

Absender:

Interfraktionell im Stadtbezirksrat 112

TOP 4.1

24-24514
Antrag (öffentlich)

Betreff:

Antrag auf Übernahme der Verkehrssicherungspflicht der Beberbachbrücke Erlenbruch

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

17.10.2024

Beratungsfolge:

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

13.11.2024

Status

Ö

Beschlussvorschlag:

Beschluss:

Vor dem im Sachverhalt genannten Hintergrund bittet der Stadtbezirksrat die Verwaltung, die Verkehrssicherungspflicht für diese Brücke zu übernehmen und damit ihren Erhalt zu sichern.

Sachverhalt:

Die Brücke am Ende der Straße Erlenbruch neben dem Biotop wird von der örtlichen Feldmarkgemeinschaft der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt und instand gehalten. Bei den Bürgern Waggums ist sie als kurzer Weg in das Waldgebiet Kahlenberg beliebt. Die Feldmarkgemeinschaft erklärt sich bereit, die Wartung und Instandhaltung der Brücke in eigener Verantwortung und Finanzierung zu übernehmen.

Bezüglich der Verkehrssicherungspflicht sieht sie sich aber nicht imstande diese zuverlässig gewährleisten zu können.

Gez.

Berger
CDU

Büttner
BIBS

Zimmer
FDP

Masurek
B90/Grüne

Klie
SPD

Anlagen:

Keine

Absender:

**Fraktion B90/Grüne im Stadtbezirksrat
112**

TOP 4.2

24-24594
Antrag (öffentlich)

Betreff:

**Auskoffering des Grabens östlich der Grasseler Str. im Bereich der
Ortschaft Waggum**

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

30.10.2024

Beratungsfolge:

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

13.11.2024

Status

Ö

Beschlussvorschlag:

Beschluss:

Die Verwaltung wird gebeten,

1. den Graben erneut auszukoffern und
2. die Rohre unter den querenden Feldwegen, u.a. dem zum Sportplatz des SV Waggum, von Pflanzenwuchs zu befreien.

Sachverhalt:

Der Graben hat insbesondere bei Starkregen nur eine geringe Aufnahmekapazität. Hemmend sind dabei Baumstümpfe und Wurzelwerk. Bei verstopften Rohren unter den querenden Wegen fließt das Regenwasser über die Grasseler Straße in die dortigen Grundstücke und Keller der Anlieger. Das soll künftig vermieden werden.

gez.

Gerhard Masurek
Fraktion B90/Grüne

Anlage/n:

Keine

Betreff:

Verbesserung der Verkehrssicherheit in den Straßen Am Hasselteich, Am Sandkamp, Schopenhauerstraße und Im Schapenkamp

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

31.10.2024

Beratungsfolge:

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

13.11.2024

Status

Ö

Beschlussvorschlag:**Beschluss:**

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden und zur Lösung der Park- und Geschwindigkeitsprobleme beantragt der Bezirksrat einen Ortstermin mit den zuständigen Fachverwaltungen, der Polizei und dem Bezirksrat im Wohngebiet östlich des Messewegs, in den Straßen Am Hasselteich, Am Sandkamp, Schopenhauerstraße und Im Schapenkamp.

Sachverhalt:

Der Bezirksrat hat bereits am 7. Juni 2023 mit der DS 23-21432 um die Überprüfung und Kontrolle der Einhaltung der Straßenverkehrsordnung (StVO) sowie der Geschwindigkeitsvorgaben gebeten.

Die daraufhin durchgeführten Geschwindigkeitsmessungen haben lt. DS 23-21432-01 gezeigt, dass in den betroffenen Straßen zwar viele Verkehrsteilnehmer*innen die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h einhalten, jedoch Geschwindigkeitsübertretungen festgestellt wurden, die Anlass zur Sorge geben.

Entgegen der Ausführung in der DS haben sich Anwohnende mehrfach über falsch parkende Fahrzeuge und nicht angepasste Geschwindigkeit bei den zuständigen Stellen beschwert. Durch die vorliegenden Messergebnisse, die gegebenen Straßenquerschnitte der benannten Straßen sowie der sich ändernden Bewohner*innenstruktur im Quartier (älter werdende Bewohner*innen, Generationswechsel, Baumaßnahmen mit Schaffung von zusätzlichen Wohneinheiten, etc.) und erneuten Beschwerden von Bürger*innen, hält es der Bezirksrat für wichtig, im Rahmen eines Ortstermins gemeinsam mit der Fachverwaltung die bestehenden Probleme zu analysieren und geeignete Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden und die Parksituation zu diskutieren.

gez.

Antje Keller

-partei-/fraktionslos-

Anlagen:

Keine

Absender:

**Fraktion B90/Grüne im Stadtbezirksrat
112**

TOP 4.4

24-24597
Antrag (öffentlich)

Betreff:

Das Parkverbot auf dem Nordendorfsweg sollte saisonal begrenzt werden

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

30.10.2024

Beratungsfolge:

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

13.11.2024

Status

Ö

Beschlussvorschlag:

Beschluss:

Das Parkverbot auf dem Nordendorfsweg soll saisonal begrenzt werden.
Die Parkverbotsschilder sollen ein Zusatz bekommen: „Vom 15.5. – 1.9.“

Sachverhalt:

Das Parkverbot auf dem Nordendorfsweg (in der Nähe des Freibades) ist während der Badesaison absolut berechtigt, um zu einem geordneten Parkverhalten zu führen. Die Anwohner würden aber im restlichen Jahr ungern auf den Parkraum vor ihrem Haus verzichten. Besucher, Anlieferer, usw. könnten nicht unmittelbar vor dem Haus parken. Abhilfe könnte ein Zusatzschild „vom 15.5. – 1.9.“ schaffen.

Gez.

Bernd Sternkiker

Anlage/n:

Keine

Betreff:

Umgestaltung des Bolzplatzes Bärenkamp in einen Dirt-Bike-Parcours und einen Basketballplatz (Halbfeld)

Organisationseinheit:

Dezernat VIII
67 Fachbereich Stadtgrün

Datum:

07.11.2024

Beratungsfolge

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

Umwelt- und Grünflächenausschuss (Entscheidung)

Sitzungstermin

13.11.2024

26.11.2024

Status

Ö

Ö

Beschluss:

„Der Umgestaltung des Bolzplatzes Bärenkamp in einen Dirt-Bike-Parcours und einen Basketballplatz (Halbfeld) auf der Basis des als Anlage beigefügten Entwurfsplans wird zugestimmt.“

Sachverhalt:

Der Bolzplatz Bärenkamp ist zurzeit weitgehend in seiner Nutzung als Jugendplatz eingeschränkt, da Wildtiere den Ort wiederkehrend in einen Zustand versetzten, der Fußballspielen nicht möglich macht. Aufgrund der regelmäßigen Wildschweinbesuche und damit einhergehender Schäden stellt die Verwaltung mit der vorliegenden Planung ein alternatives Nutzungskonzept vor. Wildschweine wittern die 15 cm unter der Erde liegenden Trüffel, graben sie mit ihren Stoßzähnen aus und hinterlassen dabei Schäden auf der Fläche. Die Verwaltung hofft, dass die Schäden durch die zu erwartende höhere Frequentierung durch Nutzer und Nutzerinnen minimiert wird und die Wildschweine vertrieben werden.

Auf dem Großteil des derzeitigen Bolzplatzes Bärenkamp soll ein Dirt-Bike-Parcours für Anfänger und Fortgeschrittene entstehen. Im Nordosten des Platzes bietet zukünftig ein 3x3-Spielfeld mit Ballfangnetz die Möglichkeit zum Basketballspielen. Außerdem ist ein großzügiger Aufenthaltsbereich geplant, der zum Verweilen einlädt.

Der Dirt-Bike-Parcours bietet insgesamt vier verschiedene Strecken, so genannte Lines, mit unterschiedlichen Schwierigkeitsgraden. Es handelt sich um eine Flowjumpline (Line 1), einen Flowtrail (Line 2), eine große Jumpline (Line 3) und eine kleine Jumpline (Line 4). Außerdem gibt es einen Tricksprung mit Rindenmulchlandung.

