlechterung der Verkehrsqualität. Eine Koordinierung der geplanten LSA mit der LSA Essener Straße kann mit einer Umlaufzeit von 75 Sekunden in beiden Fahrtrichtungen realisiert werden. Durch versetzt fließende Fahrzeugpuls verschlechtert sich die Verkehrsqualität am Knoten Dibbesdorfer Straße.

- Planfall 2: zusätzlich LSA Volkmaroder Straße: aufgrund des kurzen Linksabbiegestreifens ist eine gesicherte Führung der Linksabbieger nicht möglich. Die Knotenpunkte Im Holzmoor und Volkmaroder Straße können bei einer Umlaufzeit von 75 Sekunden miteinander und mit der LSA Essener Straße koordiniert werden. Es ergibt sich ein zufriedenstellender Verkehrsablauf.
- Planfall 3: zusätzlich LSA Dibbesdorfer Straße: eine Koordinierung aller vier Signalanlagen ist nur in einer Fahrtrichtung möglich, in der Morgenspitze in Richtung Süden und in der Nachmittagspitze in Richtung Norden.
- Planfall 4: zusätzlich LSA Stadtbahnquerung: die LSA muss zusammen mit der LSA Dibbesdorfer Straße geschaltet werden. Aufgrund der unregelmäßigen Anforderung durch die Stadtbahn ist eine Einpassung in die Koordinierung nicht möglich. Die Rückstaus an der Stadtbahnquerung bzw. an der LSA Dibbesdorfer Straße können in kurzer Zeit wieder abgebaut werden.

Knotenpunkt Bevenroder Straße / Dibbesdorfer Straße:

Die Untersuchungsergebnisse zeigen, dass der Knotenpunkt Bevenroder Straße / Dibbesdorfer Straße entweder mit dem vorhandenen Einfädelungsstreifen betrieben werden oder signalisiert werden muss. Dabei ist zu berücksichtigen, dass Einfädelungsstreifen innerorts bei diesen Verkehrsmengen grundsätzlich keine geeignete Lösung darstellen. Das Ein- und Abbiegen für den Radverkehr ist problematisch und das Problem der Querungen im Fußverkehr bleibt ungelöst. Zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs und im Hinblick auf die Verkehrssicherheit sollte daher – zumindest mittelfristig im Rahmen der Umgestaltung der Bevenroder Straße – einer Signalisierung der Vorzug gegeben werden.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass durch das steigende Verkehrsaufkommen auf der Bevenroder Straße ein Zustand erreicht wird, wo an den Knotenpunkten ohne Maßnahmen keine ausreichende Verkehrsqualität mehr zu erzielen ist. Da der Bau von Kreisverkehren räumlich nicht umsetzbar ist, kann eine ausreichende Verkehrsqualität nur mit Hilfe von Signalanlagen erreicht werden. Der Verkehrsfluss im Zuge der Bevenroder Straße wird durch die zusätzlichen Signalanlagen deutlich beeinflusst und kann nur mit Hilfe einer Koordinierung der Signalanlagen sichergestellt werden. Für weitere Strukturentwicklungen, die über die in den Prognosen berücksichtigten Gebiete hinausgehen, stehen auf der Bevenroder Straße keine nennenswerten Reserven mehr zur Verfügung.

Hannover, im November 2022

Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert

(Dipl.-Ing. Th. Müller)

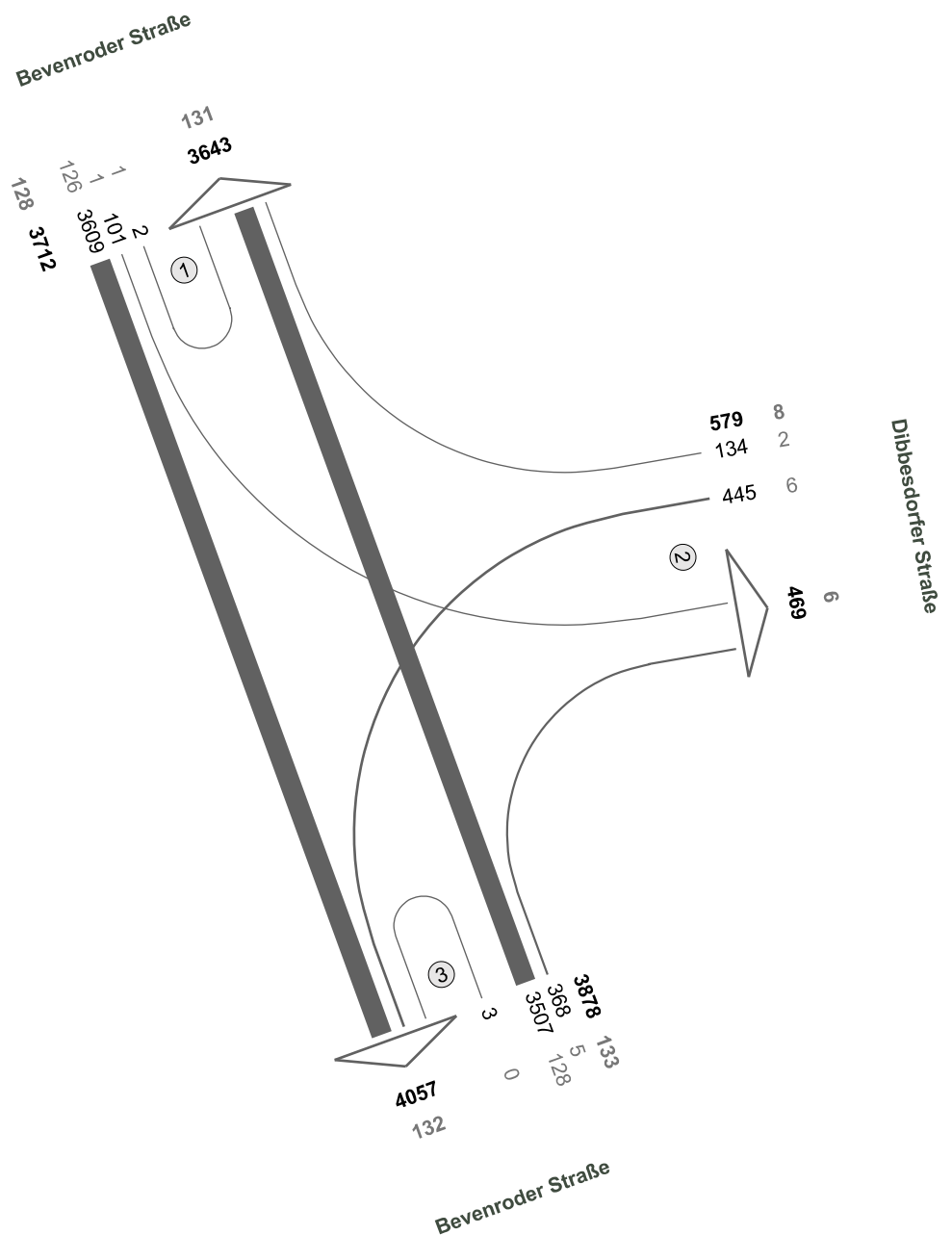


K1: Bevenroder Straße / Dibbesdorfer Straße

Dienstag, 01.03.2022

06:00 - 10:00 Uhr und 15:00 - 19:00 Uhr

Angaben in Kfz/8h



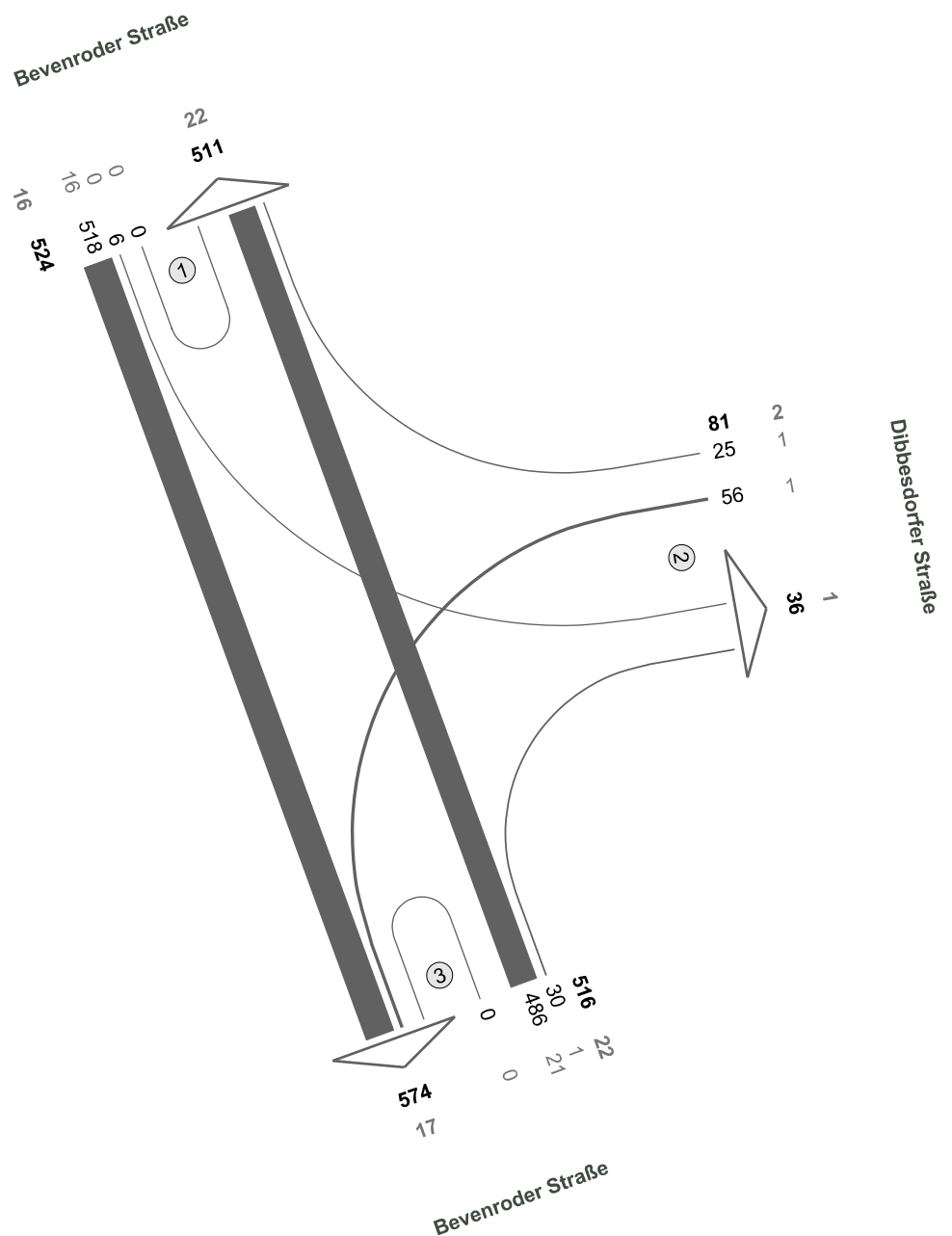
Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	7355	259
Arm 2	1048	14
Arm 3	7935	265
Zst.: 01	8169	269

K1: Bevenroder Straße / Dibbesdorfer Straße

Dienstag, 01.03.2022

Morgenspitze 07:15 - 08:15 Uhr

Angaben in Kfz/h



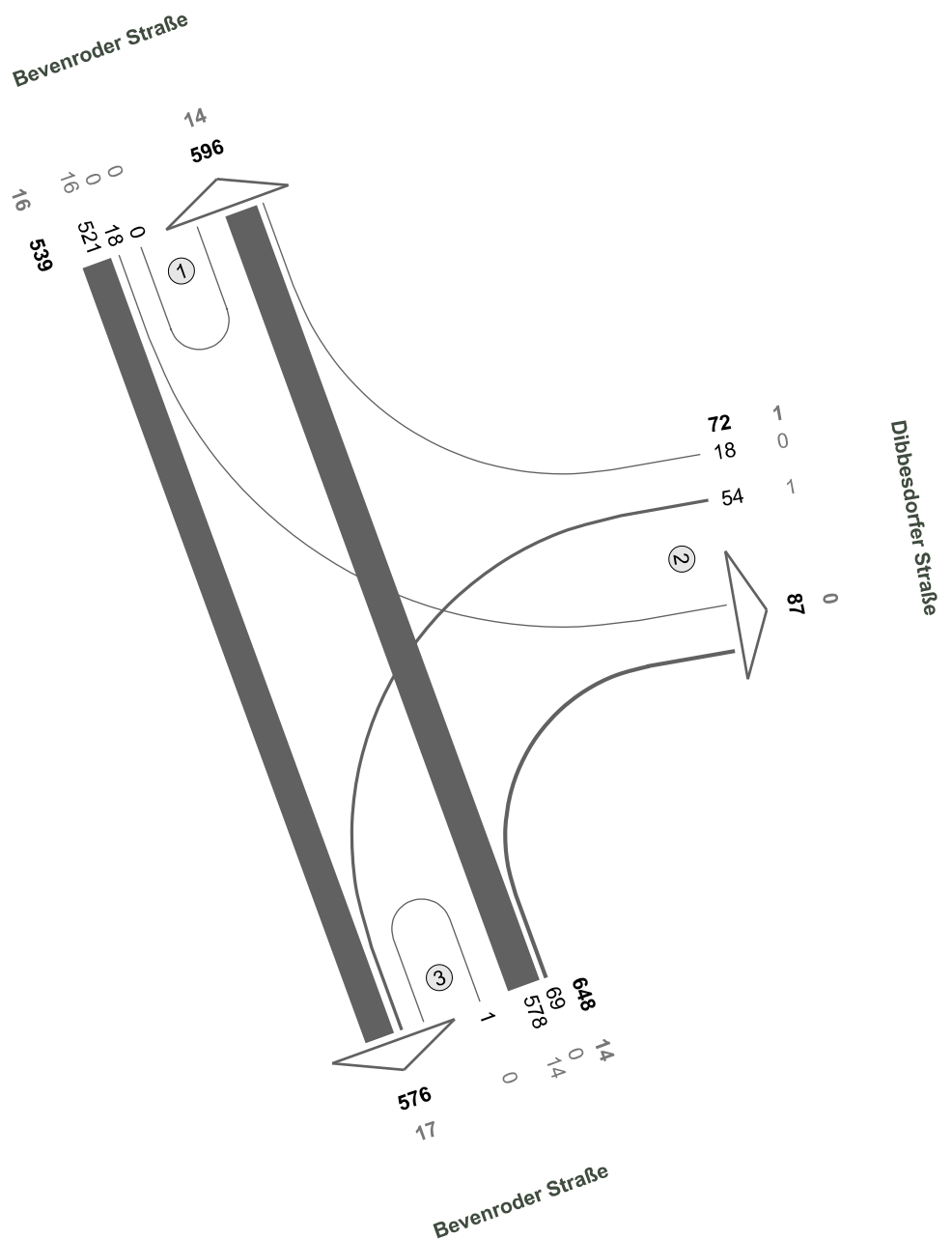
Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	1035	38
Arm 2	117	3
Arm 3	1090	39
Zst.: 01	1121	40

K1: Bevenroder Straße / Dibbesdorfer Straße

Dienstag, 01.03.2022

Nachmittagsspitze 15:00 - 16:00 Uhr

Angaben in Kfz/h



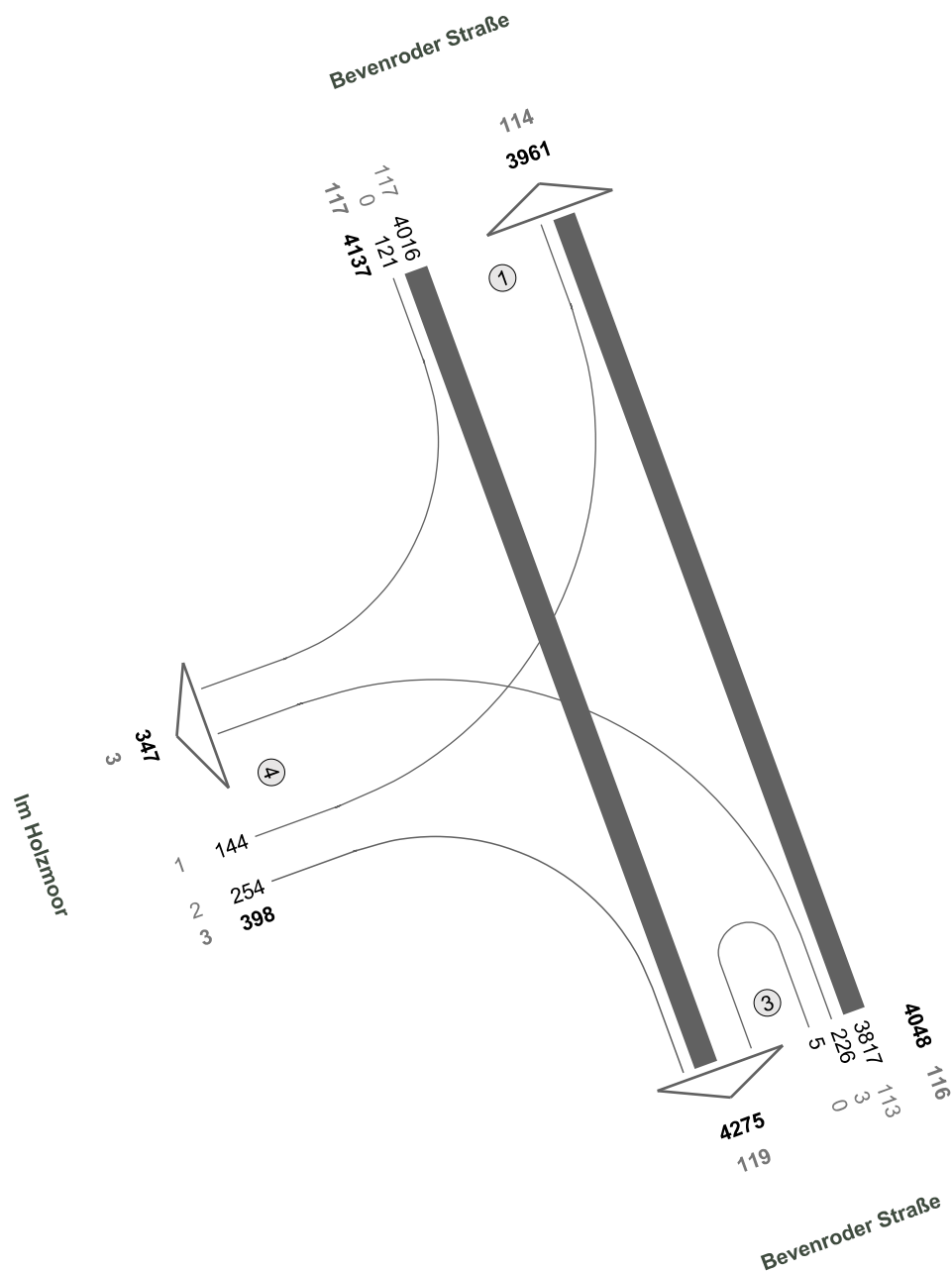
Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	1135	30
Arm 2	159	1
Arm 3	1224	31
Zst.: 01	1259	31

K2: Bevenroder Straße / Im Holzmoor

Dienstag, 01.03.2022

06:00 -10:00 Uhr und 15:00-19:00 Uhr

Angaben in Kfz/8h



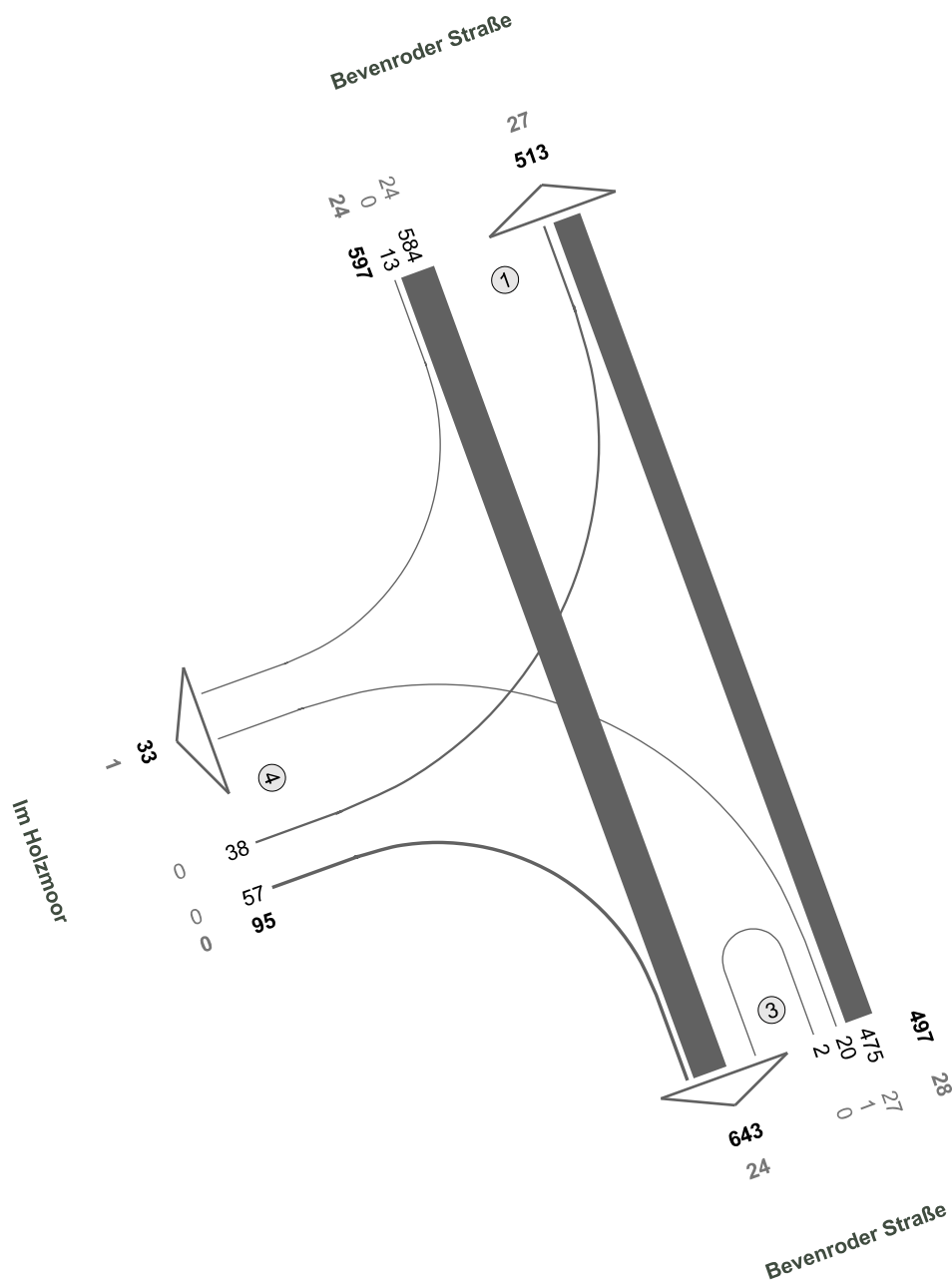
Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	8098	231
Arm 3	8323	235
Arm 4	745	6
Zst.: 01	8583	236

K2: Bevenroder Straße / Im Holzmoor

Dienstag, 01.03.2022

Morgenspitze 07:15 - 08:15 Uhr

Angaben in Kfz/h



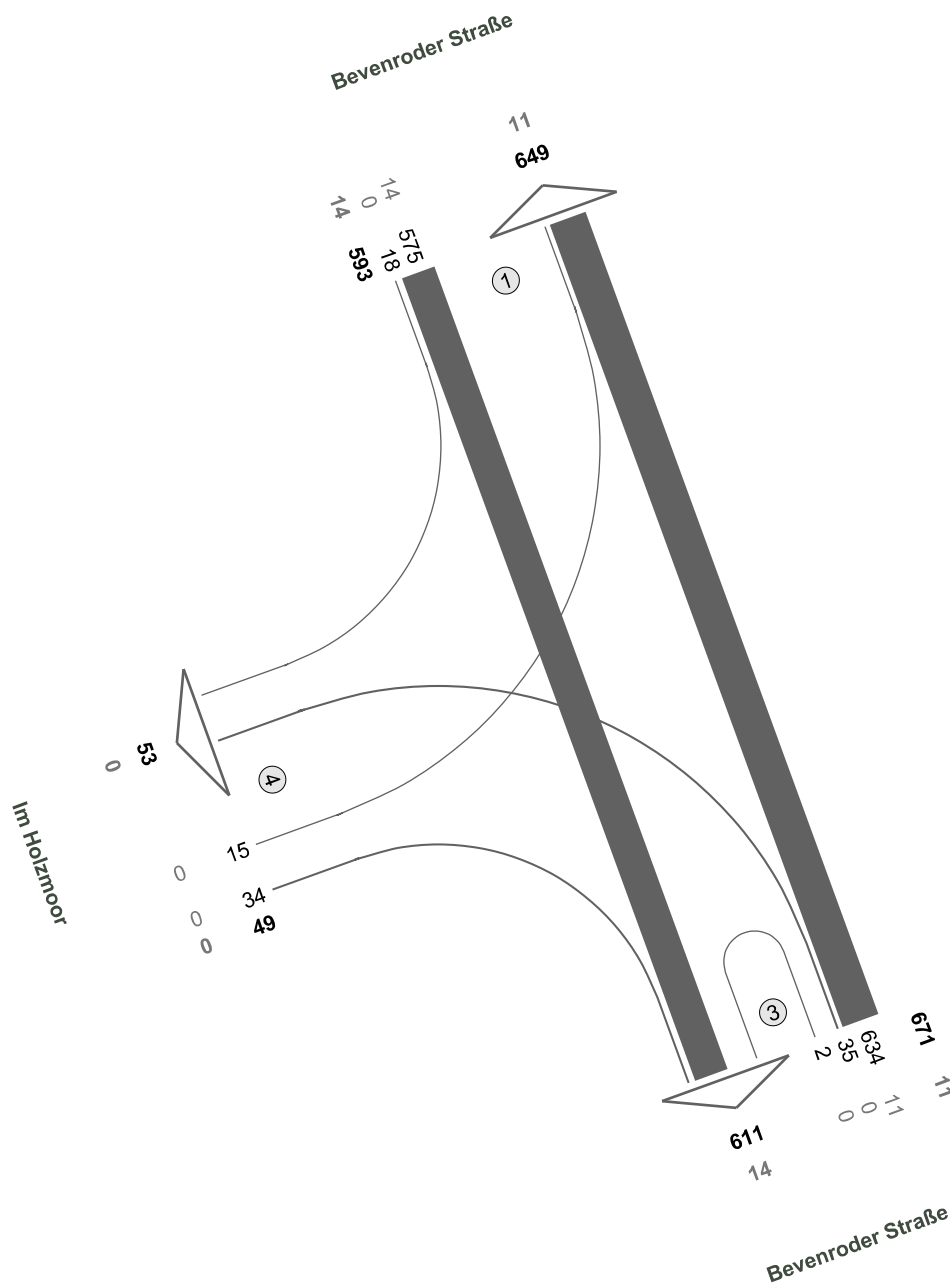
Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	1110	51
Arm 3	1140	52
Arm 4	128	1
Zst.: 01	1189	52

