

# **Stadt Braunschweig**

Der Oberbürgermeister

## **Tagesordnung öffentlicher Teil**

### **Sitzung des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben**

---

**Sitzung:** Dienstag, 28.05.2024, 15:00 Uhr

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

---

#### Tagesordnung

##### **Öffentlicher Teil:**

1. Eröffnung der Sitzung
2. Mitteilungen
- 2.1. Mobilitätsentwicklungsplan - Mündlicher Bericht
- 2.2. 5. Kompaktbericht zum Umsetzungsstand des Ziele- und Maßnahmenkatalogs "Radverkehr in Braunschweig" 24-23697
- 2.3. 24-23837 Ergänzungsvereinbarungen mit der EEW - thermische Restabfallverwertung
3. Anträge
- 3.1. Regelmäßige Veröffentlichung der vollständigen Trinkwassermesswerte durch BS Energy 24-23685
- 3.1.1. Regelmäßige Veröffentlichung der vollständigen Trinkwassermesswerte durch BS Energy 24-23685-01
4. Einrichtung einer E-Lademöglichkeit für Busse sowie eines Fahrer-WC an der Endhaltestelle Eutschenwinkel 24-23727
5. Verzicht auf Planfeststellung für die signalisierte Querung der Stadtbahntrasse und das Versetzen der Fahrleitungsmaste am Hagenmarkt 24-23653
6. 24-23733 Hagenmarkt Neugestaltung des Platzbereiches um den Heinrichsbrunnen und Umbau der Kreuzung (Hagenbrücke, Wendenstraße, Fallersleber Straße, Bohlweg)
7. Anpassung Magniviertel: städtebauliche und verkehrliche Aufwertung 24-23511
8. Neubau der DB-Verkehrsstation in Bienrode 24-23643
9. Mobilitätsentwicklungsplan - Strategische Hauptnetze 24-23510
10. Anfragen
- 10.1. Status Stadtbahnausbaukonzept: Einsatz von 2,65 m breiten Fahrzeugen auf 1100 mm Spurweite 24-23794
- 10.2. Mobilitätsentwicklungsplan - Strategische Hauptnetze: Velorouten und Hauptverbindungsnetz Radverkehr 24-23791
- 10.3. Mobilitätsentwicklungsplan - Strategische Hauptnetze: Radschnellwege, Velorouten und Fahrradstraßen 24-23795
- 10.4. Mobilitätsentwicklungsplan: Hauptnetze für Radverkehr, ÖPNV und MIV 24-23797

Braunschweig, den 21. Mai 2024

**Betreff:****5. Kompaktbericht zum Umsetzungsstand des Ziele- und Maßnahmenkatalogs "Radverkehr in Braunschweig"****Organisationseinheit:**Dezernat III  
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr**Datum:**

21.05.2024

**Beratungsfolge**

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis)

**Sitzungstermin**

28.05.2024

**Status**

Ö

**Sachverhalt:**

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.

Der 5. Kompaktbericht mit dem Stichtag 31.03.2024 wird hiermit vorgelegt.

Änderungen im Vergleich zum vorherigen Kompaktbericht sind durch blaue, kursive Schrift gekennzeichnet.

Leuer

**Anlage/n:**

5. Kompaktbericht zum Umsetzungsstand des Ziele- und Maßnahmenkatalogs „Radverkehr in Braunschweig“

## 5. Kompaktbericht zum Umsetzungsstand des Ziele- und Maßnahmenkatalogs „Radverkehr in Braunschweig“

Stand der Informationen/Stichtag: 31.03.2024

Betrachtungszeitraum: 01.10.2023 bis 31.03.2024

Lfd. Nr.	Maßnahme			Kenngröße	Fortschritt		Bearbeitungsstand		
	Nummer	Bezeichnung	Teilmaßnahme		Beginn (geplant ab)	Zielwert			
1	1	Markierung von Fahrradfurten	1 a) Furt	01/2021	Stück	Zielwert abhängig von der Bestandsaufnahme der Furten	Eine stadtweite Bestandsaufnahme aller vorhandenen sowie erforderlichen Furten, einschließlich solcher mit erhöhtem Gefährdungspotenzial, erfolgt derzeit im Rahmen der Bearbeitung von Maßnahme 4.		
2			1 b) Furt mit Gefährdungspotenzial	01/2021	Stück	Zielwert abhängig von der Bestandsaufnahme der Furten	Ungeachtet dessen wurden bereits zwei Umsetzungspakete von Furt- und Rotmarkierungen umgesetzt. <i>Das dritte Umsetzungspaket wird im Laufe des Jahres 2024 umgesetzt.</i>		
3	2	Jährlicher Bericht der Unfallkommission zu Fahrradunfällen	./.	01/2021	Stück (Unfallbericht)	10	30	Der 3. Bericht zu Verkehrsunfällen mit Radverkehrsbeteiligung ist im Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (AMTA) am 13.06.2023 vorgestellt worden. Die Jahresberichte der Unfallkommission sind auf der städtischen Internetseite hinterlegt: <a href="https://www.braunschweig.de/leben/stadtplan_verkehr/radverkehr/uko-fahrradunfaelle.php">https://www.braunschweig.de/leben/stadtplan_verkehr/radverkehr/uko-fahrradunfaelle.php</a>	
4	3	Veloroutennetz planen und Radverkehrsnetz überarbeiten	./.	01/2020	Stück (Radnetzplan)	1	70	<i>Ein Sachstand zur Entwicklung des Veloroutennetzes wurde dem AMTA am 06.09.2023 zur Kenntnis gegeben (DS 23-20958). Im Rahmen des Mobilitätsentwicklungsplans (MEP) wird ein Hauptnetz für den Radverkehr für das Braunschweiger Stadtgebiet entwickelt. Dieses und die weiteren strategischen Netze werden dem AMTA zur Entscheidung vorgelegt. Das Veloroutennetz soll daraus abgeleitet werden und aus großzügigen Korridoren bestehen. Eine straßenscharfe Festlegung der Veloroutenverläufe kann erst erfolgen, wenn sukzessive die Korridore bzw. Straßenzüge im Detail betrachtet werden.</i> <i>Die Verwaltung prüft derzeit die Machbarkeit einer dritten Veloroute in Richtung Weststadt bzw. Broitzem und Timmerlah.</i>	
5	4	Qualitätsstandards von Radverkehrsanlagen	./.	07/2022	Stück (Analysebericht)	1	75	<i>Die systematische Befahrung und Analyse des derzeitigen Hauptradverkehrsnetzes, welche die Bearbeitung der Maßnahmen 1, 4 und 5 beinhaltet, läuft. Das Netz wurde vollständig befahren und ca. 90 % der Daten ins Geoinformationssystem übertragen. Hindernisse wurden separat erfasst, kategorisiert und priorisiert. Hinweise aus der Online-Öffentlichkeitsbeteiligung "Was stoppt dich..." wurden ausgewertet. Sofern diese innerhalb des Befahrungsnetzes lagen, wurden sie in die Maßnahmenplanung und Priorisierung aufgenommen. Die Bewertung von Radverkehrsfurten hinsichtlich ihres Gefährdungspotenzials befindet sich noch in der Bearbeitung. Die Datenerhebung und -auswertung gestaltet sich deutlich umfangreicher als anfangs prognostiziert, sodass der Abschlussbericht voraussichtlich im Herbst 2024 den politischen Gremien vorgestellt werden kann.</i>	
6	4.1	Geschützte Radfahrstreifen (Protected bike lanes)	./.	07/2023	Stück (Analysebericht)	1	10	Die Maßnahme ist im Juli 2023 mit der Grundlagenermittlung sowie ersten verwaltungsinternen Abstimmungen zur Etablierung von Protektionselementen gestartet. Im nächsten Schritt sollen einzelne Straßenabschnitte beispielhaft betrachtet werden und anhand dessen Abstimmungen mit verschiedenen Trägern öffentlicher Belange (Feuerwehr, Polizei, ALBA etc.) erfolgen. Die Betrachtung der übrigen Straßen im Sinne des Maßnahmentextes und die Erarbeitung von Umsetzungsvorschlägen sollen zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen und ggf. an ein externes Ingenieurbüro vergeben werden.*	
7	5	Analyse zu bestehenden Hindernissen im Radverkehrsnetz	./.	07/2022	Stück (Analysebericht)	1	75	Siehe Maßnahme 4.	
8	6	Definition von einzuhaltenden Qualitätsstandards	./.	07/2020	Die Definition liegt vor und wird bei Straßenplanungen geprüft/berücksichtigt.				
9	6.1	Standard für Fahrradstraßen	6.1 a) Standard	06/2022	Stück (Leitfaden)	1	100	Der Qualitätsstandard für Fahrradstraßen- und Fahrradzonen in Braunschweig wurde am 06.12.2022 vom AMTA beschlossen (DS 22-19984). Die Verwaltung hat darauf aufbauend einen ausführlichen Planungsleitfaden entwickelt.	
10			6.1 b) Prüfung	02/2023	Stück (Analysebericht)	1	60	<i>Die Überprüfung der bestehenden Fahrradstraßen und der Fahrradzone (Gesamtlänge ca. 15,7 km) auf Basis des neuen Qualitätsstandards, die auch Vorrang für Fahrradstraßen und Durchfahrtsbeschränkungen für Kfz-Verkehre beinhaltet, läuft. Das Gesamtnetz wurde systematisch befahren und dokumentiert. Auf dieser Basis werden derzeit Varianten zur Umsetzung der verschiedenen Inhalte des Standards für jede Fahrradstraße sowie die Kreuzungspunkte erarbeitet. Im Anschluss werden diese bewertet, kategorisiert und priorisiert.</i> <i>Der Abschlussbericht zur Untersuchung ist, aufgrund eines erhöhten Arbeits- und Abstimmungsaufwandes sowie größerer Detailierungsgrads für die Maßnahmenempfehlungen der einzelnen Straßenabschnitte, für Herbst 2024 vorgesehen.</i>	
11			6.1 c) Umsetzung	(10/2024)	Kilometer [km]	15,7	0	Auf Basis des Analyseberichts starten im Oktober 2024 bzw. in Abhängigkeit des Abschluss der Gesamtuntersuchung die ersten planerischen Überlegungen zur Umsetzung des Qualitätsstandards. Eine vorzeitige Umsetzung von Einzelpaketen wird Rahmen der Bearbeitung von 6.1 b) geprüft.	
12	7	Radverkehrsführungen in Knotenpunkten	./.	07/2020	Die Festlegungen werden bei Straßenplanungen geprüft/berücksichtigt.				
13	8	Ausbauziel bis 2030	./.	07/2020	Kilometer [km]	35	5	Der „Braunschweiger Standard“ wird bei allen Straßenplanungen geprüft/berücksichtigt. Abgeschlossene Baumaßnahmen fließen sukzessive in den Umsetzungsstand ein. Bis zum Stichtag 31.03.2024 wurden seit Ratsbeschluss insgesamt ca. 1,75 km Radwege nach Braunschweiger Standard neu- oder ausgebaut. <i>Im Betrachtungszeitraum wurden keine entsprechenden Maßnahmen fertiggestellt.</i>	
14	8.1	Pilotprojekt für Velorouten und Ausbau der Uferstraße	8.1 a) Veloroute	01/2021	Stück (Planung)	1	65	<i>Die politischen Gremien haben dem von der Verwaltung vorgelegten Planungsentwurf zur Veloroute vom Umfeld Schlossplatz bis zum Schöppenstedter Turm Ende 2023 zugestimmt (DS 23-22386). Derzeit erfolgt die Ausführungsplanung.</i>	
15			8.1 b) Uferstraße	01/2021	Stück (Planung)	1	65	Die Ausführungsplanung läuft. Die Umsetzung der Maßnahme ist nach Abschluss der Arbeiten von BS Energy an der 110 kV-Leitung, voraussichtlich ab 2025, möglich (DS 23-21026).	
16	8.2	Lückenschluss beim Fahrradstraßennetz entlang des Wallrings	8.2 a) Konzept Lückenschluss	02/2023	Stück (Konzept)	1	100	Dem Vorschlag der Verwaltung, die Wallringroute als zweite Veloroute zu realisieren, ist der AMTA mit Beschluss vom 03.03.2023 gefolgt (DS 23-20323).	
17			8.2 b) Provisorische Führung	02/2023	Derzeit ist nicht geplant, die Bestandsinfrastruktur baulich anzupassen, da die vorhandenen Ressourcen für die Planung der Lücken der direkten Zielroute (Endzustand) eingesetzt werden sollen. Ausgenommen sind Fahrradstraßen, die im Rahmen der Maßnahme 6.1 betrachtet werden.				
18			8.2 c) Umsetzung Endzustand	(01/2026)	Kilometer [km]	3,15 *	0	Die Querungen Wallring/Celler Straße (DS 23-20661) und Wallring/Am Wendendorf (DS 23-20537) werden derzeit geplant und sollen in 2024 bzw. 2025 umgesetzt werden. Für die Verbindung Theaterwall-Am Theater-Ehrenbrechtstraße hat der AMTA den Planungsentwurf der Verwaltung zugestimmt (DS 23-22453). Die Umsetzung soll in 2025 beginnen.	
19	9	Mehr Fahrradabstellanlagen an Bushaltestellen und städtischen Einrichtungen	9 a) Konzept/ Bedarfsermittlung Haltestellen	03/2024	Stück (Konzept)	1	25	Inhalt des Konzeptes ist die Bedarfsermittlung von zusätzlichen Fahrradabstellanlagen, einschließlich wettergeschützter Anlagen, an Bus- und Stadtbahnhaltestellen. Mit der Bearbeitung der Maßnahme wurde im März 2024 begonnen. Die Bestandsaufnahme aller Bus- und Stadtbahnhaltestellen hinsichtlich vorhandener Abstellanlagen ist erfolgt. Im nächsten Schritt folgen Bedarfsermittlung und Priorisierung.	
20			9 b) Umsetzung Haltestellen	(12/2024)	Stück (Fahrradabstellplatz Haltestelle)	Zielwert abhängig vom Ergebnis des Konzeptes		Auf Basis der Bedarfsermittlung werden Bus- und Stadtbahnhaltestellen ab Dezember 2024 sukzessiv mit zusätzlichen Fahrradabstellmöglichkeiten ausgestattet. Unabhängig von der ausstehenden Bedarfsermittlung wurden seit dem Ratsbeschluss insgesamt bereits 359 neue Fahrradabstellplätze (davon 72 mit Überdachung) an Haltestellen geschaffen. Im Betrachtungszeitraum wurden 7 neue Abstellmöglichkeiten installiert (davon 0 mit Überdachung).	
21			9 c) Konzept/ Bedarfsermittlung städtische Einrichtungen	06/2023	Stück (Konzept)	1	15	Ziel ist es, für alle städtischen Einrichtungen eine Bedarfsermittlung von zusätzlichen Fahrradabstellanlagen, einschließlich wettergeschützter Anlagen, durchzuführen. <i>Bestandsaufnahme und Bedarfsermittlung an städtischen Schulen sind erfolgt. Die Ausstattung der Schulen mit zusätzlichen Abstellanlagen erfolgt sukzessive im Rahmen der verfügbaren Personal- und Finanzmittel.</i> <i>Im Vergleich zum 4. Kompaktbericht hat sich die Vorgehensweise dahingehend geändert, dass Bestands situation und Bedarfe der weiteren städtischen Einrichtungen gemäß einer festgelegten Priorisierung erst nach und nach ermittelt werden.</i>	
22			9 d) Umsetzung städtische Einrichtungen	10/2023	Stück (Fahrradabstellplatz städtische Einrichtung)	2.800	65	<i>Auf Basis der Bedarfsermittlungen werden die jeweiligen städtischen Einrichtungen sukzessive mit zusätzlichen Fahrradabstellmöglichkeiten ausgestattet. Da die Bestandsaufnahmen und Bedarfsermittlungen gemäß Maßnahme 9 c) aus Kapazitätsgründen nur schrittweise erfolgen kann, wird der Zielwert im Laufe der Zeit um die zusätzlich ermittelten Bedarfe erhöht. Der Zielerreichungsgrad wird dementsprechend variieren.</i> <i>Für städtische Schulen ergibt sich ein vorläufiger Zielwert von 2.800 zusätzlichen Fahrradabstellplätzen, von denen seit Ratsbeschluss 1.810 (davon 0 mit Überdachung) umgesetzt wurden. Im Betrachtungszeitraum des fünften Kompaktberichts wurden davon 812 neue Abstellmöglichkeiten geschaffen. Zudem wurden 12 neue Abstellmöglichkeiten an weiteren städtischen Einrichtungen installiert, insgesamt seit Ratsbeschluss 141 (davon 0 mit Überdachung). Seit dem Ratsbeschluss wurden somit insgesamt 1951 neue Fahrradabstellplätze (davon 0 mit Überdachung) geschaffen.</i>	
23	10	Mehr Fahrradabstellanlagen in Wohngebieten	./.	07/2020	Stück (Fahrradabstellplatz)	2030	41	Mit dem Leitsatz „2030 bis 2030“ sollen insgesamt 2030 zusätzliche Fahrradabstellplätze bis Ende 2030 in Wohngebieten entstehen. Im o. g. Betrachtungszeitraum wurden 153 neue Abstellmöglichkeiten installiert (davon 0 mit Überdachung). Seit dem Ratsbeschluss wurden insgesamt bereits 831 neue Fahrradabstellplätze (davon 0 mit Überdachung) geschaffen. <i>Außerhalb von Wohngebieten sind darüber hinaus insgesamt 176 Abstellplätze im Umfeld von Fußgängerzonen und Schloss (davon 48 mit Überdachung) sowie in Gewerbegebieten eingerichtet worden. ***</i>	