Neben dem Basketballfeld sind drei Hip-Sprünge (Flowjumpline, Line 1) geplant. Diese Sprünge zeichnen sich dadurch aus, dass Absprung und Landung nicht in einer Linie, sondern in einem Winkel von bis zu 90° zueinander erfolgen. Anschließend kann man geradewegs in eine Sprungkombination gehen. Die Sprungkombination „StepUp-StepDown“ ist ein Tricksprung, der eine Herausforderung darstellt. Ein „StepUp“ ist ein Sprung, bei dem mit Anlauf über eine Rampe gesprungen und auf einer höheren Ebene gelandet wird, wodurch ein Höhenunterschied überwunden wird. Ein „StepDown“ ist ebenfalls ein Sprung bei dem sich der Fahrer oder die Fahrerin über eine emporragende Absprungkante herunterfallen lässt. Dabei gewinnt der Fahrer oder die Fahrerin zunächst etwas an Höhe,

bevor es nach unten geht.

Die Anlage bietet einen kurvigen Bereich (Flowtrail, Line 2) an. Der Flowtrail zeichnet sich durch Anlieger und Tables aus, die ein weiches und flüssiges Fahrgefühl vermitteln. Anlieger sind Steilkurven, bei denen der äußere Streckenrand höher liegt als der innere. Ein Table ist ein abgeflachter Erdwall, der aus drei Teilen besteht: einer Absprungrampe und einer abfallenden Landerampe, die durch ein flaches Mittelstück verbunden sind. Von der Seite betrachtet hat ein Table die Form eines Trapezes. Für Anfänger ist dieser Parcours ideal, da ein Table zu Beginn einen kurzen Sprung ermöglicht, der nicht im leeren Raum endet.

Die Anlage bietet auch eine große Jumpline (Line 3) und eine kleine Jumpline (Line 4). In diese Lines kann man sich durch den Roll-In-Bereich „hineinrollen“ lassen, um so die notwendige Geschwindigkeit aufzubauen. Die große Jumpline (Line 3) bietet auf der Strecke zwei große Sprünge ($h=1,80\text{m}$) mithilfe einer Stahl-/Holzkonstruktion. Die Strecke endet mit einem Auslauf in einer Anliegerkurve und geht über einen Pumptrail zum Aufenthaltsbereich bzw. zurück zum Startpunkt. Bei einem Pumptrail handelt es sich um eine spezielle, künstlich angelegte Mountainbike-Strecke, bei der das Ziel darin besteht, durch Ausnutzung des stark welligen Längsprofils und durch koordinierte, „pumpende“ Auf- und Abwärtsbewegungen des Körpers Geschwindigkeit zu gewinnen, ohne dabei in die Pedale zu treten.

Die kleine Jumpline (Line 4) ist ähnlich aufgebaut wie die große Jumpline (Line 3), jedoch mit zwei kleineren Absprüngen ($Höhe=1,10\text{ m}$), die ebenfalls aus einer Stahl-/ Holzkonstruktion bestehen. Zusätzlich bietet die Dirt-Bike-Anlage einen Tricksprung (Line 5) mit einem großen Absprung ($Höhe=1,80\text{ m}$) und einer Rindenmulchlandung.

Das Gestaltungskonzept sieht in der Streckenführung vor, dass die Rückfahrt zum Ausgangspunkt über den Aufenthaltsbereich erfolgt. Im Aufenthaltsbereich kann bei Bedarf eine Pause eingelegt werden. Entlang des Weges von dem Aufenthaltsbereich zum Startpunkt befinden sich noch zwei Sitzgelegenheiten mit Rückenlehne zum Verweilen. Der Dirt-Bike-Parcours verfügt über einen großen Aufenthaltsbereich mit Sitzgelegenheiten auf einer Natursteintribüne und einer Sitzplattform. Außerdem gibt es zwei Abfallbehälter sowie Fahrradbügel. Auf der Zuwegung zum Startpunkt befinden sich zwei Sitzbänke mit Rückenlehne.

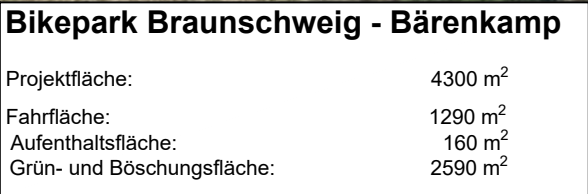
Auf der Anlage soll zusätzlich zu dem Dirt-Bike-Parcours im Nordosten zukünftig ein 3x3-Basketballfeld mit einem EPDM-Bodenbelag entstehen. Das Basketballfeld würde zeitlich nach der Fertigstellung des Dirt-Bike-Parcours entstehen. Das Feld ist 15 Meter lang und 11 Meter breit. Es wird auf einer Spielfeldhälfte mit einem Korb gespielt, der auf einer Höhe von 3,05 Metern angebracht ist.

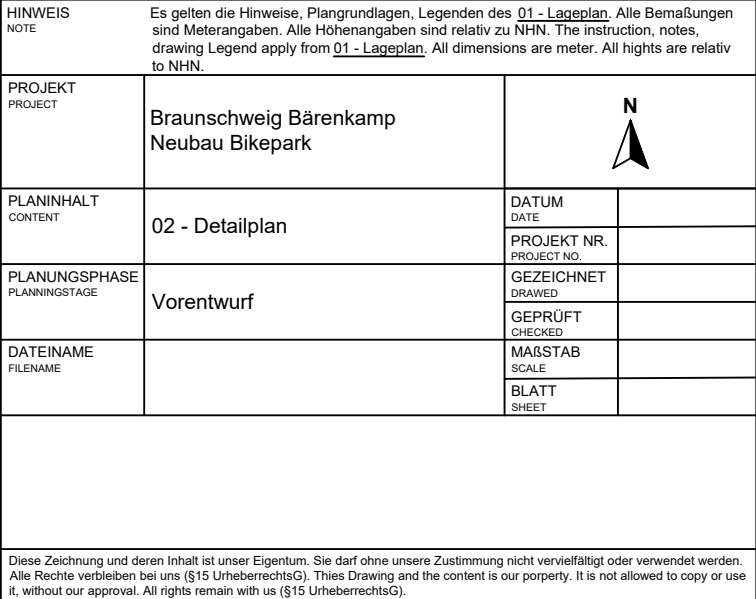
Für die Neugestaltung der Dirt-Bike-Anlage wird aus Gründen der Nachhaltigkeit weitestgehend auf langlebige Materialien zurückgegriffen wie beispielsweise Holz und Stahl für die Rampen und Naturstein für die Tribüne. Die Profilierung der einzelnen Lines erfolgt durch Erdmodellierung in einer gewellten Flächenform.

