

Stadt Braunschweig

Der Oberbürgermeister

Tagesordnung öffentlicher Teil

Sitzung des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben

Sitzung: Dienstag, 30.04.2024, 14:00 Uhr

Raum, Ort: BraWoPark Business Center III - Konferenzräume 2-4, Willy-Brandt-Platz 13, 38102 Braunschweig

Tagesordnung

Öffentlicher Teil:

1. Eröffnung der Sitzung
2. Genehmigung des Protokolls der Sitzung vom 12.03.2024
(öffentlicher Teil)
3. Mitteilungen
- 3.1. Aufrechterhaltung der Ringbuslinien 419 und 429 24-23304-01
- 3.2. Taktung der Linie 426 schnellstmöglichst verbessern 24-23306-01
- 3.3. 24-23616 Förderung Radschnellweg Braunschweig - Lehre - Wolfsburg
- 3.4. Unfallhäufungspunkt Südstraße 24-22902-02
4. Anträge
- 4.1. Bürgerbeteiligung für die 1. Veloroute (Schöppenstedter Turm) 24-23607
5. Stadtbahnausbau: Planungsbeschluss zur Streckenführung
Salzdahlumer Straße/Heidberg 24-23324
6. Südstraße: Neuordnung der Verkehrsflächen 23-21756-01
7. Mobilitätsentwicklungsplan - Strategische Hauptnetze 24-23510
8. Salzdahlumer Straße: Barrierefreier Umbau der Bushaltestelle
"Staatliche Untersuchungsämter" 24-23173
9. Wolfenbütteler Straße: Barrierefreier Umbau der Bushaltestelle
Richmondweg 24-23340
10. Salzdahlumer Straße: Barrierefreier Umbau der Bushaltestelle
Bebelhof in Fahrtrichtung stadteinwärts 24-23370
11. Anfragen
- 11.1. Parkplatzfragen im Bereich der Veloroute Schöppenstedter Turm 24-23606
- 11.2. Weitere Planungen für Velorouten 24-23293
- 11.3. Logistikstudie Innenstadt - Sachstandsbericht 2024
Anfrage zur Vorlage 24-23122 24-23122-01

Braunschweig, den 23. April 2024

Betreff:**Aufrechterhaltung der Ringbuslinien 419 und 429****Organisationseinheit:**

Dezernat I

0120 Referat Stadtentwicklung, Statistik, Vorhabenplanung

Datum:

25.04.2024

Beratungsfolge

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

30.04.2024

Status

Ö

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 310 Westliches Ringgebiet (zur Kenntnis)

28.05.2024

Ö

Sachverhalt:Beschluss des Stadtbezirkrats 310 vom 05.03.2024 (Anregung gem. § 94 Abs. 3 NKomVG):

„1. Der Bezirksrat Westliches Ringgebiet fordert Verwaltung und BSVG auf, abweichend von den gegenwärtig geplanten Linienveränderungen, die Ringbuslinien 419 und 429 aufrecht zu erhalten.

2. Sofern dem Beschluss nach Ziff. 1 nicht gefolgt wird, bittet der Bezirksrat Westliches Ringgebiet die Braunschweiger Verkehrs AG, die auf ihrer Homepage angekündigte Verdichtung des Taktes der Linie 426 auf einen fünfzehnminuten Takt werktags und samstags bis 20 Uhr zum nächstmöglichen Zeitpunkt umzusetzen (in Anlehnung an die bisherigen Linien 419/429).“

Stellungnahme der Verwaltung:**Zu 1.:**

Am 14. März 2024 nahmen Vertreter der Verwaltung sowie der Braunschweiger Verkehrs GmbH (BSVG) an einer Sitzung der Initiative Ringbus teil, um die auf der Ideenplattform "mitreden" eingereichte Idee zur Erhaltung des Ringbusses zu besprechen. Dort präsentierten sie den anwesenden Bürgerinnen und Bürgern das neue Fahrplankonzept und die gesamtstädtischen Zielsetzungen der diesbezüglichen Änderungen, hörten sich die Anliegen der Anwohnerinnen und Anwohner an und standen für Fragen zur Verfügung.

Anpassungen der Ringbuslinien

Bei der Planung des öffentlichen Nahverkehrs wird stets die Auswirkung auf die gesamte Stadt berücksichtigt. Die Neugestaltung des Ringverkehrs stellt eine Weiterentwicklung des Angebots dar, die darauf abzielt, die verfügbare Verkehrsleistung optimal auf die Fahrgaströme in Braunschweig auszurichten.

Die Änderungen der Linienwege auf den Linie 419/429, 426 und 436 ermöglichen insbesondere am Abend und am Wochenende ein erheblich verbessertes Angebot auf dem westlichen, nördlichen und östlichen Ring. Die Linienwege und Fahrpläne dieser Linien sind eng aufeinander abgestimmt, so dass die beantragte „Aufrechterhaltung der Ringbuslinien 419 und 429“ auch eine Rückabwicklung der Änderungen auf den Linie 426 und 436 bedeuten würde. Die deutliche Verbesserung des Angebots im weit überwiegenden Teil der Ringgebiete würde damit nicht mehr möglich sein.

Detailerläuterungen zu den Anpassungen auf dem Braunschweiger Ring

Die Linie 419 wird zukünftig in beiden Richtungen auf dem Ring verkehren, sowohl im Uhrzeigersinn als auch gegen den Uhrzeigersinn, gemäß folgender Route: Hauptbahnhof – Jasperallee – Hamburger Straße – Cyriaksring. Nachdem die Linie am Jödebrunnen gewendet hat, führt sie in entgegengesetzter Richtung zurück zum Hauptbahnhof. Die Taktung der Linie 419 bleibt unverändert. Tagsüber wird sie alle 15 Minuten bis etwa 20:30 Uhr verkehren.

Zusätzlich gibt es Verstärkerfahrten im Schüler- und Berufsverkehr. Die Linie 419 wird weiterhin im westlichen, nördlichen und östlichen Ringgebiet die bisherigen Fahrten der 419/429 übernehmen, allerdings mit leicht veränderten Abfahrtszeiten.

Die Linie 426 folgt einem neuen Streckenverlauf. Hauptbahnhof – Theodor-Heuss-Straße – Cyriaksring – Hamburger Straße – Siegfriedviertel. Die Linie 426 wird ab dem Hauptbahnhof den bisherigen Routenverlauf der Linien 419/429 im Bereich Friedrich-Wilhelm-Platz und im südwestlichen Ringgebiet weiterführen, und von dort aus bis ins nördliche Ringgebiet und weiter zum Campus Nord der Technischen Universität führen. Über die Linie 426 wird außerdem eine Direktverbindung vom westlichen Ringgebiet und somit der HBK zum TU Campus Nord geschaffen. Die Linie 426 verkehrt an allen Tagen ganztägig von 5 bis 23 Uhr in einem 30-Minuten Takt. Von montags bis freitags verkehrt dieser Bus zwischen 6:30 Uhr und 9 Uhr im 15-Minuten-Takt. Perspektivisch ist geplant, dass auf der Linie 426 an Schultagen zwischen 6 Uhr und 18 Uhr ein 15-Minuten-Takt eingeführt wird, sobald sich die Personalsituation verbessert. Nach 20 Uhr bleibt das Angebot in Richtung Ring, beziehungsweise Hauptbahnhof unverändert bestehen.

Die Linie 436 erweitert das Angebot auf dem östlichen Ringabschnitt durch eine neue Linienführung vom Hauptbahnhof über das Siegfriedviertel und Kralenriede bis zum Flughafen. Die Linie 436 fährt an allen Tagen ganztägig im 30-Minuten-Takt. Bei einer verbesserten Personalsituation ist geplant, dass an Schultagen zwischen 6 Uhr und 18 Uhr ein 15-Minuten-Takt eingeführt wird. Neu ist, dass sie auch abends bis 23 Uhr sowie am Wochenende verkehrt.

In Zukunft wird an allen Wochentagen ein einheitlicher Linienverlauf der Linien 426 und 436 das neue Fahrplanangebot für Fahrgäste vereinfachen und damit für die Fahrgäste besser verständlich sein.

Im Nachtliniennetz und Sonntag früh wird die Linie 419 am Cyriaksring weiter als Linie 426 verkehren. Dies entspricht dem Nachtverkehr der bisher über die Linien 419/429 angeboten wurde.

Abends und am Wochenende werden insgesamt mehr Fahrten auf den westlichen, nördlichen und östlichen Ringabschnitten durch die Linien 419, 426 und 436 angeboten. Im Gegensatz dazu gibt es zu bestimmten Zeiten tagsüber weniger Fahrten auf dem südlichen Ringabschnitt. Die Fahrhäufigkeit im Abend- und Nachtverkehr bleibt jedoch unverändert, wie bisher.

Diese Umgestaltung ermöglicht gleichzeitig eine wesentliche Verbesserung der Anschlüsse zwischen den Bussen und Stadtbahnen an der Hamburger Straße. Des Weiteren können Ankünfte und Abfahrten am Hauptbahnhof nun unabhängig voneinander auf die Zugverbindungen abgestimmt werden. Dies war im bestehenden Ringverkehr nicht möglich und stellt zukünftig eine bedeutende Verbesserung für Pendler dar.

Das südwestliche Ringgebiet bleibt weiterhin gut durch den öffentlichen Nahverkehr erschlossen. Während der Schwachverkehrszeiten, insbesondere abends und sonntags, werden an der Haltestelle Cyriaksring deutlich mehr Fahrten angeboten, während die Anzahl der Fahrten an der Haltestelle Helenenstraße zu diesen Zeiten unverändert bleibt.

An der Helenenstraße verkehrt montags bis freitags die Buslinie 426 von 6.30 Uhr bis 9 Uhr alle 15 Minuten. Aufgrund von Fahrermangel wird vorübergehend auf der Buslinie 426 ein 30-Minuten-Takt von Montag bis Samstag zwischen 9 und 20 Uhr eingeführt. Infolgedessen

wird das Angebot auf der Helenenstraße im genannten Zeitraum um zwei Fahrten pro Stunde reduziert. Das Angebot der übrigen Linien 423 und 620 an der Haltestelle Helenenstraße bleibt unverändert, sodass tagsüber weiterhin mindestens sechs Fahrten pro Stunde in jede Fahrtrichtung stattfinden. Perspektivisch ist ein 15-Minuten-Takt geplant, wodurch an Schultagen von Montag bis Freitag zwischen 6:30 und 18 Uhr wieder acht Fahrten pro Stunde angeboten werden können. Ein konkreter Umsetzungszeitpunkt ist jedoch derzeit nicht absehbar und hängt von einer nachhaltigen Verbesserung der Personalsituation ab. Nach 20 Uhr bleibt das Angebot an der Haltestelle Helenenstraße in Richtung Hauptbahnhof bzw. Ring unverändert bestehen. Das öffentliche Nahverkehrsangebot wird sich im Bereich der Helenenstraße künftig auf andere Linien verlagern, jedoch bleibt eine gute Anbindung, insbesondere am Abend, weiterhin gewährleistet.

An der nahegelegenen Haltestelle Cyriaksring, die sich in ca. 400 Meter Entfernung zur Haltestelle Helenenstraße befindet, sind besonders abends und sonntags zahlreiche zusätzliche Fahrten verfügbar. Die Linie 419 bietet alle 30 Minuten Fahrten an, zusätzlich zu den Verbindungen der Linie 426 an der Helenenstraße. Die Stadtbahnlinie 3 verkehrt im 15-Minuten-Takt von Montag bis Samstag täglich bis 23 Uhr sowie sonntags von 13 bis 20 Uhr.

Am 23. Januar 2024 wurde der Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben in einer Mitteilung außerhalb von Sitzungen (DS 23-22148-01) über die temporäre Einschränkung des Angebotes der Buslinien 426 und 436 informiert.

Sowohl die Verwaltung als auch die BSVG unterstützen das Anliegen, dass die Fahrplaneinschränkung der Linie 426 möglichst bald enden soll. Die Ausweitung des 15-Minuten Takt zwischen 9-18 Uhr an Schultagen auf der Linie 426 wird umgesetzt, sobald hierfür ausreichend Fahrpersonal zur Verfügung steht. Die Ausweitung wird auch unabhängig und prioritätär von einer ebenfalls vorgesehenen Rückkehr der Linie 436 zum 15-Minuten Takt umgesetzt. Ein konkreter Umsetzungszeitpunkt kann jedoch noch nicht genannt werden.

Zu 2.:

Am 23. Januar 2024 wurde der Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben in einer Mitteilung außerhalb von Sitzungen (DS 23-22148-01) über die temporäre Einschränkung des Angebotes der Buslinien 426 und 436 informiert.

Sowohl die Stadtverwaltung als auch die BSVG unterstützen das Anliegen, dass die Fahrplaneinschränkung der Linie 426 möglichst bald enden soll. Die Ausweitung des 15-Minuten Takt zwischen 9-18 Uhr an Schultagen auf der Linie 426 wird umgesetzt, sobald hierfür ausreichend Fahrpersonal zur Verfügung steht. Die Ausweitung wird auch unabhängig und prioritätär von einer ebenfalls vorgesehenen Rückkehr der Linie 436 zum 15-Minuten Takt umgesetzt. Ein konkreter Umsetzungszeitpunkt kann jedoch noch nicht genannt werden.

Eine Ausweitung des 15-Minuten Taks auf der Linie 426 auch auf den Zeitraum zwischen 18 Uhr und 20:30 Uhr, sowie an Samstagen von 9 Uhr bis 20:30 Uhr kann zunächst nicht weiterverfolgt werden, da zu diesen Zeiten die Fahrgastnachfrage spürbar geringer ist und das Fahrtenangebot aufgrund der gebotenen wirtschaftlichen Leistungserbringung entsprechend auch an die Nachfrage anzupassen ist.

In den vergangenen Jahren konnte die BSVG im Linienverkehr, trotz einer herausfordernden Personalsituation aufgrund des bundesweiten Fachkräftemangels, ungeplante Fahrtausfälle auf ein Minimum reduzieren. Dies wurde erreicht, indem das Fahrplanangebot sorgfältig an die absehbar verfügbare Personalstärke im Fahrdienst angepasst wurde.

Die vorgesehene und notwendige Personalstärke im Bussektor zur Erbringung der vollen Fahrplanleistung im laufenden sowie im neuen Fahrplan ab 18. März 2024 konnte in den letzten Monaten trotz intensiver Bemühungen zur Personalakquise und Ausbildung in der BSVG-Fahrschule Bus noch nicht wieder erreicht werden. Der Arbeitsmarkt ist bundesweit

vom Fachkräftemangel geprägt, sodass es nahezu keine ausgebildeten Berufskraftfahrer auf dem Arbeitsmarkt gibt, die ohne Qualifizierungsmaßnahmen eingestellt werden können. Die Krankenquote bleibt, so wie in der gesamten ÖPNV-Branche, auch bei der BSVG im Fahrdienst weiterhin spürbar, über dem langjährigen Mittel. Dies verstärkt die angespannte Personalsituation. Ergänzend laufen derzeit die Tarifverhandlungen zum Tarifvertrag Nahverkehr (TV-N). Die im Raum stehenden Forderungen der Gewerkschaft ver.di führen voraussichtlich zu einer Erhöhung des Personalbedarfs, die sich ebenfalls verstärkend auf die angespannte Personalsituation auswirkt.

Angesichts der anspruchsvollen Rahmenbedingungen im Busfahrdienst ist die für den uneingeschränkten Betrieb des Fahrplans erforderliche Personalstärke auf absehbare Zeit nicht gegeben. Um ein verlässliches und planbares Fahrplanangebot für alle Fahrgäste sicherzustellen, sind Anpassungen unumgänglich.

Gemäß dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDA) hat die Verkehrs-GmbH die Befugnis, unterjährig im Linienverkehr des Teilnetzes 40 (Braunschweig Stadtbahn und Stadtbus) eigenständig Leistungsanpassungen vorzunehmen. Diese Anpassungen können im Umfang von etwa zwei Prozent der geplanten Fahrplankilometerleistung eines jeden Jahres erfolgen, ohne dass dafür die Zustimmung des Regionalverbands Großraum Braunschweig (RGB) und der Stadt Braunschweig eingeholt werden muss. Die geplanten Anpassungen des Fahrplanangebots bleiben im Vergleich zu den aktuellen Fahrplankilometern weiterhin im Rahmen des im ÖDA festgelegten Handlungsspielraums.

Sebastian Werner

Anlage/n:

keine

Betreff:

Taktung der Linie 426 schnellstmöglichst verbessern

Organisationseinheit:

Dezernat I

0120 Referat Stadtentwicklung, Statistik, Vorhabenplanung

Datum:

25.04.2024

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis)	30.04.2024	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 310 Westliches Ringgebiet (zur Kenntnis)	28.05.2024	Ö

Sachverhalt:Beschluss des Stadtbezirkrats 310 vom 05.03.2024 (Anregung gem. § 94 Abs. 3 NKomVG):

„1. Der Bezirksrat Westliches Ringgebiet fordert Verwaltung und BSVG auf, abweichend von den gegenwärtig geplanten Linienveränderungen, die Ringbuslinien 419 und 429 aufrecht zu erhalten.

2. Sofern dem Beschluss nach Ziff. 1 nicht gefolgt wird, bittet der Bezirksrat Westliches Ringgebiet die Braunschweiger Verkehrs AG, die auf ihrer Homepage angekündigte Verdichtung des Taktes der Linie 426 auf einen fünfzehnminuten Takt werktags und samstags bis 20 Uhr zum nächstmöglichen Zeitpunkt umzusetzen (in Anlehnung an die bisherigen Linien 419/429).“

Stellungnahme der Verwaltung:**Zu 1.:**

Am 14. März 2024 nahmen Vertreter der Verwaltung sowie der Braunschweiger Verkehrs GmbH (BSVG) an einer Sitzung der Initiative Ringbus teil, um die auf der Ideenplattform "mitreden" eingereichte Idee zur Erhaltung des Ringbusses zu besprechen. Dort präsentierten sie den anwesenden Bürgerinnen und Bürgern das neue Fahrplankonzept und die gesamtstädtischen Zielsetzungen der diesbezüglichen Änderungen, hörten sich die Anliegen der Anwohnerinnen und Anwohner an und standen für Fragen zur Verfügung.

Anpassungen der Ringbuslinien

Bei der Planung des öffentlichen Nahverkehrs wird stets die Auswirkung auf die gesamte Stadt berücksichtigt. Die Neugestaltung des Ringverkehrs stellt eine Weiterentwicklung des Angebots dar, die darauf abzielt, die verfügbare Verkehrsleistung optimal auf die Fahrgaströme in Braunschweig auszurichten.