Lfd. Nr.	Maßnahme			Fortschritt TOP 2.2	Kenngroße	Zielwert	Umsetzungs-stand Stichtag [%]	Bearbeitungsstand		
	Nummer	Bezeichnung	Teilmaßnahme							
24	11	Verbesserungen bei Radwegereinigung und Winterdienst	J.	06/2021	Stück (Konzept)	1	80	<p>Radwegreinigung: Die Inhalte der Maßnahme werden für innerörtliche Abschnitte bereits umgesetzt, sodass dieser Maßnahmenteil abgeschlossen ist. Für Außerortsbereiche ist eine Bestandsaufnahme der vorhandenen Abschnitte erfolgt. Perspektivisch ist vorgesehen, die Reinigung der Abschnitte extern zu vergeben. Eine entsprechende Ausschreibung, die in Abhängigkeit anderer Arbeitspakete steht, wird verwaltungsintern vorbereitet und abgestimmt.</p> <p>Winterdienst: Auch in der Winterdienstperiode 2023/2024 wurden sämtliche Radwege, die entlang von Hauptverkehrsstraßen verlaufen (Gesamtstreckenlänge 120 km), durch ALBA BS in der gleichen Priorität wie die jeweilige Fahrbahn winterdienstlich betreut. Wenn das zukünftige, strategische Hauptnetz für den Radverkehr im Rahmen des MEP festgelegt und politisch verabschiedet worden ist, ist eine Neubetrachtung des Räumnetzes sinnvoll.</p>		
25	12	Qualitätsoffensive für Radwege	J.	07/2021	Wichtige Bausteine und Abläufe zur Qualitätssicherung und -erhöhung der Infrastruktur sind angestoßen worden. Hierzu zählen bspw. die Festlegung von planerischen Standards, die digitale Zustandserfassung des Radwegnetzes und die Behandlung von wiederkehrenden Problemstellungen und Grundsatzfragen.					
26	13	Fahrradverkehr an Baustellen verbessern	J.	07/2020	Die formulierten Ziele werden bereits regelhaft geprüft und nach Möglichkeit berücksichtigt. Zukünftig werden die Prüfungen und das Durchsetzen der Vorgaben intensiviert.					
27	14	Anforderungssampeln für Radverkehr nach Möglichkeit abschaffen	14 a) Prüfung	07/2023	Stück (Prüfbericht)	1	50	<p>Die Bearbeitung der Maßnahme ist im Juli 2023 mit der Bestandsaufnahme der Lichtsignalanlagen mit Anforderungstaster für den Radverkehr gestartet. <i>Die dabei identifizierten Signalanlagen wurden auf Optimierungspotenziale geprüft und priorisiert.</i> <i>Derzeit werden Anlagen mit kombinierten Fuß- und Radverkehrssignalisierungen betrachtet.</i></p>		
28			14 b) Umsetzung	(07/2024)	Stück (LSA/Knoten)	Zielwert abhängig von Ergebnissen Prüfbericht		<p>Auf Basis des Prüfberichts werden die bestehenden Signalanlagen ab Juli 2024 angepasst. Ungeachtet dessen wurden im Betrachtungszeitraum bereits Optimierungen an folgenden Signalanlagen durchgeführt:  <i>- Donaustr./ Friedrich-Seele-Str.: Fuß- und Radverkehr bekommt zyklisch ein Grünsignal, die Anforderungstaster wurden deaktiviert.</i></p>		
29	15	Optimierung der Ampelschaltungen verkehrsträgerübergreifend	J.	01/2024	Stück (Anlagen)	35 *	0	<p><i>Die Maßnahme ist im Januar 2024 gestartet. Es sollen jährlich fünf Signalanlagen (Kreuzungen, Einmündungen, freistehend) optimiert werden.</i> <i>Derzeit erfolgt eine erste Zusammenstellung von zu prüfenden Anlagen. Diese werden anschließend auf Optimierungspotenziale geprüft, priorisiert und die erforderlichen Maßnahmen verwaltungsintern abgestimmt.</i></p> <p>Ungeachtet dessen wurden im Betrachtungszeitraum bereits Optimierungen an folgenden Signalanlagen durchgeführt:  <i>- Donaustr./ Friedrich-Seele-Str.: Einführung Fußverkehrskoordinierung, Rot-Dunkelignal für Stadtteil zur Erhöhung der Sicherheit;</i>  <i>- Schmalbachstr./ Gifhorner Str.: Busbeschleunigung von der Innenstadt in Richtung Veltendorf sowie in Gegenrichtung, Verlängerung der Grünzeit für parallel geführten Fuß- und Radverkehr;</i>  <i>- Pfälzerstr./ Wendener Weg: Busbeschleunigung für beide Fahrtrichtungen sowie verlängerte Grünzeiten für den Fußverkehr;</i>  <i>- Elbestr./ Lichtenberger Str.: Verlängerte Grünzeit für den Radverkehr sowie Optimierung der Grünkoordinierung für den Fußverkehr.</i></p>		
30	15.1	Unnötige Ampeln vermeiden	J.	07/2020	Die Maßnahmeninhalte werden im Rahmen der laufenden Straßenplanungen geprüft/berücksichtigt.					
31	16	Verstärktes Engagement für Verkehrssicherheit im Radverkehr	16 a) Verbände	01/2022	Verausgabte €	72.000 *	0	<p><i>Es wurden Kriterien zur Förderung von Kampagnen der Mobilitätsverbände (Jahresbudget 8.000 €) definiert. Bisher wurden durch die antragsberechtigten Verbände keine Anträge gestellt, sodass keine Mittel eingesetzt wurden.</i></p>		
32			16 b) Stadt	01/2022	Verausgabte €	108.000 *	11	<p>Für die städtische Öffentlichkeitsarbeit stehen jährlich 12.000 € zur Verfügung.  <i>Von Dezember 2023 bis März 2024 wurde eine erste Kampagne zur Erhöhung der Radverkehrssicherheit durchgeführt. Mit sog. "Traffic boards" auf den Heckflächen mehrerer Linienbusse der Braunschweiger Verkehrs-GmbH wurde auf den innerörtlichen Mindestüberholabstand von 1,50 Metern von Kraftfahrzeugen gegenüber Radfahrenden aufmerksam gemacht. Im Zeitraum von April 2024 bis Juli 2024 soll diese Aktion wiederholt werden.</i></p>		
33	16.1	Verbesserte Überwachung im Straßenverkehr	J.	01/2022	Stück (Konzept)	1	90	<p><i>Die sechs geschaffenen Stellen sind besetzt. Die Lieferung der zusätzlichen Dienstfahrzeuge ist noch nicht abgeschlossen.</i></p>		
34	17	Werbung für mehr Radverkehr	J.	01/2021	Stück (Kampagne)	10 *	20	<p><i>Die Verwaltung hat unterschiedliche Kampagnenideen im Hinblick auf eine verstärkte Fahrradnutzung im Alltag geprüft.</i>  <i>Die angestrebte Einführung einer Mobilitäts-App kann aus organisatorischen Gründen nicht wie geplant in 2024 erfolgen. Derzeit wird die Umsetzung im Rahmen einer überregional angelegten Kooperation in 2025 geprüft, um ggf. Synergieeffekte nutzen zu können.</i>  <i>Parallel wird die Umsetzbarkeit weiterer Kampagnenideen verwaltungsintern eruiert.</i></p>		
35	18	Bürgerbeteiligung	J.	07/2020	Bei Themen von stadtweiter Relevanz in Bezug auf den Radverkehr wird seitens der Verwaltung eine Bürgerbeteiligung geplant.					
36	19	Ausschöpfung von Fördermitteln	J.	07/2020	Die Ausschöpfung von Fördermitteln wird laufend geprüft. Zukünftig werden die Prüfungen mit dem Fokus auf Radverkehr weiter intensiviert.					
37	Z1	Automatische Radverkehrszählung	Z1 a) Display	01/2021	Stück	3	33,3	Die Installation von fünf automatischen Zählanlagen ohne Display (verdeckt) sowie einer Zählsäule mit Display ist erfolgt.		
38			Z1 b) verdeckt, fest		Stück	3	100	Die Zähldaten sind auf der städtischen Internetpräsenz öffentlich einsehbar: <a href="https://www.braunschweig.de/leben/stadtplan_verkehr/radverkehr/">https://www.braunschweig.de/leben/stadtplan_verkehr/radverkehr/</a>		
39			Z1 c) verdeckt, mobil		Stück	3	0	<i>Die Beschaffung weiterer Geräte wird derzeit vorbereitet und soll im Laufe des Jahres erfolgen.</i>		
40	Z2	Konzepterstellung zur Umgestaltung von Innenstadtstraßen	Z2 a)	09/2022	Stück (Quartierskonzept)	1	100	<p><i>Der AMTA hat dem Erschließungs- und Verkehrskonzept Magniviertel und der dauerhaften Einrichtung einer Fußgängerzone im östlichen Abschnitt der Straße Ölslägern Ende 2023 zugestimmt (DS 23-22151). Die Umsetzung erfolgt in 2024 in Abhängigkeit der Fernwärmemaßnahme von BSI Netz.</i></p>		
41			Z2 b)	07/2023	Stück (Straßenzug)	7	0	Die Bearbeitung dieser Maßnahme erfolgt im Rahmen der Maßnahme 4.1.		
42	Z3	Beleuchtung von Radwegen	Z3	(01/2025) **	Stück (Analysebericht)	1	0	<p><i>Die Maßnahme startet im Januar 2025, da die vorgesehene Personalstelle weiterhin unbesetzt ist und erneut ausgeschrieben werden muss.</i></p> <p>Der Analysebericht umfasst die Identifizierung von Beleuchtungslücken und ein Programm zur Beseitigung. Ungeachtet dessen wurden im Betrachtungszeitraum bereits folgende Beleuchtungslücken geschlossen:  <i>- Keine</i></p>		
43	Z4	Lastenrad-Förderung	Z4	01/2020	Verausgabte €	370.000 *	32	<p>Der Rat hat in seiner Sitzung am 27.06.2023 die „Überarbeitung der Förderrichtlinie für Lastenräder und -pedelecs“ beschlossen (DS 23-20867-01).</p> <p><i>Im Betrachtungszeitraum wurden Fördermittel i. H. v. 55.035,46 € abgerufen.</i>  <i>Seit Beginn der Förderung sind insgesamt 117.520,74 € ausgezahlt worden.</i></p>		

#### Erläuterungen

Änderungen im Vergleich zum vorherigen Kompaktbericht sind durch **blaue, kursive Schrift** gekennzeichnet.

\* Vorbehaltlich der künftigen Haushaltsplanungen und verfügbaren Mittel.

\*\* Vorbehaltlich des Zeitpunktes der vorgesehenen Stellenbesetzung.

\*\*\* Standorte, die nicht eindeutig einem Wohngebiet zugeordnet werden können, werden separat aufgeführt und nicht in die Statistik bzw. den Umsetzungsstand gezählt.

Hierzu zählen beispielsweise die Fußgängerzone in der Innenstadt, der Bereich zwischen Bohlweg, Am Schloßgarten, Herzogin-Anna-Amalia-Platz, Georg-Eckert-Straße („Umfeld Schloss“), Gewerbegebiete, Grünanlagen u. ä.

**Betreff:**

**Ergänzungsvereinbarungen mit der EEW - thermische  
Restabfallverwertung**

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat III 0660 Referat Stadtentwässerung und Abfallwirtschaft	<i>Datum:</i> 24.05.2024
-----------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis)	28.05.2024	Ö

**Sachverhalt:**1. Ausgangslage

Die Energy from Waste GmbH (EEW) ist seit dem 01.02.2022 der Auftragnehmer für die thermische Verwertung von gemischten Siedlungsabfällen. Seit der Übernahme des Auftrags durch die EEW werden die Braunschweiger Abfälle zur thermischen Verwertung in deren Anlage in Helmstedt gebracht. Der Vertrag zwischen der Stadt und der EEW basiert auf der im Jahr 2020 durchgeföhrten europaweiten Ausschreibung der Entsorgungsleistung.

Seit dem Vertragsabschluss sind zwei unvorhersehbare Gegebenheiten eingetreten:

- Es sind starke Schwankungen innerhalb der Energiemarkte aufgrund der globalen Wirtschaftslage aufgetreten, insbesondere im Zeitraum 2022 – 2023, die sich entsprechend auf die Entwicklung des für die Preisanpassung vertraglich vereinbarten Strompreisindexes ausgewirkt haben.
- Der Gesetzgeber hat beschlossen, Abfälle in das Brennstoffemissionshandelsgesetz (BEHG) aufzunehmen. Der fossile Anteil der Abfälle, die der thermischen Verwertung zugeführt werden, unterliegt seit dem 01.01.2024 der CO<sub>2</sub>-Besteuerung.

Die EEW ist mit beiden Punkten in Form eines Anpassungsbegehrens an die Stadt herangetreten.

2. Aktueller Sachstand2.1 Preisanpassung 2024 – Entwicklung des Entsorgungspreises

Nach der Ausschreibung galt der Entsorgungspreis für die Jahre 2022 und 2023. Für die nachfolgenden Jahre greifen, wie bei langfristigen Verträgen in der Abfallwirtschaft üblich, vorher festgelegte Preisanpassungsmechanismen. Der Preis für das Jahr 2024 sollte dabei erstmalig auf Basis des Ausschreibungspreises über eine Preisgleitklausel angepasst werden.

Die Besonderheit im Vertrag mit der EEW ist, dass bei der Preisgleitklausel auch die Entwicklung der bei der Preisbildung berücksichtigten Erlöse aus dem Stromverkauf über einen Index berücksichtigt wird.

Aufgrund einer turbulenten Entwicklung am Energiemarkt hat dieser Index die stärkste Steigerung vollzogen (im Vergleich zum Ausschreibungsjahr 2020). Vor diesem Hintergrund ist EEW an die Stadt herangetreten mit der Bitte, die Preisgleitklausel in der vertraglich vereinbarten Form für das Jahr 2024 nicht anzuwenden.

Von der starken Steigerung der Energiepreise könne die EEW in der Anlage in Helmstedt, nach Aussage von EEW, kurzfristig nicht im gleichen Maße wie die Indexsteigerung profitieren, so dass der sich aus der Indexanpassung ergebende Preis für EEW nicht auskömmlich sei.

## 2.2 Umsetzung der BEHG-Regelung für die thermische Abfallverwertung

Seit 2024 existiert eine bundesgesetzliche Neuregelung. Über die Novelle des Brennstoffemissionshandelsgesetzes (BEHG) wird die thermische Abfallverwertung ab 01.01.2024 mit einer CO<sub>2</sub>-Bepreisung versehen; besteuert wird der fossile Anteil des zu verwertenden Stoffgemisches. Die Besteuerung soll Anreize schaffen, CO<sub>2</sub>-Emissionen im Bereich der thermischen Verwertung zu reduzieren, beispielsweise durch Abfallvermeidung und Erhöhung der Recyclingquote.

Ab dem 01.01.2024 muss die EEW für den CO<sub>2</sub>-Ausstoß Zertifikate kaufen; für das Jahr 2024 liegt der Preis pro Tonne ausgestoßenem CO<sub>2</sub> bei einer Höhe von 45 €.

Auf Basis des seit dem 01.01.2024 geltenden Preises pro Tonne ausgestoßenem CO<sub>2</sub> in Höhe von 45 € ergeben sich unter Berücksichtigung der festgelegten Berechnungsmethodik bei einer Planmenge für 2024 von 44.450 Mg Restabfall Mehrkosten in Höhe von rd. 804.000 € Netto im Jahr 2024.

Die EEW ist auch diesbezüglich an die Stadt herangetreten und hat um Erstattung dieser zusätzlichen Kosten gebeten.

## 3. Rechtliche Prüfung

Um den Sachverhalt aufzuarbeiten, wurden für die Prüfung ein Gutachterbüro und eine Rechtsanwaltskanzlei beauftragt. Diese hatten auch 2020 die europaweite Ausschreibung der Entsorgungsleistung mitbegleitet und sind daher inhaltlich mit dem Auftrag und den vertraglichen Grundlagen vertraut. Die rechtliche Prüfung hat ergeben, dass die Forderungen der EEW berechtigt und angemessen sind.

## 4. Empfehlung der Verwaltung

Um das Gleichgewicht des Vertrags zu wahren und die langfristige Entsorgung der Siedlungsabfälle zu gewährleisten, hat die Verwaltung Gespräche mit der EEW aufgenommen.

- Für den Entsorgungspreis soll, abweichend vom Vertrag, nur für das Jahr 2024 (zeitbestimmte kurzfristige Anpassung) ein vom Gutachter ermittelter Preis vereinbart werden. Dieser Preis kann für Braunschweig im bundesdeutschen Vergleich als extrem niedrig eingestuft werden. Für 2025 und die folgenden Jahre wird wieder auf den Vertrag und die dort festgelegte Preisfindung zurückgegriffen.
- Die EEW darf die Kosten, die durch die CO<sub>2</sub>-Besteuerung (BEHG) für die bei der Verwertung der Siedlungsabfälle aus Braunschweig entstehende fossile CO<sub>2</sub>-Menge anfallen, direkt an die Stadt weitergeben. Die EEW verzichtet dabei auf einen möglichen Verwaltungsaufschlag.

Die Anpassungen wurden im Vorfeld vergabe- und gebührenrechtlich geprüft.

Leuer

### **Anlage/n:**

keine

*Absender:***Fraktion BIBS im Rat der Stadt****24-23685**  
Antrag (öffentlich)*Betreff:*

## Regelmäßige Veröffentlichung der vollständigen Trinkwassermesswerte durch BS Energy

<i>Empfänger:</i> Stadt Braunschweig Der Oberbürgermeister	<i>Datum:</i> 30.04.2024
------------------------------------------------------------------	-----------------------------

<i>Beratungsfolge:</i>		<i>Status</i>
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	07.05.2024	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	14.05.2024	Ö

**Beschlussvorschlag:**

Der Oberbürgermeister der Stadt Braunschweig wird gebeten, sich in seiner Funktion als Aufsichtsratsvorsitzender der Braunschweiger Versorgungs-AG & Co. KG dafür einzusetzen, dass BS Energy ab sofort regelmäßig in einem praktikablen Turnus (mindestens monatlich) aktualisierte Trinkwasseranalysen in einem Online-Portal transparent veröffentlicht. Diese turnusmäßige Veröffentlichung der Messwerte soll zunächst für ein Jahr gelten.

Die Analysen sollen aus den drei relevanten Strömen:

1. Eckertalsperrenwasser
2. Avacon-Wasser Börßum
3. Mischwasser

sowie aus den zusätzlich betriebenen Brunnen

4. Förderbrunnen Halchter-Ohrum
5. Förderbrunnen Börßum-Heiningen

erstellt werden.

Gemäß § 41 TrinkwV (Trinkwasser-Verordnung) sind die exakten Proben-Entnahmestellen anzugeben. Es wird darum gebeten, die Daten entsprechend der Anlage 2 TrinkwV (chemische Parameter), Anlage 3 TrinkwV (allgemeine Indikatorparameter) sowie Anlage 4 TrinkwV (radioaktive Stoffe) zu erheben und zu veröffentlichen. Parameterstreichungen bzw. Verkürzungen dieser Listen sind zu begründen.

Bei Mischwasser ist zusätzlich das Mischungsverhältnis anzugeben.

Die Tabellen mit den Messwerten bleiben zunächst mindestens ein Jahr einsehbar.

**Sachverhalt:**

Gemäß § 26 Abs. 3 der TrinkwV steht den AnschlussnehmerInnen und VerbraucherInnen auf Verlangen die Einsichtnahme in die Ergebnisse der verpflichtenden, regelmäßigen Überwachungsuntersuchungen, die durch den Wasserversorger vorzunehmen sind, zu.

Nach § 45 TrinkwV ist eine jährliche Information der Verbraucherinnen und Verbraucher über die Beschaffenheit des Trinkwassers Pflicht. Gemäß § 46 TrinkwV stehen den Kundinnen und Kunden ohnehin verschiedenste Informationen rund um die Wasserversorgung zu.

Die mit diesem Antrag angestrebte freiwillige, transparente und regelmäßige Veröffentlichung der aktuellen Analysedaten der vollständigen Trinkwassermesswerte ist ein wichtiger Baustein, um das Vertrauen in die Wasserqualität der neuen Wassermischung zu

stärken, und der derzeitig wahrnehmbaren Verunsicherung der Bürgerinnen und Bürgern proaktiv zu begegnen.

Auch die aktuell aufgeflamme Berichterstattung über den ungeklärten Verbleib von Wässern innerhalb des Asse-Bergwerks (siehe Bericht in der BZ vom 27.04.2024 im Anhang) wirft Fragen zur Sicherheit unseres Trinkwassers auf, die durch die hier vorgeschlagene Transparenz-Maßnahme beantwortet werden könnten.

Bei den Bürgerinnen und Bürgern sollte das Trinken von gesondert gekauftem Wasser nicht zur Gewohnheit werden. Das kostet unnötig Geld und belastet die Umwelt.

**Anlagen:**

BZ-Bericht

# NIEDERSACHSEN

& NACHBARN

## Darum könnte das Asse-Lager <sup>TOP 3.1</sup> absaufen

Täglich fließt eine große Menge Wasser in das marode Bergwerk. Doch plötzlich bahnt es sich ganz neue Wege.