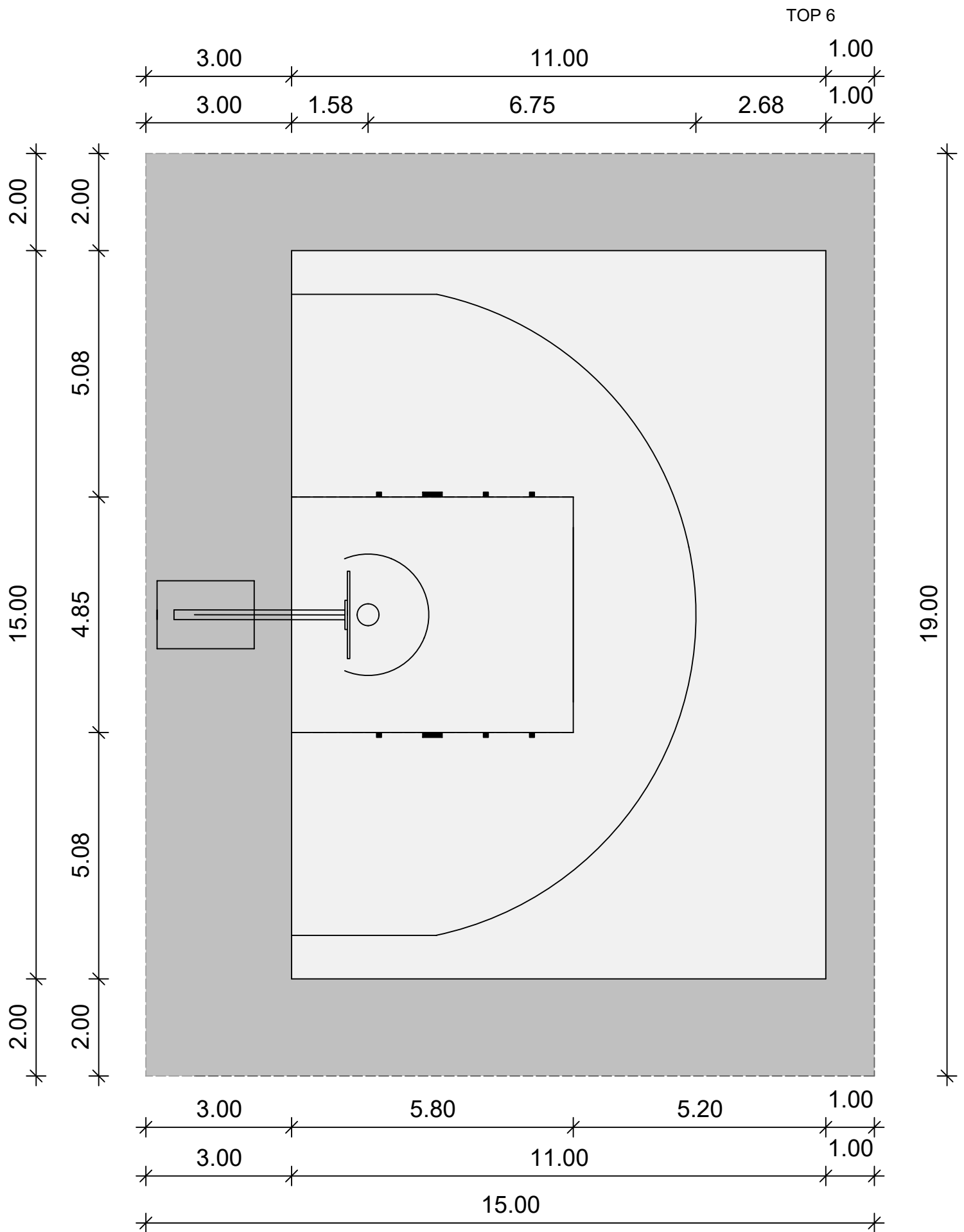
Die Umsetzung der dargestellten Maßnahmen für den Dirt-Bike-Parcours belaufen sich auf geschätzte Kosten in Höhe von 277.000 €. Bei der Umsetzung des 3x3-Spielfeldes belaufen sich die Kosten schätzungsweise auf 40.000 €. Ausreichende Finanzmittel stehen im Teilhaushalt des Fachbereichs Stadtgrün zur Verfügung.

Herlitschke

Anlage/n:
Entwurfsplan
Basketball-Half-Court







Halbfeld
M 1:100

Betreff:
Bestellung einer Büchereiwartin für die Ortsbücherei Waggum

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat IV 0412 Referat Stadtbibliothek	<i>Datum:</i> 13.09.2024
---	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (Entscheidung)	13.11.2024	Ö

Beschlussvorschlag:

Die Bestellung von Nina-Kristin Pototzky zur 2. ehrenamtlichen Büchereiwartin für die Ortsbücherei Waggum, rückwirkend ab 1. Juli 2024, wird befürwortet.

Sachverhalt:

Grundlage für den Beschluss ist § 16 Abs. 1 S. 11 Hauptsatzung der Stadt Braunschweig.

Die 2. Büchereiwartin Monika Mühlen hat nach 28-jähriger Tätigkeit die ehrenamtliche Leitung der Ortsbücherei Waggum mit Ablauf des 30. Juni 2024 niedergelegt.

Frau Nina-Kristin Pototzky hat sich bereit erklärt, ab 1. Juli 2024 das Ehrenamt der 2. Büchereiwartin zu übernehmen.

Es wird deshalb vorgeschlagen,

Frau Nina-Kristin Pototzky

rückwirkend ab 1. Juli 2024 zur 2. ehrenamtlichen Büchereiwartin der Ortsbücherei Waggum zu berufen.

Prof. Dr. Hesse

Anlage/n:

keine

Betreff:
Wahl der Schiedsperson für den Schiedsamsbezirk 8

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat I 0300 Rechtsreferat	<i>Datum:</i> 25.10.2024
--	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (Entscheidung)	13.11.2024	Ö

Beschluss:

„Zur Schiedsperson für den Schiedsamsbezirk 8 wird für fünf Jahre

Herr
Wolfgang Schrader
Paul-Jonas-Meier-Straße 21
38104 Braunschweig

gewählt.“

Sachverhalt:

Der Schiedsamsbezirk 8 ist derzeit unbesetzt. Die Schiedsamtstätigkeit wird daher von der stellvertretenden Schiedsperson wahrgenommen.

Es ist somit erforderlich, eine neue Schiedsperson zu wählen. Die Wahlzeit beträgt gemäß § 4 Abs. 1 des Nds. Gesetzes über gemeindliche Schiedsämter (NSchÄG) fünf Jahre.

Nach § 4 Abs. 1 NSchÄG erfolgt die Wahl der Schiedsperson durch den Rat der Gemeinde. Demgegenüber ist nach § 93 Abs. 1 Nr. 7 NKomVG der Stadtbezirksrat zuständig. Dieser Zuständigkeitsregelung ist zu folgen, da das NKomVG als das jüngere Gesetz das NSchÄG verdrängt.

Der Schiedsamsbezirk 8 ist deckungsgleich mit dem Gebiet des Stadtbezirks 112 - Wabe-Schunter-Beberbach. Für die Wahl der Schiedsperson ist demzufolge nach § 93 Abs. 1 Nr. 7 NKomVG der Stadtbezirksrat 112 - Wabe-Schunter-Beberbach zuständig.

Herr Schrader hatte Kontakt zur Verwaltung aufgenommen und sein Interesse an der Ausübung des Schiedsamtes in einem ausführlichen Gespräch näher erläutert.

Im Rahmen der erforderlichen Zustimmung der Bezirksvereinigung Braunschweig des Bundes Deutscher Schiedsmänner und Schiedsfrauen e. V. führte diese mit Herrn Schrader ebenfalls ein Gespräch und teilte als Ergebnis mit, dass Herr Schrader die Aufgaben der Schiedsperson gut erfüllen könne und man die Wahl daher begrüßen würde.

Pust

Anlage/n:
Keine

Betreff:**Kontaktaufnahme zur Nds. Landesbehörde für Straßenbau; hier:
Tempo 30 auf der Straße "Am Meerbusch" in der Ortschaft
Bevenrode****Empfänger:**Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister**Datum:**

30.10.2024

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

13.11.2024

Status

Ö

Beschlussvorschlag:**Beschluss:**

Die Verwaltung wird gebeten, Kontakt zur zuständigen Landesbehörde für Straßenbau aufzunehmen und sich für die Errichtung eines Tempolimits auf 30 km/h auf der Straße „Am Meerbusch“ einzusetzen.

Sachverhalt:

Eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h auf Landesstraßen innerhalb geschlossener Ortschaften sieht die Straßenverkehrsordnung in der Regel nicht vor. Ausnahmen sind hiervon unter bestimmten Umständen möglich.

Die Landesstraße L 293 führt von Bechtsbüttel über Bevenrode nach Grassel. Die westliche Einfahrt aus Bechtsbüttel trägt in Bevenrode den Straßennamen „Bechtsbütteler Straße“, die östliche Ausfahrt trägt den Straßennamen „Grasseler Straße“. Beide Straßen werden in Bevenrode durch die Straße „Am Meerbusch“ verbunden, die ebenfalls als L 293 gewidmet ist.

Auf der Straße „Am Meerbusch“ ist das Parken auf beiden Fahrbahnseiten teilweise erlaubt. Der fließende Verkehr erfolgt unter erschwerten Bedingungen, was etliche Fahrzeugführer trotzdem nicht davon abhält, mehr als zügig die Straße zu nutzen. Anwohner beklagen immer wieder zu hohe Geschwindigkeiten von PKW.

Die Bechtsbütteler Straße wird vor der Straße Am Meerbusch als „Abknickende Vorfahrt“ zur Grasseler Straße geführt, die innerorts umgewidmet zur Kreisstraße K 4 nach Waggum geführt wird. Die Grasseler Straße wiederum wird aus Grassel kommend an der Straße Am Meerbusch vorbeigeführt. Um auf der L 293 Richtung Bechtsbüttel zu bleiben, muss man nach rechts abbiegen.