Die Änderungen der Linienwege auf den Linie 419/429, 426 und 436 ermöglichen insbesondere am Abend und am Wochenende ein erheblich verbessertes Angebot auf dem westlichen, nördlichen und östlichen Ring. Die Linienwege und Fahrpläne dieser Linien sind eng aufeinander abgestimmt, so dass die beantragte „Aufrechterhaltung der Ringbuslinien 419 und 429“ auch eine Rückabwicklung der Änderungen auf den Linie 426 und 436 bedeuten würde. Die deutliche Verbesserung des Angebots im weit überwiegenden Teil der Ringgebiete würde damit nicht mehr möglich sein.

Detailerläuterungen zu den Anpassungen auf dem Braunschweiger Ring

Die Linie 419 wird zukünftig in beiden Richtungen auf dem Ring verkehren, sowohl im Uhrzeigersinn als auch gegen den Uhrzeigersinn, gemäß folgender Route: Hauptbahnhof – Jasperallee – Hamburger Straße – Cyriaksring. Nachdem die Linie am Jödebrunnen gewendet hat, führt sie in entgegengesetzter Richtung zurück zum Hauptbahnhof. Die Taktung der Linie 419 bleibt unverändert. Tagsüber wird sie alle 15 Minuten bis etwa 20:30 Uhr verkehren.

Zusätzlich gibt es Verstärkerfahrten im Schüler- und Berufsverkehr. Die Linie 419 wird weiterhin im westlichen, nördlichen und östlichen Ringgebiet die bisherigen Fahrten der 419/429 übernehmen, allerdings mit leicht veränderten Abfahrtszeiten.

Die Linie 426 folgt einem neuen Streckenverlauf. Hauptbahnhof – Theodor-Heuss-Straße – Cyriaksring – Hamburger Straße – Siegfriedviertel. Die Linie 426 wird ab dem Hauptbahnhof den bisherigen Routenverlauf der Linien 419/429 im Bereich Friedrich-Wilhelm-Platz und im südwestlichen Ringgebiet weiterführen, und von dort aus bis ins nördliche Ringgebiet und weiter zum Campus Nord der Technischen Universität führen. Über die Linie 426 wird außerdem eine Direktverbindung vom westlichen Ringgebiet und somit der HBK zum TU Campus Nord geschaffen. Die Linie 426 verkehrt an allen Tagen ganztägig von 5 bis 23 Uhr in einem 30-Minuten Takt. Von montags bis freitags verkehrt dieser Bus zwischen 6:30 Uhr und 9 Uhr im 15-Minuten-Takt. Perspektivisch ist geplant, dass auf der Linie 426 an Schultagen zwischen 6 Uhr und 18 Uhr ein 15-Minuten-Takt eingeführt wird, sobald sich die Personalsituation verbessert. Nach 20 Uhr bleibt das Angebot in Richtung Ring, beziehungsweise Hauptbahnhof unverändert bestehen.

Die Linie 436 erweitert das Angebot auf dem östlichen Ringabschnitt durch eine neue Linienführung vom Hauptbahnhof über das Siegfriedviertel und Kralenriede bis zum Flughafen. Die Linie 436 fährt an allen Tagen ganztägig im 30-Minuten-Takt. Bei einer verbesserten Personalsituation ist geplant, dass an Schultagen zwischen 6 Uhr und 18 Uhr ein 15-Minuten-Takt eingeführt wird. Neu ist, dass sie auch abends bis 23 Uhr sowie am Wochenende verkehrt.

In Zukunft wird an allen Wochentagen ein einheitlicher Linienverlauf der Linien 426 und 436 das neue Fahrplanangebot für Fahrgäste vereinfachen und damit für die Fahrgäste besser verständlich sein.

Im Nachtliniennetz und Sonntag früh wird die Linie 419 am Cyriaksring weiter als Linie 426 verkehren. Dies entspricht dem Nachtverkehr der bisher über die Linien 419/429 angeboten wurde.

Abends und am Wochenende werden insgesamt mehr Fahrten auf den westlichen, nördlichen und östlichen Ringabschnitten durch die Linien 419, 426 und 436 angeboten. Im Gegensatz dazu gibt es zu bestimmten Zeiten tagsüber weniger Fahrten auf dem südlichen Ringabschnitt. Die Fahrhäufigkeit im Abend- und Nachtverkehr bleibt jedoch unverändert, wie bisher.

Diese Umgestaltung ermöglicht gleichzeitig eine wesentliche Verbesserung der Anschlüsse zwischen den Bussen und Stadtbahnen an der Hamburger Straße. Des Weiteren können Ankünfte und Abfahrten am Hauptbahnhof nun unabhängig voneinander auf die Zugverbindungen abgestimmt werden. Dies war im bestehenden Ringverkehr nicht möglich und stellt zukünftig eine bedeutende Verbesserung für Pendler dar.

Das südwestliche Ringgebiet bleibt weiterhin gut durch den öffentlichen Nahverkehr erschlossen. Während der Schwachverkehrszeiten, insbesondere abends und sonntags, werden an der Haltestelle Cyriaksring deutlich mehr Fahrten angeboten, während die Anzahl der Fahrten an der Haltestelle Helenenstraße zu diesen Zeiten unverändert bleibt.

An der Helenenstraße verkehrt montags bis freitags die Buslinie 426 von 6.30 Uhr bis 9 Uhr alle 15 Minuten. Aufgrund von Fahrermangel wird vorübergehend auf der Buslinie 426 ein 30-Minuten-Takt von Montag bis Samstag zwischen 9 und 20 Uhr eingeführt. Infolgedessen

wird das Angebot auf der Helenenstraße im genannten Zeitraum um zwei Fahrten pro Stunde reduziert. Das Angebot der übrigen Linien 423 und 620 an der Haltestelle Helenenstraße bleibt unverändert, sodass tagsüber weiterhin mindestens sechs Fahrten pro Stunde in jede Fahrtrichtung stattfinden. Perspektivisch ist ein 15-Minuten-Takt geplant, wodurch an Schultagen von Montag bis Freitag zwischen 6:30 und 18 Uhr wieder acht Fahrten pro Stunde angeboten werden können. Ein konkreter Umsetzungszeitpunkt ist jedoch derzeit nicht absehbar und hängt von einer nachhaltigen Verbesserung der Personalsituation ab. Nach 20 Uhr bleibt das Angebot an der Haltestelle Helenenstraße in Richtung Hauptbahnhof bzw. Ring unverändert bestehen. Das öffentliche Nahverkehrsangebot wird sich im Bereich der Helenenstraße künftig auf andere Linien verlagern, jedoch bleibt eine gute Anbindung, insbesondere am Abend, weiterhin gewährleistet.

An der nahegelegenen Haltestelle Cyriaksring, die sich in ca. 400 Meter Entfernung zur Haltestelle Helenenstraße befindet, sind besonders abends und sonntags zahlreiche zusätzliche Fahrten verfügbar. Die Linie 419 bietet alle 30 Minuten Fahrten an, zusätzlich zu den Verbindungen der Linie 426 an der Helenenstraße. Die Stadtbahnlinie 3 verkehrt im 15-Minuten-Takt von Montag bis Samstag täglich bis 23 Uhr sowie sonntags von 13 bis 20 Uhr.

Am 23. Januar 2024 wurde der Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben in einer Mitteilung außerhalb von Sitzungen (DS 23-22148-01) über die temporäre Einschränkung des Angebotes der Buslinien 426 und 436 informiert.

Sowohl die Verwaltung als auch die BSVG unterstützen das Anliegen, dass die Fahrplaneinschränkung der Linie 426 möglichst bald enden soll. Die Ausweitung des 15-Minuten Takt zwischen 9-18 Uhr an Schultagen auf der Linie 426 wird umgesetzt, sobald hierfür ausreichend Fahrpersonal zur Verfügung steht. Die Ausweitung wird auch unabhängig und prioritätär von einer ebenfalls vorgesehenen Rückkehr der Linie 436 zum 15-Minuten Takt umgesetzt. Ein konkreter Umsetzungszeitpunkt kann jedoch noch nicht genannt werden.

Zu 2.:

Am 23. Januar 2024 wurde der Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben in einer Mitteilung außerhalb von Sitzungen (DS 23-22148-01) über die temporäre Einschränkung des Angebotes der Buslinien 426 und 436 informiert.

Sowohl die Stadtverwaltung als auch die BSVG unterstützen das Anliegen, dass die Fahrplaneinschränkung der Linie 426 möglichst bald enden soll. Die Ausweitung des 15-Minuten Takt zwischen 9-18 Uhr an Schultagen auf der Linie 426 wird umgesetzt, sobald hierfür ausreichend Fahrpersonal zur Verfügung steht. Die Ausweitung wird auch unabhängig und prioritätär von einer ebenfalls vorgesehenen Rückkehr der Linie 436 zum 15-Minuten Takt umgesetzt. Ein konkreter Umsetzungszeitpunkt kann jedoch noch nicht genannt werden.

Eine Ausweitung des 15-Minuten Taks auf der Linie 426 auch auf den Zeitraum zwischen 18 Uhr und 20:30 Uhr, sowie an Samstagen von 9 Uhr bis 20:30 Uhr kann zunächst nicht weiterverfolgt werden, da zu diesen Zeiten die Fahrgastnachfrage spürbar geringer ist und das Fahrtenangebot aufgrund der gebotenen wirtschaftlichen Leistungserbringung entsprechend auch an die Nachfrage anzupassen ist.

In den vergangenen Jahren konnte die BSVG im Linienverkehr, trotz einer herausfordernden Personalsituation aufgrund des bundesweiten Fachkräftemangels, ungeplante Fahrtausfälle auf ein Minimum reduzieren. Dies wurde erreicht, indem das Fahrplanangebot sorgfältig an die absehbar verfügbare Personalstärke im Fahrdienst angepasst wurde.

Die vorgesehene und notwendige Personalstärke im Bussektor zur Erbringung der vollen Fahrplanleistung im laufenden sowie im neuen Fahrplan ab 18. März 2024 konnte in den letzten Monaten trotz intensiver Bemühungen zur Personalakquise und Ausbildung in der BSVG-Fahrschule Bus noch nicht wieder erreicht werden. Der Arbeitsmarkt ist bundesweit

vom Fachkräftemangel geprägt, sodass es nahezu keine ausgebildeten Berufskraftfahrer auf dem Arbeitsmarkt gibt, die ohne Qualifizierungsmaßnahmen eingestellt werden können. Die Krankenquote bleibt, so wie in der gesamten ÖPNV-Branche, auch bei der BSVG im Fahrdienst weiterhin spürbar, über dem langjährigen Mittel. Dies verstärkt die angespannte Personalsituation. Ergänzend laufen derzeit die Tarifverhandlungen zum Tarifvertrag Nahverkehr (TV-N). Die im Raum stehenden Forderungen der Gewerkschaft ver.di führen voraussichtlich zu einer Erhöhung des Personalbedarfs, die sich ebenfalls verstärkend auf die angespannte Personalsituation auswirkt.

Angesichts der anspruchsvollen Rahmenbedingungen im Busfahrdienst ist die für den uneingeschränkten Betrieb des Fahrplans erforderliche Personalstärke auf absehbare Zeit nicht gegeben. Um ein verlässliches und planbares Fahrplanangebot für alle Fahrgäste sicherzustellen, sind Anpassungen unumgänglich.

Gemäß dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDA) hat die Verkehrs-GmbH die Befugnis, unterjährig im Linienverkehr des Teilnetzes 40 (Braunschweig Stadtbahn und Stadtbus) eigenständig Leistungsanpassungen vorzunehmen. Diese Anpassungen können im Umfang von etwa zwei Prozent der geplanten Fahrplankilometerleistung eines jeden Jahres erfolgen, ohne dass dafür die Zustimmung des Regionalverbands Großraum Braunschweig (RGB) und der Stadt Braunschweig eingeholt werden muss. Die geplanten Anpassungen des Fahrplanangebots bleiben im Vergleich zu den aktuellen Fahrplankilometern weiterhin im Rahmen des im ÖDA festgelegten Handlungsspielraums.

Sebastian Werner

Anlage/n:

keine

Betreff:**Unfallhäufungspunkt Südstraße****Organisationseinheit:**Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr**Datum:**

18.04.2024

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

23.04.2024

Status

Ö

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis)

30.04.2024

Ö

Sachverhalt:

Die Anfrage der SPD-Fraktion im Stadtbezirksrat 130 vom 15.01.2024 (DS 24-22902) beantwortet die Verwaltung wie folgt:

Zu 1.:

Aus dem Prinzenweg kommend in Richtung Südstraße kann im Kreuzungsbereich keine Rotmarkierung aufgebracht werden, da Furten über Kreuzungen gem. Straßenverkehrsordnung nur zwischen zwei Radverkehrsanlagen markiert werden dürfen. Dies ist hier nicht gegeben, da der Radverkehr im Prinzenweg im Mischverkehr fährt.

Zu 2.:

Ein aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS) erfordert eine markierte Zuführung für Radfahrende. Aufgrund der begrenzten Breite in der Südstraße müssten für diese Zuführung die beiden vorhandenen Fahrspuren stadtauswärts zu einer kombinierten Fahrspur zusammengefasst werden.

Da der Knoten mit weiteren Lichtsignalanlagen koordiniert ist, muss diese Änderung zunächst auf ihre signaltechnische Machbarkeit geprüft werden. Die Ermittlung der dafür erforderlichen Grundlagen (Verkehrszählung) ist eingeplant. Nach Vorliegen der Zahlen wird der Knoten Südstraße / Güldenstraße ganzheitlich betrachtet und hinsichtlich weiterer Optimierungsmöglichkeiten geprüft (entsprechend Maßnahme 15 des Ziele- und Maßnahmenkatalogs).

Zu 3.:

Die Beantwortung dieser Fragestellung erfolgt innerhalb der Beschlussvorlage 23-21756-01 zur Neuordnung der Verkehrsflächen in der Südstraße.

Leuer

Anlage/n:

keine

Betreff:

Bürgerbeteiligung für die 1. Veloroute (Schöppenstedter Turm)

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

17.04.2024

Beratungsfolge:

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben
(Entscheidung)

Status

30.04.2024

Ö

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird gebeten, für die Planungen der 1. Veloroute (Schöppenstedter Turm) auf dem Teilstück Museumstraße, Helmstedter Straße bis zum Altewiekiring noch vor den Sommerferien eine informelle Bürgerbeteiligung durchzuführen und die Planungen aus dem Beschluss 23-22386 bis zum Abschluss auszusetzen.

Zu dieser informellen Bürgerbeteiligung sind Anwohner, Grundstückseigentümer, Mieter und Gewerbetreibende sowie die Mitglieder des zuständigen Stadtbezirksrates einzuladen.

Sachverhalt:

Der Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (AMTA) hat in seiner Sitzung am 6. Dezember des vergangenen Jahres mehrheitlich der Planung und dem Bau des Abschnittes der 1. Veloroute zwischen der Kreuzung Museumstraße/Magnitorwall/Georg-Eckert-Straße und der Straße Am Hauptgüterbahnhof zugestimmt. Zuvor waren die betroffenen Stadtbezirksräte 120 (Östliches Ringgebiet) und 130 (Mitte) dazu angehört worden.

Die Planungen für diesen Teil der 1. Veloroute (Schöppenstedter Turm) lösen bei den Anwohnern und Betroffenen der Maßnahme jedoch eine große Unzufriedenheit aus. Zunächst fühlen sich die Anwohner, Grundstückseigentümer, Mieter und Gewerbetreibenden nicht ausreichend informiert und eingebunden, sie beklagen eine mangelnde und intransparente Kommunikation der Verwaltung. Inhaltlich stehen insbesondere der Verlust von Parkplätzen entlang der Veloroute und das Ausmaß des Eingriffs im Vordergrund der Kritik. Beide Themen wurden auch in der bereits genannten AMTA-Sitzung am 6.12.2023 angesprochen und waren wichtiger Bestandteil der Argumentation der CDU-Fraktion in ihrer Ablehnung der Vorlage.

Es geht den Betroffenen, die sich mittlerweile in einer Bürgerinitiative gegen das Vorhaben zusammengeschlossen haben, nicht um die Verhinderung der Gesamtplanung der Veloroute. Vielmehr sind sie der Auffassung, dass individuelle Anpassungen an die örtlichen Gegebenheiten notwendig sind. So sind beispielsweise Haltebuchten für den Lieferverkehr erforderlich, Kurzzeitparkplätze notwendig oder auch mehr Begrünung gewünscht. Das Festhalten an starren Velorouten-Standards scheint das vorherrschende Problem.

Aus diesem Grund ist eine informelle Bürgerbeteiligung unter Einbeziehung aller Interessen und Betroffenen erforderlich, bei gleichzeitiger Aussetzung der aktuellen Planungen. Die Bürgerbeteiligung sollte noch vor den Sommerferien stattfinden. Gemeinsam mit den Betroffenen ist eine sachgerechte Lösung möglich, die zugleich der wachsenden Politikverdrossenheit Abhilfe leistet. Auf mehreren öffentlichen Veranstaltungen und in zahlreichen Gesprächen mit Vertretern der Politik und auch der Verwaltung haben die Aktiven eindrucksvoll gezeigt, wie sehr sie sich mit der Thematik befasst haben und damit zum Ausdruck gebracht, dass eine informelle Beteiligung ein großer Gewinn für die Stadt Braunschweig werden kann, zum einen für eine größere Akzeptanz der Maßnahme,

zum anderen aber vor allem inhaltlich. Auf ebendiesen Veranstaltungen haben auch Vertreter anderer Fraktionen den Vorschlag einer solchen Beteiligung begrüßt.

Anlagen:

keine

Betreff:**Bürgerbeteiligung für die 1. Veloroute (Schöppenstedter Turm)****Organisationseinheit:**Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr**Datum:**

29.04.2024

Beratungsfolge

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

30.04.2024

Status

Ö

Sachverhalt:**Beschlussvorschlag:**

Die Verwaltung wird gebeten, für die Planungen der 1. Veloroute (Schöppenstedter Turm) auf dem Teilstück Museumstraße, Helmstedter Straße bis zum Altewiekring noch vor den Sommerferien eine informelle Bürgerbeteiligung durchzuführen und die Planungen aus dem Beschluss 23-22386 bis zum Abschluss auszusetzen.

Zu dieser informellen Bürgerbeteiligung sind Anwohner, Grundstückseigentümer, Mieter und Gewerbebetreibende sowie die Mitglieder des zuständigen Stadtbezirksrates einzuladen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Im Vorfeld der Beschlussfassung zur Planung der Veloroute Schöppenstedter Turm (23-22386) wurden die von Straßenausbaubeiträgen betroffenen Grundstückseigentümer schriftlich zu einer Bürgerinformationsveranstaltung eingeladen.

Auch die Mitglieder des Stadtbezirksrates sowie die Radverkehrsverbände wurden schriftlich zu dieser Veranstaltung eingeladen.

Alle weiteren Interessierten wurden über die Presse zu dieser Veranstaltung eingeladen.

Dies ist das übliche und bewährte Verfahren. Die Medien haben das Thema aufgegriffen, so dass es eine umfangreiche Berichterstattung in der Braunschweiger Zeitung und auf Online-Kanälen gab.