Andre Dolle

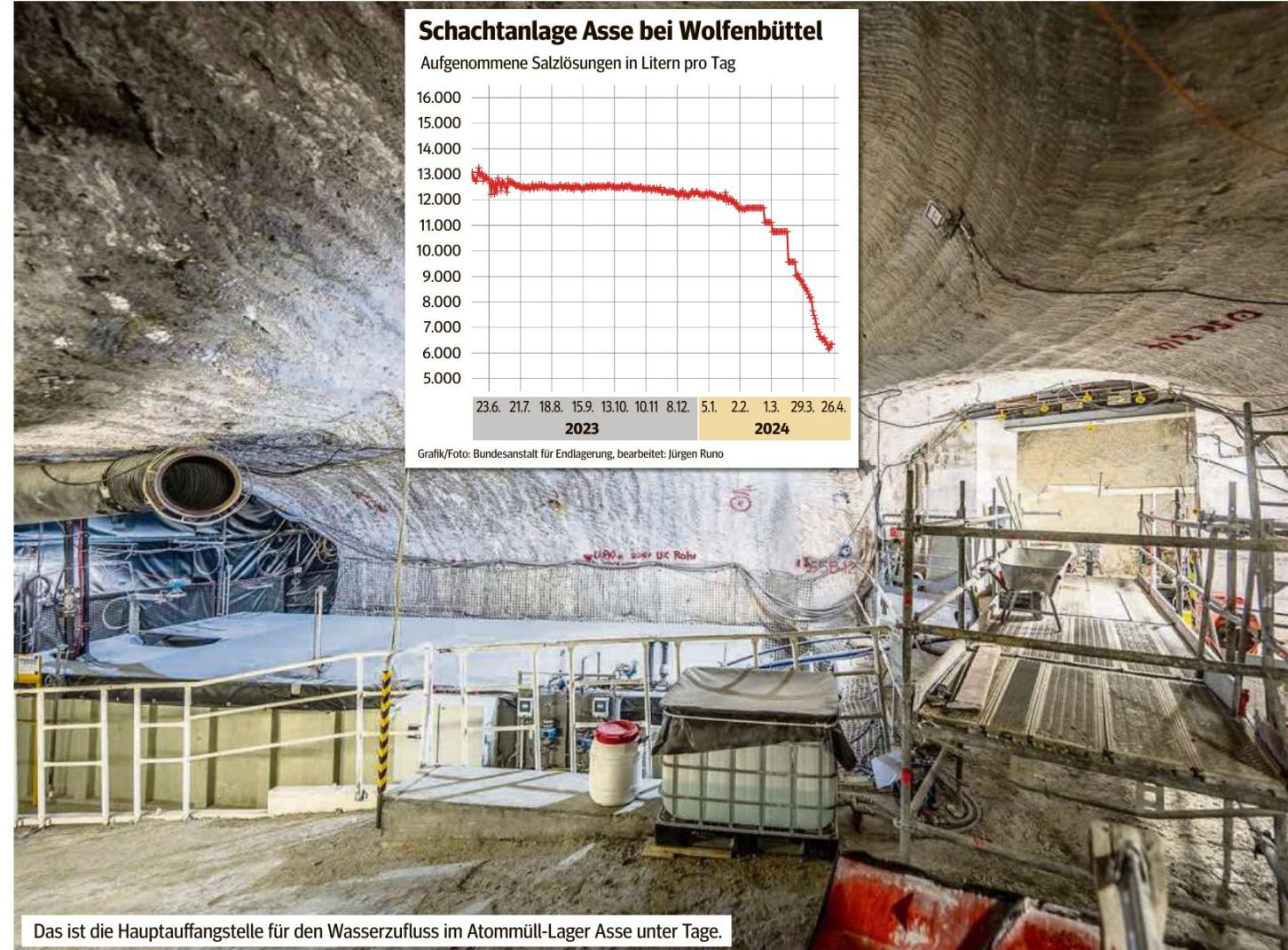
**Wolfenbüttel.** Ins marode Bergwerk Asse dringt seit Jahrzehnten Wasser ein. Damit besteht die Gefahr des Absaufen. Davor warnte der Betreiber der Asse, die Bundesgesellschaft für Endlagerung (BGE), immer wieder. Jetzt wird dieses Szenario auf einmal konkreter denn je.

Mit „Absaufen“ bezeichnen Bergleute eine Situation, in der so viel Wasser in ein Bergwerk eindringt, dass man darin nicht mehr sicher arbeiten kann. Sie müssen das Bergwerk aufgeben. So weit ist es bei der Asse noch längst nicht. Doch was die BGE derzeit umtreibt, ist auch nicht zu unterschätzen. Das Wasser, das jeden Tag ins alte Bergwerk eindringt, sucht sich plötzlich ganz neue Wege. Das Problem: Es landet so nicht in der Auffangstelle.

Durch Risse im umliegenden Gestein und im Salz dringen täglich zwischen 12 und 13 Kubikmetern Lösung pro Tag in das Bergwerk ein. Das war in den letzten Jahren ziemlich konstant so. Das entspricht in etwa 50 Badewannen voll. Die BGE geht davon aus, dass weiterhin mehr als 12 Kubikmeter Lauge in das Bergwerk eindringen – obwohl nicht mehr alles in der zentralen Auffangstelle landet. Laut BGE kamen am Donnerstag nur noch 6,3 Kubikmeter dort an. Seit März sucht sich das Wasser verstärkt einen anderen Weg.

Wie sich der Zutritt entwickelt, konnten selbst die BGE-Fachleute nicht vorhersagen. Auch das hat die BGE immer so kommuniziert. Das ist zwar offen und transparent, macht das Problem aber nicht kleiner. Der Zutritt des Wassers kann sich jederzeit so verändern, dass ein sicherer Betrieb des Bergwerks nicht mehr möglich ist. Auch hier hat die BGE immer mit offenen Karten gespielt. Die Rückholung müsste in dem Fall dann sogar abgebrochen werden. Auch hiervon ist die BGE noch entfernt.

Doch die BGE-Chefin Iris Graffunder machte keinen Hehl daraus, dass die Lage „beunruhigend“ ist, wie sie unserer Zeitung sagte. „Es ist nicht vollkommen planbar, wie sich der Berg entwickelt. Durch diese starke Veränderung des Wasserzuflusses sind wir alarmiert“, erklärte Graffunder. „Die Hauptauffangstel-



le dient ja dazu, dass das Wasser nicht irgendwo im Berg verschwindet“, sagte sie. Die BGE-Chefin warnte: „Im schlimmsten Fall läuft es in die Einlagerungskammern mit den radioaktiven Abfällen.“

Die Ursachen und Hintergründe für den Wasserzufluss sind bekannt. Sie könnten jetzt aber zu einem noch viel größeren Problem werden: Durch den intensiven Salzabbau schufen Bergleute über Jahrzehnte, insbesondere am südlichen Rand des Bergwerks, auf engstem Raum viele Hohlräume. Diese Hohlräume sind dauerhaft dem Druck des Bergs ausgesetzt und werden langsam aber stetig zusammengedrückt. Durch die Bewegung des Gebirges entstehen Risse, die das Eindringen des Wassers in das Bergwerk ermöglichen. Erschwendend kommt jetzt eben hinzu, dass sich der Wasserzufluss nicht mehr kontrollieren lässt. Die BGE weiß derzeit nicht,

Der Wasseranfall ist unabhängig von der Regenmenge über Tage, weil das Wasser zunächst für sehr lange Zeit im Gestein unterwegs ist, bevor es in das Bergwerk eindringt. In Zeiten, in denen es mehr regnet, fängt die BGE also nicht mehr Wasser unter Tage auf als sonst. Und doch sprach BGE-Chefin Graffunder von einer „Dringlichkeit“. Das heißt, die Zeit läuft.

Die Fachleute sind längst dabei, Ursachenforschung zu betreiben. Doch das Bergwerk ist immer noch undurchschaubar. In 13 Kammern liegen in Hunderten Metern Tiefe rund 126.000 Fässer mit schwach- und mittleradioaktiven Abfällen. Der Koordinator der Landesregierung zur Rückholung, Andreas Sikorski, hatte bereits 2021 gegenüber unserer Zeitung schnelles Handeln angemahnt.

Trotz schwieriger Rahmenbedingungen gelte: „Der Müll muss aber kein Mensch weiß, wie

lange die Asse noch stabil bleibt“, sagte Sikorski. Doch so etwas wie in der Asse ist weltweit einmalig. So schnell ist die BGE nicht. Ab 2033 soll der erste Atommüll aus der Asse geborgen werden. Das kostet bis dahin schon weit mehr als drei Milliarden Euro.

BGE-Chefin Graffunder vermochte nicht zu sagen, wie lange die Ursachenforschung für den stark veränderten Wasserzufluss dauert. Sie erklärte: „Wir haben eine Folie in der Hauptauffangstelle, die wir untersuchen. Das Problem ist: Darauf liegen Tonnen von Geröll. Die müssen wir wegräumen, um die Folie zu inspizieren und Rückschlüsse ziehen zu können. Oder wir graben uns drunter durch und schauen von unten.“

Die Probleme sind vielfältig. Auch hier gab Graffunder Aufschluss: „Schlimmstenfalls dringt das Wasser in die Einlagerungskammern ein. Ein Zeichen dafür könnte

dann sein, dass wir auf der 750-Meter-Ebene radioaktive Flüssigkeit messen. Das haben wir jetzt aber noch nicht. Es kann sich im Folienbereich auch irgendwo ein Reservoir gebildet haben, das dann irgendwann überschwappt. Auch das wissen wir noch nicht.“

Für Heike Wiegel vom Verein „Aufpassen“ kommen diese Probleme nicht überraschend. Wissenschaftler der Asse-Begleitgruppe, in der sich unter anderem Kommunalpolitiker engagieren, hätten längst davor gewarnt, die Tunnel vor den Kammern, in der der Atommüll lagert, zu verfüllen. Das hat die BGE gemacht, um das Bergwerk zu stabilisieren. Das könnte der BGE jetzt vor die Füße fallen: „Jetzt kommt man nicht mehr überall heran“, so Wiegel. Auch sie ist „besorgt“, wie sie sagte. Und mit Blick auf die Rückholung des Atommülls sagte sie: „Das zeigt, dass es noch längst nicht geschafft ist.“

*Betreff:*

**Regelmäßige Veröffentlichung der vollständigen Trinkwassermesswerte durch BS Energy**

Organisationseinheit:

Dezernat VII

20 Fachbereich Finanzen

Datum:

14.05.2024

Beratungsfolge

Rat der Stadt Braunschweig (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

14.05.2024

Status

Ö

**Sachverhalt:**

Zum Antrag der BIBS-Fraktion vom 30. April 2024 (DS 24-23685) wird grundsätzlich auf die Stellungnahme der Verwaltung vom 9. April 2024 (DS 24-23417-01) zur Anfrage der SPD-Fraktion im Rat der Stadt vom 27. März 2024 verwiesen („Veränderungen beim Braunschweiger Trinkwasser“, 24-23417).

Ergänzend wird mitgeteilt, dass die Verwaltung BS|Energy bzw. BS|Netz mit Schreiben vom 22. April 2024 gebeten hat, regelmäßig nach § 46 Trinkwasserverordnung über die „jeweils aktuellen und repräsentativen Untersuchungsergebnisse und die jeweilige Untersuchungshäufigkeit für die mikrobiologischen Parameter, chemischen Parameter und Indikatorparameter nach dem Untersuchungsplan sowie nach § 32 für radioaktive Stoffe zusammen mit dem jeweiligen Grenzwert oder Parameterwert“ mindestens einmal jährlich zu informieren und diese veröffentlichen.

BS|Energy wurde der Antrag der BIBS-Fraktion ebenfalls mit der Bitte um Stellungnahme übermittelt, welche hierzu wie folgt mitteilt:

Die noch ausstehenden Analyseergebnisse für das Mischwasser wurden durch BS|Energy unter <https://www.bs-energy.de/produkte/wasser/analysen/> veröffentlicht und sind dieser Vorlage beigefügt. Fortan ist eine monatliche Veröffentlichung von weiterführenden Trinkwasseranalysen inklusive Archivierung über einen Zeitraum von 12 Monaten von BS|Energy geplant.

Die im Antrag genannten „Förderbrunnen Halchter-Ohrum und Heiningen“ haben für die Braunschweiger Trinkwasserversorgung keine Relevanz; ein erneuter Betrieb des Heininger Wasserwerks (als temporärer Ersatz für das Wasserwerk Börßum) für die Braunschweiger Trinkwasserversorgung wurde darüber hinaus ausgeschlossen.

Darüber hinaus prüft BS|Energy die Veröffentlichung von weiteren Analyseergebnissen. Hierfür sind jedoch zum Teil Absprachen mit den Vorlieferanten erforderlich.

Ferner nimmt BS|Energy bzw. BS|Netz üblicherweise an 64 verschiedenen Stellen im Verteilnetz und im Wasserwerk rund 200 Proben pro Jahr. Aktuell erfolgt im Zuge der Trinkwasserumstellung bereits eine verstärkte Beprobung des Braunschweiger Trinkwassers. In diesem Jahr sind es durch weitere Proben vor Ort bei den Kunden in Summe rund 400.

Nach Einschätzung der Verwaltung ist vor diesem Hintergrund ein Ratsbeschluss zu diesem Thema nicht erforderlich.

Geiger

**Anlage/n:**

Trinkwasseranalyse Braunschweig 2024

## Analytische Werte BS Wasser 2024

### Mikrobiologische Parameter

nach TWVO Anlage 1 Teil I

Probenahme: 16.02.2024 // \*21.03.2024 durch ÖHMI Analytik

Parameter	Einheit	Grenzwert	Messwert
Escherichia coli (E. coli)	in 100 mL	0	0
Intestinale Enterokokken	in 100 mL	0	0
Coliforme Bakterien	in 100 mL	0	0
Pseudomonas aeruginosa	in 100 mL	0	0
Clostridium perfringens (einschließlich Sporen)	in 100 mL	0	0
Koloniezahl bei 20/22°C	in 1 mL	100	2*
Koloniezahl bei 36°C	in 1 mL	100	2*

### Chemische Parameter Teil I

nach TWVO Anlage 2 Teil I

Probenahme: 16.02.2024 durch ÖHMI Analytik

Parameter	Einheit	Grenzwert	Messwert
Benzol	mg/L	0,0010	<0,0005
Bor	mg/L	1,0	0,058
Bromat	mg/L	0,010	<0.003
Chrom	mg/L	0,025	<0.0005
Cyanid	mg/L	0,050	<0.01
1,2-Dichlorethan	mg/L	0,0030	<0.0005
Fluorid	mg/L	1,5	<0.01
Nitrat	mg/L	50	8.6
Quecksilber	mg/L	0,0010	<0.0002
Selen	mg/L	0,010	<0.001

Tetrachlorethen Trichlorethen	mg/L	0,010	<0.0005 <0.0005
Uran	mg/L	0,010	<0.001

## Chemische Parameter Teil II

nach TWVO Anlage 2, Teil II

Probenahme: 16.02.2024 durch ÖHMI Analytik

Parameter	Einheit	Grenzwert	Messwert
Antimon	mg/L	0,0050	<0.001
Arsen	mg/L	0,010	<0.001
Benzo-(a)-pyren	mg/L	0,000010	<0.000002
Blei	mg/L	0,010	<0.001
Cadmium	mg/L	0,0030	<0.001
Kupfer	mg/L	2,0	<0.001
Nickel	mg/L	0,020	<0.001
Nitrit	mg/L	0,50 (0,10)	0.05
Polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe	mg/L	0,00010	<0.000002
Trihalogenmethane	mg/L	0,050 (0,010)	<0.0005

## Allgemeine Indikatorparameter

nach TWVO Anlage 3, Teil I

Probenahme: 16.02.2024 // \*21.03.2024 durch ÖHMI Analytik

Parameter	Einheit	Grenzwert	Messwert
Aluminium	mg/L	0,200	<0.005
Ammonium	mg/L	0,50	<0.04
Chlorid	mg/L	250	30.4
Clostridium perfringens	in 100 mL	0	0*
Coliforme Bakterien	in 100 mL	0	0*
Eisen	mg/L	0,200	<0.001

Färbung (436 nm)	1/m	0,5	<0,1
Geruch, qualitativ	-	für den Verbraucher annehmbar und ohne anormale Veränderung	Nicht wahrnehmbar
Geschmack	-	für den Verbraucher annehmbar und ohne anormale Veränderung	Nicht wahrnehmbar
Koloniezahl bei 20/22°C	in 1 mL	100	2*
Koloniezahl bei 36°C	in 1 mL	100	2*
Elektrische Leitfähigkeit (25°C)	µS/cm	2790	406*
Mangan	mg/L	0,050	< 0,001
Natrium	mg/L	200	21.6
Organisch gebundener Kohlenstoff (TOC)	mg/L	ohne anormale Veränderung	1,43*
Sulfat	mg/L	250	69.5
Trübung	NTU	1,0	< 0,06
pH-Wert	-	6,5-9,5	7,6*

## Beurteilung der Korrosivität

zur korrosionschemischen Beurteilung und Werkstoffauswahl nach DVGW-Information Wasser Nr. 112

Probenahme: 21.03.2024 durch ÖHMI Analytik

Parameter	Einheit	Messwert
Wassertemperatur	°C	5,2
pH-Wert	-	7,6
Calcitlösekapazität	mg/L CaCO <sub>3</sub>	4,9
Elektrische Leitfähigkeit (25°C)	µS/cm	406
Säurekapazität KS 4,3	mol/m <sup>3</sup>	1,45
Organischer Kohlenstoff (TOC)	g/m <sup>3</sup>	1,43
Gelöster Sauerstoff	mg/l	13,0

**Betriebsanalyse**

Probenahme: 16.02.2024 // \*21.03.2024 durch ÖHMI Analytik

Lfd. Nr.	Parameter	Einheit	Grenzwert	Messwert
1	Temperatur	°C	-	5,2*
2	Elektrische Leitfähigkeit (25°C)	µS/cm	2790	406*
3	gel. Sauerstoff	mg/L	-	13,0*
4	pH-Wert	-	6,5 - 9,5	7,6*
6	Calcitlösekapazität	mg/L	5 (10)	4,9*
7	Säurekapazität KS 4,3	mmol/L	-	1,45*
8	Trübung	NTU	1,0	< 0,06
9	Färbung (436 nm)	1/m	0,5	<0.1
10	Organisch gebundener Kohlenstoff (TOC)	mg/L	ohne anormale Veränderung	1,43*
11	Calcium	mg/L	-	37,0*
12	Magnesium	mg/L	-	5,57*
13	Natrium	mg/L	200	17,6*
14	Kalium	mg/L	-	1,17*
15	Eisen, gesamt	mg/L	0,200	<0.001
16	Mangan	mg/L	0,050	0,002
18	Nitrit	mg/L	0,10 (0,50)	0,05
19	Nitrat	mg/L	50	8,6
20	Chlorid	mg/L	250	30,4
21	Sulfat	mg/L	250	69,5
23	Härtebereich	-	-	Weich*
24	Gesamthärte	°dH	-	6,6*
24	Karbonathärte	°dH	-	4,06*

**Betreff:**

**Einrichtung einer E-Lademöglichkeit für Busse sowie eines Fahrer-WC an der Endhaltestelle Eutschenwinkel**

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	<i>Datum:</i> 15.05.2024
------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 211 Braunschweig-Süd (Anhörung)	22.05.2024	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	28.05.2024	Ö

**Beschluss:**

„Der Planung und dem Bau der E-Ladestation sowie des Fahrer-WC am Buspausenplatz Eutschenwinkel wird gemäß der beigefügten Anlagen 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 dieser Bushaltestellenausrüstung um Maßnahmen, die eine über die Grenzen des Stadtbezirks hinausgehende Funktion besitzen, für die der Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben beschlusszuständig ist.

**Anlass:**

Die Braunschweiger Verkehrs-GmbH (BSVG) plant für die langen Fahrzeugumläufe aus wirtschaftlichen Aspekten heraus den Einsatz von Elektrobussen mit Schnell-Ladepunkten als Gelegenheitslader auf den jeweiligen Umläufen. Dabei handelt es sich um ein Betriebskonzept, bei denen die Fahrzeuge in der Regel an neuralgischen und geeigneten Punkten im Netz regelmäßig nachgeladen werden (meist an den Endhaltestellen oder Pausenstellplätzen während der planmäßigen Wartezeit). Somit können anspruchsvolle Umläufe mit langen Endhaltestellenabständen und hohen Laufleistungen auch mit Elektrobussen gesichert bedient werden, weil deren Reichweite durch die regelmäßigen Ladevorgänge nahezu unbegrenzt ist. Dieses Konzept wurde dem Rat mit DS 20-14711 (E-Bus-Konzept der BSVG) zur Entscheidung vorgelegt.

Die Linie 413 ist für den Einsatz von Gelegenheitsladern aufgrund der langen Umlauflängen prädestiniert. Dafür müssen die Buspausenplätze mit Ladeinfrastruktur ausgestattet werden. Bei der Linie 413 betrifft dies die Haltestelle „Eutschenwinkel“. Diese hat sich nach einer Untersuchung seitens der BSVG bzgl. geeigneter Standorte für die Errichtung der notwendigen Ladeinfrastruktur als besonders geeignet herausgestellt.

Zur Sicherstellung einer Redundanz sowie zur gleichzeitigen Lademöglichkeit von zwei Fahrzeugen (z. B. bei unplanmäßig gleichzeitiger Ankunft an der Haltestelle) besteht der Bedarf an zwei Schnellladepunkten für den ÖPNV.