Aus der Schilderung ergibt sich, dass die Straße Am Meerbusch nicht den Charakter einer innerörtlichen Landesstraße hat. Eine besondere Situation ist gegeben, die Errichtung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h ist geboten.

gez.

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

Keine

Absender:

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

TOP 11.1

24-24492
Anfrage (öffentlich)

Betreff:

**Anfrage zum überfälligen Bau eines Kinder-, Jugend- und
Bolzplatzes am Baugebiet "Vor den Hörsten"**

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

11.10.2024

Beratungsfolge:

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

13.11.2024

Status

Ö

Sachverhalt:

Im Sommer 2023 wurde dem Stadtbezirksrat 112 mitgeteilt, dass der lange geplante Kinder- und Jugendplatz inkl. Bolzplatz am Baugebiet „Vor den Hörsten“ nach Anwohnerklage und Anpassungen der Planung im Herbst 2023 gebaut werden sollte.

Heute haben wir Herbst 2024 aber weder einen Kinder- und Jugendplatz, noch einen Bolzplatz, dafür aber die bald 10-jährigen Werbeschilder für das Baugebiet.

Daraus ergeben sich an die Verwaltung folgende Fragen:

1. Wann werden Spiel-, Jugend- und Bolzplatz gebaut?
2. Warum wurde der angekündigte Bau im Herbst 2023 nicht umgesetzt?
3. Wann werden die Werbeschilder für das Baugebiet entfernt?

Gez.

Berger
CDU

Büttner
BIBS

Zimmer
FDP

Anlagen:

Bild vom Werbeschild



BERATUNG / VERKAUF:

Kontakt: Dirk Falkenau / Mike Back

0531-7005-3444

Mail: Immobilien@vbbrawo.de

Volksbank BraWo
Immobilien GmbH



Betreff:

Anfrage zum überfälligen Bau eines Kinder-, Jugend- und Bolzplatzes am Baugebiet "Vor den Hörsten"

Organisationseinheit:

Dezernat VIII
68 Fachbereich Umwelt

Datum:

13.11.2024

Beratungsfolge

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

Sitzungstermin

13.11.2024

Status

Ö

Sachverhalt:

Zu der Anfrage der CDU-Fraktion, BIBS-Fraktion sowie Tobias Zimmer (FDP) im Stadtbezirksrat 112 nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Zu Frage 1:

Der Vorhabenträger hat zugesichert, dass das von ihm beauftragte Planungsbüro im Dezember dieses Jahres seine Arbeit an dem Jugendplatz und den übrigen Grünflächen wieder aufnimmt. Die Umsetzung wäre dementsprechend in 2025 möglich.

Zu Frage 2:

In der Stellungnahme 23-22407-01 vom 16.11.2023 wurde unter Punkt 3 der Stadtbezirksrat informiert, dass nach Einigung über die zu finanzierenden Mehraufwendungen die Ausführungsplanung durch den Investor möglichst noch in 2023 angeschoben werden soll. Die Verhandlungen mit dem Investor haben mehr Zeit in Anspruch genommen als im Vorfeld angenommen. Über einen nunmehr vorliegenden Vereinbarungsentwurf wird stadtseitig in Kürze entschieden.

Zu Frage 3:

Nach Aussage der Erschließungsträgerin befindet sich das Baugebiet unmittelbar vor der Fertigstellung. Die Werbeschilder sollen daher in Kürze entfernt werden.

Herlitschke

Anlage/n:

Absender:

**Fraktion B90/Grüne im Stadtbezirksrat
112**

TOP 11.2

24-24598
Anfrage (öffentlich)

Betreff:

Brückenneubauten in der Ortschaft Bienrode

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

30.10.2024

Beratungsfolge:

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

Status

Ö

Sachverhalt:

Im Haushaltsplanentwurf 2025/26 sind u.a. Brückenneubauten im Bereich der Ortschaft Bienrode aufgeführt. Die dort aufgeführten „Mühlenbrücke“ und Schunterbrücke“ sind hier von besonderem Interesse.

Der Bereich der ehemaligen Kreisstraße, der ursprünglich zur "Heerstraße" führte, hat einen besonderen kulturgeschichtlichen Wert. Das Straßenstück von der Mühle bis zur Schunterbrücke ist noch im ursprünglichen gepflasterten Zustand und der damals üblichen Straßenbreite erhalten. Davon gibt es im Stadtraum nur noch wenige. Straßenstück und Brücken bilden eine Einheit. Die Straße wurde für den Bau der "Reichsautobahn" durchtrennt und ist in diesem Zustand "eingefroren", auch wenn sie als Straße kaum zu erkennen ist und eher als ein ökologisches Kleinod zu sehen ist. Inzwischen nutzen ihn Spaziergänger und Radfahrer für Naherholungsgänge durch die Schunterau vor Bienrode. Aus historischer und heimatgeschichtlicher Sicht wäre es sicherlich wünschenswert, wenn die Architektur der Brücken erhalten bleiben könnte. Es stellen sich daher Fragen.

Wir fragen:

1. Ist das Ergebnis einer baustatischen Prüfung, dass die Brücken marode sind?
2. Sind in die Planungen auch bau- und kulturhistorische Aspekte eingeflossen?
3. Wann ist mit einer Umsetzung der Brückenerneuerungen zu rechnen?

Gez.

Gerhard Masurek
B90/Grüne

Anlage/n:

Keine

Absender:

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

TOP 11.3

24-24591
Anfrage (öffentlich)

Betreff:

Bau des neuen Terminals am Flughafen Braunschweig

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

30.10.2024

Beratungsfolge:

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

13.11.2024

Status

Ö

Sachverhalt:

Folgende Fragen:

1. Wie hoch ist die genaue Investitionssumme für den Neubau und auf welche Investoren wird diese Summe wie verteilt?
2. Welche der vier Gesellschafter des Flughafens sichern die Kredite ab?

Gez.

Jenzen, Büttner
BIBS

T. Wendt
CDU

Zimmer
FDP

Anlage/n:

Keine

Absender:

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

TOP 11.4

24-24589
Anfrage (öffentlich)

Betreff:

**Aktuell ausfallende Betreuungszeiten in der Ev. Kindertagesstätte
Zachäus Waggum (Träger Probsteiverband Braunschweiger Land)**

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

30.10.2024

Beratungsfolge:

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

13.11.2024

Status

Ö

Sachverhalt:

Die Kinderbetreuung in der ev. Kindertagesstätte Zachäus Waggum ist seit nunmehr mehreren Wochen aufgrund von Personalmangel reduziert. Die Betreuungszeiten werden beispielsweise von 15.00 auf 14.00 Uhr oder teilweise auch von 16.00 auf 14.00 Uhr gekürzt. Dies nicht nur für einzelne Tage, sondern mittlerweile für mehrere Wochen. Viele Eltern sind mittlerweile mit der Situation überfordert und können nicht für so lange Zeiträume das Verständnis der Arbeitgeber voraussetzen. Der Probsteiverband Braunschweiger Land ist ein sehr großer Träger mit über 30 Einrichtungen im Stadtgebiet. Daraus erwächst eine große Verantwortung für die Versorgungssituation in Braunschweig. In diesem Zusammenhang ergeben sich nachfolgende Fragen

1. Ist der Verwaltung die aktuelle Versorgungslage und die längerfristige Kürzung der Betreuungszeiten bekannt?
2. Ist die Verwaltung mit dem Träger im Austausch und welche Lösungsansätze werden hier verfolgt?
3. Welche finanziellen Auswirkungen haben wiederkehrende oder andauernde Kürzungen der Betreuungszeiten für den Träger?

Gez.

Zimmer (FDP), T. Wendt (CDU), Jenzen (BIBS)

Anlage/n:

Keine

Betreff:

Aktuell ausfallende Betreuungszeiten in der Ev. Kindertagesstätte Zachäus Waggum (Träger Probsteiverband Braunschweiger Land)

Organisationseinheit:

Dezernat V

51 Fachbereich Kinder, Jugend und Familie

Datum:

13.11.2024

Beratungsfolge

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

Sitzungstermin

13.11.2024

Status

Ö

Sachverhalt:

Zu der Anfrage (DS 24-24589) von Herrn Zimmer (FDP), der CDU-Fraktion und der BIBS-Fraktion im Stadtbezirksrat 112 Wabe-Schunter-Beberbach vom 30.10.2024 wird wie folgt Stellung genommen:

Zu 1.