Der Einladung zur Bürgerinformationsveranstaltung am 15.11.2023 sind ca. 100 Interessierte gefolgt. Es ist somit davon auszugehen, dass die Einladung ausreichend bekannt war.

Nach der Bürgerinformationsveranstaltung erfolgte weiterhin eine Vorstellung der Planung im Stadtbezirksrat 120, im Stadtbezirksrat 130 sowie im AMTA.

Bei all diesen 4 Vorstellungen wurde nicht vorgebracht, die Trassenführung noch einmal grundsätzlich zu hinterfragen und in eine Bürgerbeteiligung einzusteigen.

Es wird an dieser Stelle auch auf die DS 21-15700 „Vorschlag für die Realisierung einer pilotaften Veloroute in Braunschweig“ verwiesen, bei der verschiedene Korridore und Trassen zur Auswahl gestellt und auch umfangreich diskutiert wurden.

Mit Beschluss zur DS 23-22386 ist die Verwaltung in die weitere Planung zur Veloroute Schöppenstedter Turm eingestiegen.

Am 09.04.2024 fand ein Gespräch zwischen der Verwaltung und Vertreterinnen und Vertreter der Bürgerinitiative statt. Hierbei wurde unter anderem die Themen Parken in Museumstraße und Helmstedter Straße, Parkraummanagement und Bürgerinformationsveranstaltung besprochen.

Die Verwaltung hat zugesagt, die Anwohnenden zeitgerecht bei der Erstellung des Parkraummanagementkonzeptes einzubinden.

Weiterhin hat die Verwaltung die Hinweise bzgl. der Anlieferung der anliegenden Betriebe aufgenommen und ist auf diese zugegangen. So wurde z. B. für die Anlieferung der Schlosserei eine Lösung gefunden.

Leuer

Anlage/n:
keine

Betreff:**Stadtbahnausbau: Planungsbeschluss zur Streckenführung
Salzdahlumer Straße/Heidberg****Organisationseinheit:**

Dezernat III

66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

09.04.2024

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 211 Braunschweig-Süd (Anhörung)	18.04.2024	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (Anhörung)	23.04.2024	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 212 Südstadt-Rautheim-Mascherode (Anhörung)	23.04.2024	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	30.04.2024	Ö

Beschluss:

1. Als Vorzugsvariante der Streckenführung des Projektteils Salzdahlumer Straße/Heidberg im Teilprojekt Salzdahlumer Straße/Heidberg – Campusbahn/Querum wird der Verlauf vom Hauptbahnhof über die Salzdahlumer Straße, Hallestraße und den Sachsendamm bis in die Bestandswende anlage Anklamstraße beschlossen. Nicht beschlossen werden die Lage und Ausgestaltung der Stadtbahninfrastruktur im Straßenraum entlang der vorgeschlagenen Streckenführung. Diese werden im Zuge des weiteren Planungsprozesses ermittelt.
2. Die Vertreter der Stadt in der Gesellschafterversammlung der Stadt Braunschweig Beteiligungs-Gesellschaft mbH werden angewiesen, folgenden Beschluss zu fassen: Die Geschäftsführung der Stadt Braunschweig Beteiligungs-Gesellschaft mbH wird veranlasst, in der Gesellschafterversammlung der Braunschweiger Verkehrs-GmbH die unter 1. beschriebene Vorzugsvariante der Streckenführung im Rahmen des Stadtbahnausbauprojektes Salzdahlumer Straße/Heidberg zu beschließen.
3. Die Verwaltung und die Braunschweiger Verkehrs-GmbH werden beauftragt, die Planungen eines konkreten Anlagenentwurfs für den Projektteil Salzdahlumer Straße/Heidberg bis einschließlich der Entwurfsplanung fortzuführen. Der Start der weiteren Planungen erfolgt im Sinne eines optimalen Ressourceneinsatzes in Abhängigkeit der Projektfortschritte in den Teilprojekten 1 (Volkmarode Nord) und 2 (Rautheim). Bevor ein Umsetzungsbeschluss auf Grundlage des Anlagenentwurfs gefasst wird, müssen die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zum Projektteil Campusbahn/Querum vorliegen.“

Sachverhalt:**Beschlusskompetenz**

Die Beschlusskompetenz des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (AMTA) ergibt sich aus § 76 Abs. 3 Satz 1 NKomVG in Verbindung mit der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig. Gemäß Hauptsatzung § 6 Nr. 2 lit. i ist der AMTA für über die Zuständigkeit von Stadtbezirksräten hinausgehende Verkehrsplanungen beschlusszuständig.

Anlass

Der Rat hat mit dem Grundsatzbeschluss vom 21.02.2017 Verwaltung und Verkehrs-GmbH beauftragt, alle erforderlichen Schritte zur baulichen Umsetzung des Zielnetzes Stadtbahn 2030 und damit auch des Projektteils Salzdahlumer Straße/Heidberg durchzuführen und die Öffentlichkeit bei den Planungen intensiv zu beteiligen (DS 17-03594-01). Bis zur Umsetzung der jeweiligen Planung sind gemäß ergänzender Information zum Grundsatzbeschluss zwei weitere politische Beschlüsse vorgesehen (vgl. DS 17-03830). Der mit der hier vorliegenden Drucksache zu erwirkende *Planungsbeschluss* legt die konkrete Streckenführung fest und markiert damit den Abschluss der Machbarkeitsstudie. Im darauf aufbauenden Planungsprozess erfolgt die Erarbeitung der Verkehrsanlagen in ihrer konkreten Lage und detaillierten Ausgestaltung. Mit dem *Umsetzungsbeschluss* zum Ende der Entwurfsplanung wird dieser Anlagenentwurf der Politik zur Beschlussfassung vorgelegt.

Untersuchter Trassenkorridor und Ergebnisse der Voruntersuchung

Gemäß Projektsteckbrief im Grundsatzbeschluss soll das Stadtbahnbauprojekt Salzdahlumer Straße/Heidberg die Stadtbahn-Bestandsanlagen im Bereich des Hauptbahnhofs über die Salzdahlumer Straße mit der bestehenden Wendeanlage in der Anklamstraße verbinden. Entlang dieser rund 3,2 km langen Strecke sind diverse Ziele an das Stadtbahnnetz anzuschließen, u. a. der Bebelhof als Großwohnsiedlung, der Berufsschulcampus sowie der Klinikstandort an der Salzdahlumer Straße. Auch die städtebaulichen Entwicklungen des Projektes Bahnstadt finden entlang des Trassenkorridors statt.

Im Rahmen der Voruntersuchungen („Machbarkeitsstudie“, MBS) wurde der Planungskorridor aus dem Grundsatzbeschluss durch die Überprüfung unterschiedlicher Streckenführungen konkretisiert (siehe Abb. 1).

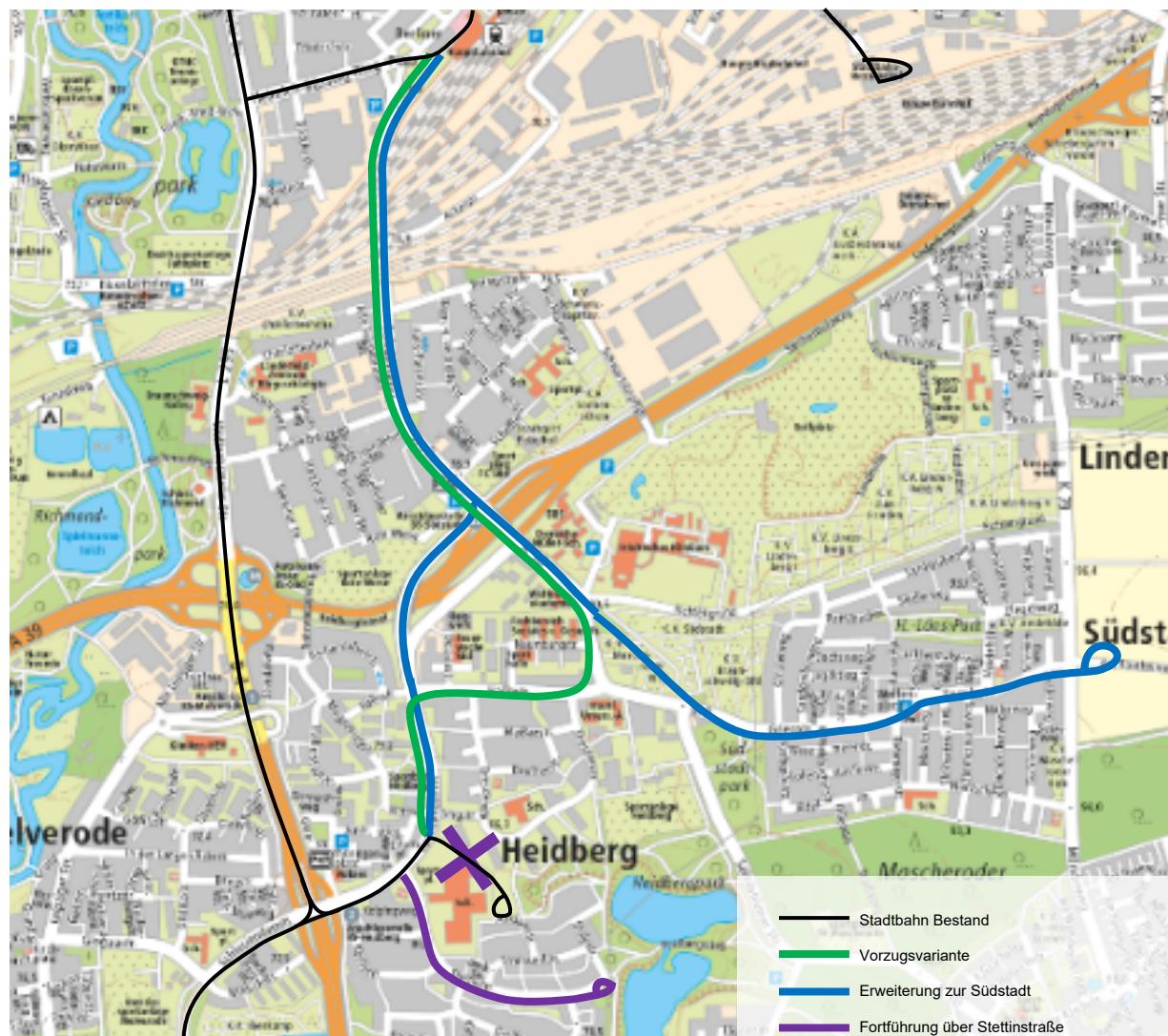


Abb. 1: Untersuchte Streckenführungen der Stadtbahntrasse Salzdahlumer Straße/Heidberg

Diese Streckenführungen wurden betrachtet, um jeweils Aussagen zur verkehrlichen Machbarkeit (abschnittsbezogen auch mittels verkehrlicher Mikrosimulation) sowie zur finanziellen Machbarkeit (mittels volkswirtschaftlicher Betrachtungen zur Förderfähigkeit (in Anlehnung an die Standardisierte Bewertung) zu tätigen und die beste Streckenführung zur Erreichung der oben genannten Ziele zu finden. In diesem Zuge wurden auch unterschiedliche Lagevarianten der Stadtbahntrasse im jeweiligen Straßenraum erarbeitet. Zur späteren Lage der Trasse im Straßenraum werden im Rahmen des mit dieser Drucksache angestrebten Planungsbeschlusses keine Festlegungen getroffen.

a. Darstellung der Vorzugsvariante

Die Streckenführung schließt an die Bestandsgleise am Hauptbahnhof an und durchquert das südliche Areal des Bahnhofsquartiers („Umfeld Hauptbahnhof“, AW 118, Aufstellungsbeschluss 2019, DS 19-11781). Anschließend folgt die Strecke der Salzdahlumer Straße. Für den Streckenabschnitt unterhalb der DB-Brücken bis einschließlich des Knotenpunkts Salzdahlumer Straße/Zuckerberg-weg/Hans-Pörner-Straße wurden neun Varianten der Stadtbahntrasse im Straßenraum untersucht und sieben für grundsätzlich baulich machbar befunden. Für zwei dieser Varianten wurde anhand einer Mikrosimulation eine verkehrliche Machbarkeit nachgewiesen.

Im folgenden Abschnitt bis zur Einmündung in die Hallestraße werden besucherstarke Ziele erschlossen (Gewerbebetriebe, Nahversorger, berufsbildende Schulen, Klinikum). Zwischen dem Zuckerbergweg und der Bundesautobahn A 39 tangiert die Strecke den Betrachtungsraum der Bahnstadt einschließlich des Bebauungsplanes „Schefflerstraße Süd“ (AW 117, Aufstellungsbeschluss 2019, DS 19-11140). Hieraus ergeben sich weitere Erschließungspotenziale.

Südlich der Schefflerstraße muss die A 39 gequert werden. Hierbei zeichnet sich der Neubau einer separaten Stadtbahnbrücke als beste Lösung ab. Die Bestandsbrücke (Baujahr 1994) kann nach überschlägiger Berechnung durch einen Tragwerksplaner weder die statischen Lasten des Oberbaus noch die dynamischen Lasten der Stadtbahn zuzüglich zum bestehenden Verkehr tragen. Daher müsste die vorhandene Brücke bei einer Stadtbahn in Mittellage ersetzt werden.

Am Knotenpunkt mit der Hallestraße zweigt die Streckenführung in westlicher Richtung ab. Mit der Streckenführung durch die Hallestraße werden der nördliche und nordöstliche Heidberg sowie Gewerbetreibende erreicht. Bezüglich der Lage im Straßenraum der Hallestraße wurden bislang vier Varianten untersucht, wobei eine nördlich der Fahrbahn liegende Stadtbahntrasse aufgrund der im Süden konzentrierten Bebauung der Hallestraße durch Reihen- und Mehrfamilienhäuser verkehrlich vorteilhaft erscheint.

Am westlichen Knotenpunkt der Hallestraße schwenkt die Stadtbahntrasse in den Sachsendamm ein und durchfährt diesen in südliche Richtung bis zum Abzweig in die bestehende Wendeanlage in der Anklamstraße. In diesem Abschnitt wurden bislang vier Varianten untersucht. Vorteilhaft erscheint derzeit insbesondere die Anordnung der Stadtbahntrasse auf der westlichen Straßenseite des Sachsendamms. Genau wie in den anderen oben genannten Abschnitten werden die Untersuchungen zur Lage der Stadtbahntrasse im Straßenraum in den nächsten Planungsphasen konkretisiert.

b. Begründung zur Auswahl der Streckenführung

Die vorgeschlagene Streckenführung erreicht die vorgegebenen Ziele und gute volks- sowie betriebswirtschaftliche Ergebnisse. Durch die Anordnung von fünf bis sechs neuen Haltestellen entlang der rund 3,2 km langen Strecke werden bei einem Einzugsradius von jeweils 500 Metern um die Haltestelle rund 9.200 Anliegende erreicht. Durch die Anschlüsse im Norden und Süden an bestehende Stadtbahninfrastruktur können die Infrastrukturstarkosten minimiert werden. In Kombination mit dem geplanten Busliniennetz wird die Anbindung der häufigsten Ziele im gesamten Stadtgebiet aus den südöstlichen Stadtteilen verbessert. Die reduzierten Reisezeiten werden die Nutzungsrate des ÖPNV erhöhen und die des

MIV senken – also im Sinne der strategischen Ziele der Stadt Braunschweig positive Wirkungen auf den Modal Split haben.

Die Untersuchungen haben gezeigt, dass bei dieser Streckenführung verschiedene Lagevarianten der Stadtbahntrasse im Straßenraum denkbar sind. Ebenfalls konnten anhand der Untersuchungen im Rahmen der Machbarkeitsstudie weitere Optimierungspotenziale bezüglich der Aufteilung des Straßenraums identifiziert werden. Grundsätzlich werden durch die empfohlene Streckenführung Zielerreichung und Förderwürdigkeit einer Stadtbahn über die Salzdahlumer Straße in den Heidberg sichergestellt.

c. Voruntersuchung und Öffentlichkeitsbeteiligung

Zum ersten Bürgerworkshop im Ausbauprojekt Salzdahlumer Straße/Heidberg im August 2018 wurde die zuvor beschriebene Streckenführung entwickelt. Durch die Diskussionen im ersten Bürgerworkshop ergaben sich Varianten der Trassenführung in den einzelnen Planungsabschnitten sowie Vorschläge zur Anpassung der Streckenführung. Diese wurden durch das Planungsteam dargestellt und anhand festgelegter Kriterien gegenüberstellend bewertet.

Im zweiten Bürgerworkshop im April 2019 wurden konkrete planerische Aspekte wie die Führung der Stadtbahn im Straßenraum, die Lage der Haltestellen und die Gestaltung von Knotenpunkten diskutiert, um eine potenzielle Verkehrsanlage als Grundlage für die erforderliche Verkehrssimulation und zur Verifizierung eines Kostenrahmens zu erarbeiten.

Die verkehrlichen Untersuchungen zur Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte einschließlich einer Mikrosimulation zum Verkehrsablauf eines wichtigen Abschnitts wurden im Anschluss an die Diskussionen des zweiten Bürgerworkshops durchgeführt. Ebenfalls zwischen dem zweiten und dritten Workshop wurden Nutzen und Kosten der verschiedenen Streckenführungen in Verbindung mit den möglichen Verkehrsangeboten betrachtet, um eine Abschätzung des Nutzen-Kosten-Indikators (NKI) durchführen zu können. Neben dem Nachweis einer grundsätzlichen Förderwürdigkeit konnte in dieser Untersuchungsphase die Machbarkeit aus baulicher und verkehrlicher Sicht ermittelt werden.

In einem dritten Bürgerworkshop im September 2023 wurden diese Erkenntnisse mit den Bürgerinnen und Bürgern geteilt und weitere Anregungen gesammelt, die im Zuge der kommenden Planungsphasen bestmöglich Berücksichtigung finden werden. Weitere Bürgerbeteiligungsformate werden in den kommenden Planungsphasen folgen. Bürgeranregungen, die über die Projekthomepage oder anderweitige Kommunikationswege an das Planungsteam herangetragen werden, werden kontinuierlich ausgewertet.

d. Alternative Streckenführungen

Nur solche Vorschläge bzw. Varianten, die die Ziele des Grundsatzbeschlusses erfüllen und die Anbindung der oben genannten Erschließungsziele gewährleisten, wurden infrastrukturell betrachtet und volkswirtschaftlich bewertet. Beispielsweise wurde eine Variante, die die direkte Anbindung des Heidbergs über die Brücke Roter Busch und den Sachsendamm vorsah nicht weiterverfolgt, da dadurch keine Erschließung des Klinikums erfolgte.

Für die folgenden Streckenführungen mit neuen Erschließungspotenzialen wurden hingegen Infrastrukturlösungen ausgearbeitet und die Ergebnisse volkswirtschaftlich bewertet.

