

Stadt Braunschweig

Der Oberbürgermeister

Tagesordnung öffentlicher Teil

Sitzung des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben

Sitzung: Mittwoch, 05.06.2024, 17:00 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. | Dringlichkeitsantrag - Linienbusführung 433 | 24-23589-01 |
| 3. | Satzung über die Festsetzung der Hebesätze für die Realsteuern der Stadt Braunschweig sowie Aufhebung der Straßenausbaubeitragssatzung | 24-23754 |
| 4. | Planung Haltepunkt West | 24-23419 |
| 5. | Einrichtung einer Tempo 30-Zone in den Straßen Ackerweg, Neumarktstraße und Strehlitzweg | 24-23621 |
| 6. | Radwegesanierung und Optimierung im Bereich Hagenring/ Humboldtstraße | 24-23836 |
| 7. | Anfragen | |
| 7.1. | Parkgebühren im Vergleich zur ÖPNV-Ticketpreissteigerung | 24-23832 |

Braunschweig, den 29. Mai 2024

Betreff:**Dringlichkeitsantrag - Linienbusführung 433****Organisationseinheit:**

Dezernat I

0120 Referat Stadtentwicklung, Statistik, Vorhabenplanung

Datum:

29.05.2024

| Beratungsfolge | Sitzungstermin | Status |
|---------------------------------------------------------------------------|-----------------------|---------------|
| Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (zur Kenntnis) | 29.05.2024 | Ö |
| Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis) | 05.06.2024 | Ö |

Beschluss des Stadtbezirkrats 112 vom 16.04.2024 (Anregung gem. § 94 Abs. 3 NKomVG):

„Es wird die Veränderung der Linienführung der Buslinie 433 (BSVG) Querum in den Stand vor Fahrplanwechsel ab 18. März 2024 beantragt.“

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Gestaltung des ÖPNVs wird immer mit Wirkung auf die Gesamtstadt betrachtet. Haltestellen sind ein entscheidender Bestandteil des ÖPNVs. Bevor Haltestellen geplant werden können, erfolgt immer eine Linienplanung. Die Planung einer Haltestelle bildet stets den finalen Schritt der ÖPNV-Planung. Wenn die Linienplanung erfolgsversprechend ist, werden vorläufige Haltestellen eingerichtet. Nach eingehender Prüfung der Linienführung wurde festgestellt, dass es sinnvoll ist, die Buslinie 433 durch den Bereich Bohnenkamp/Lägenkamp zu führen. Dadurch kann das Fahrgastpotenzial besser ausgeschöpft und die Zugangswege zur Haltestelle für viele aktive und potenzielle Fahrgäste verbessert werden. Diese Maßnahme soll dazu beitragen, mehr Menschen für die Nutzung des ÖPNVs zu gewinnen.

Bei der Wahl des Verkehrsmittels spielen unter anderem Faktoren wie Zugänglichkeit, Taktung, Fahrzeit und Pünktlichkeit sowie Verfügbarkeit, Kosten, Komfort und Sicherheit eine wesentliche Rolle. Die Verkürzung der Wege zur Bushaltestelle ist eine Maßnahme, um die Attraktivität des ÖPNVs zu erhöhen und seine Nutzung zu fördern. Ziel der Verlegung der Haltestelle der Linie 433 war eben diese Verkürzung des Wegs zur Haltestelle und damit eine bessere Anbindung an das Wohngebiet rund um die Straße „Im Ziegenföhr“.

Die Linie 433 führt im Bereich Bohnenkamp/Lägenkamp durch eine Tempo-30-Zone, in der die Regel "rechts vor links" gilt. Gleichzeitig ist das Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme zu beachten. Der Bereich Bohnenkamp/Lägenkamp ähnelt vielen anderen Wohngebieten mit Tempo-30-Zonen in Braunschweig durch die ein Linienverkehr führt. Diese Geschwindigkeitsbegrenzung gilt auch für Busfahrer, die als Berufskraftfahrer den ganzen Tag auf den Straßen unterwegs sind und die Verkehrsregeln beachten. Dennoch kann ein vereinzeltes Fehlverhalten nicht ausgeschlossen werden. Hinweise hierzu nimmt die Verwaltung ernst und gibt diese stets an die BSVG zur Überprüfung weiter. Ferner wurde nach Rücksprache von der Polizei bestätigt, dass im Bereich Bohnenkamp/Lägenkamp aktuell keine Unfalllage besteht. Zuverlässige Daten liegen laut Polizeiangaben allerdings erst Ende Juni 2024 vor. Die Verwaltung wird dann erneut Kontakt zur Polizei aufnehmen.

Die Optimierung der ÖPNV-Anbindung steigert insgesamt die Wohnqualität durch verkürzte Zugangswege zur Bushaltestelle. Eine gesteigerte Nutzung des ÖPNVs führt zudem zu einer Reduktion der Lärm- und Umweltbelastung, die alternativ durch den motorisierten

Individualverkehr verursacht werden. Diese und weitere Vorteile der neuen Linienführung wurden bereits in den DS 22-20250 sowie DS 22-20250-01 aufgeführt und sind nach wie vor vorhanden. Dabei lässt sich, wie auch überall im dicht besiedelten Stadtgebiet, nicht immer vermeiden, dass für einzelne direkte Anlieger auch ungewollte Auswirkungen, etwa durch mehr Busverkehr, entstehen. Die Verwaltung und die BSVG achten hierbei jedoch immer auf die Einhaltung eines zumutbaren Maßes.

Gemäß der BSVG wird die neue Haltestelle Bohnenkamp bereits gut angenommen. Eine Befragung der Anwohner ist für eine Linienänderung aber grundsätzlich nicht vorgesehen.

In enger Abstimmung mit der Braunschweiger Verkehrs-GmbH (BSVG) und der Stadtverwaltung wurde beschlossen, den aktuellen Linienweg über den Bohnenkamp/Lägenkamp beizubehalten und die Ergebnisse der laufenden Evaluierung abzuwarten. Denn bevor sich eine neue Haltestelle etablieren kann, bedarf es einer gewissen Zeit, die auch witterungsbedingte und jahreszeitliche Schwankungen im Nutzungsverhalten der Fahrgäste berücksichtigt. Daher wird stets mit einer einjährigen Evaluationsphase geplant. Aufgrund der Rückmeldung von Anlieger:innen gegenüber dem neuen Linienweg wird eine erste detaillierte Auswertung des Nutzungsverhaltens bereits ab dem 31. Dezember 2024 erfolgen. Erst nach Abschluss dieses Zeitraums können fundierte Aussagen getroffen werden. Die Evaluierung wird neben der Erfassung der Anzahl der Ein- und Aussteiger auch Anmerkungen und Bedenken berücksichtigen, um eine umfassende Analyse zu ermöglichen.

Werner

Anlage/n:

keine

Betreff:

**Satzung über die Festsetzung der Hebesätze für die Realsteuern
der Stadt Braunschweig sowie Aufhebung der Straßenausbaubeitragssatzung**

Organisationseinheit:Dezernat VII
20 Fachbereich Finanzen**Datum:**

14.05.2024

| Beratungsfolge | Sitzungstermin | Status |
|---------------------------------------------------------------------|----------------|--------|
| Ausschuss für Finanzen, Personal und Digitalisierung (Vorberatung) | 05.06.2024 | Ö |
| Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Vorberatung) | 05.06.2024 | Ö |
| Verwaltungsausschuss (Vorberatung) | 06.06.2024 | N |
| Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung) | 11.06.2024 | Ö |

Beschluss:

1. Die als Anlage 1 beigelegte Satzung über die Festsetzung der Hebesätze für die Realsteuern der Stadt Braunschweig (Hebesatzssatzung) wird beschlossen.
2. Die als Anlage 2 beigelegte Satzung zur Aufhebung der Satzung der Stadt Braunschweig über die Erhebung von Beiträgen nach § 6 des Niedersächsischen Kommunalabgabengesetzes für straßenbauliche Maßnahmen – Straßenausbaubeitragssatzung – vom 11. Mai 2010 wird beschlossen.

Sachverhalt:

Zu 1.)

Aufgrund der angespannten Haushaltslage hat sich im Rahmen der Planung des Doppelhaushaltes 2025/2026 gezeigt, dass kurzfristig Maßnahmen ergriffen werden müssen, die geeignet sind, die finanzielle Situation der Stadt Braunschweig zu verbessern und eine dauerhafte Kompensation der Einnahmeausfälle durch die Aufhebung der Straßenausbaubeitragssatzung zu gewährleisten. Zu den Einzelheiten der Haushaltslage wird auf die Ratsmitteilung vom 13.05.2024 (DS 24-23755) verwiesen.

Die letzte Erhöhung des Grundsteuerhebesatzes ist mit dem Erlass der Haushaltssatzung 2016 erfolgt. Seitdem liegt der Hebesatz für die Grundsteuer B unverändert bei 500 Hebesatzpunkten und somit im Vergleich mit anderen niedersächsischen Großstädten aktuell im unteren Bereich:

- Hannover: 700%
- Hildesheim: 650%
- Göttingen: 600%
- Wolfsburg: 545%
- Salzgitter: 540%
- Braunschweig: 500%

- Osnabrück: 460 %
- Oldenburg: 445 %

Nunmehr ist eine rückwirkende Erhöhung des Grundsteuerhebesatzes auf 600 Hebesatzpunkte zum 01.01.2024 vorgesehen.

Die Festsetzung der Hebesätze u.a. für die Grundsteuer kann nach § 112 Abs. 2 Nr. 3 NKomVG durch die Haushaltssatzung oder durch eine gesonderte Hebesatzsatzung erfolgen. Bisher erfolgte die Festsetzung der Hebesätze für die Grundsteuer im Rahmen der Haushaltssatzung. Demnach war die Wirksamkeit der Hebesätze an die Wirksamkeit der Haushaltssatzung gekoppelt. Bei einer Festlegung der Hebesätze in einer gesonderten Hebesatzsatzung wird diese direkt nach dem Beschluss des Rates und ihrer Bekanntgabe wirksam. Nach § 25 Abs. 3 Grundsteuergesetz ist der Beschluss über die Festsetzung oder Änderung des Hebesatzes bis zum 30. Juni eines Kalenderjahres mit Wirkung vom Beginn dieses Kalenderjahres zu fassen. Demnach ist eine rückwirkende Änderung der Hebesätze für das Haushaltsjahr 2024 mit dem Erlass einer Hebesatzsatzung (s. **Anlage 1**) rückwirkend zum 01.01.2024 in der Ratssitzung am 11.06.2024 fristgerecht möglich.