Die zwei Ladepunkte sollen am bestehenden Buspausenplatz der BSVG an der Kreuzung Eutschenwinkel/Hahnenkamp entstehen. Dazu sollen die beiden bestehenden Grüninseln zusammengelegt werden. Die dazwischenliegende Verkehrsfläche wird für den Umlauf der Busse nicht benötigt, soll zurückgebaut und die Gesamtfläche entsiegelt werden. Anschließend sollen zwei Lademasten sowie eine kompakte Versorgungsstation inkl. Sanitärbereichen auf der entstandenen Insel (städtische Fläche) errichtet werden.

#### Planung:

Die Planung der BSVG sieht ein kompaktes Stationsgebäude mit angebundener Kompakt-Transformatorstation, einer kleinen Stellfläche für die Ladegeräte sowie zwei Sanitärbereichen und einem Hausanschlussraum vor. Zusätzlich sollen zwei Lademaste inkl. Fundament errichtet werden. Ein Lademast wird auf der geplanten Insel positioniert und der zweite Mast auf dem gegenüberliegenden Gehweg im vorderen Bereich des Busses (Ladeanschlusspunkt). Die Versorgung der Kompakt-Trafostation soll mittels einer Integration in den städtischen Mittespannungsring umgesetzt werden. Hierzu liegt eine positive Rückmeldung seitens BS|Netz vor. Die Anbindung an das Trinkwasser-/Abwasser- netz zwecks Ver-/Entsorgung der Sanitärbereiche wird ebenfalls vorgesehen.

Eigene Fahrer-WC gibt es an dem Pausenplatz nicht. Stattdessen werden Sanitäranlagen im nahe gelegenen Feuerwehrhaus genutzt. Da dies nicht mehr dem heutigen Standard entspricht, sollen eigene Fahrer-WC entstehen. Aus wirtschaftlichen und gestalterischen Gründen werden diese Sanitäranlagen in das Stationsgebäude integriert.

Einige weitere Themen des Baugenehmigungsverfahrens befinden sich noch in der finalen Klärung. Die Genehmigungsfähigkeit scheint grundsätzlich gegeben zu sein.

Untersucht wurden und werden:

- Koordinierung der Bauphasen mit anderen Baumaßnahmen im städtischen Bereich
- Lärmschutz (Emissionsquellen sind bekannt und werden kommuniziert), insgesamt ist durch leisere Antriebstechniken mit einer Verbesserung der Bestandssituation zu rechnen.
- Grünflächen: In Summe wird der durch Errichtung der Fundamente, Station und Lademaste erzeugten Versiegelung durch Entsiegelung von bestehenden Pflaster- und Asphaltflächen entgegengewirkt, sodass sich die Netto-Fläche der versiegelten Bereiche nahezu unverändert bleibt. Für den Stationskörper wird ein Gründach vorgesehen.
- Baumschutz: Es werden im Zuge der Ausführungsplanung und weiteren Vorgehensweise zu den Genehmigungen detaillierte Abstimmungen zum Erhalt der Baumbestände auf den Verkehrsinseln mit den zuständigen Stellen vor Ort stattfinden. Es ist geplant, die Anlagen außerhalb der Kronentraubereiche zzgl. der notwendigen Abstände zu errichten.
- Ver- und Entsorgung: Es finden Abstimmungen mit den Leitungsträgern sowie Ver- und Entsorgern statt. Es ergeben sich Schnittstellen zur Stromversorgung, Trinkwasserversorgung und Abwasserentsorgung.

#### Finanzierung:

Die Finanzierung erfolgt aus Mitteln der BSVG. Für das E-Bus-Projekt liegt der BSVG ein Förderbescheid des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) aus dem ersten Förderaufruf der „Richtlinie zur Förderung alternativer Antriebe von Bussen im Personenverkehr“ vom 07.09.2021 vor. Die Förderung bezieht sich auch auf die Realisierung von Ladeinfrastruktur im Stadtgebiet.

Diese Mittel müssen bis zum 31.05.2025 abgerufen werden, sodass die beschriebene Maßnahme bis zum Frühjahr 2025 umgesetzt sein muss.

Für den fortlaufenden Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs und die Ermöglichung des Einsatzes von Elektrobussen besteht daher ein großes Interesse, die Baumaßnahme umgehend einzuleiten. Damit spätestens im Mai 2025 die Inbetriebnahme erfolgen kann und die BMDV-Förderung abgerufen werden kann, ist eine schnellstmögliche Beschlussfassung,

Baugenehmigung, Ausschreibung und Beauftragung von ausführenden Unternehmen erforderlich.

Leuer

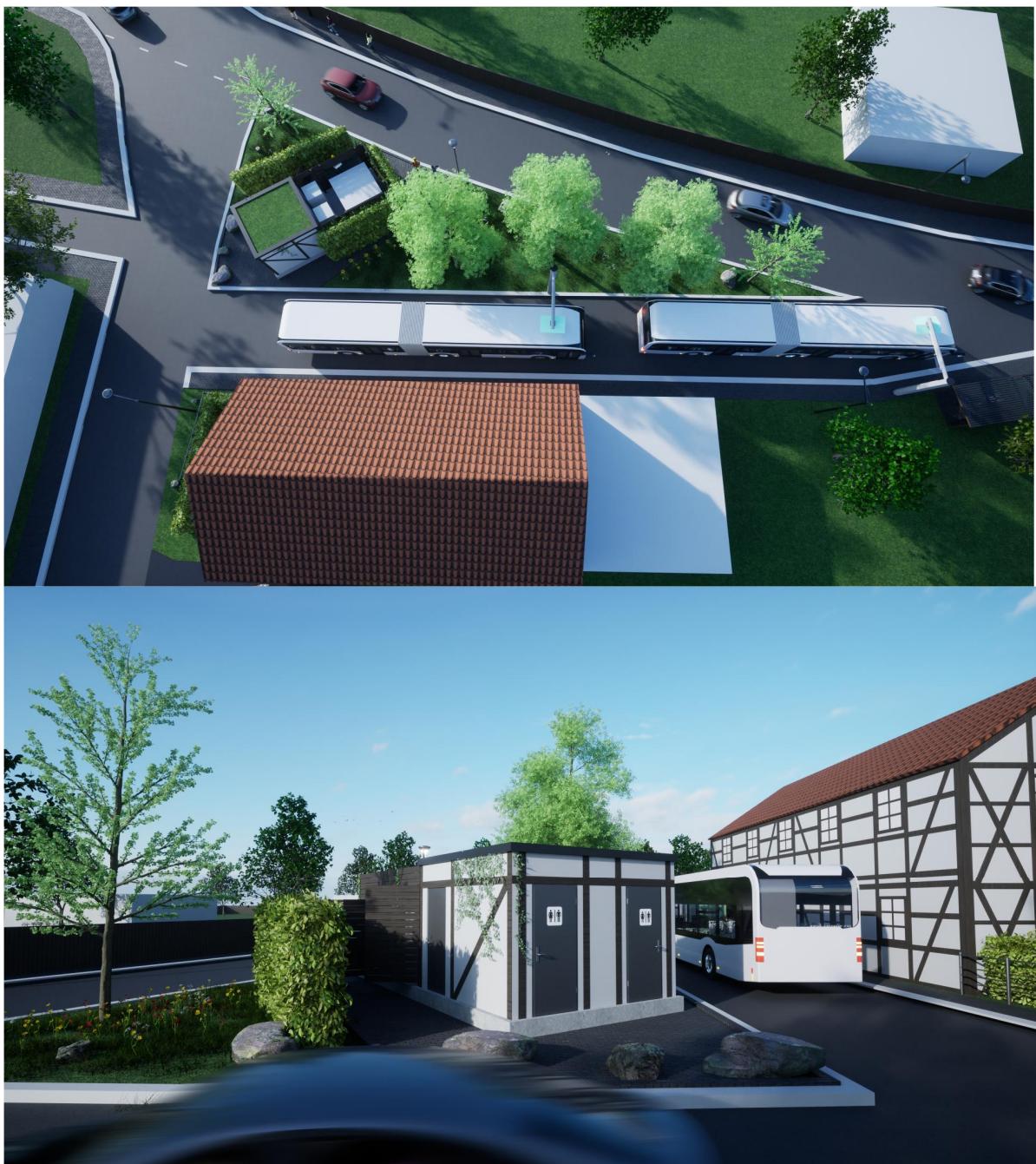
**Anlage/n:**

Anlage 1: Visualisierung der geplanten Ladestation

Anlage 2: Lageplan Ladestation Eutschenwinkel

# ANLAGE 1

## 3D-Visualisierung







## Legende

- Schleppkurve Gelenkbus
  - zusammengeführte Verkehrsinseln
  -  Baugrube

Maße sind vom Auftragnehmer vor der Ausführung an Ort und Stelle verantwortlich zu prüfen. Diese Zeichnung ist unser Eigentum, vervielfältigung, Verwertung oder Mitteilung, auch an dritte Personen ohne unsere Einwilligung ist strafbar und wird gerichtlich verfolgt.  
Sämtliche Urheberrechte sind gemäß DIN ISO 16016 einzuhalten!

---

BSVG Innerstädtische LIS  
Eutschenwinkel  
38124 Braunschweig

Digitized by srujanika@gmail.com

grundlage: 24-4102-240514-Leiferde-Vorabzug  
nummer: --- Planinhalt: ---  
v.: 2024.05.14 Index: ##

 <p>Oststraße 1 22844 Norderstedt</p> <p>Telefon: +49 (0) 40 / 298 455 03-0 Email: kontakt@grid-systems.de www.grid-systems.de</p>	Planinhalt:	gez.: ldr gepr.: GK Datum : 2024-05-1-
Maßstab: 1:100	Blattformat: A1	Planungsphase: Entwurfsplanung
Zeichn.-Nr.:	Index: --	

**Betreff:**

**Einrichtung einer E-Lademöglichkeit für Busse sowie eines Fahrer-WC an der Endhaltestelle Eutschenwinkel**

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	<i>Datum:</i> 24.05.2024
------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	28.05.2024	Ö

**Beschluss:**

„Der Planung und dem Bau der E-Ladestation sowie des Fahrer-WC am Buspausenplatz Eutschenwinkel wird gemäß den in dieser Vorlage dargelegten inhaltlichen Änderungen zugestimmt.“

**Sachverhalt:**

Der Stadtbezirksrat 211 Braunschweig-Süd hat in seiner Sitzung am 22.05.2024 die DS 24-23727 beraten und einstimmig den folgenden Beschluss gefasst:

„Der Planung und dem Bau der E-Ladestation sowie des Fahrer-WC am Buspausenplatz Eutschenwinkel wird gemäß den beigefügten Anlagen mit den Anmerkungen der Protokollnotiz zugestimmt.“

Die Beschlussfassung des Stadtbezirksrates unterscheidet sich vom Vorschlag der Verwaltung dadurch, dass die Anmerkungen aus der Protokollnotiz zusätzlich mit berücksichtigt werden. Im Rahmen der Diskussion ergaben sich folgende Themenstellungen:

Die E-Ladestation und das Fahrer-WC sollen mit Holz verkleidet und eingegrünt werden, damit das Bauwerk sich gestalterisch in das Ortsbild einfügt. Die Öffnung der Toilettenanlage für die Öffentlichkeit ist zu prüfen. Der Gehweg im Bereich Eutschenwinkel 6 ist mit neuen Bordsteinen zur Fahrbahn abzugrenzen und der Gehweg ohne großes Gefälle herzustellen.

**Stellungnahme der Verwaltung:**

Die Gestaltung der E-Ladestation mit Holzverkleidung und Begrünung wird von der Stadtverwaltung begrüßt und im weiteren Planungsprozess der BSVG berücksichtigt. Somit wird dem Vorschlag des Stadtbezirksrates gefolgt.

Die geplante Toilettenanlage ist eine Anlage der BSVG und somit ausschließlich zur Nutzung des Personals vorgesehen. Die zeitgleiche Nutzung wäre aus betrieblicher Sicht nicht zielführend und birgt Konflikte. Die Zuständigkeit inkl. der Reinigung der Anlage wäre nicht voneinander abgrenzbar. Die BSVG lehnt diese Idee daher ab. Die Verwaltung schließt sich dieser Einschätzung an.

Der vorhandene Gehweg vor der Haus-Nr. 6 im Eutschenwinkel ist nach erster Prüfung verkehrssicher, wodurch kein sofortiger unmittelbarer Sanierungs- bzw. Erneuerungsbedarf durch die Stadtverwaltung gesehen wird. Der Gehweg ist im Einmündungsbereich zum

Queren der Fußgänger abgesenkt. Die Stadtverwaltung wird die Gefällesituation im weiteren Planungsprozess prüfen und nach Verbesserungsmöglichkeiten mit geringen Mitteln suchen. Die Finanzierung dieser Maßnahme ist nach jetzigem Stand nicht gesichert, daher kann eine Umbaumaßnahme nicht zugesagt werden.

## Leuer

### **Anlage/n:**

Anlage 1: Visualisierung der geplanten Ladestation

Anlage 2: Lageplan Ladestation Eutschenwinkel

# ANLAGE 1

## 3D-Visualisierung







*Betreff:*

**Verzicht auf Planfeststellung für die signalisierte Querung der  
Stadtbahntrasse und das Versetzen der Fahrleitungsmaste am  
Hagenmarkt**

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	<i>Datum:</i> 15.05.2024
------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (Anhörung)	21.05.2024	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	28.05.2024	Ö

**Beschluss:**

„Die Stadt als Trägerin öffentlicher Belange stimmt dem Verzicht auf Planfeststellung für die signalisierte Querung der Stadtbahntrasse am Hagenmarkt in Richtung Katharinenkirche und für die Verschiebung der beiden Fahrleitungsmaste unter Voraussetzung der Berücksichtigung und Umsetzung der Hinweise in Anlage 1 durch die Braunschweiger Verkehrs-GmbH (BSVG) zu.“

**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. e der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei der Zustimmung zu städtischen Stellungnahmen in verkehrlichen Planfeststellungsverfahren um Maßnahmen, für die der Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben beschlusszuständig ist.

Hintergrund

Das Versetzen von Fahrleitungsmasten und die Einrichtung neuer Querungsmöglichkeiten über Stadtbahngleise sind Vorhaben der BSVG, welche planfeststellungsrelevant sind. Planfeststellungsbehörde ist in diesem Fall die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV). Die Stadt ist als Trägerin öffentlicher Belange in diesem Verfahren involviert und von der Braunschweiger Verkehrs-GmbH (BSVG) gebeten worden, eine Stellungnahme abzugeben.

Anlass

Die Straßenplanung im Umfeld des Hagenmarktes sieht eine neue signalisierte Querungsmöglichkeit über den Bohlweg und die angrenzenden Stadtbahngleise in Richtung Katharinenkirche vor (Anlage 2, blau umrandet). Die bisher vorhandene Dreiecksinsel im direkten Kreuzungsbereich entfällt. Zukünftig können an dieser Stelle nur noch Radfahrende den Bohlweg queren. Dafür ist geplant, ca. 20 m weiter südlich eine neue signalisierte und barrierefreie Querungsmöglichkeit über den Bohlweg und die Stadtbahntrasse zu errichten. Da die Querung über die Stadtbahntrasse an dieser Stelle neu entsteht, ist hierfür ein Planverfahren durchzuführen. Das Verfahren bezieht sich ausschließlich auf den neuen Überweg über die Stadtbahntrasse. Da es sich hierbei um eine Anlage der BSVG handelt, ist

die BSVG Verfahrensführerin. Die Platz- und Straßenplanung sind nicht Gegenstand dieses Verfahrens.

Zusätzlich müssen zwei Fahrleitungsmaste im Rahmen der Planung versetzt werden. Ein Mast befindet sich aktuell in der Dreiecksinsel (orange markiert), die nach der Umsetzung der Planung entfällt. Dieser soll in Richtung Westen mittig in die neue Aufstellfläche für Zu-Fuß-Gehende versetzt werden (blau markiert). Am neuen Standort soll der Fahrleitungsmast gleichzeitig die Lichtsignalanlage aufnehmen.

Der zweite Mast, der versetzt werden muss, befindet sich etwas weiter südlich am Rand der geplanten Radwegführung (orange markiert). Dieser soll ca. 2 m weiter nach Osten mittig in der dortigen Aufstellfläche für Zu-Fuß-Gehende platziert werden (blau markiert). Auch dieser Mast wird ein Kombimast, an dem sowohl die Fahrleitung als auch das Lichtsignal für die Fußgängerfurt installiert wird.

Da die Fahrleitungsanlage auch planfestgestellt ist, wird diese geplante Änderung im Zuge dieses Planverfahrens mit betrachtet.

#### Prüfung

Innerhalb der Verwaltung wurde die Planung überprüft. Es haben sich keine Aspekte ergeben, die gegen eine Zustimmung zum Verzicht auf Planfeststellung sprechen. Allerdings wurden Detailhinweise gegeben, die einige Planungsaspekte betreffen. Diese werden der BSVG als Hinweise und Bedingungen zur Zustimmung mitgeteilt (Anlage 1).

#### Finanzierung

Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt im Rahmen des Umbaus des Hagenmarktes aus dem PSP-Element/Maßnahmennummer 5E.660142, da die Stadt der „Verursacherin“ der Maßnahme ist.

Leuer

#### **Anlage/n:**

Anlage 1: Zustimmung zum Planverzicht - Schreiben an die BSVG

Anlage 2: Lageplan Straßenplanung Hagenmarkt

Postanschrift: Stadt Braunschweig, Postfach 3309, 38023 Braunschweig

Fachbereich Tiefbau und Verkehr  
Stelle Straßenplanung  
Bohlweg 30

Braunschweiger Verkehrs-GmbH  
Am Hauptgüterbahnhof 28  
38126 Braunschweig

Name: Herr Kunka

Zimmer: N 4.43

Telefon: 0531/470-3418  
Bürgertelefon/Vermittlung: 0531 470-1  
oder Behördennummer 115  
Fax: 0531/470-4288  
E-Mail: jens.kunka@braunschweig.de

Tag und Zeichen Ihres Schreibens

(Bitte bei Antwort angeben)  
Mein Zeichen

66.21

Tag

07.06.2024

### **Verzicht auf Planfeststellung für die signalisierte Querung am Hagenmarkt und das Versetzen der Fahrleitungsmaste**

Sehr geehrte Damen und Herren,

— ich stimme (entsprechend des Beschlusses des Verwaltungsausschusses vom 06.06.2024) einem Verzicht auf Planfeststellung für die signalisierte Querung der Stadtbahntrasse am Hagenmarkt in Richtung Katharinenkirche und dem Versetzen der beiden Fahrleitungsmaste bei Berücksichtigung und Umsetzung folgender Hinweise zu:

#### Immissionsschutz

Hinweise zum Baustellenbetrieb:

##### 1.) Allgemeines:

Gemäß § 22 BImSchG besteht die Pflicht des Betreibers einer Baustelle diese so zu betreiben, dass schädliche Umwelteinwirkungen (z. B. durch Lärm, Erschütterungen, Staub, Licht, Geruch) verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind und nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden.

##### 2.) Lärm und Erschütterungen:

Ein geräuschintensiver Betrieb der Baustelle ist gemäß AVV-Baulärm nur werktags (Montag bis Samstag) im Zeitraum zwischen 7 und 20 Uhr (Tagzeit) zulässig. Sollten aus technologischen Gründen Nachtarbeiten im Zeitraum zwischen 20 und 7 Uhr notwendig werden, so sind diese rechtzeitig bei der Unteren Immissionsschutzbehörde der Stadt Braunschweig zu beantragen. Grundsätzlich ist den Anwohnern für den Beschwerdefall ein Ansprechpartner vor Ort, mit Telefonnummer und Emailadresse, zu nennen.

