

Stadt Braunschweig

Der Oberbürgermeister

Tagesordnung öffentlicher Teil

Sitzung des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben

Sitzung: Dienstag, 12.03.2024, 15:00 Uhr

Raum, Ort: Rathaus, Großer Sitzungssaal, Platz der Deutschen Einheit 1, 38100 Braunschweig

Tagesordnung

Öffentlicher Teil:

1. Eröffnung der Sitzung
2. Genehmigung des Protokolls der Sitzung vom 18.12.2023
(öffentlicher Teil)
3. Genehmigung des Protokolls der Sitzung vom 06.02.2024
(öffentlicher Teil)
4. Mitteilungen
- 4.1. Wie wirkt sich das vorübergehende Angebot des "9-EURO-Tickets" in Braunschweig aus? **22-18730-02**
- 4.2. Südstraße: Neuordnung der Verkehrsflächen **23-21756**
- 4.3. Logistikstudie Innenstadt - Sachstandsbericht 2024 **24-23122**
5. Anträge
- 5.1. Einrichtung eines TOP zum Thema "Gut zu Fuß in Braunschweig" **24-23282**
6. 24-23289 Erste Satzung zur Änderung der Gebührenordnung für das Parken auf gebührenpflichtigen Parkplätzen in der Stadt Braunschweig (ParkGO)
7. Konzept für den barrierefreien Umbau von Bushaltestellen
(erste Fortschreibung) **23-22100**
8. Ideenportal - Sichere Überquerungsmöglichkeit am Campus Forschungsflughafen **23-22444**
9. Anfragen
- 9.1. Tiefbauprogramm 2024 - Neubau Brücke von der A392 zur A391 **24-23290**
- 9.2. Berücksichtigung von Baumscheiben bei der Verkehrsplanung **24-23212**
- 9.3. Auswirkungen der ausgeweiteten Parkraumbewirtschaftung **24-23286**

Braunschweig, den 5. März 2024

Betreff:

Wie wirkt sich das vorübergehende Angebot des "9-EURO-Tickets" in Braunschweig aus?

Organisationseinheit: Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	Datum: 21.02.2024
---	----------------------

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis)	12.03.2024	Ö

Sachverhalt:Hintergrund

Im Rahmen des Energie-Entlastungspakets wurde durch die Bundesregierung für den Zeitraum vom 01.06.2022 bis zum 31.08.2022 das sogenannte 9-Euro-Ticket eingeführt. Mit dem Ticket konnten für nur 9 Euro monatlich alle Busse und Bahnen im Nah- und Regionalverkehr genutzt werden. Das Angebot war auf drei Monate begrenzt und sollte einerseits die Lasten infolge der Corona-Pandemie mildern und ein niederschwelliges Angebot auch an nicht-ÖPNV-affine Menschen darstellen, den ÖPNV zu nutzen und dessen Vorteile kennenzulernen. Insbesondere im Schienenpersonennahverkehr gab es teils sehr starke Zuwächse an Fahrgästen. Überwiegend wurde das Ticket für Freizeitverkehre und an Wochenenden genutzt.

Mit dem vom VA beschlossenen Änderungsantrag 22-18730-01 wurde die Verwaltung beauftragt, alle Daten auszuwerten, die für eine Analyse zur Veränderung des Mobilitätsverhaltens in den Monaten Januar bis Oktober 2022 im Vergleich zu den Vorjahren und Folgejahren herangezogen werden können und eine Analyse zu erstellen, die mögliche Veränderungen im Mobilitätsverhalten möglichst seit Anfang 2019 aufzeigt. Es sollte dargelegt werden, ob das 9-Euro-Ticket dazu beiträgt, dass die Corona-bedingt ab Frühjahr 2020 gesunkenen Fahrgastzahlen wieder den Stand des Jahres 2019 erreichen bzw. noch deutlich verbessern und ob sich im gleichen Zug auch Veränderungen beim MIV zeigen. Die Analyse wird dem AMTA wie erbeten vorgelegt.

Kraftfahrzeugverkehr:

Zum Zeitpunkt der Auswertung standen aufgrund eines Systemfehlers nur wenige Zählstellen valide zur Verfügung. Aus diesem Grund wurden zur Auswertung des Kraftfahrzeugverkehrs exemplarisch zwei städtische Dauerzählstellen, die den Kraftfahrzeugverkehr erfassen, ausgewertet. Betrachtet wurden die Zählstellen auf der Frankfurter Straße nahe Ekbertstraße (Fahrtrichtung Norden) sowie Salzdahlumer Straße westlich des Klinikums (Fahrtrichtung stadteinwärts). Wie bereits unter DS 22-18730-01 erläutert ist zu berücksichtigen, dass immer nur gleiche Zeiträume statistisch stabil miteinander verglichen werden können, denn das Verkehrsverhalten unterliegt nicht nur tages- und wochenzeitlichen Schwankungen, auch jahreszeitliche Schwankungen haben einen großen Einfluss auf z. B. die Verkehrsmittelwahl. Daher wurden die folgenden identischen Zeiträume (jeweils 2 Wochen) miteinander verglichen. Dabei wurden immer zwei Wochenenden inkludiert und die Zeitfester wurden so gewählt, dass Ferien oder Feiertage immer gleichartig in den Zeitfenstern enthalten waren. Insbesondere bezogen auf die Ferien und das Zeitfenster des 9-Euro-Tickets traf dies nur auf wenige Wochen zu, sodass auf weitere Einflussfaktoren wie Baustellen, Unfallsituationen oder Wetter keine Rücksicht genommen werden konnte.

Folgende Zeiträume wurden für die Jahre 2019 (als das letzte Jahr vor Corona) bis 2023 exemplarisch betrachtet:

- 15.06. - 28.06. (keine Ferien, 9-Euro-Ticket in 2022)
- 25.07. - 07.08. (Ferien, 9-Euro-Ticket in 2022)
- 11.09. - 24.09. (keine Ferien)
- 07.11. - 20.11. (keine Ferien)

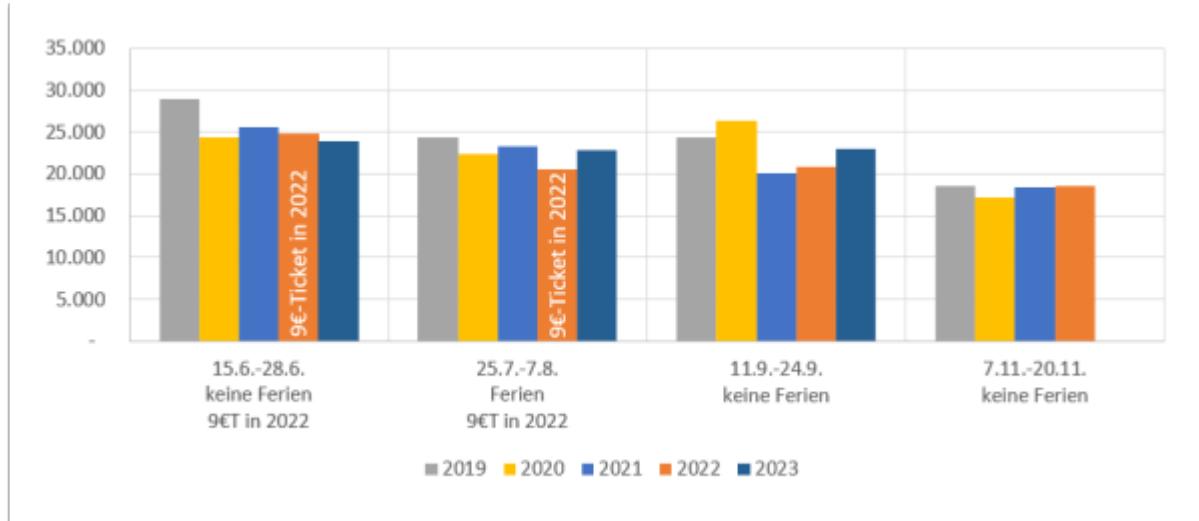


Abb. 1: Verkehrsmengen [in Kfz pro 14 Tage] an der Messstelle Frankfurter Straße (Fahrtrichtung Norden). Keine Darstellung für den vierten Betrachtungsraum in 2023, da keine vollständigen Daten dafür vorlagen.

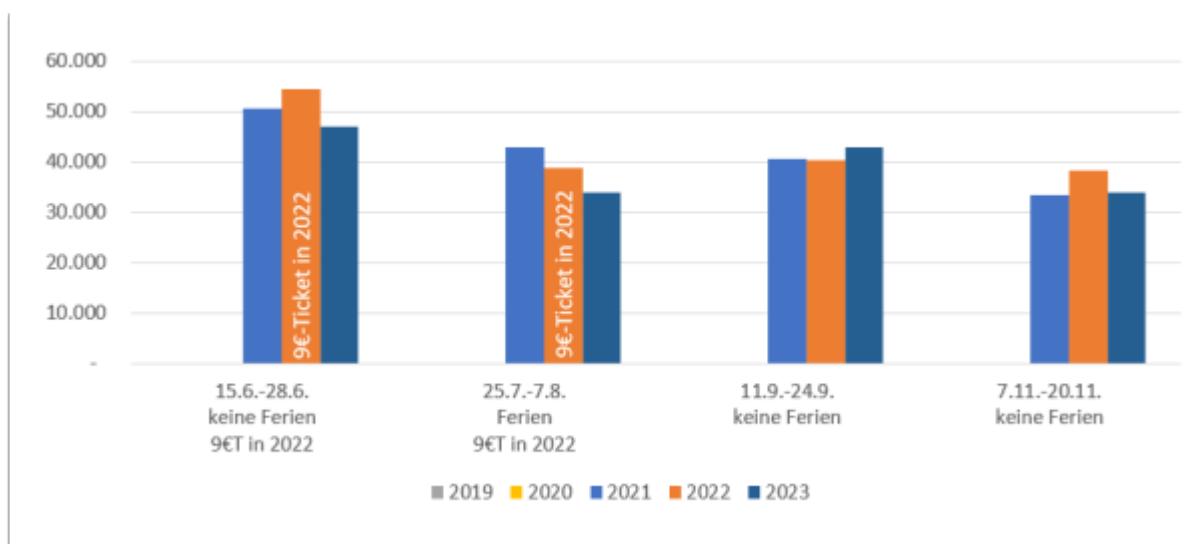


Abb. 2: Verkehrsmengen [in Kfz pro 14 Tage] an der Messstelle Salzdahlumer Straße (Fahrtrichtung stadteinwärts). Keine Darstellung für die Jahre 2019 und 2020, da sich infolge des Baumaßnahmen am Kreuz BS-Süd die Verkehrsmengen auf der Salzdahlumer Straße zu der Zeit noch deutlich anders darstellten.

Wie in den Abbildungen 1 und 2 zu sehen ist, ist das Verkehrsverhalten bzw. die messbare Verkehrsmenge regelmäßigen Schwankungen unterlegen. Eine wesentliche Grundtendenz ist dabei zu erkennen: Die Verkehrsmengen von 2019 (als das Vergleichsjahr vor der Corona-Pandemie) und den Jahren danach sinken tendenziell. Gleichwohl sind immer wieder „Ausreißer“ nach oben oder unten zu erkennen, die nicht unmittelbar erkläbar sind. Diese sind vermutlich auf die oben erläuterten nicht berücksichtigten Randbedingungen zurückzuführen.

Auch in den beiden Zeiträumen, in denen das 9-Euro-Ticket galt, zeigt sich ein uneinheitliches Bild in der Verkehrsmenge. Tendenziell ist eine Abnahme im Kfz-Verkehr gegenüber den Vorjahren zu erkennen, gleichwohl ist im ersten Betrachtungszeitraum an der Salzdahlumer Straße ein deutlich erhöhtes Verkehrsaufkommen zu verzeichnen.

Parallel zum 9-Euro-Ticket wurde für den gleichen Zeitraum die Energiesteuer auf Kraftstoffe auf das europäische Mindestmaß abgesenkt (sog. „Tankrabatt“). Die Steuerentlastung für Benzin betrug damit 30 Cent je Liter, für Diesel 14 Cent je Liter. Diese gegenläufige, den Kfz-Verkehr fördernde Maßnahme, wird sich auch in den Verkehrsmengen widerspiegeln, ohne dass dieser Effekt über die reinen Zähldaten erfassbar wäre.

Grundsätzlich finden sich Abweichungen der Verkehrsmengen in den jeweiligen Betrachtungsräumen mit und ohne 9-Euro-Ticket, die einen kleinen Effekt des 9-Euro-Tickets erkennen lassen könnten. In wie weit diese tatsächlich infolge des 9-Euro-Tickets erfolgten oder aufgrund anderer Effekte eintraten, ist mit den Daten aus den städtischen Verkehrszählungen nicht statistisch valide erklärbar.

ÖPNV:

Dazu teilt die Braunschweiger Verkehrs-GmbH (BSVG) folgendes mit:
 „Im Zeitraum vom 01.06. bis 31.08.2022 war das bundesweite 9-Euro-Ticket für den ÖPNV gültig. Annähernd zeitgleich sind viele durch die Corona-Pandemie bedingte Einschränkungen und Maßnahmen entfallen, so dass insgesamt wieder eine stärkere Mobilität bei den Menschen vorlag. Beide Effekte lassen sich nicht klar voneinander trennen. Seitens der BSVG konnte im genannten Zeitraum wieder eine deutlich stärkere Nutzung des ÖPNV verzeichnet werden.“

Der Wiederanstieg in den Fahrgastzahlen erstreckt sich über das gesamte Verkehrsnetz der BSVG. Insbesondere von und in Richtung Hauptbahnhof war die Nachfrage gerade zu Beginn des 9-Euro-Tickets deutlich angestiegen. Zusatzverkehre waren nicht erforderlich, da jahreszeitbedingt und aufgrund des weiterhin geringeren Fahrgastfrequenz gegenüber dem Vor-Corona-Niveau noch Kapazitätsreserven im System zur Verfügung standen.

Im Ergebnis hatte die Anzahl der Einsteiger an einem durchschnittlichen Werktag im Zeitraum vom 01.06. bis 13.07.2022 (Beginn der Sommerferien) wieder das Niveau aus dem Jahr 2019 erreicht. Auch in den Sommerferien (14.07. bis 24.08.2022) wurden wieder die Einsteigerzahlen aus 2019 erreicht.

Im Tagesverlauf an Werktagen wurde in den Spitzentunden (7 Uhr und 13 Uhr) knapp das Fahrgastniveau von 2019 wieder erreicht. In der Hauptverkehrszeit am Nachmittag von 14 bis 18 Uhr war die Nachfrage noch leicht geringer, abends nach 19 Uhr dagegen leicht höher im Vergleich zum Jahr 2019. Dies sind Indikatoren für die Nutzung des 9-Euro-Tickets. Am Abend findet überwiegen Freizeitverkehr statt. Die Hauptverkehrszeit ist eher von Pendler- und Schulverkehren dominiert. Das 9-Euro-Ticket führte demnach vermehrt zu Nutzung des ÖPNV im Freizeitverkehr. Die Fahrgastnachfrage lag fast ganzjährig von 8 bis 24 Uhr deutlich über der Nachfrage der direkten Vormonate April und Mai 2022.

Am deutlichsten ist die Nachfrage an den Wochenendtagen Samstag und Sonntag angestiegen. Hier lag die Fahrgastzahl etwa 10 % über dem Niveau aus dem Jahr 2019. Dies deutet nochmals sehr deutlich darauf hin, dass das 9-Euro-Ticket vielfach im Freizeitverkehr neue Fahrgäste angelockt hat.

Im Zeitraum September 2022 bis April 2023 war die Nachfrage wieder etwas niedriger, bei etwa 10 – 15 % unter dem Niveau von 2019. Seit Einführung des Deutschland-Tickets ist die Fahrgastnachfrage wieder angestiegen und liegt seit Mai 2023 bereits wieder auf dem Niveau der Vergleichsmonate des Jahres 2019. An Samstagen und Sonntagen ist die Nachfrage – ähnlich wie zu Zeiten des 9-Euro-Tickets – um etwa 10 % höher als noch im Jahr 2019.“

Gesamtfazit:

Aufgrund der städtischen Verkehrszähldaten ist kein eindeutiges Bild hinsichtlich einer verstärkten nicht-Nutzung des eigenen Autos infolge des 9-Euro-Tickets zu erkennen.

Gleichwohl ist dieser Effekt sehr deutlich bei den Zahlen der BSVG zu erkennen, die sich auch im allgemeinen Trend der deutschen Verkehrsunternehmen widerspiegeln. Gemäß Abschlussbericht des Verbandes deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) zum 9-Euro-Ticket zeigte sich, dass infolge der Aktion rd. 12 % der Bevölkerung den ÖPNV nunmehr häufiger nutzen wollen. Fast 30 % der durch das 9-Euro-Ticket gewonnenen Neukunden, die den ÖPNV zuvor normalerweise nicht genutzt haben, haben den ÖPNV zwischen September und November weiterhin genutzt. Dies entspricht etwa 1,8 Millionen Fahrgästen. Als häufigster Grund für die verstärkte Nutzung wird die Nutzungserfahrung während des Aktionszeitraums angegeben. Auch nach dem Aktionszeitraum fahren ein Viertel der Nutzer mehrmals pro Monat oder sogar pro Woche über die Grenzen ihres Verbundgebiets hinaus.

Leuer

Anlage/n:

keine

Betreff:**Südstraße: Neuordnung der Verkehrsflächen****Organisationseinheit:**Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr**Datum:**

01.03.2024

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis)	12.03.2024	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (zur Kenntnis)	14.03.2024	Ö

Sachverhalt:

Die Südstraße erstreckt sich über eine Länge von ca. 130 m und ist im Straßenabschnitt zwischen Bankplatz und Alte Knochenhauerstraße als Einbahnstraße mit Freigabe der Gegenrichtung für den Radverkehr geregelt. Auf der Nordseite ist in diesem Abschnitt das Parken halbhoch auf dem Gehweg mit Markierung geregelt. Am östlichen Ende sind zwei Taxenplätze (nachts) eingerichtet.

In einem Teilbereich ist im Rahmen eines eingeschränkten Haltverbotes werktags von 08:00 - 16:00 Uhr (zehn Parkstände - zwischen den Hausnummern 24 und 30) Lieferverkehr vorgesehen. Häufig ist dieser Bereich auch durch parkende Kfz belegt.

Auf der Südseite erfolgt das Parken innerhalb gekennzeichneter Flächen auf der Fahrbahn. Innerhalb der Parkreihe auf der Südseite wird regelmäßig in Höhe der Hausnummer 14 eine Freisitzfläche als Sondernutzung genehmigt.

In diesem Straßenabschnitt ist eine Fahrbahnbreite von ca. 7,50 m zwischen den Borden vorhanden. Durch das Parken auf der Fahrbahn auf der Südseite und das halbhöhe Parken und Halten auf dem Gehweg auf der Nordseite verringert sich die verbleibende Fahrgasse auf ca. 4,50 m Breite. Vor den Hausnummern 25 bis 26 ist das Halten auf der Fahrbahn auf der Nordseite vor den im Seitenraum montierten Fahrradständern möglich, sodass an dieser Stelle eine Engstelle mit 3,50 m Breite vorhanden ist (Anlage 1). Die vorhandenen Breiten verringern sich regelmäßig durch nicht exakt abgestellte Kfz.