K2: Bevenroder Straße / Im Holzmoor

Dienstag, 01.03.2022

Nachmittagsspitze 15:00 - 16:00 Uhr

Angaben in Kfz/h



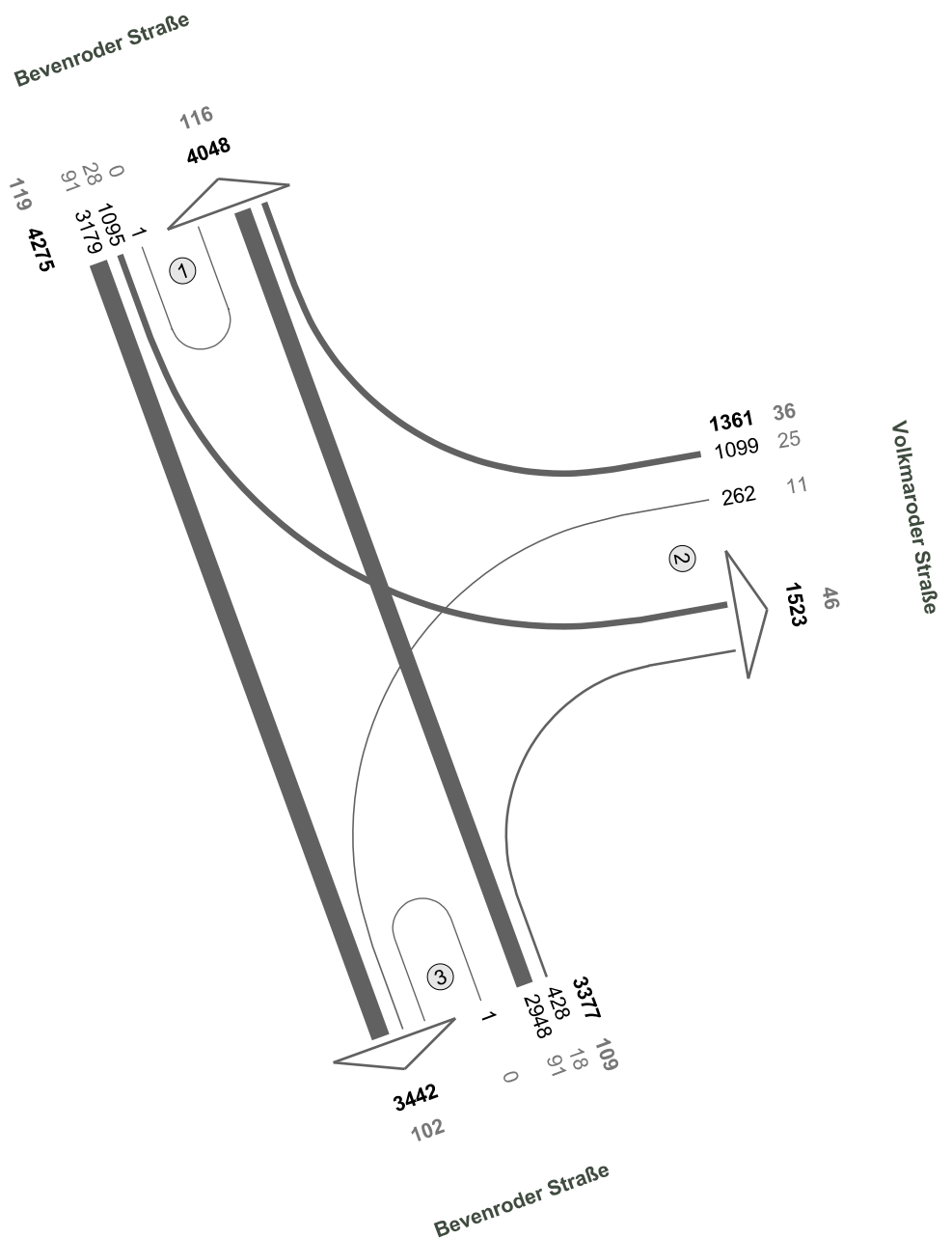
Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	1242	25
Arm 3	1282	25
Arm 4	102	0
Zst.: 01	1313	25

K3: Bevenroder Straße / Volkmaroder Straße

Dienstag, 01.03.2022

06:00 - 10:00 Uhr und 15:00 - 19:00 Uhr

Angaben in Kfz/8h



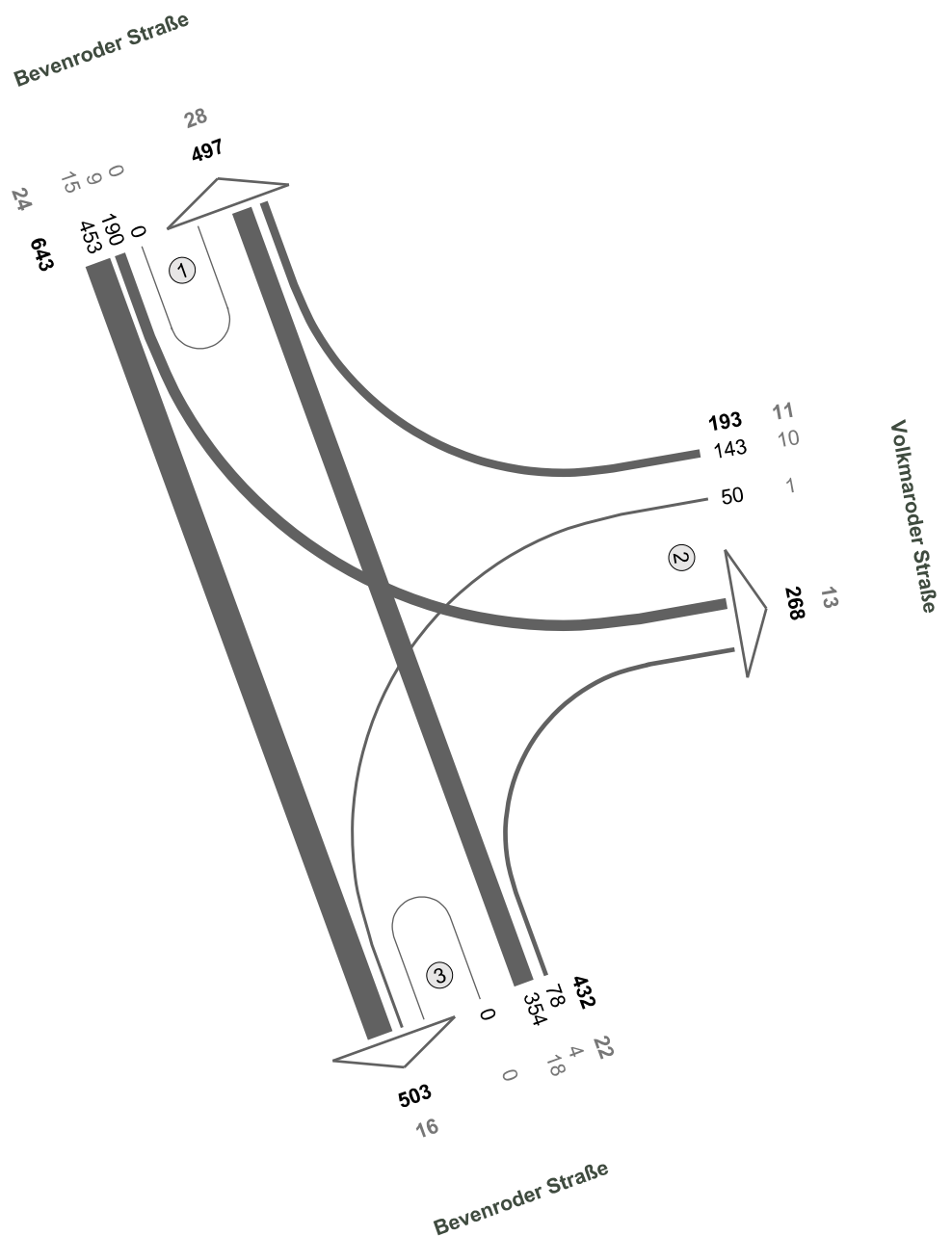
Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	8323	235
Arm 2	2884	82
Arm 3	6819	211
Zst.: 01	9013	264

K3: Bevenroder Straße / Volkmaroder Straße

Dienstag, 01.03.2022

Morgenspitze 07:15 - 08:15 Uhr

Angaben in Kfz/h



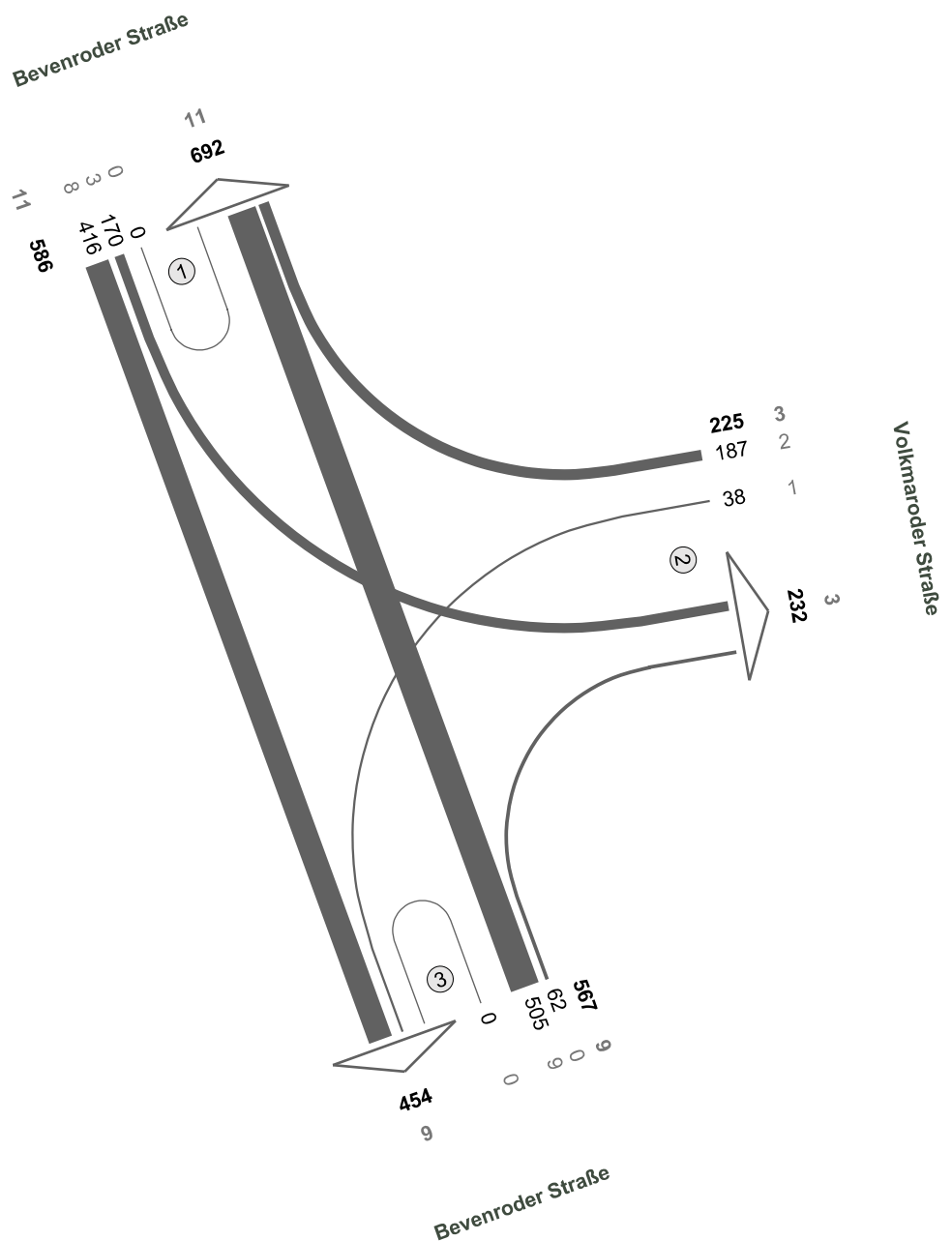
Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	1140	52
Arm 2	461	24
Arm 3	935	38
Zst.: 01	1268	57

K3: Bevenroder Straße / Volkmaroder Straße

Dienstag, 01.03.2022

Nachmittagsspitze 15:00 - 16:00 Uhr

Angaben in Kfz/h



Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	1278	22
Arm 2	457	6
Arm 3	1021	18
Zst.: 01	1378	23

Betreff:

Änderung der Spielplatz- und Bewegungsraumkonzeption für den Stadtteil Gliesmarode

Organisationseinheit:

Dezernat VIII
67 Fachbereich Stadtgrün und Sport

Datum:

15.01.2024

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

25.01.2024

Status

Ö

Sachverhalt:

Beschluss des Stadtbezirksrates 112 vom 16.11.2023:

„Der Stadtbezirksrat beantragt für den Stadtteil Gliesmarode folgende Änderung der Spielplatz- und Bewegungsraumkonzeption: Der Spielplatz ‚Paul-Jonas-Meier-Straße‘ wird anstelle des Spielplatzes ‚Querumer Straße/Birkenstraße‘ als Mittelpunktspielplatz aufgewertet. Dementsprechend wird der Spielplatz ‚Paul-Jonas-Meier-Straße‘ als Priorität 1 (bislang Priorität 2) und der Spielplatz ‚Querumer Straße/Birkenstraße‘ als Priorität 2 (bislang Priorität 1) eingestuft.“

Hierzu wird Folgendes mitgeteilt:

Die Verwaltung hat den Sachverhalt des Antrags geprüft und kommt zu dem Ergebnis, dass die Entwicklung des Spielplatzes Paul-Jonas-Meier-Straße zum Mittelpunktspielplatz möglich und sinnvoll ist. Die umliegende Wohnbebauung ist an der Paul-Jonas-Meier-Straße im Gegensatz zum Spielplatz Querumer Straße/Birkenstraße durch Mehrfamilienhäuser geprägt. Daher ist hier von einem höheren Spieldruck auszugehen. Auch die Lage innerhalb des Stadtteils Gliesmarode sowie die Erreichbarkeit des Spielplatzes im Zusammenhang mit der nahegelegenen Schule und Kindertagesstätte unterstützen die Ausweisung als Mittelpunktspielplatz. Allerdings verfügt der Spielplatz Paul-Jonas-Meier-Straße nur über eine geringe Fläche von unter 400 m². Aufgrund der angrenzenden Grünfläche bestünde hier jedoch das Potenzial für eine Spielflächenenerweiterung sowie die Ergänzung eines qualitativ hochwertigen Aufenthaltsbereiches.

Hinsichtlich der Priorisierung folgt die Verwaltung dem Antrag dagegen nicht. Unmittelbar nach Erstellung der Spielraumanalyse wurde der Spielplatz Querumer Straße/Birkenstraße saniert. Daraufhin wurde im Zuge der Fortschreibung der Spielraumanalyse das Planungsziel für diesen Spielplatz angepasst und umfasst nunmehr nur noch Erhaltungsmaßnahmen. Die ursprüngliche Priorisierung in die höchste Stufe für diesen Spielplatz wurde nach der Sanierung aufgehoben. Der Spielplatz Paul-Jonas-Meier-Straße wurde hinsichtlich der demografischen Entwicklung im Spielbezirk, der Lage und Erreichbarkeit im Stadtteil sowie unter Berücksichtigung des möglichen Flächenpotenzials in die zweite Prioritätsstufe eingeordnet. Diese Grundlagen bleiben auch bei Änderung des Planungsziels weitgehend konstant, sodass eine Höherpriorisierung nicht erfolgt. Gerade unter Betrachtung des kurz- bis mittelfristigen Sanierungsziels ist die höchste Priorität für diesen Spielplatz nicht realistisch. Auch unter Berücksichtigung des technischen Zustands ist eine prioritäre Sanierung nicht erforderlich.

Loose

Anlage/n:
keine

Betreff:

Parkplätze Nordendorfsweg 1

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

08.01.2024

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (zur
Kenntnis)

Sitzungstermin

25.01.2024

Status

Ö

Sachverhalt:

Beschluss vom 16. November 2023 (Anregung gemäß § 94 Abs. 3 NKomVG):

„Der Stadtbezirksrat beantragt, dass die Parkplätze vor dem Gebäude Nordendorfsweg 1 als Parkflächen (Motorhaube zum Grundstückszaun) ausgewiesen (markiert) werden. Es handelt sich um eine Sackgasse mit ausreichend breiter Fahrbahn.“

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Verwaltung wird durch das Aufstellen der Verkehrszeichen 314-10 (Parken Anfang), VZ 314-20 (Parken Ende) mit den Zusatzzeichen 1053-38 (Querparken als Sinnbild) und VZ 2831 „Bitte vorwärts einparken“ Querparken rechtssicher ausschildern.

Leuer

Anlage/n:

keine

Betreff:

Sicherheit an der "Kindergruppe Meerkatzen"

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

10.01.2024

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach
(Entscheidung)

25.01.2024

Status

Ö

Beschlussvorschlag:**Beschluss:**

Die Verwaltung wird gebeten zu prüfen, inwiefern an der Ebertallee im Bereich der „Kindergruppe Meerkatzen“ bis zum Park and Ride Platz Gänsekamp die Sicherheit der Kinder unter Berücksichtigung der Belange des dortigen Radverkehrs erhöht werden kann.

Sachverhalt:

Eltern der Kinder, die in der „Kindergruppe Meerkatzen“ des Till Eulenspiegel e.V. beklagen die Situation an der Ebertallee. Auch bei einem Elternabend wurde die Situation bereits diskutiert.

An der Ebertallee kommt es laut den Eltern regelmäßig auf dem gemeinsamen Fuß- und Radweg zu gefährlichen Situationen. Besonders brenzlich soll die Ecke des Hauses Ebertallee 24 (vom Park and Ride Platz Gänsekamp kommend) sein, da der gemeinsame Fuß- und Radweg dort äußerst schmal ist und durch die Hausecke eine Sichteinschränkung besteht (siehe Foto).

gez.

Paul Klie
SPD-Fraktion

gez.

Dr. Milena Fehr
Fraktion B90/Grüne

gez.

Antje Keller
parteilos**Anlagen:**

1 Foto



Betreff:

**Schaffung von Ersatzkapazitäten für einen möglichen Ausfall von
Kinder-Betreuungsplätzen der Kita Morgenstern am Standort
Waggum "Vor den Hörsten"**

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

05.01.2024

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach
(Entscheidung)

25.01.2024

Status

Ö

Beschlussvorschlag:**Beschluss:**

Die Verwaltung wird gebeten im Fall des Verlusts von Betreuungsplätzen in der Kita Morgenstern in Kralenriede diese zunächst in einem provisorischen Bau aufzufangen und mittelfristig einen Neubau im Baugebiet „vor den Hörsten“ in Waggum dafür zu errichten.

Sachverhalt:

Aktuell steht die Kita Morgenstern in Kralenriede in ihrer Existenz in Frage. Mindestens ist mit dem Verlust eines Teils der Betreuungsplätze zu rechnen. Entgegen der Darstellung der Stadt Braunschweig in der Presse, besteht in den Bereichen Schulkindbetreuung und U3 Betreuung im nördlichen Teil der Stadt, insbesondere in Querum, Bevenrode, Waggum und Bienrode eine akute Unterversorgung. Auch im Bereich der Kindergärten reichen die Kapazitäten nur knapp. Zudem wäre es im Sinne der Kinder, diese nicht einzeln auf neue Einrichtungen zu verteilen, sondern mit ihren Freunden und gewohnten Erziehern umzuquartieren.

Im Baugebiet vor den Hörsten in Waggum wurde die geplante Kita/Krippe bis heute nicht umgesetzt. Argumentiert hatte dies die Stadt Braunschweig mit fehlendem Bedarf. Jetzt droht sich die Lage nochmals zu verschärfen, allerdings mit dem Unterschied, dass auch Personal für den Betrieb einer Einrichtung frei würde. Kurzfristig könnte eine Containerlösung an den Standorten Kralenriede und Waggum geprüft werden, mittelfristig könnte ein Neubau in Waggum die zu Disposition stehenden Kapazitäten aus Kralenriede auffangen und auch den örtlichen Bedarf decken. Aufgrund der Kurzfristigkeit des Bedarfs und der Tatsache, dass die Familien und die anderen Einrichtungen der Umgebung auch übergangsweise den Verlust der Kita Morgenstern nicht kompensieren könnten, muss mit der Planung von Alternativen umgehend begonnen werden. Die von der Stadt genannten Neu- und Ausbauten anderer Einrichtungen ist dem erhöhten Bedarf aus Neubaugebieten sowie dem jetzt schon bestehenden Mangel an Betreuungsplätzen geschuldet und wird bei Weitem nicht ausreichen.

gez.

Michael Berger
CDU-Fraktion

gez.

Tatjana Jenzen
BIBS-Fraktion

gez.

Tobias Zimmer
FDP**Anlagen:**

Keine

Absender:

**Fraktion Bündnis90/Grüne, SPD-
Fraktion, Antje Keller (parteilos) im
Stadtbezirksrat 112**

TOP 4.3

24-22820
Antrag (öffentlich)

Betreff:

Fuß- und Radweg zum Wohngebiet Dibbesdorfer Str.-Süd

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

09.01.2024

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach
(Entscheidung)

25.01.2024

Status

Ö

Beschlussvorschlag:

Beschluss:

Die Verwaltung wird gebeten zu prüfen, ob die Fläche städtisch ist und einfach irgendwie wassergebunden befestigt werden könnte, oder ob noch Wegerechte besorgt werden müssen.

Sachverhalt:

Zwischen der Volkmaroder Str. und dem neuen Wohngebiet Dibbesdorfer Str. - Süd gibt es einen Trampelpfad, der praktisch den ringgleisartigen Radweg von der Bevenroder Str. aus in Richtung Mondrautenstr. fortsetzt und eigentlich eine gute und kurze Fuß/Radwegverbindung vom Wohngebiet auf den gegenüberliegenden Weg zur Bushaltestelle wäre - nur leider ist er nicht befestigt und je nach Wetterlage nutzbar oder eben nicht. Er führt an Firmengeländen entlang.

gez.

Gerhard Masurek
B90/Grüne

gez.

Paul Klie
SPD

gez.

Antje Keller
parteilos

Anlage/n:

keine

Absender:

Keller, Antje; Frakt. B90/Grüne; SPD-Fraktion im Stadtbezirksrat 112

TOP 4.4

23-22736
Antrag (öffentlich)

Betreff:

Keine teure straßenausbaubeitragspflichtige Fahrbahnerneuerung stattdessen Wiederherstellung des Istzustandes nach Kanalarbeiten (Feuerbrunnen/Kirchblick)

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

19.12.2023

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach
(Entscheidung)

25.01.2024

Status

Ö

Beschlussvorschlag:

Beschluss:

Der Bezirksrat beantragt nach Abschluss der Kanalarbeiten Anfang 2024, die Fahrbahn im Istzustand wiederherzustellen. Auf eine straßenausbaubeitragspflichtige Abrechnung gegenüber der Grundstückseigentümer:innen / Anliegenden ist für die von der Verwaltung vorgesehenen Fahrbahnerneuerungsarbeiten zu verzichten.

Sachverhalt:

Mit Schreiben des Baureferates *Erschließungs- und Straßenausbaubeitragsrecht* vom 12.12.23 wurde der Bezirksrat wie auch die betroffenen Grundstückseigentümer:innen/ Anliegenden des Straßenzuges *Feuerbrunnen und Kirchblick* über straßenausbaubeitragspflichtige Fahrbahnerneuerungsarbeiten für Anfang 2024 in Kenntnis gesetzt. Die Fahrbahnerneuerungsarbeiten sollen nach Kanalerneuerungsarbeiten durch die Stadtentwässerung der Stadt Braunschweig erfolgen.

Inhaltlich werden im allgemeinen Straßenausbaubeiträge damit begründet, dass der Ausbau der Straße für die Anliegenden einen (auch wirtschaftlich fassbaren) Nutzen stiftet und ihr Grundstück aufwertet.

Das ist hier nicht der Fall.

Der zur Zeit vorhandene Fahrbahnbelag im besagten Straßenzug weist weder erhebliche Abnutzungen der Fahrbahnoberfläche/ Nutzschrift noch Fehlstellen, Rissbildungen oder Schlaglöcher in dieser auf, die eine Fahrbahnerneuerung notwendig erscheinen lassen. Mögliche Fehlstellen im Untergrund/ Unterbau der Fahrbahn können als Folge auf undichte Kanalleitungen zurückgeführt werden, wie ein Havariefall aus diesem Jahr im besagten Bereich mit der Folge von Unterspülungen und Absackungen des Untergrundes bestätigen.

Augenscheinlich handelt es sich daher bei der vorliegenden geplanten Maßnahme durch die Fachverwaltung um eine reine Wiederinstandsetzung der Fahrbahn in Folge einer Baumaßnahme zur Instandsetzung/ Erneuerung defekter und sanierungsbedürftiger Kanalleitungen durch die SE/BS.

Ein Mehrwert für die Grundstückseigentümer:innen und Anliegenden des Straßenzuges ergibt sich für den Bezirksrat nicht, welcher eine Straßenausbaubeitragspflicht rechtfertigen und nach sich ziehen könnte. Im Interesse der Bürger:innen ist die Wiederherstellung des Istzustandes daher einzufordern und eine Straßenausbaubeitragspflicht abzulehnen.

Gez.	Gez.	Gez.
Antje Keller partei-/ fraktionslos	Gerhard Masurek Fraktion B90/Grüne	Paul Klie SPD-Fraktion

Anlagen:
Keine

Betreff:

Keine teure straßenausbaubeitragspflichtige Fahrbahnerneuerung stattdessen Wiederherstellung des Istzustandes nach Kanalarbeiten (Feuerbrunnen/Kirchblick)

Organisationseinheit:
Dezernat III
0600 Baureferat

Datum:
24.01.2024

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

25.01.2024

Status

Ö

Sachverhalt:

Zum Antrag 23-22736 nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung.

Hintergrund

Aufgrund des schlechten Zustandes der Entwässerungsanlagen, der bereits in der Vergangenheit zu Schäden geführt hat, sind umfangreiche Kanalarbeiten durch die Stadtentwässerung Braunschweig (SE|BS) in den beiden Straßen Feuerbrunnen und Kirchblick erforderlich.