Für die Träger der Kindertagesstätten besteht bei vorübergehenden Einschränkungen der Betreuungsangebote auf Grund von Personalmangel oder Personalausfällen keine Meldepflicht bei der Stadt. Je nach Umfang/Auswirkung der Einschränkungen besteht jedoch eine Anzeige-/Meldepflicht gegenüber dem Regionalen Landesamt für Schule und Bildung.

Aktuelle Meldungen zur Einschränkungen der Betreuungszeit in der Kita Waggum lagen der Verwaltung nicht vor. Eine Stellungnahme des Trägers zu dem dargestellten Sachverhalt liegt aufgrund der Kürze der Zeit noch nicht vor.

Zu 2.

Der Fachkräftemangel und die Personalengpässe sind fortlaufende Themen im Rahmen der AG gemäß § 78 SGB VIII / Kita. Entsprechend trägerübergreifender Absprachen mit Vertretenden der freien Träger von Kindertagesstätten und Eltern-Kind-Gruppen sowie des Stadtteilernrates der Kindertagesstätten wurde ein dreistufiges Verfahren zum Umgang mit Personalengpässen abgestimmt.

Dies sieht in erster Stufe den Einsatz von Vertretungs-/Zusatzkräften zur Kompensation von Engpässen, in zweiter Stufe einvernehmliche Lösungen in Abstimmung mit Eltern (z.B. durch Platzsharing) und in dritter Stufen weitergehende Einschränkungen (z.B. gruppenweise Reduktion oder Schließungen) vor. Neben der Berufstätigkeit sind dabei auch der Kinderschutz und Unterstützungsbedarfe sowie die Vermeidung längerfristiger Unterbrechungen für Kinder relevante Kriterien, die bei Einschränkungen berücksichtigt werden.

Die konkrete Umsetzung ist zudem abhängig von den Rahmenbedingungen vor Ort und dem Bedarf und obliegt dem jeweiligen Träger. Dabei muss von den Trägern stets die Einhaltung der personellen Mindestanforderungen des NKiTaG und DVO-NKiTaG beachtet werden. Ergänzend wurde bereits zu Beginn des Kita-Jahres seitens der Verwaltung ein Muster-Elternbrief zur Sensibilisierung der Eltern erstellt und allen Trägern zur Verfügung gestellt.

Zu 3.

Träger, die dauerhaft ihre Betreuungszeit einschränken, werden nach dem Pauschalisierten Aufwandsmodell (PAM) ggfs. einer anderen Angebotskategorie zugeordnet und erhalten entsprechend eine geringere Förderung.

Vertretungs- und Ausfallzeiten sind im Rahmen der städtischen Förderung berücksichtigt. Die Träger von Kindertagesstätten haben entsprechendes Personal vorzuhalten. Trotzdem kann es Zeiträume geben, in denen das hierfür eingeplante Personal nicht ausreicht, um alle Personalausfälle abzudecken.

Soweit es keinen Anlass zur Annahme gibt, dass Träger die ihnen zur Verfügung stehenden Mittel nicht für das Vorhalten des grundsätzlich erforderlichen Personals nutzen, erfolgt im Rahmen des städtischen Fördermodells keine Kürzung von Fördermitteln.

Albinus

Anlage/n:

keine

Absender:

Keller, Antje (parteilos)

TOP 11.5

24-24586

Anfrage (öffentlich)

Betreff:

Was ist aus dem Ersatz von zwei Wipffiguren auf dem - Spielplatz "Pappelallee" geworden?

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

31.10.2024

Beratungsfolge:

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

13.11.2024

Status

Ö

Sachverhalt:

Der Bezirksrat hat mit der DS 22-18986 vom 16.06.2022 um Ersatz für die defekten Geräte gebeten.

Der FB 67 Fachbereich Stadtgrün teilte hierzu in der DS 22-18986-01 am 31.08.2022 mit:

"Die beiden Wipper auf dem Spielplatz „Pappelallee“ werden entsprechend des vorliegenden Antrages ersetzt. Zurzeit läuft eine Ausschreibung zur Beschaffung von Ersatzwipptieren. Nach Lieferung der Wipper werden diese entsprechend den verfügbaren Personalkapazitäten von städtischen Mitarbeitern eingebaut."

Seit der erfreulichen Mitteilung sind nun mehr 2 Jahre vergangen. Bisher wurden weder die Wipffiguren ausgetauscht, noch die verwitterten hölzernen Sitzflächen repariert.

Daher stellen sich folgende Fragen:

1. Wann werden die angekündigten Ersatzwipptier nach über 2 Jahren Wartezeit eingebaut?
2. Warum wurde der angekündigte Austausch bisher nicht umgesetzt, trotz der bekannten Gefahrenstellen?
3. Wann war die letzte Sicherheitsüberprüfung des Spielplatzes "Pappelallee"?

gez.

Antje Keller
partei-/fraktionslos

Anlage/n:

Keine

Betreff:

Was ist aus dem Ersatz von zwei Wipptiguren auf dem - Spielplatz "Pappelallee" geworden?

Organisationseinheit:

Dezernat VIII
67 Fachbereich Stadtgrün

Datum:

13.11.2024

Beratungsfolge

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

Sitzungstermin

13.11.2024

Status

Ö

Sachverhalt:

Zu den Fragen nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Zu 1 und 2: Die im Jahr 2022 angekündigte Ausschreibung der Wipptiere konnte aufgrund fehlender Haushaltsmittel nicht durchgeführt werden. Die erneute öffentliche Vergabe wurde im November 2024 begonnen. Die Auftragsvergabe als Abschluss des öffentlichen Vergabeverfahrens ist für Ende Januar 2025 geplant. Vorbehaltlich der Lieferzeiten werden die in Rede stehenden Wipptiere voraussichtlich Ende des 1. Quartals bzw. Anfang des 2. Quartal 2025 ersetzt werden können.

Zu 3: Die städtischen Spielplatzkontrolleure führen in regelmäßigen Abständen Sichtkontrollen durch. Sollten zwischenzeitlich akute Unfallgefahrenstellen an den Wipptieren entstehen, werden sie nach Erfordernis zurückgebaut.

Die Jahreshauptinspektion wurde im Februar 2024 durchgeführt.

Loose

Anlage/n: keine

Absender:

**Fraktion B90/Grüne im Stadtbezirksrat
112**

TOP 11.6

24-24595
Anfrage (öffentlich)

Betreff:

Hecken am Rande des Friedhofs Waggum

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

30.10.2024

Beratungsfolge:

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

13.11.2024

Status

Ö

Sachverhalt:

In der Sitzung des Bezirksrates am 25.01.24 wurde beantragt, neben dem neu errichteten Zaun wieder eine Hecke zu pflanzen. Das wurde seitens der Verwaltung auch zugesagt. Jetzt ist eine günstige Jahreszeit, um eine Neuanpflanzung vorzunehmen. Dabei sollte auch eine Heckenart bevorzugt werden, die nicht nur einheimischer Natur ist, sondern auch einen möglichst geringen Pflegeaufwand hat.

Wir fragen:

1. Wann ist mit einer Neuanpflanzung zu rechnen?
2. Ist schon eine Heckenart ausgewählt und um welche Art handelt es sich?

Gez.

Gerhard Masurek
B90/Grüne

Anlage/n:

Keine

Betreff:

Hecken am Rande des Friedhofs Waggum

Organisationseinheit:

Dezernat VIII
67 Fachbereich Stadtgrün

Datum:

13.11.2024

Beratungsfolge

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

Sitzungstermin

13.11.2024

Status

Ö

Sachverhalt:

Zu den Fragen nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Zu 1: Die Pflanzung der Hecke wird in den nächsten Wochen erfolgen.

Zu 2: Die Hecke soll mit einer Komposition aus verschiedenfarbigen Spiersträuchern (*Spiraea*) gestaltet werden. Auf den 90 laufenden Meter Hecke soll die Blütenfarbe weiß in regelmäßigen Abständen mit einer rot-blühenden Sorte durchsetzt werden.