Erschließung des Klinikums mit Erweiterung bis in die Südstadt

Nördlich der Autobahn verzweigt diese Variante mit zwei Stadtbahnlinien in einen westlichen und einen östlichen Ast. Der westliche Ast führt über einen hierfür notwendigen Neubau der Brücke Roter Busch (Baujahr 1968) in die

Bestandswendeanlage Anklamstraße im Heidberg. Der östliche Ast führt entlang der Salzdahlumer Straße in Richtung Südstadt und ermöglicht die Anbindung des Klinikums. Die erste Idee, diesen östlichen Ast mit einer Wendeschleife am Klinikum enden zu lassen, wurde nicht weiterverfolgt, da die erzielbaren Nutzenanteile nicht ausreichend waren, um die vergleichsweise hohen Infrastruktukrkosten aus zusätzlicher Trassenlänge und dem Brückenbau zu decken.

In einer weiteren Untersuchung wurde die Verlängerung des östlichen Astes bis in die Südstadt ausgearbeitet, um hierdurch zusätzliche Nutzen zu generieren. Dabei wurden drei mögliche Endpunkte im Bereich der Südstadt in Erwägung gezogen:

- Wendeschleife an der Griegstraße am westlichen Ortsrand der Südstadt,
- Wendeanlage auf dem Welfenplatz im Zentrum der Südstadt sowie
- Wendeanlage im Bereich der Straßen Möncheweg/Am Rautheimer Holze am östlichen Ortsrand der Südstadt.

Während die engen, teils durch Denkmäler gesäumten Straßen der Südstadt infrastrukturell eine Herausforderung sind, können insbesondere die Kosten aus der zusätzlichen Trassenlänge den Nutzen der Trassenverlängerung auch in diesem Fall nicht aufwiegen. Im Gegenteil wirken insbesondere die für die Fahrgäste aus Mascherode erforderlichen Umstiege deutlich negativ, da mit Einführung einer zweiten Stadtbahnlinie über die Salzdahlumer Straße nur eine Busanbindung bis in die Südstadt und nicht als Direktverbindung zum Hauptbahnhof und weiter Richtung Östliches Ringgebiet abbildbar wäre.

Fortführung über Stettinstraße

Die Streckenführung der Variante „Stettinstraße“ entspricht überwiegend der Vorzugsvariante, umfasst jedoch eine deutliche Verlängerung der Ausbaustrecke. Im Bereich Erfurtplatz würde die Strecke nicht an die Bestandswendeanlage in der Anklamstraße anbinden, sondern weiter durch die Stettinstraße führen. Am östlichen Ende der Stettinstraße im Uferbereich des Heidbergsees wäre eine neue Wendeschleife zu errichten. Die Bestandswendeanlage in der Anklamstraße würde zurückgebaut werden. Einige Anliegende, insbesondere im südlichen Umfeld der Stettinstraße sowie die Besucherinnen und Besucher des Heidbergsees, hätten bei dieser Streckenführung kürzere Wege zur Stadtbahn. Für andere würde sich der Weg verlängern. Dies wirkt sich in der Gesamtbetrachtung dieser Variante im Netzmodell jedoch nicht positiv auf den allgemeinen Fahrgastnutzen aus. In Verbindung mit deutlich höheren Investitionskosten ergibt sich für die Verlängerung bis zum Ende der Stettinstraße kein steigender Gesamtnutzen gegenüber der Streckenführung mit Anschluss an die Bestandswendeanlage.

Demnach zeigt weder die zusätzlich betrachtete Streckenführung in die Südstadt, noch die Verlängerung durch die Stettinstraße eine bessere verkehrliche Wirkung als die skizzierte Vorzugsvariante und führen hierdurch bei in Teilen deutlich höheren Infrastruktukrkosten jeweils zu einem NKI von < 1,0. Eine Förderwürdigkeit kann bei diesen Varianten nicht gewährleistet werden, so dass die alternativen Streckenführungen nicht zur planerischen Weiterverfolgung empfohlen werden.

Die Kennwerte der Vorzugsvariante und der beiden alternativen Streckenführungen sind dem Anhang zu entnehmen.

e. ÖV-Konzept zur Vorzugsvariante

Für das Teilprojekt Salzdahlumer Straße/Heidberg und Campusbahn/Querum sieht das Zielnetz vor, die Stadtbahnlinie 2 von der Wolfenbütteler Straße auf die Salzdahlumer Straße zu verlagern und diese vom Heidberg zum Hauptbahnhof und weiter durch das Bestandsnetz der Innenstadt über die Campusbahn bis zum Stadion zu führen. Über die Wolfenbütteler Straße verkehrt weiterhin die Linie 1 aus der Innenstadt über den Hauptbahnhof nach Stöckheim. Beide Linien verkehren im Tagesverkehr im 15-Minuten-Takt. Zusätzlich wird die Linie 10 im 30-Minuten-Takt

den Heidberg auf direktem Weg über die Wolfenbütteler Straße an die Innenstadt anbinden. Durch die Verlagerung der Linie 2 wird die wenig besiedelte Wolfenbütteler Straße zukünftig angemessen bedient, während die Bedienung u. a. des stark besiedelten Bebelhofs ohne die Bindung zusätzlicher Ressourcen (Fahrzeuge, Personal) verbessert wird.

Ergänzt wird die Stadtbahnlinie 2 auf der Salzdahlumer Straße im Abschnitt zwischen Klinikum und Hauptbahnhof durch die entlang von vier Haltestellen parallel geführte Buslinie 436. Da der Bus im Tagesverkehr ebenfalls im 15-Minuten-Takt verkehrt, wird die Fahrtenanzahl in diesem Abschnitt auf 8 Fahrten pro Stunde und Richtung verdoppelt. Die Buslinie 411 wird hingegen nicht mehr entlang der Salzdahlumer Straße verkehren. Die derzeit durch die 411 in Richtung Innenstadt transportierten starken Fahrgastströme aus dem Bebelhof und vom Klinikum werden zukünftig durch die Stadtbahn bedient. Durch die Buslinie 436 werden die Anzahl der erforderlichen Umsteige zwischen Stadtbahn und Bus erheblich reduziert, da weiterhin eine umsteigefreie Anbindung von Mascherode und Südstadt an den Hauptbahnhof mit dem Bus besteht. Außerdem besteht aus dem Bereich Klinikum und Bebelhof eine Direktverbindung in Richtung Östliches Ringgebiet und weiter Richtung Norden. Beides wirkt sich positiv auf die zu erwartende Fahrgastnachfrage aus. Da ab dem Hauptbahnhof zukünftig bis zu vier Stadtbahnlinien in die Innenstadt verkehren, werden die durch den Wegfall der 411 (als direkte Anbindung aus der Südstadt bzw. Mascherode in die Innenstadt) erforderlichen Umsteige über die kürzere Reisezeit kompensiert. Die Vorteile beider Verkehrsmittel (Stadtbahn & Bus) werden damit verkehrlich und betriebswirtschaftlich optimal kombiniert.

Diese Anpassungen und Ergänzungen des Liniennetzes gehen auf Anregungen aus dem zweiten Bürgerworkshop zurück. Die für einen Bus benötigte Infrastruktur wird in den weiteren Planungen zum Stadtbahnausbau berücksichtigt. Über kombinierte Stadtbahn-/Bus-Haltestellen oder Bushaltestellen in direkter Nähe zur Stadtbahnhaltestelle kann der Komfort für die Fahrgäste optimal gestaltet werden.

Die für den Projektteil Salzdahlumer Straße/Heidberg wichtigsten Änderungen am Liniennetz sind in Abb. 2 grafisch dargestellt.

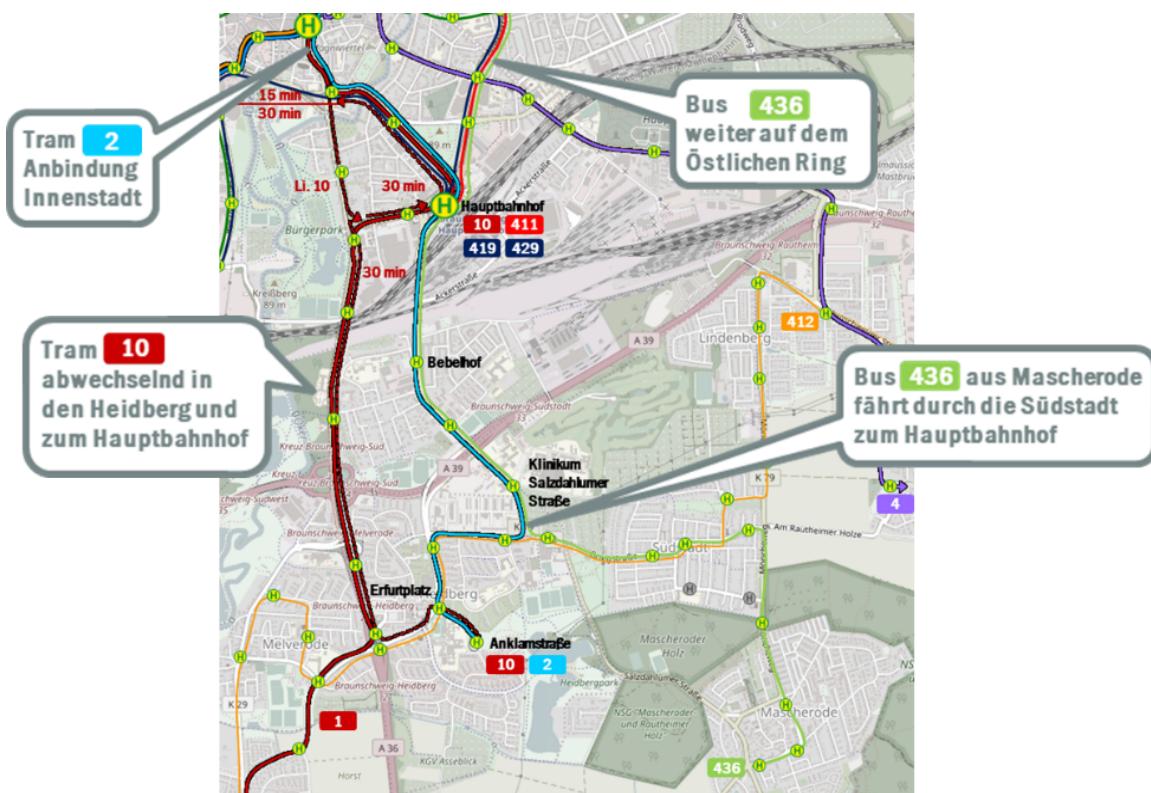


Abb. 2: Zielnetz 2030 nach Umsetzung der Strecke Salzdahlumer Straße/Heidberg

Abhängigkeit zum Stadtbahnausbau Projekt Campusbahn/Querum

Die Stadtbahnausbauprojekte Salzdahlumer Straße/Heidberg und Campusbahn/Querum bilden, wie im Rahmenantrag von 2020 (DS 20-14670) beschrieben, das dritte Teilprojekt und gleichzeitig zusammen die Stufe 2 im Gesamtprojekt Stadt.Bahn.Plus. Die Nutzung der Infrastruktur der beiden Maßnahmen erfolgt durch die zukünftige Stadtbahnlinie 2. Dennoch sind beide Projektteile baulich unabhängig voneinander. Aufgrund der zu erwartenden Komplexität des deutlich längeren Projektteils Salzdahlumer Straße/Heidberg wird empfohlen, für diese Streckenführung bereits unabhängig vom Projektteil Campusbahn detaillierte Planungen zu beginnen, um im weiteren Verlauf eine zeitliche Synchronisation der Projektteile herzustellen. Bevor für den Projektteil Salzdahlumer Straße/Heidberg der Umsetzungsbeschluss erfolgen wird, müssen für den Projektteil Campusbahn/Querum demnach mindestens die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie vorliegen.

Kostenermittlung

Die Kostenermittlung zur vorgeschlagenen Streckenführung stellt sich nach Anpassung der Grobkostenschätzung von 2017 auf Grundlage der Erkenntnisse der Machbarkeitsstudie für den Projektteil Salzdahlumer Straße/Heidberg wie folgt dar:

Preisstand	2023
Kostenermittlungsstufe	Grobkostenschätzung (netto)
Baukosten (inkl. Grunderwerbskosten)	85,0 Mio. €
Baunebenkosten	17,0 Mio. €
Summe (Prognose)	102,0 Mio. €
<i>Prognostizierte Eigenmittel Konzern Stadt BS</i>	35,0 Mio. €
<i>Prognostizierte Fördermittel (Bund, Land, ggf. weitere)</i>	67,0 Mio. €

Die Kostenprognose bezieht sich auf aktuell verfügbare Baupreise. Zum Zeitpunkt der Umsetzung der Baumaßnahme können veränderte Baupreise (durch Inflation) die Höhe der Gesamtkosten beeinflussen.

Die Aufteilung der Kosten im Konzern Stadt auf die Kernverwaltung und die Braunschweiger Verkehrs-GmbH kann derzeit noch nicht belastbar erfolgen. Die städtisch zu tragenden Baukosten fallen erst nach 2029 an, so dass diese zu keiner Belastung des sich im Entwurf befindlichen Haushalts 2025 ff./IP 2024-2029 führen. Die für das Projekt erforderlichen Haushaltssmittel für die Planung der Kernverwaltung werden zur Aufnahme in den Haushaltsplänenentwurf 2025 ff./IP 2024-2029 vorgeschlagen und werden auf jährlich 100.000 € für 2025-2028 und in Höhe von 150.000 € für 2029 beziffert.

Seit 2017 haben sich inflationsbedingt Baukostensteigerungen über alle relevanten Gewerke in Höhe von rund 50-60 % ergeben.

Für den Projektteil Campusbahn/Querum wird im ersten Schritt der Voruntersuchung derzeit eine Machbarkeit einer (verkürzten) Campusbahn untersucht (siehe hierzu DS 21- 16096-02), die keine Stadtbahnansbindung Querums beinhaltet (und somit keinen Brückenbau erforderlich werden lässt). Diese Untersuchungen laufen noch.

Für die vorläufige NKI-Abschätzung im Teilprojekt 3 wurden Gesamtkosten einer verkürzten Variante der Campusbahn (ohne Anbindung Querums) von ca. 39 Mio. € (netto, Preisstand 2019) zu Grunde gelegt. Zum Zeitpunkt der Umsetzung der Baumaßnahme können veränderte Baupreise (durch Inflation) die Höhe der Gesamtkosten beeinflussen. Für zusätzliche Kosten, die aus einer Aufrechterhaltung des Anschlussgleises für das Heizkraftwerk Mitte erwachsen können, wurden Annahmen getroffen. Konkrete Kostenermittlungen hierzu liegen noch nicht vor.

Potenziell vom Ausbauprojekt betroffene Eigentümerinnen und Eigentümer wurden im Vorfeld des Planungsbeschlusses informiert. Weitere Abstimmungen und Informationen zu

notwendigem Grunderwerb sowie Straßenausbaubeiträgen werden im weiteren Planungsprozess und nach entsprechender Konkretisierung der Flächenbedarfe erfolgen.

Förderung, Finanzierung und Kostenteilung

Beim Stadtbahnausbau handelt es sich um ein Gemeinschaftsprojekt der Stadt Braunschweig und der Braunschweiger Verkehrs-GmbH. Die Grundlagen der Zusammenarbeit sowie der Kostenteilung und Finanzierung sind in einer Rahmenvereinbarung geregelt. Enthalten sind auch Maßgaben bezüglich der Förderung des Gesamtprojekts. Mit dem oben genannten Rahmenantrag an die Fördermittelgeber von Bund und Land zum Gesamtprojekt Stadt.Bahn.Plus. im Jahr 2020 wurde die Grundlage für die kommenden Einzelfinanzierungsanträge im Rahmen der Förderverfahren gelegt.

Die Ermittlungen zu Nutzen und Kosten der empfohlenen Streckenführung zeigen, dass der NKI den zum jetzigen Planungszeitpunkt empfohlenen Zielwert von 1,2 unter den derzeit bekannten Rahmenbedingungen übersteigt. Mit einem Zielwert > 1,2 wird entsprechend der Empfehlungen des Fördermittelgebers ein für die frühe Projektphase erforderlicher Risikozuschlag berücksichtigt, um nach Abschluss der Genehmigungsplanung einen NKI > 1,0 mit großer Wahrscheinlichkeit erreichen zu können.

Für den Stadtbahnausbau sowie für den stadtbaumbedingten Straßenbau wird von einer Übernahme der förderfähigen Kosten in Höhe von derzeit 75 % durch den Bund und 10 % durch das Land Niedersachsen ausgegangen. Das Stadtbahnteam bemüht sich darüber hinaus um weitere Fördermittel.

Der konkrete Finanzierungsantrag für das Teilprojekt Salzdahlumer Straße/Heidberg – Campusbahn/Querum ist auf Basis der für beide Projektteile zu erarbeitenden Entwurfsplanung zu stellen. Eine Synchronisierung der beiden Projektteile bis zum Zeitpunkt des Finanzierungsantrags wird daher angestrebt.

Sachstand Haushalts- und Wirtschaftsplanung

Seitens der Verkehrs-GmbH wurden kumuliert für die Jahre 2024 bis 2027 für Bau-, Planungs- und Nebenkosten 2,946 Mio. Euro in den Wirtschaftsplan 2024 eingestellt:

2024: 512.000 €

2025: 853.000 €

2026: 853.000 €

2027: 728.000 €

Die Stadt Braunschweig hat im Haushaltsplan 2024 einschließlich IP 2023 bis 2027 im Projekt 4E.660029 „Stadtbahnausbau Salzdahlumer Straße“ folgende Finanzmittel für den städtischen Anteil am Teilprojekt Salzdahlumer Straße/Heidberg eingeplant:

2024: 94.000 €

2025: 94.000 €

2026: 94.000 €

2027: 96.000 €

2028 (Restbedarf): 6.592.000 €

Mit den übrigen projektbezogenen Finanzabflüssen ist in den folgenden Haushalts- und Wirtschaftsjahren zu rechnen. Sofern die genaue Aufteilung der Kosten auf Kernverwaltung und Verkehrs-GmbH bekannt ist, erfolgt eine Anpassung der Restbedarfskosten.

Beschluss der Gesellschafterversammlung

Auf Grundlage des § 12 Ziffer 14 Gesellschaftsvertrag der Braunschweiger Verkehrs-GmbH obliegt die „Festlegung von Verkehrs-Trassen“ der Entscheidung der Gesellschafterversammlung. Nach § 12 Ziffer 5 des Gesellschaftsvertrages der Stadt Braunschweig Beteiligungs-Gesellschaft mbH (SBBG) unterliegt die Stimmabgabe in der Gesellschafterversammlung der Verkehrs-GmbH der Entscheidung durch die Gesellschafterversammlung der SBBG.