Anlass der Planung/Bewertung des Bestandes

Die Unfallkommission hat in der Südstraße eine Unfallhäufungsstelle (UHS) mit einem deutlichen Konflikt des Radverkehrs sowohl mit geparkten als auch aus Grundstückszufahrten ausfahrenden Kfz festgestellt. Die Unfallhäufung konzentriert sich auf den Abschnitt der Südstraße zwischen dem Bankplatz und der Alte Knochenhauerstraße.

Die Ursachen für die Unfälle liegen im Wesentlichen in der eingeschränkten Breite und in schwierigen Sichtbeziehungen durch stehende Kfz. Unfälle durch sich unerwartet öffnende Autotüren („Dooring“) und Fehler beim Ausfahren aus Grundstücken werden dadurch begünstigt.

Zunehmende Fahrzeugbreiten sowohl bei Kfz als auch Fahrrädern (Lastenfahrräder, Fahrräder mit Anhänger) verschärfen die Situation. Mindestabstände zwischen den Fahrzeugen können bei Weitem nicht eingehalten werden.

Bei der von der Stadtverwaltung durchgeföhrten Online-Öffentlichkeitsbeteiligung zu

Hindernissen im Radverkehrsnetz und Problemstellen an Kreuzungen „Was stoppt dich“ im Herbst 2023 wurde auch die Situation in der Südstraße thematisiert.

Die Fahrradstaffel der Polizei bestätigt den Eindruck, dass die Querschnittsaufteilung der Straße für die vorhandene Nutzung kritisch ist. Radfahrende weichen unter dem Hinweis, dass ihnen die Nutzung der Fahrbahn zu gefährlich sei, auf die Gehwege aus.

Aufgrund der Bedeutung der Südstraße im Radverkehrsnetz ist eine Aufhebung der Freigabe für den Radverkehr in Gegenrichtung der Einbahnstraße nicht zu empfehlen, da dann eine weiter verstärkte verbotswidrige Nutzung der Gehwege zu verzeichnen sein wird.

Die Unfallkommission empfiehlt daher, das Parken in der Südstraße nur noch auf einer Seite zuzulassen.

Anträge und Anfragen

Weiterhin sind mehrere Anträge und Anfragen im Stadtbezirksrat 130 gestellt worden:

- Antrag 23-22507, Südstraße - aufgesetztes Parken:
Der Antrag wurde zurückgezogen.
- Antrag 24-22887, Südstraße - aufgesetztes Parken:
Der Antrag wurde zurückgestellt.
- Antrag 24-22903, Errichtung von Fahrradständern im Bereich Südstraße:
geändert beschlossen
- Anfrage 24-22902, Unfallhäufungspunkt Südstraße:
Die inhaltliche Bearbeitung erfolgt im Zusammenhang mit der weiter zu verfolgenden Variante.

Die Verwaltung hat zwei Varianten erarbeitet und stellt sie hiermit zur Diskussion.

Planung Variante 1 (Anlage 2)

Die Nutzungen der Verkehrsfläche werden neu geordnet, sodass eine durchgängig ausreichend breite Fahrbahn für die vorhandene Nutzung entsteht und die Sicht für aus Privatgrundstücken ausfahrende Fahrzeuge verbessert wird.

Auf der nördlichen Straßenseite wird das halbhohe Parken und Halten auf dem Gehweg im Bereich der Hausnummern 30/31 beibehalten. Zwischen den Hausnummern 12 und 16 wird die südliche Fahrbahnseite für das Halten, Parken, Taxi (nachts) und die Freisitzfläche genutzt. Durch den Wechsel der Nutzung durch ruhenden Verkehr von der Nord- auf die Südseite wird eine Geschwindigkeitsreduzierung erzielt.

In den übrigen Bereichen wird ein absolutes Haltverbot angeordnet, damit die Breite der Fahrgasse eine durchgängig sichere Nutzung der Straße gewährleistet.

Die neu angeordneten Parkstände sollen gem. den „Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs“ (EAR) mit einer der heutigen Fahrzeugen angepassten Breite von 2,15 m markiert werden.

Durch die entstehende durchgängige Fahrgassenbreite von ca. 5,35 m bzw. 6,35 m besteht die Möglichkeit für Radfahrende im Begegnungsfall mit einem entgegenkommenden Kfz, den erforderlichen Sicherheitsabstand zu parkenden Fahrzeugen einzuhalten.

Planung Variante 2 (Anlage 3)

Da die Variante 1 zu deutlichem Parkraumverlust führt, hat die Verwaltung eine zweite Variante entwickelt, um mehr Parkraum zu erhalten. Auch hier werden die Nutzungen der Verkehrsfläche neu geordnet. In der Mitte der Straße entsteht eine Ausweichstelle mit einer Breite von ca. 7,50 m (ca. 25 % der Gesamtstrecke) durch ein beidseitiges absolutes Haltverbot. Die Breite des überwiegenden Teiles der Strecke verbleibt mit der heutigen Breite von 4,50 m.

Auf der nördlichen Straßenseite wird vor und nach der Ausweichstelle das halbhohe Halten und Parken innerhalb eines eingeschränkten Haltverbotes auf dem Gehweg beibehalten. Auf der südlichen Seite bleibt der Bestand vor und nach der Ausweichstelle erhalten.

Eine Anpassung der Breite der Parkstände auf 2,15 m kann nicht erfolgen.

Die Sicht für Fahrzeuglenkende, die aus privaten Ausfahrten in die Straße einfahren, verbessert sich im Bereich der Ausweichstelle punktuell.

Vergleich der Varianten

Zur Ermittlung der Auswirkungen der Varianten auf den ruhenden Verkehr wurden die in der Südstraße durch Markierung ausgewiesenen Parkstände über ihre Länge erfasst und gem. EAR bilanziert (Länge Parkstand = 5,50 m). Teilweise sind durch kleinere Fahrzeuge oder das Parkverhalten vor Ort andere Nutzungszahlen erkennbar. Da diese über die Zeit erheblich variieren, musste der genannte, eher theoretische Ansatz gewählt werden.

Anzahl Parkstände	Bestand	Variante 1	Variante 2
Plätze Lieferzone	10	5 -5	14 +4
Taxi	2	2	2
Freisitzfläche	1	1	1
Fahrradparkstände	12	28 +16	28 +16
Kfz. Parkstände tagsüber	16	12 -4	11 -5
Kfz. Parkstände abends/ nachts	24	15 -9	23 -1

Im Bestand kann auf den zwei Taxiständen in der Zeit zwischen 08:00 Uhr und 20:00 Uhr geparkt werden. In beiden Planungsfällen werden die Taxiparkstände außerhalb der Taxizeiten als Lieferzone genutzt.

Für die Belieferung der in der Südstraße ansässigen Betriebe erscheinen die in Variante 1 geplanten fünf Lieferplätze auskömmlich.

Hinsichtlich der tagsüber verfügbaren Parkstände ergibt sich eine geringe Differenz zwischen beiden Varianten. Während in der ersten Variante im Vergleich zum Bestand vier Parkstände tagsüber entfallen, fallen in der zweiten Variante tagsüber im Vergleich zum Bestand fünf Parkstände weg. Dieser Entfall kann im unmittelbaren Umfeld kompensiert werden. Dazu stehen in ca. 60 m Entfernung der öffentliche Parkplatz Südstraße, in ca. 190 m Entfernung das private Parkhaus Steinstraße und in jeweils ca. 300 m Entfernung die öffentlichen Parkhäuser Eiermarkt und Wallstraße mit ausreichend freien Kapazitäten zur Verfügung.

Ein größerer Unterschied ergibt sich bei den abends bzw. nachts entfallenden Parkständen. Während in der ersten Variante im Vergleich zum Bestand neun Parkstände abends/nachts entfallen, entfällt in der zweiten Variante ein Parkstand. Der Bedarf kann ebenfalls im näheren Umfeld abgedeckt werden.

Bewohnerparkplätze sind von dieser Maßnahme nicht betroffen.

Im Bestand wurden bereits auf der Nordseite sechs Fahrradbügel vor der Hausnummer 25/26 installiert, die für 12 Fahrräder einen sicheren Abstellplatz bieten. In beiden Varianten sind zusätzliche Fahrradparkstände geplant.

Die Taxistände werden in der ersten Variante auf die Südseite vor die Hausnummer 13 verlegt. Außerhalb dieser Zeiten dienen diese Parkstände als Lieferzone. In der zweiten Variante verbleiben die Taxistände auf der Nordseite, werden jedoch weiter in Richtung Güldenstraße verschoben.

Die bislang vor der Hausnummer 14 auf der Südseite vorhandene Freisitzfläche kann bei beiden Varianten im Rahmen einer Sondernutzungsgenehmigung erhalten bleiben.

Sollten sich im Laufe der Zeit Bedarfe ändern, kann innerhalb der Flächen für den ruhenden Kfz-Verkehr die Nutzung angepasst werden.

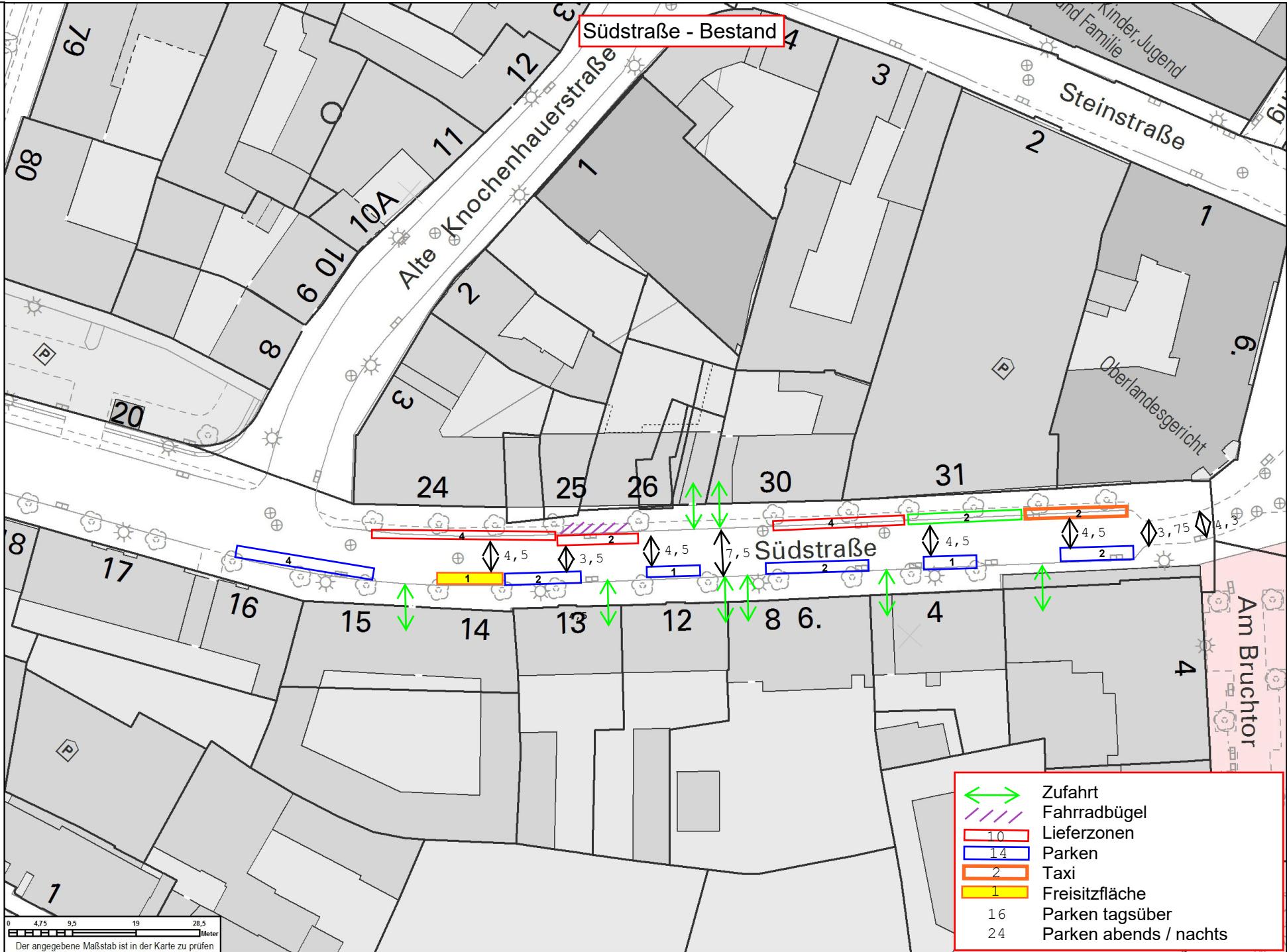
Leuer

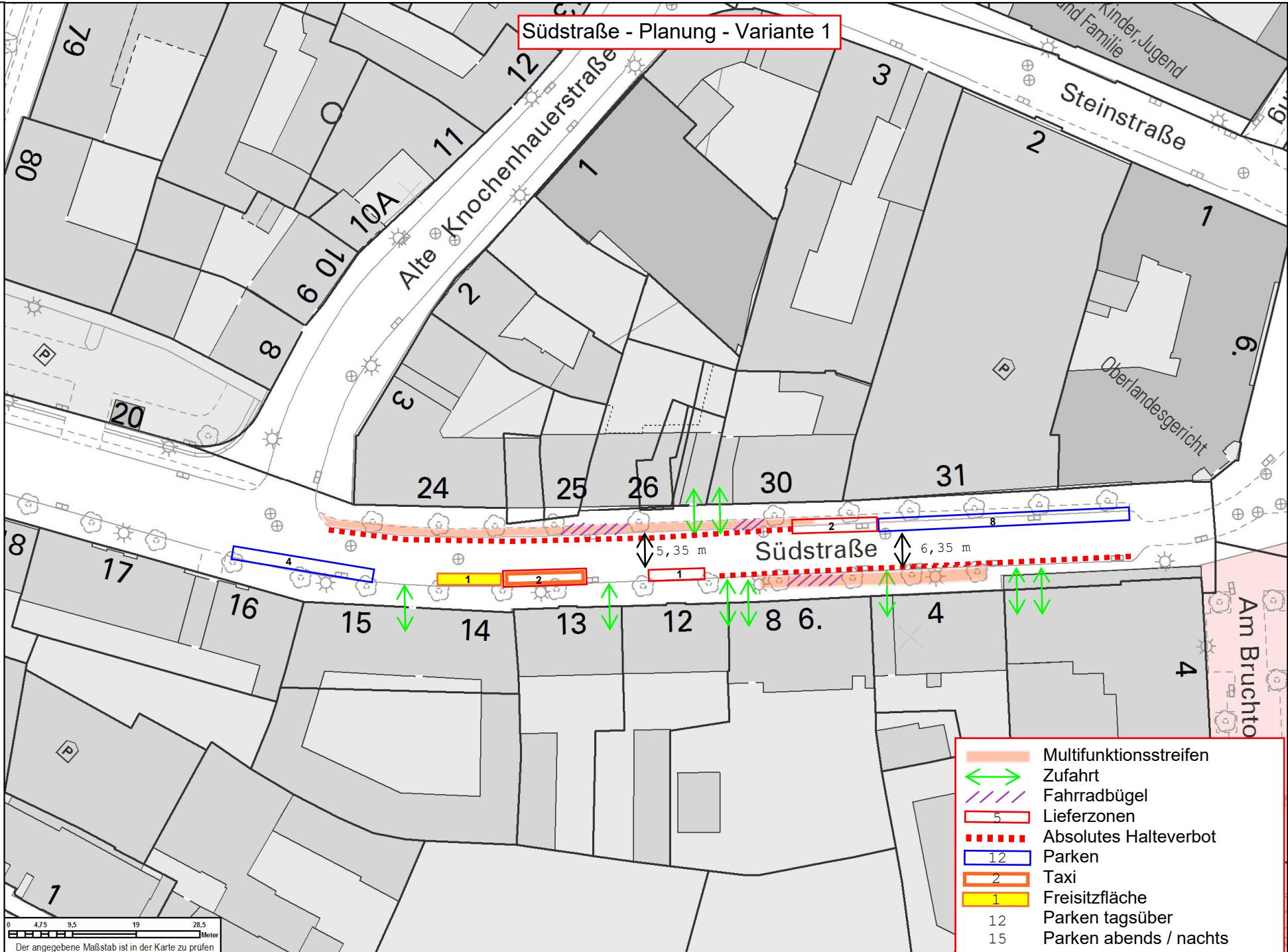
Anlage/n:

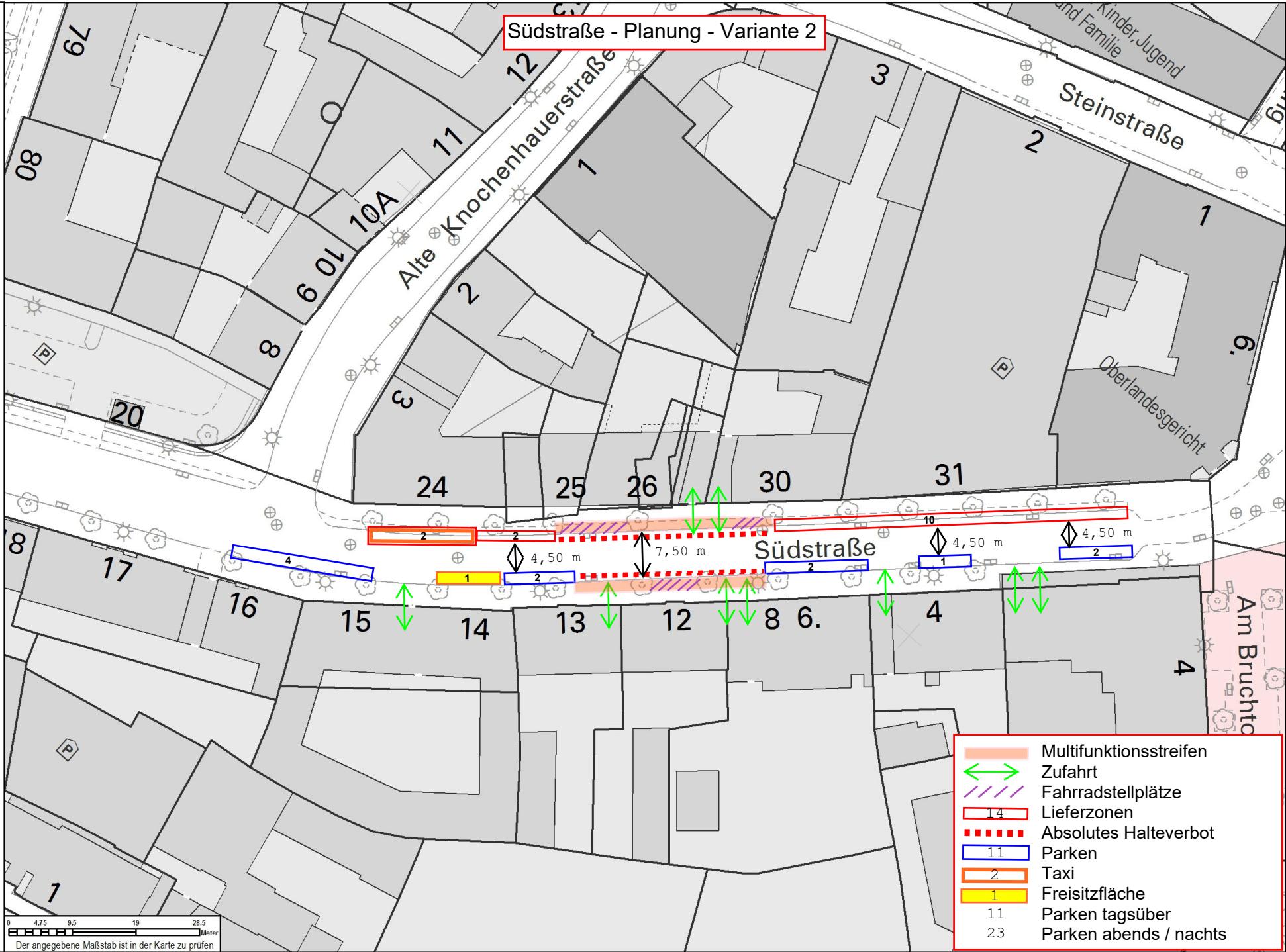
Anlage 1: Bestand

Anlage 2: Planung Variante 1

Anlage 3: Planung Variante 2







Betreff:

Logistikstudie Innenstadt - Sachstandsbericht 2024

Organisationseinheit: Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	Datum: 05.03.2024
---	----------------------

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis)	12.03.2024	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (zur Kenntnis)	14.03.2024	Ö

Sachverhalt

Im Dezember 2021 wurde der Abschlussbericht „Branchenübergreifende Logistik- und Mobilitätstudie für die Braunschweiger Innenstadt“, ein Projekt im Auftrag der Braunschweig Zukunft GmbH (BSZ), veröffentlicht (vgl. DS 21-17473).