Loose

Anlage/n: keine

Absender:

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

TOP 11.7

24-24592
Anfrage (öffentlich)

Betreff:

Schulschwimmzeiten im Gliesmaroder Bad

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

30.10.2024

Beratungsfolge:

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

13.11.2024

Status

Ö

Sachverhalt:

Folgende Fragen:

1. Wieviel Bahnzeiten werden in Gliesmarode für Schulen wöchentlich zur Verfügung gestellt und wieviel Bahnen hat die Stadtbad momentan noch frei verfügbar?
2. Wie gedenkt die Stadt Braunschweig diese Zeiten bei einer zu befürchtenden Schließung des Bades Gliesmarode zu kompensieren?
3. Mit welchen Kosten rechnet die Verwaltung -im Falle der Schließung- für die Beförderung der Schüler zu anderen Bädern?

Gez.

Jenzen, Büttner
BIBS

T. Wendt
CDU

Zimmer
FDP

Anlage/n:

Keine

Betreff:

Schulschwimmzeiten im Gliesmaroder Bad

Organisationseinheit:

Dezernat V
40 Fachbereich Schule

Datum:

13.11.2024

Beratungsfolge

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

Sitzungstermin

13.11.2024

Status

Ö

Sachverhalt:

Zu Frage 1 und 2:

Derzeit werden 50 Bahnstunden wöchentlich im Bad Gliesmarode für das Schulschwimmen genutzt. Im Falle einer Schließung des Bads Gliesmarode würden diese Bahnstunden auf die anderen Wasserflächen der Stadtbad GmbH, schwerpunktmäßig auf das Sportbad Heidberg, verteilt werden. Das Sportbad Heidberg würde hierzu voraussichtlich an einzelnen Vormittagen für die Öffentlichkeit geschlossen werden. Darüber hinaus würden die Belegungspläne für alle Schulen stadtweit angepasst werden, um eine bestmögliche Nutzung der Wasserflächen mit möglichst kurzen Anfahrtszeiten zu erreichen.

Zu Frage 3:

Die Kosten variieren je nach den von den Schulen gewünschten Zeiten stark. Angenommen wird derzeit, die Kosten mit den bisher an den privaten Betreiber des Bads Gliesmarode gezahlten Betrag decken zu können.

Dr. Rentzsch

Anlage/n:

keine

Absender:

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

TOP 11.8

24-24593
Anfrage (öffentlich)

Betreff:

Monitoring der Ausgleichsflächen für die Flughafenerweiterung

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

30.10.2024

Beratungsfolge:

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

13.11.2024

Status

Ö

Sachverhalt:

Folgende Fragen:

1. Wie ist der derzeitige Sachstand / Ergebnisse des angekündigten Monitorings der Ausgleichsflächen der Flughafenerweiterung?
2. Wieviel Begehungen wurden seit dem Monitoring 2019/20 durchgeführt?
3. Wie lange soll das Monitoring noch durchgeführt werden und auf welchen Betrag belaufen sich die bisherigen Kosten für die Monitoringmaßnahmen?

Gez.

Jenzen, Büttner
BIBS

T. Wendt
CDU

Zimmer
FDP

Anlage/n:

Keine

Absender:

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

TOP 11.9

24-24344
Anfrage (öffentlich)

Betreff:

**Anfrage zum Ausbaubedarf des Stromnetzes im Rahmen der
Wärmewende**

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

06.09.2024

Beratungsfolge:

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

Status

Ö

Sachverhalt:

Wie bereits seitens der Netzbetreiber angedeutet, wird es im Stadtbezirk 112 keine Nah-Fernwärme geben, so dass nach der heute noch gültigen Rechtslage mit Vorlage der Kommunalen Wärmeplanung hier nur Biomasse oder Wärmepumpen als neue Heizungen verbaut werden können. Über 90% davon werden aufgrund der baulichen Gegebenheiten auf Wärmepumpen entfallen. Da die Leistungsaufnahme von Heizungen insbesondere dann hoch ist, wenn die Leistung von Solaranlagen sehr niedrig ist, werden die vielen PV Anlagen in den Ortschaften kaum einen Beitrag zur Stromversorgung der Anlagen leisten können. Auch Speicher können dies nur an sonnigen Tagen der Übergangszeit tun. Die maximale Stromaufnahme eines Haushalts wird sich durch Installation einer Wärmepumpe jedoch mindestens verdoppeln. Im Rahmen der Mobilitätswende kommen durch Wallboxen weitere Großverbraucher hinzu.

Daraus ergeben sich die folgenden Fragen:

1. In welchen Teilen des Stadtbezirks, wo es bis 2026 kein Fern- oder Nahwärmeangebot geben wird, können die heute verbauten Stromnetze den Betrieb von Wärmepumpen abdecken, wenn 90% der Wohneinheiten mit diesen geheizt werden?
2. Bis wann plant die Stadt den Ausbau der Stromnetze zum Endverbraucher
3. Mit welchen Kosten wird hierbei gerechnet?

Gez.

Berger
CDU-Fraktion

Jenzen
BIBS-Fraktion

Zimmer
FDP

Anlagen:

Keine

*Betreff:***Anfrage zum Ausbaubedarf des Stromnetzes im Rahmen der Wärmewende***Organisationseinheit:*

Dezernat VII

20 Fachbereich Finanzen

Datum:

27.09.2024

Adressat der Mitteilung:

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

Mitteilungen außerhalb von Sitzungen (zur Kenntnis)

Sachverhalt:

Die Anfrage der CDU-Fraktion, BIBS-Fraktion und Tobias Zimmer (FDP) im Stadtbezirksrat 112 vom 6. September 2024 wurde BS|Energy/BS|Netz mit der Bitte um Stellungnahme übermittelt, welche hierzu wie folgt mitteilen:

Zu Frage 1:

Im Hinblick auf die Fernwärme- und Nahwärmeversorgung im Stadtbezirk 112 wird darauf hingewiesen, dass im Bereich der Kurzekampstraße/Vossenkamp die Wärmeversorgung über Fernwärme stattfindet.

Ferner werden über das Energie-Effizienz-Quartier (EEQ) Hungerkamp viele Wohngebäude in Gliesmarode (z.B. Paul-Jonas-Meier-Str., Querumer Str., Friedrich-Voigtländer-Str. usw.) und auch in Querum (z.B. Osnabrückstr., Baugebiet Dibbesdorfer Str. Süd) mittels Nahwärme versorgt.



Schematische Darstellung von Fernwärme und Nahwärme in Gliesmarode/Querum

Für Kommunen mit einer Einwohnerzahl größer 100.000 sieht das Wärmeplanungsgesetz den 30. Juni 2026 als Stichtag für die Umsetzung der Wärmeplanung vor. Aus diesem Grunde befinden sich auch die Braunschweiger Planungen aktuell noch im Entstehungsprozess. Konkrete Festlegungen werden erst noch erfolgen.

BS|Netz geht zunächst von einem alterungsbedingten schrittweisen Wechsel der Heizungstechnologie und damit davon aus, dass das Stromnetz lediglich punktuell ertüchtigt werden muss - abhängig davon, wie der Ausbau der Wärmepumpen dies erfordert und wo es größere Bedarfe gibt. Aus diesem Grund betrachtet die BS|Netz die Anschlussgesuche punktuell und sehr aufmerksam.

Bei einem Vollausbau wird an vielen Stellen eine Ertüchtigung des Stromnetzes notwendig sein. So wird die Hochlaufkurve gemonitort und die Ausbauplanung entsprechend angepasst. Konkrete Aussagen, wo das Verteilnetz ertüchtigt werden muss, können zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht getroffen werden.

Zu Frage 2:

Das Stromnetz ist das Rückgrat einer gelungenen Energiewende: Mehr erneuerbare Energien, ein perspektivisch steigender Stromverbrauch und ein reger europäischer Binnenmarkt bedeuten, dass das Stromnetz neuen Anforderungen gerecht werden muss. Die dafür notwendigen Ausbaumaßnahmen und etwaigen Netzverstärkungen werden unter dem Begriff Netzausbau zusammengefasst.