Die beiden Straßen wurden zuletzt im Jahre 1975 erneuert. Seitdem wurden bei Bedarf Maßnahmen ausgeführt, um den Gebrauchszustand der Straße zu erhalten. Die Lebensdauer einer Straße wird nach einer Grunderneuerung auf 30 Jahre angesetzt; einzelne Schichten haben teilweise eine kürzere Lebensdauer.

Die Straßenoberfläche der beiden Straßen hat bereits jetzt viele Flickstellen mit teils offenen Nähten und Rissen. Sie ist wirtschaftlich nicht mehr zu unterhalten. Der vorhandene Straßenaufbau ist nicht frostsicher und bedarf der Erneuerung. Das Baugrundgutachten empfiehlt ausdrücklich eine Wiederherstellung nach aktuellem Regelwerk („Stand der Technik“).

Da das reine Schließen des Leitungsgrabens für den Kanalbau durch die SE|BS nach den Kanalarbeiten in absehbarer Zeit die Erneuerung der Straßen zu Lasten der Stadt Braunschweig nach sich ziehen würde, plant die Stadtverwaltung daher nach Abschluss der Kanalbauarbeiten die Straßen Feuerbrunnen und Kirchblick im Bestand ohne veränderte Ausbauplanung zu erneuern. Der städtische Kostenanteil an der Maßnahme (und somit auch die beitragsfähigen Kosten) reduziert sich durch dieses Vorgehen, da die SE|BS die Kosten für die Wiederherstellung der Straße im Bereich der Leitungsgräben für die Kanäle und Hausanschlussleitungen zu tragen hat.

Es ist deshalb wirtschaftlich sinnvoll, die Straßen zusammen mit der Kanalerneuerung zu erneuern. Durch eine Erneuerung werden die beiden Straßen in einen Zustand versetzt, die ihrem ursprünglichen Zustand im Wesentlichen vergleichbar ist, den technischen Fortschritt berücksichtigt und damit auf lange Sicht einen verkehrssicheren und belastbaren Zustand herstellt.

Der straßenausbaubeitragspflichtige Aufwand beläuft sich auf rd. 505.500 Euro.

Straßenausbaubeitragspflicht

Die Straßenausbaubeitragspflicht findet ihre gesetzliche Grundlage in § 6 Abs. 1 (NKAG). Sie sind von den Grundstückseigentümerinnen und Grundstückseigentümern zu erheben, denen die Möglichkeit der Inanspruchnahme der erneuerten Verkehrsanlage besondere wirtschaftliche Vorteile bieten. In der Rechtsprechung zum Kommunalabgabenrecht dazu heißt es:

„Der beitragsrechtliche Vorteil ist...nicht identisch mit dem, was sich im Einzelfall für einen Eigentümer mit Blick auf sein Grundstück konkret und – in Euro und Cent – messbar wertsteigernd erweist. Für die Bestimmung des Vorteilsbegriffs ist deshalb nicht auf eine sich im Einzelfall ergebende Wertsteigerung abzustellen, sondern darauf, ob der Straßenausbau etwas bietet, was sowohl für die Allgemeinheit als auch für die Grundstückseigentümer nützlich ist. Diese Anforderung erfüllt allein die gebotene Möglichkeit der Inanspruchnahme der ausgebauten Straße; nur diese Inanspruchnahmemöglichkeit ist sowohl der Allgemeinheit als auch den Grundstückseigentümern eröffnet. Folglich reicht für die Annahme eines eine Beitragserhebung rechtfertigenden Vorteils im rechtlichen Ansatz „die bloße Möglichkeit der Inanspruchnahme (potenzielle Inanspruchnahme) der Einrichtung durch die Beitragspflichtigen aus“ (BVerwG, B. v. 16.6.2011 - 9 BN 4.10 -); „die Möglichkeit der Inanspruchnahme stellt den eine Beitragspflicht auslösenden Vorteil ... dar“ (OVG Koblenz, B. v. 23.8.2021 – 6 A 10603/21 -). (DrieHaus in DrieHaus, Kommunalabgabenrecht, § 8 Rn.266a, Stand: 22.09.2023)“

Ist dieser im NKAG beschriebene Tatbestand erfüllt, zieht er kraft Gesetz eine Straßenausbaubeitragspflicht nach sich. Es steht der Verwaltung kein Ermessen im Hinblick auf die Geltendmachung dieser Beitragsansprüche zu.

Mit dem Schreiben an die Anlieger vom 11.12.2023 wurde dem gesetzlichen Umstand nach § 6 b Abs. 3 NKAG Rechnung getragen, wonach die voraussichtlichen Beitragspflichtigen spätestens drei Monate vor dem Baubeginn einer beitragspflichtigen Maßnahme zu informieren sind.

Zwischenzeitlich liegen nach erfolgter Ausschreibung konkretere, von der Stadt zu tragende Kosten vor. Diese haben sich von rd. 631.200 Euro (Kostenschätzung) auf rd. 424.500 Euro (nach Ausschreibung) für die Straße „Feuerbrunnen“ und von rd. 88.800 Euro (Kostenschätzung) auf rd. 81.000 Euro (nach Ausschreibung) für die Straße „Kirchblick“ reduziert. Damit reduziert sich auch die Höhe der Straßenausbaubeiträge. Über die Höhe der neuen voraussichtlichen Straßenausbaubeiträge werden die Anlieger mit einem gesonderten Schreiben informiert.

In einer Informationsveranstaltung am 23.01.2023 wurden Anliegerinnen und Anlieger sowie Mitglieder des Stadtbezirksrates 112 im Einzelnen über die Maßnahme und die Straßenausbaubeitragspflicht informiert.

Leuer

Anlage/n:

keine

Absender:

**Fraktion B90/Grüne, SPD-Fraktion,
Antje Keller (parteilos) im
Stadtbezirksrat 112**

TOP 4.5
24-22822
Antrag (öffentlich)

Betreff:

Straßenausbaubeitragssatzung

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

10.01.2024

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach
(Entscheidung)

25.01.2024

Status

Ö

Beschlussvorschlag:

Beschluss:

Die Verwaltung möge prüfen, ob es alternative Möglichkeiten für die Finanzierung von Straßenausbauten gibt und dem Rat entsprechende Vorschläge unterbreiten.

Sachverhalt:

Die Niedersächsische Gemeindeordnung stellt den Kommunen frei, ob sie Straßenausbaubeiträge erheben. Die Stadt Braunschweig hat in einer Straßenausbaubeitragssatzung festgelegt, dass Anlieger Beiträge zu zahlen haben. Die entsprechenden Beiträge sind ausschließlich von den Grundstücksbesitzern zu zahlen, sie können nicht auf Mieter umgelegt werden. Im jüngsten Vorhaben sollen nach einer Kanalsanierung in Waggum, Feuerbrunnen/Kirchblick die Anlieger für den Ausbau der Straße Beiträge zahlen. Die Beiträge der Anlieger liegen teilweise bei bis zu 70.000 €, oder gar 85.000 €. Summen in dieser Höhe sind für die Anlieger existenzgefährdend. Nach einer Alternative ist zu suchen.

Gez.
Bernd Sternkieker
B90/Grüne

gez.
Paul Klie
SPD

Gez.
Antje Keller
Parteilos

Anlage/n:

Keine

Absender:

**Antje Keller (parteilos), Frakt.
B90/Grüne, SPD-Fraktion im
Stadtbezirksrat 112**

TOP 4.6
24-22853
Antrag (öffentlich)

Betreff:

**Barrieren reduzieren, soziale Teilhabe gewährleisten;
Hier: Verbesserung der Zuwegung Begegnungsstätte Am
Soolanger-Gliesmarode**

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

11.01.2024

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach
(Entscheidung)

25.01.2024

Status

Ö

Beschlussvorschlag:

Beschluss:

Der Bezirksrat bittet die Verwaltung,

1. die beiden Zuwegungen zur Begegnungsstätte a) über den Freizeitweg von der Berliner Straße und b) über die Zufahrt von der Berliner Straße und den zur Begegnungsstätte gehörenden Parkplatz durch geeignete Maßnahmen besser auszuleuchten und Barrieren zu reduzieren
2. die Absperrpoller und Findlinge (Maßnahme gegen Falschparker) im Bereich der Begegnungsstätte für Menschen mit Sehbeeinträchtigung eindeutig als Hindernis wahrnehmbar zu kennzeichnen. Eine Beteiligung des Behindertenbeirates wie auch des Seniorenbüros an der Maßnahme wäre wünschenswert.

Begründung:

Die Begegnungsstätte ist für Alt und Jung ein beliebter Treffpunkt. Es finden für alle Altersgruppen regelmäßig diverse Veranstaltungen und Kursangebote, insbesondere auch für die ältere Generation und für Frauen statt. Für Besuchende, die mit dem ÖPNV anfahren und für zu Fuß Gehende besteht die Zugangsmöglichkeiten a) über den Freizeitweg von der Berliner Straße oder b) über die Zufahrt und Parkplatz zur Begegnungsstätte.

In diversen persönlichen Gesprächen und im Austausch mit Vertretergruppen für Menschen mit Beeinträchtigungen, älteren Menschen und Frauen werden die Zugangswege zur Begegnungsstätte gerade in der dunkleren Jahreszeit als unzureichend ausgeleuchtet und damit als unsicher („Stolperfallen“ und Hindernisse schwer bis gar nicht erkennbar) bzw. als Angstraum empfunden/benannt. Damit stellt die Zuwegung für bestimmte Personengruppen ein Hindernis an sozialer Teilhabe dar.

Die Absperrpoller wie auch die Findlinge sind ein probates Mittel gegen Falschparkende, stellen aber in der vorhandenen Form für Menschen mit Sehbeeinträchtigung ein gefährliches Hindernis dar. Die Poller wie auch die Steine verfügen weder über zusätzliche optische Farbmerkmale noch über Reflektoren. Insbesondere beim Verlassen der Begegnungsstätte vom beleuchteten Innenraum zum dunklen Außengelände sind diese damit potentielle Gefahrenstellen für vermeidbare Kollisionen mit Stürzen.

Durch geeignete Maßnahmen in Form einer besseren Ausleuchtung der Zuwegungen und des Parkplatzes, Anbringung von Farbmarkierungen und Reflektoren könnte objektiv wie

auch subjektiv die Zuwegung sicherer gestaltet werden. Auch als Beitrag, um zukünftig allen Personenkreisen (ganzjährig) die soziale Teilhabe an Veranstaltungen und Kursen in der Begegnungsstätte zu ermöglichen. Aus den besagten Gründen bitten wir die Situation für die Besuchenden zu verbessern.

Gez.
Antje Keller
parteilos / fraktionslos

Gez.
Gerhard Masurek
B90/Grüne

Gez.
Paul Klie
SPD Fraktion

Anlage/n:

Keine

Betreff:

**Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift "Bahnhaltelpunkt
Bienrode", BI 41
Stadtgebiet zwischen Waggumer Straße, Herrmann-Schlichtung-
Straße, Gerhard-Borchers-Straße und Forststraße
Aufstellungsbeschluss**

Organisationseinheit:

Dezernat III
61 Fachbereich Stadtplanung und Geoinformation

Datum:

10.01.2024

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach
(Anhörung)

Sitzungstermin

25.01.2024

Status

Ö

Ausschuss für Planung und Hochbau (Vorberatung)

07.02.2024

Ö

Verwaltungsausschuss (Entscheidung)

13.02.2024

N

Beschluss:

“Für das im Betreff genannte und in Anlage 2 dargestellte Stadtgebiet wird die Aufstellung des Bebauungsplanes mit örtlicher Bauvorschrift “Bahnhaltelpunkt Bienrode“, BI 41, beschlossen.“

Sachverhalt:

Beschlusskompetenz

Die Beschlusskompetenz des Verwaltungsausschusses ergibt sich aus § 76 (2) S. 1 Niedersächsisches Kommunalverfassungsgesetz (NKomVG). Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei der Entscheidung über Aufstellung von Bauleitplänen (Flächennutzungsplan/ Bebauungsplan) um eine Angelegenheit, über die weder der Rat oder die Stadtbezirksräte zu beschließen haben noch der Hauptverwaltungsbeamte zuständig ist. Daher besteht eine Beschlusszuständigkeit des Verwaltungsausschusses. Diese wurde auch nicht auf einen Ausschuss gemäß § 6 Hauptsatzung übertragen. Daher bleibt es bei der Zuständigkeit des Verwaltungsausschusses.

Planungsziel und Planungsanlass

Im deutschen Eisenbahnnetz wurden ab den 1960er Jahren zahlreiche Bahnhöfe und Haltepunkte aufgegeben. Ursache war meistens der wachsende Individualverkehr und die mittlerweile überholten Planungsprinzipien der „autogerechten Stadt“, verbunden mit Rationalisierungen im Eisenbahnbetrieb.

Ausgelöst durch das kontinuierliche Bevölkerungswachstum, die gleichzeitige Urbanisierung der peripheren Stadtteile in den vergangenen Jahren und die Herausforderungen der Klimakrise, ist der Mobilitätswandel für Braunschweigs Zukunftsfähigkeit von hoher Bedeutung. Damit eine nachhaltige Mobilitätsplanung als wesentliche Voraussetzung für eine lebenswerte Stadt gelingt, ist etwa die Verlagerung des städtischen Verkehrs vom motorisierten Individualverkehr auf den klima- und ressourcenschonenden Umweltverbund aus Bus, Bahn, Fahrrad- und Fußverkehr entscheidend. Hierfür müssen umfangreiche Anreize geschaffen werden, die darauf abzielen, dass öffentliche Verkehrsmittel für einen möglichst großen Teil der Stadtgesellschaft attraktiv sind und dementsprechend viel genutzt

werden. Im Rahmen des Investitionsprogramms „Stationsoffensive“ werden in den nächsten Jahren innerhalb des Stadtgebiets drei Bahnstationen reaktiviert bzw. neu gebaut. Dazu zählt auch der Bahnhofpunkt im Ortsteil Bienrode.

Die neue Verkehrsstation im Norden Braunschweigs bietet dem Wohnort und der örtlichen Wirtschaft neue Perspektiven. Zum einen werden die Einwohnerinnen und Einwohner von Bienrode und umliegenden Ortslagen eine zentral gelegene, hochwertige Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr mit direkten Umsteigemöglichkeiten zum Fernverkehr bekommen. Zum anderen wird die Station das Tor des Schienenpersonennahverkehrs zum Braunschweiger Flughafen und dem Gewerbegebiet nördlich der Autobahn A2 sein, sodass dort ansässige Forschungseinrichtungen und Unternehmen eine optimale Verkehrsanbindung erhalten.

Grundlagenermittlung

Zur Planung der Verkehrsstationen in Braunschweig hat der Regionalverband Großraum Braunschweig (RGB) mit der Deutschen Bahn DB Station und Service AG (DB S&S) sowie der DB Netz AG (DB Netz) eine Vereinbarung geschlossen. Für die eisenbahntechnischen Anlagen liegt die Federführung der Verfahren beim RGB und der DB, die Federführung für die Umfeldplanungen liegt bei der Stadt.

Mit DS 22-20205 wurden die Ergebnisse einer verkehrlichen Machbarkeitsstudie und weiterer planungsrelevanter Informationen im April/Mai 2023 vorgestellt. Der Fortführung einer städtischen Umfeldplanung zum Verknüpfungspunkt in Bienrode wurde zugestimmt (Grundsatzbeschluss). Die Verwaltung wurde außerdem durch den AMTA beauftragt, die Umfeldplanung zur städtischen Anbindung an den Haltepunkt weiter zu führen und zu konkretisieren.

Planungsabsichten

Aufgrund der hohen Erschließungswirkung für Bienrode selbst – das Fahrgastpotenzial wird auf ca. 750 Ein- und Aussteiger pro Tag bis 2050 prognostiziert – wurde von der DB S&S und dem RGB eine möglichst zentrale Lage des Haltepunktes in Bienrode zwischen den Bahnübergängen Bienrode I (Forststraße) und Bienrode II (Waggumer Straße) ermittelt. Hier besteht bereits eine direkte Führung des Rad- und Fußverkehrs, die entlang des Haltepunktes weiter ausgebaut wird. Die Haupteerschließung des neuen Verknüpfungspunktes erfolgt über die Forststraße. Eine Anknüpfung an den bestehenden Wendehammer der Gerhard-Borchers-Straße wird als verschwingende Verbindungsstraße parallel zur bestehenden Lärmschutzwand geführt und bietet für die in Anspruch genommenen Gewerbeflächen einen Flächenzuschnitt, der dem dort ansässigen Unternehmen weitere Entwicklungsspielräume ermöglicht und die zusammenhängende Nutzbarkeit der Restflächen nicht einschränkt.

Im Rahmen einer integrierten und attraktiven Umfeldplanung ist geplant, den Haltepunkt Bienrode zu einer Mobilitätsstation auszubauen. Nach Untersuchungen der verkehrlichen Machbarkeitsstudie ist eine parallele Lage des ÖV-Haltepunktes (Bushalt) zum Bahnsteig der DB angedacht, die den direkten Umstieg begünstigt. Ferner sind sowohl geschützte Abstellanlagen für den Radverkehr als auch Stellplätze für den Kfz-Verkehr (Planungsidee ggf. Aufstockung als Parkpalette) vorgesehen. Ebenfalls sollen Taxistände und ein Kiss&Ride Parkplatz realisiert werden. Im Zuge der weiteren Planung sollen unter anderem neue Anforderungen und Aspekte der blau-grünen Infrastruktur betrachtet werden.

Planungsrechtliche Situation

Die Entwicklungsflächen zur Umfeldplanung des Bahnhofpunktes in Bienrode betreffen die Geltungsbereiche der beiden rechtsverbindlichen Bebauungspläne WA 70 „Forschungsflughafen-West“ und BI 39 „Forschungsflughafen-Nordwest“. Die darin festgesetzten Sondergebiete stehen einer Nutzung als Mobilitätsstation und der erforderlichen Verkehrsflächen aktuell entgegen. In Anbetracht dessen ist eine Überplanung der beiden Bebauungspläne im Bereich des Verknüpfungspunktes erforderlich.

Da der erforderliche räumliche Umfang der Planung mit den Ergebnissen der verkehrlichen Machbarkeitsstudie noch nicht abschließend feststeht, sind spätere Änderungen des Geltungsbereiches nicht ausgeschlossen. Er umfasst derzeit eine Fläche von rd. 2,8 ha. Für eine Realisierung des Verknüpfungspunktes muss auf Sondergebiet, dass gewerblich nutzbar ist, zurückgegriffen werden. Die Flächen befinden sich teils im Eigentum der GGB und teils im privaten Eigentum, mit dem privaten Eigentümer ist die Stadt in Verhandlung über einen alternativen Grundstückszuschnitt. Die benötigten Sondergebietsflächen unterliegen einer Förderung (Avionik-Cluster).

Die konkrete Planung des Verknüpfungspunktes einschließlich grundlegender gutachterlicher Untersuchungen und Fachplanungen sowie die weiteren Grundstücksverhandlungen erfolgen parallel zur Bebauungsplanaufstellung.

Für den Geltungsbereich des Bebauungsplans gilt der Flächennutzungsplan der Stadt Braunschweig in der Form der Neubekanntmachung vom 6. Oktober 2005. Er stellt in seiner derzeit wirksamen Fassung für das Plangebiet und sein näheres Umfeld neben der nachrichtlich übernommenen Trasse für den Schienennahverkehr mit Haltepunkt eine Sonderbaufläche mit der Zweckbestimmung „Flughafenbezogenes Gewerbe und Forschungseinrichtungen (Forschungsflughafen Braunschweig)“ sowie Grünflächen dar. Darüber hinaus grenzen nach Norden und Westen Wohnbauflächen an. Der Flächennutzungsplan stellt die beabsichtigte städtebauliche Entwicklung nur in den Grundzügen und nicht parzellenscharf dar. Im Bebauungsplan ist beabsichtigt, neben dem eigentlichen Haltepunkt überwiegend Flächen für örtlichen Straßenverkehr und ruhenden Verkehr festzusetzen, die im Flächennutzungsplan nicht selber dargestellt werden, aber aus den dargestellten Flächen entwickelt werden können. Damit kann der Bebauungsplan gemäß § 8 (2) BauGB aus dem Flächennutzungsplan entwickelt werden.

Empfehlung

Die Verwaltung empfiehlt die Aufstellung des Bebauungsplanes mit örtlicher Bauvorschrift „Bahnhaltelpunkt Bienrode“, BI 41.

Leuer

Anlage/n:

Anlage 1: Übersichtskarte BI41

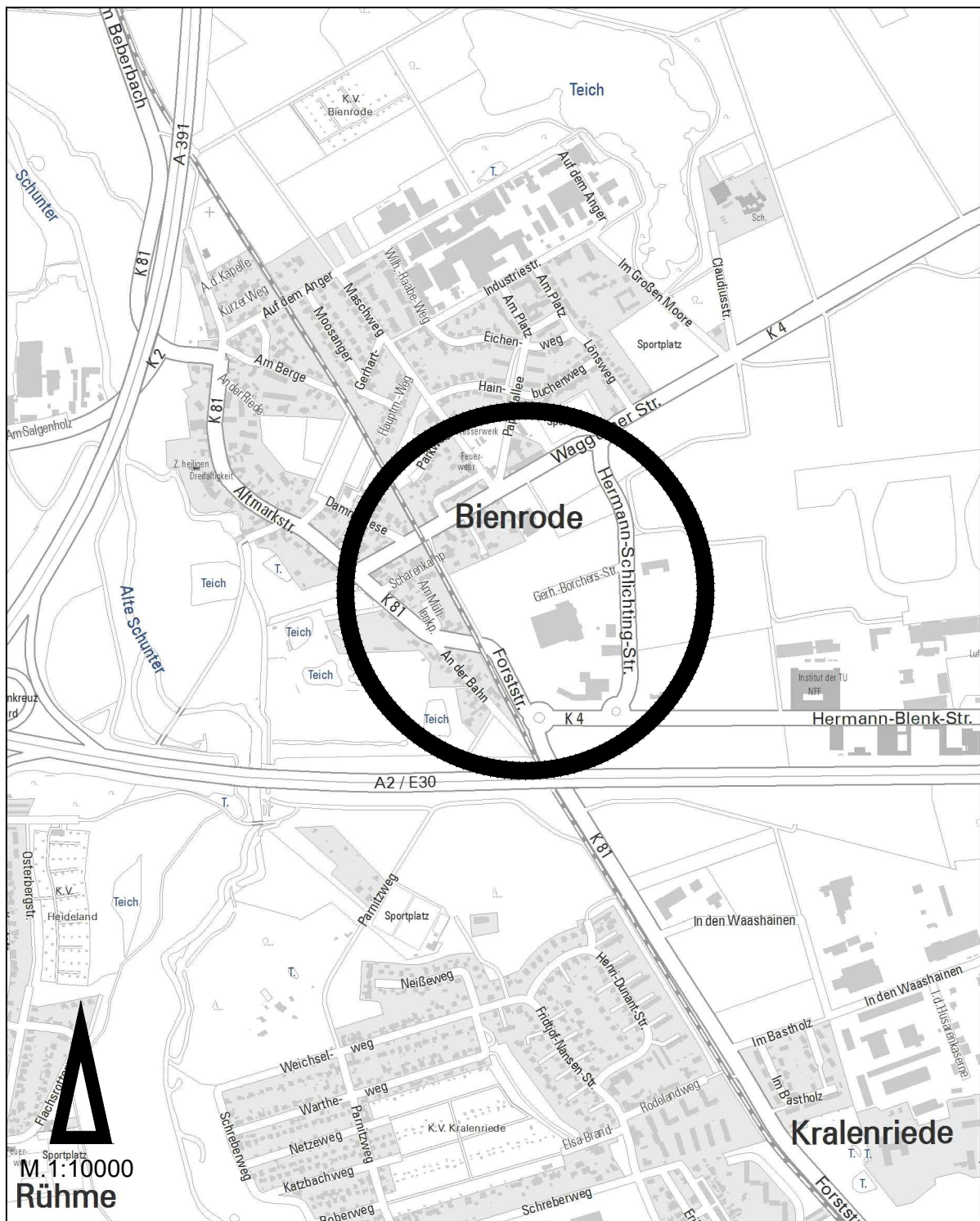
Anlage 2: Geltungsbereich BI41

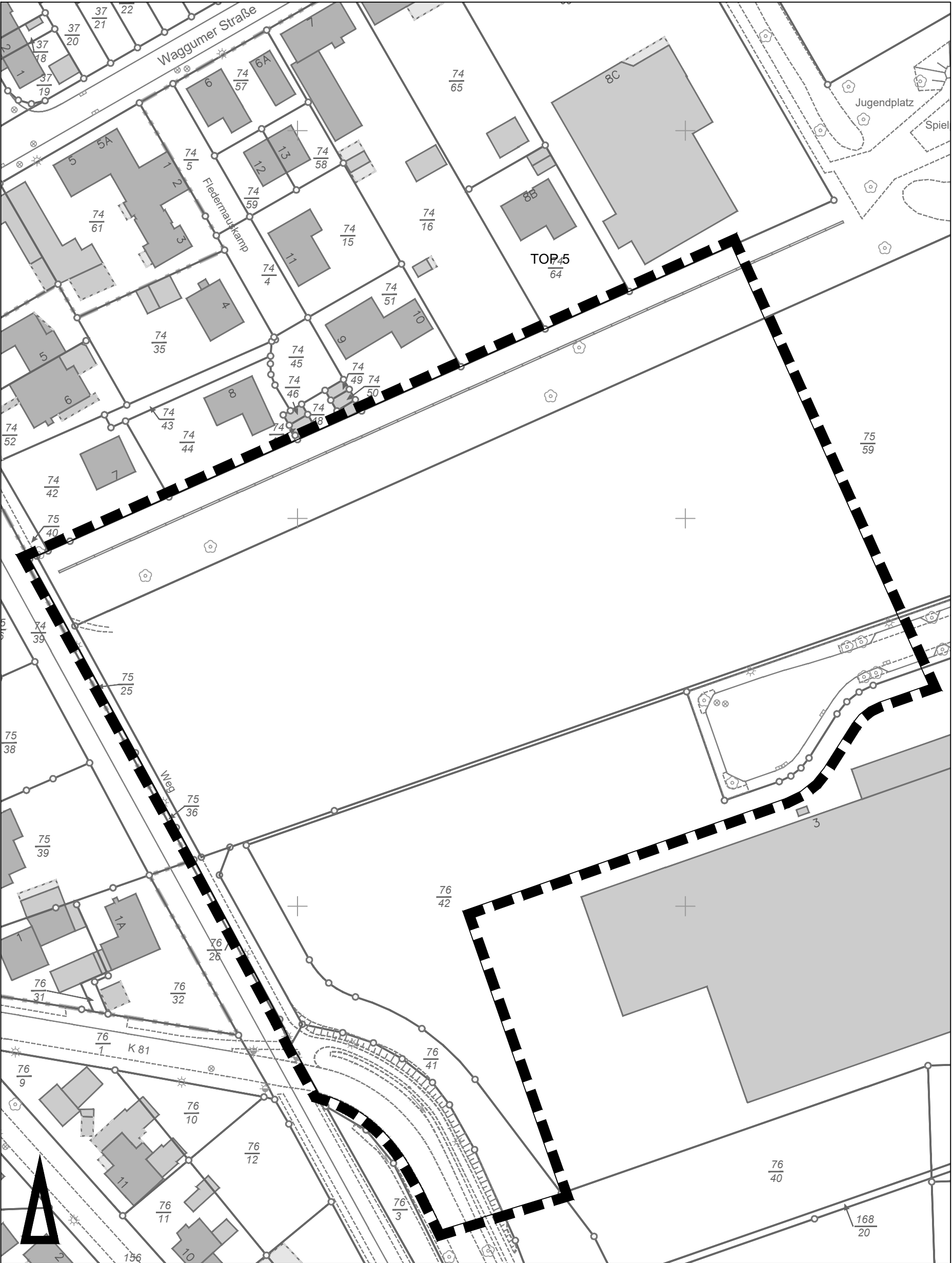
Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift

Bahnhaltepunkt Bienrode

BI 41

Übersichtskarte zur Lage des Geltungsbereiches im Stadtgebiet





Betreff:

Widmung von Verkehrsflächen zu Gemeindestraßen

Organisationseinheit:
Dezernat III
0600 Baureferat

Datum:
16.01.2024

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 120 Östliches Ringgebiet (Anhörung)	24.01.2024	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 221 Weststadt (Anhörung)	24.01.2024	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 321 Lehdorf-Watenbüttel (Anhörung)	24.01.2024	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (Anhörung)	25.01.2024	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (Anhörung)	30.01.2024	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 212 Südstadt-Rautheim-Mascherode (Anhörung)	30.01.2024	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 211 Braunschweig-Süd (Anhörung)	01.02.2024	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	06.02.2024	Ö

Beschluss:

„Die Widmungen und Teileinziehungen der in der Anlage 1 bezeichneten Straßen sind 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 § 6 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 Widmung von Straßen zu verfügen. In der Widmungsverfügung ist anzugeben, zu welcher Straßengruppe eine Verkehrsfläche gehört und auf welche Benutzungsart oder Benutzerkreise sie beschränkt werden soll. Nach § 8 Abs. 1 S. 1 NStrG sind Teileinziehungen anzuordnen, soweit eine nachträgliche Beschränkung der Widmung auf eine bestimmte Benutzungsart aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls festgelegt werden.