Durch die Anpassung des Grundsteuerhebesatzes werden jährliche Mehrerträge in Höhe von rd. 10,9 Mio. € erwartet. Die höheren Erträge werden nicht durch eine Reduzierung der Schlüsselzuweisungen im Rahmen des kommunalen Finanzausgleichs gemindert. Dies liegt an der besonderen Berechnungsmethode, wonach die Grundsteuer erst um den Hebesatz bereinigt wird, bevor die Schlüsselzuweisungen ermittelt werden.

Nach derzeitigem Stand entfallen mögliche Einnahmen aus Straßenausbeiträgen in der mittelfristigen Finanzplanung von rd. 18 Mio. € (Haushaltsplanentwurf 2025-2029). In der Folge ergeben sich auch geringere Erträge aus der Auflösung von Sonderposten je Jahr.

Im Ergebnis verbleiben nach Kompensation dieser Mindereinnahmen unter Berücksichtigung der Nutzungszeit der Straßen somit jährliche Mehrerträge für 2025 und 2026 in Höhe von rd. 7 bis 8 Mio. € für den städtischen Haushalt.

Die Anpassung des Hebesatzes für die Grundsteuer B werden die Einwohnerinnen und Einwohner im Durchschnitt moderat belasten. Eine monatliche Mehrbelastung der Steuerpflichtigen ist nach den nachfolgenden Beispielrechnungen wie folgt zu erwarten:

- Reihenhaus (1999): ca. 6 € pro Monat
- Eigentumswohnung (2009): ca. 7 € pro Monat
- Doppelhaushälfte (1935): ca. 4 € pro Monat
- Mehrfamilienhaus (je Wohneinheit): ca. 7 € pro Monat

Ab dem Jahr 2025 wird es aufgrund der Grundsteuerreform des Bundes bzw. Länder vollständig geänderte Steuermessbeträge geben. Insofern haben die o.g. Berechnungen lediglich für das Jahr 2024 Aussagekraft.

Zu 2.)

1. Hintergrund

Die Straßenausbaubeitragspflicht findet ihre gesetzliche Grundlage in § 6 Abs. 1 NKAG. Gibt sich eine Kommune eine Straßenausbaubeitragsatzung, steht ihr kein Ermessen im Hinblick auf die Geltendmachung dieser Beitragsansprüche zu.

Die Erhebung von Straßenausbaubeiträgen führt regelmäßig zu Kritik in Politik und Öffentlichkeit. Viele Städte in Niedersachsen, darunter Hannover, Wolfsburg, Göttingen, Salzgitter, Oldenburg, Osnabrück und Wolfenbüttel, haben ihre Straßenausbaubeitragsatzung bereits abgeschafft.

Bei der Überlegung, die Straßenausbaubeitragssatzung abzuschaffen, sind die Regelungen nach dem Nds. Kommunalabgabengesetz (NKAG) zu beachten.

2. Zeitpunkt der Aufhebung (Inkrafttreten der Aufhebungssatzung)

Eine rückwirkende Aufhebung der Straßenausbaubeitragssatzung ist unzulässig, da sie auch Maßnahmen umfassen würde, für die die sachliche Beitragspflicht bereits entstanden ist. Diese entsteht mit dem Abschluss einer Straßenausbaumaßnahme (insbesondere mit Vorlage der Schlussrechnung). Ist die sachliche Beitragspflicht entstanden, steht der Kommune im Hinblick auf die Geltendmachung dieser Beitragsansprüche kein Ermessen zu.

Die Stadt Salzgitter hat im Zuge der Aufhebung ihrer Straßenausbaubeitragssatzung hierzu von der Kanzlei Prof. Versteyl Rechtsanwälte im Jahr 2020 eine rechtliche Stellungnahme eingeholt, die diese Rechtsauffassung bestätigt hat. Unterlässe die Stadt es pflichtwidrig, Forderungen zugunsten des Steuerhaushalts zu vereinnahmen, könne dies eine Verletzung der Vermögensbetreuungspflichten darstellen. Dies habe nicht nur disziplinarische und schadensersatzrechtliche Folgen, sondern könne auch mit Blick auf § 266 StGB (Untreue) strafbar sein.

Die Aufhebungssatzung (**Anlage 2**) tritt am Tag nach ihrer Bekanntmachung in Kraft.

In **Anlage 3** sind die Maßnahmen dargestellt, für die eine sachliche Beitragspflicht bereits entstanden ist. Die Straßenausbaubeträge müssen nach dem Entstehen der Beitragspflicht innerhalb der vierjährigen Verjährungsfrist erhoben werden. Dadurch fließen noch Einnahmen in einer Größenordnung von ca. 2 Mio. € in den städtischen Haushalt. Die Abrechnungen der Straßenausbaumaßnahmen werden bis Ende 2024 durchgeführt. Über diese hinaus werden bis zum Inkrafttreten der Aufhebungssatzung keine weiteren beitragspflichtigen Straßenausbaumaßnahmen abgeschlossen.

Weitere Einnahmen sind im Jahr 2024 (Ansatz 4.995 Mio. €) nicht mehr zu erzielen. Für Straßenausbaumaßnahmen, die nach dem Zeitpunkt des Inkrafttretens der Aufhebungssatzung abgeschlossen werden, können keine Beitragsansprüche mehr entstehen.

3. Finanzielle Auswirkungen 2025ff.

Im aktuellen Haushaltsplan 2023 ff. / IP 2022-2027 sind geplante Einnahmen aus Straßenausbaubeiträgen im Jahr 2025 mit 3,78 Mio. €, im Jahr 2026 mit 3,55 Mio. € und im Jahr 2027 mit 2,25 Mio. € veranschlagt. Nach den derzeit vorliegenden Informationen hätten im Haushaltsplanentwurf 2025 ff. / IP 2024-2029 die Jahre 2025-2029 insgesamt 17.564.300 € (davon 2025 2.479.300 €; 2026: 2.083.000 €; 2027: 1.842.000 €) an Einnahmen für Straßenausbaubeiträge veranschlagt werden können. Diese Einnahmen entfallen mit Inkrafttreten der Aufhebung der Straßenausbaubeitragssatzung. In der Folge ergeben sich geringere Erträge aus der Auflösung von Sonderposten.

Für 15 Straßenbaumaßnahmen (**Anlage 4**) wird keine sachliche Beitragspflicht mehr entstehen. Bei diesen Maßnahmen wurden von den Eigentümerinnen und Eigentümern in den vergangenen Jahren entweder eine Vorausleistung auf den Straßenausbaubeitrag erhoben oder ein Ablösebetrag bezahlt. Die in den vergangenen Haushaltsjahren vereinnahmten Vorausleistungen und Ablösebeträge einer Größenordnung von ca. 3 Mio. € werden zeitnah noch in 2024 an die Betroffenen zurückgezahlt.

4. Kompensation des Einnahmeausfalls

Neben der Kompensation durch Anhebung der Grundsteuerhebesätze werden aufgrund der defizitären Haushaltslage Einnahmeausfälle in 2024 durch die nachfolgend genannten Maßnahmen vorgenommen:

- **Streichung/Verschiebung von Infrastrukturmaßnahmen**

Eine teilweise Kompensation der fehlenden Einnahmen im laufenden Jahr könnte über den Wegfall geplanter Maßnahmen im Umfang von ca. 2,8 Mio. € erfolgen:

- **Erneuerung Wilhelmstraße Süd: 1,8 Mio. € (5E.660176)**
Die Umsetzung der Maßnahme ist gemeinsam mit der SE|BS vorgesehen, kann derzeit wegen fehlender Randbedingungen noch nicht geplant werden.
- **Erneuerung Rothenmühlweg: 600.000 € 5E.660169**
(Verzicht auf Übertragung der Mittel aus 2023)
Der Rothenmühlweg ist der Rest einer Gebietserschließung in Völkenrode
- **Radweg Weststadt-Timmerlah: ca. 400.000 € (5E.660146)**
Der Radweg ist planerisch noch in der Bearbeitung. Ein Planrechtsverfahren ist erforderlich. Die Mittel können nicht bis zum Baubeginn geschoben werden. Mittel stehen anteilig bereit, da ein Teil bereits für den Planungsauftrag gebunden ist.

- **Auswirkungen auf den Stellenplan**

Durch die skizzierte Abschaffung der Straßenausbaubeiträge ergeben sich auch Auswirkungen auf den Stellenplan. Da noch laufende Abrechnungen abgearbeitet werden müssen und für Straßenausbaumaßnahmen, für die Fördermittel bereits bewilligt sind, noch fiktive Abrechnungen zu erstellen sind, kann ein entsprechender Stellenwegfall erst zeitversetzt erfolgen. Des Weiteren muss berücksichtigt werden, dass Erschließungsbeiträge nach dem Bundesbaugesetz für die erstmalige Herstellung von Straßen auch in Zukunft erhoben werden müssen. Im Ergebnis werden daher zunächst insgesamt zwei Vollzeitstellen (BesGr. A 10) zum Wegfall zum Stellenplan 2025 vorgesehen. Dies entspricht einer jährlichen Personalkosteneinsparung von rd. 145.000 €.