Gemäß Energiewirtschaftsgesetz (EnWG) sind die vier Übertragungsnetzbetreiber (siehe hierzu beispielsweise die Informationen der Bundesnetzagentur:

<https://www.smard.de/page/home/wiki-article/446/205184>) mit der Ausarbeitung eines sogenannten Netzentwicklungsplans (NEP) beauftragt. Hierin erfassen sie alle Maßnahmen, die in den nächsten zehn bis fünfzehn Jahren erforderlich sein werden, um das jeweilige Übertragungsnetz bedarfsgerecht zu verstärken, zu optimieren und auszubauen. Investitionen in die Energieinfrastruktur sind demzufolge langfristig angelegt und auch der aktuelle NEP blickt erstmals auf das Zieljahr 2045.

Analog zum NEP haben auch die Verteilnetzbetreiber entsprechende Planungen in mehreren sogenannten Netzausbauplänen (NAP) aufgestellt. Herzstück der NAP sind die Ziele der Bundesregierung sowie die konkreten Vorhaben, mit denen die Verteilnetzbetreiber in den kommenden fünf und zehn Jahren das jeweilige Netz optimieren, verstärken oder ausbauen wollen.

Eigentümer und Betreiber des Braunschweiger Stromverteilnetzes ist BS|Netz. Hier sind allein 90 Mitarbeiter für den Betrieb der Stromnetze und -infrastruktur zuständig. Viele weitere Mitarbeiter planen, kalkulieren und projektieren außerdem die Weiterentwicklung des über 3.033 Kilometer langen Stromversorgungsnetzes, der zwölf Umspannwerke, 815 Ortsnetzstationen und 3.126 Kabelverteilerschränke, die die Versorgung der Bürgerinnen und Bürger, von Gewerbe und Industrie mit Strom in Braunschweig sichern - jetzt und in Zukunft.

Zu Frage 3:

Die Kosten hängen vom konkreten Ausbaubedarf ab, der momentan noch nicht abschätzbar ist

Hübner

Anlage/n: Keine

Betreff:

Bahnübergang Vossenkamp

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

05.11.2024

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 330 Nordstadt-Schunteraue (Anhörung)	07.11.2024	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (Anhörung)	13.11.2024	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	03.12.2024	Ö

Beschluss:

„Der Schließung des Bahnübergangs (BÜ) Vossenkamp zwischen der Abtstraße und der Alte Dammstraße (ehem. Vossenkamp) für den Kfz-Verkehr, der Herstellung einer Umlaufsperr für den Fuß- und Radverkehr sowie der Herstellung einer Ersatzwegeverbindung durch die Deutsche Bahn InfraGO AG (DB) wird zugestimmt.“

Sachverhalt:

Beschlusskompetenz:

Die Beschlusskompetenz des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben ergibt sich aus § 76 Abs. 2 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 Auflassung eines Bahnüberganges und Herstellung einer Ersatzwegeverbindung um eine verkehrsplanerische Angelegenheit, für die hier der Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben zuständig ist, da es sich um eine Wegeverbindung handelt, dessen verkehrliche Bedeutung über einen Stadtbezirk hinausgeht.

Anlass:

Die DB beabsichtigt im Rahmen des Baus des elektronischen Stellwerkes Giesmarode bis Ende 2025 die Schließung des Bahnübergangs Vossenkamp für den Kfz-Verkehr zwischen der Abtstraße und der Alte Dammstraße zur Ertüchtigung der Strecken 1902 Braunschweig – Gifhorn, um den Betrieb und die Zukunftsfähigkeit der DB Strecke zu sichern. Der BÜ ist im Bestand nicht technisch gesichert und stellt für die Verkehrsteilnehmer ein Sicherheitsrisiko und eine Langsamfahrstelle für die Züge dar. Eine technische Sicherung für den Kfz-Verkehr des BÜ ist laut Auskunft der DB aufgrund zu geringer Flächenverfügbarkeit für die benötigten Schleppkurven nicht möglich.

Über dem BÜ erfolgt im Bestand die einzige Kfz-Erschließung des Kleingartenvereins Himmelreich, der Wohngebäude Alte Dammstraße Nr. 1 und 2 sowie einer städtischen Ausgleichsfläche (Streuobstwiese). Eine Erreichbarkeit über die Straße Mittelriede ist im Bestand für den Kfz-Verkehr nicht möglich, da auf einer Länge von rund 100 m kein für den Kfz-Verkehr befahrbarer Weg vorhanden ist.

Da der BÜ keine gewidmeten Wege (Abtstraße und Alte Dammstraße) verbindet, liegt hier kein Anwendungsfall nach Eisenbahnkreuzungsrecht vor. Verträge mit der DB, welche eine Überquerung der Gleise mit der Stadt vertraglich regeln, liegen ebenfalls nicht vor. Somit kann die Stadt keinen Anspruch geltend machen, dass die DB den BÜ belässt und die DB hat sogar das Recht, diesen ersatzlos zu schließen.

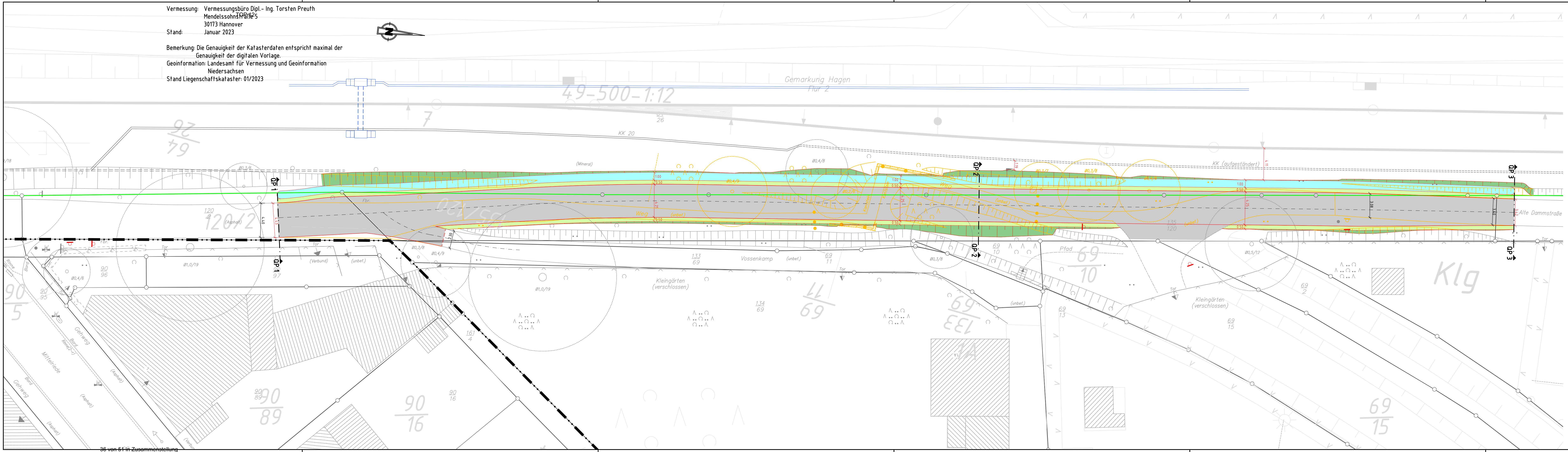
Nach Verhandlungen mit der DB hat diese sich jedoch bereit erklärt den BÜ nicht ganz zu schließen, sondern durch eine Umlaufsperre zu sichern und somit zumindest für den Fuß- und Radverkehr weiterhin eine Querung an dieser Stelle zu ermöglichen. Zudem hat sich die DB bereit erklärt, als Ersatzwegeverbindung für den Kfz-Verkehr, die im Bestand fehlende Straßenverbindung auszubauen, damit künftig eine Erschließung von Süden von der Straße Mittelriede möglich ist.

Eine Kostenbeteiligung von der Stadt ist laut der DB für die Umsetzung der geplanten Maßnahmen (siehe Anlage: Planung DB) nicht erforderlich.

Aufgrund des für die Stadt positiven Verhandlungsergebnisses mit der DB wird empfohlen, der Herstellung einer Umlaufsperre im Bereich des heutigen BÜ Vossenkamp sowie der Herstellung einer Ersatzwegeverbindung zur Erschließung des o. g. Grundstücks zuzustimmen.