Die in der Anlage 1 aufgeführten Straßen sind entweder erstmalig hergestellt worden und werden für den öffentlichen Verkehr gewidmet oder die Widmung wird entsprechend der verkehrlichen Bedeutung angepasst.

Trägerin der Straßenbaulast ist die Stadt Braunschweig.

In der Anlage 2 sind die zur Widmung beabsichtigten Flächen mit farbiger Linie kenntlich gemacht.

Der Text für die Veröffentlichung durch zweiwöchigen Aushang am Rathaus (Hauptportal,

Platz der Deutschen Einheit 1) ist als Anlage 3 beigefügt. Ein Hinweis auf die Tatsache, den Ort und die Dauer dieses Aushanges wird in der Braunschweiger Zeitung erfolgen.

Leuer

Anlage/n:

Anlage 1: Bezeichnete Straßen

Anlage 2: Stadtkartenausschnitte

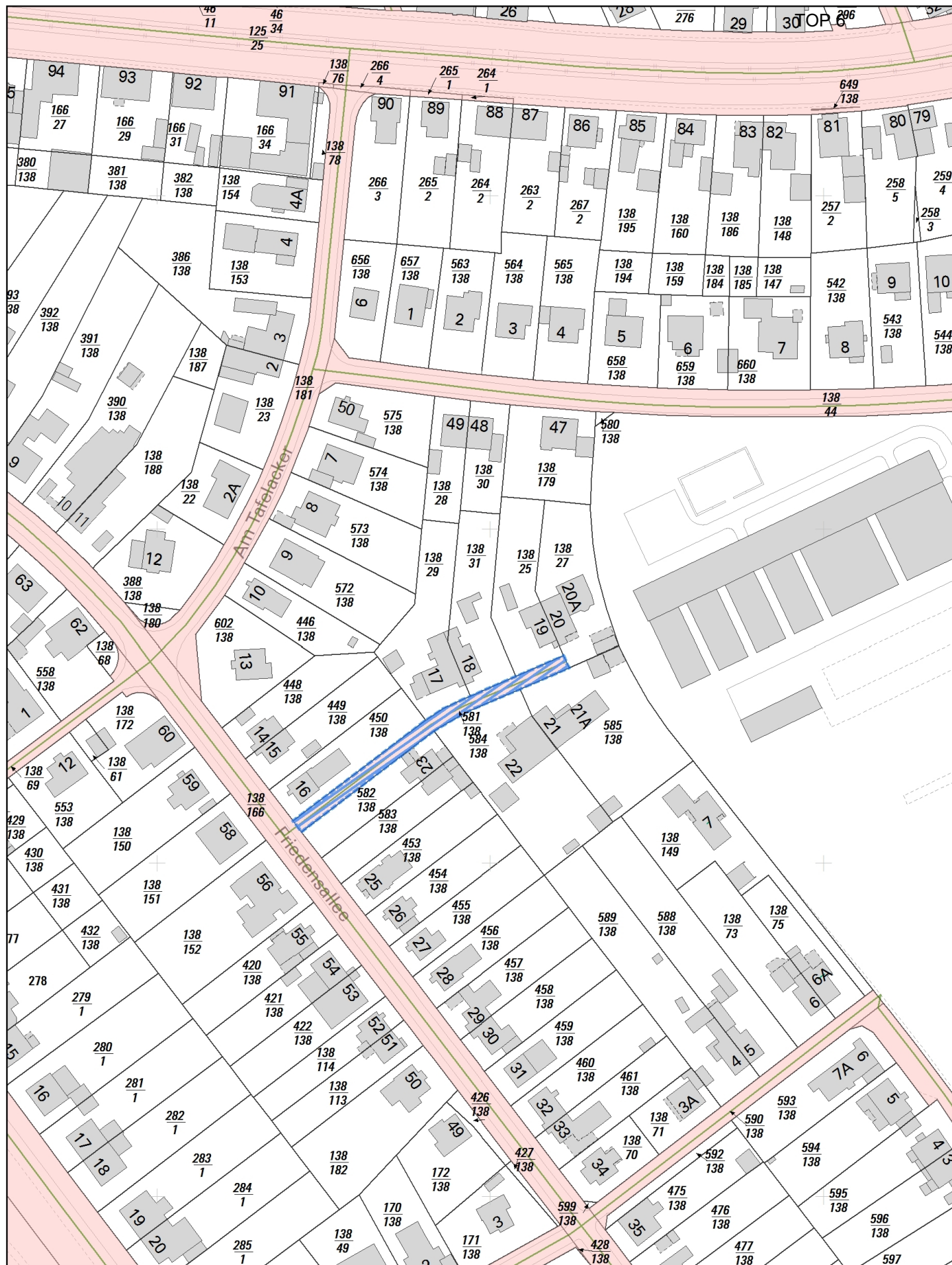
Anlage 3: Öffentliche Bekanntmachung

Die in der Stadt Braunschweig nachfolgend genannten Straßen lfd. Nr. 1, 2, 3, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23 und 24 werden mit sofortiger Wirkung zur Gemeindestraße mit den genannten Beschränkungen für den Benutzerkreis oder die Benutzungsart gewidmet.

Die in der Stadt Braunschweig nachfolgend genannten Straßen lfd. Nr. 4 und 18 werden mit sofortiger Wirkung zur Gemeindestraße mit den genannten Beschränkungen für den Benutzerkreis oder die Benutzungsart teileingezogen.

Lfd. Nr.	StBezR	Bezeichnung, Name der Straße	Anfangs- / Endpunkt	Länge / m	Straßengruppe	Teileinziehung	Beschränkungen	Bemerkung
1	112	Friedensallee	Friedensallee 16 / Friedensallee 19	95	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg, Zufahrt zu den Grundstücken frei	Widmung nach Bestand
2	112	Efeuweg	Efeuweg 6 / Efeuweg Wendehammer	101	Gemeindestraße	nein		Widmung nach Verkehrsübergabe
3	120	Schwanbergerstraße	Langer Kamp / Gliesmaroder Straße	200	Gemeindestraße	nein		Widmung nach Verkehrsübergabe
4	130	Echternstraße	Echternstraße 63 / Güldenstraße 16	31	Gemeindestraße	ja	Gehweg, Zufahrt zu den Grundstücken frei	Nutzungsänderung
5	130	Langedammstraße	Langedammstraße 17 / Ackerhof	85	Gemeindestraße	nein	Fußgängerzone, Lieferverkehr frei	Nutzungsänderung
6	130	Rote Wiese	Wendehammer Seesener Straße 13 / südlich Seesener Straße 13 B	81	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg, Zufahrt zu den Grundstücken frei, Lieferverkehr frei	Nutzungsänderung
7	211	Coselweg	Coselweg 9 / Garagenhof	27	Gemeindestraße	nein		Widmung nach Bestand
8	211	Else-Hoppe-Straße	Leipziger Straße / Else-Hoppe-Straße Wendehammer	155	Gemeindestraße	nein		Widmung nach Bestand
9	211	Verbindungsweg Else-Hoppe-Straße	Siekgraben / Leipziger Straße	124	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg	Widmung nach Bestand
10	212	Margarete-Steiff-Straße	Rautheimer Straße / Margarete-Steiff-Straße Wendehammer	297	Gemeindestraße	nein		Widmung nach Verkehrsübergabe
11	212	Verbindungswege Roseliesstraße Möncheweg	Roseliesstraße 40 - 41 B, Roseliesstraße 48 - 50 A, Roseliesstraße 54 - 56 A	145	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg	Widmung nach Verkehrsübergabe
12	212	Verbindungsweg Roseliesstraße Eulerstraße	Roseliesstraße 1 / Eulerstraße 28	170	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg	Widmung nach Verkehrsübergabe
13	212	Roseliesstraße	Rautheimer Straße / Roseliesstraße Wendehammer	510	Gemeindestraße	nein		Widmung nach Verkehrsübergabe
14	212	Caroline-Herschel-Straße	Caroline-Herschel-Straße 16 / Caroline-Herschel-Straße 32	337	Gemeindestraße	nein		Widmung nach Verkehrsübergabe
15	221	Heinrich-Rodenstein-Weg	Herbert-Langner-Weg / Störweg	133	Gemeindestraße	nein	Gehweg	Widmung nach Verkehrsübergabe
16	221	Herbert-Langner-Weg	Rheinring / Isselstraße	245	Gemeindestraße	nein	Gehweg	Widmung nach Verkehrsübergabe
17	321	Lammer Busch	Lammer Busch 3 / Lammer Busch 5	51	Gemeindestraße	nein	Fußgängerzone, Radverkehr frei	Widmung nach Verkehrsübergabe
18	321	Verbindungsweg Neudammstraße Ermlandstraße	Ermlandstraße 4 / Neudammstraße 9	93	Gemeindestraße	ja	Gehweg	Nutzungsänderung
19	321	Bickberg	Bickberg 20 / Bickberg 22	33	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg	Widmung nach Verkehrsübergabe
20	321	Bickberg	Lammer Busch / Bickberg 30 und 31 Wendehammer	427	Gemeindestraße	nein		Widmung nach Verkehrsübergabe
21	321	Kuhtrift	Kuhtrift 1 und 2 / Kuhtrift 64 und 66 Wendehammer	670	Gemeindestraße	nein		Widmung nach Verkehrsübergabe
22	321	Lammer Busch	westlich Lammer Busch 91 / westlich Lammer Busch 40	534	Gemeindestraße	nein		Widmung nach Verkehrsübergabe
23	321	Neue Klosterwiese	Neue Klosterwiese 1 / Bickberg 21 und 23	261	Gemeindestraße	nein		Widmung nach Verkehrsübergabe
24	321	Pieperskamp	Lammer Busch / Pieperskamp 41	282	Gemeindestraße	nein		Widmung nach Verkehrsübergabe

Stadt Braunschweig, Baureferat



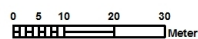
Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 17.08.2023

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen

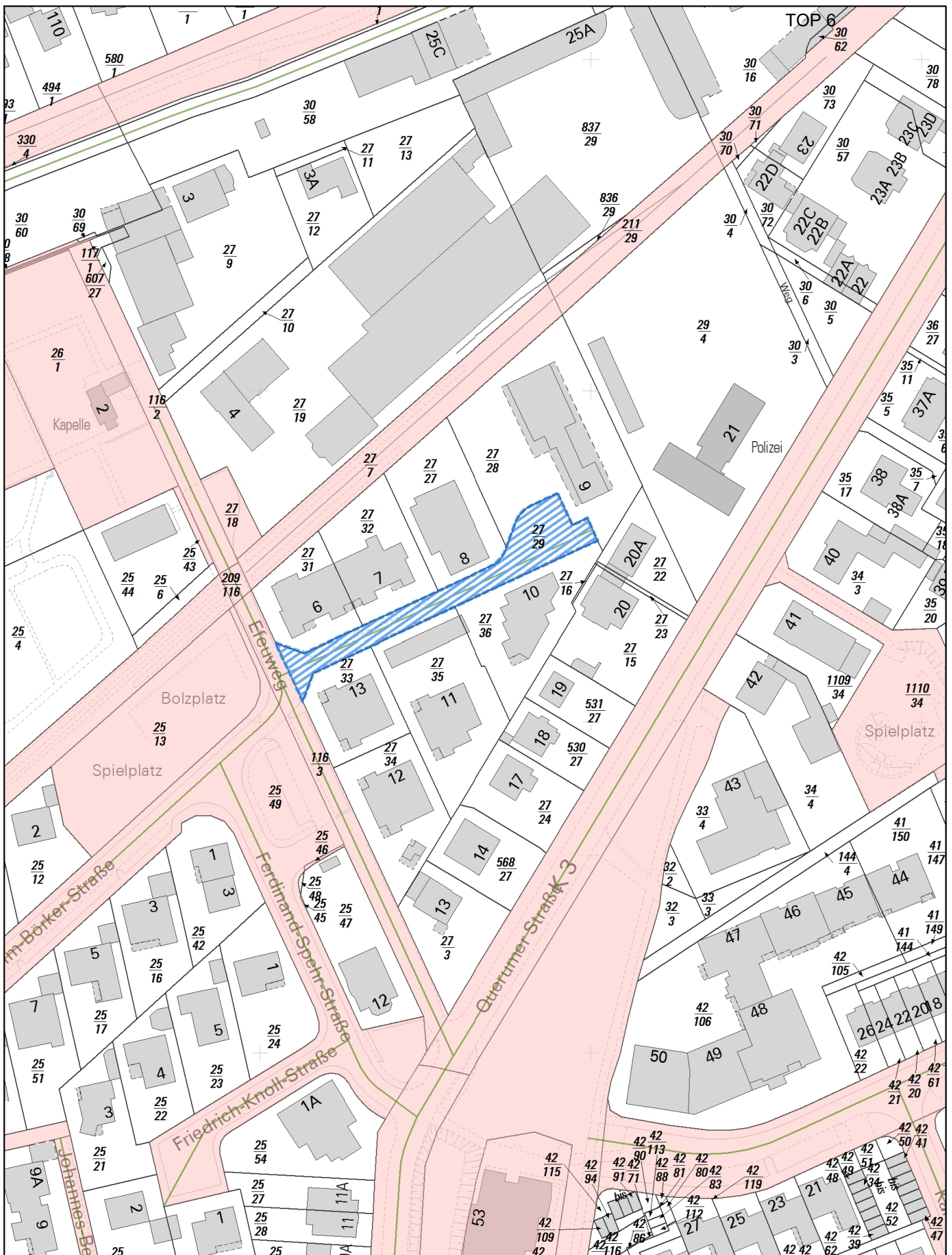


Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation



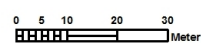
Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 06.11.2023

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen

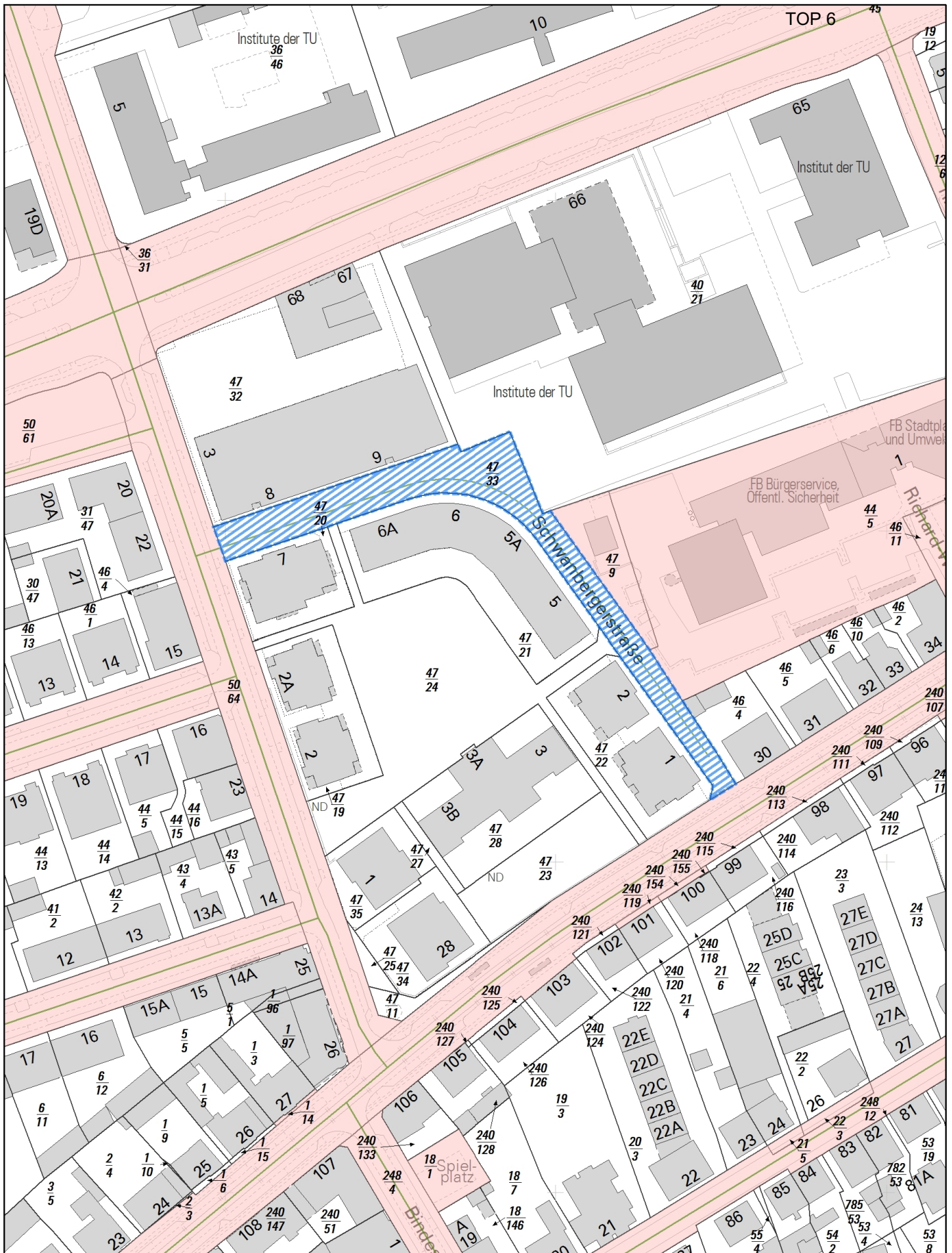


Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation



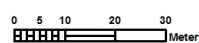
Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 03.07.2023

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen



Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation



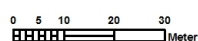
Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 10.08.2023

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen

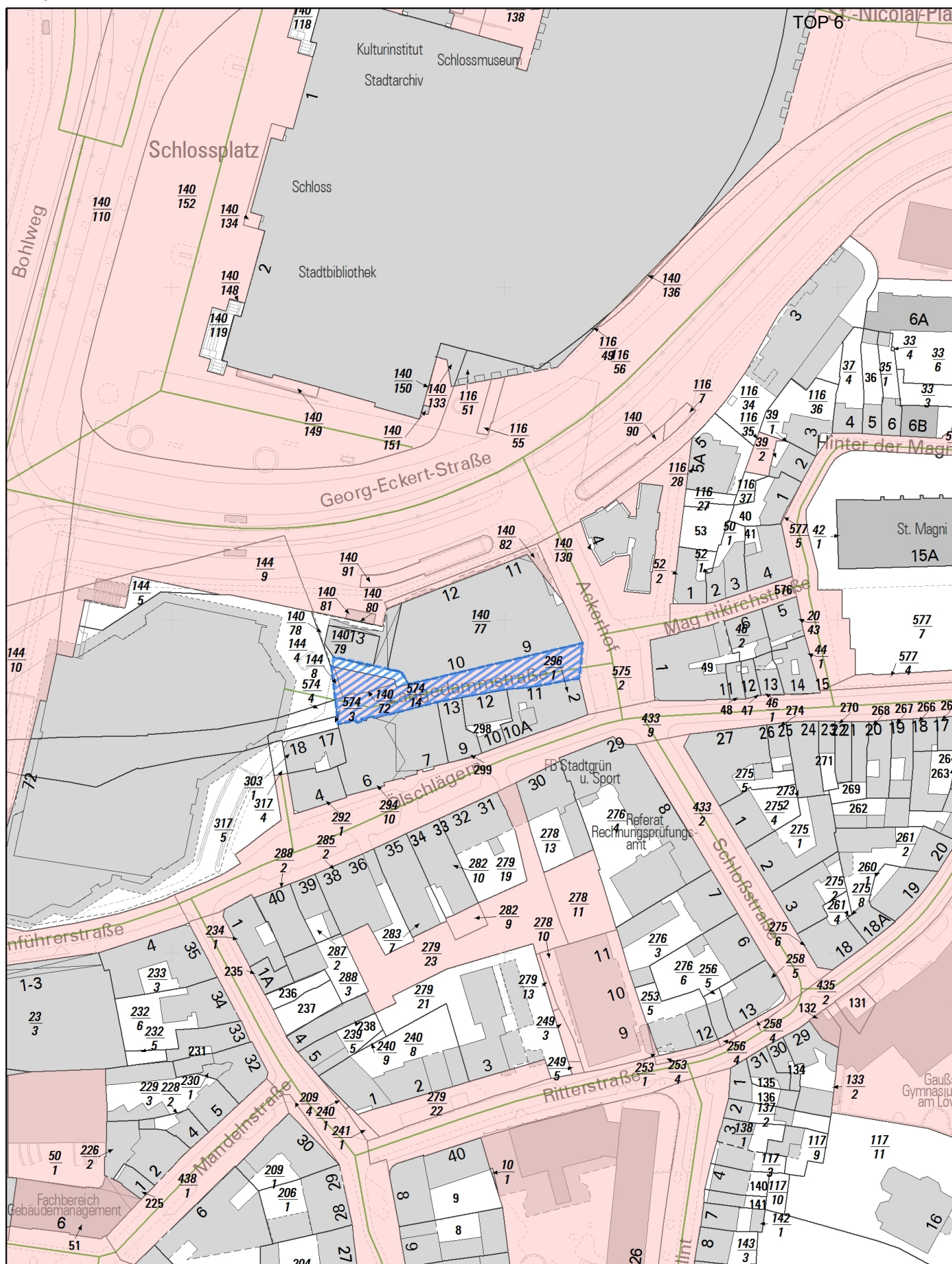


Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation



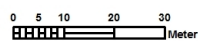
Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 16.05.2023

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen



Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation



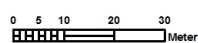
Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 09.01.2024

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen



Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation



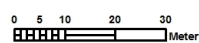
Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 04.04.2023

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen

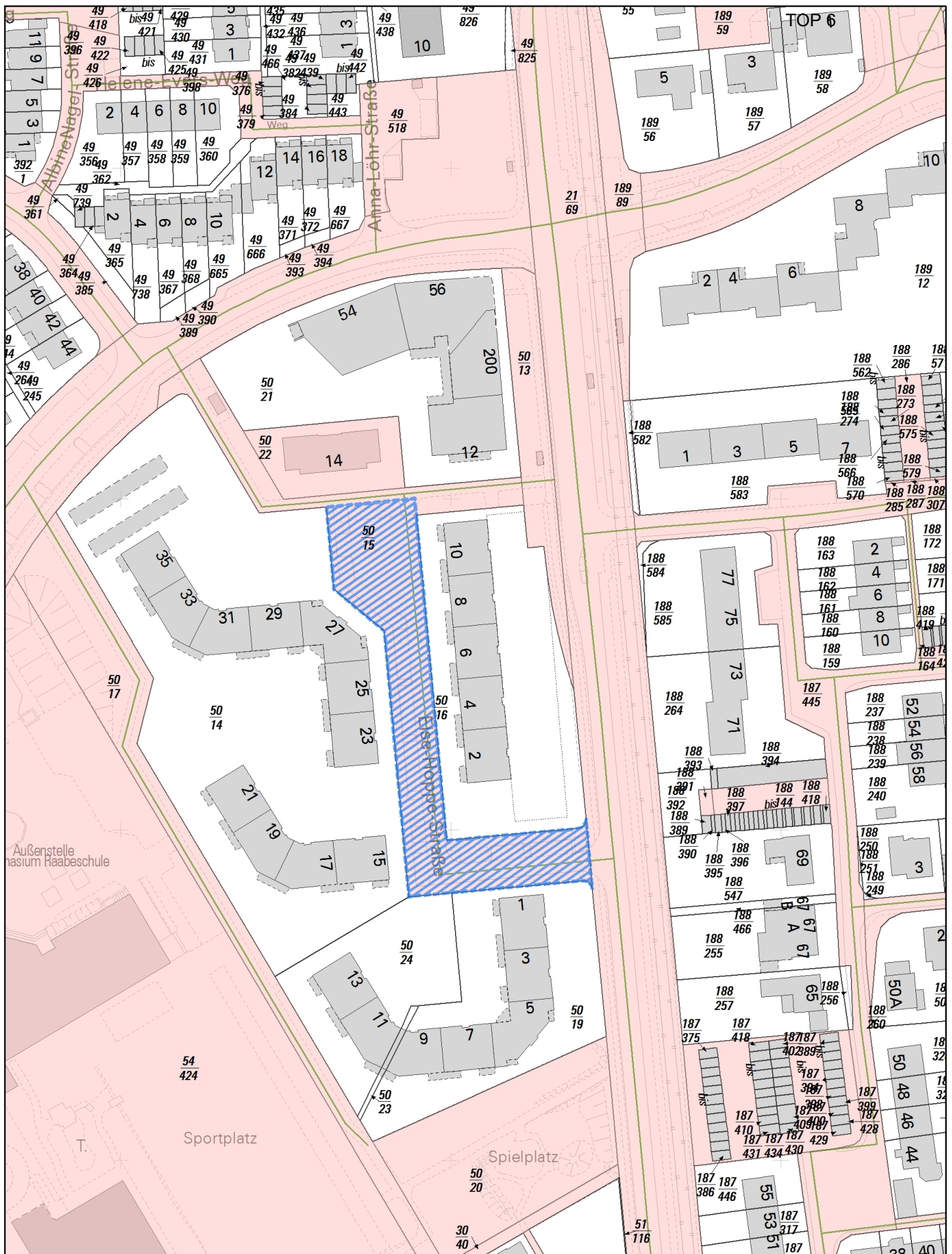


Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation



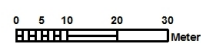
Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 01.11.2023