Im Rahmen von Baustellen kann es grundsätzlich zu Erschütterungen kommen. Nach dem jetzigen Kenntnisstand sind für die Versetzung der beiden Fahrleitungsmasten Pfahlgründungen notwendig, so dass diesbezüglich Erschütterungen grundsätzlich nicht auszuschließen sind. Entsprechend sind diese Erschütterungen, als auch mögliche weitere von Baumaschinen und/oder dem Bauverkehr hervorgerufene Erschütterungen, an den umliegenden Wohnhäusern im Vorfeld zu ermitteln und zu beurteilen. Die Vorgaben der DIN 4150 („Erschütterungen im Bauwesen“) sind

Internet: <http://www.braunschweig.de>  
Sprechzeiten:



NORD/LB Landessparkasse IBAN DE21 2505 0000 0000 8150 01  
Postbank IBAN DE05 2501 0030 0010 8543 07  
Volksbank eG BS-WOB IBAN DE60 2699 1066 6036 8640 00

Gläubiger ID: DE 09BS100000094285  
Umsatzsteuer-ID: DE 11 48 78 770  
Umsatzsteuernummer: 14/201/00553

hierbei zu beachten. Ein Nachweis des Nichtentstehens von Gebäudeschäden durch Beweissicherung ist empfehlenswert.

3.) Licht und Staub:

Je nach Bauphase und Wetterlage kann es auf der Baustelle zu erheblichen Staubemissionen kommen. Damit diese nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen in der Nachbarschaft führen, ist ein Staubaufkommen durch geeignete Maßnahmen (Befeuchten, Abplanen, Absaugen, etc.) zu verhindern bzw. auf ein Mindestmaß zu beschränken.

Je nach Jahreszeit und Wetterlage kann es auf der Baustelle zu erheblichen Blendwirkungen durch Baustrahler und Baufahrzeugscheinwerfern kommen. Damit diese nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen in der Nachbarschaft führen, sind Beleuchtungseinrichtungen (Strahler) so anzubringen oder so abzudecken, dass eine direkte Einsicht in die Leuchtmittel von der unmittelbar angrenzenden Bebauung nicht möglich ist.

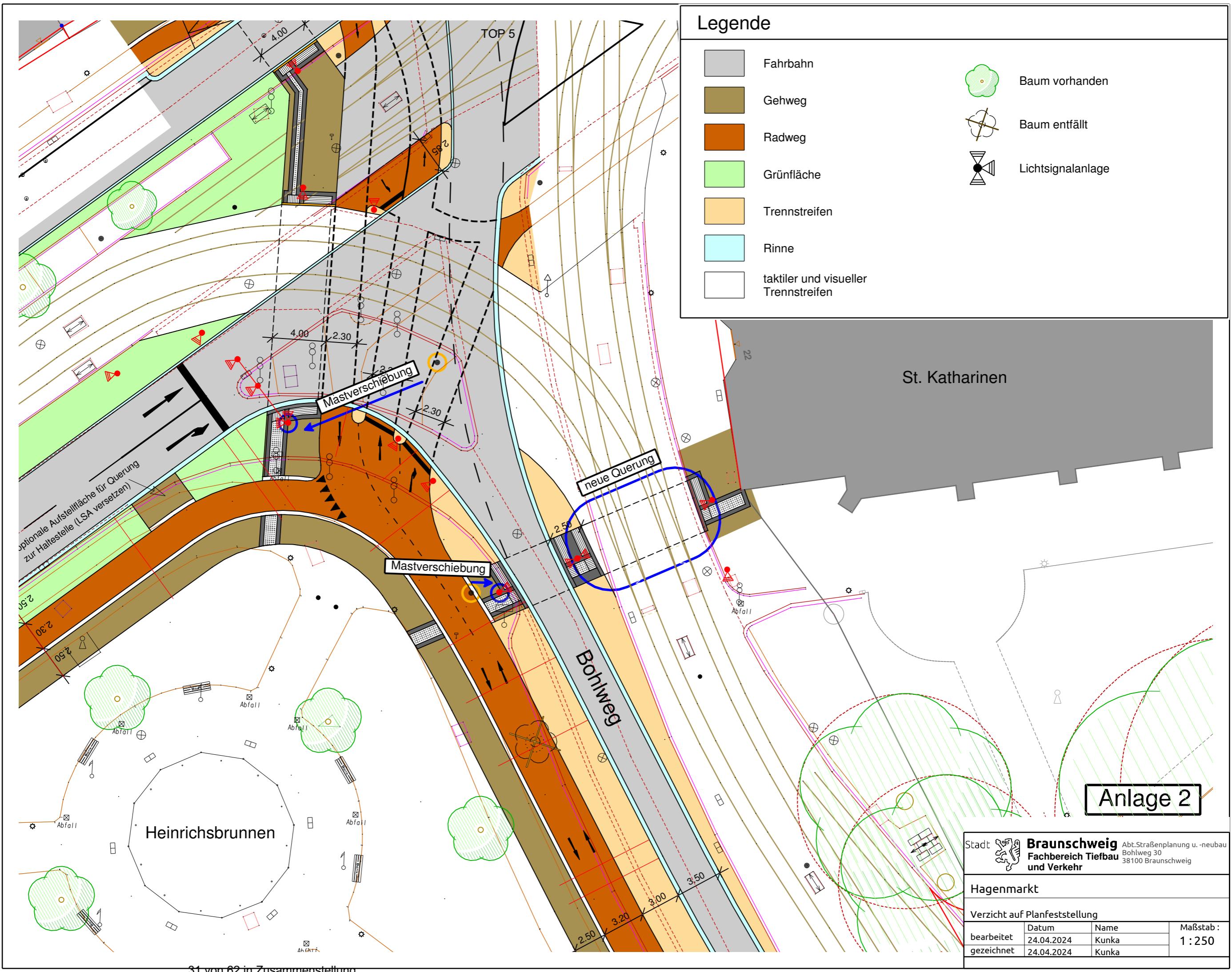
Kampfmittel

Bei Erdarbeiten ist zu beachten, dass ein Kampfmittelverdacht besteht.

Mit freundlichen Grüßen

i. V.

Leuer



**Betreff:**

**Hagenmarkt Neugestaltung des Platzbereiches um den Heinrichsbrunnen und Umbau der Kreuzung (Hagenbrücke, Wendenstraße, Fallersleber Straße, Bohlweg)**

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat III 0610 Stadtbild und Denkmalpflege	<i>Datum:</i> 24.05.2024
----------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	28.05.2024	Ö

**Beschluss:**

Dem o. a. Investitionsvorhaben wird zugestimmt.

Die Gesamtkosten aller Projektbausteine (Platzraum, Straßenraum, Heinrichsbrunnen und Archäologische Untersuchungen) werden auf 7.351.000 € festgestellt.

**Sachverhalt:**1. Beschlusskompetenz

Die Beschlusskompetenz des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben ergibt sich aus § 6 Nr. 2 der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig in Verbindung mit § 76 Abs. 3, Satz 1 NKomVG.

2. Beschlussgrundlagen des Investitionsvorhabens

Der Rat der Stadt Braunschweig hat am 11.05.2021 mit der Vorlage 20-14454-09 die verkehrlichen Rahmenbedingungen und den damit verbundenen Umbau der Kreuzung und gleichzeitig einen Gestaltungswettbewerb für den Platzraum um den Heinrichsbrunnen beschlossen.

Nachdem dieser Wettbewerb durchgeführt wurde, hat der Ausschuss für Planung und Hochbau (APH) in seiner Sitzung am 09.11.2022 den siegreichen Entwurf des Planungsbüros Capattistaubach aus Berlin zur Grundlage der weiteren Umsetzung beschlossen (Vorlage 22-19737).

Auf diesen Beschlussgrundlagen aufbauend wurden die Planungen weiter vorangetrieben und es liegen nun konkrete Kostenansätze zu den ausgearbeiteten Entwürfen (Platz- und Straßenraum) vor.

3. Erläuterungen zu den einzelnen Projektbausteinen

Das Projekt Neugestaltung Hagenmarkt umfasst mehrere Projektbausteine, die nachfolgend benannt und beschrieben werden:

## 3.1 Neugestaltung des Platzraums um den Heinrichsbrunnen

Der aus dem Wettbewerb hervorgegangene Siegerentwurf von Capattistaubach weist für den Hagenmarkt drei unterschiedliche Platzbereiche aus: einen äußeren eher urbanen Bereich, der weiterhin Erschließungsfunktion hat, aber z. B. auch Freisitze der umgebenden Gastronomie aufnehmen kann, einen inneren Kern unmittelbar um den

Brunnen, der eine multifunktional nutzbare Fläche aufweist, und vor allem einen neuen kompakten Grünraum um diesen Kernbereich den sogenannten „grünen Saum“. In diesem grünen Saum sollen zahlreiche Bäume und eine durchgängige niedrige Bepflanzung umgesetzt werden. In den inneren Platzbereichen werden zusätzliche Aufenthaltsbereiche geschaffen, die ohne Verkehrzwang zum Verweilen einladen.

Um den Wünschen der Politik (siehe Vorlage 22-19737) nachzukommen, wurde der Grünanteil im Verhältnis zum Wettbewerbsentwurf noch einmal deutlich erhöht. Flächenmäßig entspricht der Grünanteil jetzt wie gefordert dem Bestand, hat aber eine ganz andere deutlich höhere Klimarelevanz. Es sind weitere klimawirksame Maßnahmen vorgesehen. So ist z.B. um die Wasserdurchlässigkeit bzw. -speicherung deutlich zu erhöhen (Stichwort Schwammstadt) eine weitgehend natürliche Bewässerung mit entsprechender Wasserhaushaltung vorgesehen. In Teilbereichen ist auch zum ersten Mal in Braunschweig eine Nutzung des Dachflächenregenwassers eingeplant.

Nach Abschluss der Leistungsphase 3 HOAI beträgt die Kostenschätzung des Büros Capattistaubach für die Umsetzung des Entwurfs 3.221.974,00 €. Das Honorar für die bisherige und weitere Planung umfasst 620.000 €. Als Puffer für eventuelle Nachträge werden weitere 200.000 € kalkuliert.

### 3.2 Umbau und Neugestaltung der Straßenräume bzw. des Kreuzungsbereichs Hagenbrücke, Wendenstraße, Fallersleber Straße und Bohlweg inklusive einer Neuprogrammierung der Lichtsignalanlagen

Derzeit ist der Kreuzungsbereich am Hagenmarkt für den Rad- und Fußverkehr ein unübersichtlicher schlecht nutzbarer Ort in der Innenstadt. Der vorliegende Entwurf der Straßenplanung rückt daher eine ausreichend dimensionierte Radverkehrsführung und die Verkehrssicherheit in den Fokus. Es werden ausreichend dimensionierte Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr über die Straße Hagenbrücke und den Bohlweg neu geschaffen. Für den Radverkehr sind die notwendigen Abbiegebeziehungen in dem komplexen Knotenpunkt unter Einhaltung der aktuellen Regelmaße für Radwege nach dem Braunschweiger Standard neu konzipiert worden.

Durch die Verschiebung der Entwässerungslinie ist es erforderlich geworden, die gesamte Fahrbahn neu zu planen, um eine fachgerechte Entwässerung der Straßenoberfläche zu gewährleisten. Durch diesen Vollausbau der Straßen Hagenbrücke und Bohlweg ergibt sich eine wesentliche Zunahme der umzubauenden Flächen. Weitere zusätzliche Flächen sind durch eine regelkonforme Führung des Radverkehrs und den Verzicht auf markierte Sperrflächen im direkten Umfeld des Platzes entstanden.

Mit der Umgestaltung des Straßenraums und der damit verbundenen Neuprogrammierung der Lichtsignalanlagen und der Vorhaltung der Flächen für die Stadtbahnhaltestelle werden Vorarbeiten für das Teilprojekt 4 des Stadtbahnausbaukonzepts geleistet. Ein entsprechender gutachterlicher Nachweis der Leistungsfähigkeit ist erfolgt. Die aktuelle Kostenschätzung für den Straßenraum inklusive der neuen LSA-Steuerung beträgt 2.100.000 €.

### 3.3 Sanierung des Heinrichsbrunnens

Da im Platzbereich ohnehin umfangreiche Tiefbauarbeiten notwendig werden, ist es zielführend, die unabhängig von der Umgestaltung des Platzraums notwendige Sanierung des Heinrichbrunnens zeitgleich durchzuführen. Die derzeitige Brunnenkammer entspricht weder dem Stand der Technik noch den aktuellen Anforderungen an die Arbeitssicherheit. Sie ist daher nicht längerfristig haltbar und die Anlage einer neuen Brunnenkammer und -technik ist jetzt im Zuge der Neugestaltung sinnvoll.

Die Kostenschätzung für die Sanierung des Brunnens beträgt 376.000 €

### 3.4 Archäologische Grabungen, Untersuchungen und wissenschaftliche Aufbereitung im gesamten Planungsbereich

Für die Zielsetzungen „Grüner Aufenthaltsraum“ und „Schwammstadt“ ist ein großvolumiger Bodenaushub und -austausch mit entsprechender Entsorgung des Bodens notwendig. Der großvolumige Bodenaushub muss aufgrund der historischen Innenstadtsituation zwingend zuvor durch archäologische Grabungen und Dokumentationen vorbereitet werden.

Aufgrund der am Hagenmarkt historisch verorteten früheren Oper und des noch früheren dort befindlichen mittelalterlichen Hagen-Rathauses ist hier in jedem Fall mit umfangreichen Befunden zu rechnen. Die Maßnahmen sind im Vorhinein zeitlich und kostentechnisch nur grob abschätzbar. Die Kosten hierfür werden nach aktuellem Stand auf rd. 833 T€ grob geschätzt und entsprechend in der Kalkulation veranschlagt.

Diese archäologischen Grabungen und Dokumentationen sind gesetzlich vorgeschrieben. Die Stadt muss als Bauherrin und Projektverantwortliche dieser rechtlichen Verpflichtung nachkommen.

### 4. Maßnahmen für Menschen mit Beeinträchtigungen

In der die Planung begleitenden Arbeitsgruppe ist der Behindertenbeirat vertreten und kann sich dort mit seinen Vorstellungen einbringen. Eine Führung über Leitstreifen für sehbehinderte Menschen im Platzraum ist bereits abgestimmt und eingeplant. Stufen werden über den gesamten Platzraum vermieden und auch im grünen Saum ist nach Absprache ein Weg barrierefrei gestaltet.

### 5. Förderprojekt RIS

Die Umgestaltung des Platzraums Hagenmarkt ist als Förderprojekt im Rahmen des Programms Resiliente Innenstadt (RIS) angemeldet worden. Eine notwendige Bestätigung der Förderwürdigkeit ist durch die RIS-Steuerungsgruppe in der Sitzung am 18.03.2024 erfolgt. Mit dem Bewilligungsbescheid der NBank wird in Kürze gerechnet. Der vorzeitige Maßnahmenbeginn ist bereits beantragt und bewilligt worden.

Die bei der NBank beantragte Fördersumme beträgt 1.119.887,92 €.

### 6. Kostenübersicht

	<b>Kosten</b>
Kosten Platzraum	3.221.974,00 €
Honorar Planung	620.000,00 €
Pufferbetrag (Nachträge u.a.)	200.000,00 €
Technische Einrichtungen Straßenraum/verkehrliche Maßnahmen (inkl.neue LSA)	2.100.000,00 €
Archäologische Grabungen	833.026,00 €
Sanierung Brunnen	376.000,00 €
<b>Gesamtkosten</b>	<b>7.351.000,00 €</b>

### 7. Finanzierung

„Mit Beschlussvorlage 24-23387-01 hat der Rat der Stadt Braunschweig in seiner Sitzung am 09.04.2024 der außerplanmäßigen Mittelbereitstellung in Höhe von 7.021.300 € für die Umgestaltung und Sanierung des Hagenmarktes zugestimmt. Zusammen mit den bereits für Planungsaktivitäten verausgabten Mitteln stehen damit ausreichend Haushaltssmittel zur

Finanzierung des Projektes „FB 66: Hagenmarkt /Umgest.+San. (4E.660037)“ zur Verfügung.

#### 8. Zeitplanung

- In 2024 erfolgen Vorarbeiten sowie die archäologischen Arbeiten. Eine diesbezügliche Ausschreibung ist erfolgt. Eine Vergabe ist für den Juni 2024 vorgesehen. Im Anschluss sollen die Arbeiten so schnell wie möglich beginnen.
- Im Jahr 2025 werden die wesentlichen Bauarbeiten stattfinden.
- In 2026 finden noch Restarbeiten statt.
- In 2027 erfolgt mit Blick auf den Förderzeitraum RIS die Abrechnung der Maßnahme.

Leuer

**Anlage/n:**

keine

**Betreff:**

**Anpassung Magniviertel: städtebauliche und verkehrliche Aufwertung**

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

17.05.2024

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (Anhörung)	21.05.2024	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	28.05.2024	Ö

**Beschluss:**

„Das Erschließungs- und Verkehrskonzept Magniviertel wird entsprechend der im Sachverhalt beschriebenen Punkte 1 - 3 angepasst.“

**Sachverhalt:****Beschlusskompetenz:**

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

**Hintergrund:**

Zur Stärkung des historischen Magniviertels wurde neben der Erweiterung der Fußgängerzone auf einen Abschnitt des Ölschlägers die Umsetzung des „Erschließungs- und Verkehrskonzept Magniviertel“, sowie der daraus resultierenden gestalterischen und stadtklimatischen wirksamen Maßnahmen beschlossen (vgl. DS 23-22151). Wesentliche Ziele des Konzeptes sind die Reduzierung der Parksuch- und Durchgangsverkehre, die Neuordnung des vorhandenen Parkraums sowie Verbesserungen für den Fußverkehr und Verbesserungen für die Aufenthaltsqualität im Quartier.

**Anpassung des Konzepts:**

Nach einer weitergehenden Rücksprache mit der Feuerwehr schlägt die Verwaltung vor, das Konzept an drei Punkten gegenüber dem ursprünglichen Konzept leicht zu verändern, um insbesondere eine bessere Auffindbarkeit von Einsatzorten für Rettungskräfte zu gewährleisten und damit die Hilfsfristen sicher einhalten zu können (siehe Abbildung 1).

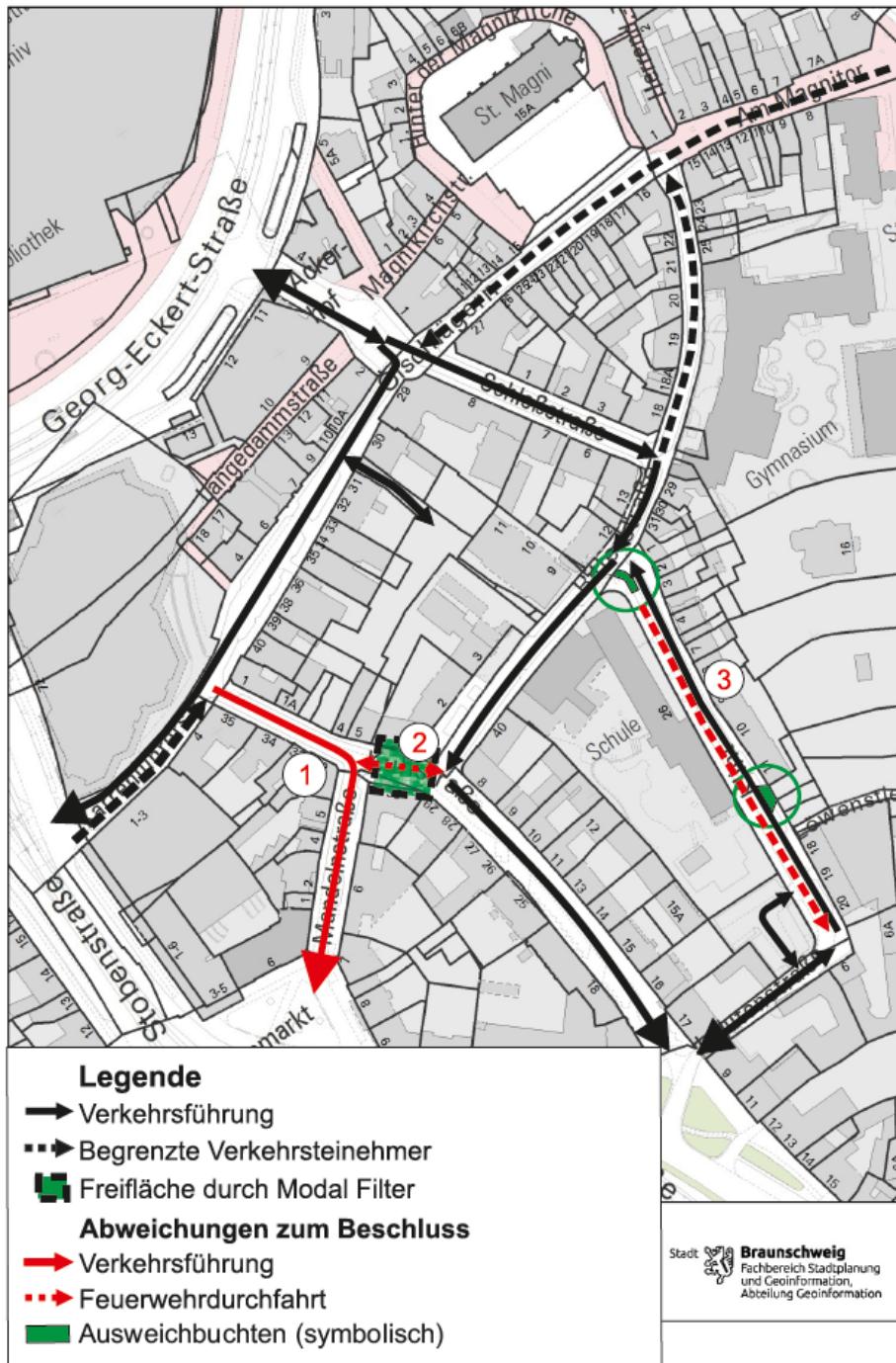


Abbildung 1: Anpassungen

## 1. Umdrehen der im Konzept geplanten Einbahnstraßenreglung in der Mandelnstraße und im nördlichen Teils der Kuhstraße in Richtung Ägidienmarkt

Durch die nunmehr geplante Einbahnstraßenreglung der Mandelnstraße und des nördlichen Teils der Kuhstraße in Richtung Ägidienmarkt (siehe Ziffer 1 in Abbildung 1) können die Hilfsfristen der Feuerwehr besser eingehalten werden, da die Feuerwehr das Magniviertel planmäßig über den Ackerhof und Ölschlägern anfährt und so Kuhstraße und Mandelnstraße schneller als über den John-F.-Kennedy-Platz (mit U-Turn dort) erreichen.