Mit der vorliegenden Mitteilung informiert die Verwaltung über den aktuellen Sachstand.

Hintergrund

Getrieben durch den schnell wachsenden Onlinehandel ist zu erwarten, dass die Anzahl der Kurier-, Express- und Paketsendungen zukünftig ansteigen wird. Ein Wachstum des Sendungsvolumens wird sich besonders in der Innenstadt Braunschweigs (PLZ 38100) bemerkbar machen. Um die Versorgung von Gewerbetreibenden, sowie Bewohnerinnen und Bewohnern der Innenstadt Braunschweig stadtverträglich gestalten zu können, werden in der Logistikstudie Handlungsansätze und Lösungsvorschläge zur Verbesserung der Letzen-Meile-Logistik aufgezeigt.

Ziel ist es, neben der Sicherstellung einer leistungsfähigen und nachhaltigen Versorgung, auch die Aufenthaltsqualität der Innenstadt durch eine stadtgerechte Abwicklung und Organisation des Lieferverkehrs zu erhöhen. Um die genannten Ziele zu erreichen, sollen schrittweise, nach detaillierter Einzelfallprüfung und abschließender Bewertung, verschiedene Konzepte und einzelne Maßnahmen der Logistik- und Mobilitätsstudie umgesetzt werden.

Logistik- und Mobilitätsstudie – Zwischenbericht

Nach Abschluss des Stellenbesetzungsverfahrens (Sep. 2023) erfolgte zunächst die Einarbeitung in das Themengebiet. So erfolgte unter anderem:

- der Dialog mit anderen Kommunen zum Thema nachhaltige Stadtlogistik,
- die Schaffung von Wissensgrundlagen nachhaltiger Logistiklösungen,
- die Kontaktaufnahme und Informationsaustausch mit BSZ,
- das Bekanntmachen in Logistikkreisen zwecks Netzwerkaufbau,
- erste Gespräche zur einheitlichen Gestaltung von „Lieferzonen“ und
- der Austausch mit einem externen Anbieter von Paketstationen.

Um die Innenstadtlogistik Braunschweigs weiterzuentwickeln, wurden in der Logistikstudie unmittelbare, mittelfristige und langfristige anzugehende Maßnahmenempfehlungen aufgezeigt.

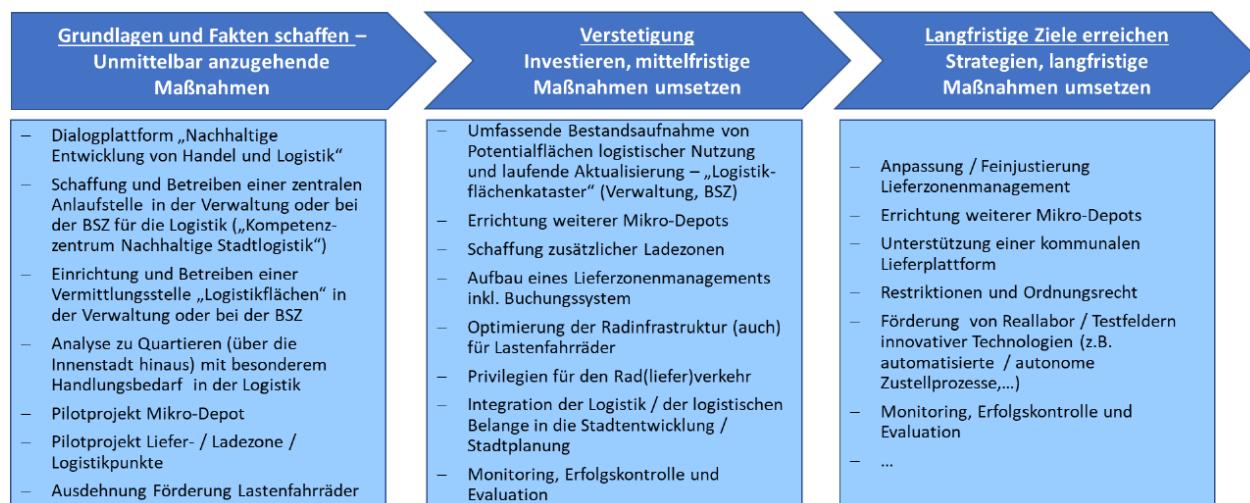


Abb.1 Struktur und Inhalte des Handlungskonzeptes City Logistik für die Braunschweiger Innenstadt (KE-Consult)

Bereits erfolgt ist die Ausweitung der Förderung von Lastenfahrrädern (DS 23-20867-01). Eine weitere unmittelbare anzugehende Maßnahme ist die Organisation einer kontinuierlichen Dialogplattform „nachhaltige Entwicklung von Handel und Logistik“. In Zusammenarbeit mit BSZ wird ein Konzept zur Initialisierung einer Dialogplattform erstellt.

Über diese Plattform sollen alle relevanten Stakeholder zusammentreffen, um im Rahmen eines Dialog- und Beteiligungsprozesses in Planung und Umsetzung verschiedener City Logistikmaßnahmen mit eingebunden zu werden. Der Beteiligung von Stakeholdern in den Umsetzungsprozessen wird eine hohe Bedeutung zugewiesen. Die Umsetzbarkeit der einzelnen Konzepte zur Optimierung der Logistik sind maßgeblich von der Akzeptanz und der Beteiligung der Stakeholder abhängig. Gemeinsam sollen konkrete Logistiklösungen für die letzte Meile konzipiert und anschließend in Form von Pilotprojekten umgesetzt werden.

Das erste Thema, welches in der Dialogplattform betrachtet werden soll, ist das Thema Paketstation. Paketstationen werden in der Studie als eine Maßnahme für die Gestaltung einer verbesserten Letzte-Meile-Logistik in Braunschweig genannt. Diese Maßnahme bringt unter anderem folgend Vorteile, zur nachhaltigeren und umweltverträglicheren Abwicklung der Letzte-Meile-Verkehre, mit sich:

- Paketstationen stehen rund um die Uhr zur Verfügung.
- Bündelungseffekte von Paketsendungen an einem Ort
- Vermeidung von erfolglosen Zustellversuchen
- Effizienterer Ablauf von Logistikverkehren
- Reduktion der Schadstoffemission durch Vermeidung von Wegen
- Effektivere Flächennutzungen

Bevor Paketstationen errichtet werden, wird ein verwaltungsinternes Prüfverfahren zur Standortfindung und - freigabe entwickelt. An diesem Prozess sollen auch die Logistikunternehmen beteiligt werden.

Ausblick:

Die Verwaltung schafft die konzeptionellen, infrastrukturellen und kommunikativen Rahmenbedingungen für eine nachhaltige City Logistik. Zur Förderung der Akzeptanz dieser Rahmenbedingungen seitens der Logistikunternehmen werden diese kontinuierlich in den Planungsprozess eingebunden. Daher wird durch die Etablierung der kontinuierlichen

Dialogplattform ein vertiefender Kontakt und ein offener Austausch mit allen relevanten Stakeholdern forciert.

Die Dialogplattform soll auch in Zukunft zu der Schaffung notwendiger Strukturen und zu der Umsetzung weiterer unmittelbar anzugehender Maßnahmen aus der Logistikstudie nach Abbildung 1 beitragen.

Leuer

Anlage/n:

keine

Absender:

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

24-23282
Antrag (öffentlich)

Betreff:

Einrichtung eines TOP zum Thema "Gut zu Fuß in Braunschweig"

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

28.02.2024

Beratungsfolge:

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben
(Entscheidung)

Status

12.03.2024

Ö

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird gemäß § 49 (2) der Geschäftsordnung vom 16. November 2021 (für den Rat, den VA, die Ausschüsse und die Stadtbezirksräte der Stadt Braunschweig) gebeten, in die Tagesordnung der Sitzung des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben am 12.03.2024 einen neuen Tagesordnungspunkt mit dem Titel „Gut zu Fuß in Braunschweig“ aufzunehmen. Innerhalb dieses TOPs soll die Verwaltung über folgende Aspekte berichten:

- Grundlagen für die Planung von Fußwegen in Braunschweig, Qualitätsstandards, Komfort, Verkehrssicherheit, Lärm
- Belange von Kindern, gehandicapten sowie betagten Menschen
- Strategische Überlegungen zur Umsetzung der, im ISEK verankerten, Premiumwege für zu Fußgehenden mit hoher Qualität wie Breite, Belag, geradlinige Wegeführung, Stadt der kurzen Wege, bevorrechtigte Ampelschaltungen, Zebrastreifen
- Strategische Überlegungen zur Umsetzung der, im ISEK verankerten Wegebeziehungen für zu Fußgehende (Alltagsziele wie Wohnen, Quartierszentren, Schule, Kita, ÖPNV-Haltestellen, Sharing-Angebote, öffentlichen Einrichtungen)
- Bedeutungsplanung / Fußverkehrskonzeptentwicklung
- Erfahrungen und Austausch mit anderen Kommunen (z.B. Kiel, Leipzig)
- Fördermöglichkeiten für Pilotprojekte
- Verfahrensvorschlag für die Entwicklung von Qualitätsstandards für Fußwege/Premiumwege sowie eines Fußwegenetzes, ggf. mit einem Pilotquartier.

Sachverhalt:

Zu Fuß gehen ist die umweltfreundlichste und kostengünstigste Art der Fortbewegung.
Zu Fuß beginnen und enden alle Wege, die Menschen täglich eigenständig zurücklegen.
Zu Fuß gehen ist biographisch die erste und letzte Fortbewegungsart von Menschen.
Zu Fuß sind Menschen auf ihren Alltags- und Freizeitwegen mobil.

Daher ist es sehr erstaunlich, dass bundesweit und auch in Braunschweig diese Form der Basismobilität in der Stadt- und Verkehrsplanung Jahrzehnte lang vernachlässigt wurde. Ergebnis sind Gehwege, die nicht entsprechend den Bedürfnissen von zu Fußgehenden gestaltet sind: zu schmal, zu uneben, zu dunkel, zu laut, zu heiß, zu unübersichtlich. Von Qualitätsstandards für Fußwege profitieren alle Menschen und ermöglichen soziale Teilhabe: junge und alte Menschen, Gesunde und viele Gehhandicapte, Menschen aller Geschlechter und Kulturen, aller sozialen Situationen.

Qualitätsvolle Flächen für den Fußverkehr sind ein attraktives Angebot, mehr zu Fuß zu gehen. Zu Fuß gehen lässt sich gut mit allen Formen des Nahverkehrs, wie Bus, Bahn, Rad verknüpfen, so dass sich, bei entsprechendem Angebot, der Verkehrsanteil deutlich steigern und einen wertvollen Beitrag zum Klimaschutz leisten kann. In Braunschweig sind 18 % vom Modal Split Fußverkehr* mit Potential nach oben. Damit ist die Förderung des Fußverkehrs ein Baustein für die Erreichung der Klimaschutzziele der Stadt Braunschweig, die möglichst

bis 2030 klimaneutral werden will.

Mit der Einrichtung dieses TOPs soll das Thema Fußverkehr mit seinen besonderen Belangen in die öffentliche Mobilitätsdebatte einbezogen werden. Ziel ist es, die Bedingungen langfristig im Sinne eines inklusiven Braunschweigs signifikant zu verbessern.

Quellen / weiterführende Literatur:

- MEP Braunschweig 2035+ Zwischenbericht ab Seite 53; Planersocietät | WVI
- ISEK 2018 (Integriertes Stadtentwicklungskonzept Braunschweig 2030)
- *Fachbeitrag zum Masterplan 100% Klimaschutz für den Großraum Braunschweig, WVI 2018
- Mobilität in Deutschland (MID 2017), <https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/archive/publikationen2017.html>
- Kieler Wege (2019),
https://www.kiel.de/de/umwelt_verkehr/verkehrswege/fusswegeachsen_und_kinderwege/index.php
- Kinder und Umwelt, <http://www.kindundumwelt.ch/kindundverkehr.htm>
- Städte für Menschen, 2014, Jan Gehl

STRATEGISCHE INFRASTRUKTUR- UND ANGEBOTSPLANUNG

Die Fußwege sollen ausgebaut und attraktiver gestaltet werden. Der Radverkehr ist ein zentraler Baustein nachhaltiger, urbaner Mobilität, die mit Lastenrädern, Leihräder und Elektrobikes flexibel angereichert wird. Der Ausbau der Radwege und Abstellmöglichkeiten steigert die Attraktivität. Der Stadtbahnausbau ist ein sichtbares Zeichen zur Stärkung des Öffentlichen Personenverkehrs. Das Angebot von Stadtbahnen und Bussen soll erweitert, der Takt optimiert und damit die Qualität des Nahverkehrs insgesamt gesteigert werden. Auch der Autoverkehr wird weiterhin eine Rolle spielen. Im Vordergrund stehen die Förderung von E-Mobilität, die Weiterentwicklung innovativer Digitalisierungs- und Vernetzungskonzepte und des autonomen Fahrens sowie eine generelle Steigerung der Effizienz.

PREMIUM-WEGE

1

Das Zufußgehen und das Radfahren sollen noch attraktiver werden. Über längere Distanzen sind dafür gute Wegebeziehungen zu schaffen.

Breite Gehwege mit hochwertiger Pflasterung, möglichst geradliniger Wegeföhrung und bevorrechtigter Kreuzung anderer Verkehrswege (Zebrastreifen, bevorrechtigte Ampelschaltungen) regen mehr Menschen an, entsprechend ausgestattete Strecken zu Fuß zurückzulegen.

Ausgewählte und stark nachgefragte Fahrradrouten werden überplant und baulich auf einem hohen Ausbaustandard realisiert.

Erste Schritte: Standards im MEP festschreiben

„BANK-BERATER“

3

Mit einem verbesserten Angebot an Sitzgelegenheiten werden Fußwege auch für Menschen nutzbar, die keine weiten Strecken am Stück zu Fuß zurücklegen können oder möchten. Konzeptionelle Überlegungen sehen Sitzmöglichkeiten an Fußgängerrouten sowie attraktiven Plätzen mit hoher Aufenthaltsqualität vor. Die Sitzgelegenheiten laden zum Verweilen ein und beleben den öffentlichen Raum zusätzlich.

Wesentliche Elemente bei der Maßnahme sind die kontinuierliche, bedarfsweise Einbindung der Nutzerinnen und Nutzer bei der Standortidentifizierung der Sitzgelegenheiten sowie die regelmäßige Pflege und Reinigung der Anlagen.

Erste Schritte: Konzepterarbeitung

FLANEUR-PLAN

2

Ausgewählte Fußwege mit hoher Verbindungswirkung zwischen zwei Stadträumen werden stärker im Bewusstsein der Menschen verankert. An viel beachteten Orten wie Quartierzentren, dem Ende der Fußgängerzone oder Haltestellen werden auf Tafeln die jeweiligen Verbindungswege präsentiert – und natürlich sind sie auch in geeigneter Form digital abrufbar.

Erste Schritte: Konzepterstellung

WEITERENTWICKLUNG DES RADVERKEHRSNETZES

4

Eine Ausweitung des Netzes von Fahrradwegen, Fahrradschutzstreifen und Fahrradstraßen erfolgt bei grundlegenden Sanierungen von Straßenzügen und über Einzelmaßnahmen zur Radverkehrsförderung. Dabei werden nachfolgende Grundsätze beachtet:

- Ausweitung des Fahrradstraßennetzes bis in die Außenbezirke,
- Ausweitung von Radfahrstreifen und Fahrradschutzstreifen,
- Verbreiterung von Radwegen (Kapazität, Überholen),
- Erweiterung der Ausschilderung von lokalen, regionalen und überregionalen Radrouten.

Erste Schritte: Standards im MEP festschreiben

Betreff:

Erste Satzung zur Änderung der Gebührenordnung für das Parken auf gebührenpflichtigen Parkplätzen in der Stadt Braunschweig (ParkGO)

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

06.03.2024

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Vorberatung)	12.03.2024	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (Anhörung)	14.03.2024	Ö
Ausschuss für Finanzen, Personal und Digitalisierung (Vorberatung)	02.04.2024	Ö
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	03.04.2024	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	09.04.2024	Ö

Beschluss:

„Die erste Satzung zur Änderung der Gebührenordnung für das Parken auf gebührenpflichtigen Parkplätzen in der Stadt Braunschweig (ParkGO) wird in der als Anlage beigefügten Fassung beschlossen.“

Sachverhalt:**Beschlusskompetenz**

Die Beschlusskompetenz ergibt sich aus § 58 Abs. 1 Nr. 5 des Niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetzes. Danach ist der Rat für Beschlüsse über Satzungen und Verordnungen zuständig; hierzu gehören neben dem Erlass auch die Änderungen oder Neufassung von Satzungen und Verordnungen.

Anlass

Mit Änderungsantrag 22-19222-03 wurde am 20.12.2022 die Ausweitung des gebührenpflichtigen Parkens innerhalb der Okerumflut (DS 22-19665) beschlossen. Mit Umsetzung des Beschlusses wurden insbesondere in den Wallbereichen viele vorher dauerhaft belegte Parkflächen frei. Dadurch stehen insbesondere den Anliegerinnen und Anliegern sowie anliegenden Nutzungen bessere Parkmöglichkeiten zur Verfügung.

Bei der Verwaltung gingen in Folge der Ausweitung der Parkgebührenpflicht vielfältige Rückmeldungen aus der Bevölkerung ein. Wesentliches Thema vieler Hinweise war insbesondere in den Bereichen des Wallringes die auf drei Stunden begrenzte Höchstparkdauer. Insbesondere für Besucher der Anlieger besteht derzeit keine Möglichkeit, ein Kfz bei längeren Besuchen abzustellen.

Im Bereich der Ausweitung des gebührenpflichtigen Parkens herrscht weniger auf Kurzzeitparkplätze angewiesener Geschäftsbesatz vor, so dass dem Kritikpunkt durchaus nachgekommen und hier bei der Regelung zur Parkgebührenpflicht nachgesteuert werden kann.

Vorschlag der Verwaltung

Um dem beschriebenen Kritikpunkt entgegenzuwirken, schlägt die Verwaltung für den Bereich der Ausweitung des gebührenpflichtigen Parkens (zukünftige Parkgebührenzone I b) vor, die Höchstparkdauer von drei Stunden ab dem 01.05.2024 aufzuheben und das gebührenpflichtige Parken mit Hilfe eines 24 Stunden-Tickets auch länger zu ermöglichen. Hierbei soll für die Parkdauer zwischen fünf Stunden und 24 Stunden ein Höchstsatz von 9,00 € festgelegt werden.