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen

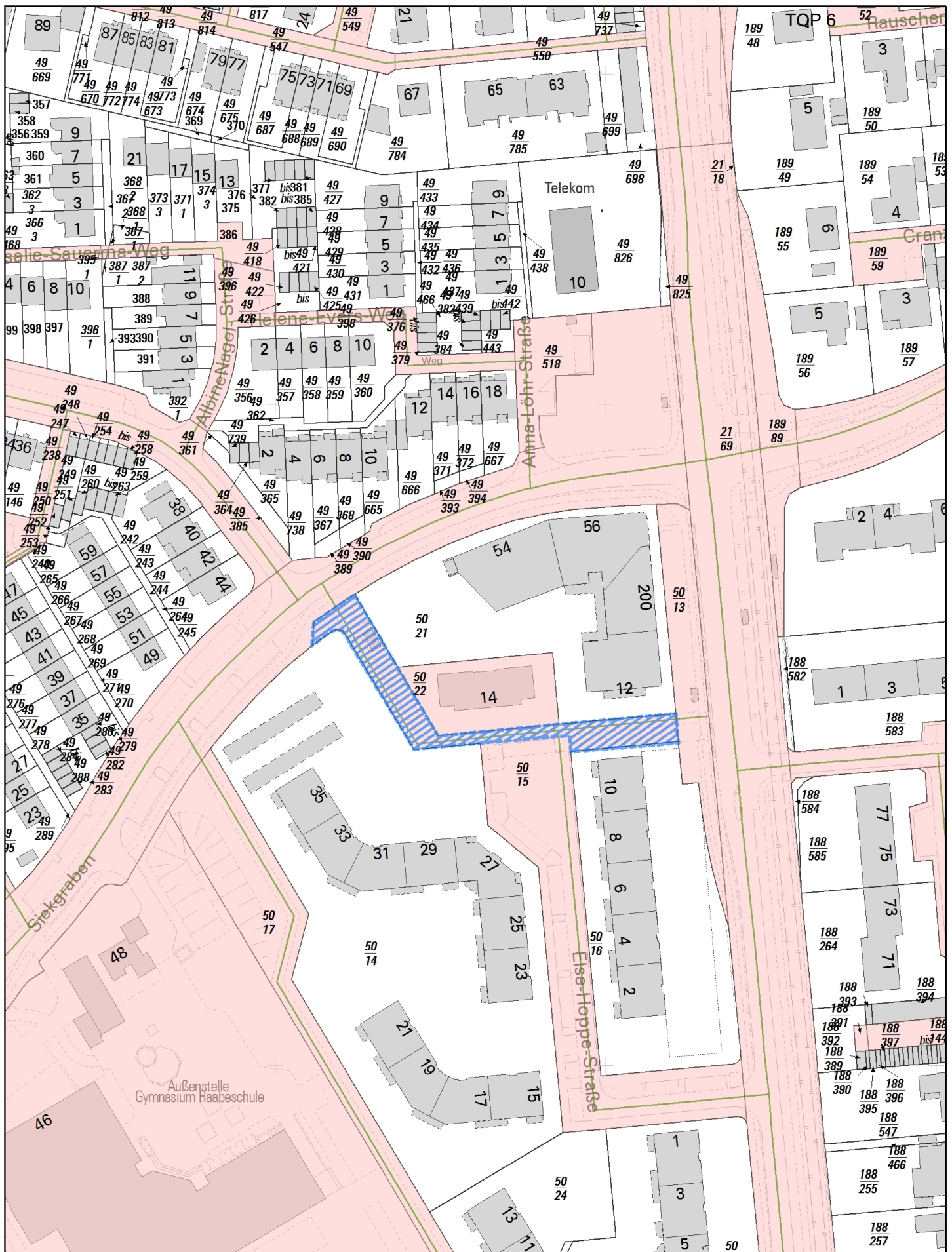


Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation



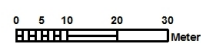
Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 07.11.2023

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen

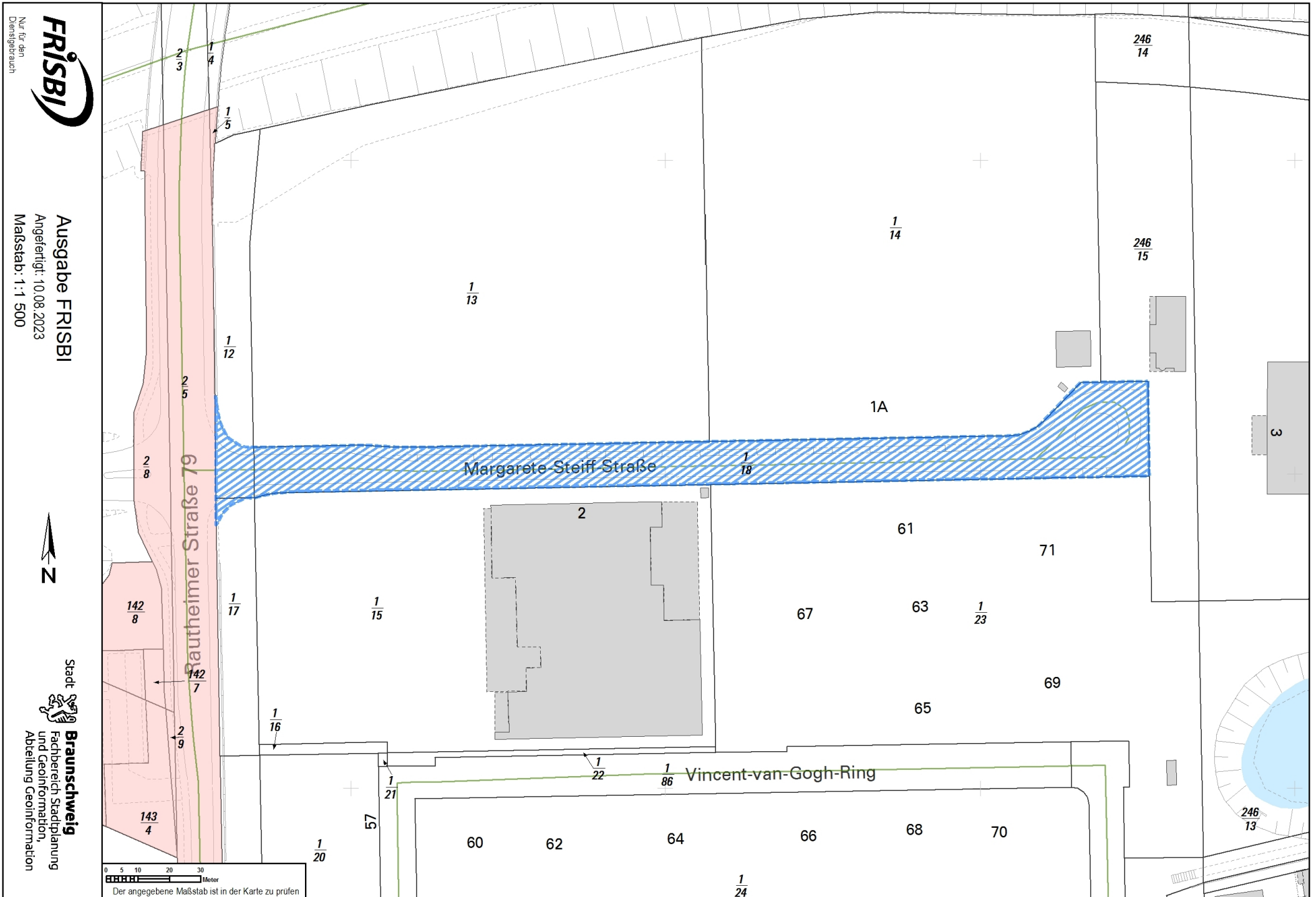


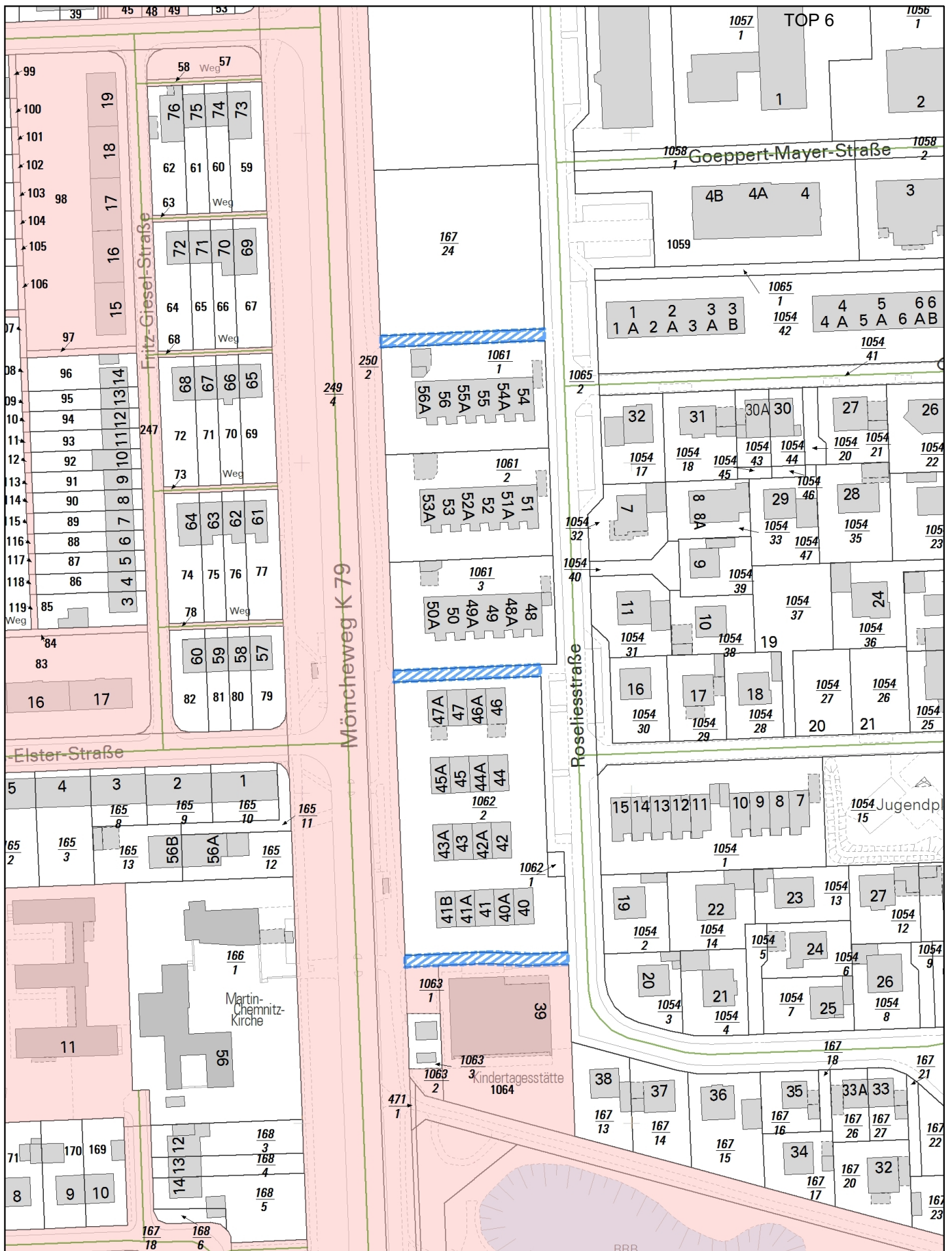
Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation





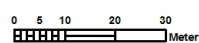
Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 06.11.2023

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen

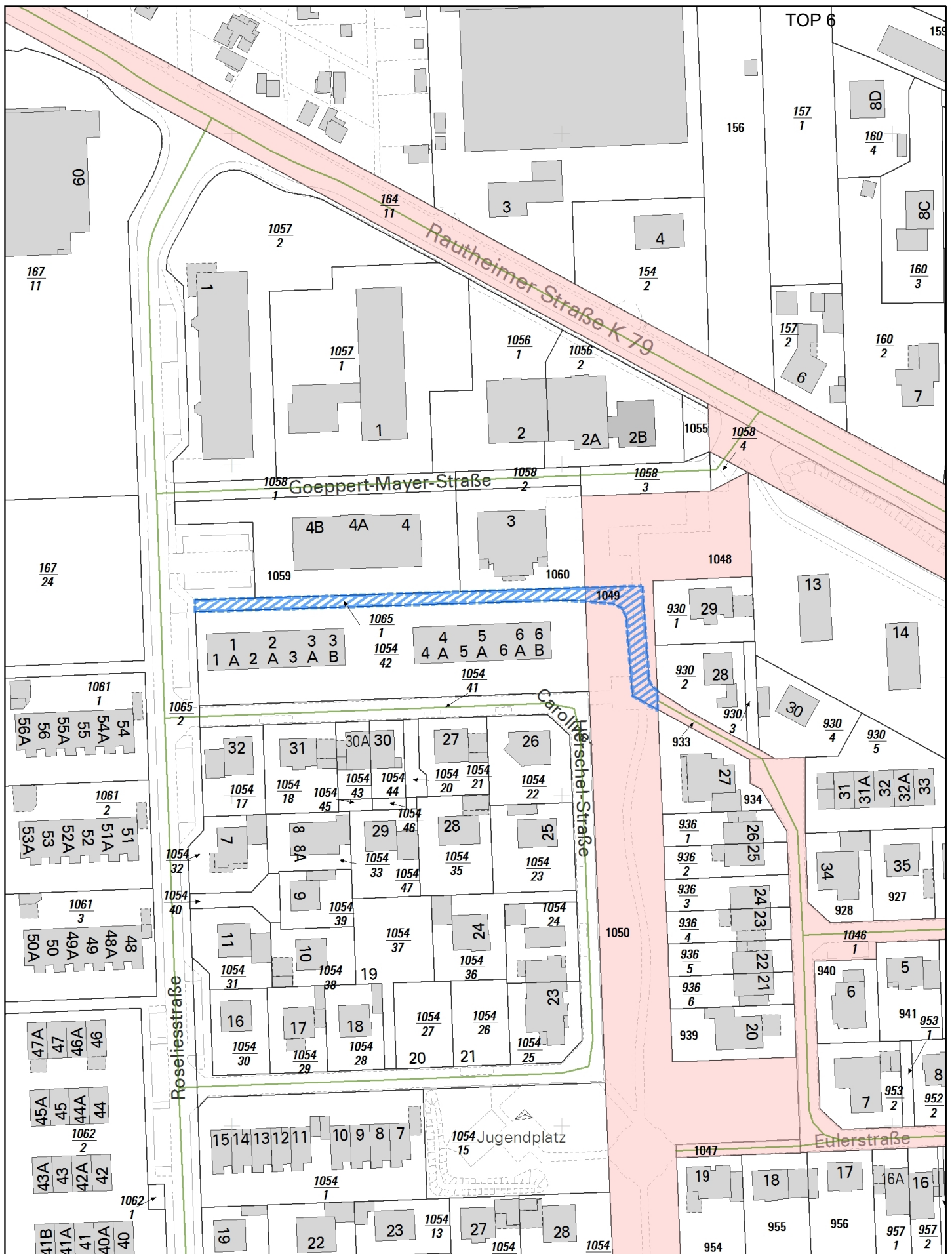


Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation



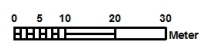
Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 06.11.2023

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen

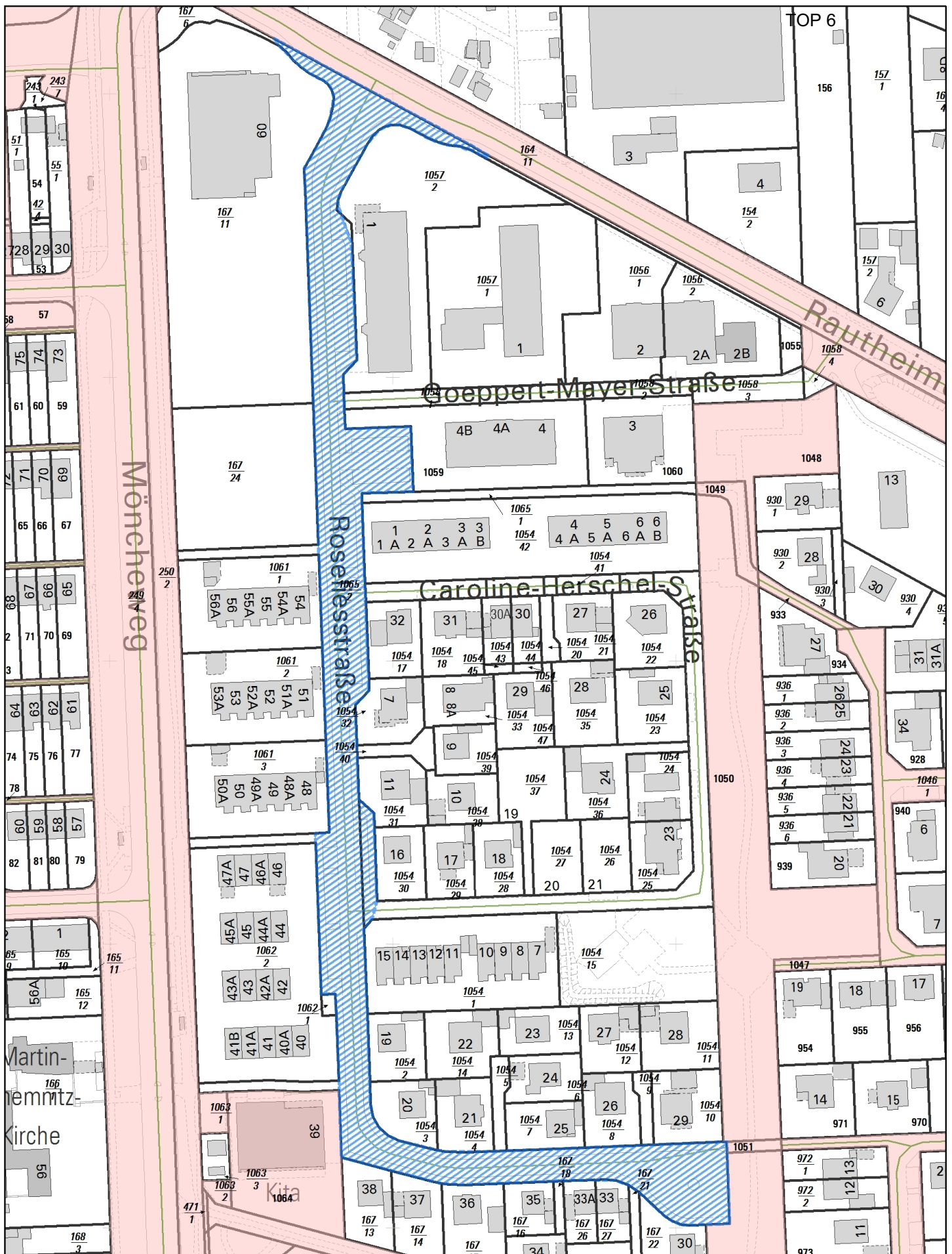


Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation



Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 06.11.2023

Maßstab: 1:1 750

Erstellt für Maßstab

0 5 10 20 30
Meter

Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen



Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation



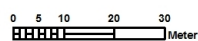
Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 06.11.2023

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen

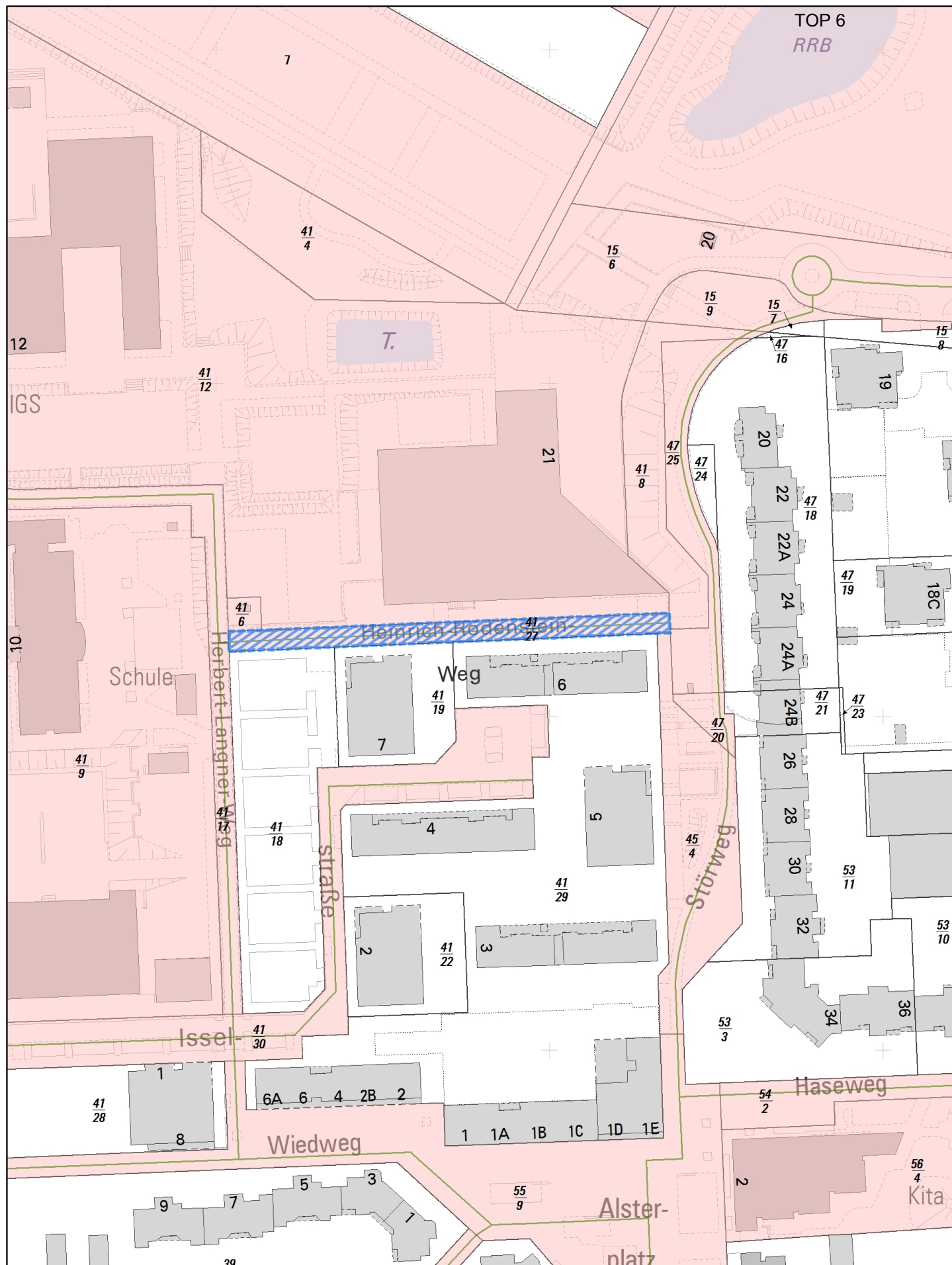


Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation



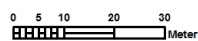
Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 07.03.2023

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen

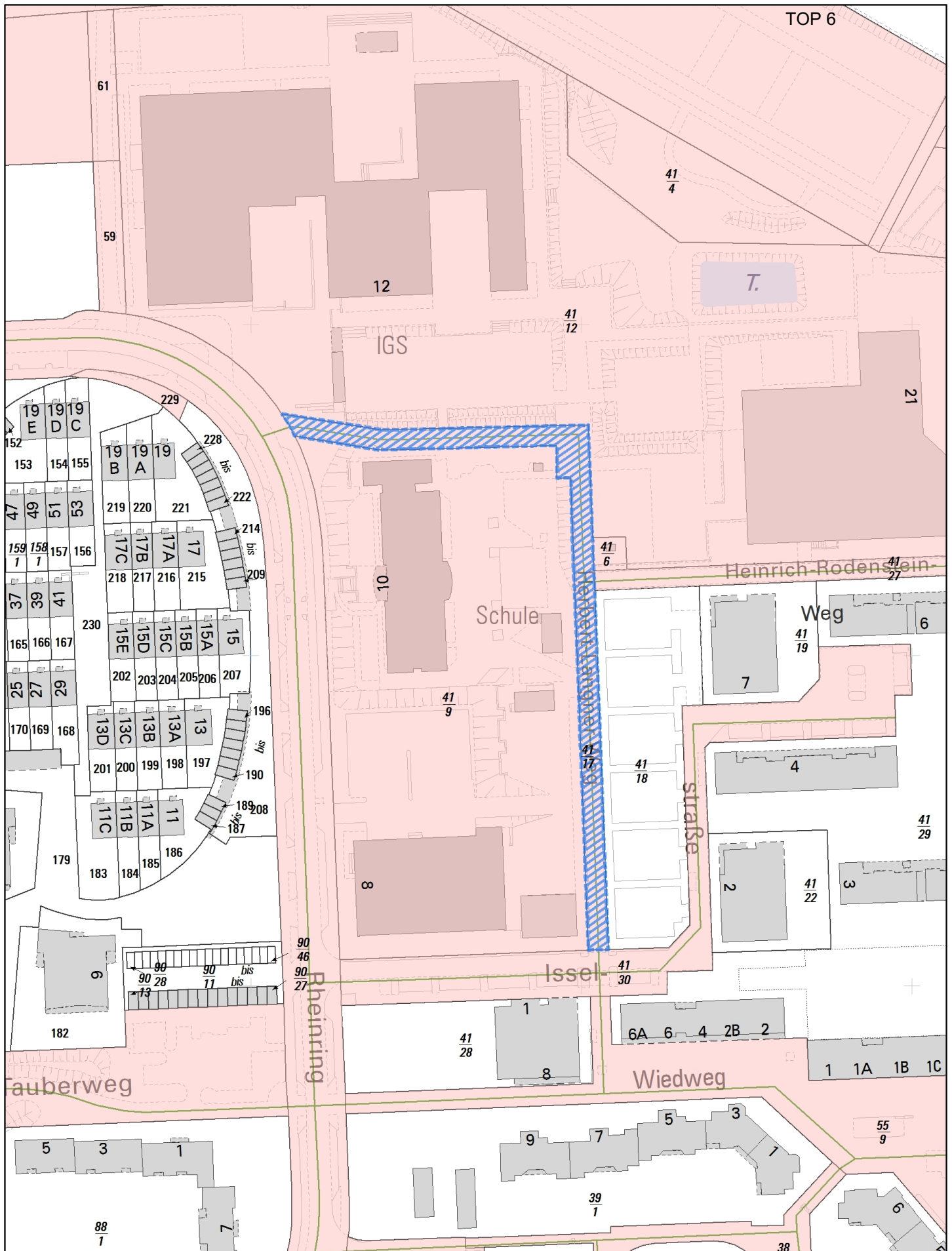


Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation



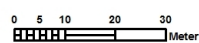
Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 07.03.2023