## 2. Durchfahrtsmöglichkeit für die Feuerwehr im Modal-Filter (Kuhstraße)

Eine komplett bauliche Trennung von Straßenabschnitten (insb. mit gleichem Namen) erschwert grundsätzlich die Auffindbarkeit von Einsatzorten (z. B. infolge der Zuordnung von Hausnummern im Brandfall). Damit Einsatzorte auf beiden Teilen der Kuhstraße schnell erreicht werden können, wird der Feuerwehr die Möglichkeit geboten, durch den Modal-Filter (siehe Ziffer 2 in Abbildung 1) zu fahren. Damit wird bei der temporären, im

AMTA angeregten, probeweisen Einrichtung des Filters lediglich durch beidseitige Beschilderung und bauliche Einengung das Durchfahren verhindert. Weitergehende Maßnahmen sollen mit dem dauerhaften Umbau des Modalfilters erfolgen.

### **3. Befahrbarkeit der Straße Klint über die Ritterstraße durch die Feuerwehr**

Die Feuerwehr fährt das Magniviertel planmäßig über den Ackerhof an und muss daher infolge der geplanten Umkehr der Einbahnstraße im Klint entgegen der regulären Fahrtrichtung fahren. Um mögliche Konflikte mit regulär durch die Einbahnstraße fahrenden Kraftfahrzeugen zu verhindern, werden Ausweichstellen eingerichtet (siehe Ziffer 3 in Abbildung 1). Diese werden durch Nutzung vorhandener Zufahrten und „Zwickelflächen“ so eingerichtet, so dass möglichst keine Parkplätze entfallen.

Mit diesen Anpassungen werden die definierten Ziele des Erschließungs- und Verkehrskonzeptes Magniviertel weiterhin erreicht. Zusätzlich ermöglichen sie es der Feuerwehr, Einsatzorte schneller zu erreichen und Hilfsfristen sicher einzuhalten.

Seit dem 08.04.2024 wird im Quartier in mehreren Bauabschnitten eine Fernwärmeleitung durch BS|Netz verlegt. Die Fernwärmeleitung wird von der Ritterstraße über die Schlossstraße und den Ackerhof in die Langedammstraße verlaufen. Die Umsetzung der Maßnahmen aus dem Erschließungs- und Verkehrskonzept Magniviertel einschließlich der hier beschriebenen Anpassungen verzögert sich daher und wird durchgeführt, sobald keine Beeinträchtigungen durch die Fernwärme-Maßnahme mehr zu erwarten ist. Nach derzeitigem Stand wird dieses im dritten Quartal 2024 der Fall sein.

Leuer

#### **Anlage/n:**

keine

**Betreff:****Neubau der DB-Verkehrsstation in Bienrode****Organisationseinheit:**Dezernat III  
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr**Datum:**

08.05.2024

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Sitzungstermin</b>	<b>Status</b>
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (Anhörung)	16.05.2024	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	28.05.2024	Ö

**Beschluss:**

Die Verwaltung wird beauftragt, im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zum Neubau der Verkehrsstation Bienrode die als Entwurf beigelegte Stellungnahme (s. Anlage 1) abzugeben.

**Sachverhalt:****Beschlusskompetenz:**

Die Beschlusskompetenz des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben ergibt sich aus § 76 Abs. 3 S. 1 NKomVG i. V. m. § 6 Nr. 2 lit. e der Hauptsatzung. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm sind Zustimmungen zu städtischen Stellungnahmen in verkehrlichen Planfeststellungsverfahren auf den Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben übertragen.

**Anlass:**

Die DB InfraGO AG (ehemals DB Station & Service AG) (DB) hat als Vorhabenträgerin beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Hannover, den Antrag auf Erteilung einer Planfeststellung für das Bauvorhaben „Neubau der Verkehrsstation Bienrode“ gestellt. In diesem Rahmen ist mit den Trägern öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt wird, das Benehmen herzustellen. Im Vorfeld haben bereits fachliche Abstimmungen mit der DB stattgefunden. Dies ersetzt jedoch nicht die notwendige Beteiligung der Stadt in einem Planfeststellungsverfahren. Vor diesem Hintergrund ist die Abgabe einer gesamtstädtischen Stellungnahme bis zum 10.06.2023 notwendig.

**Planung:**

Das Bundesprogramm „Stationsoffensive“ verfolgt das Ziel, ehemalige, stillgelegte bzw. aufgegebene Bahnhöfe und Haltepunkte zu reaktivieren, wenn sich z. B. die Siedlungsstruktur, die öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)-Anbindungen und/oder die Verkehrsnachfrage verändert hat. Die Verkehrsstation BS-Bienrode erfüllt diese Anforderungen. Darüber hinaus liegt die Station verkehrsgünstig zum hochwertigen Gewerbegebiet am Braunschweiger Flughafen. Gemeinsam mit der Stadt wird die Station zu einer Umsteigeanlage vom Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zum ÖPNV ausgebaut.

Moderne, barrierefreie und kundenfreundliche Personenbahnhöfe sind eine der wesentlichen Voraussetzungen, um die Akzeptanz und Nutzung des Angebotes im SPPNV zu steigern. In diesem Zusammenhang soll die SPPNV-Station BS-Bienrode im Rahmen des Projektes „Stationsoffensive – Los 2“ errichtet werden. Geplant ist ein barrierefreier Bahnsteig nach den Standards der DB.

**Bauwerksdaten (Lageplan Anlage 2):**

- Neubau eines Außenbahnsteigs
- Bahnsteiglänge: 140 m
- Bahnsteigbreite:  $\geq$  2,8 m
- Bahnsteighöhe: 55 cm über Schienenoberkante (SO) (mit der technischen Vorbereitung für eine spätere mögliche Aufhöhung auf 76 cm über SO)

Die Ermittlung der Bahnsteig-Basislänge von 140 m basiert auf der Annahme des Einsatzes von 3-teiligen Battery Electric Multiple Units (BEMU) - Fahrzeugen mit einer Länge über Kupplung von 65 m in Doppeltraktion ab Dezember 2029. Hierzu besteht ein Einvernehmen zwischen dem Regionalverband Großraum Braunschweig und der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) als Aufgabenträger.

Im Zuge der Planungen wurde eine Variantenbetrachtung zur Lage des Bahnsteiges durchgeführt. Diesbezüglich wurde mit der Stadt ein Abstimmungsprozess durchgeführt. Die geplante Lage des Bahnsteiges bietet den Vorteil einer guten Erschließung innerhalb der Ortslage von Bienrode und erlaubt zudem die Schaffung einer gut gestalteten Umsteigeanlage zu den Bussen. Der Übergang zwischen Bahnsteig und Bushaltestelle soll barrierefrei (Rampenlösung) gestaltet werden.

**Hinweise zur städtischen Umfeldplanung:**

Die Planung des Umfeldes (Umsteigeanlage) wird in einem separaten Planungsverfahren durch die Stadt durchgeführt.

Leuer

**Anlage/n:**

Anlage 1: Städtische Stellungnahme  
Anlage 2: Bauwerksplan Bahnsteig Draufsicht

Postanschrift: Stadt Braunschweig, Postfach 3309, 38023 Braunschweig

Fachbereich Tiefbau und Verkehr  
Gesamtverkehrsplanung  
Bohlweg 30

Eisenbahn-Bundesamt  
Frau Anna Bochenski  
Herschelstraße 3  
30159 Hannover

Name: Herr Strahl

Zimmer: A 3.145

Telefon: 0531/470-2501  
Bürgertelefon/Vermittlung: 0531 470-1  
oder Behördennummer 115  
Fax: 0531/470-4288  
E-Mail: rene.strahl@braunschweig.de

Tag und Zeichen Ihres Schreibens

(Bitte bei Antwort angeben)  
Mein Zeichen

Tag

09.04.2024  
581ppi/019-2024#001

66.11

08.05.2024

**Stellungnahme zur Planfeststellung für das Vorhaben  
„Neubau der Verkehrsstation Bienrode“ der Strecke 1902 Braunschweig-Gifhorn  
in der Gemeinde Bienrode**

— Sehr geehrte Frau Bochenski,

ich übermittle Ihnen nachfolgend die Stellungnahme der Stadt zum geplanten Vorhaben. Die Stadt stimmt den Planungen unter Berücksichtigung der nachfolgenden Hinweise und Maßnahmenempfehlungen zu.

Verkehrsplanung

Kontakt: Herr Strahl, Tel. 0531/470-2501

Die im Erläuterungsbericht dargestellte Umfeldplanung der Stadt (Kap. 3.5 Abbildung 7) entspricht nicht dem aktuellen Planungsstand. Die aktuelle Planung liegt den Planern der DB InfraGO AG (DB) vor. Die Informationen zur Umfeldplanung im Erläuterungsbericht sind zu aktualisieren. Die Projekte Umfeldplanung und Haltepunkt müssen aufeinander abgestimmt werden. Ggf. können im Umgriff der Planfeststellung enthaltene Anlagenteile (Treppenzugang, Rampenzugang) dann entfallen.

Die Baustelleneinrichtungsflächen befinden sich auf den Flächen, auf denen die Umfeldplanungen der Stadt realisiert werden sollen (Baufläche). Wegen der geplanten zeitgleichen Realisierung sind die Baustelleneinrichtungsflächen anderweitig unterzubringen.

Hinweis: Die Flächen unterliegen einer Förderung durch die NBank („Avionik Cluster“). Dieses muss bei den Flächeninanspruchnahmen berücksichtigt werden.

Internet: <http://www.braunschweig.de>  
Sprechzeiten:



NORD/LB Landessparkasse IBAN DE21 2505 0000 0000 8150 01  
Postbank IBAN DE05 2501 0030 0010 8543 07  
Volksbank eG BS-WOB IBAN DE60 2699 1066 6036 8640 00

Gläubiger ID: DE 09BS100000094285  
Umsatzsteuer-ID: DE 11 48 78 770  
Umsatzsteuernummer: 14/201/00553

Die Bahnsteigplanung und die städtische Umfeldplanung sind weiterhin aufeinander abzustimmen, so dass ggf. die in diesem Verfahren enthaltene Treppenanlage, Rampe und das Holmgeländer angepasst werden müssen. Ggf. können sie entfallen. Für die Realisierung der Umfeldplanung, welche sich im Anschlussbereich auf Flächen der DB befinden wird, sind seitens der DB entsprechende Gestattungen zu erteilen.

#### Straßen und Brücken

Kontakt: Herr Meiners, Tel. 0531/470-2892

Bezüglich der Baustellenzufahrt über die Forststraße gab es im Rahmen der bevorstehenden technischen Sanierung des Bahnübergangs an der Forststraße bereits einen Austausch zu den erforderlichen Rand- und Rahmenbedingungen. Einer Nutzung der Straßenverkehrsflächen bzw. der Nebenanlagen wurde bereits zugestimmt. Diese Zustimmung gilt ebenfalls für den Bereich der Baustellenzufahrt im Rahmen der Realisierung der Verkehrsstation Bienrode. Dabei gelten die gleichen Vorgaben wie bei der Sanierung des Bahnübergangs. Die Abfahrt für Fahrradfahrende auf die Fahrbahn ist am nordwestlichen Ende zu verschließen, da ansonsten eine Gefahrenstelle entstehen würde. In Anspruch genommene Flächen sind in Abstimmung mit der Stadt in den Ursprungszustand wiederherzustellen.

#### Grünpflege

Kontakt: Herr Dicks, Tel. 0531/470-4987

Nach Prüfung der Planfeststellungsunterlagen sind die Belange der Grünpflege weitgehend nicht betroffen. Allerdings wird im Kapitel 5.1.3 „Entwässerung“ beschrieben, dass das Oberflächenwasser des Bahnsteigs und der Erschließungswege vor Ort versickert werden soll. Dabei wird nicht erläutert, wie mit dem winterdienstbedingtem salzbefeuerten Oberflächenwasser umgegangen wird. Ein Versickern dieses Wassers hat Auswirkungen auf die Vegetation, den Boden und das Grundwasser. Aus Sicht der Grünpflege ist dieser Aspekt im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zu erläutern.

#### Grundstücksverkehr

Kontakt: Frau Neubarth, Tel. 0531/470-2883

Bei der Planung des Neubaus für die Verkehrsstation Bienrode sind zwei städtische Flurstücke betroffen. Es handelt sich um die Flurstücke 75/40 und 76/37, Flur 3, Gemarkung Bienrode. Die Inanspruchnahme muss entsprechend geregelt werden.

#### Städtebauliche Planung – Bezirk II

Kontakt: Frau Beckmann, Tel. 0531/470-2799

#### *Redaktionelles: Skizze Machbarkeitsstudie*

Es wird darauf hingewiesen, dass es sich bei Abbildung 7 in Kapitel 3.5 Variantenvergleich und Variantenentscheidung nicht um eine Skizze der „Vorplanung“ entsprechend der Leistungsphase 2 handelt, sondern um eine von mehreren Varianten, die im Rahmen einer verkehrlichen Machbarkeitsstudie zur Untersuchung von verkehrlichen Rahmenbedingungen (wie Anbindung, Straßenführung, Kurvenradien etc.) angefertigt wurde.

#### Baumschutz

Der Baumschutz und alle weiteren Maßnahmen gemäß „10-4\_LBP\_Massnahmenplan\_Bahnsteigbereich“ werden begrüßt und sind bei der Baustelleneinrichtung und -erschließung zu beachten. Alle Bäume auf städtischer Fläche und auf den Flächen der GGB sind insbesondere bei den Baumaßnahmen zu schützen. Dies betrifft auch die Bäume unweit der Forststraße (siehe Karte: Ergänzung\_Baumschutz\_DB-Planfeststellung\_Haltepunkt-Bienrode\_BI41\_1-1000).

Auflage: Die in der Karte „Ergänzung\_Baumschutz\_DB-Planfeststellung\_Haltepunkt-Bienrode\_BI41\_1-1000“ (Anlage 1) gekennzeichneten Bäume sind analog zu den bereits benannten Bäumen mit den Schutzmaßnahmen „Schutz von Biotopen in der Bauphase (Einzelbaumschutz)“ im „10-4\_LBP\_Massnahmenplan\_Bahnsteigbereich nachzutragen“ und dementsprechend bei Baustelleneinrichtung und in der Bauphase zu berücksichtigen.

### Abfallrecht

Kontakt: Herr Winkelhöfer, Tel. 0531/470-6381

Aus abfallrechtlicher Sicht bestehen grundsätzlich keine Bedenken gegen das geplante Bauvorhaben.

Aufgrund der langjährigen bahntechnischen Nutzung der betreffenden Bereiche sind Verunreinigungen im Untergrund zu erwarten.

Bei Erdbewegungsmaßnahmen ist daher verunreinigter Boden, bei Rückbauarbeiten im Gleiskörper zudem verunreinigter Gleisschotter zu erwarten. Diese Materialien unterliegen nach deren Aushub aus dem Untergrund bzw. aus dem Gleiskörper der abfallrechtlichen Gesetzgebung. Bei der analytischen Untersuchung des Gleisschotters und des Bodens sind die für die bahntechnische Nutzung typischen Herbizide zu berücksichtigen.

Insbesondere hinsichtlich der Anforderungen an die Herstellung mineralischer Ersatzbaustoffe, an die Probennahme und Untersuchung von Bodenmaterial sowie an den Einbau mineralischer Ersatzbaustoffe in technische Bauwerke sind die Vorgaben der ErsatzbaustoffV<sup>(1)</sup> zu beachten.

Die genannten Abfälle sowie alle weiteren Abfälle, die bei Maßnahmen im Planungsbereich anfallen, sind unter Beachtung der abfallrechtlichen Gesetzgebung zu entsorgen.

(1): ErsatzbaustoffV: Verordnung über die Anforderungen an den Einbau von mineralischen Ersatzbaustoffen in technische Bauwerke – Ersatzbaustoffverordnung- vom 9. Juli 2021 (BGBl. I S. 2598) in der derzeit geltenden Fassung.

### Immissionsschutz

Kontakt: Frau Willert, Tel. 0531/470-6385

Aus immissionsschutzrechtlicher Sicht besteht kein Änderungs- oder Ergänzungsbedarf. Die immissionsschutzrechtlichen Belange wurden ausführlich bzgl. möglicher auftretender baubedingter Schall- und Erschütterungsimmissionen gutachterlich untersucht und das vom Gutachter empfohlene Schutzmaßnahmenkonzept in den Erläuterungsbericht übernommen. Die daraus resultierenden Anforderungen sind in der Ausschreibung zu berücksichtigen.

### Naturschutz

Kontakt: Frau Seeler, Tel. 0531/470-6351

Die im Rahmen der Erstellung des Landschaftspflegerischen Begleitplans und des Artenschutzrechtlichen Fachbeitrags beschriebenen Methoden und Ergebnisse sind schlüssig und logisch. Die ermittelten Konflikte und Beeinträchtigungen können durch die erläuterten Maßnahmen vermieden oder ausgeglichen bzw. ersetzt werden. Demnach bestehen keine grundsätzlichen Bedenken gegen das Vorhaben.

Vorab wurden die Maßnahmen bereits mit der Unteren Naturschutzbehörde abgestimmt. Dabei wurde auch die Maßnahme 011\_OEK Flächenpool „Rolfsbüttler Feld“ mehrfach thematisiert. Der Flächenpool liegt außerhalb des Stadtgebiets, wohingegen Beeinträchtigungen möglichst eingriffsnah kompensiert werden sollen.

Daher ist es, gerade im Hinblick auf den bevorstehenden Ausbau von zwei weiteren Haltepunkten in Braunschweig, überlegenswert, eine Fläche als Poolfläche für die Bündelung der Maßnahmen des Haltepunkts Bienrode sowie der Maßnahmen für die kommenden Haltepunkte West und Leiferde anzukaufen. Diese Überlegung wurde dem Planungsbüro bereits im Oktober und November 2023 mitgeteilt. Geeignete Flächeneigentümer\*innen (wie z. B. die Niedersächsische Landgesellschaft mbH - NLG), die erneut angesprochen werden könnten, um Flächen zu erwerben, wurden seitens der Unteren Naturschutzbehörde vorgeschlagen. Aus der Auflistung der Flächen- und Maßnahmenrecherche (Tab. 15, Anhang 1 Landschaftspflegerischer Begleitplan) wird nicht ersichtlich, inwieweit Gespräche mit der NLG über einen Flächenankauf geführt wurden oder ob lediglich die Möglichkeit des Flächenpools diskutiert wurde. Um die Planunterlagen abschließend zu

bewerten, bitte ich um Stellungnahme und schriftliche Bestätigung der NLG, dass keine Flächen im Stadtgebiet vorliegen, die für Kompensationsmaßnahmen in Frage kämen.