Hierzu ist eine Änderung der Parkgebührenordnung erforderlich.

Für die übrigen Bereiche bleiben die bisherigen Regelungen bestehen.

Leuer

Anlage/n:

Parkgebührenordnung

**Erste Satzung zur Änderung der Gebührenordnung
für das Parken auf gebührenpflichtigen Parkplätzen
in der Stadt Braunschweig (ParkGO)
vom 9. April 2024**

Aufgrund des § 6 a Abs. 6 des Straßenverkehrsgesetzes vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), zuletzt geändert durch Gesetz vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3108) in Verbindung mit § 1 Abs. 4 der Verordnung über Zuständigkeiten im Bereich Verkehr in der Fassung vom 25. August 2014 (Nds. GVBl. S. 249), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 5. März 2021 (Nds. GVBl. S. 92) in Verbindung mit § 10 des Niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetz vom 17. Dezember 2010, zuletzt geändert durch Gesetz vom 8. Februar 2024 (Nds. GVBl. Nr. 9), hat der Rat der Stadt Braunschweig in seiner Sitzung am 9. April 2024 folgende Satzung beschlossen:

Artikel I

Die Gebührenordnung für das Parken auf gebührenpflichtigen Parkplätzen in der Stadt Braunschweig (ParkGO) vom 20. Dezember 2022 wird wie folgt geändert:

§1 (2) wird wie folgt geändert:

„(2) Die Parkgebühren betragen:

In der Parkgebührenzone I a

30 Min.	0,90 €
60 Min.	1,80 €
90 Min.	2,70 €
120 Min.	3,60 €
150 Min.	4,50 €
180 Min.	5,40 €

Die Höchstparkdauer in der **Parkgebührenzone I a** beträgt während der gebührenpflichtigen Zeiten 180 Minuten.

In der Parkgebührenzone I b

30 Min.	0,90 €
60 Min.	1,80 €
90 Min.	2,70 €
120 Min.	3,60 €
150 Min.	4,50 €
180 Min.	5,40 €
usw.	
270 Min.	8,10 €
5 h (300 Min.) bis 24 Stunden-Parkschein	9,00 €

Die Höchstparkdauer in der **Parkgebührenzone I b** beträgt während der gebührenpflichtigen Zeiten 24 Stunden.

In der Parkgebührenzone II

30 Min.	0,50 €
60 Min.	1,00 €
90 Min.	1,50 €
120 Min.	2,00 €
150 Min.	2,50 €
180 Min.	3,00 €
usw.	

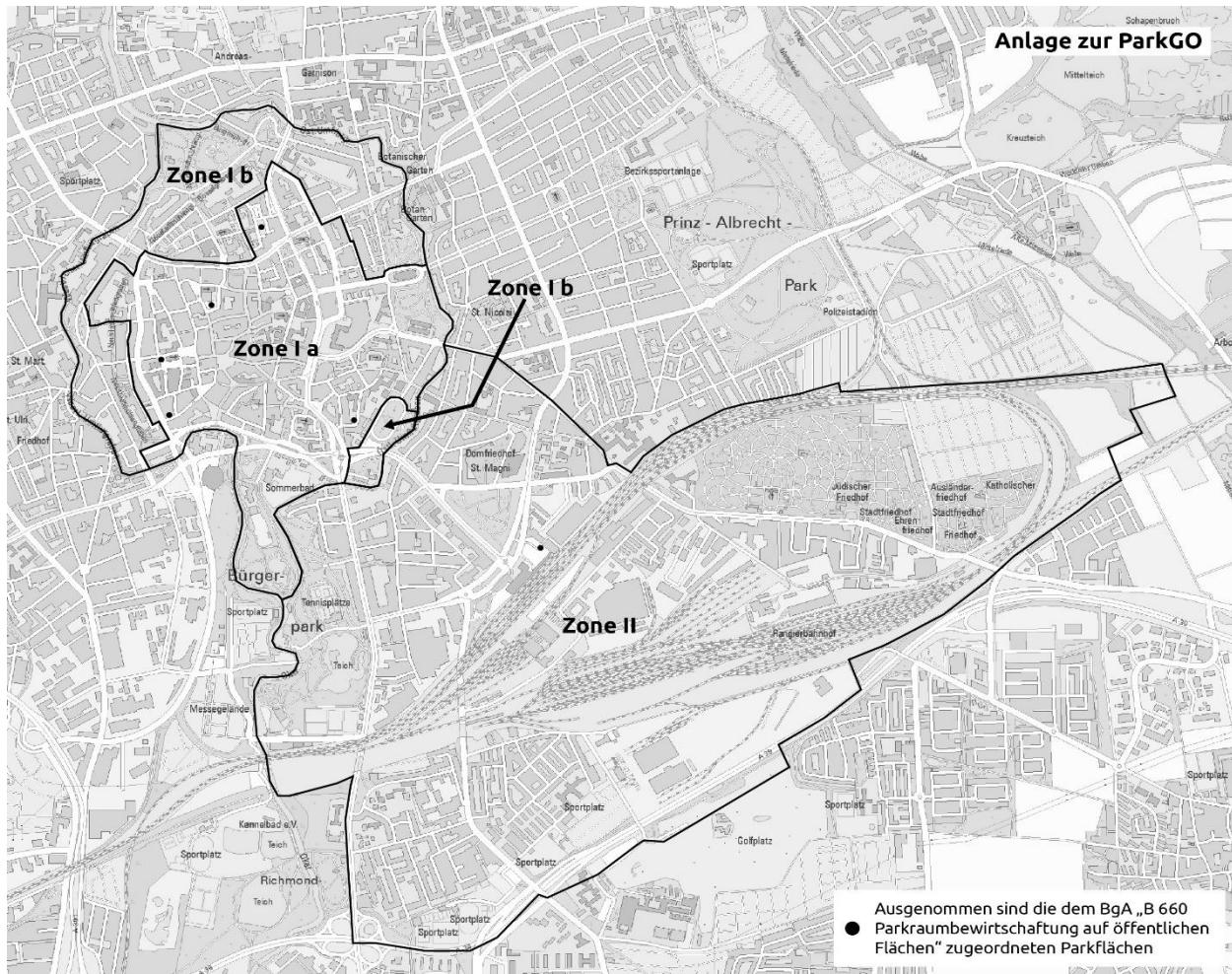
9 h (540 Min.) bis 24-Stunden-Parkschein 9,00 €

Die aufgeführten Zeiten und Beträge sind beispielhaft. Die exakte Parkdauer ergibt sich am Parkscheinautomaten-Display entsprechend der eingeworfenen Münzen, bei elektronischer Parkgebührenzahlung (Handyparken) minutengenau. Es sind die am Parkscheinautomaten ausgewiesenen gebührenpflichtigen Zeiten zu beachten.“

§ 2 wird wie folgt geändert:

„(1) Die räumlichen Ausdehnungen der geltenden Parkgebührenzonen **I a, I b** und **II** ergeben sich aus der als Anlage beigefügten Karte. Ausgenommen sind die dem Betrieb gewerblicher Art (BgA) „B 660 Parkraumbewirtschaftung auf öffentlichen Flächen“ zugeordneten und in der Karte gekennzeichneten Parkflächen.

(2) Für den BgA „B 660 Parkraumbewirtschaftung auf öffentlichen Flächen“ gilt eine gesonderte Entgeltordnung.



“

Artikel II

Die Änderungssatzung tritt am 01.05.2024 in Kraft.

Braunschweig, den

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister
I. V.

Leuer
Stadtbaurat

Die vorstehende Änderung der Satzung wird hiermit bekannt gemacht.

Braunschweig, den

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister
I. V.

Leuer
Stadtbaurat

Absender:

CDU-Fraktion im Rat der Stadt / FDP-Fraktion im Rat der Stadt

24-23289-01
Antrag (öffentlich)

Betreff:

Erste Satzung zur Änderung der Gebührenordnung für das Parken auf gebührenpflichtigen Parkplätzen in der Stadt Braunschweig (ParkGO)

Änderungsantrag zur Vorlage 24-23289

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

11.03.2024

Beratungsfolge:

		Status
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Vorberatung)	12.03.2024	Ö
Ausschuss für Finanzen, Personal und Digitalisierung (Vorberatung)	02.04.2024	Ö
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	03.04.2024	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	09.04.2024	Ö

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird gebeten, die vorgelegte Erste Satzung zur Änderung der Gebührenordnung für das Parken auf gebührenpflichtigen Parkplätzen in der Stadt Braunschweig (ParkGO, DS.-Nr. 24-23289) um folgende Punkte zu ergänzen und dem Rat der Stadt Braunschweig dann erneut zur Beschlussfassung vorzulegen:

- 1) Für das Parken in den Parkzonen I b und II wird ein Wochenticket eingeführt. Hierbei liegen die Kosten des Wochentickets signifikant unterhalb der fünffachen Summe eines Tagestickets (5 bis 24h) von 9 Euro, da durch das Ticket für die Folgetage keine Parkplatzgarantie besteht. Das Ticket wird in das digitale Handyparken integriert.
- 2) Für das Parken in den Parkzonen I b und II wird ein Monatsticket eingeführt. Hierbei liegen die Kosten des Monatstickets unterhalb der vierfachen Summe eines Wochentickets (siehe 1). Das Ticket wird in das digitale Handyparken integriert.
- 3) Für das Parken in den Parkzonen I a, I b und II wird ein vergünstigtes Parkticket für Schülerinnen und Schüler der anliegenden Berufsschulen eingeführt.
- 4) Die Förderung der Elektromobilität wird im Hinblick auf die Ergebnisse des Mobilitätsentwicklungsplans (MEP) in die Parkgebührenordnung aufgenommen. Dazu wird das kostenfreie Parken für alle Fahrzeuge mit E-Antrieb (EV) in den ersten 180 Minuten in den Parkzonen I a und I b der Parkgebührenordnung (ParkGO) eingeführt.

Für Betriebe, die ihren Geschäftssitz innerhalb der Parkgebührenzonen I a, I b und II haben, wird geprüft, ob diesen – vergleichbar mit dem Anwohnerparken – für ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter angeboten werden kann, gegen Gebühr eine mit der Anzahl der Mitarbeiter korrespondierende Zahl an Parkplätzen in direkter Nähe des Unternehmens zu reservieren. Bei positivem Prüfergebnis wird dieser Vorschlag ebenfalls in die ParkGO aufgenommen.

Zusätzlich zur genannten und zu ändernden Ersten Satzung zur Änderung der Gebührenordnung für das Parken auf gebührenpflichtigen Parkplätzen in der Stadt Braunschweig (ParkGO) wird die Umwandlung von privaten Flächen in neuen Parkraum aktiv seitens der Verwaltung unterstützt und dem Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben quartalsweise dazu berichtet.

Sachverhalt:

Die Begründung erfolgt mündlich.

Anlagen:

keine

Betreff:

**Konzept für den barrierefreien Umbau von Bushaltestellen
(erste Fortschreibung)**

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

20.02.2024

Beratungsfolge

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben
(Entscheidung)

Sitzungstermin

12.03.2024

Status

Ö

Beschluss:

„Der ersten Fortschreibung des Konzeptes für den barrierefreien Umbau von Bushaltestellen in Braunschweig wird zugestimmt.“

Sachverhalt:**Beschlusskompetenz:**

Die Beschlusskompetenz des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben ergibt sich aus § 76 Abs. 3 Satz 1 NKomVG i. V. m. § 6 Nr. 2 lit. i der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich um einen Beschluss über eine Verkehrsplanung, für die der Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben zuständig ist.

Anlass:

Im März 2020 hat der Planungs- und Umweltausschuss das Konzept zum barrierefreien Umbau von Bushaltestellen in Braunschweig (DS 20-12696) beschlossen. Seitdem wurden 40 der darin vorgeschlagenen Bussteige barrierefrei umgebaut. Die Braunschweiger Verkehrs-GmbH (BSVG) hat zwischenzeitlich genauere Ein- und Aussteigerzahlen für die Bushaltestellen vorgelegt, wodurch eine Aktualisierung des Konzeptes erforderlich wurde.

Durch die Aktualisierung hat sich die Umbaupriorität einiger Bushaltestellen verändert.

Weiterhin wurden die 42 Bussteige des freigestellten Schülerverkehrs in das Konzept aufgenommen und zusätzliche Bussteige sind durch die Neueinrichtung bzw. Anpassung von Buslinien hinzugekommen. Darüberhinausgehende wesentliche Änderungen fanden nicht statt.

Leuer

Anlage/n:

Konzept für den barrierefreien Umbau von Bushaltestellen in Braunschweig (erste Fortschreibung)

Konzept für den barrierefreien Umbau von Bushaltestellen in Braunschweig (erste Fortschreibung)

Fachbereich Tiefbau und Verkehr
Bohlweg 30
38100 Braunschweig

Stand: 31.01.2024

Inhalt

1.	Einleitung	2
2.	Barrierefreiheit an Bushaltestellen.....	3
2.1.	Anforderungen an barrierefreie Bushaltestellen.....	3
2.2.	Ausstattung von Bushaltestellen	4
2.2.1.	Wartefläche mit Leitelementen	4
2.2.2.	Haltestellenmast und Abfalleimer	5
2.2.3.	Wetterschutz und Sitzgelegenheit	5
2.2.4.	Fahrradabstellanlagen für Bike and Ride.....	6
2.2.5.	Dynamische Fahrgastinformation (DFI) und Smart City Ausrüstung.....	6
2.2.6.	Beleuchtung	6
2.2.7.	Zusammenfassung der Ausstattungsmerkmale.....	7
2.3.	Fahrbahnhaltestellen und Busbuchten	7
3.	Finanzierung	8
4.	Bestandsanalyse der Bushaltestellen	9
5.	Aufstellung einer Rangfolge für den weiteren Umbau	10
6.	Weiteres Vorgehen.....	12

1. Einleitung

Das Konzept für den barrierefreien Umbau von Bushaltestellen aus dem Jahr 2020 ist das Ergebnis eines mehrjährigen Prozesses und intensiver Abstimmung innerhalb der Verwaltung sowie mit der Braunschweiger Verkehrs-GmbH (BSVG), dem Regionalverband Großraum Braunschweig (Regionalverband), dem Behindertenbeirat Braunschweig und weiteren Beteiligten.

Das Ziel des Konzepts besteht darin, die Barrierefreiheit an allen Bushaltestellen in Braunschweig herzustellen und damit einen wichtigen Beitrag zu einem vollständig barrierefreien öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu leisten. Das Konzept fügt sich damit in die Strategie des Regionalverbands ein, der mit seinem Nahverkehrsplan (NVP) 2016 und dem NVP 2020 die Schaffung eines weitgehend barrierefreien ÖPNV im gesamten Verbundgebiet verfolgt und damit den gesetzlichen Verpflichtungen zur Barrierefreiheit im ÖPNV aus dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) nachkommt. Dort heißt es in § 8 Abs. 3:

„Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen.“

Der NVP 2020 weist gleichwohl darauf hin, dass hinsichtlich der Finanzierbarkeit und der erforderlichen Kapazitäten für Planung und Umsetzung ein barrierefreier Umbau der Haltestellen nur über einen längeren, über den 1. Januar 2022 hinausgehenden Zeitraum, erfolgen kann (NVP 2020, S. 381).

Daher musste jeder Straßenbaulastträger bis zum 1. Januar 2022 eine verbindliche Aussage vorlegen, in welcher Abfolge die geforderte Barrierefreiheit hergestellt werden soll (NVP 2020, S. 381). Mit dem im März 2020 beschlossenen Konzept für den barrierefreien Umbau von Bushaltestellen (DS 20-12696) hat die Stadt Braunschweig diese Anforderung erfüllt.

Darüber hinaus entspricht die Stadt Braunschweig mit ihrem Vorgehen den Anforderungen des Niedersächsischen Behindertengleichstellungsgesetz (NBGG), das die Barrierefreiheit bei Neu- sowie großen Um- und Erweiterungsbauten öffentlicher Stellen fordert. Öffentliche Verkehrsanlagen werden hier explizit genannt. Sie sind barrierefrei zu gestalten, soweit dies durch Rechtsvorschrift gegeben ist (vgl. § 7 Abs. 1 f. NBGG).

Für den weiteren Prozess des Umbaus von Bushaltestellen stellen sich wichtige Fragen:

- Was ist eine barrierefreie Bushaltestelle?
- Wie ist der Anteil der Barrierefreiheit an Braunschweigs Bushaltestellen?
- Wann erfolgt der barrierefreie Umbau der restlichen Bushaltestellen?
- Wie wird der Umbau finanziert?

Im Folgenden widmet sich das Konzept jeder Frage mit einem Abschnitt.

Mit der hier vorliegenden ersten Fortschreibung wird das Konzept aktualisiert.

2. Barrierefreiheit an Bushaltestellen

2.1. Anforderungen an barrierefreie Bushaltestellen

Die Bushaltestellen sind ein zentrales Element des Systems ÖPNV, denn sie sind gleichzeitig Zugangsstelle und Aushängeschild für den ÖPNV. Damit sich die Bushaltestellen in einen barrierefreien ÖPNV einfügen, muss bei der Planung der Barrierefreiheit, insbesondere die Schnittstelle zwischen Fahrzeug und Haltestelle, betrachtet werden. Nur aufeinander abgestimmte Fahrzeuge und Bushaltestellen können ein barrierefreies Verkehrssystem ergeben.

Barrierefreiheit wird im NBGG wie folgt definiert:

„Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.“ (§ 2 Abs. 3 NBGG)

Technische Regelwerke und Richtlinien konkretisieren die Ausgestaltung der Barrierefreiheit an Bushaltestellen. Darunter sind hervorzuheben:

- Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA),
- Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Verkehrs (EAÖ),
- Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RAst),
- DIN 18040-3 Barrierefreies Bauen Teil 3,
- DIN 32975 Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung,
- DIN 32984 Bodenindikatoren im öffentlichen Raum.

Für die Definition der Barrierefreiheit sind die Anforderungen verschiedener Personengruppen an ein barrierefreies Verkehrssystem zu berücksichtigen. Das NBGG bezieht sich auf Menschen mit Behinderungen und beinhaltet eine Definition dieser Personengruppe (siehe § 2 Abs. 2 NBGG). Das PBefG dagegen fordert die Barrierefreiheit für Personen, die in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkt sind. Eine Legaldefinition dieser Personengruppe liegt nicht vor. Die Bundesarbeitsgemeinschaft der ÖPNV-Aufgabenträger (BAG ÖPNV) hat sich umfassend mit dem Thema Barrierefreiheit auseinandergesetzt und zeigt die Vielfalt dieser Personengruppe unter Verweis auf die Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA) auf (siehe Tabelle 1).

Um den verschiedenen Ansprüchen gerecht zu werden, empfiehlt die BAG ÖPNV die Orientierung am Leitbild einer vollständigen Teilhabe und eines „Designs für Alle“, das keine Personengruppen bewusst ausgrenzt. Auch wenn dies möglicherweise über den Gesetzestext hinausgeht, wird die Berücksichtigung der Belange von Personen mit körperlichen, sensorischen, sprachlichen oder/und kognitiven Behinderungen sowie Personen mit sonstigen Mobilitätseinschränkungen empfohlen.