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



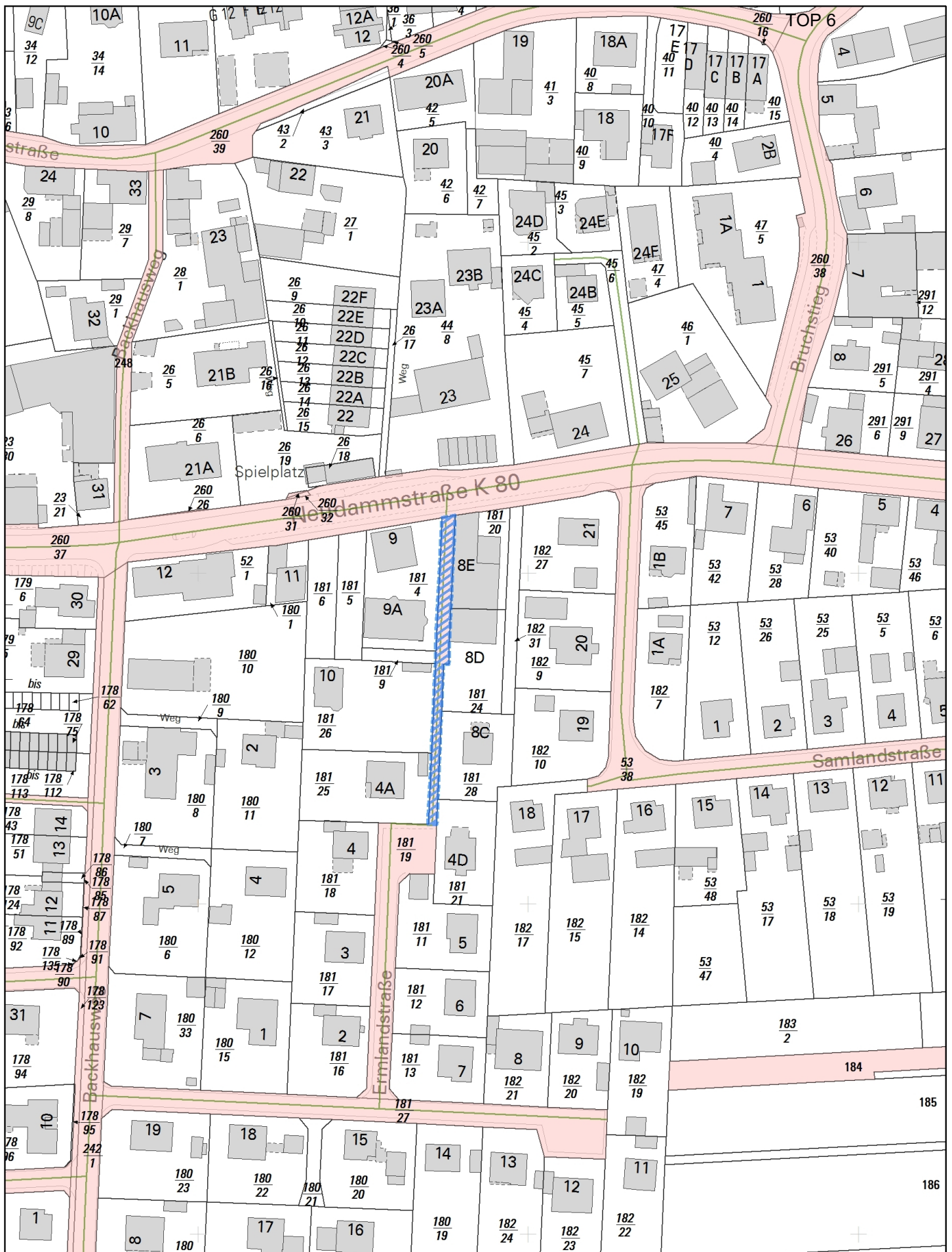
Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen



Stadt



Braunschweig
Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation



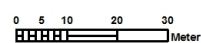
Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 30.05.2023

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen

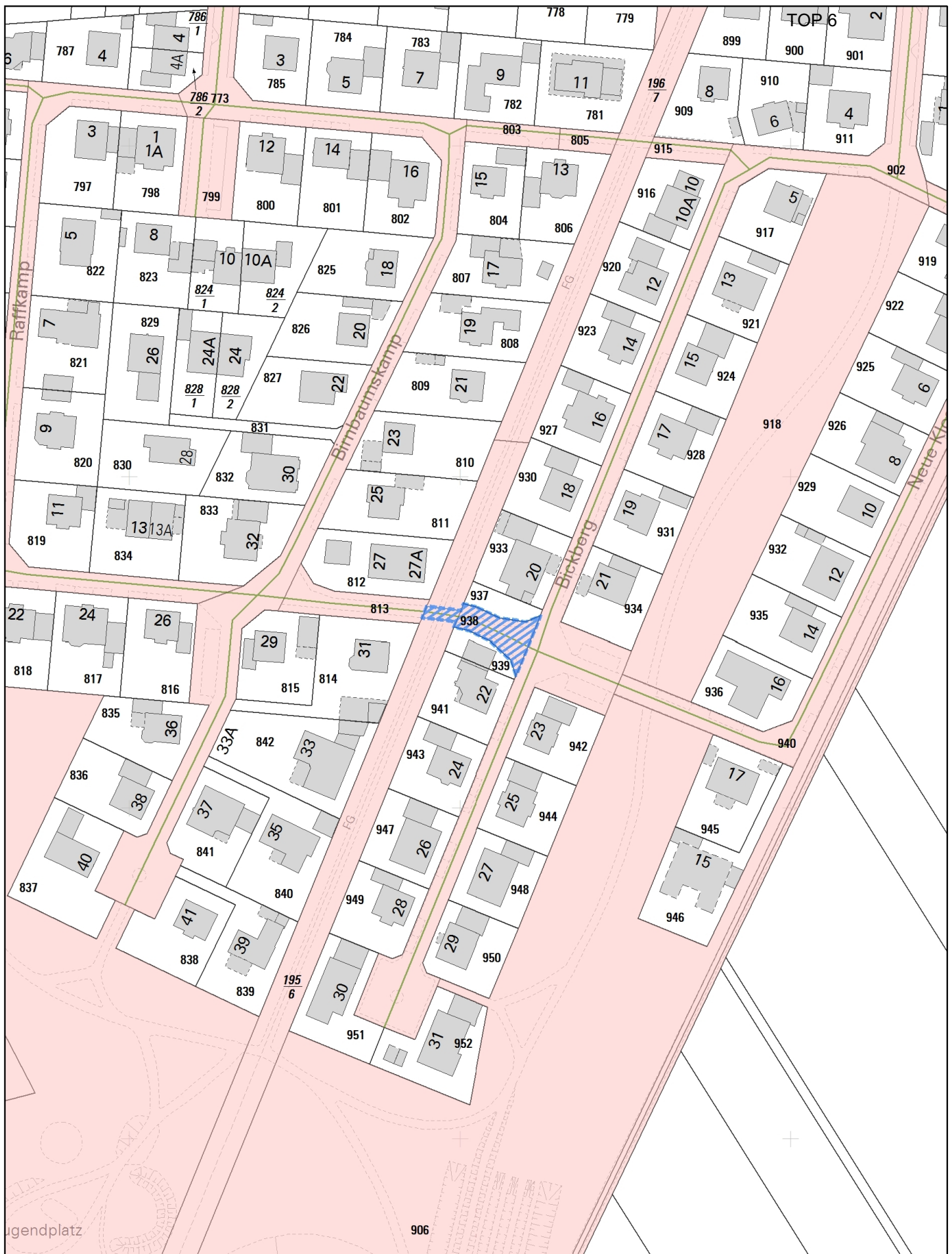


Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation



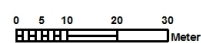
Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 04.07.2023

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen

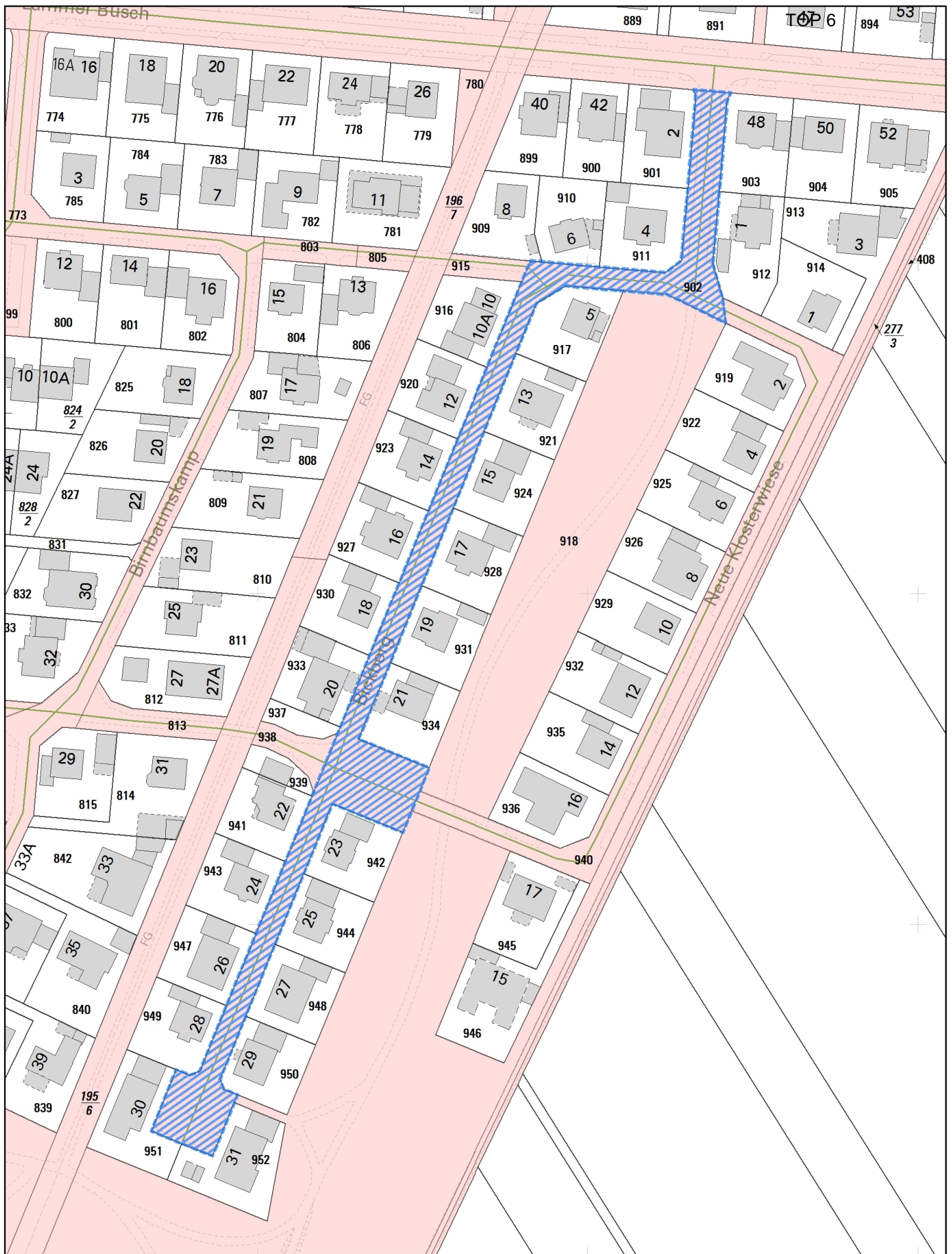


Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation



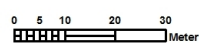
Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 04.07.2023

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen.



Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation



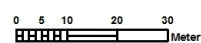
Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 04.07.2023

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen.



Stadt

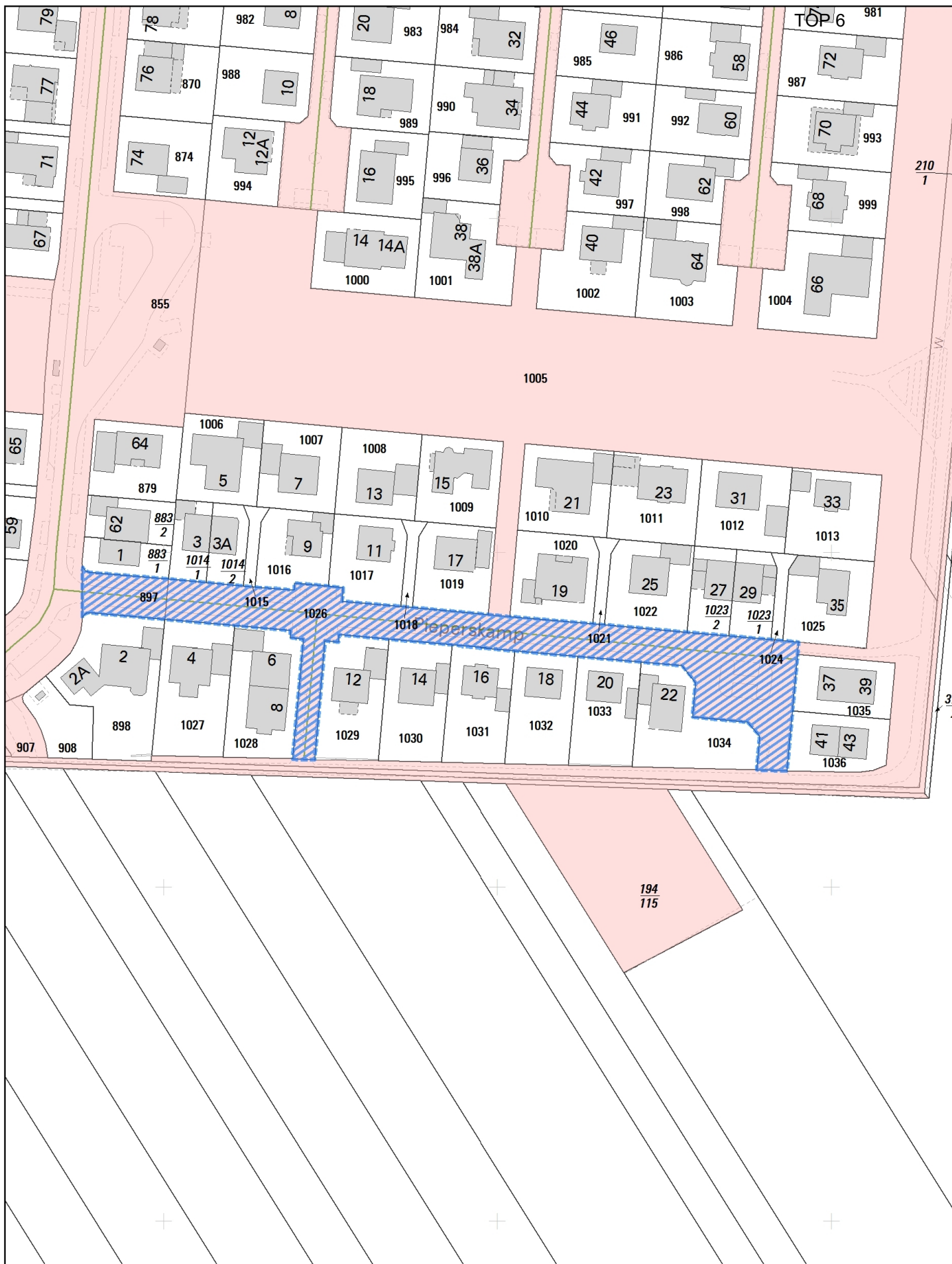


Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation



Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation



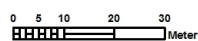
Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 04.07.2023

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen.



Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation

Öffentliche Bekanntmachung

Widmung gemäß § 6 des Niedersächsischen Straßengesetzes Teileinziehung gemäß § 8 des Niedersächsischen Straßengesetzes

Die in der Stadt Braunschweig nachfolgend genannten Straßen lfd. Nr. 1, 2, 3, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23 und 24 werden mit sofortiger Wirkung zur Gemeindestraße mit den genannten Beschränkungen für den Benutzerkreis oder die Benutzungsart gewidmet.

Die in der Stadt Braunschweig nachfolgend genannten Straßen lfd. Nr. 4 und 18 werden mit sofortiger Wirkung zur Gemeindestraße mit den genannten Beschränkungen für den Benutzerkreis oder die Benutzungsart teileingezogen.

Trägerin der Straßenbaulast ist die Stadt Braunschweig.

Gegen diese Verfügung kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Klage beim Verwaltungsgericht Braunschweig, Wilhelmstraße 55, 38100 Braunschweig erhoben werden.

Lfd. Nr.	StBezR	Bezeichnung, Name der Straße	Anfangs- / Endpunkt	Länge / m	Straßengruppe	Teileinziehung	Beschränkungen	Bemerkung
1	112	Friedensallee	Friedensallee 16 / Friedensallee 19	95	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg, Zufahrt zu den Grundstücken frei	Widmung nach Bestand
2	112	Efeuweg	Efeuweg 6 / Efeuweg Wendehammer	101	Gemeindestraße	nein		Widmung nach Verkehrsübergabe
3	120	Schwanbergerstraße	Langer Kamp / Gliesmaroder Straße	200	Gemeindestraße	nein		Widmung nach Verkehrsübergabe
4	130	Echternstraße	Echternstraße 63 / Güldenstraße 16	31	Gemeindestraße	ja	Gehweg, Zufahrt zu den Grundstücken frei	Nutzungsänderung
5	130	Langedammstraße	Langedammstraße 17 / Ackerhof	85	Gemeindestraße	nein	Fußgängerzone, Lieferverkehr frei	Nutzungsänderung
6	130	Rote Wiese	Wendehammer Seesener Straße 13 / südlich Seesener Straße 13 B	81	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg, Zufahrt zu den Grundstücken frei, Lieferverkehr frei	Nutzungsänderung
7	211	Coselweg	Coselweg 9 / Garagenhof	27	Gemeindestraße	nein		Widmung nach Bestand
8	211	Else-Hoppe-Straße	Leipziger Straße / Else-Hoppe-Straße Wendehammer	155	Gemeindestraße	nein		Widmung nach Bestand
9	211	Verbindungsweg Else-Hoppe-Straße	Siekgraben / Leipziger Straße	124	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg	Widmung nach Bestand
10	212	Margarete-Steiff-Straße	Rautheimer Straße / Margarete-Steiff-Straße Wendehammer	297	Gemeindestraße	nein		Widmung nach Verkehrsübergabe
11	212	Verbindungswege Roseliesstraße Möncheweg	Roseliesstraße 40 - 41 B, Roseliesstraße 48 - 50 A, Roseliesstraße 54 - 56 A	145	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg	Widmung nach Verkehrsübergabe
12	212	Verbindungsweg Roseliesstraße Eulerstraße	Roseliesstraße 1 / Eulerstraße 28	170	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg	Widmung nach Verkehrsübergabe
13	212	Roseliesstraße	Rautheimer Straße / Roseliesstraße Wendehammer	510	Gemeindestraße	nein		Widmung nach Verkehrsübergabe
14	212	Caroline-Herschel-Straße	Caroline-Herschel-Straße 16 / Caroline-Herschel-Straße 32	337	Gemeindestraße	nein		Widmung nach Verkehrsübergabe
15	221	Heinrich-Rodenstein-Weg	Herbert-Langner-Weg / Störweg	133	Gemeindestraße	nein	Gehweg	Widmung nach Verkehrsübergabe
16	221	Herbert-Langner-Weg	Rheinring / Isselstraße	245	Gemeindestraße	nein	Gehweg	Widmung nach Verkehrsübergabe
17	321	Lammer Busch	Lammer Busch 3 / Lammer Busch 5	51	Gemeindestraße	nein	Fußgängerzone, Radverkehr frei	Widmung nach Verkehrsübergabe

Lfd. Nr.	StBezR	Bezeichnung, Name der Straße	Anfangs- / Endpunkt	Länge / m	Straßengruppe	Teileinziehung	Beschränkungen	Bemerkung
18	321	Verbindungsweg Neudammstraße Ermlandstraße	Ermlandstraße 4 / Neudammstraße 9	93	Gemeindestraße	ja	Gehweg	Nutzungsänderung
19	321	Bickberg	Bickberg 20 / Bickberg 22	33	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg	Widmung nach Verkehrsübergabe
20	321	Bickberg	Lammer Busch / Bickberg 30 und 31 Wendehammer	427	Gemeindestraße	nein		Widmung nach Verkehrsübergabe
21	321	Kuhtrift	Kuhtrift 1 und 2 / Kuhtrift 64 und 66 Wendehammer	670	Gemeindestraße	nein		Widmung nach Verkehrsübergabe
22	321	Lammer Busch	westlich Lammer Busch 91 / westlich Lammer Busch 40	534	Gemeindestraße	nein		Widmung nach Verkehrsübergabe
23	321	Neue Klosterwiese	Neue Klosterwiese 1 / Bickberg 21 und 23	261	Gemeindestraße	nein		Widmung nach Verkehrsübergabe
24	321	Pieperskamp	Lammer Busch / Pieperskamp 41	282	Gemeindestraße	nein		Widmung nach Verkehrsübergabe

Stadt Braunschweig, Baureferat

Absender:

**Fraktion Bündnis90/Grüne, SPD-
Fraktion, Antje Keller (parteilos) im
Stadtbezirksrat 112**

TOP 8.1

24-22824
Antrag (öffentlich)

Betreff:

Hecke am Rande des Friedhofes in Waggum

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

09.01.2024

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach
(Entscheidung)

25.01.2024

Status

Ö

Beschlussvorschlag:

Beschluss:

Die Verwaltung wird gebeten, durch Nachpflanzungen einer Hecke heimischer Art am neuen Zaun des Friedhofes Waggum ein angemessenes Erscheinungsbild herzustellen.

Sachverhalt:

Der abgängige Zaun und die dort vorhandene Hecke wurden aufgrund ihres unansehnlichen Zustandes im vergangenen Jahr entfernt.

Während ein neuer Zaun gesetzt wurde, was von den Bewohnerinnen und Bewohnern dankbar registriert wurde, fehlt noch die Neuanpflanzung einer Hecke entlang des Zaunes an der Bienroder Straße.

gez.

Gerhard Masurek
B90/Grüne

gez.

Paul Klie
SPD

gez.

Antje Keller
(parteilos)

Anlage/n:

Keine

Absender:

**Fraktion Bündnis90/Grüne, SPD-
Fraktion, Antje Keller (parteilos) im
Stadtbezirksrat 112**

TOP 8.2

24-22825
Antrag (öffentlich)

Betreff:

Nachpflanzungen

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

09.01.2024

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach
(Entscheidung)

25.01.2024

Status

Ö

Beschlussvorschlag:

Beschluss:

Die Verwaltung wird gebeten, durch Nachpflanzungen von Bäumen die Lücken am Rande des Festplatzes in Waggum zu schließen.

Sachverhalt:

Am Rand des Festplatzes mussten etliche Pappeln aus Sicherheitsgründen gefällt werden. Durch Nachpflanzungen kann das Gesamtbild perspektivisch erneuert werden.

gez.

Gerhard Masurek
B90/Grüne

gez.

Paul Klie
SPD

gez.

Antje Keller
parteilos

Anlage/n:

Keine

Absender:

**Fraktion Bündnis90/Grüne, SPD-
Fraktion, Antje Keller (parteilos) im
Stadtbezirksrat 112**

TOP 8.3

24-22826
Antrag (öffentlich)

Betreff:

Paketzustellung durch DHL

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

09.01.2024

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach
(Entscheidung)

25.01.2024

Status

Ö

Beschlussvorschlag:

Beschluss:

Wir bitten die Verwaltung, die Beschwerden, die auch aus anderen Stadtteilen bekannt sind, an die Post weiter zu leiten, damit kundenfreundliche und zuverlässige Lösungen etabliert werden.

Sachverhalt:

In den vergangenen Wochen haben sich Bürgerinnen und Bürger vermehrt über die Zustellung von Paketen beklagt, die nicht zugestellt wurden, obwohl die Empfänger in den Häusern und Wohnungen anwesend waren. Die Sendungen wurden dann in den Poststationen in Waggum oder Bienrode hinterlegt, was für die Kunden zusätzliche Fahrten erforderten. Aus der Poststation Waggum war zu erfahren, dass auch Pakete, die in Thune zugestellt werden sollten, in Waggum hinterlegt wurden. Telefonische Beschwerden bei der Post wurden durch Tonbandansagen auf englisch (!) „beantwortet“.

gez.

Gerhard Masurek
B90/Grüne

gez.

Paul Klie
SPD

gez.

Antje Keller
parteilos

Anlage/n:

Keine

Absender:

**Fraktion Bündnis90/Grüne, SPD-
Fraktion, Antje Keller (parteilos) im
Stadtbezirksrat 112**

TOP 8.4
24-22827
Antrag (öffentlich)

Betreff:

Sicherheit für Kinder auf Straßen mit "Tempo 30"

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

09.01.2024

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach
(Entscheidung)

25.01.2024

Status

Ö

Beschlussvorschlag:

Beschluss:

Die Verwaltung wird gebeten durch Geschwindigkeitskontrollen an mehreren Tagen hintereinander die Einhaltung der Verkehrsregeln durchzusetzen. Dabei soll nach einer mehrtägigen Pause erneut kontrolliert werden.

Sachverhalt:

Auf der Grasseler Straße in Bevenrode fahren viele PKW deutlich zu schnell, wie Anwohner immer wieder feststellen. An Tempo 30 halten sich sehr wenige. Der Durchgangsverkehr Richtung VW oder Autobahn fährt meist zu schnell. Da es dort nur einen einseitigen Fußweg gibt und dort z.B. durch das Jugendhaus an der Kirche Kinder die Straße queren, ist es unerträglich, dass dort mit überhöhter Geschwindigkeit gefahren wird, zumal die Straße ja sehr schmal ist.