Geiger

Anlage/n:

Anlagen 1 - 4

**Satzung der Stadt Braunschweig über die Festsetzung
der Hebesätze der Realsteuern (Hebesatzsatzung)
vom 11. Juni 2024**

Aufgrund der §§ 10, 58 und 111 des Niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetzes in der Fassung vom 17. Dezember 2010 (Nds. GVBl. S. 576), zuletzt geändert durch Art. 2 des Gesetzes vom 8. Februar 2024 (Nds. GVBl. Nr. 9-1), der §§ 1 und 2 des Niedersächsischen Kommunalabgabengesetzes in der Fassung vom 20. April 2017 (Nds. GVBl. S. 121), zuletzt geändert durch Art. 4 des Gesetzes vom 22. September 2022 (Nds. GVBl. S. 589), der §§ 1 und 25 Abs. 3 des Grundsteuergesetzes in der Fassung vom 7. August 1973 (BGBl. I S. 965), zuletzt geändert durch Artikel 21 des Gesetzes vom 16. Dezember 2022 (BGBl. I S. 2294), der §§ 1 und 16 Abs. 3 des Gewerbesteuergesetzes in der Fassung vom 15. Oktober 2002 (BGBl. I S. 4167), zuletzt geändert durch Artikel 19 des Gesetzes vom 27. März 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 108) sowie des § 1 des Gesetzes zur Übertragung der Festsetzung und Erhebung der Realsteuern auf die hebeberechtigten Gemeinden (Realsteuer-Erhebungsgesetz) vom 22. Dezember 1981 (Nds. GVBl. S. 423) hat der Rat der Stadt Braunschweig in seiner Sitzung am 11. Juni 2024 folgende Satzung beschlossen:

**§ 1
Hebesätze**

Die Hebesätze für die Realsteuern werden mit Wirkung vom 1. Januar 2024 wie folgt festgesetzt:

- | | |
|-------------------------------------------------------------------|----------|
| 1) Grundsteuer | |
| a) für die Betriebe der Land- und Forstwirtschaft (Grundsteuer A) | 320 v.H. |
| b) für die Grundstücke (Grundsteuer B) | 600 v.H. |
| 2) Gewerbesteuer | 450 v.H. |

**§ 2
Inkrafttreten**

Diese Satzung tritt rückwirkend zum 01. Januar 2024 in Kraft.

Braunschweig, den

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister
I.V.

Geiger
Erster Stadtrat

Die vorstehende Satzung wird hiermit im Amtsblatt der Stadt Braunschweig bekannt gemacht.

Braunschweig, den

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister
I.V.

Geiger
Erster Stadtrat

Anlage 2**Satzung zur Aufhebung der Satzung der Stadt Braunschweig über die Erhebung von Beiträgen nach § 6 des Niedersächsischen Kommunalabgabengesetzes für straßenbauliche Maßnahmen – Straßenausbaubeitragssatzung – vom 11. Mai 2010**

Aufgrund der §§ 10, 58 und 111 des Niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetzes (NKomvG) in der Fassung vom 17. Dezember 2010 (Nds. GVBl. S. 576), zuletzt geändert durch Art. 2 des Gesetzes vom 8. Februar 2024 (Nds. GVBl. Nr. 9-1) in Verbindung mit §§ 1, 2 und 6 des Niedersächsischen Kommunalabgabengesetzes (NKAG) in der Fassung vom 20. April 2017 (Nds. GVBl. S. 121), zuletzt geändert durch Art. 4 des Gesetzes vom 22. September 2022 (Nds. GVBl. S. 589) hat der Rat der Stadt Braunschweig in seiner Sitzung am 11. Juni 2024 folgende Satzung beschlossen:

§ 1

Die Satzung der Stadt Braunschweig über die Erhebung von Beiträgen nach § 6 des Niedersächsischen Kommunalabgabengesetzes (NKAG) für straßenbauliche Maßnahmen – Straßenausbaubeitragssatzung – vom 11. Mai 2010 (Amtsblatt für die Stadt Braunschweig Nr. 7 vom 18. Mai 2010, S. 23) in der Fassung der Zweiten Änderungssatzung vom 29. September 2020 (Amtsblatt für die Stadt Braunschweig Nr. 13 vom 14. Oktober 2020, S. 43) wird aufgehoben.

§ 2

Diese Aufhebungssatzung tritt am Tag nach ihrer Bekanntmachung im Amtsblatt für die Stadt Braunschweig in Kraft.

§ 3

Für straßenbauliche Maßnahmen, für die bis zum Inkrafttreten der Aufhebungssatzung eine sachliche Beitragspflicht nach der Satzung der Stadt Braunschweig über die Erhebung von Beiträgen nach § 6 NKAG für straßenbauliche Maßnahmen – Straßenausbaubeitragssatzung – vom 11. Mai 2010 entstanden ist, findet die Straßenausbaubeitragssatzung in der Fassung der Zweiten Änderungssatzung vom 29. September 2020 weiterhin Anwendung.

Braunschweig, den

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister
I.V.

Leuer
Stadtbaurat

Die vorstehende Satzung wird hiermit im Amtsblatt für die Stadt Braunschweig bekannt gemacht.

Braunschweig, den

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister
I.V.

Leuer
Stadtbaurat

Anlage 3**Maßnahmen mit sachlicher Beitragspflicht**

Stand. 7. Mai 2024

| | |
|----|-------------------------------------------------------------------|
| 1 | Gifhorner Straße zw Hansestr u Am Denkmal |
| 2 | Thiedestraße (Berkenbuschstr. bis Rüningen Straße) |
| 3 | Moorhüttenweg |
| 4 | Leonhardstr/Helmstedter Str zw Altewiekring u Schillstr |
| 5 | Lilienthalplatz |
| 6 | St. Leonhard zw. Leonhardstr u Schillstr (Ostseite) Geh- + Radweg |
| 7 | Bergfeldstraße |
| 8 | Hamburger Str zw Ring und McDonald (West) |
| 9 | Hagenring (West) zw. Rebenring u Gliesmaroder Str |
| 10 | Lessingplatz/John-F.-Kennedy-Platz (Fahrbahn) |
| 11 | Lessingplatz/John-F.-Kennedy-Platz (Radweg) |
| 12 | Stobenstraße West (Radweg) |
| 13 | Auf der Moorhütte/Am Papenholz |
| 14 | Am Hirtenberg |
| 15 | Gifhorner Str zw Hansestr u OD-Grenze/Brücke A2 |
| 16 | Abtstraße |
| 17 | Bismarckstraße |
| 18 | Berliner Str., Radweg |
| 19 | Celler Straße zw. Neuer Weg u Petritorwall (Nordseite) |
| 20 | Wallstraße |
| 21 | Hallestraße |
| 22 | Gördelingerstraße zw Altstadtmarkt u Kaffeetwete |
| 23 | Rebenring |
| 24 | Hansestr zw Ernst-Böhme-Str u Kanal |
| 25 | Alte Frankfurter Straße zw. Th-Heuss-Str u. Wurmbergstr |
| 26 | Hamburger Str zw A 392 u. Siegfriedstr. (Ostseite) |
| 27 | Pfälzer Straße zw Unter den Linden u Sandanger |
| 28 | Zum Ackerberg (Braunschweiger Str. bis Zur Wabe) |
| 29 | Marenholtzstraße (Wendehammer) |

Anlage 4**Rückzahlungen von Vorausleistungen und Ablösebeträgen**
Stand: 7. Mai 2024

| | Maßnahmen |
|-----------|----------------------------------------------------------------------|
| 1 | Im Wasserkamp |
| 2 | Fallersleber Str/Am Fallersleber Tore/Humboldtstr. |
| 3 | Fischerbrücke |
| 4 | St. Leonhard zw. Leonhardstr u Schillstr (Ostseite) Fahrbahn |
| 5 | Feuerbrunnen |
| 6 | Kirchblick |
| 7 | Leonhardstr. West |
| 8 | Kurzekampstraße |
| 9 | Tannenbergstraße/Tilsitstraße |
| 10 | Friedrich-Seele-Str. |
| 11 | Rüningenstraße (innerorts Rüningen) |
| 12 | Dieselstraße |
| 13 | Kurt-Schumacher-Str zw JFK-Platz u Ottmerstr (Nord-Ost-Seite) |
| 14 | Alter Weg |
| 15 | Humboldstr (zwischen Hagenring u. Gliesmaroder Str) |

Betreff:

**Satzung über die Festsetzung der Hebesätze für die Realsteuern
der Stadt Braunschweig sowie Aufhebung der
Straßenausbaubeitragssatzung
Änderungsantrag zur Vorlage 24-23754**

| | |
|------------------------------------------------------------------|-----------------------------|
| <i>Empfänger:</i> Stadt Braunschweig Der Oberbürgermeister | <i>Datum:</i> 05.06.2024 |
|------------------------------------------------------------------|-----------------------------|

| <i>Beratungsfolge:</i> | <i>Status</i> |
|---------------------------------------------------------------------|---------------|
| Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Vorberatung) | 05.06.2024 Ö |
| Ausschuss für Finanzen, Personal und Digitalisierung (Vorberatung) | 05.06.2024 Ö |
| Verwaltungsausschuss (Vorberatung) | 06.06.2024 N |
| Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung) | 11.06.2024 Ö |

Beschlussvorschlag:

In der Anlage 1, „Hebesatzung“, werden folgende Änderungen vorgenommen:

1. Die Schreibweise im letzten Satz des einleitenden Absatzes wird von „Brauschweig“ in „Braunschweig“ korrigiert.
2. Der Hebesatz für die Grundsteuer B wird anstatt der „600 v.H.“ mit „535 v.H.“ bemessen.

Sachverhalt:

Im Gegensatz zu Abgaben und Gebühren können Steuern allgemein nicht einer Zweckbindung unterstellt werden.

Der hier von der Verwaltung vorgeschlagene Ansatz, gleich das Dreifache der bisher für Sanierungsarbeiten von Eigentümern eingetriebenen Summe als Erhöhungsbetrag anzusetzen, überzieht die Verhältnismäßigkeit bei weitem. Weiterhin werden dadurch indirekt auch Mieter belastet - diesen wird damit aber auch ein deutlicher Anteil an der Haushaltssanierung aufgebürdet, wofür ja die zusätzlich erhobenen zwei Drittel dieser Steuererhöhung dienen sollen.

Durch Wegfall jeglicher Zweckbindung ist unklar, ob zukünftig überhaupt noch im bisher gewohnten Umfang straßenbauliche Maßnahmen weiterhin betrieben werden, oder aber die Verwaltung mit den Mehreinnahmen sogar komplett andere Ziele verfolgen wird.