Weiteres Vorgehen

Nach dem Planungsbeschluss soll ein europaweites Ausschreibungsverfahren zur Bindung eines Generalplanungsbüros starten. Der Start des Ausschreibungsverfahrens erfolgt im Sinne eines optimalen Ressourceneinsatzes in Abhängigkeit der Projektfortschritte in den Teilprojekten 1 (Volkmarode Nord) und 2 (Rautheim), und wird nach dem Planungsbeschluss voraussichtlich zeitlich verzögert erfolgen.

Nach Fertigstellung der Entwurfsplanung wird die Anlagenplanung den Gremien zur Beschlussfassung vorgelegt. Nach Vorliegen dieses Umsetzungsbeschlusses kann der Antrag auf Einleitung des Planfeststellungsverfahrens bei der Planfeststellungsbehörde erfolgen.

Über den weiteren Zeitplan für den Projektteil Salzdahlumer Straße/Heidberg wird fortlaufend in den Berichten zum Stadtbahnausbau Projekt Stadt.Bahn.Plus. informiert werden.

Leuer

Anlage/n:

Kennwerte der Vorzugs- und Alternativvarianten

	VORZUGSVARIANTE	ERWEITERUNG BIS IN DIE SÜDSTADT	FORTFÜHRUNG ÜBER STETTINSTRASSE
Streckenlänge	3,2 km	3,8 km bis 5,1 km	4,1 km
Anzahl Brückenneubauten	1	2	1
Anteil eigener Gleiskörper	90-100 %	75-85 %	90-100 %
Bewohner im Einzugsgebiet	~ 9.200	~ 11.900 ¹	~ 11.000 ²
Projektziele erreicht	Ja	Ja	Ja
Bauliche Machbarkeit	Ja	eingeschränkt/Nein	Ja
Förderwürdigkeit³	Ja (NKI > 1,2)	Nein (NKI < 1,0)	Nein (NKI < 1,0)
Fazit	baulich machbar & förderwürdig	baulich eingeschränkt machbar & voraussichtlich nicht förderwürdig	baulich machbar & voraussichtlich nicht förderwürdig
(1) Max. Einwohnerzahl bei Wendeanlage östl. der Südstadt (2) Eigene Ableitung aus den Ergebnissen zur Vorzugs- und Südstadt-Variante (3) Ziel-NKI $\geq 1,2$; Empfehlung des Fördermittelgebers zur Berücksichtigung eines Risikozuschlags in früher Projektphase		✓	✗

Betreff:**Südstraße: Neuordnung der Verkehrsflächen**

Organisationseinheit:	Datum:
Dezernat III	15.04.2024
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (Vorberatung)	23.04.2024	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	30.04.2024	Ö

Beschluss:

„Der geplanten Neuordnung der Verkehrsflächen in der Südstraße zur Verbesserung der Verkehrssicherheit wird für den Straßenabschnitt zwischen der Alten Knochenhauerstraße und dem Bankplatz gemäß Variante 1 zugestimmt.“

Sachverhalt:**Beschlusskompetenz:**

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

Die Verwaltung hatte in der DS Nr. 23-21756 (Beschreibung/ Bewertung des Bestandes, Anlass der Planung) zwei Varianten erarbeitet und stellte diese zur Diskussion.

Planungen**• Planung – Variante 1**

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 des ruhenden Verkehrs von der Nord- auf die Südseite („Versatz in der Fahrbahn“) 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. Mit den absoluten Haltverboten ist eine effektive und gerichtsfeste Ahndung von Verstößen möglich. Die mit absolutem Haltverboten belegten Flächen können in den Abend- und Nachtstunden für das Anwohnerparken freigegeben werden. Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung wurden ausschließlich tagsüber dokumentiert, sodass der Handlungsbedarf sich nach aktuellem Kenntnisstand auf diese Zeiten beschränken lässt.

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.

Die Taxistände werden auf die Südseite vor die Hausnummer 13 verlegt.

- Planung – Variante 2
(siehe DS 23-21756 (wegen der ablehnenden Diskussion im Stadtbezirksrat und AMTA hier nicht erneut beschrieben))
- Planung – Variante 3 (Vorschlag des Kultviertels)
Im Vorfeld der Beratung im AMTA am 12.03.2024 hat die Interessengemeinschaft Friedrich-Wilhelm-Viertel e.V. (Kultviertel) eine Stellungnahme eingebracht, die in einer möglichen dritten Variante das Parken auf der Nordseite über die Gesamtlänge unterbindet. Da sich diese Variante von Variante 1 nur darin unterscheidet, dass der Wechsel der zu beparkenden Seite entfällt, erfolgt keine separate Darstellung.

Beratungen

- Beratung im AMTA am 12.03.2024
Die Mitteilung DS 23-21756 wurde zur Kenntnis genommen. Es ergeht die Bitte an die Verwaltung, eine dritte Variante in Anlehnung an die Stellungnahme der Interessengemeinschaft Friedrich-Wilhelm-Viertel e.V. (Kultviertel) zu prüfen. Die Verwaltung wird gebeten zu prüfen, ob ein Radfahrstreifen oder Schutzstreifen entgegen der Fahrtrichtung auf der Fahrbahn in der Südstraße markiert werden kann.
- Beratung im Stadtbezirksrat 130 am 14.03.2024
Es besteht im Stadtbezirksrat das mehrheitliche Meinungsbild, die Variante 2 aus der DS 23-21756 (Variante mit Ausweichstelle in der Mitte) nicht weiterzuverfolgen. Die mögliche dritte Variante in Anlehnung an die Stellungnahme des Kultviertels wird diskutiert und mit der Planung gem. Variante 1 verglichen.

Es besteht im Stadtbezirksrat aufgrund der gesamtheitlichen Verbesserung der Verkehrssicherheit das mehrheitliche Meinungsbild, die Variante 1 als Beschlussvorlage weiterzuverfolgen. Die Verwaltung wird gebeten zu prüfen, ob in diesem Zusammenhang Piktogramme auf der Fahrbahn in der Südstraße auf den Radverkehr in Gegenrichtung der Einbahnstraße aufmerksam machen können.

Prüfaufträge

- Ergangene Abstimmungen und Prüfungen
Aus den vorangegangenen Sitzungsläufen wurden verschiedene Fragen an die Verwaltung gerichtet:

Laut vorliegender Stellungnahme der Taxivertröpfung werden die Taxiplätze abends und nachts benötigt. Tagsüber dienen diese Parkstände als Lieferzone.

Die Möglichkeit wurde geprüft, einen Schutzstreifen oder Radfahrstreifen entgegen der Einbahnstraße zu markieren. Im Ergebnis ist die durchgängige Markierung einer Radverkehrsanlage auf der Fahrbahn aus Gründen des vorhandenen Querschnittes und der einschlägigen Vorgaben nicht möglich.

Die Markierung von Fahrrad-Piktogrammen auf der Fahrbahn soll in Höhe der Ausfahrten zusätzlich auf den Radverkehr in Gegenrichtung der Einbahnstraße aufmerksam machen.

Bezüglich der Anfrage 24-22902 kann mitgeteilt werden, dass geprüft wurde, ob die Ausfahrt aus der Südstraße für den Radverkehr entgegen der Einbahnstraße erleichtert werden kann, indem der Bordstein in Höhe der Eimmündung zum Bruchtor abgesenkt wird und der Gehwegbereich für Radfahrende mittels Beschilderung (Schrittgeschwindigkeit) bis zum Bankplatz freigegeben wird.

Auch wenn dieser Gedanke in der ersten Betrachtung naherliegend ist, muss nach eingehender Prüfung aus Gründen der Verkehrssicherheit schlussendlich davon Abstand genommen werden.

Es werden Konflikte mit dem Fußverkehr erwartet. Die Ausleitung des Radverkehrs in den Seitenbereich für eine sehr kurze Strecke mit einer nach wenigen Metern erforderlichen Einfädelung in die Fahrbahn bei entgegenkommendem Busverkehr ist problematisch. Radfahrende, die am Ende der Südstraße in den Seitenbereich ausgeleitet wurden, könnten ebenfalls in Höhe der Hochbeete entlang des Bankplatzes zum Altstadtmarkt weiter auf dem Gehweg fahren. Dies soll nicht begünstigt werden. Eine Weiterführung des Radverkehrs auf der Fahrbahn ist konsequenter und für alle Verkehrsteilnehmenden verständlicher.

Eine Ausweitung der Fahrbahn oder der Bau eines Radweges im Seitenbereich scheiden aus stadtgestalterischen und aus finanziellen Gründen zum aktuellen Zeitpunkt aus.

Mit dem Vorstand des Kultviertel e.V. erfolgte ein Erörterungstermin zur Planung am 21.03.2024. Es bestehen keine Bedenken gegen die Planung der Variante 1.

- **Ruhender Verkehr**

Zur Ermittlung der Auswirkungen der Planung 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	Planung	
Lieferzone	10	5	-5
Taxi	2	2	
Freisitzfläche	1	1	
Fahrradparkstände	12	28	+16
Kfz. Parkstände tagsüber	16	12	-4
Kfz. Parkstände abends/nachts	24	24	+0

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

Für die Belieferung der in der Südstraße ansässigen Betriebe sind die geplanten fünf Lieferplätze auskömmlich.

Hinsichtlich der tagsüber verfügbaren Parkstände ergibt sich im Vergleich zum Bestand eine Reduzierung um vier Parkstände während nachts durch die Freigabe für Anwohner die Stellplatzbilanz neutral ist.

Der Entfall von Parkständen 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.

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

Da die Variante 1 durch den Wechsel der zu beparkenden Seite auch das Ausfahren aus den Grundstücken auf der Südseite übersichtlicher werden lässt und dadurch eine der Unfallursachen vermeidet, empfiehlt die Verwaltung die Variante 1.

Leuer

Anlage/n:

keine

Betreff:**Mobilitätsentwicklungsplan - Strategische Hauptnetze****Organisationseinheit:**Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr**Datum:**

29.04.2024

BeratungsfolgeAusschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben
(Entscheidung)**Sitzungstermin**

30.04.2024

Status

Ö

Beschluss:

Den in der Anlage dargestellten strategischen Hauptnetzen für den Radverkehr, den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und den motorisierten Individualverkehr (MIV) als Bestandteil des Mobilitätsentwicklungsplanes 2035+ (MEP) 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 bei der Zustimmung zu den strategischen Hauptnetzen für den Radverkehr, den ÖPNV und den MIV als Bestandteil des MEP um einen Beschluss zur Festlegung grundlegender Ziele der Verkehrsplanung der Stadt Braunschweig, für den der Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben beschlusszuständig ist.

Hintergrund

Die Verwaltung stellte im Dezember 2022 in der Mitteilung 22-20048 den damaligen Arbeitsstand zu den strategischen Hauptnetzen vor.

Im Rahmen der weiteren Bearbeitung des MEP wurden übergeordnete strategische Hauptnetze für den Radverkehr, den ÖPNV und den MIV fortgeschrieben. Eine Tür-zu-Tür-Erschließung (allgemeines Straßennetz) wird damit nicht abgebildet, da z. B. Wohnstraßen nicht Bestandteil der Hauptnetze sind. Die Hauptnetze haben die Aufgabe, Verkehre gebündelt, verlässlich und attraktiv abzuwickeln.

Die Konkretisierung der strategischen Hauptnetze erfolgte mit der Maßnahmendiskussion in 2023 und wird mit der vorliegenden Beschlussvorlage final vorgelegt.

Fortschreibung des Arbeitsstandes

Mit Blick auf die gegenwärtige Netznutzung sowie auf perspektivische verkehrsplanerische Maßnahmen und den damit verbundenen Netzauswirkungen ergeben sich die nachfolgenden Änderungen/Konkretisierungen zum Arbeitsstand vom 05.12.2022. Die Änderungen können in der Anlage 2 nachvollzogen werden.

Strategisches Hauptnetz Rad

- (1) Aufnahme der Verbindung Hermann-Blenk-Straße in das Haupterschließungsnetz
- (2) Aufnahme der Verbindung Arndtstraße – Hugo-Luther-Straße – Frankfurter Straße in das Hauptverbindungsnetz

- (3) Aufnahme der Verbindung Lichtenberger Straße – Donaustraße (Hochspannungspark) in das Hauptverbindungsnetz
- (4) Neueinstufung der Verbindung An der Rothenburg – Donaustraße – Am Lehlinger in das Haupterschließungsnetz
- (5) Die Verbindung Lamme – Lehndorf ist ein Fl-Weg und wird somit nicht im Hauptnetz Rad abgebildet
- (6) Aufnahme der B1 zwischen Lamme und Lehndorf in das Haupterschließungsnetz
- (7) Darstellung der Übergangspunkte zum regionalen Radverkehrskonzept

Wege der Feldmarkinteressentschaften (Fl-Wege) werden in der Planung nicht berücksichtigt, da es sich hierbei um Wege handelt, die sich nicht im Eigentum der Stadt befinden und nicht gewidmet sind. Des Weiteren werden bedeutende Freizeitwege aufgeführt, aber nicht als Verbindung im Sinne des strategischen Hauptnetzes betrachtet, obwohl sie auch als solche genutzt werden können.

Das Veloroutennetz (Ziel- und Maßnahmenkatalog Radverkehr) ist in einer nachgelagerten Planung aus dem Hauptverbindungsnetz des strategischen Hauptnetzes Radverkehr abzuleiten.

Strategisches Hauptnetz ÖPNV

- (8) Darstellung der Planungskorridore des Stadtbahnausbaukonzeptes
- (9) Verbesserung der Erkennbarkeit von sich überlagernden Bus- und Stadtbahnlinien
- (10) Aufnahme der P+R-Standorte
- (11) Entfall der Darstellung der bestehenden Wendeschleifen (Stadtbahn)
- (12) Aufnahme der Verbindung Stobenstraße – Bohlweg – Ritterbrunnen in das Haupterschließungsnetz (Bus)
- (13) Aufnahme der Verbindung Watenbüttel Mitte – Völkenrode West in das Hauptergänzungsnetz (Bus)
- (14) Aufnahme der Durchfahrt Kralenriede in das Hauptergänzungsnetz (Bus)
- (15) Aufnahme der Verbindung Kanzlerfeld West - Lamme Ost in das Hauptergänzungsnetz (Bus)
- (16) Aufnahme der Verbindung Sachsendamm – südliche Stadtausfahrt B 79 in das Hauptergänzungsnetz (Bus)
- (17) Aufnahme der Verbindung Hugo-Luther-Straße – Am Lehlinger in das Hauptergänzungsnetz (Bus)
- (18) Aufnahme der Hansestraße in das weitere Busnetz
- (19) Aufnahme der Durchfahrt Gewerbegebiet Wenden / Waller See sowie der Christian-Pommer-Straße in das weitere Busnetz
- (20) Aufnahme der Hermann-Blenk-Straße in das weitere Busnetz
- (21) Aufnahme der Thiedestraße südlich der Einmündung Rüningstraße in das weitere Busnetz
- (22) Aufnahme der Verbindung Elbestraße – Timmerlahstraße in das weitere Busnetz (Busschleuse)
- (23) Nichteinordnung der Bechtsbütteler Straße in das weitere Busnetz

Das strategische Hauptnetz des öffentlichen Personennahverkehrs stellt den Status Quo des Busnetzes, des Stadtbahnnetzes sowie der Planungsvarianten des Stadtbahnausbaukonzeptes dar. Das Stadtbahnnetz und die dargestellten Planungsvarianten des Stadtbahnausbaukonzeptes basieren auf dem Grundsatzbeschluss aus 2017 (DS 17-03594) und neueren Beschlüssen. Die Teilprojekte des Stadtbahnausbaukonzeptes sind in der Projektbearbeitung unterschiedlich weit fortgeschritten. Aus Gründen der besseren Lesbarkeit werden die Trassen des Stadtbahnausbaukonzeptes im strategischen Hauptnetz einheitlich als Korridore mit den jeweilig derzeit bekannten Planungsvarianten dargestellt. Im Zuge der weiteren

Trassenplanungen in Verbindung mit politischen Beschlüssen können sich Änderungen ergeben.

Eine Weiterentwicklung des Busnetzes, mögliche Anpassungen aufgrund der neuen Bahnhaltepunkte sowie eine Entwicklung des Netzes aufgrund möglicher städtebaulicher Entwicklungen (z. B. der Bahnstadt) sind in den Hauptnetzen nicht enthalten. Sobald hieraus konkretere Anpassungsbedarfe entstehen, werden diese vorgenommen.

Strategisches Hauptnetz MIV

(24) Das regionale und überregionale Straßennetz wird analog zum Hauptnetz Radverkehr dargestellt

(25) Aufnahme der bestehenden P+R-Standorte

(26) Neueinordnung der Verbindung Sackweg – Mitgaustraße – Wodanstraße (Stadtstraße Nord) in das untergeordnete Straßennetz

(27) Neueinordnung der (Eck-) Verbindung Bienroder Straße – Am Flughafen in das untergeordnete Straßennetz

Weitere gestalterische Anpassungen wurden vorgenommen bzgl. der

- Hintergrundkarten
- Überschriften
- Legenden
- Quellenangaben und Planungsstand
- Maßstäbe
- Stadtgrenzen
- Einheitlichen Bezeichnung der Stadtteile
- Innenstadtausschnitte
- Allgemeine Lesbarkeit und Konsistenz der Hauptnetze

Es wird darauf hingewiesen, dass bei einer Überlagerung der einzelnen strategischen Hauptnetze Überschneidungen zwischen den Einzelnetzen (z. B. auf einer Straßenachse) sichtbar werden. Dies kann dazu führen, dass die gleichwertige Berücksichtigung aller Merkmale für jedes Hauptnetz nicht immer sichergestellt werden kann. Die Bedeutung der überlagerten Hauptnetze ist in Einzelfallentscheidungen auf der jeweils betrachteten Achse abzuwegen. Dieser Arbeitsschritt erfolgt nachgelagert bei der Umsetzung der jeweiligen MEP- oder Infrastrukturmaßnahme.

Die strategischen Hauptnetze werden bei wesentlichen Netzveränderungen infolge von städtebaulichen und verkehrlichen Planungen sowie politischen Beschlüssen fortgeschrieben.