Auch auf der Bienroder Straße in Waggum ist die Geschwindigkeit auf 30 km/h geregelt. Aber für Kinder auf dem Schulweg ist das Queren der Straße, selbst auf dem Zebrastreifen in Höhe „Im Schühfeld“ gefährlich, weil selbst das Haltegebot missachtet wird.

Auch auf der Straße „Grabenhorst“ in Bevenrode wird die vorgegebene Geschwindigkeit häufig missachtet.

Das alles ist nicht zu akzeptieren.

gez.

Gerhard Masurek
B90/Grüne

gez.

Paul Klie
SPD

gez.

Antje Keller
parteilos

Anlage/n:

Keine

Betreff:

**Sachstandsanfrage: Treppen- und Rampenanlage Berliner Straße/
Vossenkamp und Baumscheiben Berliner Straße**

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

10.01.2024

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (zur
Beantwortung)

25.01.2024

Status

Ö

Sachverhalt:

Die Verwaltung teilte zu der geplanten Treppen- und Rampenanlage Berliner Str./ Vossenkamp zuletzt im September 2022 mit, dass in Abstimmung mit dem Investor des B-Plans GS 53 die Festsetzungen des Bebauungsplanes und der darauf aufbauenden Regelungen des städtebaulichen Vertrages umgesetzt und dabei auch die geplante Treppe/barrierefreie Rampe/Radverkehrsrampe geplant würden. Die Verwaltung rechnete damals mit einer Realisierung im Jahr 2023, vgl. DS [22-19375-01](#).

Ferner teilte die Verwaltung mit der Drucksache [22-18954-01](#) mit, dass in dem Zuge auch Abstimmungen zur möglichen Neugestaltung der seit Herbst 2021 (wegen damaliger Fällung der Bäume aufgrund von Trockenschäden) leerstehenden Baumscheiben an der Berliner Straße stattfinden würden.

Die Realisierung der Treppen- und Rampenanlage Berliner Straße / Vossenkamp sowie die damit verbundenen grünordnerischen Planungen erfolgte bisher jedoch nicht.

Vor diesem Hintergrund bitten wir um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wann erfolgt der Baubeginn der geplanten Treppen- und Rampenanlage Berliner Str./ Vossenkamp?
2. Warum konnte die Realisierung nicht - wie ursprünglich von der Verwaltung gedacht - im Jahr 2023 stattfinden?
3. Wie wird die Fläche zwischen Vossenkamp und Berliner Straße und insbesondere die leeren Baumscheiben begrünt?

Gez.
Klie
SPD

Anlagen:

Keine

Betreff:

**Sachstandsanfrage: Treppen- und Rampenanlage Berliner Straße/
Vossenkamp und Baumscheiben Berliner Straße**

Organisationseinheit:
Dezernat III
0600 Baureferat

Datum:
24.01.2024

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (zur
Kenntnis)

Sitzungstermin
25.01.2024

Status
Ö

Sachverhalt:

Zur Anfrage der SPD-Fraktion vom 10.01.2024 nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Zu Frage 1:

Die ausstehenden Maßnahmen im Geltungsbereich des Bebauungsplanes werden voraussichtlich im 2. Quartal 2024 am Otto-Himmel-Weg fortgesetzt. Anschließend werden der Vossenkamp und die Treppen- und Rampenanlage ausgebaut. Die ersten Leitungsarbeiten im Bereich der Treppen- und Rampenanlagen sind somit für das 3. Quartal 2024 vorgesehen.

Zu Frage 2:

Die Reihenfolge der Arbeiten wurde sinnvoll aus verkehrlichen und bautechnischen Überlegungen gefasst. Konkret bedeutet dies, dass ein Baubeginn im Vossenkamp bzw. an der Treppen- und Rampenanlage erst nach Ausbau des Otto-Himmel-Weges vorgesehen ist. Durch eine Verzögerung des Baubeginns am Otto-Himmel-Weg kommt es im gesamten Bauablauf zu einer Verschiebung.

Weiterhin traten im Rahmen der Planung neue Entwicklungen auf, die im Planungsprozess berücksichtigt wurden und ebenfalls mit Verzögerungen einhergingen. Hierzu gehören Anpassungen an einer Fernwärmeleitung, das Vorsehen eines Trinkbrunnens sowie die Ausgestaltung des Bereiches oberhalb von Treppen- und Rampenanlage als Stadtplatz mit Aufenthaltsqualität.

Zu Frage 3:

Die Treppen- und Rampenanlage wird die Berliner Straße mit dem Vossenkamp verbinden. Damit verbunden ist ein Entfallen von Baumstandorten, das planungsrechtlich bereits im Bebauungsplan berücksichtigt wurde. Dennoch ist es ein Anliegen für Ersatz dieser Bäume zu sorgen, sodass im Rahmen des entstehenden Platzes neue Baumstandorte vorgesehen sind. Baumscheiben, die von der Planung der Treppen- und Rampenanlage nicht betroffen sind, werden voraussichtlich im Herbst 2024 erneut bepflanzt.

Leuer

Anlage/n:
keine.

Betreff:

Photovoltaik auf Freiflächen im Bezirk 112

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

22.11.2023

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (zur
Beantwortung)

25.01.2024

Status

Ö

Sachverhalt:

„Freiflächen-Photovoltaikanlagen (FF-PVA) sind in Braunschweig ein unverzichtbarer Bestandteil der Energiewende. Gemäß IKSK 2.0 sind mindestens 200 MW installierte Leistung (entspricht min. 200 ha Fläche), zusätzlich zu rund 600 MW auf Dach- und sonstigen Flächen (bspw. über Parkplätze) zur sektoralen Erreichung der Klimaziele notwendig.

Als Baustein zur Beschleunigung der Planungs- und Genehmigungsprozesse von FF-PVA, hat die Verwaltung Planungshinweise für deren umweltverträgliche Errichtung zusammengestellt. Diese beziehen sich auf die Phase nach der Standortentscheidung für eine FF-PVA und definieren, wie die Umsetzung erfolgen soll, um den Umweltnutzen der Anlage zu maximieren und den Genehmigungsprozess zu befördern.

Die Planungshinweise sollen die Verwaltung bei der Bauleitplanung und den notwendigen Abwägungen zur Entscheidungsfindung im Rahmen von Baugenehmigungsverfahren unterstützen, Planungsbüros eine Grundlage zu Aspekten und Vorgaben der Planung geben und Anlagenbetreibenden bereits im Vorfeld von Genehmigungsprozessen Orientierung bieten.

Die Kommunikation aller Projektbeteiligten wird auf diese Weise effizienter gestaltet und ein zügiges Planungs- und Genehmigungsverfahren befördert. Durch konsequente Anwendung der Hinweise werden überdies Biodiversität und Artenschutz gestärkt. Unabhängig der Planungshinweise erfordert der Bau einer FF-PVA im Außenbereich außerhalb der privilegierten Gebiete gemäß § 35 BauGB auch weiterhin in der Regel einen (vorhabenbezogenen) Bebauungsplan unter Beteiligung der zuständigen Fachbehörden. Sie ersetzen auch nicht die notwendige Einzelfallentscheidung im Genehmigungsverfahren und greifen auch nicht in die Vorauswahl etwaiger Flächen ein.“

Da auch hin und wieder die Rede davon war, dass im Bezirk 112 dafür Flächen in Frage kommen könnten, fragen wir die Verwaltung:

1. Welche Pläne gibt es für den Stadtbezirk 112 zur Ausweisung derartiger Freiflächen bzw. welche Potenziale sieht die Fachverwaltung dort für FF-PVA?
2. Wo sind im Stadtbezirk 112 bereits Flächen an mögliche Betreiber von FF-PVA zur Nutzung (Einspeisung ins Netz oder private Nutzung) verkauft bzw. verpachtet oder schon genehmigt worden?
3. Welche Leistungen (kWp) sollen ggf. bis wann im Stadtbezirk 112 installiert werden?

gez.

Thorsten Wendt
CDU

gez.

Tobias Zimmer
FDP

gez.

Oliver Büttner/Tatjana Jenzen
BIBS

Anlage/n:

Keine

Betreff:

Photovoltaik auf Freiflächen im Bezirk 112

Organisationseinheit:

Dezernat III
61 Fachbereich Stadtplanung und Geoinformation

Datum:

22.12.2023

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (zur
Kenntnis)

Sitzungstermin

25.01.2024

Status

Ö

Sachverhalt:

Die Anfrage der CDU/FDP-Gruppe im Stadtbezirksrat 112 vom 22.11.2023 beantwortet die Verwaltung wie folgt:

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

zu Frage 1

Flächen im Bereich der A 2 und der in diesem Fall übergeordneten Schienenwege mit zwei Hauptgleisen südöstlich von Riddagshausen fallen gemäß § 35 (1) Nr. 8b BauGB unter den Privilegierungstatbestand für FF-PV-Anlagen im Außenbereich: Grundsätzlich sind FF-PV-Anlagen in einer Entfernung zu diesen von bis zu 200 Metern zulässig, wenn öffentliche Belange nicht entgegenstehen und die ausreichende Erschließung gesichert ist. Eine überschlägige Prüfung möglicher entgegenstehender öffentlicher Belange erfolgt im Zuge der FF-PV-Konzepterstellung. Erst nach dessen Fertigstellung (voraussichtlich Anfang 2024) werden Aussagen zu möglichen Potenzialflächen im gesamten Stadtgebiet – somit auch im Stadtbezirk 112 – getroffen werden können.

Das Konzept wird den zuständigen Gremien im Frühjahr 2024 zum Beschluss vorgelegt.

zu Frage 2

Es wurden bislang noch keine FF-PV-Anlagen im Stadtbezirk 112 genehmigt. Die Verwaltung hat keine Kenntnis über private Grundstücksverkäufe/-verpachtungen bzw. die beabsichtigten Nutzungen.

zu Frage 3

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

Schmidbauer

Anlage/n:

Absender:

**Fraktion B90/Grüne im Stadtbezirksrat
112**

TOP 9.3

24-22819
Anfrage (öffentlich)

Betreff:

**Straßenausbaubeiträge für die Straßen "Feuerbrunnen" und
"Kirchblick" in Waggum - I**

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

09.01.2024

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (zur
Beantwortung)

25.01.2024

Status

Ö

Sachverhalt:

Auf den vorgenannten Straßen muss die Kanalisation erneuert werden. Die Verwaltung teilte mit, dass nach Abschluss der Kanalbauarbeiten die gesamte Straßendecke erneuert werden soll und die Anlieger über Straßenausbaubeiträge zu den Kosten herangezogen werden sollen.

Aus einer neuerlichen Mitteilung ist zu erfahren, dass für die Arbeiten bereits Ausschreibungsergebnisse vorliegen.

Wir fragen:

1. Wann wurde eine entsprechende Ausschreibung vorgenommen?
2. Welche Gewerke wurden ausgeschrieben?
3. Wie lautet das anonymisierte Ergebnis?

Gez.

Gerhard Masurek
B90/Grüne

Anlage/n:

Keine

Betreff:

Straßenausbaubeiträge für die Straßen "Feuerbrunnen" und "Kirchblick" in Waggum - I

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

24.01.2024

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

25.01.2024

Status

Ö

Sachverhalt:

Zur Anfrage der Fraktion B90/Grüne vom 09.01.2024 nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

zu Frage 1:

Die Maßnahme Kanal- und Straßensanierung Feuerbrunnen wurde am 04.08.2023 auf der entsprechenden Plattform veröffentlicht. Der Zuschlag für diese Maßnahme wurde am 23.10.2023 nach Beschlussfassung durch den Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Sitzung am 28.09.2023) erteilt.

zu Frage 2:

In der gemeinsamen Ausschreibung von SE|BS und Verwaltung wurden Leistungen des Kanalbaus und des Straßenbaus veröffentlicht.

zu Frage 3:

Der straßenausbaubeitragspflichtige Aufwand beträgt 505.515,38 Euro.

Wiegel

Anlage/n:

keine

Absender:

**BIBS-Fraktion, CDU-Fraktion, Tobias
Zimmer (FDP) im Stadtbezirksrat 112**

TOP 9.4

24-22889
Anfrage (öffentlich)

Betreff:

Stadtbahnausbau nach Volkmarode

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

12.01.2024

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (zur
Beantwortung)

25.01.2024

Status

Ö

Sachverhalt:

Die Kosten für den Stadtbahnausbau nach Volkmarode haben sich von ursprünglich 17 Mio € auf 50 Mio € erhöht. Das entspricht einer Kostensteigerung von über 290%.

Daraus resultieren folgende Fragen:

1. Wie kann der NKI mit den neu ermittelten Kosten noch über 1 liegen (genaue Berechnung bitte), falls der NKI unter 1 liegt wie steht es dann um die Förderfähigkeit des Projekts?
2. Wurden die Anlieger bereits über die höheren Straßenbaubeteiligungskosten informiert?
3. Wie hoch ist der Gesamtkostenanteil der Stadt und wurde der bereits in den Haushalt eingestellt?

Gez.
Tatjana Jenzen
BIBS-Fraktion

Gez.
Thorsten Wendt
CDU-Fraktion

Gez.
Tobias Zimmer
FDP

Anlage/n:

Keine

Betreff:

Sachstand Otto-Himmel-Weg

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

10.01.2024

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (zur
Beantwortung)

25.01.2024

Status

Ö

Sachverhalt:

In den Jahren 2022 und 2023 wurde die Situation am Otto-Himmel-Weg unter unterschiedlichen Gesichtspunkten in Anfragen der SPD-Fraktion thematisiert. Mit der Drucksache 22-20295-01 teilte die Verwaltung folgendes mit: "Die Planungen für den Ausbau des Otto-Himmel-Wegs hat der Investor in Abstimmung mit der Stadt Braunschweig abgeschlossen. Die Umsetzung wird im Jahr 2023 beginnen. Eine genauere Terminierung wird mitgeteilt, sobald diese belastbar feststeht. Die Widmung erfolgt, sobald die Straße endausgebaut ist." Mit der Drucksache 23-21412-01 teilte die Verwaltung folgendes mit: "Der Spielplatzneubau soll im Zuge des Ausbaus des Otto-Himmels-Wegs realisiert werden. Zielsetzung für den Baubeginn ist das letzte Quartal dieses Jahres."

Die am 10.01.2023 zugesagte Mitteilung über die genaue Terminierung erfolgte bis heute (Stand: 10.01.2024, also ein Jahr später) nicht. Auch ist augenscheinlich mit der Umsetzung, die schon im vergangenen Jahr 2023 hätte beginnen sollen, noch nicht begonnen worden. Auch der Spielplatzneubau, der laut Mitteilung ja im Zuge des Ausbaus des Otto-Himmel-Wegs realisiert werden soll, erfolgte mithin nicht.

Vor diesem Hintergrund bitten wir um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wann ist mit dem tatsächlichen Baubeginn (sowohl Straßenausbau als auch Spielplatz) zu rechnen?
2. Wann ist mit der Fertigstellung des Spielplatzes sowie der Widmung (nach Erfüllung der vertraglichen Erschließungspflicht des Investors) zu rechnen?
3. Weshalb kam es zu den beschriebenen Verzögerungen?

Gez.
Klie
SPD**Anlagen:**

Keine

<i>Betreff:</i> Sachstand Otto-Himmel-Weg

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat III 0600 Baureferat	<i>Datum:</i> 24.01.2024
---	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (zur Kenntnis)	25.01.2024	Ö

Sachverhalt:

Zur Anfrage der SPD-Fraktion vom 10.01.2024 nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Zu Frage 1:

Der Ausbau des Otto-Himmel-Wegs wird voraussichtlich im 2. Quartal 2024 beginnen. Ein Termin für den Baubeginn des Spielplatzes kann noch nicht genannt werden. Der Investor setzt den Planungsprozess mit Nachdruck fort.

Zu Frage 2:

Eine Freigabe des Spielplatzes ist im Jahr 2025 realistisch. Gemäß den textlichen Festsetzungen im Bebauungsplan sind nach der Fertigstellung ein Jahr Fertigstellungspflege und drei Jahre Entwicklungspflege vorgesehen. Erst im Anschluss daran geht die Zuständigkeit für die Fläche an die Stadt über. Eine Widmung des Spielplatzes im straßenrechtlichen Sinne erfolgt nicht. Der Otto-Himmel-Weg kann nach Fertigstellung und Abnahme durch die Stadt gewidmet werden.

Zu Frage 3:

Die Realisierung des Otto-Himmel-Weges und des Spielplatzes geschehen unter Federführung des Erschließungsträgers in enger Abstimmung mit der Verwaltung. Nach einer von der Verwaltung geforderten Verschiebung des Straßenausbaus Otto-Himmel-Weg zur besseren Abwicklung der Kanal- und Straßenbaumaßnahme Kurzekampstraße kam es gemäß Informationen des Erschließungsträgers zu Engpässen bei der Verfügbarkeit und Wirtschaftlichkeit der Angebote der Tiefbaufirmen sowie nur eingeschränkt verfügbarer Planungskapazitäten.

Winter

Anlage/n:

keine

Betreff:

"Real"-Parkplatz der sich zwischen Moorhüttenweg und Berliner Straße befindet

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

17.11.2023

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (zur Beantwortung)

25.01.2024

Status

Ö

Sachverhalt:

Gegenstand der Anfrage ist der sog. „Real“-Parkplatz der sich zwischen Moorhüttenweg und Berliner Straße befindet. Da Gegenstand der Anfrage und der Parkplatz selbst jedoch erhebliche Emissionen und Auswirkungen auf den Stadtbezirksrat 111 an dessen Grenze er liegt aufweist, wird die Anfrage in beiden Bezirksräten gestellt.

Aktuell wird der o. b. Parkplatz intensiv bearbeitet. Auf dem vorher dort befindlichen Parkplatz war eine spärliche Bepflanzung mit Bäumen (ca. 1 Baum auf ca. 20 Parkplätze) vorhanden.

Große versiegelte Flächen sind hingegen aus ökologischen Gründen und auch der Aufenthaltsqualität auf dem Parkplatz und dem umgebenden Quartier in jedem Fall zu vermeiden. Sowohl Lärm- als auch Wärmeemissionen sind von großen versiegelten Flächen unerträglich groß. Im Weiteren geht eine nicht unerhebliche Verschärfung der Hochwassergefahr von diesen aus.

Eine geeignete Gegenmaßnahme ist die engmaschige Begrünung der Parkplätze idealerweise mit vielen Bäumen und Hecken. Etwas weniger geeignet aber dafür auf andere Weise positiv wirken Photovoltaik-Dächer (siehe Beispielbild zur Verdeutlichung) über Parkplätzen.

Beide Maßnahmen sind nicht überall umsetzbar und nicht immer rechtlich auferlegbar, bestehen aber zum Teil bereits aus Rechtsverordnung und Gesetz.

Die Verwaltung der Stadt Braunschweig wird gebeten, mitzuteilen:

1. Welche aktuellen Maßnahmen - die offensichtlich bereits laufen - am Parkplatz ausgeführt werden und Welche Planungen und Vorhaben dort aktuell genehmigt oder beantragt sind?
2. Ob durch Auflagen oder andere Verpflichtungen sichergestellt ist, dass ein dort erneu einzurichtender Parkplatz, eine dichte Baumbepflanzung oder alternativ eine Photovoltaik Überdachung aufweist und eine vollumfängliche Versiegelung der gesamte Fläche ausgeschlossen ist und ob sichergestellt ist, dass im Falle eines Starkregens der ausreichende Regenabfluss von der Fläche möglich ist?
3. Ob soweit solche Verpflichtungen nach Nr. 2 derzeit nicht bestehen, zum jetzigen Zeitpunkt solche gegenüber dem Eigentümer noch möglich sind?

Gez.

Thorsten Wendt
Fraktionsvorsitzender

Anlage/n:

Foto



Betreff:

"Real"-Parkplatz der sich zwischen Moorhüttenweg und Berliner Straße befindet

Organisationseinheit:

Dezernat III
60 Fachbereich Bauordnung und Zentrale Vergabestelle

Datum:

17.01.2024

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (zur
Kenntnis)

Sitzungstermin

25.01.2024

Status

Ö

Sachverhalt:

Zur Anfrage der CDU-Fraktion vom 17.11.2023 (23-22630) wird wie folgt Stellung genommen:

Zu Fragen 1. und 2.:

Mit der Baugenehmigung aus dem Jahr 2023 ist der Umbau/die Modernisierung des Real-Marktes genehmigt worden. Der Real-Markt samt Parkplatz waren zu dem Zeitpunkt genehmigt vorhanden. Da es sich nicht um eine Nutzungsänderung im Gebäude handelte, konnte die Baugenehmigung nicht mit Auflagen oder anderen Verpflichtungen für den Parkplatz versehen werden. Daher enthält die Baugenehmigung lediglich Hinweise und Empfehlungen zum Parkplatz.

Die Umbaumaßnahmen des Parkplatzes sind noch in der Ausführungsphase.

Derzeit wird ein Baugenehmigungsverfahren für die Neustrukturierung des geplanten REWE-Marktes, ehemals „real“, durchgeführt. Gegenstand des Genehmigungsverfahrens ist auch der vorhandene Parkplatz. Dieser soll durch Bäume und Grünbereiche neu gegliedert werden. Eine Neuausrichtung der Parkflächen ist geplant. Eine Photovoltaikanlage über den Stellplatzflächen ist derzeit nicht vorgesehen. Diese kann lt. rechtlicher Grundlagen (§ 32 a NBauO) derzeit nicht gefordert werden, da dies lediglich für neu zu errichtende Stellplatzanlagen vorgesehen ist und nicht bei Änderungen vorhandener Stellplatzanlagen. Zwischen den Parkplatzeihen werden Mulden zur Versickerung des Regenwassers angeordnet. Ggfs. gibt es weitere Maßnahmen zur Regenrückhaltung.

Ob im Falle eines Starkregens der ausreichende Regenabfluss von der Fläche möglich ist, wird derzeit im laufenden Baugenehmigungsverfahren von den Fachämtern geprüft.

Zu Frage 3.:

Eine Baumpflanzung auf der Parkplatzfläche ist in der Planung des Bauherrn berücksichtigt. Eine rechtliche Verpflichtung dazu erübrigt sich daher.

Eine rechtliche Grundlage zur einer Verpflichtung für die Errichtung von Freiflächen-Photovoltaikanlagen auf dem Parkplatz gibt es - wie unter Punkt 2. beschrieben - nicht. Es ist dennoch geplant, dem Bauherrn gegenüber dieses Anliegen zu kommunizieren und die möglichen Vorteile einer PV-Anlage darzulegen. Dabei wird die Bauaufsicht im Termin von einem städtischen Vertreter der Energiegenossenschaft Braunschweiger Land eG unterstützt.

Kühl

Anlage/n: ./.

Betreff:

**Straßenausbaubeiträge für die Straßen "Feuerbrunnen" und
"Kirchblick" in Waggum - II**

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

09.01.2024

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (zur
Beantwortung)

25.01.2024

Status

Ö

Sachverhalt:

Als ein Grund für die Erhebung von Straßenausbaubeiträgen wird seitens kommunaler Gebietskörperschaften immer wieder vorgetragen, der Wert der jeweils anliegenden Grundstücke würde steigen. So argumentiert auch die Stadt Braunschweig. Um diesen (hypothetischen) Wertzuwachs anteilig abzuschöpfen würden die Beiträge erhoben.

Auf der Straße „Feuerbrunnen“ steht ein städtisches Gebäude, in der sich die Polizeistation Waggum befindet.

Auf der Straße „Kirchblick“ stehen die Kirche „St. Petri-Johannis“, das dazugehörige Gemeindehaus und ein städtisches Gebäude, in dem auch die „Spielschar Waggum“ Mieterin ist.

Wir fragen:

1. Welchen Wertzuwachs erfahren diese Gebäude?
2. Rechnet die Verwaltung damit, dass die genannten Gebäude veräußert werden sollen und die Eigentümer höhere Erlöse erzielen?
3. Falls die genannten städtischen Gebäude nicht zu Ausbaubeiträgen herangezogen werden, werden diese Einnahmeausfälle auf die anderen Betroffenen umgelegt?

Gez.

Gerhard Masurek
B90/Grüne**Anlage/n:**

Keine

Betreff:

Straßenausbaubeiträge für die Straßen "Feuerbrunnen" und "Kirchblick" in Waggum - II

Organisationseinheit:
Dezernat III
0600 Baureferat

Datum:
24.01.2024

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (zur Kenntnis)

Sitzungstermin
25.01.2024

Status
Ö

Sachverhalt:

Zur Anfrage der Fraktion B90/Grüne vom 09.01.2024 nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Zu Frage 1:

Hierzu gibt es Ausführungen in der Rechtsprechung. Die Kommentierung fasst diese wie folgt zusammen: „Der beitragsrechtliche Vorteil ist ... nicht identisch mit dem, was sich im Einzelfall für einen Eigentümer mit Blick auf sein Grundstück konkret und – in Euro und Cent – messbar wertsteigernd erweist. Für die Bestimmung des Vorteilsbegriffs ist deshalb nicht auf eine sich im Einzelfall ergebende Wertsteigerung abzustellen, sondern darauf, ob der Straßenausbau etwas bietet, was sowohl für die Allgemeinheit als auch für die Grundstückseigentümer nützlich ist. Diese Anforderung erfüllt allein die gebotene Möglichkeit der Inanspruchnahme der ausgebauten Straße; nur diese Inanspruchnahmemöglichkeit ist sowohl der Allgemeinheit als auch den Grundstückseigentümern eröffnet. Folglich reicht für die Annahme eines eine Beitragserhebung rechtfertigenden Vorteils im rechtlichen Ansatz „die bloße Möglichkeit der Inanspruchnahme (potenzielle Inanspruchnahme) der Einrichtung durch die Beitragspflichtigen aus“ (Bundesverwaltungsgericht, Beschluss vom 16.6.2011 - 9 BN 4.10 -); „die Möglichkeit der Inanspruchnahme stellt den eine Beitragspflicht auslösenden Vorteil ... dar“ (Oberverwaltungsgericht Koblenz, Beschluss vom 23.8.2021 – 6 A 10603/21 -). (Driehaus in Driehaus, Kommunalabgabenrecht, § 8 Rn.266a, Stand: 22.09.2023)“

Zu Frage 2):

Der Verwaltung liegen keine Informationen vor, die Rückschlüsse auf beabsichtigte Veräußerungen von privaten Grundstücken durch die Eigentümer und höhere Erlöse zulassen.

Zu Frage 3: Das Beitragsrecht kennt keine Ausnahmeregelung. Die genannten städtischen Grundstücke sind straßenausbaubeitragspflichtig und werden, wie die übrigen privaten Grundstücke, entsprechend ihrer Grundstücksgröße unter Berücksichtigung ihrer Nutzung an den Straßenbaukosten beteiligt.