Anlagen:

keine

Betreff:**Planung Haltepunkt West**

| | |
|------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|
| Organisationseinheit: Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr | Datum: 24.05.2024 |
|------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|

| Beratungsfolge | Sitzungstermin | Status |
|-------------------------------------------------------------------------|-----------------------|---------------|
| Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 222 Südwest (Anhörung) | 28.05.2024 | Ö |
| Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 221 Weststadt (Anhörung) | 28.05.2024 | Ö |
| Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung) | 05.06.2024 | Ö |

Beschluss:

1. Der Konzeptidee zur verkehrlichen Erschließung des künftigen Haltepunktes West zwischen der Friedrich-Seele-Straße, Donaustraße und Marienberger Straße wird zugestimmt (Grundsatzbeschluss).
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die Konzeptidee des Haltepunktes weiterzuführen und zu konkretisieren.

Sachverhalt:**Beschlusskompetenz**

Die Beschlusskompetenz des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (AMTA) ergibt sich aus § 76 Abs. 3 S. 1 NKomVG i. V. m. § 6 Nr. 2 lit. i der Hauptsatzung. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm sind Zustimmungen zu Verkehrsplanungen auf den AMTA übertragen.

Anlass

Im Rahmen des Investitionsprogramms „Stationsoffensive im Großraum Braunschweig“ werden insgesamt drei Eisenbahnverkehrsstationen in Braunschweig in den nächsten Jahren reaktiviert bzw. neu gebaut, namentlich die Stationen Bienrode, Leiferde und West. Der Regionalverband Großraum Braunschweig (RGB) hat dafür mit der Deutschen Bahn Station und Service AG sowie der DB Netz AG (mittlerweile verschmolzen zu DB InfraGO, im Folgenden DB) eine Vereinbarung zur Planung der Verkehrsstationen in Braunschweig geschlossen. Für die eisenbahntechnischen Anlagen liegt die Federführung der Verfahren bei der DB, die Federführung für die Umfeldplanungen liegt bei der Stadt.

Mit DS 21-17387 wurde ein Sachstandsbericht zum Planungsstand u. a. für den Haltepunkt West zur Kenntnis gegeben. Im Rahmen einer Mehrfachbeauftragung konnten erste Ideen hinsichtlich der verkehrlichen und städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten aufgezeigt werden. Die Ergebnisse zeigten in allen Entwürfen eine ähnliche verkehrliche Erschließung des Haltepunktes. Diese soll mit der vorliegenden DS als Basis für die weitere Planung beschlossen werden. Für eine potentielle hochbauliche Entwicklung sind Flächen eingeplant. Diese bedürfte umfangreicher Vorarbeiten (B-Planänderung) und ist daher nicht Bestandteil der vorliegenden verkehrlichen Konzeptidee. Auf Grundlage der Ergebnisse der Mehrfachbeauftragung wurden in 2023 in Abstimmung mit der Braunschweiger Verkehrs-GmbH (BSVG) die Anforderungen an die verkehrliche Umfeldplanung konkretisiert und die

Erstellung einer Vorzugsvariante im Rahmen einer Machbarkeitsstudie beauftragt. Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie mit einer verkehrlichen Vorzugsvariante liegen nun vor.

Planungen der DB

Die Planungen der DB und des RGB wurden in der Umfeldplanung nachrichtlich übernommen (Stand Vorplanung) und sehen einen Außenbahnsteig am ersten (nördlichen) Gleis und einen Mittelbahnsteig zwischen dem zweiten (mittleren) Gleis und dem dritten (südlichen) Gleis vor. Zu den Planungen der DB wird es zu gegebener Zeit eine separate Drucksache geben. Die Bahnsteige werden über eine Personenüberführung erreicht.

Anforderungen für die verkehrliche Umfeldplanung

Um einen möglichst großen Teil der Bevölkerung zu einem Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf den Schienenpersonennahverkehr (SPNV), den öffentlichen Personennahverkehr (Bus und Stadtbahn = ÖPNV) und den Radverkehr zu bewegen, müssen Anreize geschaffen und Maßnahmen entwickelt werden, die darauf abzielen, dass der Haltepunkt attraktiv ist und von vielen genutzt wird.

Folgende verkehrliche Planungsprämissen wurden zu Grunde gelegt:

- qualitativ und quantitativ gut ausgebauten Wegeverbindungen für den Fuß- und Radverkehr mit Integration in das bestehende Wegenetz,
- ein optimiertes ÖPNV-Erschließungskonzept zur Anbindung des Haltepunktes,
- die barrierefreie Erreichbarkeit aller Mobilitätsangebote und die Möglichkeit, reibungslos zwischen den Mobilitätsangeboten zu wechseln,
- hochwertige und geschützte Fahrradabstellanlagen in direkter Bahnsteignähe in einer Größenordnung von ca. 350 Stück (entspricht einem Anteil von ca. 35 % der prognostizierten Nutzer in 2030),
- P+R-Platz mit ca. 50 Stellplätzen (entspricht einem Anteil von 5 % der prognostizierten Nutzer in 2030),
- Berücksichtigung von hochbaulichen Entwicklungspotentialen.

Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zur Umfeldplanung Haltepunkt West

Auf Grundlage der verkehrlichen Anforderungen wurde im Rahmen der Machbarkeitsstudie folgende Konzeptidee für die verkehrliche Erschließung des Haltepunktes entwickelt (Abbildung 1).

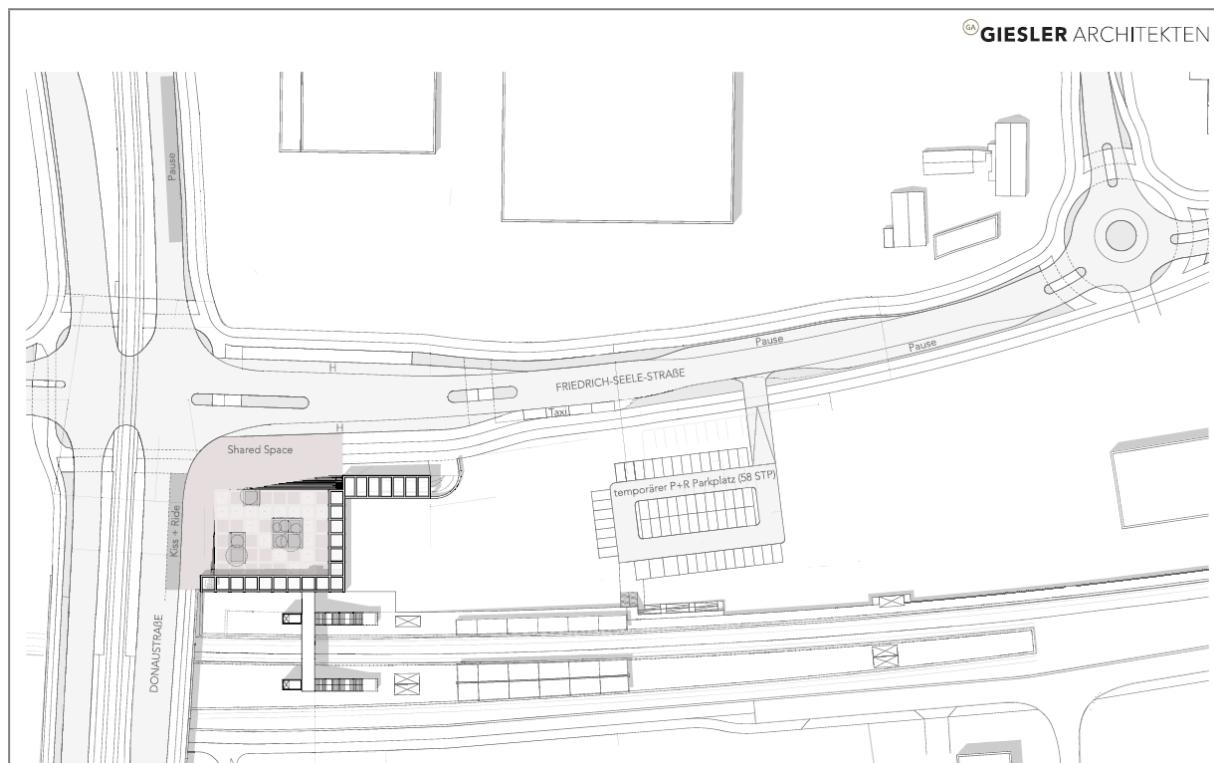


Abbildung 1: Konzeptidee für die verkehrliche Erschließung (Giesler Architekten)

Eingangsbereich mit Platzfläche

Als wesentliches Element ist in der Konzeptidee die Herstellung einer Platzfläche auf Höhe des Knotenpunktes Donaustraße/Friedrich-Seele-Straße als zentrales Element des künftigen Haltepunktes vorgesehen. Dieses gewährleistet eine kurze, geradlinige und barrierefreie Verbindung zwischen dem SPNV und dem ÖPNV. Dadurch sind sowohl die vorhandenen Stadtbahnhaltestellen in der Donaustraße als auch die neu geplanten Bushaltestellen in der Friedrich-Seele-Straße von der Personenüberführung der DB (Hauptzugang des Haltepunktes) aus sicht- und erreichbar. Darüber hinaus ist die Platzfläche so dimensioniert, dass diese der zukünftigen Verkehrsbedeutung des Mobilitätsknotens angemessen ist und gleichzeitig durch eine attraktive Gestaltung eine gute Aufenthaltsqualität bietet.

Radverkehr (Fahrradparkhaus)

Um die vorhandenen Flächen und topografischen Verhältnisse zu nutzen, ist unter der Platzfläche der Bau eines großzügig dimensionierten, hellen Fahrradparkhauses mit rund 350 Fahrradstellplätzen vorgesehen. Neben Doppelstockparken und Einzelplätzen ist auch ein Anteil von rund 10 % der Stellplätze für Lastenräder vorgesehen. Die Plätze sind zum Teil frei zugänglich und zum Teil in einem gesicherten Bereich mit Zugangskontrolle. Darüber hinaus wurden im Rahmen der Machbarkeitsstudie der Flächenbedarf für Sanitäranlagen sowie ein Zugang zur darüber liegenden Platzfläche mittels Treppe berücksichtigt (Abbildung 2).