#### Gewässerschutz

Kontakt: Herr Grigat, Tel. 0531/470-6364

Die beschriebene Versickerung über Rohrrigolen stellt eine Gewässerbenutzung i. S. des § 9 (1) Nr. 4 WHG dar und bedarf der wasserrechtlichen Erlaubnis gem. § 8 WHG, die in der Planfeststellung konzentriert und für die das EBA zuständig ist.

Die wasserwirtschaftlichen Berechnungen, Annahmen und Beschreibungen zur Einhaltung der wasserwirtschaftlichen Anforderungen sind plausibel und nachvollziehbar dargestellt. Aus Sicht der Unteren Wasserbehörde gibt es keine Anmerkungen.

Der wasserwirtschaftliche Fachbeitrag enthält für die dargestellten Wirkfaktoren ausführliche und plausible Abwägungen. Es gibt jedoch keine Betrachtung zum Einsatz von Pflanzenschutzmitteln (PSM) zur chemischen Vegetationskontrolle von Gleis- und Bahnhofsflächen der DB. Aus dem beigefügten Bericht zur Vegetationskontrolle im Gleisbereich sowie der Leitlinie „Integrierter Pflanzenschutz im DB-Konzern in Deutschland“ lässt sich die Anwendung von PSM in Gleis- und Bahnhofsbereichen mit Entwässerungsanlagen nicht abschließend aufklären.

Da für den Haltepunkt unterirdische Versickerungsanlagen (Rohrrigolen) vorgesehen sind, muss ausgeschlossen werden, dass der direkte Eintrag von PSM in den Untergrund und/oder das Grundwasser erfolgen kann. Aus wasserwirtschaftlicher Sicht ist diese Betrachtung zu ergänzen, sollte die Verwendung von PSM im Einzugsbereich der Versickerungsanlagen erforderlich sein.

Die Anwendung von PSM muss soweit eingeschränkt werden, dass der Eintrag von PSM in den Untergrund/das Grundwasser nicht zu besorgen ist. Unter Beachtung der Ausführungen zur PSM-Anwendung bestehen aus wasserwirtschaftlicher Sicht keine Bedenken gegen das Vorhaben.

#### Bodenschutz

Kontakt: Herr Borck, Tel. 0531/470-6373

Aus Altlastensicht bestehen keine Bedenken gegen die Umsetzung des geplanten Vorhabens. Aus bodenschutzrechtlicher Sicht ist die Erstellung eines „Bodenschutzkonzeptes“ gemäß DIN 19639 („Bodenschutz bei Planung und Durchführung von Bauvorhaben“) erforderlich.

#### Kampfmittel

Kontakt: Herr Funke, Tel. 0531/470-6361

Es besteht Kampfmittelverdacht im Bereich ca. 55 m südlich der Waggumer Straße bis zur nördlichen Grenze des Planfeststellungsabschnittes.

#### Klimaschutz

Kontakt: Herr N. Bruchmann, Tel. 0531/470-6353

Aus Sicht des Klimaschutzes bestehen keine Bedenken gegen das geplante Vorhaben. Vor dem Hintergrund der notwendigen Verkehrswende zum Erreichen der THG-Einsparungsziele wird es darüber hinaus begrüßt.

Aus Sicht des Klimaschutzes sind folgende Punkte weiter zu beachten:

- Im Falle von kleinteiligen Überdachungen und der Errichtung von entsprechenden Unterständen ist eine Ausstattung mit Anlagen zur Gewinnung von Solarenergie zu prüfen. Tragwerkkonstruktionen müssen mindestens in ihrer Beschaffenheit für eine Nachrüstung vorbereitet werden.
  - o Der Klimaschutz weist darauf hin, dass in der aktuellen Planzeichnung diesbezügliche Konflikte zwischen der EST-Begrünung und PV-Überdachung entstehen werden.

- Mit Blick auf die Klimafolgenanpassung und auch im Sinne der Vitalität der Bäume sollte eine Verclusterung der Begrünung angestrebt werden und von der Begrünung von alleinstehenden Bäumen abgesehen werden. Dadurch kann der Nutzungskonflikt zwischen Begrünung und Solarenergienutzung entschärft werden.

Im Allgemeinen sind die aktuellen gesetzlichen Vorgaben des GEIG (Lade- und Leitungsinfrastruktur) und der NBauO (insbes. § 32a) zu beachten.

#### UVP

Kontakt: Frau Behrmann, Tel. 0531/470-6326

Keine weiteren Anmerkungen. Die Feststellung der UVP-Pflicht obliegt der Planfeststellungsbehörde.

#### Grünplanung

Kontakt: Frau Huk, Tel. 0531/470-4972

Die Belange des Landschaftsbildes sind noch nicht ausreichend gewürdigt. Laut Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) (Büro Lacon, Stand 23.01.2024) ist beabsichtigt, eine Baumgruppe aus Eichen (Bedeutung laut LBP hoch) zu beseitigen. Dies wird unter Verweis auf das Vermeidungsgebot der Eingriffsregelung abgelehnt. Zur Verdeutlichung des Sachverhaltes wird ein mit Hinweisen versehener Ausschnitt aus dem Bestands-Konfliktplan beigefügt (Anlage 3 – Ausschnitt Bestands-Konfliktplan.).

Zudem weisen diese Gehölze nach meiner Information einen ausgewiesenen Schutzstatus auf, da sie Bestandteil des Pflanzgebotes des B-Planes WA 70 sind. Die bislang vorgesehene externe Kompensation in einer anderen Gemarkung wird dem Landschaftsbild der Ortschaft Bienrode nicht gerecht. Die Planung ist entsprechend zu überarbeiten.

Mit freundlichen Grüßen

i. V.

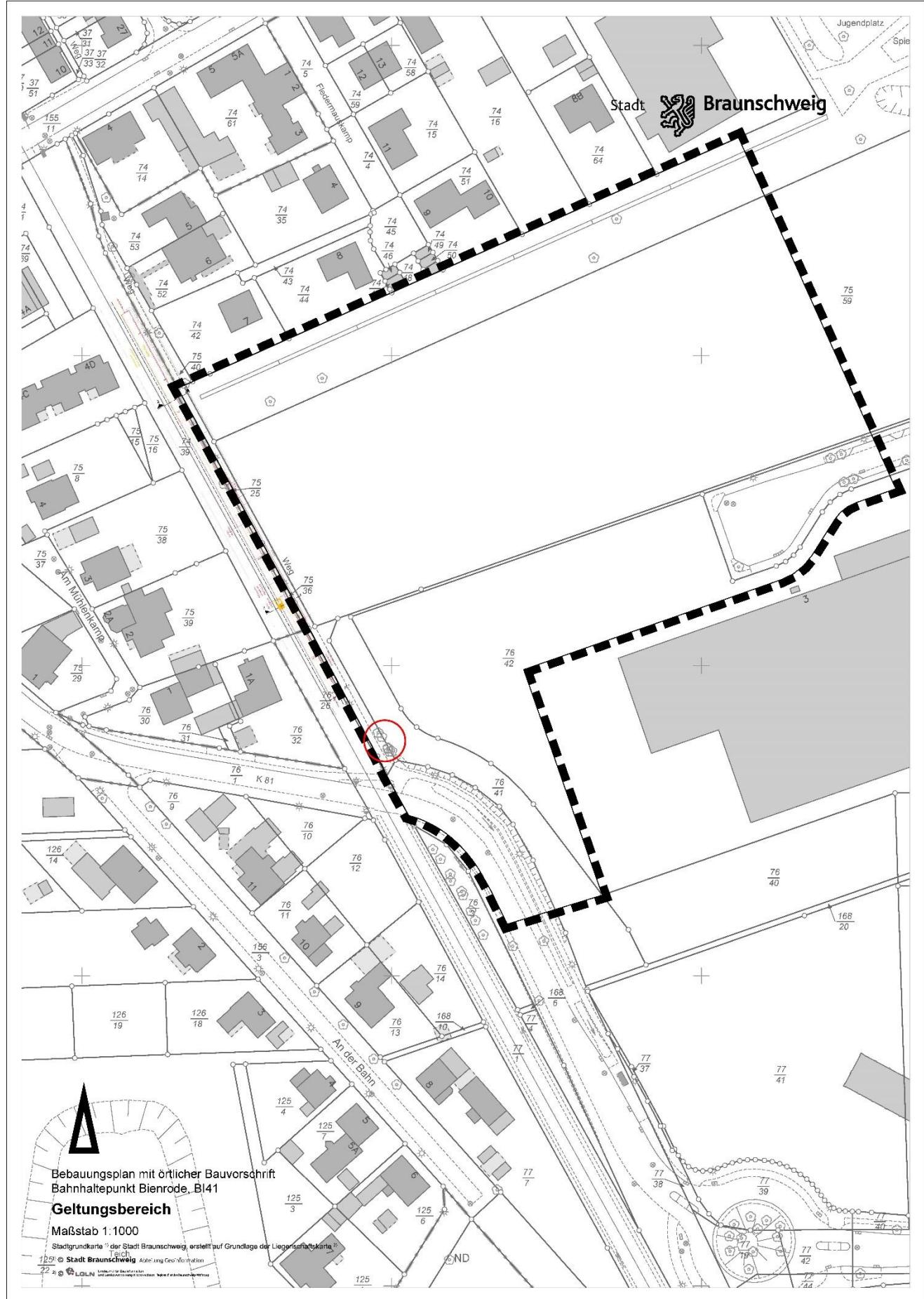
Leuer

#### Anlagen:

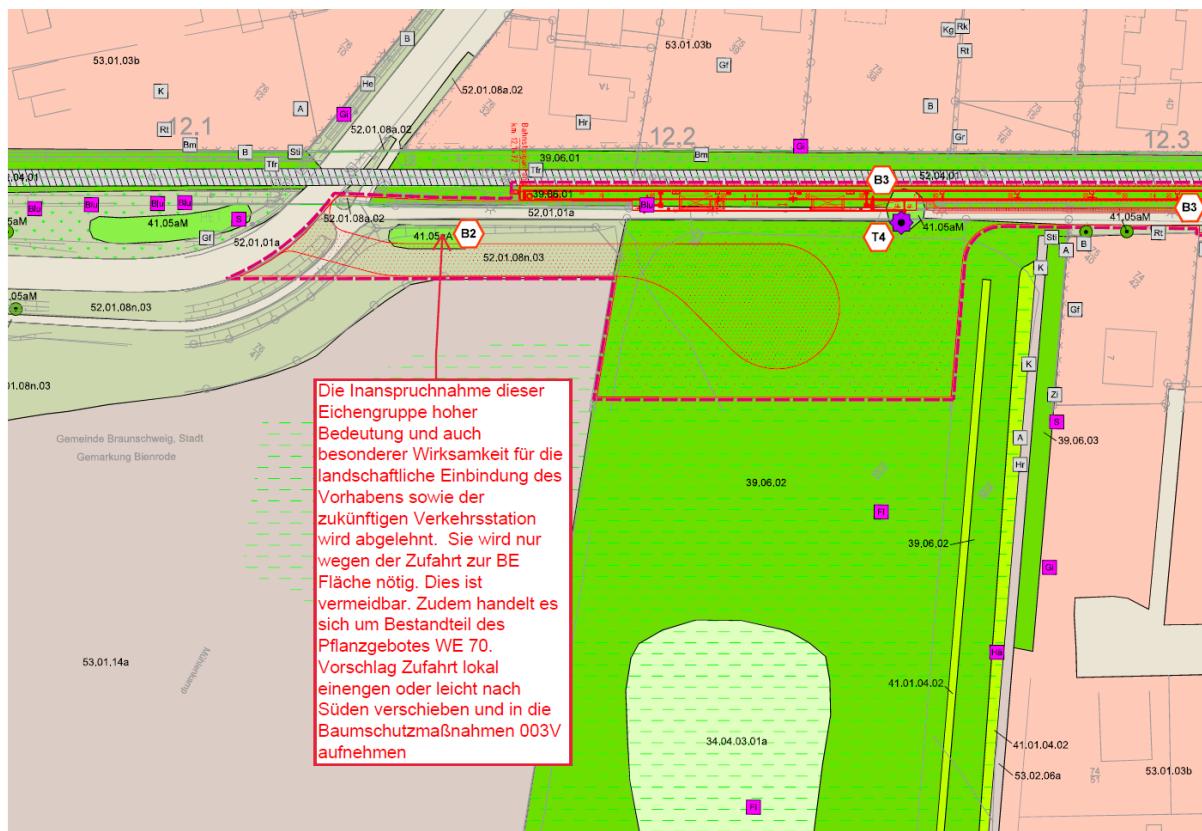
Anlage 1 – Ergänzung\_Baumschutz\_DB-Planfeststellung\_Haltepunkt-Bienrode\_BI41\_1-1000

Anlage 2 – Ausschnitt Bestands-Konfliktplan

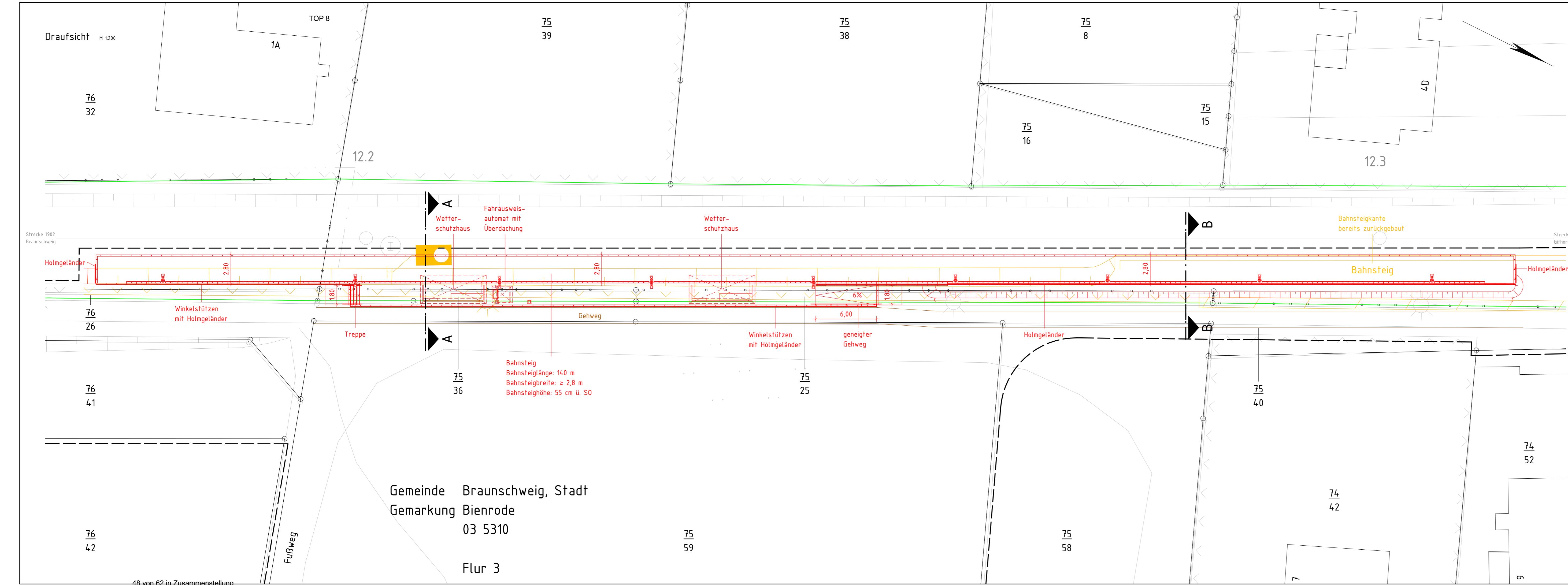
Anlage 1 – Ergänzung\_Baumschutz\_DB-Planfeststellung\_Haltepunkt-Bienrode\_BI41\_1-1000



## Anlage 2 - Ausschnitt Bestands- Konfliktplan



Unterlage 7.1



<u>Legende:</u>	
—————	Bestand
———	Neubau/Änderung
———	Rückbau
———	äußere Grenze der vorhabenträgereigenen Grundstücke
———	tangierende Planung (nachrichtliche Darstellung)
—————	Kreis-/ Gemeindegrenze
—————	Gemarkungsgrenze
—————	Flurgrenze
—————	Flurstücksgrenze
←	Zugehörigkeitshaken
116 12 oder 2029	Flurstücksnummer
Lärmschutz	Lärmschutzwand mit Tür
oben unten	Böschung
→	Gleis S-Bahn
→	Gleis für Reise- und Güterzüge
→	Gleis für Güterzüge
●   ■   ●	Oberleitungsmast ohne/ mit Mastnummer
—□— =□=	Trogtrasse (Kabelkanal) mit Kabelschacht
—————	Entwässerungsgraben mit Fließrichtung
—————	Versickerungsanlagen (Graben, Becken, Mulde)
—————	Stützwand
↙ ↘	Zaun einseitig
↙ ↗	Zaun gemeinschaftlich
○ ○	Hecke einseitig
○ ○	Hecke gemeinschaftlich
■	Straßenablauf
⊗ ←	Einstiegsschacht/ Entwässerungsleitung mit Fließricht
★	Lichtmast
■	Schalschrank
■ w ■	Schieber für Wasserleitung
↑ ○	Überflurhydrant; Unterflurhydrant
—	Schrankenkasten mit Schrankenbaum

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

29.04.2024

**Beratungsfolge**Ausschuss 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 Lehanger 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 Lehanger 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 Rüningensstraße 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 – Mitgastraße – 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:**

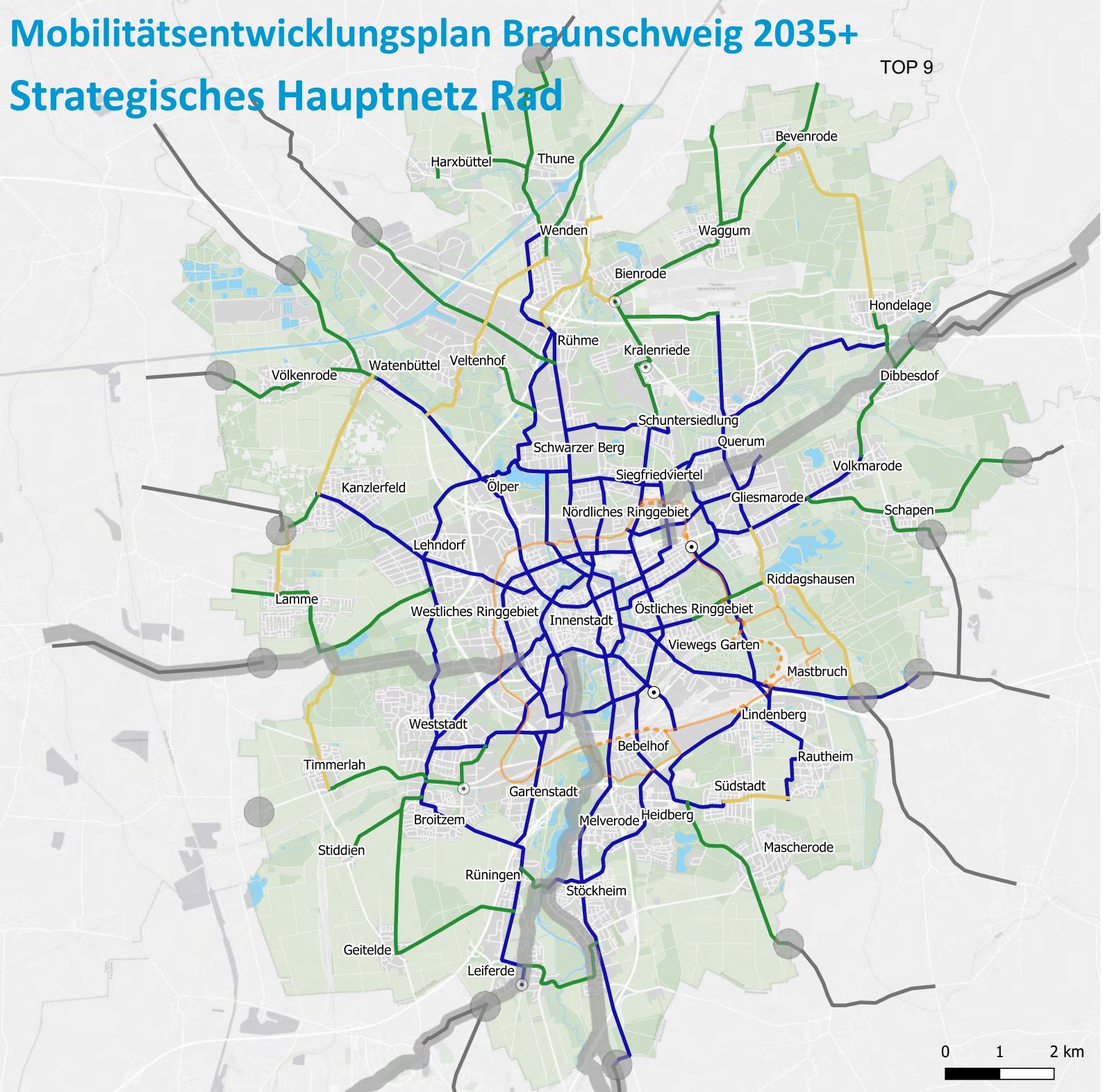
Anlage 1: Strategische Hauptnetze Rad, ÖPNV, MIV