Winter

Anlage/n:

keine

Absender:

**BIBS-Fraktion, CDU-Fraktion, Tobias
Zimmer (FDP) im Stadtbezirksrat 112**

TOP 9.8

24-22891
Anfrage (öffentlich)

Betreff:

Straßenausbaubeiträge Feuerbrunnen und Kirchblick

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

12.01.2024

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (zur
Beantwortung)

25.01.2024

Status

Ö

Sachverhalt:

Straßen werden von der Allgemeinheit genutzt und sollten deshalb auch durch diese als Teil der Daseinsfürsorge finanziert werden. Die Finanzierung dieser notwendigen Infrastruktur darf sich nicht auf die an der Straße wohnenden Anlieger beschränken. Sie schaffen und erhalten mit ihren eigenen ersparten finanziellen Mitteln kommunales Eigentum. Für Grundstückseigentümer bedeuten die Beiträge eine unverhältnismäßig hohe Belastung, die gerade besonders für junge Familien, Rentner, Gering- oder Alleinverdiener kaum zu finanzieren und der Auslöser für erhebliche finanzielle Schwierigkeiten sind. Junge Familien erwerben alte Immobilien, bei denen neben den Kosten für Hauserwerb, Grunderwerbssteuer, Grundsteuer, energetischer Sanierung sowie der notwendigen Renovierung auch noch Straßenausbaubeiträge anfallen können. Die beiden betroffenen Straßen sind die ältesten in Waggum. An diesen befinden sich, geschichtlich gewachsen, überwiegend Resthöfe. Unabhängig von ihrer Einkommens- und Vermögenssituation werden diese nun überproportional hoch an diesen Gebühren beteiligt.

Dazu folgende Fragen:

1. Wann und wie oft wurden die Straßen nach der Eingemeindung 1974 saniert und warum wurden die Straßen als Anliegerstraßen klassifiziert, wo sie doch Zufahrtsstraßen zu Kirche, Gemeindezentrum, Kindergarten, Polizei, Restaurant und Musikschulen sind und auch des Öfteren von Linienbussen genutzt werden?
2. Warum wurde beispielhaft bei der Sanierung der Altmarkstraße keine Ausbauggebühr erhoben?
3. Ist die im Grundgesetz geforderte Gleichwertigkeit – mit Blick auf die doch erhebliche Kosten für die betroffene Bürger – der Lebensverhältnisse in den Gemeinden gewahrt, wenn die Handhabung der Straßenausbaubeiträge in Niedersachsen unterschiedlich ausgelegt wird?

Gez.
Tatjana Jenzen
BIBS-Fraktion

Gez.
Michael Berger
CDU-Fraktion

Gez.
Tobias Zimmer
FDP

Anlage/n:

Keine

Betreff:
Straßenausbaubeiträge Feuerbrunnen und Kirchblick

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat III 0600 Baureferat	<i>Datum:</i> 24.01.2024
---	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (zur Kenntnis)	25.01.2024	Ö

Sachverhalt:

Zur gemeinsamen Anfrage der BIBS-Fraktion, CDU-Fraktion und Herrn Zimmer (FDP) vom 12.01.2024 nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Zu Frage 1:

Die beiden Straßen wurden zuletzt im Jahre 1975 erneuert. Seitdem wurden bei Bedarf den Gebrauchszustand erhaltende Maßnahmen ausgeführt. In der bis 2004 zurückliegenden Dokumentation sind dort ca. 45 solcher Maßnahmen aufgeführt. Dabei sind keine in dieser Zeit durchgeführten Leitungsarbeiten berücksichtigt.

Die Hauptfunktion von Anliegerstraßen ist die Erschließung der angrenzenden Grundstücke.

Als Anliegerverkehr ist derjenige Verkehr anzusehen, der zu den angrenzenden Grundstücken hinführt und von ihnen ausgeht. Auch der Ziel- und Quellverkehr zu anliegenden besuchintensiven, gewerblichen oder Verwaltungszwecken dienenden Nutzungen, wie hier Kirche, Gemeindezentrum, KITA, Polizei usw., ist grundsätzlich Anliegerverkehr.

Zur bestimmungsgemäßen Nutzung und zum Lebensschicksal einer Straße gehört nicht nur Personen- und normaler Lastverkehr, sondern ebenso Schwerlast- und Umleitungsverkehr.

Zu Frage 2:

In der Altmarkstraße zwischen Forststraße und Waggumer Straße wurde 2019 nicht die gesamte Deckschicht der Fahrbahn erneuert, sondern nur die Verschleißdecke von 4 cm. Hierbei handelt es sich um eine beitragsfreie Unterhaltungsmaßnahme.

Eine solche Bauausführung ist in den Straßen Feuerbrunnen und Kirchblick nicht möglich, da der Gesamtaufbau der Straße entgegen der damaligen Situation in der Altmarkstraße geschädigt ist und insbesondere keinen frostsicheren Aufbau aufweist. Ein reiner Austausch der Verschleißdecke würde keine lange Lebensdauer erwarten lassen, da die ersten Risse nach kurzer Zeit wieder zu erwarten wären.

Zu Frage 3:

Das Niedersächsische Kommunalabgabengesetz (NKAG) ermächtigt die Kommunen, kommunale Abgaben (Steuern, Gebühren und Beiträge) zu erheben. Die Kommunen in Niedersachsen nutzen nach Maßgabe des NKAGs die unterschiedlichen Möglichkeiten zur Finanzierung ihrer erbrachten Leistungen.

Winter

Anlage/n:
keine

Absender:

**CDU-Fraktion / BIBS-Fraktion im
Stadtbezirksrat 112**

TOP 9.9

24-22806
Anfrage (öffentlich)

Betreff:

Bahnunterführung Grünewaldstraße

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

08.01.2024

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (zur
Beantwortung)

25.01.2024

Status

Ö

Sachverhalt:

Der Bezirksrat fragt die Verwaltung, ob bei der Planung für den o.a. Tunnel die jetzige Hochwasser-Situation bei der Gemarkung „Meiers Wiesen“ berücksichtigt wurde.

Begründung:

Auf Grund der jetzigen Situation bestehen Bedenken, das der Tunnel durch Hochwasserereignisse in Mitleidenschaft gezogen wird und dadurch eine Nutzung nicht möglich wäre.

gez.

Jürgen Wendt
CDU-Fraktion

gez.

Tatjana Jenzen
BiBS-Fraktion

Anlage/n:

Keine

Absender:

**Fraktion B90/Grüne im Stadtbezirksrat
112**

TOP 9.10

24-22823
Anfrage (öffentlich)

Betreff:

Buswartehaus auf dem Bechtsbütteler Weg

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

09.01.2024

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (zur
Beantwortung)

25.01.2024

Status

Ö

Sachverhalt:

Die Verwaltung hatte mitgeteilt, dass das abgängige Wartehäuschen für den Schulbustransport auf dem Bechtsbütteler Weg wegen unterirdischer Rohrleitungen nur durch ein mobiles Wartehäuschen ersetzt werden kann.

Wir fragen:

1. Was ist unter einem mobilen Wartehäuschen zu verstehen?
2. In welcher Form wird für eine ausreichend große, befestigte Aufstellfläche gesorgt?
3. Wann ist mit einem Austausch zu rechnen?

Gez.

Gerhard Masurek
B90/Grüne

Anlage/n:

Keine

Absender:

**BIBS-Fraktion, CDU-Fraktion im
Stadtbezirksrat 112**

TOP 9.11
24-22892
Anfrage (öffentlich)

Betreff:

Linden am Bahnübergang Grünewaldstraße

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

12.01.2024

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (zur
Beantwortung)

Status

Ö

Sachverhalt:

Bei der Stadtbezirksratssitzung zum Thema Planung einer Fuß- und Radwegunterführung als Ersatz für den Bahnübergang Grünewaldstraße wurde auf die Frage, ob die 7 Linden als naturdenkmalwürdig überprüft wurden, mit „Nein“ geantwortet. Eine Umweltverträglichkeitsprüfung würde erst im Zuge eines Planfeststellungsverfahrens durchgeführt werden. Einen Tag nach der Sitzung wurde die Überprüfung der Linden als Naturdenkmäler von uns beantragt. Daraufhin kam vom Fachbereich Umwelt eine Mail mit folgendem Inhalt : „Diese abschließend beschlossene Variante 1 ist Ihnen durch die Beteiligung des Stadtbezirksrates im Gremienlauf umfänglich bekannt und führt u. a. dazu, dass viele Bestandsbäume entfernt werden. Dies ist der politische Wille, den die Verwaltung umzusetzen hat. Die von Ihnen nunmehr beantragte Prüfung zur Unterschutzstellung der Bäume als Naturdenkmal ist somit obsolet.“

Daraus resultieren folgende Fragen:

1. Wie kann eine Überprüfung der sieben Linden als Naturdenkmal vor einer Umweltverträglichkeitsprüfung obsolet sein?
2. Welche Relevanz hat eine Umweltverträglichkeitsprüfung wenn der politische Wille über allem steht?

Gez.

Tatjana Jenzen
BIBS-Fraktion

Gez.

Thorsten Wendt
CDU-Fraktion

Anlage/n:

Keine

Absender:

**CDU-Fraktion / BIBS-Fraktion / Zimmer,
Tobias (FDP) im Stadtbezirksrat 112**

TOP 9.12

24-22780
Anfrage (öffentlich)

Betreff:

Hochwasserlage im Stadtbezirk 112

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

05.01.2024

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (zur
Beantwortung)

25.01.2024

Status

Ö

Sachverhalt:

In den letzten 20 Jahren wurde im Bereich Hochwasserschutz einiges getan. Dennoch hat das aktuelle Hochwasser insbesondere in Riddagshausen und Querum zu Schäden geführt. Die Neubaugebiete in Querum wirken sich ebenfalls negativ auf die Entwässerung des Ortsteils aus.

Dabei geht es nicht nur um das Wasser, welches über die Oberfläche in Keller und Gebäude fließt, sondern auch in Keller drückendes Grundwasser und Wasser, welches durch die Kanalisation in die Häuser drückt.

Daher ergeben sich folgende Fragen an die Verwaltung:

1. Wird es eine detaillierte Erhebung der Schäden auch bei betroffenen Privathaushalten geben oder liegen bereits Zahlen vor?
2. Ist seitens der Stadt eine finanzielle Unterstützung betroffener Haushalte geplant?
3. Sieht die Verwaltung bezüglich der Themen Ausgleichsflächen, Deichen, Entwässerung und Kanalisation im Bestand und in der Planung der Neubaugebiete Anpassungsbedarf?

Gez.
Michael Berger
CDU-Fraktion

gez.
Tatjana Jenzen
BIBS-Fraktion

gez.
Tobias Zimmer
FDP

Anlagen:

Keine

<i>Betreff:</i> Hochwasserlage im Stadtbezirk 112

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat VIII 68 Fachbereich Umwelt	<i>Datum:</i> 24.01.2024
--	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (zur Kenntnis)	25.01.2024	Ö

Sachverhalt:

Vorbemerkung:

Das Dezemberhochwasser wurde durch intensive, lang anhaltende Niederschläge in Verbindung mit einer intensiven Vorsättigung der Böden verursacht. Im Braunschweiger Bereich wurde in den Gewässern Oker, Schunter und Wabe/Mittelriede ein knapp 20 jährliches Hochwasserereignis ausgelöst, dessen Überschwemmungen sich innerhalb der gesetzlichen Überschwemmungsgebiete abgespielt haben. Die Hochwasserlage in den weiter flussabwärts gelegenen Gebieten war zum Teil deutlich dramatischer als die Lage in Braunschweig.

Eine Überlastung der Kanalisation durch das Regenereignis war angesichts der Charakteristik des Hochwasserereignisses nicht zu erwarten und ist auch nicht eingetreten. Es gab jedoch Bereiche, in denen die Vorflut für die Regenwasserkanalisation aufgrund der hohen Wasserstände in den Gewässern eingeschränkt war und auch Absperrungen und Pumpen eingesetzt werden mussten, wie z. B. in der Schuntersiedlung und am Flachsrottenweg.

Die Verwaltung hat die Bürgerinnen und Bürger der Stadt gebeten, Fotos von den höchsten Wasserständen einzusenden. Die Fotos werden ausgewertet und sollen bei der Planung künftiger Hochwasserschutzmaßnahmen berücksichtigt werden. Zur einfachen Datenübertragung wurde ein Link: <https://arcg.is/mzi40> eingerichtet. Mit den neuen Erkenntnissen aus den Fotos, den gemessenen Wasserständen und den Abflüssen von Oker und Schunter sollen die Modellrechnungen überprüft und das Hochwasserschutzkonzept aus dem Jahr 2019 fortgeschrieben werden. Ziel der Stadt wird es dabei sein, zusammenhängende Siedlungsbereiche vor Hochwasser zu schützen.

Darüber hinaus gibt es angesichts der hohen Jahresniederschläge in 2023 von rund 1000 Litern pro Quadratmeter seit 2017 erstmals wieder sehr hohe Grundwasserstände, die im gesamten Stadtgebiet zu Kellervernässungen führen. In den gewässernahen Bereichen werden die allgemein hohen Grundwasserstände von einem sogenannten Grundhochwasser überlagert, indem sich die hohen Wasserstände aus den Fließgewässern infiltrierend auf das Grundwasser auswirken. Technische Abhilfe durch die Kommune ist nicht möglich. Generell sind Keller auf den höchsten zu erwartenden Grundwasserstand hin auszulegen. Gebäude sind zudem gegen Rückstau aus der Kanalisation so zu sichern, dass kein Wasser aus einer eingestauten Kanalisation in das Gebäude gelangen kann.

Dies vorausgeschickt beantwortet die Verwaltung die Fragen wie folgt:

Zu 1:

Nein.

Zu 2: Nein.

Es ist aber eine Hochwasserhilfe seitens des Landes Niedersachsen geplant. Damit sollten zum Beispiel Notlagen bei der Unterkunft oder der Wiederbeschaffung von Hausrat schnell und unbürokratisch überbrückt werden.

Zu 3:

Im Bereich der Kanalisation wird aufgrund des Hochwassers kein Anpassungsbedarf gesehen.

Die bisherigen Renaturierungsmaßnahmen wirken sich bereits positiv auf den Hochwasserschutz aus, weil dieser bei der Planung stets mitgedacht wurde. Durch die nunmehr geplante Renaturierung der Schunter im Bereich Querum - genauer vom Borwall im Osten über den Bereich der Bevenroder Straße bis zum Bienroder Weg im Westen - besteht die Chance, die Wasserspiegel bei größeren Hochwässern durch Anlage von Flutrinnen ein Stück weit abzusinken. Ob und wenn ja welche weiteren Schutzmaßnahmen wie Deiche oder andere sogenannte „Linienchutzmaßnahmen“ sinnvoll sind, wird sich erst aus der Überprüfung der Modelle und der folgenden Fortschreibung des Hochwasserschutzkonzeptes ergeben.

Bei der Aufstellung von Bebauungsplänen sind grundsätzlich immer die jeweils aktuellen und prognostizierbaren Entwicklungen zu zahlreichen Themen zu beachten und die Planungen an diese jeweiligen Entwicklungen anzupassen, wie z. B. zu den Themen Wohnungsbedarf, öffentliche und soziale Bedarfe, Lärmschutz, Naturschutz, Klimaschutz usw. Das Thema „Wasser“ in seinen verschiedenen Facetten (Niederschlagswasser und Starkregen, Hochwasser und Überschwemmungen, Abwasser, Grundwasser, Gewässer) hat dabei eine hohe Bedeutung, die als Folge des Klimawandels zunimmt. Soweit es die rechtlichen Möglichkeiten eines Bebauungsplanes zulassen, sind geeignete und erforderliche Maßnahmen zum Schutz vor Wasserrisiken vorzusehen. Die möglichen Maßnahmen sind individuell an das jeweilige Planvorhaben anzupassen. In Betracht kommen in Verbindung mit den Bestimmungen der Landesbauordnung z. B. Flächen oder Maßnahmen zur Rückhaltung, zur Versickerung und zum Abfluss (Starkregen) von Wasser, das Freihalten von Flächen von Bebauung, Begrünungsmaßnahmen, die Modellierung von Gelände oder die Flächen für Deiche.

Herlitschke

Anlage/n:

keine

Absender:

**CDU-Fraktion / BIBS-Fraktion / Zimmer,
Tobias (FDP) im Stadtbezirksrat 112**

TOP 9.13

24-22782
Anfrage (öffentlich)

Betreff:

Schulkind-Transport GS Waggum - Bevenrode

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

05.01.2024

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (zur
Beantwortung)

Status

Ö

Sachverhalt:

Die Schulkindbetreuung in der Grundschule Waggum endet um 14:50 Uhr. Danach sind die Kinder angehalten, ihre Sachen zusammenzupacken und draußen auf den Schulbus zu warten. Eine Beaufsichtigung kann dabei nicht uneingeschränkt gewährleistet werden. Der Bus, der die Kinder nach Bevenrode bringt, kommt jedoch erst um 15:20 Uhr.

Insbesondere für die Erstklässler, die dann fast eine Stunde nach der Betreuung erst zuhause sind, ist das nicht unproblematisch. Ein praktikabler Schulkind Transport ist zudem eine Grundlage für die Vermeidung von Abholungen der Kinder durch die Eltern mit dem PKW.

Daraus ergibt sich die Frage an die Verwaltung:

Ist eine frühere Abholung der Kinder möglich?

Gez.
Michael Berger
CDU-Fraktion

gez.
Tatjana Jenzen
BIBS-Fraktion

gez.
Tobias Zimmer
FDP

Anlagen:

Keine

Betreff:

Schulkind-Transport GS Waggum - Bevenrode

Organisationseinheit:

Dezernat V
40 Fachbereich Schule

Datum:

24.01.2024

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (zur
Kenntnis)

Sitzungstermin

25.01.2024

Status

Ö

Sachverhalt:

Zur Anfrage der CDU-Fraktion, der BIBS-Fraktion und Herrn Zimmer (FDP) im Stadtbezirksrat 112 vom 5. Januar 2024 (Ds 24-22782) nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Die Nachmittagsbetreuung der Grundschule Waggum endet um 15:00 Uhr. Um 15:05 Uhr erfolgt die erste Abfahrt des Schulbusses. Zunächst fährt der Schulbus die Schülerinnen und Schüler nach Waggum, kommt dann wieder zur Schule und nimmt die verbliebenen Kinder auf, um diese nach Bevenrode zu bringen. Im Anhang ist der aktuelle Fahrplan der nur für die Schule eingesetzten Schulbusse beigelegt.

Der Einsatz von zwei Busse gleichzeitig an der Schule ist aktuell aus Kapazitätsgründen der Braunschweiger Verkehrs GmbH (BSVG) nicht möglich.

Für den Schülerverkehr wird eine Wartezeit von 30 Minuten nach Schulschluss als zumutbar angesehen. Somit ist die Abholung um 15:22 Uhr im Rahmen der zumutbaren Wartezeit.

Zudem wurde seitens des Kooperationspartners in der Nachmittagsbetreuung mitgeteilt, dass die Beaufsichtigung der wartenden Schülerinnen und Schüler bis zur Abfahrt gewährleistet ist.

Derzeit wird geprüft, wie viele Schülerinnen und Schüler um 15:00 Uhr eine Rückfahrt benötigen und ob bei einer entsprechenden Anzahl alle gemeinsam in einem großen Bus (Gelkenbus) befördert werden könnten.

Sobald hierzu die aktuellen Zahlen vorliegen, wird die Busgestaltung überprüft und wenn möglich zeitlich optimiert. Über das Ergebnis wird dem Stadtbezirksrat 112 gesondert berichtet.

Dr. Dittmann

Anlage/n:

Fahrplan

958**958**

Grundschule Waggum

Mo-Fr Schulverkehr ab 01.11.2023								
Haltestellen	Di-Fr	Di+Mi	Mo+Do+Fr	Di+Mi	Mo+Do+Fr	Mo+Do+Fr	Do	
Wasserwelt ab							12.30	
Krähenfeld-Schulbus	6.59			7.51	7.55			
Am Klei	7.02	7.30	7.34					
Am Meerbusch	7.03	7.31	7.35					
An der Stiege-Schulbus	7.06	7.34	7.38					
Beberbachaue	7.08	7.36	7.40					
Am Meerbusch	7.09	7.37	7.41					
Am Klei	7.09	7.37	7.41					
Am Oberstiege	7.11			7.54	7.58			
Breitenhop	7.12			7.55	7.59			
Erlenbruch-Schulbus	7.14			7.57		7.57		
Bechtsbütteler Weg	7.16			7.59		7.59		
Grundschule Waggum an	7.20	7.46	7.50	8.03	8.03	8.03	12.46	

Di-Fr = dienstags bis freitags
Mo+Do+Fr = montags, donnerstags und freitags
Di+Mi = dienstags und mittwochs
Do = donnerstags

958

Grundschule Waggum

Mo-Fr Schulverkehr ab 01.11.2023								
Haltestellen	Do							
Grundschule Waggum ab	10.40	12.50	13.07	15.05	15.22	16.00		
Wasserwelt	10.53							
Bechtsbütteler Weg		12.54		15.09		16.04		
Erlenbruch-Schulbus		12.56		15.11		16.06		
Krähenfeld-Schulbus		12.59		15.14		16.09		
Am Oberstiege		13.02		15.17		16.12		
Breitenhop		13.03		15.18		16.13		
Am Klei			13.16		15.31	16.17		
Am Meerbusch			13.17		15.32	16.18		
An der Stiege-Schulbus			13.20		15.35	16.21		
Beberbachaue			13.22		15.37	16.23		
Am Meerbusch			13.23		15.38	16.24		
Am Klei an			13.23		15.38	16.24		

Do = donnerstags

Absender:

**Fraktion B90/Grüne im Stadtbezirksrat
112**

TOP 9.14

23-21421
Anfrage (öffentlich)

Betreff:

Friedhof Bienrode

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

18.05.2023

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (zur
Beantwortung)

07.06.2023

Status

Ö

Sachverhalt:

Der Friedhof in Bienrode befindet sich in keinem ansehnlichen Zustand, der der Bedeutung dieses Ortes gerecht wird. 3 angefügte Bilder zeigen die desolate Situation

Wir fragen:

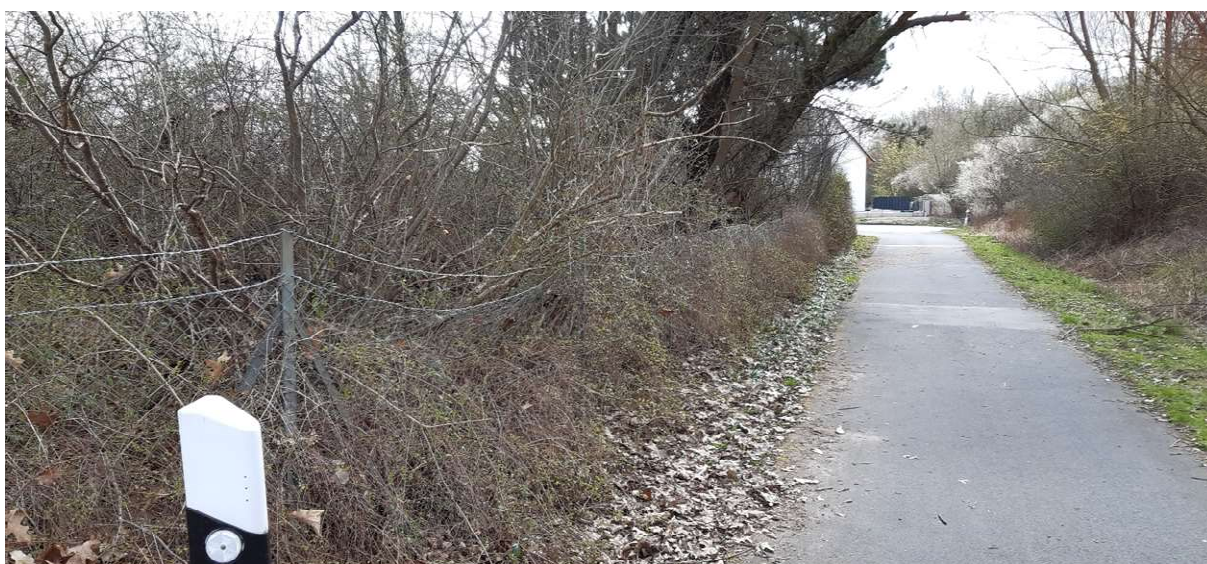
1. Wann wird der Friedhof in einen angemessenen Zustand gebracht?

Gez.

Gerhard Masurek
B90/Grüne

Anlage/n:

Bilder Friedhof Bienrode



Betreff:

Verwahrloster Zustand Bolzplatz Bärenkamp

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

19.05.2023

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (zur
Beantwortung)

07.06.2023

Status

Ö

Sachverhalt:

Der Bolzplatz Bärenkamp macht einen verwahrlosten Eindruck, es wird nicht mehr gemäht.
Der Bolzplatz ist in diesem Zustand nicht mehr zum Ballspielen nutzbar.
Nach Bürgerhinweisen wurden auch die städtischen Hinweisschilder „Bolzplatz“ entfernt.

Es wird angefragt warum der Bolzplatz nicht mehr ordnungsgemäß gepflegt wird?
Ferner wird angefragt, falls eine Umwidmung erfolgt ist:
Warum wurde der örtlich zuständige Bezirksrat 112 nicht darüber zeitgerecht informiert?

Dem Fragesteller liegen nach Durchsicht eigener Unterlagen keine Informationen dazu vor.

Gez.

Thorsten Wendt

Anlage/n:

Keine

Absender:

BIBS-Fraktion im Stadtbezirksrat 112

TOP 9.16

23-22406

Anfrage (öffentlich)

Betreff:

Umsetzung Erstellung Kunstrasenplatz für den SV Querum

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

03.11.2023

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (zur
Beantwortung)

16.11.2023

Status

Ö

Sachverhalt:

Im vergangenen Jahr wurde die Erstellung eines Kunstrasenplatzes für den SV Querum beschlossen.

Wann wird mit der Umsetzung begonnen?

gez.

Tatjana Jenzen

gez.

Oliver Büttner

Anlage/n:

Keine

Betreff:

Umsetzung Erstellung Kunstrasenplatz für den SV Querum

Organisationseinheit:

Dezernat VIII
0670 Sportreferat

Datum:

22.01.2024

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (zur
Kenntnis)

Sitzungstermin

25.01.2024

Status

Ö

Sachverhalt:

Zur Anfrage der BIBS-Fraktion im Stadtbezirksrat 112 vom 03.11.2023 wird wie folgt Stellung genommen:

Aufgrund schon längerfristiger knapper personeller Ressourcen kann kein konkreter Umsetzungszeitpunkt für die Erstellung des Kunstrasenplatzes auf der Sportanlage Querum genannt werden. Diesbezügliche Informationsgespräche mit dem SV Querum haben schon stattgefunden. Die Verwaltung wird den Stadtbezirksrat über den weiteren Planungsverlauf zu gegebener Zeit in Kenntnis setzen.

Rudolf

Anlage/n:

keine