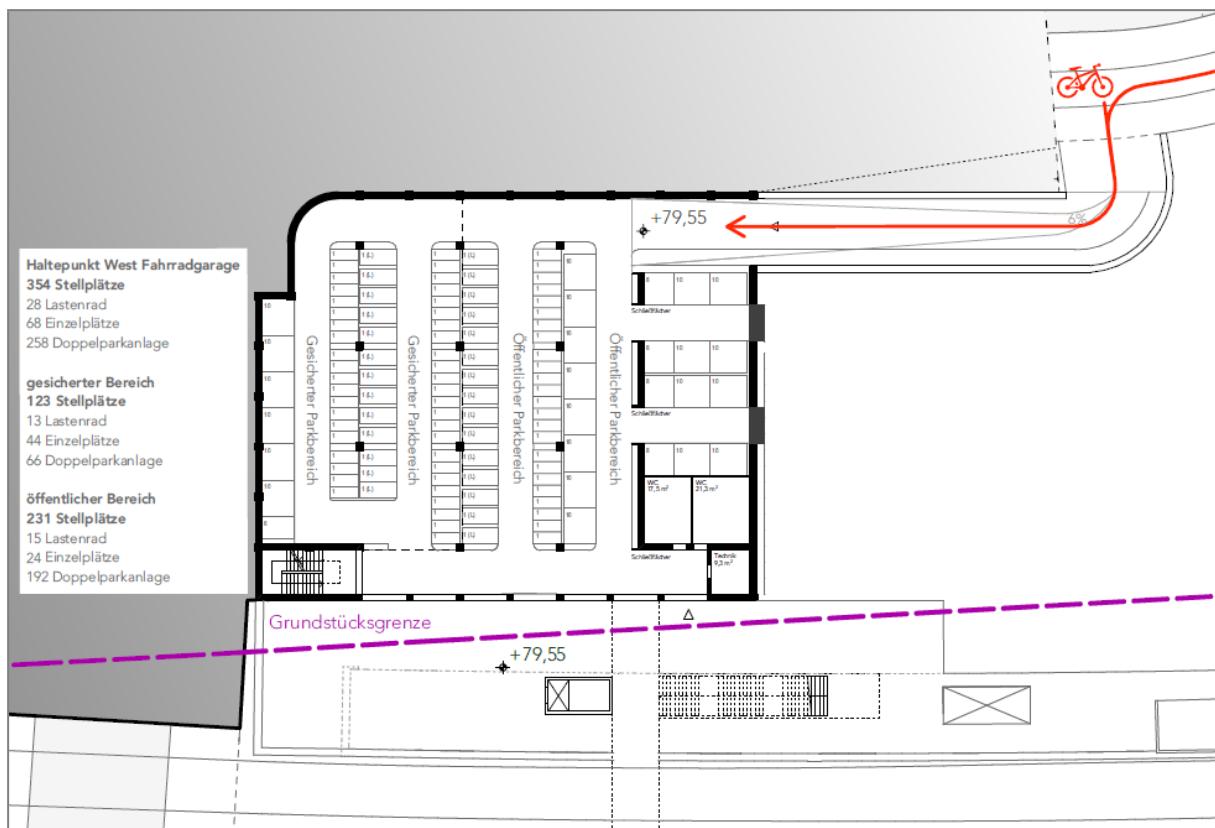


Abbildung 2: Grundriss vom Fahrradparkhaus (Giesler Architekten)

Zur Gewährleistung der Sicherheitsaspekte wird von einem mehrstöckigen Fahrradparkhaus abgesehen und stattdessen eine einstöckige Lösung mit großzügiger Raumhöhe von über 4 m bevorzugt. Zudem ist für eine gute Einsehbarkeit insgesamt eine offene und helle Gestaltung des Fahrradparkhauses, eine Glasfront zu den Bahnsteigen, sowie großzügig dimensionierte Fahrgassen zwischen den Fahrradabstellanlagen und eine ausreichende Beleuchtung ggf. ergänzt durch Lichtschächte in der Decke mit Tageslicht, geplant (Abbildung 3).

Als Zufahrt zum Fahrradparkhaus ist eine Rampe mit einer Neigung von 6 % von der Friedrich-Seele-Straße aus vorgesehen. Um eine möglichst konfliktfreie Erreichbarkeit der Rampe aus allen Richtungen zu gewährleisten, ist, neben der Herstellung von

angemessenen Radwegen beidseitig in der Friedrich-Seele-Straße zwischen Donaustraße und Neckarstraße, zusätzlich eine Querungshilfe über die Friedrich-Seele-Straße auf Höhe des Zugangs zur Rampe (für Radfahrende aus Osten kommend) vorgesehen. Im Platzbereich ist die Einrichtung eines gemeinsamen Bereiches für Radfahrende und Zu-Fuß-Gehende angedacht, um mögliche Konfliktpunkte zwischen Radfahrenden und Zu-Fuß-Gehenden zu minimieren.

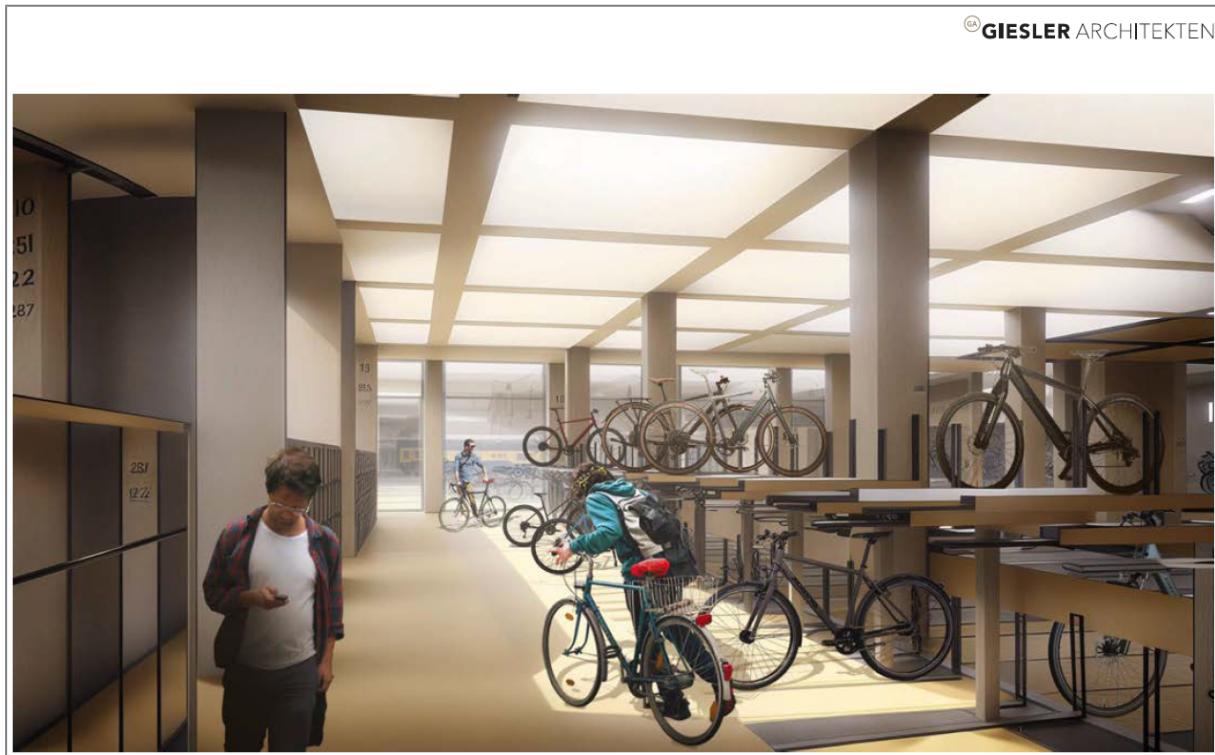


Abbildung 3: Visualisierung Fahrradparkhaus, Perspektive Blickrichtung Bahnsteige (Giesler Architekten)

ÖPNV

Zur Umsetzung eines optimierten ÖPNV-Erschließungskonzepts zur Anbindung des künftigen Haltepunktes ist seitens der BSVG angedacht, zukünftig mindestens drei Buslinien an den künftigen Haltepunkt anzubinden. Ein großes Fahrgastpotenzial wurde unter anderem mit geänderten Linienverläufen zur Anbindung des künftigen Haltepunktes bei den Buslinien 445, 465/466 und 423 ermittelt. Um Fahrzeitverlängerungen durch Anpassung der Linienverläufe der o. g. Buslinien möglichst gering zu halten und auch zukünftig die betriebliche Flexibilität zu haben, sowohl Buslinien am künftigen Haltepunkt enden zu lassen, als auch eine Weiterfahrt der Linien zu ermöglichen, wurden folgende für den ÖPNV sinnvolle Verkehrsanlagen in der Konzeptidee berücksichtigt:

- Je zwei neue Bushaltestellen und je zwei Buspausenplätze je Fahrtrichtung in der Friedrich-Seele-Straße sowie zwei Buspausenplätze in der Donaustraße,
- ein Kreisverkehrsplatz als Wendemöglichkeit für Busse im Bereich des Knotenpunktes Friedrich-Seele-Straße/Neckarstraße (abhängig von der Möglichkeit und Erforderlichkeit, Fläche hierfür zu erwerben)
- eine Busschleuse in der Neckarstraße, um eine Durchfahrbarkeit der Neckarstraße zur Straße Am Lehmanger mit Bussen zu ermöglichen.

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Zur Gewährleistung der Erreichbarkeit des künftigen Haltepunktes mit dem Pkw ist im Rahmen der Machbarkeitsstudie ein ebenerdiger P+R-Platz mit einer Größenordnung von ca. 50 Stellplätzen mit Zufahrt von der Friedrich-Seele-Straße und separaten Zugang zum Bahnsteig 1 mittels Treppe und barrierefreier Rampe vorgesehen.

Darüber hinaus sind als Längsparkstände in der Friedrich-Seele-Straße in Fahrtrichtung Osten vier Taxenplätze sowie in der Donaustraße in Fahrtrichtung Norden auf Höhe der Platzfläche ein Kiss and Ride Bereich vorgesehen (Abbildung 4).