Anlage 2: Änderungen Hauptnetze

# Mobilitätsentwicklungsplan Braunschweig 2035+

## Strategisches Hauptnetz Rad

TOP 9



### 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-Wolfenbüttel: Vorbereitung Vergabe und Förderbescheid; Braunschweig-Lehe-Wolfsburg:Vorbereitung Förderantrag

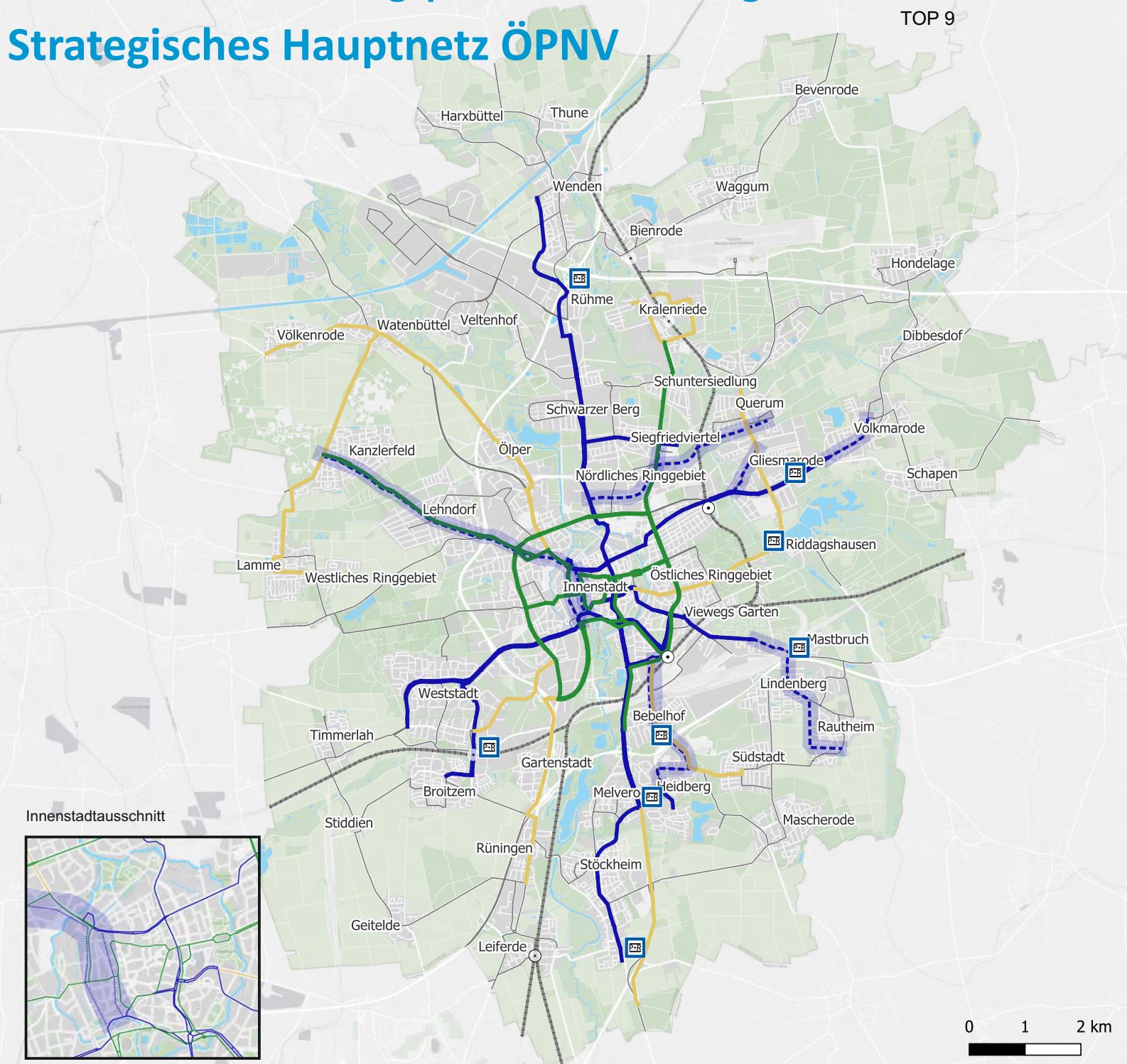
### Ringgleis (nachrichtlich als Freizeitweg übernommen)

- aktuelle Führung Ringgleis
- ... geplante Führung Ringgleis

# Mobilitätsentwicklungsplan Braunschweig 2035+

# Strategisches Hauptnetz ÖPNV

TOP 9



## **strategisches Hauptnetz**

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

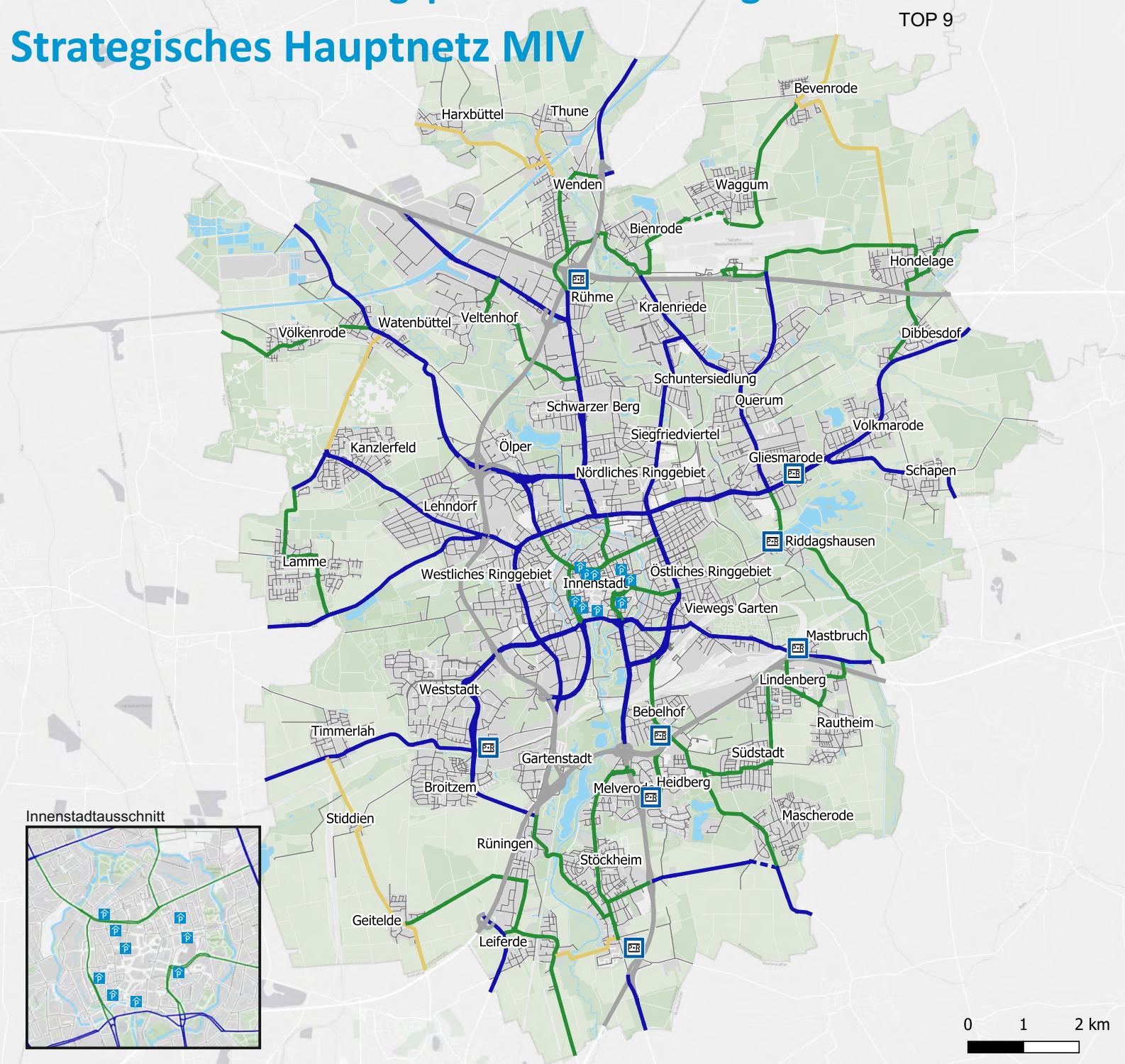
 P&R-Anlage

## 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

- Parkhaus Innenstadt
- P&R-Anlage

### Hintergrundkarte

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

## Strategisches Hauptnetz Rad



### strategisches Hauptnetz

- Hauptverbindungsnetz
- Hauptschließungsnetz
- 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-Lehe-Wolfsburg:Vorbereitung Förderantrag

### Ringgleis (nachrichtlich als Freizeitweg übernommen)

- aktuelle Führung Ringgleis
- geplante Führung Ringgleis

## Strategisches Hauptnetz ÖPNV



## strategisches Hauptnetz

— Hauptverbindungsnetz (Stadtbahn)

— Stadtbahnausbaukonzept ⑧

— Hauptschließungsnetz (Bus)

— Hauptergänzungsnetz (Bus)

— weiteres Busnetz

— Netz des Schienenpersonenverkehrs

• SPNV Zugangsstelle

○ SPNV Zugangsstelle geplant

P&amp;R-Anlage ⑩

## Hintergrundkarte

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

## Strategisches Hauptnetz MIV



### strategisches Hauptnetz

- Hauptverbindungsnetz
- Hauptverschließungsnetz
- Hauptergänzungsnetz
- untergeordnetes Netz
  
- Hauptverbindungsnetz geplant
- Hauptverschließungsnetz geplant
  
- regionales und überregionales Straßennetz 24



Parkhaus Innenstadt



P&R-Anlage 25

### Hintergrundkarte

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

*Absender:***SPD-Fraktion im Rat der Stadt /  
Fraktion Bündnis 90 - DIE GRÜNEN im  
Rat der Stadt****24-23510-01**  
**Antrag (öffentlich)***Betreff:***Mobilitätsentwicklungsplan - Strategische Hauptnetze -  
Änderungsantrag***Empfänger:*Stadt Braunschweig  
Der Oberbürgermeister*Datum:*

28.05.2024

*Beratungsfolge:*Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben  
(Entscheidung)*Status*

28.05.2024

Ö

**Beschlussvorschlag:**

Den in der Anlage zur Vorlage [24-23510](#) dargestellten strategischen Hauptnetzen für den Radverkehr, den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und den motorisierten Individualverkehr (MIV) als Bestandteil des Mobilitätsentwicklungsplans 2035+ (MEP) wird zugestimmt.

Der dargestellte Stand ist im Zuge der Evaluation des MEP mit dem Expertenkreis/der Begleitgruppe ab 2025 abzustimmen und fortzuschreiben, um aktuelle verkehrliche und gesellschaftliche Entwicklungen angemessen zu berücksichtigen.

Die Begleitgruppe wird nach dem Beschluss des MEP konstituiert und ersetzt die verschiedenen Gruppen (Expertenkreis, Lenkungskreis, Wissenschaftlicher Beirat) des Beteiligungsprozesses für den MEP. Einbezogen werden Vertretende u. a. aus der Wirtschaft, dem Handel und den Mobilitätsverbänden.

**Sachverhalt:**

Die Begründung erfolgt mündlich..

**Anlagen:**

Keine

Absender:

**SPD-Fraktion im Rat der Stadt**

TOP 10.1

**24-23794**

Anfrage (öffentlich)

Betreff:

**Status Stadtbahnausbaukonzept: Einsatz von 2,65 m breiten Fahrzeugen auf 1100 mm Spurweite**

Empfänger:

Stadt Braunschweig  
Der Oberbürgermeister

Datum:

15.05.2024

Beratungsfolge:

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Beantwortung)

28.05.2024

Status  
Ö

**Sachverhalt:**

Der Rat der Stadt hat am 20.12.2022 einstimmig die Vorlage 22-19804 beschlossen:

„Die Vertreter der Stadt in der Gesellschafterversammlung der Stadt Braunschweig Beteiligungs-Gesellschaft mbH werden angewiesen, die Geschäftsführung zu veranlassen, in der Gesellschafterversammlung der Braunschweiger Verkehrs-GmbH (BSVG) folgenden Beschluss zu fassen:

1. Das Fahrzeug- und Infrastrukturkonzept für den Ausbau der Stadtbahn Braunschweig für den Einsatz 2,65 m breiter Fahrzeuge gem. Anlage wird beschlossen. Das gesamte Stadtbahnnetz soll langfristig mit 2,65 m breiten Fahrzeugen betrieben werden.
2. Die BSVG wird beauftragt, Fördermittel für die Umsetzung des 1. Linienpakets zu beantragen. Die jeweiligen Streckenabschnitte werden nach individueller Antragsreife beantragt.
3. Vorbehaltlich einer Mitfinanzierung durch Bund oder Land und der Bereitstellung der Eigenmittel durch die BSVG wird die bauliche Umsetzung der Infrastrukturmaßnahmen an den Anlagen der BSVG für das 1. Linienpaket beschlossen.“

In diesem Zusammenhang fragen wir an:

1. Wie weit sind die Arbeiten zur Umsetzung des 1. Linienpakets des Konzeptes in der Zwischenzeit gediehen?
2. Wie ist der Status der Fördermittelzusagen für die Umsetzung des 1. Linienpakets bezüglich Infrastruktur und Fahrzeugneubeschaffung (2,65 m)?
3. Wann ist mit der Bestellung bzw. Ausschreibung der zur Umsetzung des Konzeptes (1. Linienpaket) notwendigen Stadtbahnfahrzeuge mit einer Breite von 2,65 m zu rechnen?

Gez. Detlef Kühn

**Anlagen:**

keine

Betreff:

**Mobilitätsentwicklungsplan - Strategische Hauptnetze: Velorouten und Hauptverbindungsnetz Radverkehr**

Empfänger:

Stadt Braunschweig  
Der Oberbürgermeister

Datum:

15.05.2024

Beratungsfolge:

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Beantwortung)

28.05.2024

Status

Ö

**Sachverhalt:**

In der Vorlage 24-23510 „Mobilitätsentwicklungsplan - Strategische Hauptnetze“ wird folgender Hintergrund erläutert:

1. Im Rahmen der weiteren Bearbeitung des MEP wurden übergeordnete strategische Hauptnetze für den Radverkehr, den ÖPNV und den MIV fortgeschrieben.
2. Das Veloroutennetz (Ziele- und Maßnahmenkatalog Radverkehr) ist in einer nachgelagerten Planung aus dem Hauptverbindungsnetz des strategischen Hauptnetzes Radverkehr abzuleiten.

In der Vorlage 23-20958 „Arbeitsstand - Entwicklung eines Veloroutennetzes für Braunschweig“ wurde der im Juni 2023 noch vorläufige Arbeitsstand der Entwicklung eines Veloroutennetzes vorgestellt.

In diesem Zusammenhang fragen wir an:

1. Inwieweit ist die Vorlage 23-20958 „Arbeitsstand - Entwicklung eines Veloroutennetzes für Braunschweig“ in dem jetzt vorgestellten strategischen Hauptnetz Radverkehr eingearbeitet oder berücksichtigt?
2. Welche Änderungen ergeben sich für das Veloroutennetz in der aktuellen Vorlage 24-23510 gegenüber der Vorlage 23-20958?
3. Ist es richtig, dass die in der aktuellen Vorlage 24-23510 eingearbeiteten Velorouten eher vorläufige Korridore bzw. Untersuchungsräume darstellen als straßenscharfe Abbildungen des zukünftig geplanten Veloroutennetzes?

Gez. Detlef Kühn

**Anlagen:**

keine

*Absender:***SPD-Fraktion im Rat der Stadt****24-23795****Anfrage (öffentlich)***Betreff:*
**Mobilitätsentwicklungsplan - Strategische Hauptnetze:  
Radschnellwege, Velorouten und Fahrradstraßen**
*Empfänger:*

Stadt Braunschweig  
Der Oberbürgermeister

*Datum:*

15.05.2024

*Beratungsfolge:*

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur  
Beantwortung)

28.05.2024

*Status*

Ö

**Sachverhalt:**

In der Vorlage 24-23510 „Mobilitätsentwicklungsplan - Strategische Hauptnetze“ werden unter anderem auch Korridore für zukünftige Radschnellwege im Hauptverbindungsnetz Radverkehr dargestellt. Diese Korridore der Radschnellwege verlaufen zum großen Teil nicht auf Verbindungen des Hauptverbindungsnetzes Radverkehr, sondern eher parallel oder auf anderen Strecken.

Ein Vergleich mit der Vorlage 23-20958 „Arbeitsstand - Entwicklung eines Veloroutennetzes für Braunschweig“ vom Juni 2023 zeigt, dass die auf dem Gebiet der Stadt Braunschweig geplanten Radschnellwege nicht mit dem Verlauf von Teilen des Veloroutennetzes in Deckung zu bringen sind.

In diesem Zusammenhang fragen wir an:

1. Die Korridore der Radschnellwege liegen zum Teil parallel zu Routen des Hauptverbindungsnetzes bzw. von zukünftigen Velorouten – inwieweit wird es möglich sein, Velorouten und Radschnellwege zu kombinieren und so Synergieeffekte zu heben?
2. Wie sind die Fahrradstraßen in dem strategischen Hauptnetz für den Radverkehr eingebunden?

Gez. Detlef Kühn

**Anlagen:**

keine

Absender:

**SPD-Fraktion im Rat der Stadt**

TOP 10.4

**24-23797**

Anfrage (öffentlich)

Betreff:

**Mobilitätsentwicklungsplan: Hauptnetze für Radverkehr, ÖPNV und MIV**

Empfänger:

Stadt Braunschweig  
Der Oberbürgermeister

Datum:

15.05.2024

Beratungsfolge:

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Beantwortung)

28.05.2024

Status  
Ö

**Sachverhalt:**

Im Rahmen der weiteren Bearbeitung des Mobilitätsentwicklungsplans (MEP) wurden übergeordnete strategische Hauptnetze für den Radverkehr, den ÖPNV und den MIV fortgeschrieben. Es wird aber nicht klar, welchen Zweck diese Hauptnetze haben bzw. wozu diese innerhalb des MEP benötigt werden.

In diesem Zusammenhang fragen wir an:

1. Welche Bedeutung haben die jeweiligen Hauptnetze für die zukünftige Entwicklung bzw. Planung in den Bereichen MIV, Rad und ÖPNV?
2. Werden jeweils Zielnetze oder Bestandsnetze abgebildet?
3. Wozu werden die strategischen Hauptnetze außerhalb des MEP gebraucht (z. B. auch für Förderanträge für Radverkehr und ÖPNV)?

Gez. Detlef Kühn

**Anlagen:**

keine