<u>Mobilitätseingeschränkte Personen:</u>	
Mobilitätseingeschränkte im engeren Sinne	Mobilitätseingeschränkte im weiteren Sinne
Körperbehinderte Personen:	Reisebedingt:
- Gehbehinderte Personen	- Personen mit Gepäck
- Rollstuhlnutzende Personen	- Personen mit Kinderwagen
- Arm- und handbehinderte Personen	- Personen mit Fahrrädern
- Klein- und Großwüchsige Personen	- Personen mit Einkaufs-/Gepäckwagen
Sehgeschädigte Personen:	- Fahrgäste mit Hunden
- Sehbehinderte Personen	- Schwangere
- Blinde Personen	- Übergewichtige Personen
Hörbehinderte Personen:	- Ortsunkundige Personen
- Schwerhörige Personen	Personen mit temporären Einschränkungen:
- Gehörlose Personen	- Personen mit Allergien
Sprachbehinderte Personen	- Sprachunkundige Personen
Personen mit kognitiven Entwicklungsbeeinträchtigungen:	Altersbedingt:
- Lernbehinderte Personen	- Ältere Menschen
- Geistige behinderte Personen	- Kleinkinder
Psychisch behinderte Personen	

Tabelle 1: Mobilitätseingeschränkte Personen¹

2.2. Ausstattung von Bushaltestellen

Unter Berücksichtigung der genannten Regelwerke wurden Standards für die Planung von Bushaltestellen erarbeitet, die möglichst vielen der Anforderungen von mobilitätseingeschränkten Personen im engeren wie im weiteren Sinne gerecht werden. Für die Ausstattung der Bushaltestellen für den Linienverkehr unter anderem mit barrierefreier Wartefläche, Wetterschutz und Fahrradständern wurden die folgenden Festlegungen getroffen, die zusammenfassend in Tabelle 2 dargestellt sind. Die Festlegungen zur Ausstattung von Bushaltestellen gelten für alle weiteren Umbauten von Haltestellen des Linienbusverkehrs.

2.2.1. Wartefläche mit Leitelementen

Eine barrierefreie Wartefläche ermöglicht einen nahezu stufenlosen und spaltfreien Einstieg in das Fahrzeug. Dies wird durch einen 18 cm hohen Bordstein („Kasseler Bord“) erreicht, der den Höhenunterschied zur Einstiegskante des Busses verringert und durch seine Ausrundung zur Fahrbahn hin dem Bus ermöglicht, sehr dicht an den Bordstein heranzufahren und so auch den horizontalen Abstand zwischen Tür und Bord zu verringern. Die Kasseler Borde werden auf einer Länge von 16 m verbaut, sodass alle drei Türen eines Gelenkbusses vor dem Kasseler Bord zum Halten kommen.

¹Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV) – Hrsg.: Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen H BVA, Ausgabe 2011, Köln. Maßgebend für das Anwenden des FGSV-Regelwerkes ist dessen Fassung mit dem neuesten Ausgabedatum, die beim FGSV Verlag, Wesselinger Str. 17, 50999 Köln, www.fgsv-verlag.de, erhältlich ist.

An Kombihaltestellen von Bus und Stadtbahn, die sehr gerade angefahren werden können, werden höhere Bordsteine verwendet, die den Höhenunterschied zwischen Fahrzeug und Bord weiter verringern. Für den Einsatz an reinen Bushaltestellen sind höhere Bordsteine jedoch nicht geeignet, da es aufgrund der Bordhöhe bei Fahrmanövern leicht zu einer Beschädigung der Fahrzeuge und des Bordsteins kommen kann. Bushaltestellen können häufig nicht so gerade angefahren werden wie Kombihaltestellen und werden im Vergleich zu Stadtbahnhaltestellen deutlich häufiger zugeparkt, sodass es zum Aufsetzen des Fahrzeugs mit der Front oder dem Heck beim Umfahren der Hindernisse kommen kann. Im Gegensatz zu Stadtbahnfahrzeugen können Busse durch das Absenken des Busses (sog. Kneeling) den Höhenunterschied beim Einstiegen weiter verringern.

Die Wartefläche bietet darüber hinaus ausreichende Bewegungsflächen für unter anderem wartende Fahrgäste, Rollstühle, Kinderwagen, Rollatoren. Gleichzeitig werden Sehbehinderte durch ein System von Leitstreifen, Einstiegsfeld und weiterer taktiler sowie visuell kontrastierender Bodenindikatoren auf der Wartefläche geführt. Bei angrenzenden Radwegen hinter Wetterschutzeinrichtungen und sonstigen Gefahrstellen verhindern Geländer ein plötzliches Hervortreten der Fahrgäste von der Wartefläche aus dem Sichtschatten des Wetterschutzes auf den Radweg.

2.2.2. Haltestellenmast und Abfalleimer

Die Einrichtung einer Bushaltestelle erfolgt durch Anordnung und Aufstellen des Haltestellenschildes (Verkehrszeichen 224), das gleichzeitig das Parken 15 m vor und hinter dem Verkehrszeichen verbietet. Am Mast des Haltestellenschildes ist in der Regel der Abfalleimer und bei Bushaltestellen ohne Wetterschutz auch der Fahrplanaushang angebracht.

2.2.3. Wetterschutz und Sitzgelegenheit

Ziel ist die Ausstattung von Bushaltestellen mit Wetterschutzeinrichtungen inkl. Sitzgelegenheit bereits ab 10 Einstiegern pro Tag. Die Ausstattung mit Wetterschutz erfolgt nicht nur während eines barrierefreien Umbaus sondern auch parallel im Rahmen eines eigenen Programms und einem Budget von jährlich 50.000 € (Haushalt 2023).

Die Wetterschutzeinrichtungen müssen funktionalen sowie gestalterischen Anforderungen genügen. In der Vergangenheit wurden verschiedene Wetterschutztypen hinsichtlich Form und Farbgebung errichtet. Bereits seit dem Beschluss des Bushaltestellenkonzeptes in 2020 erfolgt die Ausstattung mit einem Wetterschutz des bereits vielfach in Braunschweig vorhandenen und bewährten Typs „Bohlweg“, der sich durch Masten und Träger aus Stahl in T-Profil-Form auszeichnet und in der Farbe DB 703 Eisenglimmer dunkelgrau lackiert ist. Das Pultdach ist aus nicht durchsichtigem Glas, um einen Sonnenschutz zu bieten. Die durchsichtigen Rücken- und Seitenwänden erschaffen ein offenes und helles Erscheinungsbild. Die Sitzgelegenheiten sind aus vandalismusrobustem Material. Der Wetterschutz selbst und auch die Infovitrine sind beleuchtet. Die Größe des Wetterschutzes richtet sich nach der Anzahl der wartenden Fahrgäste wie in Tabelle 2 aufgeführt.

In der Vergangenheit wurde häufig der gesamte Wetterschutz durch und auf Kosten des städtischen Werbepartners aufgestellt und liegt in dessen Unterhaltungspflicht. Dadurch befindet sich ein weiterer verbreiteter Wetterschutztyp im Stadtgebiet, der in Details vom Typ „Bohlweg“ abweicht. Aufgrund des hohen Kostenvorteils bei der Anschaffung sowie in der Unterhaltung und der geringen Unterschiede erscheint diese Lösung auch weiterhin zweckmäßig.

4-feldriger Wetterschutz Typ „Bohlweg“



3-feldriger Wetterschutz des Werbepartners Ströer



Nach Vorschlägen aus den Ratsgremien wurden seit 2020 versuchsweise Wetterschutzeinrichtungen mit Gründach aufgestellt. Die Erfahrungen hiermit waren bisher positiv. Aus stadtgestalterischen Gründen sollen innerhalb der Okerumflut und im Zuge der Jasperallee die Wetterschutzeinrichtungen nur mit Glasdächern ausgestattet werden. In den übrigen Bereichen können Wetterschutzeinrichtungen mit Gründächern nach Prüfung stadtgestalterischer und technischer Aspekte sowie Umfeld-Aspekte (vgl. Protokollauszug zu DS 21-16385) zukünftig häufiger realisiert werden.

Das weitere Vorgehen dazu hängt von den Erfahrungen ab, die weiterhin gesammelt werden. Funktional werden diese so ausgewählt, dass sie gleichwertig zum Typ „Bohlweg“ sind.

2.2.4. Fahrradabstellanlagen für Bike and Ride

Die Regelausstattung von Bushaltestellen mit Fahrradabstellanlagen besteht aus drei Anlehnbügeln, soweit der Platz für die Aufstellung ausreichend ist. Bei erhöhtem Bedarf wird die Kapazität entsprechend erhöht.

2.2.5. Elektronische Fahrgastinformation

Im Rahmen des Projektes „Echtzeit“ wurden in den letzten Jahren 240 Anzeiger für dynamische Fahrgastinformation auf Bus- und Bahnsteigen mit mindestens 150 Einsteigern am Tag (Fördervoraussetzung des Zuwendungsgebers) aufgestellt. Daran anknüpfen soll das Projekt HILDE („Haltestelleninformation leicht digital und in Echtzeit“). An 20 Bussteigen sollen ab 2024 Low-Energy-Anzeiger (LEA) aufgestellt werden, die ohne Stromanschluss mit Batterie und Solarmodulen betrieben werden. Finanziert werden diese aus Mitteln des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr und des Regionalverbandes.

2.2.6. Beleuchtung

Ziel ist es, im Zuge eines Bushaltestellenumbaus die Wartefläche einer Haltestelle durch Straßenbeleuchtung/ergänzende Beleuchtung auf der Wartefläche und/oder Beleuchtung im Wetterschutz besser zu beleuchten.

2.2.7. Zusammenfassung der Ausstattungsmerkmale

In Tabelle 2 werden die Ausstattungsmerkmale und ihre Verwendung zusammengefasst.

Ausstattungselement	Verwendung
Befestigte Wartefläche mit erhöhtem Bord (mindestens 18 cm Kasseler Bord)	immer
Taktile Leitelemente für Sehbehinderte	immer
Haltestellenmast	immer
Abfalleimer	Bei Bedarf
Wetterschutz mit - Sitzgelegenheit - Beleuchtung - Infovitrine in geeigneter Höhe für verschiedene Körpergrößen und Rollstuhlfahrende - Werbeseitenteil bei Interesse des städtischen Werbepartners - ggf. Gründach	<u>Unter 10 Einsteigern/Tag:</u> Kein Wetterschutz. <u>Zwischen 10 und 20 Einsteigern/Tag:</u> 2-feldriger Wetterschutz. <u>Ab 20 Einsteigern/Tag:</u> 3-feldriger Wetterschutz. Bei sehr hohem Fahrgastaufkommen größere oder mehrere Wetterschutzeinrichtungen.
Fahrradabstellanlagen für Bike and Ride	Mindestens drei einfache Anlehnbügel. Bei erhöhtem Bedarf werden weitere Fahrradabstellanlagen geprüft.
Geländer	Bei angrenzenden Radwegen, Höhenunterschieden und sonstigen Gefahrstellen
Dynamische Fahrgastinformation (DFI) mit akustischer Informationsmöglichkeit	Ab 150 Einsteiger/Tag
Low-Energy-Anzeiger (LEA)	gemäß Förderprojekt des Regionalverbandes

Tabelle 2: Ausstattung von Bushaltestellen

Der Regionalverband hat ein einheitliches Haltestellendesign entwickelt, dass die Ausstattungsstandards für Haltestellen in der Region Braunschweig festlegt. Mit den in diesem Bushaltestellenkonzept dargelegten Ausstattungsstandards für Haltestellen sind die Anforderungen des Regionalverbandes erfüllt.

2.3. Fahrbahnrandhaltestellen und Busbuchten

Für den Bau von Bushaltestellen gibt es grundsätzlich zwei verschiedene Bauweisen:

- Auf der Fahrbahn (Fahrbahnrandhaltestellen)
- Neben der Fahrbahn (Busbuchten)

Mit beiden Bauweisen können grundsätzlich barrierefreie Bushaltestellen erreicht werden. Die Planungsanforderungen und Kosten sind jedoch bei Busbuchten deutlich höher, um eine ähnliche Qualität und Komfort für die Fahrgäste zu erreichen wie bei Fahrbahnrandhaltestellen.

Fahrbahnrandhaltestellen können durch ihre Lage am Fahrbahnrand sehr gut gerade angefahren werden und ermöglichen damit ein dichtes Halten des Busses an der Bordsteinkante. Um auch bei Busbuchten ein dichtes Halten an der Bordsteinkante zu ermöglichen, werden Busbuchten mit einer Länge von ca. 90 m benötigt. Diesem Platzbedarf kann häufig weder im innerstädtischen Bereich noch in den weniger dicht besiedelten Stadtteilen am Stadtrand entsprochen werden. Verkürzte Busbuchten führen zu größeren Spaltbreiten zwischen Bus und Wartefläche und halten die Grenzwerte für die Anforderungen an barrierefreie Bushaltestellen nur dann ein, wenn die Fahrzeuge sehr genau an den Bord herangeführt werden. Demgegenüber können mit Fahrbahnrandhaltestellen häufig geringere Spaltbreiten erreicht werden. Mit dem höheren Platzbedarf von Busbuchten gehen in der Regel auch ein höherer Planungsaufwand und höhere Baukosten einher, wodurch bei gleichbleibenden Kapazitäten weniger Bushaltestellen pro Jahr umgebaut werden können.

Busbuchten werden im Vergleich zu Fahrbahnrandhaltestellen erheblich häufiger zum Parken zweckentfremdet. Die Folge ist, dass der Bus bei zugeparkten Buchten auf der durchgehenden Fahrbahn halten muss und damit für die Fahrgäste keine Möglichkeit besteht, barrierefrei auf die Wartefläche ein- und auszusteigen.

Darüber hinaus treten bei Busbuchten zusätzlich zu den Bremswirkungen beim Einfahren und den Beschleunigungen beim Anfahren auch Querbeschleunigungen durch die Richtungsänderungen beim Ein- und Ausfahren in die Busbucht auf. Zu diesem Zeitpunkt haben aus- bzw. einsteigende Fahrgäste ihre Sitzplätze bereits verlassen bzw. noch nicht erreicht und sind so im Stehen bzw. Gehen besonders gefährdet. Dies trifft insbesondere auf mobilitätseingeschränkte Personen zu.

Aus Sicht der Barrierefreiheit sind Fahrbahnrandhaltestellen den Busbuchten aus den oben genannten Gründen vorzuziehen. In der Abwägung der Bauform von Bushaltestellen sind darüber hinaus weitere Kriterien wie z. B. die Auswirkungen auf andere Verkehrsarten zu berücksichtigen, die in einer Mitteilung (DS 19-12147) ausführlich erläutert werden.

3. Finanzierung

Jedes Jahr werden in Braunschweig mehrere Bushaltestellen barrierefrei umgebaut. Der Fortschritt des Umbaus hängt im Wesentlichen von den verfügbaren Planungskapazitäten, den Kosten für den Umbau und den zur Verfügung stehenden Haushaltssmitteln ab.

Die Kosten für den barrierefreien Umbau eines Bussteigs schwanken in Abhängigkeit der notwendigen Bauarbeiten stark zwischen ca. 50.000 € (z. B. der Bussteig der Bushaltestelle „Pappelallee“ in Fahrtrichtung stadtauswärts) und ca. 120.000 € (z. B. der Bussteig an der Bushaltestelle „Im Seumel“ in Fahrtrichtung stadteinwärts). Im Mittel werden im Folgenden daher Baukosten in Höhe von 80.000 € angesetzt. Gegenüber dem Bushaltestellenkonzept von 2020 sind dies geringere Kosten, da die derzeitigen Haltestellenumbaumaßnahmen nicht mehr so aufwendig sind wie zuvor. Diese Baukosten vorausgesetzt, würden sich die hochgerechneten Umbaukosten für die verbleibenden 470 Bussteige auf ca. 40 Mio. € belaufen (ohne Berücksichtigung von Preissteigerungen). Eine Abschätzung bis wann sämtliche Bussteige barrierefrei umgebaut sein werden, ist daher sehr schwer zu treffen.

Die Finanzierung des barrierefreien Umbaus von Bushaltestellen setzt sich aus verschiedenen Bestandteilen zusammen (siehe Abbildung 1) und erfolgt nach dem Bruttoprinzip. D. h. die Maßnahmen werden zunächst vollständig mit städtischen Haushaltssmitteln finanziert und anschließend fließen die eingeworbenen Fördermittel in den Haushalt. Im städtischen Haushalt stehen seit 2021 jährlich Mittel in Höhe von 800.000 € zur Verfügung. Von den Gesamtkosten des barrierefreien Umbaus sind aus der Erfahrung des Fachbereichs Tiefbau und Verkehr ca. 70 % zuwendungsfähig. Diese zuwendungsfähigen Kosten werden mit 75 % von der Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) und mit 12,5 % vom Regionalverband gefördert. Damit ergeben sich für die Finanzierung einerseits externe Mittel, die sich aus Fördermitteln von Regionalverband und LNNG zusammensetzen und andererseits städtische Mittel. Die von der Stadt zu leistenden Mittel setzen sich zusammen aus den nicht zuwendungsfähigen Kosten und einem Rest der zuwendungsfähigen, aber nicht geförderten Kosten.

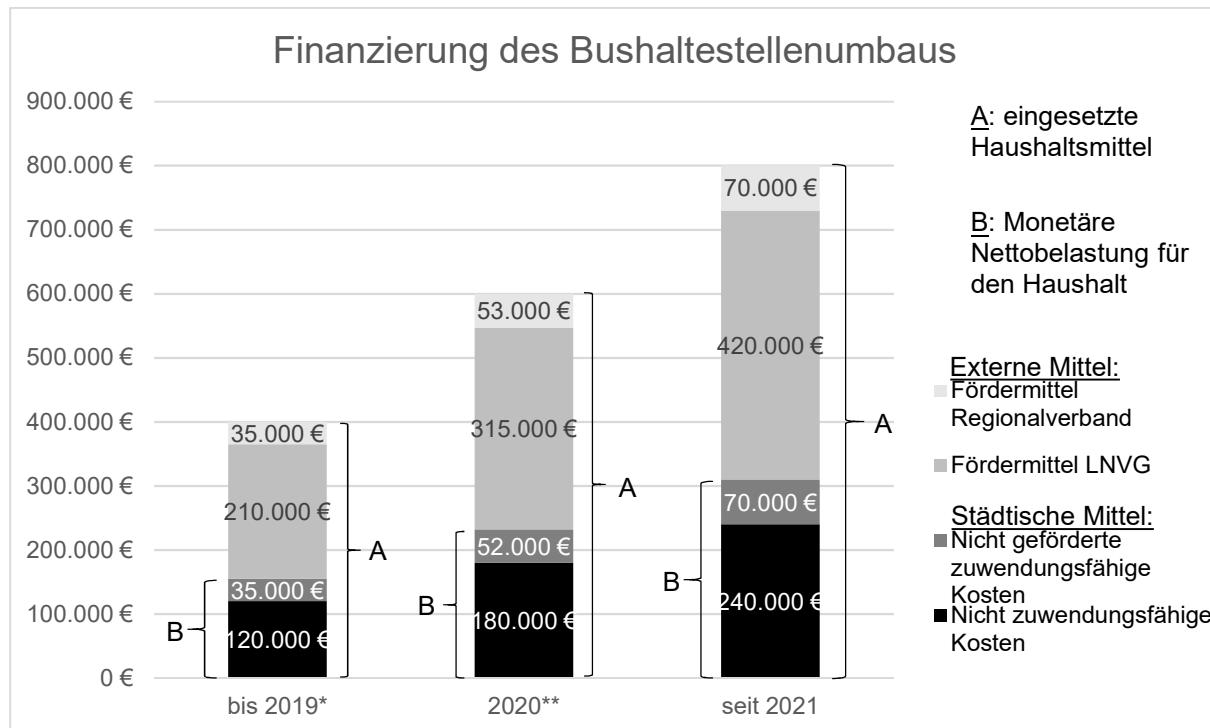


Abbildung 1: Finanzierung des barrierefreien Bushaltestellenumbaus

4. Bestandsanalyse der Bushaltestellen

Im Braunschweiger ÖPNV gibt es derzeit 797 Bussteige (Stand: 31.01.2024). Die Gesamtzahl der Bussteige hat sich gegenüber 2020 (724 Bussteige) zum einen durch die Neueinrichtung bzw. Verlängerung von Buslinien um 31 Bussteige erhöht und zum anderen werden nun die 42 Bussteige des freigestellten Schülerverkehrs hinzugezählt.