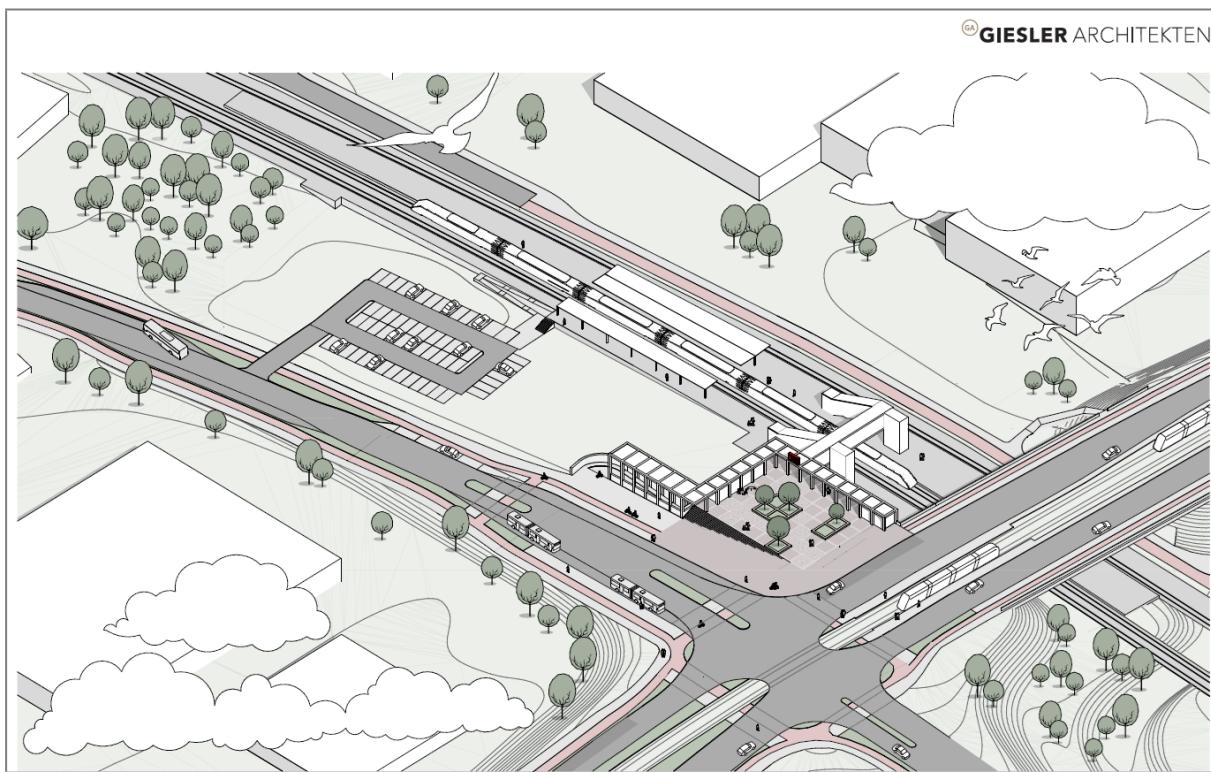


Abbildung 4: Isometrie der verkehrlichen Erschließung (Giesler Architekten)

Finanzierung

Für die Haushaltsjahre 2024-2026 stehen Planungsmittel in Höhe von je 200.000 € zur Verfügung.

Grundsätzlich können die Verkehrsanlagen zur Erschließung des künftigen Haltepunktes durch die Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) über das Förderprogramm Verknüpfungsanlagen ÖPNV/SPNV an Bahnhöfen mit bis zu 75 % der anrechenbaren Baukosten unter Berücksichtigung der Höchstsätze gefördert werden. Weitere Fördermöglichkeiten werden zu gegebener Zeit geprüft.

Erlöse aus der Entwicklung und Veräußerung der potentiellen Bauflächen werden erwartet.

Weiteres Vorgehen

Es ist vorgesehen, die Planungen zunächst bis zur Leistungsphase 2 gem. HOAI (Grundlagenermittlung und Vorplanung) fortzuführen. Auf Basis der dann vorliegenden Grundlage erfolgt ein erneuter Beschluss für die weiteren Planungsschritte. Die Fertigstellung der städtischen Umfeldplanung ist vor der Inbetriebnahme des Haltepunktes durch die DB, die für 2029 geplant ist, avisiert.

Die östlich des Fahrradparkhauses angrenzenden städtischen Flächen könnten als potenzielle Bauflächen für eine hochbauliche Entwicklung genutzt werden (Abbildung 5). Bei Überplanung des P+R-Platzes ist dann der P+R-Bedarf in der Hochbauplanung zu integrieren. Der östliche Teil der städtischen Freifläche ist für den Amphibienschutz als Grünfläche möglichst zu erhalten.

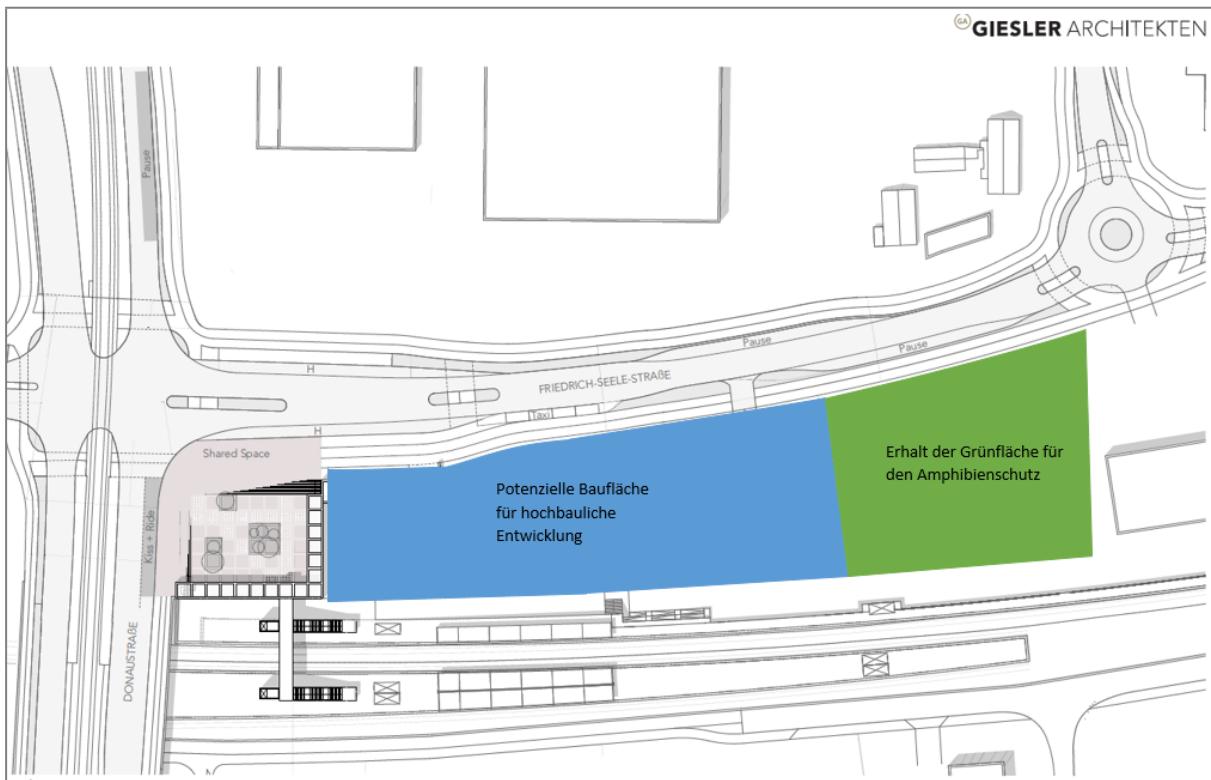


Abbildung 5: Lageplan der verkehrlichen Erschließung (Giesler Architekten) mit potenziellen Bauflächen für eine hochbauliche Entwicklung

Leuer

Anlage/n:
keine

Betreff:

**Einrichtung einer Tempo 30-Zone in den Straßen Ackerweg,
Neumarktstraße und Strehlitzweg**

| | |
|------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|
| <i>Organisationseinheit:</i> Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr | <i>Datum:</i> 23.05.2024 |
|------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|

| <i>Beratungsfolge</i> | <i>Sitzungstermin</i> | <i>Status</i> |
|-------------------------------------------------------------------------|-----------------------|---------------|
| Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 111 Hondelage-Volkmarode (Anhörung) | 30.05.2024 | Ö |
| Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung) | 05.06.2024 | Ö |

Beschluss:

„Der Einrichtung einer Tempo 30-Zone im Ackerweg, in der Neumarktstraße und im Strehlitzweg wird zugestimmt.“

Sachverhalt:**Beschlusskompetenz**

Die Beschlusskompetenz des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (AMTA) ergibt sich aus § 76 Abs. 3 Satz 1 NkomVG i. V. m. § 6 Nr. 2 lit. i der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei der Entscheidung über die Einrichtung einer Tempo 30-Zone um eine verkehrsplanerische Angelegenheit, für die der AMTA zuständig ist, da hier zwei Buslinien verkehren und die Bedeutung deshalb über den Stadtbezirk hinausgeht.

Anlass

Mit der DS 23-22530 wurde an die Verwaltung die Bitte herangetragen, auf den gesamten Ackerweg eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h einzurichten. Aufgrund der sensiblen Einrichtung (Grundschule Hondelage) besteht bereits eine streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h zwischen Ackerweg Haus Nr. 15 und 26. Aufgrund einer von der Polizei ermittelten Gefahrenlage im Bereich der Bushaltestelle vor Haus Nr. 1F im Ackerweg liegen die Voraussetzungen für eine Erweiterung der streckenbezogenen Geschwindigkeit auf 30 km/h im Ackerweg im Bereich der Bushaltstelle mit einer gewissen Ausdehnung in beide Richtungen vor. Auf Grundlage der Allgemeinen Verwaltungsvorschriften der Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) unter Randnummer 14 zu Zeichen 274 sind zur Verstärigung der Geschwindigkeit bei kurzen Abschnitten (bis zu 300 m) zwischen zwei Geschwindigkeitsbeschränkungen diese zusammenzufassen. Dies trägt auch zur Verringerung der verkehrsbedingten Lärm- und Abgasbelastung sowie zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei. Die Anordnung einer streckenbezogenen Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h hätte im Ackerweg allerdings zur Folge, dass das VZ 274-30 an allen Einmündungen und Kreuzungen für beide Fahrtrichtungen wiederholt werden müsste, was 12 Verkehrszeichen wären.