Leuer

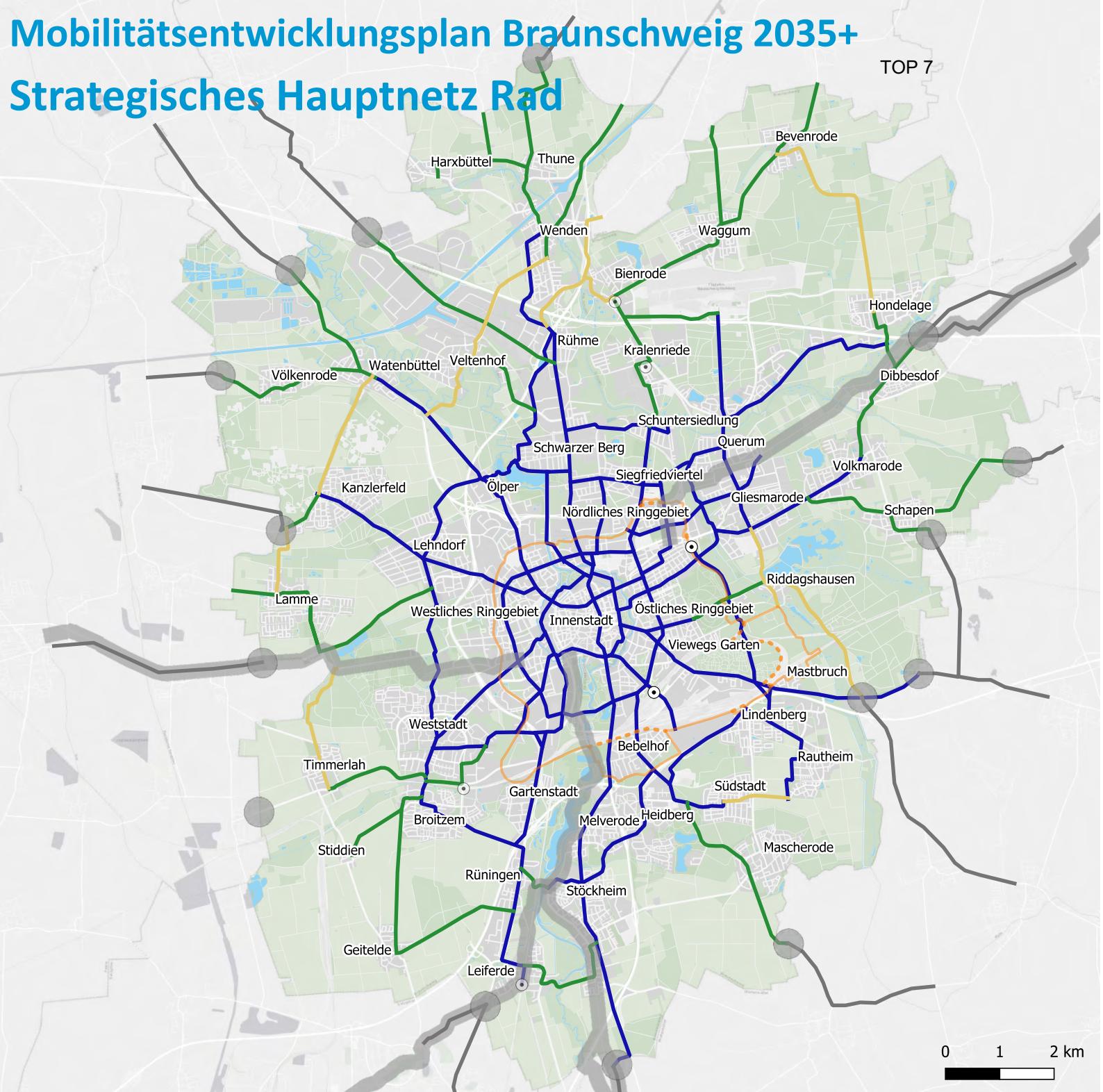
Anlage/n:

Anlage 1: Strategische Hauptnetze Rad, ÖPNV, MIV

Anlage 2: Änderungen Hauptnetze

Strategisches Hauptnetz Rad

TOP 7



strategisches Hauptnetz

- Hauptverbindungsnetz
- Haupterschließungsnetz
- Hauptergänzungsnetz
- Planungskorridor Radschnellwegeverbindungen*
- regionales Radverkehrsnetz (nachrichtlich übernommen)
- Übergabepunkt regionales Radverkehrskonzept

- SPNV Zugangsstelle

- SPNV Zugangsstelle geplant

Hintergrundkarte

- Stadtgrenze
- Siedlungsfläche
- Industrie- und Gewerbefläche
- Gewässer
- Grünfläche
- landwirtschaftliche Fläche

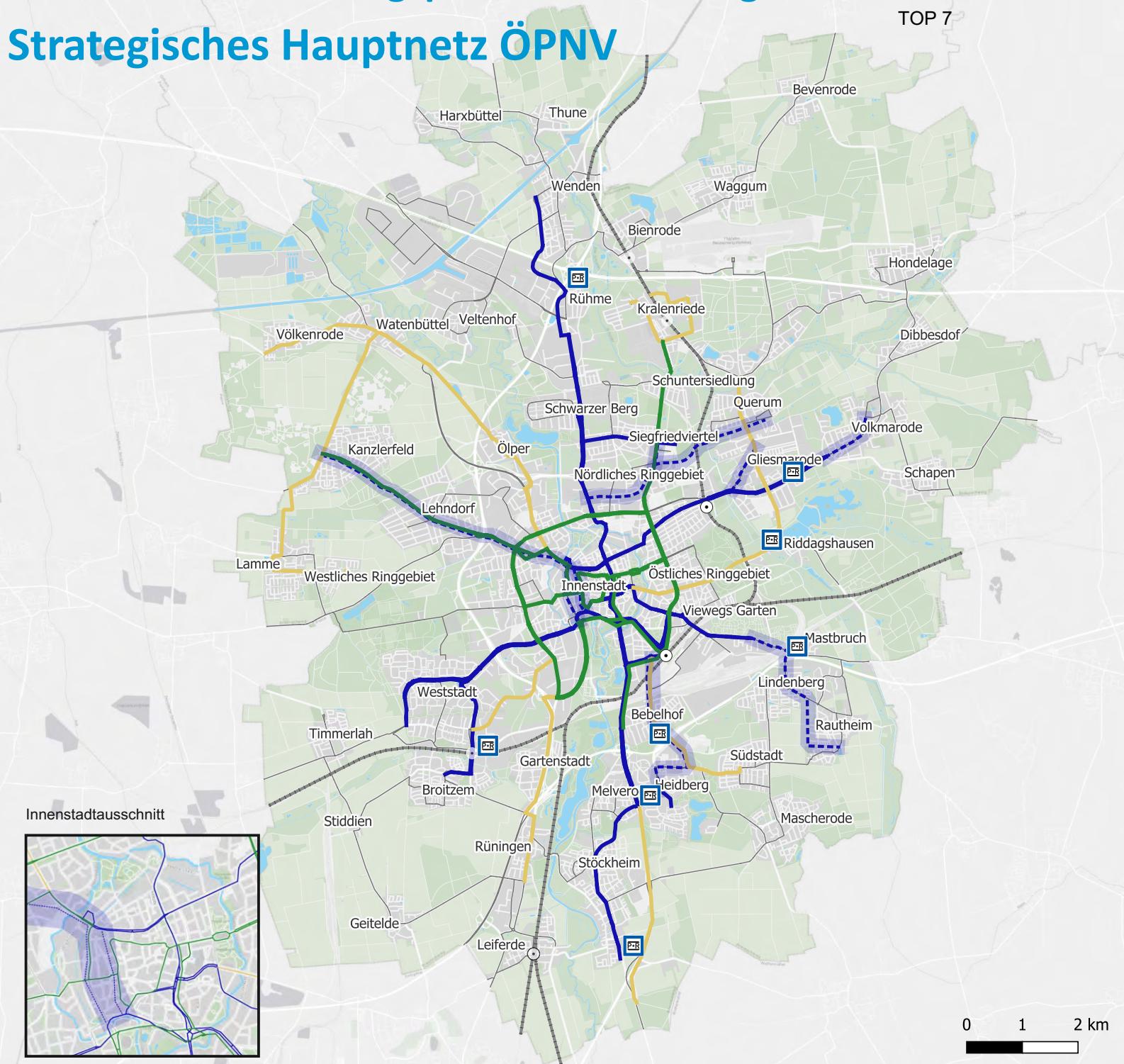
*Planungsstand: Braunschweig-Wolfsbüttel: Vorbereitung Vergabe und Förderbescheid; Braunschweig-Lehre-Wolfsburg:Vorbereitung Förderantrag

Ringgleis (nachrichtlich als Freizeitweg übernommen)

- aktuelle Führung Ringgleis
- geplante Führung Ringgleis

Strategisches Hauptnetz ÖPNV

TOP 7



strategisches Hauptnetz

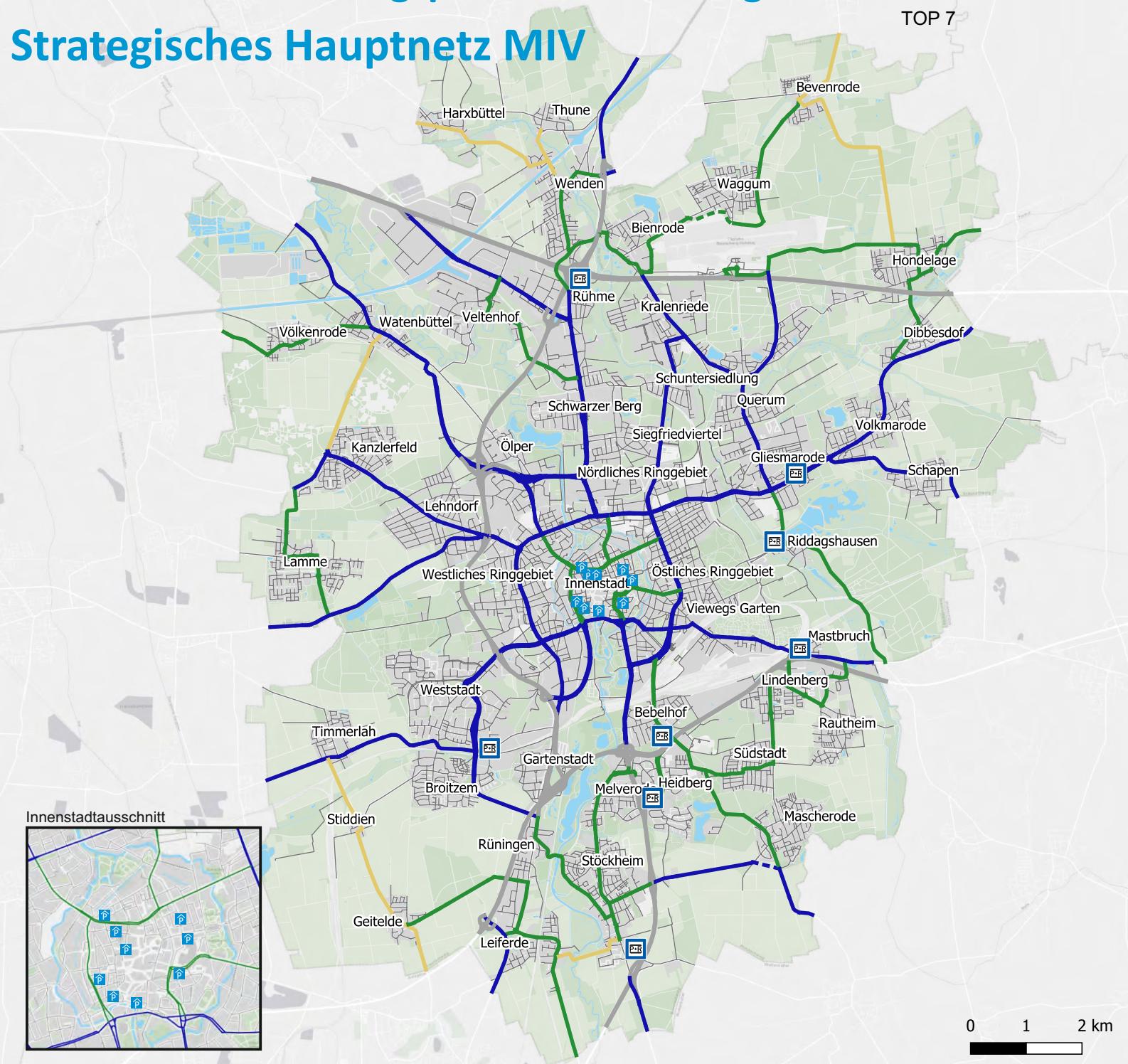
- Hauptverbindungsnetz (Stadtbahn)
- Stadtbahnausbaukonzept
- Haupterschließungsnetz (Bus)
- Hauptergänzungsnetz (Bus)
- weiteres Busnetz
- Netz des Schienenpersonenverkehrs
- SPNV Zugangsstelle
- SPNV Zugangsstelle geplant
- P&R-Anlage

Hintergrundkarte

- Stadtgrenze
- Siedlungsfläche
- Industrie- und Gewerbefläche
- Gewässer
- Grünfläche
- landwirtschaftliche Fläche

Mobilitätsentwicklungsplan Braunschweig 2035+

Strategisches Hauptnetz MIV



strategisches Hauptnetz

- Hauptverbindungsnetz
- Haupterschließungsnetz
- Hauptergänzungsnetz
- untergeordnetes Netz
- Hauptverbindungsnetz geplant
- Haupterschließungsnetz geplant
- regionales und überregionales Straßennetz

- P Parkhaus Innenstadt
- P&R P&R-Anlage

Hintergrundkarte

- Stadtgrenze
- Siedlungsfläche
- Industrie- und Gewerbefläche
- Gewässer
- Grünfläche
- landwirtschaftliche Fläche

Strategisches Hauptnetz Rad



strategisches Hauptnetz

- Hauptverbindungsnetz
- Haupterschließungsnetz
- Hauptergänzungsnetz

Planungskorridor Radschnellwegeverbindungen*

regionales Radverkehrsnetz (nachrichtlich übernommen)

Übergabepunkt regionales Radverkehrskonzept (7)

SPNV Zugangsstelle

SPNV Zugangsstelle geplant

Hintergrundkarte

- Stadtgrenze
- Siedlungsfläche
- Industrie- und Gewerbefläche
- Gewässer
- Grünfläche
- landwirtschaftliche Fläche

*Planungsstand: Braunschweig-Wolfenbüttel: Vorbereitung Vergabe und Förderbescheid; Braunschweig-Lehre-Wolfsburg: Vorbereitung Förderantrag

Ringgleis (nachrichtlich als Freizeitweg übernommen)

aktuelle Führung Ringgleis

geplante Führung Ringgleis

Strategisches Hauptnetz ÖPNV



strategisches Hauptnetz

- Hauptverbindungsnetz (Stadtbahn)
- Stadtbahnausbaukonzept (8)
- Haupterschließungsnetz (Bus)
- Hauptergänzungsnetz (Bus)
- weiteres Busnetz
- Netz des Schienenpersonenverkehrs
- SPNV Zugangsstelle
- SPNV Zugangsstelle geplant

Hintergrundkarte

- Stadtgrenze
- Siedlungsfläche
- Industrie- und Gewerbefläche
- Gewässer
- Grünfläche
- landwirtschaftliche Fläche

Strategisches Hauptnetz MIV



strategisches Hauptnetz

- Hauptverbindungsnetz
- Haupterschließungsnetz
- Hauptergänzungsnetz
- untergeordnetes Netz
- Hauptverbindungsnetz geplant
- Haupterschließungsnetz geplant

regionales und überregionales Straßennetz 24

- Parkhaus Innenstadt
- P&R-Anlage 25

Hintergrundkarte

- Stadtgrenze
- Siedlungsfläche
- Industrie- und Gewerbefläche
- Gewässer
- Grünfläche
- landwirtschaftliche Fläche

Betreff:**Salzdahlumer Straße: Barrierefreier Umbau der Bushaltestelle
"Staatliche Untersuchungsämter"****Organisationseinheit:**Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr**Datum:**

10.04.2024

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 211 Braunschweig-Süd (Anhörung)	18.04.2024	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 212 Südstadt-Rautheim-Mascherode (Anhörung)	23.04.2024	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	30.04.2024	Ö

Beschluss:

„Der Planung und dem barrierefreien Umbau der Haltestelle „Staatliche Untersuchungsämter“ an der Salzdahlumer Straße gemäß Anlage wird zugestimmt.“

Sachverhalt:Beschlusskompetenz

Die Beschlusskompetenz des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben ergibt sich aus § 76 Abs. 3 NKomVG i. V. m. § 6 Nr. 2 lit. h der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei der Erneuerung von Bushaltestellen um einen Beschluss über Planungen von Straßenbaumaßnahmen, für die der Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben wegen der Überbezirklichkeit der Buslinie beschlusszuständig ist.

Anlass

Mit Drucksache 20-12696 hat der damalige Planungs- und Umweltausschuss (PIUA) das „Konzept für den barrierefreien Umbau von Bushaltestellen in Braunschweig“ beschlossen. Für 2025 ist der Bau der Bushaltestelle „Staatliche Untersuchungsämter“ an der Salzdahlumer Straße in beiden Fahrtrichtungen vorgesehen. Die Bushaltestelle ist im Bushaltestellenkonzept in der höchsten Dringlichkeitskategorie „A“ eingeordnet. Diese Einstufung erfolgt auch in der ersten Fortschreibung des Konzeptes (DS 23-22100).

Der südliche Bussteig liegt im Stadtbezirk 211 Braunschweig Süd. Der nördliche Bussteig liegt im Stadtbezirk 211 respektive 212 Südstadt-Rautheim-Mascherode. Die Haltestelle wird von den Linien 411, 421 und 481 angefahren und von mehr als 125 Ein- und Aussteigern genutzt. Die vorhandenen Bussteige entsprechen nicht dem heutigen Standard.

Maßnahme

Die vorhandenen Busbuchten werden zurückgebaut und die neuen Bussteige werden direkt am Fahrbahnrand eingerichtet. Die Bussteige werden mit Wetterschutzeinrichtung mit begrüntem Dach ausgestattet, barrierefrei gestaltet und mit Kasseler Borden von 18 cm Höhe sowie mit taktilen Leitstreifen und Aufmerksamkeitsfeldern versehen. An den Bussteigen werden im Rahmen des Umbaus je drei Fahrradständer angeordnet. Die begleitenden gemeinsamen Geh-/Radwege werden im Ausbaubereich ebenfalls erneuert.

Finanzierung

Die Kosten für den Umbau der Bushaltestelle werden auf ca. 400.000 € geschätzt. Das Land Niedersachsen fördert die Grunderneuerung von Verkehrsanlagen des straßengebundenen ÖPNV. Aus diesem Programm können Zuwendungen mit einer Förderhöhe von bis zu 75 % der förderfähigen Kosten abgerufen werden. Zusätzlich wird eine Förderung beim Regionalverband Großraum Braunschweig in Höhe von weiteren 12,5 % beantragt. Es ist geplant, die Sanierung der Bushaltestelle für das Förderprogramm 2025 anzumelden. Der abzüglich dieser Zuwendungen verbleibende Eigenanteil wird von der Stadt getragen.

Im Haushaltsplan 2024/IP 2023 - 2027 sind für das Haushaltsjahr 2025 im Projekt „5S.660067 Bushaltestellen/Umgestaltung“ 800.000 € eingeplant.