Die Bussteige des freigestellten Schülerverkehrs sind fast ausschließlich noch nicht barrierefrei umgebaut. Gemäß § 1 Abs. 4 der Freistellung-Verordnung (FrStIgV) sind diese von den Vorschriften des PBefG freigestellt und damit kein Teil des ÖPNV. Der Umbau dieser Haltestellen wird daher nicht von der LNNG und dem Regionalverband gefördert. Dennoch werden diese Haltestellen mit in das Bushaltestellenkonzept aufgenommen, da dort Grundschulkinder mit erhöhtem Sicherheitsbedarf unterwegs sind.

Einer Bushaltestelle können mehrere Bussteige zugeordnet sein. In der Regel gehören zu einer Bushaltestelle ein Bussteig je Fahrtrichtung und damit zwei Bussteige je Bushaltestelle. Ein Beispiel für eine Bushaltestelle mit mehr als zwei Bussteigen ist die Bushaltestelle Rathaus mit insgesamt vier Bussteigen.

Da in Braunschweig im ÖPNV ausschließlich Linienbusse in Niederflurbauweise eingesetzt werden, sind die fahrzeugseitigen Voraussetzungen für ein barrierefreies Ein- und Aussteigen bereits geschaffen.

Seit dem Bushaltestellenkonzept von 2020 wurden 40 weitere Bussteige barrierefrei umgebaut. Deren Gesamtzahl hat sich dadurch um 14 % auf 327 Bussteige erhöht. Diese 327 Bussteige sind nach den zur jeweiligen Bauzeit gültigen allgemein anerkannten Regeln der Technik barrierefrei umgebaut worden. Dies beinhaltet die Ausstattung der Wartefläche mit taktilen Leitelementen für Sehbehinderte und die Verwendung eines 18 cm hohen Bordsteins (Kasseler Bord). Der Anteil barrierefreier Bussteige liegt damit bei 41 %. 470 Bussteige sind noch nicht barrierefrei umgebaut.

Kriterium	2020	2023
im Konzept betrachtete Bussteige insgesamt	724	797
davon Bussteige Linienverkehr	724	755
davon Bussteige freigestellter Schülerverkehr	x	42
barrierefrei umgebaute Bussteige	287	327
noch nicht barrierefrei umgebaute Bussteige	437	470

X = wurden im Bushaltestellenkonzept von 2020 noch nicht berücksichtigt

Tabelle 3: Bestandsanalyse der Bushaltestellen

5. Aufstellung einer Rangfolge für den weiteren Umbau

Angesichts der hohen Zahl von 470 barrierefrei umzubauenden Bussteigen und den finanziellen und planerischen Grenzen ist Effizienz beim weiteren Vorgehen sehr wichtig. Dazu gehört insbesondere die Frage, welche Bussteige dringend barrierefrei umgebaut werden müssen und welche Bussteige im Vergleich untereinander weniger dringend sind.

Um diese Frage zu beantworten, wurden Kriterien identifiziert mit deren Hilfe die Dringlichkeit des barrierefreien Umbaus der Haltestellen bestimmt werden soll. Die identifizierten Kriterien berücksichtigen verschiedene Aspekte wie zum Beispiel die räumliche Verteilung barrierefreier Bushaltestellen im Stadtgebiet sowie die Nachfrage anhand von Fahrgastzahlen und sind vergleichbar mit den Kriterien von Konzepten anderer Städte (z. B. Salzgitter und Chemnitz). Anhand der Kriterien wurde jeder Bushaltestelle eine Punktzahl zugeordnet, die die Dringlichkeit für den barrierefreien Umbau darstellt.

Die ermittelte Dringlichkeit und ihr korrespondierender Punktewert wurden genutzt, um eine Rangfolge für die noch barrierefrei umzubauenden Bushaltestellen aufzustellen. Diese Rangfolge stellt eine planerische Empfehlung für die Reihenfolge des barrierefreien Umbaus dar und wurde mit den Rahmenbedingungen des NVP 2020 abgestimmt. Die Rangfolge ist der Anlage zu entnehmen.

Die nachfolgend in Tabelle 4 aufgeführten Kriterien wurden je Bushaltestelle erfasst und es wurde ein Punktesystem für die Priorisierung der Bussteige erstellt. Jedem Kriterium wird ein Punktewert gemäß Tabelle 4 zugeordnet, anschließend werden die Punkte der Kriterien addiert.

Eigenschaft	Punkte
Point of Interest (POI) Typ 1 Einrichtungen mit erhöhtem Aufkommen von mobilitätseingeschränkten Personen in der Nähe der Haltestelle. Zum Beispiel Krankenhäuser, Seniorenheime, betreutes Wohnen	2
Point of Interest (POI) Typ 2 Öffentliche Einrichtungen (z. B. Behörden, Stadtbibliothek und Schulen) sowie Haltestellen des freigestellten Schülerverkehrs	1
Erschwerter Einstieg An diesen Bushaltestellen ist ein erschwerter Einstieg vorhanden, beispielsweise durch eine niedrige Bordhöhe von unter 5 cm.	2
Wichtigkeit für den Ortsteil Als Zwischenschritt zu einem vollständig barrierefreiem ÖPNV-Netz soll jeder Ortsteil über mindestens eine zentrale barrierefreie Haltestelle erreichbar sein und die Luftlinie zur nächsten barrierefreien Haltestelle nicht mehr als 1.000 m betragen (NVP 2020).	6
Gegenrichtung bereits umgebaut Bei Haltestellen bei denen bisher nur eine Fahrtrichtung barrierefrei umgebaut wurde, erhält der Bussteig der Gegenrichtung eine höhere Priorität, da eine Haltestelle für Mobilitätseingeschränkte nur nutzbar ist, wenn beide Fahrtrichtungen barrierefrei sind.	2
Fahrgäste pro Bussteig und Tag (Ein- und Aussteiger) Fahrgastzahlen der Braunschweiger Verkehrs-GmbH aus 2022 und weiterer Verkehrsunternehmen.	
unter 25/nicht verfügbar	1
ab 25	2
ab 50	3
ab 75	4
ab 100	5
ab 125	6
ab 150	7
ab 175	8
ab 200	9

Tabelle 4: Punktewerte für die Priorisierung

Beispielhaft für die Bushaltestelle Tuckermannstraße im westlichen Ringgebiet berechnet sich der Punktwert unter Verwendung der oben genannten Kriterien wie folgt:

Haltestelle Tuckermannstraße			
Kriterium	Wert	Punkte	Summe
POI Typ 1 vorhanden?	Nein	0	10
POI Typ 2 vorhanden?	Ja (Schule)	1	
Erschwerter Einstieg?	Ja	2	
Gegenrichtung bereits umgebaut	Ja	2	
Fahrgäste pro Bussteig und Tag	Über 100	5	

Tabelle 5: Beispiel Bushaltestelle Tuckermannstraße

Bushaltestellen im Bereich eines Stadtbahnausbaukorridors werden zunächst zurückgestellt, um im Einzelfall zu prüfen, ob ein Ausbau der Bushaltestellen vor dem Bau einer Stadtbahnstrecke sinnvoll ist.

Basierend auf den ermittelten Punkten wurde eine Abstufung in vier Kategorien vorgenommen, beginnend bei Kategorie A mit den dringendsten Bushaltestellen bis hin zu Kategorie D mit den am wenigsten dringenden Bushaltestellen.

Summe Punkte	Kategorie
Ab 5	A
4	B
2-3	C
1	D

Tabelle 6: Bildung von Kategorien zur Bewertung der Haltestellen

Je höher die Punktzahl aus den ermittelten Kriterien, desto höher ist die Dringlichkeit der Bushaltestelle und damit die Priorität ihres barrierefreien Ausbaus. Das Ergebnis des oben beschriebenen Priorisierungsverfahrens ist eine Rangfolge, die als Anlage beigeführt ist.

6. Weiteres Vorgehen

Alle Bushaltestellen werden entsprechend ihrer Priorisierung in der Rangfolge barrierefrei ausgebaut, beginnend mit den Bushaltestellen der Kategorie A. Unabhängig von der Rangfolge werden Bushaltestellen im Zuge von weiteren Straßenbaumaßnahmen vorgezogen, um Synergieeffekte durch die Bündelung von Baumaßnahmen zu erhalten.

Die Rangfolge wird alle zwei bis drei Jahre mit neuen Fahrgastzahlen der BSVG und anderer Verkehrsunternehmen aktualisiert. Falls sich die Eigenschaften einer Bushaltestelle hinsichtlich der Priorisierung ändern, wird die Rangfolge entsprechend angepasst.

Das Konzept ist abgestimmt mit dem Regionalverband, der BSVG und dem Behindertenbeirat der Stadt Braunschweig.

Anlage:
Rangfolge der Bushaltestellen für den barrierefreien Umbau

Rangfolge der Bushaltestellen für den barrierefreien Umbau

Stadt Braunschweig, Abtl. Verkehrsplanung und Verkehrsmanagement

Haltestelle	Anzahl Bussteige nicht barrierefreie Bussteige	Punkte	Kategorie	Fahrgäste pro Tag und Bussteig	POI Typ 1	POI Typ 2 erschwerter Einstieg	Gegenrichtung barrierefrei	wichtig für Ortsteil	Bemerkungen

Für den barrierefreien Umbau bis 2025 in Planung - sortiert nach vorauss. Umbaujahr und alphabetisch

Am Bülten	2	2	8	A
Beethovenstraße	2	2	9	A
Buchhorstblick	2	2	8	A
Eichhahnweg	2	2	17	A
Messegelände	2	1	8	A
Neckarstraße	2	2	8	A
Schlesierweg	2	2	4	B
Schönebergstraße	3	2	10	A
Tuckermannstraße	2	1	10	A
Lägenkamp	2	2	8	A
Nordstraße	2	1	10	A
Richmondweg	2	2	8	A
Staatl. Untersuchungsämter	2	2	8	A
Steinriedendamm	3	3	10	A
Zollkamp	2	2	12	A

>=175					Umbau ab 2024 vorgesehen
>=175	X				Umbau ab 2024 vorgesehen; Gymnasien Neue Oberschule und Ricarda-Huch
>=25			X		Umbau ab 2024 vorgesehen
>=200		X		X	Umbau ab 2024 vorgesehen (Fahrtrichtung stadteinwärts)
>=125			X		Umbau ab 2024 vorgesehen (Fahrtrichtung stadauswärts)
>=75	X	X			Umbau ab 2024 vorgesehen; Pflegeheim Baars
>=75					Umbau ab 2024 vorgesehen; vorgezogen aufgrund Umgestaltung Ortseinfahrt Watenbüttel
>=25			X	X	Umbau ab 2024 vorgesehen (Fahrtrichtung stadteinwärts)
>=100	X	X	X		Umbau ab 2024 vorgesehen (Fahrtrichtung stadauswärts); Realschule Sidonienstraße, Grundschulen Bürgerstraße, Hohestieg, St. Josef
>=75	X		X		Umbau ab 2025 vorgesehen; AWO-Sozialzentrum, Förderschule
>=175				X	Umbau ab 2025 vorgesehen (Fahrtrichtung stadteinwärts)
>=100	X	X			Umbau ab 2025 vorgesehen; Venenzentrum, Landesbildungszentrum für Hörgeschädigte, Braunschweig Kolleg
>=150		X			Umbau ab 2025 vorgesehen; Staatliche Untersuchungsämter
>=200		X			Umbau ab 2025 vorgesehen; Grundschule Schunteraue
>=200	X	X			Umbau ab 2025 vorgesehen (Fahrtrichtung stadauswärts); Polizei

Kategorie A (Bushaltestellen ab 5 Punkten) - sortiert nach Punkten, bei Punktgleichheit alphabetisch

Boeselagerstraße	2	1	13	A
Christian-Pommer-Straße	4	4	10	A

>=200	X		X		Residenz am Eichenpark
>=25			X	X	statt Haltestelle "Hansestraße Mitte" wichtig für den Ortsteil

Rangfolge der Bushaltestellen für den barrierefreien Umbau

Stadt Braunschweig, Abtl. Verkehrsplanung und Verkehrsmanagement

Stand: 31.01.2024

Haltestelle	Anzahl Bussteige			Kategorie	Bemerkungen					
	nicht barrierefrei	Bussteige	Punkte		Fahrgäste pro Tag und Bussteig	POI Typ 1	POI Typ 2	erschwerter Einstieg	Gegenrichtung barrierefrei	wichtig für Ortsteil
Geiteldestraße	4	4	8	A	>=25			X		statt Haltestelle "Pfarrgasse" wichtig für den Ortsteil
Krugplatz	2	2	8	A	>=25			X		
Hochstraße	2	2	7	A	>=75	X	X			Seniorenwohnungen Kastanienallee, Betreute Seniorenwohngemeinschaft Helmstedter Straße, BBS
Stiddien	2	2	7	A	<25			X		
Breitenhop	2	1	6	A	>=75			X		
Cyriaksring	4	2	6	A	>=50	X	X			
Danziger Straße	2	2	6	A	>=100	X				Grundschule Hondelage
Gosekamp	2	1	6	A	>=75			X		
Hans-Sommer-Straße	2	1	6	A	>=50	X	X			Forschungsinstitute
Herzogin-Elisabeth-Straße	2	2	6	A	>=125					
Julius-Elster-Straße	2	2	6	A	>=125					
Julius-Konegen-Straße	2	2	6	A	>=50	X	X			DAA Fachschule für Sozialpädagogik
Lammer Heide	4	2	6	A	>=50	X	X			Grundschule Lamme
Raabestraße	2	2	6	A	>=125					
Schwarzer Kamp	2	2	6	A	>=50	X	X			Veranstaltungsort Millennium
Theodor-Heuss-Straße	2	2	6	A	>=75	X				Sozialpädiatrisches Zentrum des Klinikums
Schuntersiedlung	2	2	5	A	>=100					
Am Forst	2	1	5	A	>=50			X		
Am Jödebrunnen	2	2	5	A	>=75	X				Soziokulturelles Zentrum
Am Kalkwerk	2	2	5	A	>=100					
Am Klei	2	2	5	A	>=75	X				auch Schulbushaltestelle
Am Lehlinger	4	4	5	A	>=25	X	X			Realschule LebenLernen
Am Meerbusch	2	2	5	A	>=75		X			
Bürgerpark	2	2	5	A	>=75	X				Oskar Kämmer Schule, IU Duales Studium Braunschweig
Europaplatz	2	1	5	A	>=50			X		
Hans-Geitel-Straße	2	2	5	A	>=100					
Havelstraße	2	2	5	A	>=50	X				Seniorenwohnungen Ilmenaustraße
Hegerdorfstraße	2	1	5	A	>=50			X		
Heideweg	2	2	5	A	>=75	X				Grundschule Timmerlah
Ligusterweg	1	1	5	A	>=100					
Luisenstraße	2	2	5	A	>=50	X				Seniorenwohnungen Frankfurter Straße
Marienberger Straße	2	2	5	A	>=100					
Sachsenstrasse	2	1	5	A	>=50			X		
Salzdahlumer Weg	2	1	5	A	<25		X	X		ein neu eingerichteter Bussteig
Troppastraße	2	2	5	A	>=100					
Unter den Linden	2	2	5	A	>=100					

Rangfolge der Bushaltestellen für den barrierefreien Umbau

Stadt Braunschweig, Abtl. Verkehrsplanung und Verkehrsmanagement

Stand: 31.01.2024

Haltestelle	Anzahl Bussteige nicht barrierefrei	Bussteige Punkte	Kategorie	Fahrgäste pro Tag und Bussteig	POI Typ 1	POI Typ 2	erschwerter Einstieg	Gegenrichtung barrierefrei	wichtig für Ortsteil	Bemerkungen

Kategorie B (Bushaltestellen mit 4 Punkten) - alphabetisch sortiert

Alter Rautheimer Weg	2	2	4	B
Bechtsbütteler Weg	4	4	4	B
Biberweg	2	2	4	B
Braunstraße	2	2	4	B
Dieselstraße	1	1	4	B
Neuer Kamp	2	2	4	B
Ottenroder Straße	2	2	4	B
Pappelallee	2	1	4	B
Richard-Strauß-Weg	2	2	4	B
Seikenkamp	2	1	4	B
Siekgraben	2	2	4	B
Steintor	2	2	4	B
Thiedebacher Weg	2	1	4	B
Varrentrappstraße	2	2	4	B
Wartheweg	2	2	4	B
Westfalenplatz	2	2	4	B
Wiesengrund	2	1	4	B

>=75				
>=75				
>=75				
>=25		X		
>=75				
>=75				
>=25	X			Seniorenwohnungen und Pflegeheim Ottenroder Straße
>=25			X	
>=50	X			Forschungsinstitute der TU
>=25			X	
>=75				
>=75				
>=25			X	
>=75				
>=75				
>=75				
>=75				
>=25			X	

Kategorie C (Bushaltestellen mit 2 bis 3 Punkten) - sortiert nach Punkten, bei Punktgleichheit alphabetisch

Adam-Opel-Straße	2	1	3	C
Am Grasplatz	3	1	3	C
Am Queckenberg	2	2	3	C
Am Raffkamp	2	2	3	C
Berggarten	2	2	3	C
Carl-Giesecke-Straße	3	3	3	C
Christian-Pommer-Straße Mitte	2	2	3	C
Ernst-Böhme-Straße	2	2	3	C
Friedrich-Seele-Straße	1	1	3	C
Gesundheitsamt/Wasserwelt	2	2	3	C
Heesfeld	2	2	3	C
Im Großen Moore	2	2	3	C
Neudammstraße	2	2	3	C
Rodedamm	2	1	3	C
Schöppenstedter Turm	2	1	3	C
Sielkamp	1	1	3	C
Spechtweg	2	2	3	C
St.-Wendel-Straße	2	2	3	C
Waller Weg	2	2	3	C

<25			X	
<25	X			ambet Wohn- Pflegegemeinschaft
<25	X			Seniorenwohnungen und Pflegeheim
n.v.		X		
>=50				
>=50				
<25		X		zwei neueingerichtete Bussteige
>=50				
>=50				
<25	X			Seniorenzentrum Wilhelminum
>=50				
>=50				
>=50				
>=50				
<25			X	
<25	X			Seniorenanlage Sielkamp
>=25	X			Christliche Schule
>=50				
>=50				