Gleichzeitig dient der Ackerweg überwiegend der Erschließung des Wohngebietes und die Anforderungen zur Einrichtung einer Tempo 30-Zone gemäß § 45 Abs. 1 c StVO sind ebenfalls erfüllt. Die Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h wird einen maßgeblichen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie der Aufenthalts- und

Wohnqualität für die Bewohner leisten. In diesem Zuge werden auch die umliegenden Straßen Neumarktstraße und Strehlitzweg, welche ausschließlich der Erschließung des Wohngebietes dienen, in die Tempo 30-Zone integriert.

Bei Anordnung einer Tempo 30-Zone sind jedoch die Bedürfnisse des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) zu berücksichtigen. Im Ackerweg verkehren die Buslinie 417 und 433 zur Erschließung des Wohngebiets. Die Einrichtung einer Tempo 30-Zone und damit regelmäßig verbundene rechts-vor-links-Regelung sowie die Temporeduzierung im Ackerweg hat eine Fahrtzeitverlängerung für den ÖPNV zur Folge. Das Anhalten und Anfahren bei einer rechts-vor-links-Regelung an jedem Knotenpunkt würde zudem die Sicherheit stehender Fahrgäste und den Komfort für alle Fahrgäste senken. Um den Belangen des Buslinienverkehrs nachzukommen, kann nach den VwV-StVO von der Grundregel rechts-vor-links abgewichen werden und die Vorfahrt durch das Zeichen 301 (einmalige Vorfahrt an der nächsten Kreuzung) angeordnet werden. Es bleiben daher die bestehenden Vorfahrtsregelungen im Ackerweg im Verlauf der Buslinien 417 und 433, an der Angerburgstraße, Grünbergstraße, Danziger Straße, In den Heistern, Wilhelmshöhe und am Ahornweg, bestehen. Zur Aufrechterhaltung der bestehenden Vorfahrtsregelung am Knotenpunkt Ackerweg/Troppastraße/Siekbruch mit abknickender Vorfahrt vom Ackerweg zur Troppastraße sowie umgekehrt, welche rechtlich innerhalb einer Tempo 30-Zone nicht möglich ist, wird der Knotenpunkt nicht Bestandteil der Tempo 30-Zone. Unter Beibehaltung der bestehenden Vorfahrtsregelung stimmt die BSVG der Einrichtung einer Tempo 30-Zone im Ackerweg zu. Die bestehende streckenbezogene Geschwindigkeitsbegrenzung (30 km/h) im westlichen Teilbereich des Ackerweges wird mit Einrichtung der Tempo 30-Zone aufgehoben.

Um einen „Schilderwald“ im Ackerweg zu umgehen, empfiehlt die Verwaltung die Einrichtung einer Tempo 30-Zone anstatt der Ausweitung der streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h. Sollte kein Beschluss für die Umsetzung der Tempo 30-Zone im Ackerweg, in der Neumarktstraße sowie dem Strehlitzweg erfolgen, wird stattdessen die streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Ackerweg umgesetzt.

Leuer

Anlage/n:

keine

Betreff:**Radwegesanierung und Optimierung im Bereich Hagenring/
Humboldtstraße**

| | |
|------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|
| <i>Organisationseinheit:</i> Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr | <i>Datum:</i> 28.05.2024 |
|------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|

| <i>Beratungsfolge</i> | <i>Sitzungstermin</i> | <i>Status</i> |
|-------------------------------------------------------------------------|-----------------------|---------------|
| Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 120 Östliches Ringgebiet (Anhörung) | 29.05.2024 | Ö |
| Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung) | 05.06.2024 | Ö |

Beschluss:

„Der Planung und dem Umbau des Radweges im Bereich Hagenring/Humboldtstraße entsprechend der Anlage 1 wird zugestimmt.“

Sachverhalt:Beschlusskompetenz

Die Beschlusskompetenz des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben ergibt sich aus § 76 Abs. 3 Satz 1 NKomVG in Verbindung mit § 6 Nr. 2 lit. h der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich beim Hagenring um eine Straße, die eine über die Grenzen des Stadtbezirks hinausgehende Funktion besitzt, für die der Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben beschlusszuständig ist.

Anlass

Im betrachteten Abschnitt weisen die benutzungspflichtigen Radwege eine schlechte Oberflächenbeschaffenheit auf und entsprechen nicht den Abmessungen gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), E-Klima bzw. Braunschweiger Standard. Die zulässigen Verkehrsbeziehungen für Radfahrende entsprechen nicht der tatsächlichen Nachfrage, was aus zahlreichen beobachteten Fahrradfahrten entgegen der zulässigen Fahrtrichtung geschlossen werden kann.

Die Abmessungen der Aufstellflächen im Bereich der durch Lichtsignalanlagen (LSA) gesicherten Querungen für Zu-Fuß-Gehende und Radfahrende sind unzureichend und eine Barrierefreiheit insbesondere für Sehbehinderte ist nicht gewährleistet.

Planung

Die Radwegbeläge im Planungsbereich werden in Asphalt neu hergestellt. Es werden durchgehende Begrenzungstreifen zwischen den Geh- und Radwegen aus Noppenplatten (entsprechend der Entscheidung in der DS 21-16665 „Taktile Begrenzungstreifen zwischen Geh- und Radweg bei Umbaumaßnahmen im Bestand“) eingebaut.

Die Gehwegfurten erhalten einen barrierefreien Standard, bestehend aus taktilen Leitelementen mit differenzierter Bordhöhe. Die Mindestbreiten der Aufstellflächen für Zu-Fuß-Gehende und Radfahrende konnten trotz sehr begrenzter Flächenverfügbarkeit berücksichtigt werden. Die Eckausrundung des Fahrbahnrandes in die Humboldtstraße musste angepasst werden, um eine ausreichend breite Aufstellfläche an der LSA für die

Fußgänger zu erzielen. Die Signalmaste konnten an ihren Standorten erhalten werden, was aufgrund der kostenintensiven Verschiebung eine entscheidende Planungsmaxime war.

Die Radfahrbeziehungen zwischen der Humboldtstraße und der Wabestraße, sowie zwischen der Humboldtstraße und der Schunterstraße sind stark ausgeprägt, aber legal nur in jeweils einer Fahrtrichtung möglich. Daher wurde zwischen der nördlichen Radwegefurt über den Hagenring und der Schunterstraße sowie zwischen der südlichen Radwegefurt und der Wabestraße jeweils eine Führung des Radverkehrs im Zweirichtungsverkehr geplant. Aufgrund diverser Engstellen und Flächenkonkurrenzen mussten dazu sowohl bei den Gehwegbreiten als auch bei den Radwegbreiten Kompromisse eingegangen werden.

Die in der Anlage dargestellte Planung stellt daher einen Kompromiss der Flächenverteilung zwischen Radwegen und Fußwegen dar. Eine weitere bzw. wünschenswerte Verbreiterung würde den umzubauenden Bereich deutlich erweitern und wäre mit den zur Verfügung stehenden Finanzmitteln nicht realisierbar.

Am Hagenring zwischen Schunter- und Wabestraße entfallen zugunsten des Zweirichtungsradweges zwei öffentliche Parkplätze ersatzlos.

Finanzierung

Die Kostenschätzung beträgt ca. 220.000 €. Die Maßnahme wird aus dem PSP-Element/Maßnahmennummer 4S.660024 (Deckenprogramm Radwege) finanziert.