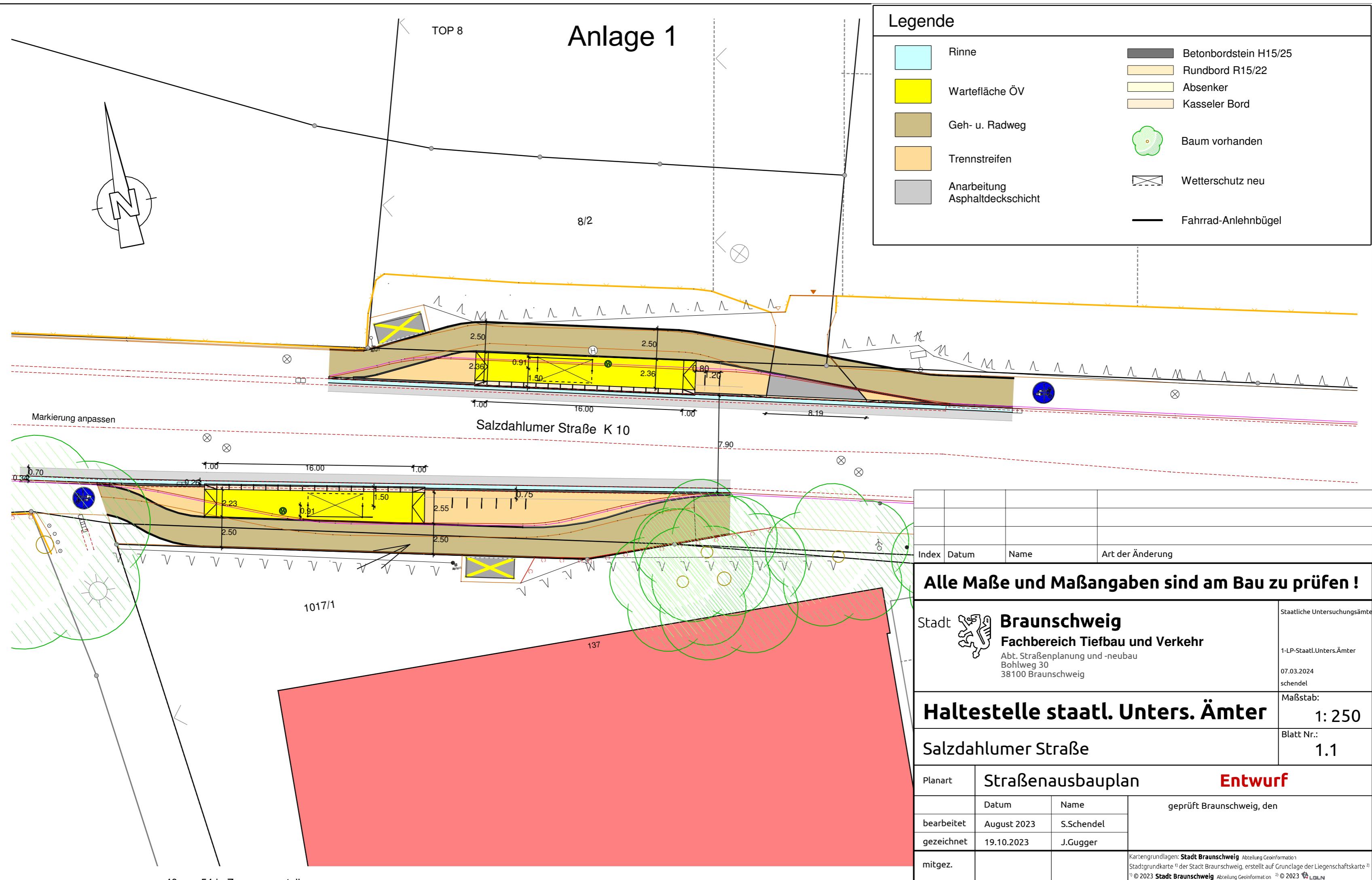
Der Umbau der Bushaltestelle ist bei ausreichender Mittelverfügbarkeit im Jahr 2025 vorgesehen. Möglicherweise entsteht aus den Haushaltsjahren 2023 und 2024 aufgrund von Kostensteigerungen ein Projektüberhang, so dass einzelne beschlossene Bushaltestellen erst in den Folgejahren realisiert werden können. Ziel dieser Praxis ist, den vollständigen Einsatz der Haushalts- und Fördermittel in jedem Jahr sicherzustellen.

Leuer

Anlage/n:

Lageplan

Anlage 1



Betreff:**Wolfenbütteler Straße: Barrierefreier Umbau der Bushaltestelle
Richmondweg**

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	<i>Datum:</i> 12.04.2024
--	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 211 Braunschweig-Süd (Anhörung)	18.04.2024	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (Anhörung)	23.04.2024	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	30.04.2024	Ö

Beschluss:

„Der Planung und dem barrierefreien Umbau der Haltestelle ‚Richmondweg‘ an der Wolfenbütteler Straße gemäß der Anlage wird zugestimmt.“

Sachverhalt:Beschlusskompetenz

Die Beschlusskompetenz des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (AMTA) ergibt sich aus § 76 Abs. 3 NKomVG i. V. m. § 6 Nr. 2 lit. h der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei der Erneuerung von Bushaltestellen um einen Beschluss über Planungen von Straßenbaumaßnahmen, für die der AMTA wegen der Überbezirklichkeit der Buslinie beschlusszuständig ist.

Anlass

Mit Drucksache 23-22100 hat der AMTA die Fortschreibung des „Konzeptes für den barrierefreien Umbau von Bushaltestellen in Braunschweig“ beschlossen. Für 2025 respektive 2026 ist der Bau der Bushaltestelle „Richmondweg“ an der Wolfenbütteler Straße in beiden Fahrtrichtungen vorgesehen. Die Bushaltestelle ist im Bushaltestellenkonzept in der höchsten Dringlichkeitsstufe „A“ eingeordnet.

Der östliche Bussteig liegt im Stadtbezirk 130 Mitte. Der westliche Bussteig liegt im Stadtbezirk 211 Braunschweig-Süd. Die Haltestelle wird von der Linie 420 angefahren und von mehr als 100 Ein- und Aussteigern genutzt. Die vorhandenen Bussteige entsprechen nicht dem heutigen Standard.

Maßnahme

Die vorhandene östliche Busbucht in Fahrtrichtung stadteinwärts wird erneuert und dem geltenden Regelwerk angepasst. In Fahrtrichtung Wolfenbüttel wird die vorhandene Busbucht zurückgebaut, direkt am Fahrbahnrand eingerichtet und mit einem neuen Wetterschutz ausgestattet. Beide Bussteige werden barrierefrei gestaltet und mit Kasseler Borden von 18 cm Höhe sowie mit taktilen Leitstreifen und Aufmerksamkeitsfeldern versehen.

An den Bussteigen werden im Rahmen des Umbaus Fahrradständer angeordnet. Aufgrund der beengten Platzverhältnisse wird auf der Ostseite im Haltestellenbereich ein

gemeinsamer Geh- und Radweg eingerichtet. Auf der Westseite bleiben die begleitenden Geh- und Radwege bestehen.

Finanzierung

Für das Jahr 2025 ist der Umbau der Ostseite mit geschätzten Kosten von ca. 300.000 € geplant. Im Haushaltsplan 2024/IP 2023 - 2027 sind für das Haushaltsjahr 2025 im Projekt „5S.660067 Bushaltestellen/Umgestaltung“ 800.000 € eingeplant. In 2026 sind weitere 800.000 € eingeplant. Hiervon sind die geschätzten Kosten von 170.000 € für die Bushaltestelle auf der Westseite vorgesehen.

Das Land Niedersachsen fordert die Grunderneuerung von Verkehrsanlagen des straßengebundenen ÖPNV. Aus diesem Programm können Zuwendungen mit einer Förderhöhe von bis zu 75 % der förderfähigen Kosten abgerufen werden. Zusätzlich wird eine Förderung beim Regionalverband Großraum Braunschweig in Höhe von weiteren 12,5 % beantragt. Es ist geplant, die Sanierung der Bushaltestelle für das Förderprogramm 2025 und 2026 anzumelden. Der abzüglich dieser Zuwendungen verbleibende Eigenanteil wird von der Stadt getragen.

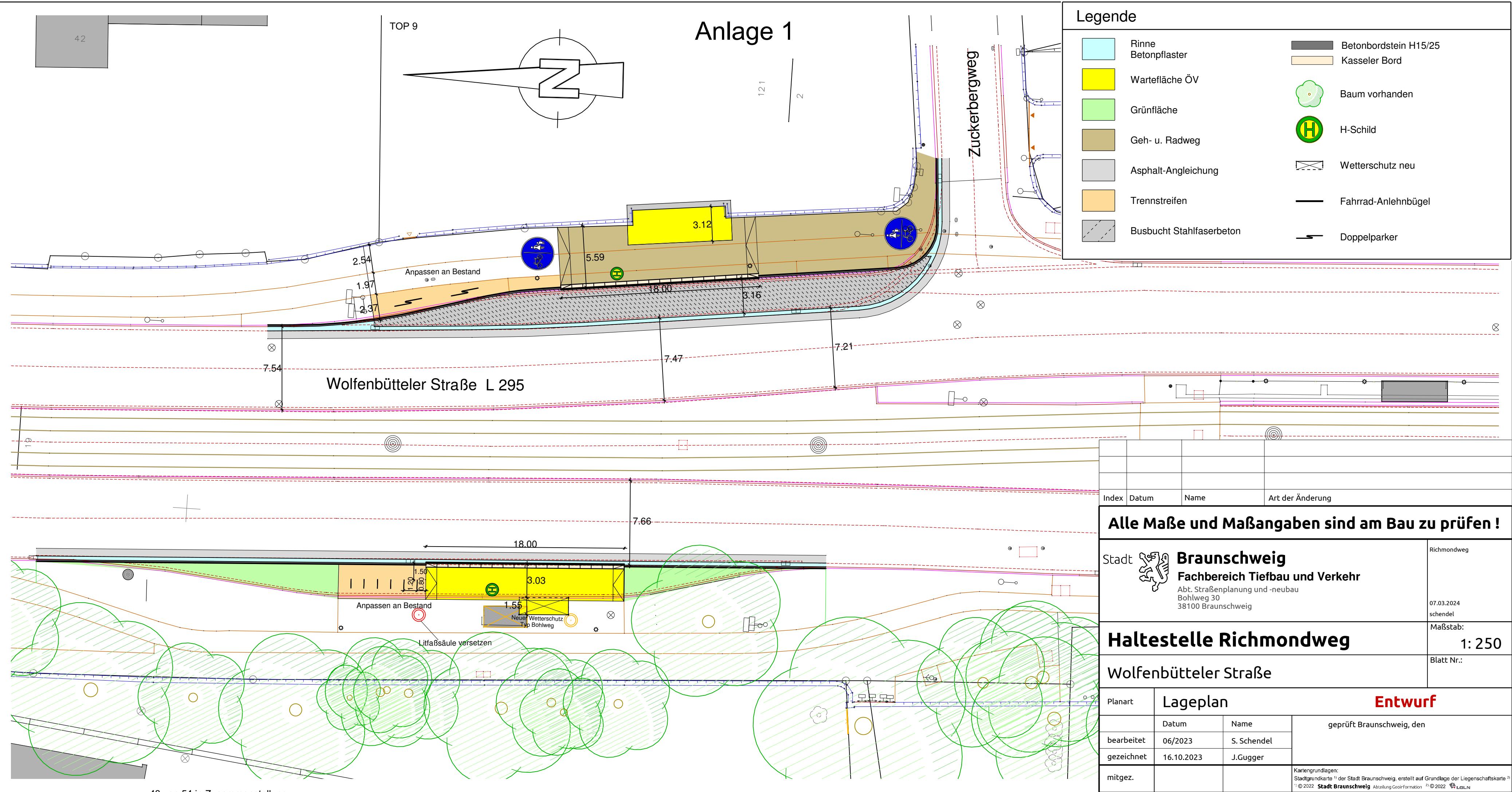
Möglicherweise entsteht aus den Haushaltsjahren 2023 und 2024 aufgrund von Kostensteigerungen ein Projektüberhang, so dass einzelne beschlossene Bushaltestellen erst in den Folgejahren realisiert werden können. Ziel dieser Praxis ist, den vollständigen Einsatz der Haushalts- und Fördermittel in jedem Jahr sicherzustellen.

Leuer

Anlage/n:

Lageplan

Anlage 1



Betreff:**Salzdahlumer Straße: Barrierefreier Umbau der Bushaltestelle
Bebelhof in Fahrtrichtung stadteinwärts**

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	<i>Datum:</i> 26.03.2024
--	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (Anhörung)	23.04.2024	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	30.04.2024	Ö

Beschluss:

„Der Planung und dem barrierefreien Umbau der Haltestelle „Bebelhof“ in Fahrtrichtung stadteinwärts an der Salzdahlumer Straße gemäß der Anlage wird zugestimmt.“

Sachverhalt:Beschlusskompetenz

Die Beschlusskompetenz des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (AMTA) ergibt sich aus § 76 Abs. 3 NKomVG i. V. m. § 6 Nr. 2 lit. h der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei der Erneuerung von Bushaltestellen um einen Beschluss über Planungen von Straßenbaumaßnahmen, für die der AMTA wegen der Überbezirklichkeit der Buslinie beschlusszuständig ist.

Anlass

Mit Drucksache 23-22100 hat der AMTA die Fortschreibung des „Konzeptes für den barrierefreien Umbau von Bushaltestellen in Braunschweig“ beschlossen. Die Bushaltestelle Bebelhof ist darin aufgrund der Planungen zur Stadtbahntrasse vorerst für den barrierefreien Umbau zurückgestellt worden.

Da die vorhandene Bucht jedoch nicht dem Regelmäß entspricht, erfolgt das Herausfahren der Busse nur durch Nutzung beider Fahrspuren. Dies verursacht dauerhaft Konflikte mit dem MIV und stellt ein Sicherheitsrisiko dar bzw. müssen die Busse unverhältnismäßig lange in der Bucht warten, um sicher herausfahren zu können. Aufgrund dieser Situation schlägt die Verwaltung vor, ein barrierefreies Provisorium an der Bushaltestelle „Bebelhof stadteinwärts“ an der Salzdahlumer Straße herzustellen.

Der Bussteig liegt im Stadtbezirk 130 Innenstadt und wird von den Linien 411, 422 und 431 angefahren und von mehr als 100 Ein- und Aussteigern genutzt. Der vorhandene Bussteig entspricht nicht dem heutigen Standard.

Maßnahme

Die vorhandene Busbucht wird zurückgebaut, so dass ein neuer Bussteig direkt am Fahrbahnrand eingerichtet werden kann. Der vorhandene Wetterschutz verbleibt. Die neue Wartefläche wird barrierefrei gestaltet und mit Kasseler Borden von 18 cm Höhe sowie mit taktilem Leitstreifen und Aufmerksamkeitsfeldern versehen. Im Bereich der verbleibenden Flächen der Busbucht werden drei Fahrradständer sowie Poller gesetzt. Der begleitende Geh- und Radweg bleiben im Ausbaubereich in ihrer Lage bestehen.

Die Schaffung dieser Haltestelle erfolgt mit begrenztem Aufwand und nur provisorisch.

Finanzierung

Die Kosten für den Umbau der Bushaltestelle werden auf ca. 50.000 € geschätzt. Die Förderung durch das Land Niedersachsen sowie den Regionalverband Großraum Braunschweig kann für diese Umsetzung aufgrund des provisorischen Charakters nicht erfolgen. Im Zuge der Neugestaltung der Salzdahlumer Straße in Abhängigkeit der Stadtbahnabbindung ist eine Förderung möglich.

Im Haushaltsplan 2024/IP 2023 - 2027 sind für das Haushaltsjahr 2025 im Projekt „5S.660067 Bushaltestellen/Umgestaltung“ 800.000 € eingeplant.

Der Umbau der Bushaltestelle ist bei ausreichender Mittelverfügbarkeit im Jahr 2025 vorgesehen. Möglicherweise entsteht aus den Haushaltsjahren 2023 und 2024 aufgrund von Kostensteigerungen ein Projektüberhang, so dass einzelne beschlossene Bushaltestellen erst in den Folgejahren realisiert werden können. Ziel dieser Praxis ist, den vollständigen Einsatz der Haushalts- und Fördermittel in jedem Jahr sicherzustellen.

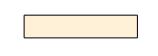
Leuer

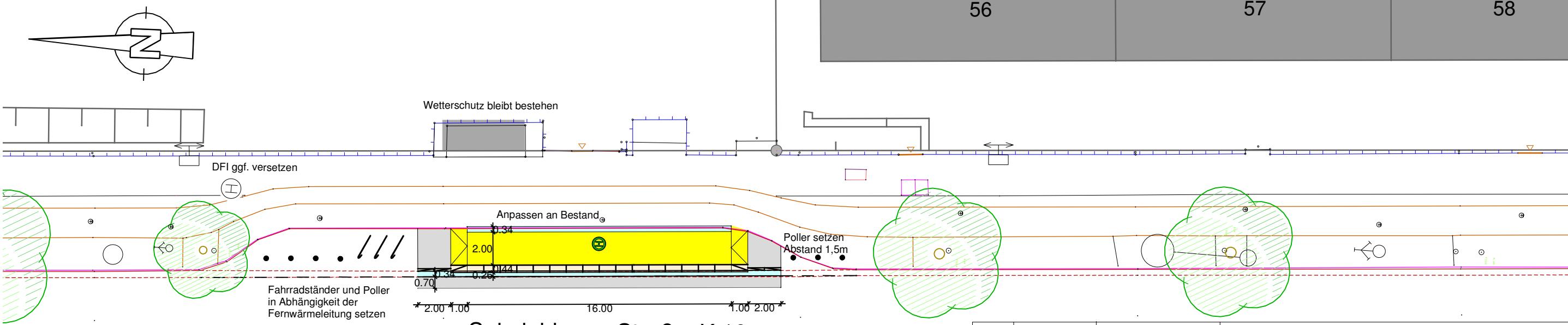
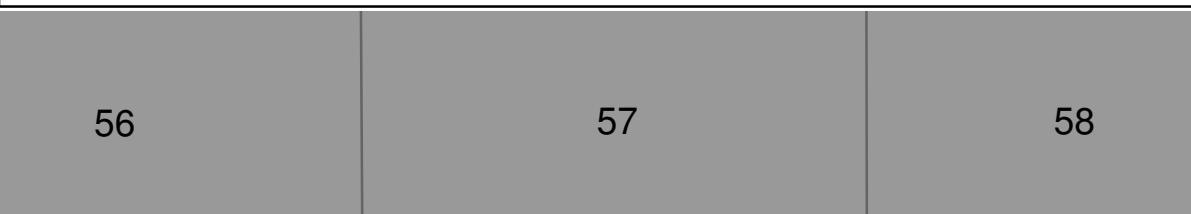
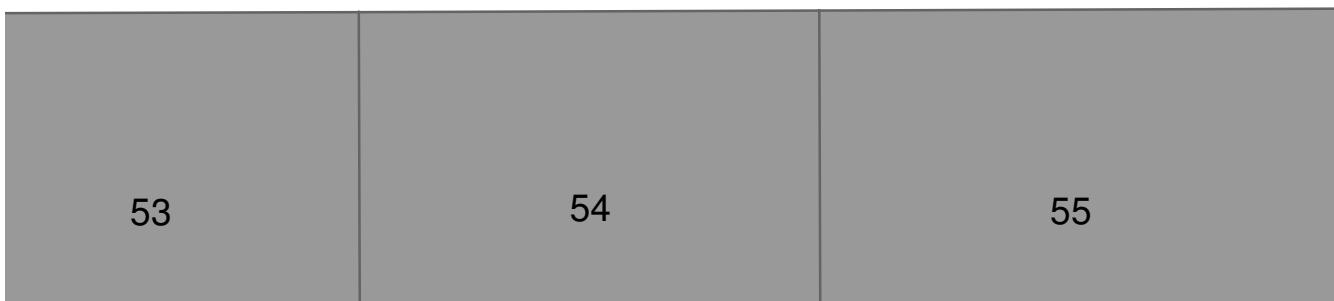
Anlage/n:

Lageplan Haltestelle „Bebelhof“

TOP Anlage 1

Legende

	Asphalt Angleichung		Kasseler Bord
	Rinne Betonpflaster		Absenker
	Wartefläche ÖV Betonpflaster 30/30/8		Baum vorhanden
			Fahrradparker gepl.
			LP-Poller-festeinbau



Index	Datum	Name	Art der Änderung

Alle Maße und Maßangaben sind am Bau zu prüfen !