Rangfolge der Bushaltestellen für den barrierefreien Umbau

Stadt Braunschweig, Abtl. Verkehrsplanung und Verkehrsmanagement

Stand: 31.01.2024

Haltestelle	Anzahl Bussteige nicht barrierefrei Bussteige			Punkte	Kategorie	Bemerkungen
Wenden/Bechtsbüttel Bahnhof	2	2	3	C		
Am Berge	2	2	2	C		
Am Grefenhoop	1	1	2	C		
Am Hafen	2	2	2	C		
Am Klosterkamp	2	2	2	C		
Am Markt	4	4	2	C		
Am Meerbusch	1	1	2	C		
Am Platz	2	2	2	C		
Am Steinring	2	2	2	C		
Angerburgstraße	2	2	2	C		
Arndtstraße	2	2	2	C		
Auf dem Stiege	1	1	2	C		
Aussigstraße	2	2	2	C		
Bertha-von-Suttner-Straße	2	2	2	C		
Bildungszentrum BFD	2	2	2	C		
Burg	2	2	2	C		
Dammwiese	2	2	2	C		
Dibbesdorf	2	2	2	C		
Dorflage	2	2	2	C		
Dreisch	2	2	2	C		
Emma-Kraume-Straße	2	2	2	C		
Emsstraße/Elbestraße	1	1	2	C		
Erlenbruch	2	2	2	C		
Grundschule Altmühlstraße	1	1	2	C		
Grundschule Bürgerstraße	1	1	2	C		
Grundschule Diesterwegstraße	1	1	2	C		
Grundschule Gartenstadt	1	1	2	C		
Grundschule Lehndorf	1	1	2	C		
Grundschule Rüningen	2	2	2	C		
Grundschule St. Josef	2	2	2	C		
Grundschule Volkmarode	1	1	2	C		
Grundschule Wenden	1	1	2	C		
Hansestraße West	2	2	2	C		
Heideblick	1	1	2	C		
Heidehöhe	2	2	2	C		
Hugo-Luther-Straße	1	1	2	C		
IGS Querum	1	1	2	C		
John-F.-Kennedy-Platz	4	1	2	C		
Jugendverkehrsschule I	1	1	2	C		
Korfesstraße	2	2	2	C		
Krähenfeld	2	2	2	C		
Leinestraße	1	1	2	C		

Rangfolge der Bushaltestellen für den barrierefreien Umbau

Stadt Braunschweig, Abtl. Verkehrsplanung und Verkehrsmanagement

Stand: 31.01.2024

Haltestelle	Anzahl Bussteige nicht barrierefrei	Bussteige Punkte	Kategorie	Bemerkungen			
				Fahrgäste pro Tag und Bussteig	POI Typ 1	POI Typ 2 erschwerter Einstieg	Gegenrichtung barrierefrei wichtig für Ortsteil
Liegnitzstraße	2	2	2 C	>=25			
Milo-von-Bismarck-Platz	3	3	2 C	>=25			
Muldeweg	1	1	2 C	<25	X		Schulbusthaltestelle
Nibelungenplatz	3	1	2 C	<25	X		Nibelungen Realschule
Nußberg	2	2	2 C	>=25			
Pillmannstraße	2	2	2 C	>=25			
Pothof	2	2	2 C	<25	X		Schulbusthaltestelle
Rhönweg	2	2	2 C	>=25			
Saalestraße	2	2	2 C	<25	X		Schulbusthaltestelle
Schapenholz	1	1	2 C	<25	X		Schulbusthaltestelle
Schapenstraße	2	2	2 C	>=25			
Schreinerweg	2	2	2 C	>=25			
Schulzentrum Stöckheim	2	2	2 C	>=25			Gymnasium Raabeschule
Stieglitzweg	1	1	2 C	<25	X		Schulbusthaltestelle
Tempelhofstraße	1	1	2 C	<25	X		Schulbusthaltestelle
Tostmannplatz	3	1	2 C	<25	X		Astrid-Lindgren-Schule
Trierstraße	2	2	2 C	>=25			
Warnowstraße	1	1	2 C	<25	X		Schulbusthaltestelle
Westerbergstraße	2	2	2 C	>=25			

Kategorie D (Bushaltestellen mit 1 Punkt) - alphabetisch sortiert

Alte Dorfstraße	2	2	1	D	<25			
Alter Postweg	2	2	1	D	<25			
Am Kanal	2	2	1	D	<25			
An der Lahwiese	2	2	1	D	<25			
Aschenkamp	2	2	1	D	<25			
Benzstraße	2	2	1	D	<25			
Brandenburgstraße	2	2	1	D	<25			
Brockenblick	2	2	1	D	<25			
Buchfinkweg	2	2	1	D	<25			
Butterberg	2	2	1	D	<25			
Christian-Pommer-Straße Nord	1	1	1	D	n.v.			ein neueingerichteter Bussteig
Daimlerstraße	2	2	1	D	<25			
Dammstraße Ost	1	1	1	D	n.v.			
Dierckestraße	1	1	1	D	n.v.			ein neueingerichteter Bussteig
Donnerbleek	2	2	1	D	<25			
Drosselweg	2	2	1	D	<25			
Eckenerstraße	2	2	1	D	<25			
Frickenmühle	2	2	1	D	n.v.			
Gewerbegebiet Bastholz Ost	2	2	1	D	<25			
Gewerbegebiet Waller See (Ost)	2	2	1	D	<25			zwei neueingerichtete Bussteige

Rangfolge der Bushaltestellen für den barrierefreien Umbau

Stadt Braunschweig, Abtl. Verkehrsplanung und Verkehrsmanagement

Stand: 31.01.2024

Haltestelle	Anzahl Bussteige nicht barrierefrei	Bussteige Punkte	Kategorie	Bemerkungen			
				Fahrgäste pro Tag und Bussteig	POI Typ 1	POI Typ 2 erschwerter Einstieg	Gegenrichtung barrierefrei wichtig für Ortsteil
Gewerbehof Hansestraße	2	2	1 D	n.v.			
Grotian-Steinweg-Straße	2	2	1 D	<25			
Grüner Jäger	2	2	1 D	<25			
Hackelkamp	2	2	1 D	<25			
Hansestraße Mitte	4	4	1 D	<25			wurde wegen geringerer Fahrgastzahlen heruntergestuft
Harzblick	2	2	1 D	<25			
Hauptstraße	2	2	1 D	<25			zwei neueingerichtete Bussteige
Hordorfer Straße	2	2	1 D	<25			
Hühnerkamp	2	2	1 D	<25			
In den Springäckern	2	2	1 D	<25			
Jägersruh	2	2	1 D	<25			
Jägersruh Siedlung	1	1	1 D	n.v.			
Kanalbrücke	2	2	1 D	<25			
Kremsweg	2	2	1 D	<25			
Kreuzteich	4	2	1 D	<25			
Kröppelberg	2	2	1 D	<25			
Maybachstraße	2	2	1 D	<25			
Neuruppинstraße	2	2	1 D	<25			
Nordhoffstraße	2	2	1 D	n.v.			zwei neueingerichtete Bussteige
Oberkamp	1	1	1 D	<25			
Ohefeld	2	2	1 D	<25			
Petzvalstraße	2	2	1 D	<25			
Raffteichbad	2	2	1 D	<25			
Reuchlinstraße	2	2	1 D	<25			
Rühmer Weg	2	2	1 D	<25			
Sandanger	2	2	1 D	<25			
Sandgrubenweg	2	2	1 D	<25			
Schmalbachstraße	2	2	1 D	<25			
Schulgasse	2	2	1 D	<25			
Siedlung (Thune)	2	2	1 D	n.v.			
Siemsstraße	2	2	1 D	<25			zwei neueingerichtete Bussteige
Steinecke	2	2	1 D	<25			
Steinhof	2	2	1 D	<25			
Stöckheimstraße	1	1	1 D	<25			
Strombeckstraße	2	2	1 D	<25			
Tiergarten	2	1	1 D	<25			
Timmerlahstraße	2	2	1 D	<25			
Triftstraße	2	2	1 D	<25			
Wendebrück	2	2	1 D	n.v.			
Zum Wiesengrund	2	2	1 D	<25			ein neueingerichteter Bussteig
Zum Zoll	3	1	1 D	<25			ein neueingerichteter Bussteig

Rangfolge der Bushaltestellen für den barrierefreien Umbau

Stadt Braunschweig, Abtl. Verkehrsplanung und Verkehrsmanagement

Stand: 31.01.2024

Haltestelle	Anzahl Bussteige nicht barrierefrei	Bussteige Punkte	Kategorie	Fahrgäste pro Tag und Bussteig	POI Typ 1	POI Typ 2	erschwerter Einstieg	Gegenrichtung barrierefrei	wichtig für Ortsteil	Bemerkungen

Vorerst zurückgestellte Bushaltestellen - sortiert nach Punkten, bei Punktgleichheit alphabetisch

Paracelsusstraße	2	2	15	A	>=200			X	Mit Stadtbahnausbau	
Erfurtplatz	2	1	14	A	>=200	X	X	X	Mit Stadtbahnausbau; Betreutes Wohnen Jenastieg, Seniorenwohnungen Thüringenplatz, Betreute Seniorenwohngemeinschaft Gerastraße, IGS Heidberg	
Essener Straße	2	1	14	A	>=200	X	X	X	Umbau im Zuge der Planung der Bevenroder Straße vorgesehen; Betreutes Wohnen Querum, IGS Querum.	
Bebelhof	2	2	13	A	>=200	X		X	Mit Stadtbahnausbau Verein zur Förderung körperbehinderter Kinder e.V.	
Hinter den Hainen	2	2	13	A	>=100	X		X	Umbau im Zuge der Umgestaltung des Knotens Alte Kirchstraße/Hinter den Hainen, Villa Vita Senioren-Residenz	
Messeweg	4	3	12	A	>=200		X		Umbau im Zuge der Planung der Friedrich-Voigtländer-Straße vorgesehen; Grundschule Gliesmarode	
Hildesheimer Straße	2	1	11	A	>=200			X	Mit Stadtbahnausbau	
Ottweilerstraße	2	2	11	A	>=200	X			Mit Stadtbahnausbau Haus Auguste	
Pappelbergsiedlung	3	2	11	A	>=200			X	Mit Stadtbahnausbau	
Schloss	2	1	11	A	>=200			X	Umbau im Zuge der Umgestaltung Bohlweg/Stobenstraße	
IGS Volkmarode	1	1	10	A	>=200		X		Mit Stadtbahnausbau evtl. nicht mehr benötigt; IGS Volkmarode	
Willy-Brandt-Platz	2	1	10	A	>=175			X	Konzept Bahnhofsumfeld	
Helmstedter Straße	2	2	9	A	>=200				Mit Stadtbahnausbau	
Moorhüttenweg	3	3	9	A	>=200				Mit Stadtbahnausbau	
Paxmannstraße	2	2	9	A	>=175		X		verliert mit Stadtbahnausbau an Bedeutung, Grundschule Rautheim	
Rudolfplatz	6	6	9	A	>=200				Mit Stadtbahnausbau	
Schefflerstraße	2	2	9	A	>=175		X		Mit Stadtbahnausbau Hans-Würtz-Schule	
Bundesallee	3	3	8	A	>=100		X	X	Mit Stadtbahnausbau Forschungsinstitute	
Güldenstraße	6	4	8	A	>=125	X			Mit Stadtbahnausbau Wohnpark am Wall	

Rangfolge der Bushaltestellen für den barrierefreien Umbau

Stadt Braunschweig, Abtl. Verkehrsplanung und Verkehrsmanagement

Stand: 31.01.2024

Haltestelle	Anzahl Bussteige nicht barrierefrei	Bussteige Punkte	Kategorie	Bemerkungen					
				Fahrgäste pro Tag und Bussteig	POI Typ 1	POI Typ 2	erschwerter Einstieg	Gegenrichtung barrierefrei	wichtig für Ortsteil
Hauptbahnhof Süd	2	2	7 A	>=50	X	X			Haltestellenverlegung im Zuge des Projektes Bahnstadt geplant
Holzmindener Straße	2	2	7 A	>=150					Mit Stadtbahnausbau
Pfleidererstraße	2	2	7 A	>=150					Mit Stadtbahnausbau
Saarbrückener Straße	2	2	7 A	>=150					Mit Stadtbahnausbau
Steinkamp	2	2	6 A	>=125					Mit Stadtbahnausbau
Zur Wabe	2	2	6 A	>=75		X			Mit Stadtbahnausbau
Efeuweg	2	2	5 A	>=50		X			Mit Stadtbahnausbau
J.-Fraunhofer-Straße	2	2	5 A	>=75		X			Umbau im Zuge der Planung der Friedrich-Voigtländer-Straße vorgesehen
Saarplatz	4	2	5 A	>=25	X	X			Mit Stadtbahnausbau
Hallestraße	2	2	4 B	>=75					Mit Stadtbahnausbau
Kruckweg	2	2	4 B	<25	X	X			Nur nachts bedient
Lehmweg	2	2	4 B	>=75					Mit Stadtbahnausbau
Am Remenhof	2	2	3 C	>=25		X			Mit Stadtbahnausbau Remenhof, Grundschule Volkmarode
Duisburger Straße	2	2	3 C	>=50					Mit Stadtbahnausbau
Pfarrgasse	2	2	2 C	>=25					Haltestellenstandorte in Geitelde werden überprüft (ggf. Zusammenlegung)
Rauthemer Straße	2	2	2 C	>=25					Mit Stadtbahnausbau
Südstraße	2	2	2 C	>=25					Mit Stadtbahnausbau
von Pawelsches Holz	2	2	2 C	>=25					Mit Stadtbahnausbau
An der Rothenburg	2	2	1 D	<25					Nur nachts bedient
Mittelweg	2	2	1 D	n.v.					Mit Stadtbahnausbau evtl. nicht mehr benötigt
Sackweg	2	2	1 D	n.v.					Mit Stadtbahnausbau evtl. nicht mehr benötigt
Steinbrink	1	1	1 D	n.v.					Nur nachts bedient
Taubenstraße	2	2	1 D	n.v.					Mit Stadtbahnausbau evtl. nicht mehr benötigt
Vincent-van-Gogh-Ring	2	2	1 D	n.v.					Mit Stadtbahnausbau

Betreff:

**Ideenportal - Sichere Überquerungsmöglichkeit am Campus
Forschungsflughafen**

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

27.02.2024

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (Anhörung)	06.03.2024	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	12.03.2024	Ö

Beschluss:

„Der Einrichtung eines Fußgängerüberweges sowie der Umsetzung der notwendigen baulichen Maßnahmen auf der Hermann-Blenk-Straße in Höhe Hausnummer 21 A wird zugestimmt.“

Sachverhalt:**Beschlusskompetenz:**

Die Beschlusskompetenz des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben ergibt sich aus § 76 Abs. 3 Satz 1 NKomVG in Verbindung mit § 6 Nr. 2. lit. i der Hauptsatzung, da die Hermann-Blenk-Straße eine Straße von überbezirklicher Bedeutung ist.

Anlass:

Über die Ideenplattform im Beteiligungsportal „mitreden“ wurde die unten aufgeführte Idee zur Herstellung eines Fußgängerüberweges im Bereich des Campus Forschungsflughafen auf der Hermann-Blenk-Straße angeregt.

Verfahren zur Ideenplattform:

Das Verfahren zum Umgang mit Ideen aus der Ideenplattform ist in der Vorlage zur Einführung des Beteiligungs-Portals (DS 17-03606, beschlossen in der Fassung der Vorlage 17-03606-01) wie folgt beschrieben:

„Vorschläge, die diese Voraussetzung [Anmerkung: ausreichende Unterstützerzahl] erfüllen, werden durch die fachlich zuständigen Organisationseinheiten inhaltlich geprüft und einer Bewertung durch den zuständigen Stadtbezirksrat (bei bezirklichen Vorschlägen) oder den zuständigen Fachausschuss zugeführt. Bezirkliche Vorschläge können im Rahmen der Budget-Hoheit der Stadtbezirksräte umgesetzt werden. Auch bei anderen Vorschlägen könnte – nach einem positiven Votum des Fachausschusses – eine Umsetzung sofort erfolgen, wenn die Finanzierung aus vorhandenen Ansätzen möglich ist. Falls notwendige Haushaltsmittel nicht vorhanden sind, ist eine abschließende Entscheidung innerhalb des nächsten Haushaltspianaufstellungsverfahrens grundsätzlich erforderlich.“

Prüfung und Bewertung:

Die Herman-Blenk-Straße ist eine stark befahrene Straße, die durch die beidseitige Ansiedlung von Forschungs- und Universitätseinrichtungen sowie Unternehmen einen Querungsbedarf für Fußgänger besitzt.

Im Bereich der Liegenschaften des Luftfahrtbundesamtes, wie auch in der Drucksache 23-20462 zum Ausdruck kam, ist ein hoher Querungsbedarf vorhanden. Daher wurde dieser Ort für die Einrichtung eines Fußgängerüberweges gewählt.

Aufgrund der vorliegenden Verkehrsstärken des Kraftfahrzeugverkehrs sowie der an dieser Stelle punktuell auftretenden Zahl der querenden Zufußgehenden (u. a. Kantine) sehen die geltenden Regelwerke die Möglichkeit der Einrichtung eines Fußgängerüberweges vor. Für die Errichtung eines solchen Fußgängerüberweges sind leichte bauliche Anpassungen im Rahmen der Herstellung der Barrierefreiheit sowie der notwendigen gesetzlich vorgeschriebenen Beleuchtung erforderlich.

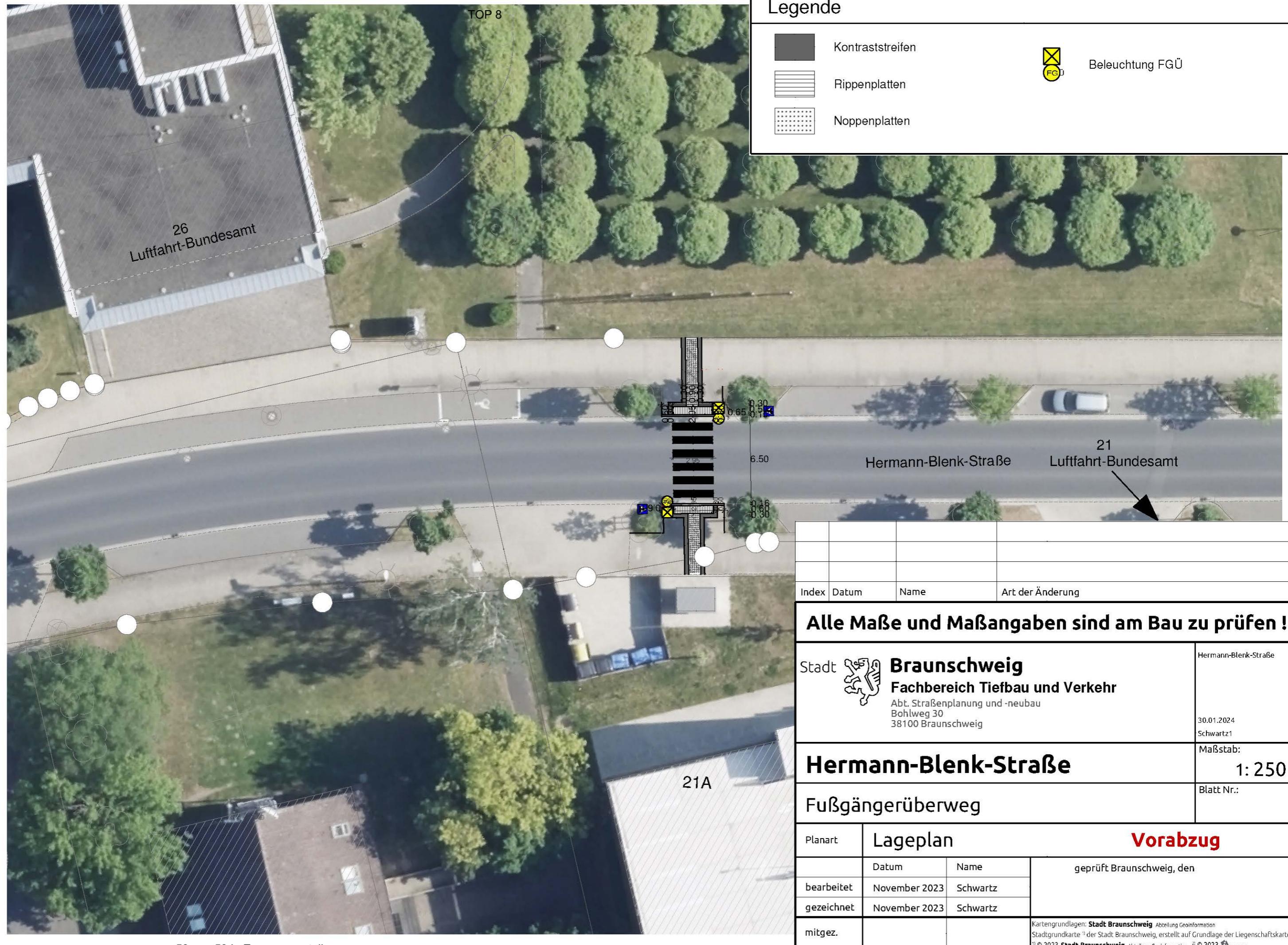
Der Fußgängerüberweg wird mit taktilen Elementen und Sehbehindertenleiteinrichtungen ausgestattet.