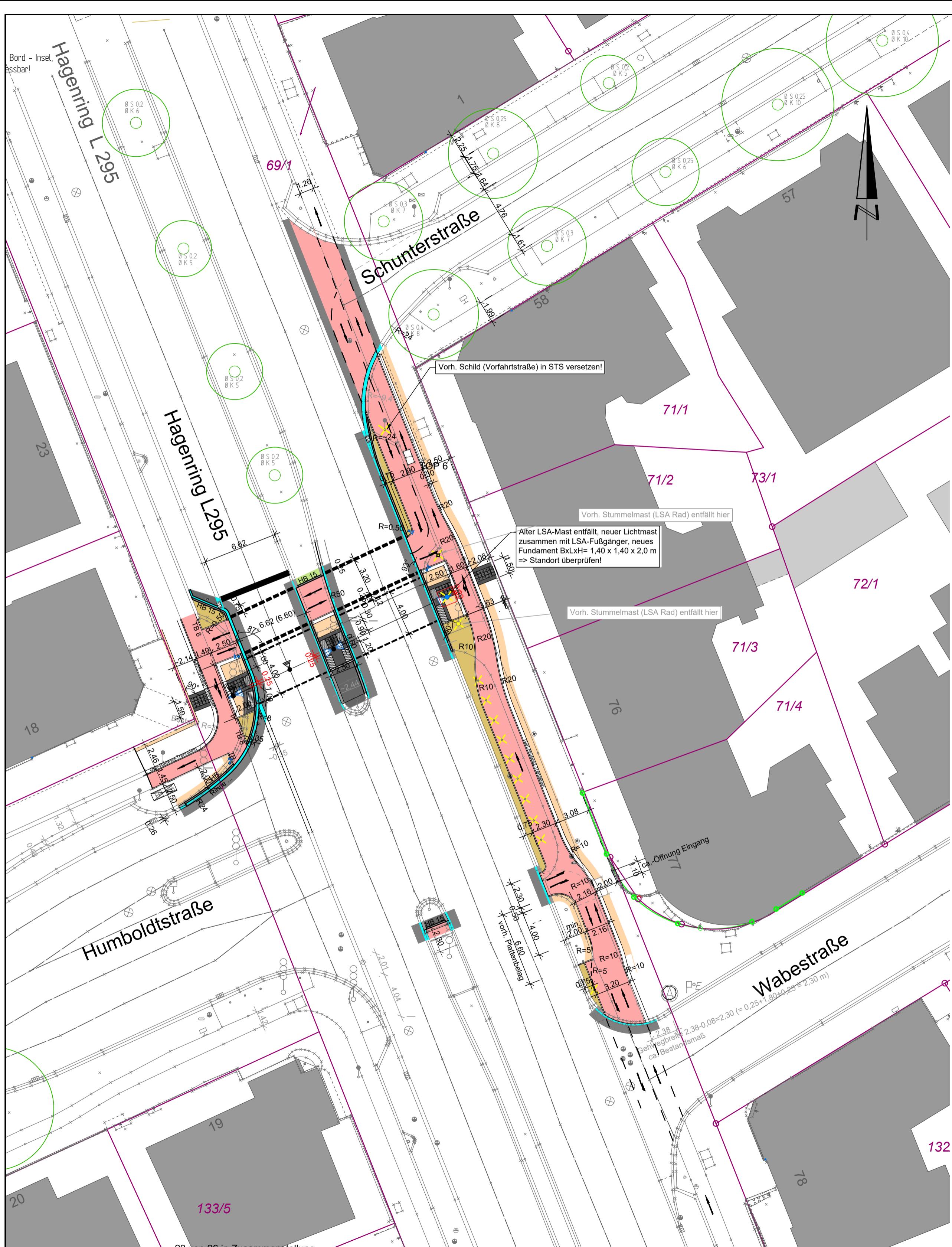
Ausblick

Die Arbeiten sind in der zweiten Jahreshälfte 2024 geplant.

Leuer

Anlage/n:

Lageplan



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

Vorentwurf

Radwegsanierung und Optimierung Hagenring-Humboldtstraße

Lageplan
für Stadtbezirksrat (Bez. 120)
am 29.05.2024

| | |
|------------|------------------|
| Unterlage | X |
| Blatt-Nr. | X |
| Maßstab | 1:250 |
| Blattgröße | 550.0 x 450.0 mm |

| Abt. 66.2 | Datum | Name | Braunschweig, den geprüft: |
|------------|------------|-------------------------------|-------------------------------------|
| bearbeitet | 03/2024 | Steven | |
| gezeichnet | 04/2024 | Steven | |
| Stand | 22.05.2024 | gedruckt 22.05.2024 Steven | |

mitgez.
Datum, Name

Pfad: V:\Dez_3\FB66\66_2\Vestra_Projekte\E_F_G_H\Hagenring\Hagenring_Humboldtstraße_Radweg\Radweg_Humboldt Layout: LP_Vorentwurf 550x450_2024-05-22

*Absender:***Faktion Bündnis 90 - DIE GRÜNEN im
Rat der Stadt****24-23832**

Anfrage (öffentlich)

*Betreff:***Parkgebühren im Vergleich zur ÖPNV-Ticketpreissteigerung***Empfänger:*Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister*Datum:*

17.05.2024

*Beratungsfolge:*Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur
Beantwortung)

05.06.2024

Status

Ö

Sachverhalt:

Seit Beginn des Jahres 2024 sind die ÖPNV-Tickets im Schnitt um 6% teuer geworden*
Daher fragen wir die Verwaltung:

Wie sind die Anpassungen der Parkgebühren im Vergleich zu den Anpassungen der ÖPNV-Tarife in den letzten 10 Jahren ausgefallen?

Wie hoch waren die jährlichen Einnahmen aus Parkgebühren und Anwohnerparkausweisen in den letzten fünf Jahren?

Welche zusätzlichen Einnahmen wären zu erwarten, wenn die Parkgebühren und Anwohnerparkausweise um 5%, 10%, 15% oder entsprechend dem aktuellen Verbraucherpreisindex erhöht würden?

*<https://www.bsvg.net/tickets/vrb-fahrpreisuebersicht-2024.html>

Anlagen:

keine

Betreff:

Parkgebühren im Vergleich zur ÖPNV-Ticketpreissteigerung

| | |
|-----------------------------------------------------------------------------|----------------------|
| Organisationseinheit: Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr | Datum: 05.06.2024 |
|-----------------------------------------------------------------------------|----------------------|

| Beratungsfolge | Sitzungstermin | Status |
|----------------------------------------------------------------------|----------------|--------|
| Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis) | 05.06.2024 | Ö |

Sachverhalt:

Zur Anfrage der Fraktion Bündnis 90 - DIE GRÜNEN vom 17.05.2024 nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Zu 1.:

Da nicht alle Fahrscheinangebote jährlich gleichmäßig erhöht werden, wird die Erhöhung des ÖPNV-Ticketpreises im Mittel angegeben. Die gemittelten ÖPNV-Tarife sind seit 2015 in Summe um 26,8 % gestiegen.

Die Parkgebühren in der Zone I wurden im selben Zeitraum einmalig (2016) um 28,6 % von 0,70 €/30 Min. auf 0,90 €/30 Min. erhöht. 2018 wurde die ehemalige Parkzone II (Bereich zwischen City-Ring und Okerumflutgraben) in die Parkzone I integriert, so dass dort eine Erhöhung der Parkgebühr um 0,30 € (50%) von 0,60 € auf 0,90 € stattfand, während sie in der übrigen Parkzone I gleichblieb. In der Parkzone III (heute Parkzone II) haben sich die Parkgebühren seit 2015 nicht geändert.

| Jahr | Erhöhung ÖPNV-Ticketpreise* | Erhöhung Parkgebühren Zone I | Erhöhung Parkgebühren ehem. Zone II | Erhöhung Parkgebühren Zone III (heute Zone II) |
|------|-----------------------------|------------------------------|------------------------------------------------------|------------------------------------------------|
| 2015 | + 2,0 % | + 0 % (0,70 €) | + 0 % (0,50 €) | + 0 % (0,50 €) |
| 2016 | + 2,5 % | + 28,6 % (0,90 €) | + 20 % (0,60 €) | + 0 % (0,50 €) |
| 2017 | + 1,3 % | + 0 % (0,90 €) | + 0 % (0,60 €) | + 0 % (0,50 €) |
| 2018 | + 1,9 % | + 0 % (0,90 €) | + 50 % Integration in Parkgebührenzone I (0,90 €) | + 0 % (0,50 €) |
| 2019 | + 2,1 % | + 0 % (0,90 €) | - | + 0 % (0,50 €) |
| 2020 | + 2,0 % | + 0 % (0,90 €) | - | + 0 % (0,50 €) |
| 2021 | + 2,1 % | + 0 % (0,90 €) | - | + 0 % (0,50 €) |
| 2022 | + 1,0 % | + 0 % (0,90 €) | - | + 0 % (0,50 €) |
| 2023 | + 3,1 % | + 0 % (0,90 €) | - | + 0 % (0,50 €) |
| 2024 | + 6,1 % | + 0 % (0,90 €) | - | + 0 % (0,50 €) |

* Prozentuale Erhöhung im Mittel, je Fahrschein unterschiedlich

Zu 2.:

Die Einnahmen aus Parkgebühren und Bewohnerparkausweisen stellen sich in den letzten fünf Jahren wie folgt dar:

| Jahr | Parkgebühren | Bewohnerparkausweise |
|------|--------------|----------------------|
| 2019 | 2.970.000 € | 158.000 € |
| 2020 | 2.410.000 € | 182.590 € |
| 2021 | 2.140.000 € | 177.020 € |
| 2022 | 2.580.000 € | 174.420 € |
| 2023 | 2.930.000 € | 183.520 € |

Zu 3.:

Ausgehend von den Einnahmen aus Parkgebühren und Bewohnerparkausweisen im Jahr 2023 ergeben sich die folgenden potenziellen zusätzlichen Einnahmen:

| Erhöhung | Mehreinnahmen Parkgebühren (Basis 2023: 2.930.000 €) | Mehreinnahmen Bewohnerparkausweise (Basis 2023: 183.520 €) |
|-----------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------|
| 5% | + 146.500 €/Jahr | + 9.180 €/Jahr |
| 10% | + 293.000 €/Jahr | + 18.350 €/Jahr |
| 15% | + 439.500 €/Jahr | + 27.530 €/Jahr |
| Verbraucherpreisindex (VPI) | Erhöhung der Parkgebühren um 0,10 € gem. ParkGO (DS 17-05512): + 322.300 € / Jahr | VPI 2,2 % im April 2024: + 4.040 €/Jahr Quelle: Statistisches Bundesamt |

Bei den möglichen Mehreinnahmen aus Parkgebühren ist zu beachten, dass die Auswirkungen der Ende 2023 sowie Anfang 2024 erfolgten Ausweitung der Parkgebührenpflicht bisher in den Einnahmen nur zu einem geringen Teil abgebildet sind. Auch die Auswirkung der Einführung des 24-Stunden-Tickets lässt sich zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht abschätzen.

Braunschweig berechnet bereits gem. Gebührenordnung (GebOSt) die Höchstgebühr von 30,70 € pro Jahr. In Niedersachsen wurde den Kommunen zusätzlich über eine Landesverordnung die Befugnis erteilt, eigene entsprechende Gebührenordnung abweichend von der GebOSt zu erlassen. Von dieser Ermächtigung hat die Stadt bislang keinen Gebrauch gemacht.

Die Verwaltung weist darauf hin, dass die Landesregierung die Berücksichtigung des wirtschaftlichen Wertes für die Ausstellung von Bewohnerparkausweisen bei der Festlegung der Gebührenhöhe als nicht zulässig ansieht. Mit einem Bewohnerparkausweis wird ein Nachteil ausgeglichen (Mangel privater Stellflächen, erheblicher allgemeiner Parkdruck und keine ausreichende Parkmöglichkeit in der Nähe), es wird kein Privileg eingeräumt. Damit gibt es aus Sicht des Landes keinen wirtschaftlichen Vorteil, sondern nur den Ausgleich eines vorhandenen Nachteils (siehe hierzu auch Drucksache 18/9285 des Nds. Landtages). Damit dürfen Kosten von Einstellplätzen u. ä. nicht als Grundlage für die Gebührenhöhe berücksichtigt werden, sondern nur der reine Verwaltungsaufwand.

Leuer

Anlage/n:
keine