Stadt 	Braunschweig Fachbereich Tiefbau und Verkehr Abt. Straßenplanung und -neubau Bohlweg 30 38100 Braunschweig	Bebelhof
		15.02.2024 schendel

Haltestelle Bebelhof SE	Maßstab: 1: 250
Salzdahlumer Straße	Blatt Nr.:

Planart	Lageplan		Entwurf
	Datum	Name	geprüft Braunschweig, den
bearbeitet	11/2023	S. Schendel	
gezeichnet	09/2023	J. Gugger	
mitgez.			

Kartengrundlagen: **Stadt Braunschweig** Abteilung Geoinformation
Stadtgrundkarte I der Stadt Braunschweig, erstellt auf Grundlage der Liegenschaftskarte I
© 2023 Stadt Braunschweig Abteilung Geoinformation © 2023 

Betreff:

Parkplatzfragen im Bereich der Veloroute Schöppenstedter Turm

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

17.04.2024

Beratungsfolge:

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur
Beantwortung)

30.04.2024

Status

Ö

Sachverhalt:

Im Zuge der Planung der Veloroute Schöppenstedter Turm (Drs. 23-22386) machen sich zahlreiche Anwohnerinnen und Anwohner Sorgen wegen des hohen Parkdrucks sowie der Erreichbarkeit ihrer Wohnungen und Häuser im Abschnitt zwischen Magnitorwall und Altewiekring. Hinterfragt werden unter anderem die Sinnhaftigkeit der Routenführung, die Zahl der entfallenden Parkplätze im öffentlichen Raum sowie die Erreichbarkeit von Gewerbebetrieben und Einzelhandel.

In diesem Zusammenhang fragen wir an:

1. Inwieweit wurde im Rahmen der Planung im Bereich des Herzog-Anton-Ulrich-Museums mit dem Land Niedersachsen über eine alternative Veloroutenführung gesprochen, die rechtsseitig der heutigen Baumreihe geführt wird, bzw. warum wurde diese Variante verworfen?
2. Unter welchen Bedingungen könnte in Teilbereichen der Streckenführung das Parken für Pkw (von Anwohner*innen, Lieferdiensten, Handwerkern, Pflegediensten, ...) rechtsseitig der geplanten Veloroute (zwischen Veloroute und Fußweg) möglich sein unter der Voraussetzung, dass die jeweils geplanten Fußwege mindestens Normbreite haben?
3. Welche Vorschläge hat die Verwaltung zu den Themen Anwohnerparken, Lieferzonen sowie Parken für Pflegedienste und Handwerker, kommt für Anwohnerinnen und Anwohner in diesem Zusammenhang beispielsweise das Parken auf Schulhöfen außerhalb der Schulzeiten in Betracht?

Anlagen:

keine

Betreff:**Parkplatzfragen im Bereich der Veloroute Schöppenstedter Turm****Organisationseinheit:**Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr**Datum:**

30.04.2024

Beratungsfolge

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

30.04.2024

Status

Ö

Sachverhalt:

Zur Anfrage der SPD-Fraktion vom 17.04.2024 nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Die Verwaltung hatte dem Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben zu seiner Sitzung am 06.12.2023 die Vorlage 23-22386 „Veloroute Schöppenstedter Turm“ zur Beratung und Entscheidung vorgelegt. Die Vorlage wurde mehrheitlich beschlossen.

Die beschlossene Planung war und ist Ergebnis einer Abwägung zwischen verschiedenen Belangen der Straßenraumaufteilung gewesen.

Vor diesem Hintergrund beantwortet die Verwaltung die Fragen wie folgt:

Zu 1.

Mit dem Land Niedersachsen wurden keine Gespräche mit dem Ziel geführt, Flächen zu erwerben, um dort einen Radweg anzulegen. Ein Parkstreifen zwischen geplanter Veloroutenführung und dem Gehweg wäre nur zulasten mehrerer Baumstandorte möglich gewesen und wurde daher nicht vorgeschlagen.

Es ist nach Einschätzung der Verwaltung nicht erforderlich, an dieser Stelle öffentlichen Parkraum anzubieten, da für die heute hier Kurzzeitparkenden sowie die Museumsbesucher ein ausreichendes Angebot in einem sehr nahe gelegenen Parkhaus vorhanden ist und für die Anwohner im Rahmen eines Parkraummanagementkonzeptes ausreichend priorisierte Parkmöglichkeiten geschaffen werden sollen.

Zu 2.

Der in der Anfrage vorgeschlagene Lösungsansatz (Fahrbahn, Veloroute, Parkstreifen, Gehwege – jeweils in Regelmaß) wäre auch ab der Okerbrücke in Fahrtrichtung stadtauswärts aufgrund zu geringer Querschnittmaße nicht möglich.

Zu 3.

Die Nutzergruppen Anwohnende, Kunden und Besucher werden durch ein Parkraummanagementkonzept im Umfeld gegenüber anderen Nutzungen (z.B. Pendler) priorisiert. Für andere Nutzergruppen wie z.B. Pendler stehen Parkhäuser, ÖPNV, Park & Ride etc. zur Verfügung. Dadurch wird im Vergleich zu heute mehr Parkraum frei werden, der dann priorisiert den Nutzergruppen der Anwohnenden zur Verfügung gestellt werden kann.

Dieses Konzept soll zu Beginn der Realisierung umgesetzt werden.

Für Haltevorgänge wird sich mit der Umsetzung der Veloroute eine Situation ergeben, die in den Grundzügen mit heute regelmäßig anzutreffenden, ausgelasteten Parkständen

vergleichbar ist: auch heute findet man für Halte- oder kurze Parkvorgänge selten freie Plätze, die unmittelbar vor dem persönlichen Ziel liegen. Auch heute schon muss zum Halten auf Einfahrten oder auf weiter entfernte freie Parkplätze ausgewichen werden. Wird ein (häufig belegter) Parkstreifen durch die Veloroute ersetzt, bleibt dieser Sachverhalt vergleichbar.

Die Erschließung der privaten Grundstücke über heutige zulässige Zufahrten wird auch nach Realisierung der Veloroute unverändert gegeben sein.

Für Liefern und Laden sowie das Bringen von Personen steht in den dafür ausgeschilderten Bereichen das Halten am Fahrbahnrand im Rahmen der Vorgaben der StVO als Lösung zur Verfügung.

Die Nutzung von Schulhöfen für Anwohnende kommt nicht in Betracht, weil sich der Bedarf an Anwohnerparkplätzen nicht nur nachts manifestiert. Tagsüber ist eine Nutzung der Schulhöfe ausgeschlossen.

Anfragen zur Nutzung von Schulhöfen werden regelmäßig abgelehnt, da Fehlnutzungen nicht verhindert werden können und die Schulhöfe dann auch tagsüber nicht mehr nutzbar wären.

Leuer

Anlage/n:

keine

Absender:

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

TOP 11.2

24-23293

Anfrage (öffentlich)

Betreff:

Weitere Planungen für Velorouten

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

29.02.2024

Beratungsfolge:

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur
Beantwortung)

30.04.2024

Status

Ö

Sachverhalt:

Mit dem Ratsbeschluss Ziele- und Maßnahmenkatalog „Radverkehr in Braunschweig“ wurde die Arbeitsgrundlage für die Radverkehrsplanungen der Verwaltung beschlossen (DS 20-13342-02). Diese beinhaltet neben den Qualitätsstandards der Wege auch ein Netz von Velorouten, das die Stadtteile möglichst direkt an die Innenstadt anbindet. Beschlossen wurde weiter, dass für die Umsetzung der einzelnen Projekte und Maßnahmen ausreichende finanzielle und personelle Ressourcen einzuplanen sind, damit diese Ziele bis 2030 erreicht werden.

Das Veloroutennetz soll mit dem MEP vorgelegt werden. Aktuell gibt es Arbeitsstände für das Netz.

In den Doppelhaushalt 2023/24 wurden Finanzmittel für die Planung einer weiteren Veloroute eingestellt.

Ein Vorschlag der Verwaltung für diese weitere Veloroute liegt den Gremien aktuell nicht vor. Die Mobilitätsverbände haben mit Schreiben vom 31.01.2024 an Politik und Verwaltung einen Vorschlag mit Priorisierungen für die nächsten Velorouten als Diskussionsgrundlage vorgelegt (s. Anlage).

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Verwaltung:

1. Wie stellt die Verwaltung angesichts der bis 2030 verbleibenden ca. 6 Jahre und der personellen Ressourcen die Zielerreichung Umsetzung des Ziele- und Maßnahmenkatalogs sicher?
2. Wie viele Velorouten plant die Stadt in ihrem Netz-Konzept innerhalb vom MEP bis 2030 vollständig zu bauen?
3. Welche Veloroute schlägt die Verwaltung für die nächste Planung vor?

Anlage/n:

Schreiben Mobilitätsverbände

Priorisierung der nächsten Velorouten

Am 6. Dezember 2023 wurde im Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergabe (AMTA) die Planung und der Bau des 1. Abschnittes der Veloroute Schöppenstedter Turm beschlossen. Um die Klimaschutzziele bis 2035 zu erreichen ist es notwendig in diesem Jahr die Planungen der nächsten Velorouten zu beginnen und kontinuierlich zu entwickeln. Wir Verbände haben gemeinsam die wesentlichen Kriterien für die Auswahl zusammengestellt und hieraus unseren Vorschlag für die Priorisierung der nächsten Velorouten entwickelt. Wir bitten Sie als Braunschweiger Verwaltung eine Beschlussvorlage zu erarbeiten und Sie als Politikerinnen und Politiker die Planungen der nächsten Velorouten zu beschließen.

Kriterien für die Priorisierung:

- Potentiale: Viele Menschen erreichen, bevölkerungsreiche Wohngebiete / große Arbeitgeber
- schnelle Realisierbarkeit ohne große Hemmnisse, Abgleich mit geplanten Baumaßnahmen
- Abbau von Konflikten (z.B. mit Fußgängern z.B. auf dem Ringgleis)
- Verbesserung der Sicherheit (z.B. Bevenroder Str. Querum), Abgleich mit Unfallatlas
- Übereinstimmung Verbände – Verwaltung (Arbeitsstand Veloroutennetz Juni 2023)
- Möglichst große spürbare Verbesserung für möglichst viele Radfahrende (Unterschied heute - Zielzustand)

Routen, die gemeinsam mit anderen entwickelt werden müssen:

- Routen, auf denen Radschnellwege geplant werden (Regionalverband)
RSW BS – WOB
RSW BS - WF / SZ-Thiede
RSW BS - Vechelde
- Routen, die zusammen mit der Stadtbahn geplant werden
Salzdahlumer Straße (Veloroute nach Mascherode)
Hildesheimer Straße, Saarstraße (Veloroute nach Kanzlerfeld, Bortfeld)
- Die Veloroute nach Schapen, Weddel ist abhängig von der Realisierung der Unterführung Grünwaldstraße

Unser Vorschlag für die nächsten Velorouten auf der Grundlage der oben genannten Kriterien:

- **Veloroute 12 nach Wenden, Meine / Groß Schwülper**
- **Veloroute 11 nach Watenbüttel, Völkenrode, Bortfeld**
- **Veloroute 8 über die Weststadt nach Timmerlah**

Unterzeichnende Verbände und Initiativen:

ADFC: Susanne Schroth, Dr. Jens Schütte

BI Radweg Völkenrode: Paul Kleinherne, Georg Sebralla

Braunschweiger Forum: Hans-W. Fechtel, Dr. Arndt Gutzeit

Initiative Fahrradstadt Braunschweig: Konrad Schöller, Lars Christian Lund

VCD: Frank Tristram

Anlage: Stadt Braunschweig; Arbeitsstand Veloroutennetz Juni 2023

Eingegangen am 31.01.2024

Betreff:**Weitere Planungen für Velorouten****Organisationseinheit:**Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr**Datum:**

30.04.2024

Beratungsfolge

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

30.04.2024

Status

Ö

Sachverhalt:

Zur Anfrage der Fraktion Bündnis 90 - Die Grünen vom 29.02.2024 wird wie folgt Stellung genommen:

Der Rat hat am 14.07.2020 mit Drucksache 20-13342-02 die Umsetzung des Ziele- und Maßnahmenkatalogs „Radverkehr in Braunschweig“ und damit eine umfangreiche Förderung des Radverkehrs bis zum Jahr 2030 beschlossen. Die Verwaltung berichtet halbjährlich jeweils zu den Stichtagen 31.03. und 30.09. in Form eines Kompaktberichtes zum aktuellen Bearbeitungsstand der Maßnahmen.

Dies vorangestellt beantwortet die Verwaltung die Fragen wie folgt:

Zu 1.:

Ziel der Verwaltung ist es, möglichst viele Maßnahmen aus dem Ziel- und Maßnahmekatalog Radverkehr bis 2030 umzusetzen. Vor dem Hintergrund des Fachkräftemangels und der begrenzten Ressourcen ist dies nur anteilig möglich. Die Verwaltung wird weiterhin kontinuierlich zum Umsetzungsstand berichten.

Zu 2.:

Eine Realisierung der verschiedenen Routen steht in Wechselwirkung mit den Maßnahmen des Mobilitätsentwicklungsplans grundsätzlich in Abhängigkeit von den zur Verfügung stehenden Ressourcen.

Zu 3.:

Die Verwaltung prüft derzeit die Machbarkeit einer dritten Veloroute in Richtung Weststadt bzw. Broitzem und Timmerlah. Die Radverkehrsverbände werden in die Überlegungen eingebunden. Die Ergebnisse werden dem AMTA vorgelegt.

Leuer

Anlage/n:

keine

Absender:

AfD-Fraktion im Rat der Stadt**24-23122-01**

Anfrage (öffentlich)

Betreff:

Logistikstudie Innenstadt - Sachstandsbericht 2024
Anfrage zur Vorlage 24-23122

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

13.04.2024

Beratungsfolge:

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur
Beantwortung)

30.04.2024

Status

Ö

Sachverhalt:

Unabhängig von den Konzeptideen der Stadt betreiben die Zustellungs-Dienstleisterbetriebe, also vorrangig die verschiedenen Paketdienste, seit einiger Zeit eine mehr oder weniger offensive Vereinbarung von "Ablageorten" mit den Endkunden, wozu diese einmalig oder dauerhaft der Deponierung von Zustellungen an einer abgesprochenen Stelle zustimmen. Ein weiterer Zustellversuch nach Abwesenheit des Empfängers kann dann entfallen, allerdings geht auch das Risiko auf diesen über, wenn nur "abgelegt" wurde.

Wird in der Logistikstudie dieses Bestreben der Paketdienstleister berücksichtigt, etwa bei der Bemessung von Paketstationen, Zustellpunkten usw.?

Ist bekannt, ob diese Art von Vereinbarungen gerade in den Innenstadtquartieren (bei allen dort bekannten Problemen) besonders forciert oder vermieden wird?

Kann im Rahmen der Logistikstudie die bisherige Quote von Ablageort-Vereinbarungen, etwa in Relation zum Gesamtaufkommen, jeweils von den Zustelldiensten in Erfahrung gebracht werden?

Anlagen:

keine

Betreff:**Logistikstudie Innenstadt - Sachstandsbericht 2024**

Organisationseinheit: Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	Datum: 30.04.2024
--	-----------------------------

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis)	30.04.2024	Ö

Sachverhalt:

Zur Anfrage der AfD-Fraktion vom 13.04.2024 wird wie folgt Stellung genommen:

Zu 1.:

In der „Branchenübergreifenden Logistik- und Mobilitätsstudie für die Braunschweiger Innenstadt“ wurden Handlungsfelder formuliert, die sich mit der Entwicklung einer nachhaltigen City-Logistik und der sogenannten Logistik auf der letzten Meile in der Braunschweiger Innenstadt beschäftigen. Hierbei liegt der Schwerpunkt insbesondere auf der Sicherstellung einer leistungsfähigen Versorgung der Innenstadtakteure bei gleichzeitiger Steigerung der Aufenthaltsqualität durch eine innenstadtgerechte Planung und Organisation des Lieferverkehrs, bspw. durch die Etablierung von Mikro-Depots und Paketstationen am Rande der Innenstadt. (vgl. DS 21-17473). Die Studie ist zudem unter www.braunschweig.de/mobilitaets-und-logistikstudie öffentlich zugänglich.

Um zielgerichtet Lösungsansätze für eine wirtschaftsnahe und nachhaltige City-Logistik in der Braunschweiger Innenstadt zu entwickeln, wurde die Gründung einer Dialogplattform empfohlen. BSZ plant zusammen mit dem Dienstleister KE-Consult die Umsetzung einer ersten themenspezifischen Dialogplattform in diesem Jahr. Die zu behandelnden Themen basieren auf den entwickelten Maßnahmen in der Logistikstudie und beinhalten unter anderem auch die Errichtung von Paketstationen. Über die Plattform soll der Dialog zwischen Betreibern von Paketstationen sowie Logistikunternehmen, aber auch mit den Eigentümern von Immobilien in der Innenstadt gefördert werden.

Dadurch findet eine Berücksichtigung auch der derzeitigen Entwicklung statt.

Zu 2.

Nein, es ist nicht bekannt, ob die Entwicklung insbesondere in der Innenstadt forciert wird.

Zu 3.:

Die Verwaltung wird mit dem Start der Dialogplattform die relevanten Stakeholder gezielt ansprechen.

Leuer

Anlage/n:

keine