Die Kosten für diese baulichen Anpassungen belaufen sich auf circa 35.000 € und stehen in dem Projekt 4S.660020 für das Haushaltsjahr 2024 zur Verfügung. Eine Umsetzung ist in Abhängigkeit vom Bauprogramm für das Jahr 2024 oder 2025 vorgesehen.

Leuer

Anlage/n:

Lageplan Fußgängerüberweg Hermann-Blenk-Straße



Betreff:

Tiefbauprogramm 2024 - Neubau Brücke von der A392 zur A391

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

29.02.2024

Beratungsfolge:

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur
Beantwortung)

Status

12.03.2024

Ö

Sachverhalt:

Im Tiefbauprogramm für 2024 (Vorlage 24-23101) ist unter Nr. 3 auch der Neubau der Brücke von der A392 zur A391 enthalten. Dies bedeutet, dass für ca. drei Jahre die Verbindung zwischen Hamburger Straße und der A391 in Richtung Süden nicht mehr befahren werden kann. Hierzu fragen wir:

1. Mit welchen Maßnahmen kann einem Verkehrschaos während der Schließung der Brücke begegnet werden?
2. Könnte die Stadt gegenüber der Autobahnverwaltung anregen, auf die Brücke zu verzichten und stattdessen mit einem vierten Ohr die Anbindung an die A391 und die A36 bzw. A391 zu gewährleisten?
3. Welche positiven Auswirkungen hätte ein derartiger Verzicht, zum Beispiel auf den Flächenverbrauch, die Einsparung von Ressourcen (z. B. Beton) und die Luftreinhaltung?

Gez. Detlef Kühn

Anlagen:

keine

Betreff:**Tiefbauprogramm 2024 - Neubau Brücke von der A392 zur A391**

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat III 0600 Baureferat	<i>Datum:</i> 12.03.2024
---	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis)	12.03.2024	Ö

Sachverhalt:

Zur Anfrage der SPD-Fraktion nimmt die Verwaltung, in Abstimmung mit der Autobahn GmbH des Bundes, wie folgt Stellung:

Zu 1: Um die unvermeidbaren verkehrlichen Einschränkungen möglichst zu begrenzen und die Verkehrsbeziehung von Osten nach Süden zu erhalten, wird temporär eine indirekte Rampe („Ohr“) im Kreuz errichtet, die den Verkehr während der Bauzeit aufnehmen soll.

Zu 2: Diese Variante wurde von der Autobahnverwaltung im Rahmen einer Leistungsfähigkeitsprüfung betrachtet und für nicht umsetzbar befunden. Ein vierter „Ohr“ wäre perspektivisch nicht leistungsfähig, da u.a. der Verflechtungsbereich an der A391 dafür zu kurz ist.

Zu 3: Es würden Baustoffe gespart werden, jedoch wäre der Flächenverbrauch und damit die Flächenversiegelung größer. Nach Bau und Freigabe der neuen Brücke wird das temporäre „Ohr“ zurückgebaut, der Grünbereich entsiegelt und wieder bepflanzt.

Leuer

Anlage/n:

keine

Absender:

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

24-23212

Anfrage (öffentlich)

Betreff:

Berücksichtigung von Baumscheiben bei der Verkehrsplanung

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

22.02.2024

Beratungsfolge:

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur
Beantwortung)

Status

12.03.2024

Ö

Sachverhalt:

In der Sitzung des Umwelt- und Grünflächenausschusses vom 24.01.2024 wurde u.a. die Baumfällliste 2023 vorgestellt. Demnach mussten im letzten Jahr insgesamt 473 Bäume im Stadtgebiet gefällt werden. Neben den aufgrund des Klimawandels zunehmenden Extremwetterereignissen (Dürre, Stürme), dürften auch schlechte Standortbedingungen gerade bei älteren Straßenbäumen dazu führen, dass die Verkehrssicherheit nicht mehr gewährleistet ist und Bäume gefällt werden müssen.

Die idealen Standortbedingungen sind immer auch abhängig von der gewählten Baumart. Allerdings gelten heute als Mindestvoraussetzungen u.a.:

1. eine Baumscheibe mit einer Fläche von 6 m²
2. eine Pflanzgrube von 12 m³, die weitgehend von Störungen des Wurzelraumes (Leitungen etc.) freigehalten wird
3. ein an die Bedarfe des jeweiligen Baumes angepasstes Substrat.

In einem Artikel aus der Braunschweiger Zeitung vom 14.02.2024 wird über Baumfällungen in der Eichtalstraße berichtet. Als Grund wird angegeben, dass die Auswahl der Bäume für diesen Standort nicht optimal war und auch die Baumscheiben keine guten Lebensbedingungen sicherstellen konnten.

Bei der Planung von Straßen und anderen Verkehrsflächen konkurrieren Straßenbäume immer auch mit anderen Nutzungen, gerade in den dicht besiedelten innerstädtischen Gebieten. Um die positiven Wirkungen von Straßenbäumen auf das Stadtklima sicherzustellen, sollten wir allerdings bereits jetzt darauf achten, für die neu gepflanzten Bäumen gute Startbedingungen zu schaffen. Bei älteren Bäumen wäre zu überlegen, ob man z.B. mit einer Vergrößerung der Baumscheiben die Vitalität erhöhen und die Lebensdauer verlängern kann.

Hierzu bitten wir um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Welche Standards werden bei Planungen von Straßen und anderen Verkehrsflächen in Braunschweig aktuell an die Baumstandorte angelegt (z.B. Größe der Baumscheiben und der Pflanzgruben)?
2. Welche Richtlinien oder Vorschriften sind hierfür einschlägig?
3. Welche Möglichkeiten sieht die Verwaltung, Bestandsbäume durch die Aufwertung der Baumstandorte (z.B. größere Baumscheiben) besser zu schützen?

Anlagen: keine

Betreff:**Berücksichtigung von Baumscheiben bei der Verkehrsplanung****Organisationseinheit:**

Dezernat III

66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

12.03.2024

Beratungsfolge**Sitzungstermin**

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis) 12.03.2024

Status

Ö

Sachverhalt:

Zur Anfrage der Fraktion Bündnis 90 - Die Grünen vom 22.02.2024 nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Im Rahmen von Straßenplanungen ist die Planung von Baumscheiben ein sehr wichtiger Bestandteil der Gesamtplanung. Zu unterscheiden sind dabei Bestandsbäume in vorhandenen Baumscheiben und neu geplante Baumscheiben, die nach Abschluss der Realisierung der Straße dann mit standortgerecht ausgewählten Bäumen neu bepflanzt werden.

Bei Bestandsbäumen soll im Wurzelbereich möglichst nicht gearbeitet werden, was eine bauliche Vergrößerung der Baumscheiben, die oft bereits vor Jahrzehnten zu klein angelegt wurden, oft problematisch werden lässt. Hier lassen sich Verbesserungsmaßnahmen nur mit erheblichem Aufwand erzielen.

Neue Baumscheiben mit neuen Bäumen sind hier eindeutig leichter sachgerecht zu realisieren, wobei die anzustrebende Leitungsfreiheit in den Baumscheiben in dicht bebauten Stadtbereichen erhebliche Anforderungen an die Planung bereithält.

Dies vorausgeschickt beantwortet die Verwaltung die konkreten Fragen wie folgt:

Zu 1.: Die Baumstandorte sind mit einer dauerhaft begrünten Vegetationsfläche von mind. 12 m² netto in einer Mindestbreite von 2 m netto, mit einer Baumgrubentiefe von mind. 1,5 m und einer Substratschicht von mind. 12 m³ herzustellen und nachhaltig gegen Überfahren zu schützen.

Das einzubauende Baumsubstrat wird auf den Standort und die gewählte Baumart abgestimmt.

Zu 2. Bei der fachgerechten Gehölzpflanzung (qualifizierter Fachbetrieb) finden folgende Normen Anwendung:

- DIN 18916 (2016-06): Vegetationstechnik im Landschaftsbau Pflanzen und Pflanzarbeiten
- Aktuelle FLL-Empfehlungen für Baumpflanzungen, Teile 1 und 2
- Zukunftsbäume für die Stadt Auswahl aus der GALK-Straßenbaumliste, Bund deutscher Baumschulen (BdB) e. V., Deutsche Gartenamtsleiterkonferenz (GALK) e. V., 2019
- Klimabäume – welche Arten können in Zukunft gepflanzt werden? Bayrische Landesanstalt für Weinbau und Gartenbau (LWG), 2019

Weiter ist bei Bestandsbäumen auf die DIN 18920, 2014: Vegetationstechnik im Landschaftsbau - Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen hinzuweisen und die gesetzlichen Regelungen des Artenschutzes, wie die gesetzliche Verbotszeit der Baumfällung, zu beachten.

- Zu 3. Die Möglichkeit einer Aufwertung von Baumstandorten ist generell eine Einzelfallprüfung. Insbesondere Eingriffe in die vorhandenen Baumscheiben ist von der baulichen Umgebung wie Verkehrsführung, Leitungsverläufen im Untergrund und vielen weiteren Bedingungen abhängig.

Meist liegen die Ursachen mangelnder Vitalität eines Baumes im Wurzelraum: hohe Verdichtung, fehlende Wasserspeicherkapazität, schlechte Bodenbeschaffenheit oder ein eingeschränkter Wurzelraum wirken sich negativ auf die Pflanzung aus. Die zahlreichen negativen Umwelteinflüsse wie Straßenverkehr, Schadstoffbelastung, hoher Salzeintrag, Hundeurin, Hitze und Trockenphasen bewirken zusätzlichen Stress für die Straßenbäume. Nicht selten kommt es zu mechanischen Verletzungen wie Anfahrtsschäden durch Kfz. Um den Baumstandort zu sanieren und die Bodenstruktur zu verbessern gibt es folgende Möglichkeiten:

- Schutz des Stammes durch Einfassung mittels Bord/ Zaun und Bepflanzung
- Bodenauflockerung mittels Druckluft
- Versorgung mit Wasser, Baumdünger und Bodenaktivator
- Impfen der Baumwurzeln mit Mykorrhiza-Pilzen
- Regulation des pH-Wertes bei zu sauren/alkalischen Böden
- Gezielte Bepflanzung der Baumscheiben
- Verwendung drainfähiger Beläge

Leuer

Anlage/n:

keine

Betreff:

Auswirkungen der ausgeweiteten Parkraumbewirtschaftung

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

28.02.2024

Beratungsfolge:

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur
Beantwortung)

Status

12.03.2024

Ö

Sachverhalt:

Mit Beschluss des rot-grünen Änderungsantrages zur Neufassung der Parkgebühren (DS.-Nr. 22-19222-03) wurde in der Ratssitzung am 20. Dezember 2022 der Weg für eine deutliche Ausweitung des gebührenpflichtigen Parkens in unserer Braunschweiger Innenstadt – innerhalb der Okerumflut – freigemacht. Gegen die Stimmen unter anderem von CDU und FDP, aber vor allem gegen den entschiedenen Widerstand von betroffenen Anwohnern, Gewerbetreibenden und Verbänden hat die Ratsmehrheit damit zusätzliche Gebiete mit Parkgebühren durchgedrückt und für viele Menschen den täglichen Weg zur Arbeit erschwert.

Im ersten Abschnitt – gelegen im Westen, Süden und Osten – wurden zum 1. September des vergangenen Jahres Parkgebühren eingeführt. Am 1. Februar 2024 folgte nun mit dem nördlichen Bereich der zweite Ausbauschritt.

Ziel der Einführung einer Parkgebührenpflicht innerhalb der kompletten Okerumflut war sicherlich eine – ideologische – weitere Lenkung weg vom motorisierten Individualverkehr und hin zum ÖPNV beziehungsweise dem Fahrrad. Die vorgetragenen Argumente konnten in vielen Fällen nur als zynisch empfunden werden: Wie sollen sich eine Frisörin oder ein Handwerker einen Dauerparkplatz im Parkhaus für mehr als 100 Euro im Monat leisten können? Wie soll ein Verkäufer im Einzelhandel zu unterschiedlichen Tageszeiten mit dem ÖPNV verlässlich zur Arbeit und wieder nach Hause kommen? Wie soll man bei jedem Wetter – also auch bei Sturm, Schnee und Regen – mit dem Fahrrad zur Arbeit oder zum Arzttermin kommen?

Argumentiert wurde auch mit einer erhofften Steigerung der städtischen Einnahmen durch das größere Gebiet und eine verstärkte Überwachung. Demgegenüber stehen allerdings Kosten für die Aufstellung von Parkautomaten und die Personalkosten zur Kontrolle des ruhenden Verkehrs. In den letzten Monaten ließ sich nun beobachten, dass die bewirtschafteten Parkflächen leerstehen, während sich der Parkdruck in anderen Gebieten erhöht – ein Umstand, vor dem bereits in der Ratssitzung am 20. Dezember 2022 gewarnt wurde. Und erste Rückmeldungen von Unternehmen zeigen deutlich, dass deren Beschäftigte vielfach große Probleme bei der Parkplatzsuche haben.

Seit der Einführung der Parkgebührenpflicht innerhalb der Okerumflut im ersten Ausbauschritt ist inzwischen mehr als ein halbes Jahr vergangen. Wir gehen daher davon aus, dass erste Aussagen zu den Auswirkungen getroffen werden können. Darüber hinaus wurde im bereits eingangs angesprochenen rot-grünen Änderungsantrag eine Evaluation eingefordert. Diese Anfrage kann ein erster Schritt dazu sein.

Vor dem Hintergrund fragen wir die Verwaltung:

1. Wie haben sich die städtischen Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung innerhalb der Okerumflut im Vergleich zur Situation vor dem 01.09.2023 entwickelt?
2. Welche Kosten sind demgegenüber durch das Aufstellen von Parkscheinautomaten, dem Anbringen von Schildern und Markierungen sowie gesteigerte Personalkosten für die Umsetzung des Beschlusses entstanden?
3. Hat sich die Auslastung der bestehenden Parkhäuser innerhalb der Okerumflut im Vergleich zur Situation vor dem 01.09.2023 verändert, wobei der Ausfall des Parkhauses Packhof bei der Antwort zu berücksichtigen ist?

Anlagen:

keine

Betreff:

Auswirkungen der ausgeweiteten Parkraumbewirtschaftung

Organisationseinheit:	Datum:
Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	12.03.2024

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis)	12.03.2024	Ö

Sachverhalt:

Zur Anfrage der CDU-Fraktion vom 28.02.2024 nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Die Verwaltung führt im Rahmen der Ausweitung der Parkgebührenpflicht ein Parkraum-Monitoring durch, dessen Ergebnisse voraussichtlich Mitte 2024 vorgelegt werden können. Eine ausführliche Analyse der Parksituation erfolgt in diesem Rahmen. Die Beantwortung dieser Anfrage basiert auf einer punktuellen, stichprobenartigen Bewertung.

Dies vorausgeschickt beantwortet die Verwaltung die Fragen wie folgt:

zu 1.: Seit dem 01.09.2023 sind die monatlichen Einnahmen aus Parkgebühren (an Parkscheinautomaten sowie Handyparken) durchschnittlich um ca. 10 % gestiegen. Die durchschnittlichen Einnahmen zwischen dem 01.09.2023 und 29.02.2024 betrugen ca. 269.000 € im Monat. Vor dem 01.09.2023 lagen die durchschnittlichen monatlichen Einnahmen 2023 bei ca. 244.000 €.

zu 2.: Die Kosten für das Aufstellen der 75 Parkscheinautomaten belaufen sich auf einmalig rd. 190.000 € (Beschaffung sowie bauliche Maßnahmen zur Aufstellung). Die Beschilderung und Markierung wurde im Rahmen des bestehenden Dienstleistungsvertrages zwischen der Stadt und der Bellis GmbH vorgenommen. Hierfür sind der Stadt keine zusätzlichen Kosten entstanden.

Für die Parkraumüberwachung hat die Verwaltung drei vollzeitäquivalente Personalstellen sowie eine halbe Personalstelle für den Innendienst geschaffen. Daraus ergeben sich Personalkosten von insgesamt ca. 128.000 €/Jahr, die durch Einnahmen **je Außendienstkraft von ca. 80.000 € pro Person und Jahr** gedeckt sind.

zu 3.: Um die Entwicklung der Auslastung der an das Parkleitsystem angeschlossenen Parkhäuser zu ermitteln, wurden die Belegungszahlen an jeweils einem gleichen Wochentag vor dem 01.09.2023 (Mittwoch, 14.06.2023) mit einem Tag nach Ausweitung (Mittwoch, 28.02.2024) der gebührenpflichtigen Parkraumbewirtschaftung innerhalb der Okerumflut verglichen. Der Einfluss von externen Faktoren auf die Belegung kann dabei nicht ausgeschlossen werden.

Die Auslastung der Parkhäuser Schützenstraße und Lange Straße Nord war am Vergleichswerntag 28.02.2024 höher als vor dem 01.09.2023. Die Auslastung der Parkhäuser Eiermarkt, Wallstraße und Wilhelmstraße hat sich kaum erhöht. Die Auslastung des Parkhauses Schloss war geringer als vor dem 01.09.2023.

Die Auslastung am Vergleichssamstag (24.02.2024) war in den meisten Parkhäusern 2024 im Verhältnis zu einem Samstag (17.06.2023) vor dem 01.09.2023 weitgehend unverändert. Die Auslastung der Parkhäuser Wallstraße und Wilhelmstraße ist in den Samstagabendstunden im Vergleich zurückgegangen.

Für das Parkhaus Magni liegt aufgrund einer technischen Störung des Parkleitsystems kein verwendbarer Datensatz vor dem 01.09.2023 vor. Die Parkhäuser Steinstraße und Lange Straße Süd übermitteln keine Belegungsdaten

Leuer

Anlage/n:

keine