Leuer

Anlage/n:
Planung der DB



Vermessung: Vermessungsbüro Dipl.- Ing. Torsten Preuth
Mendelssohnstr. 25
30173 Hannover
Stand: Januar 2023
Bemerkung: Die Genauigkeit der Katasterdaten entspricht maximal der Genauigkeit der digitalen Vorlage.
Geoinformation: Landesamt für Vermessung und Geoinformation
Niedersachsen
Stand Liegenschaftskataster: 01/2023

Legende

- Hochbord
- Rundbord
- Tiefbord
- Fahrbahnmarkierung
- Bodenindikatoren nach EN15209, DIN32984 bzw. DS813.02 (Bodenindikatoren im Verkehrsraum) aus Blindenleit- und Waffelplatten
Breite der Aufmerksamkeitsfelder = 120cm
- Beleuchtung
- Schutzgeländer h= 0,90m (St verzinkt, Rot/Weiß)
- Schutzgeländer h= 0,90m (St verzinkt, Rot/Weiß)
- Zaun
- Schutzplanken
- Verkehrszeichen
- Poller
- Straßenablauf mit Anschlussleitung
- Bestandsaufmaß
- Bestand aus dem IVL-Plan
- Neubau
- Rückbau
- Planung Dritter
- Bahngrenzen
- BÜ-Belag $\geq 0,30m$ über den Fahrbahnrand.
- Fahrbahnaufbau Bk 1.0 nach RS10 Tafel 1
 - Asphaltdeckschicht 0/8 (AC 11D N) 4 cm
 - Asphalttragschicht 0/32 (AC 32 T N) 10 cm
 - Schottertragschicht 0/32 15 cm
 - Schicht aus frostunempfindlichen Material 0/32 29 cm
 - Bodenaustausch aus verdichtungsf. Material 0/32 30 cm
 - frostsicherer Oberbau 88 cm
- Bankett
 - Bankettdeckschicht 15 cm
 - Bankettunterschicht 15 cm
- Mulde Breite 1,00 m
- Mulde Sohlbreite 0,20 m
- Böschung

Anschluss Asphalt/Asphalt: bituminöses Dichtungsband nach ZTV A-StB
Anschluss Asphalt/Beton und Schiene: Fugenverguß nach ZTV-Fug

Prüfvermerke

die Übereinstimmung der Zeichnung mit der Ausführung bestätigt:	Freigabe zur bautechnischen Prüfung
für den Auftragnehmer: Ort, Datum, Unterschrift	Ort, Datum, Unterschrift
für die DB InfraGO AG Ort, Datum, Unterschrift	Prüfingenieur
Interoperabilität geprüft (benannte Stelle), Name	
Datum	geprüft / genehmigt
Datum	geprüft / genehmigt
Datum	geprüft / genehmigt
Eisenbahn-Bundesamt	gleichgestellt mit Prüfexemplaren
Datum	geprüft / genehmigt
Freigabe der Ausführungsunterlagen	
mit Regelungen durch den BVB	
Freigabe-Nr.:	
Ort, Datum, Unterschrift (BVB)	
Genehmigung zur Bauausführung	
Ort, Datum, Unterschrift	

Lageskizze

Auftragnehmer:	Planverfasser:	1 von 8
DB InfraGO AG	Target-Engineering-Consults GmbH	Auftrag-Nr.: 20-062
Projekt: STE Hannover	Stadtkegel 6	Datum
Lindenallee 3	Lüneburg, den	Name
30173 Hannover	Ort, Datum, Unterschrift	gez. 17.08.2024 TEC/Leder
Hannover, den		bearb. 11.09.2024 TEC/Simon
Ort, Datum, Unterschrift		gepr. 12.09.2024 TEC/Bleik
Maßstab:	Plan-Nr.:	
1:200	Planart: Ausführungsskizze	
	Planzeichen: ALP-1902-8_169-TEC Krz-1	
	Blattgr.: 297 x 1350	
	Einwirkungen (Lastmodelle):	
	Höhen- und Koordinatensystem	
	DHN 2016	
	DB Ref	

Projekt: Bahnhof Braunschweig-Gliesmarode - Neubau ESTW						
Strecke: Braunschweig Hbf – Gifhorn, W 65						
Bauwerksnummer					Brückennr.	
Strecke		Kilometer		Kennzahl		xBarcode
1902	x	8,169		x		

Betreff:

**Planfeststellung für das Vorhaben "Stadtbahnausbau
Braunschweig - Neubau einer Stadtbahnstrecke nach Volkmarode
Nord"
Anhörungsverfahren - Stellungnahme Stadt Braunschweig**

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

08.11.2024

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach

Sitzungstermin

13.11.2024

Status

Ö

(Anhörung)

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 111 Hondelage-Volkmarode

21.11.2024

Ö

(Anhörung)

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben

03.12.2024

Ö

(Entscheidung)

Beschluss:

„Der Stellungnahme der Stadt Braunschweig (Anlage 1) wird zugestimmt.“

Sachverhalt:

1. Beschlusskompetenz

Die Beschlusskompetenz des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (AMTA) ergibt sich aus § 76 Abs. 3 Satz 1 NKomVG in Verbindung mit der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig. Gemäß Hauptsatzung § 6 Nr. 2 lit e ist der AMTA für die Zustimmung zu städtischen Stellungnahmen in verkehrlichen Planfeststellungsverfahren beschlusszuständig.

2. Anlass

Der Rat hat in seiner Sitzung am 21.02.2017 die Planung für das Zielnetz Stadtbahn 2030 einschließlich der dafür notwendigen Zwischenschritte beschlossen (Grundsatzbeschluss, DS 17-039594-01). Die Verwaltung und die Braunschweiger Verkehrs-GmbH (BSVG) wurden damit beauftragt, alle notwendigen Schritte zur Vorbereitung der baulichen Umsetzung des Zielnetzes Stadtbahn 2030 durchzuführen.

Am 11.10.2022 hat der AMTA den Umsetzungsbeschluss für den Stadtbahnausbau nach Volkmarode Nord, bestehend aus der Wendeanlage in Gliesmarode und der Ortsdurchfahrt Volkmarode, beschlossen und die Verwaltung und die BSVG damit beauftragt, die Planfeststellung nach Personenbeförderungsgesetz für dieses Teilprojekt vorzubereiten (DS 22-19610).

Die BSVG hat im Juli 2024 den Antrag auf Einleitung des Planfeststellungsverfahrens für den Neubau einer Stadtbahnstrecke nach Volkmarode Nord bei der zuständigen Planfeststellungsbehörde, der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, gestellt. Im Zuge des Anhörungsverfahrens erhält die Stadt Braunschweig als betroffene Dritte die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Beim Neubau der Stadtbahnstrecke nach Volkmarode Nord handelt es sich im Sinne von Tabelle 1 der DS 24-24424 um ein Klimaschutzrelevantes Thema. Eine Klimawirkungsprüfung erfolgte.

Leuer

Anlage/n:

Anlage 1: Stellungnahme der Stadt Braunschweig

Anlage 2: Klima-Check



Postanschrift: Stadt Braunschweig, Postfach 3309, 38023 Braunschweig

Niedersächsische Landesbehörde
für Straßenbau und Verkehr
- Planfeststellungsbehörde –
Göttinger Chaussee 76 A
30453 Hannover

Fachbereich Tiefbau und Verkehr
Abt. Straßenplanung und -neubau
Bohlweg 30

Name: Frau Linde

Zimmer: N 4.13

Telefon: 470-4234

Bürgertelefon/Vermittlung: 0531 470-1
oder Behördennummer 115

E-Mail: Kerstin.Linde@braunschweig.de

Tag und Zeichen Ihres Schreibens

(Bitte bei Antwort angeben)
Mein Zeichen

Tag

66.23

30.10.2024

Planfeststellung für das Vorhaben „Stadtbahnausbau Braunschweig - Neubau einer Stadtbahnstrecke nach Volkmarode Nord“

Anhörungsverfahren, hier: Stellungnahme der Stadt Braunschweig

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Stadt begrüßt das Vorhaben als Bestandteil des Stadtbahnausbaukonzeptes zur Weiterentwicklung des ÖPNV in der Stadt ausdrücklich. Grundsätzliche Bedenken gegen das Vorhaben bestehen nicht; folgende Hinweise sind aber zu berücksichtigen:

Straßenplanung

Gegen die vorgelegte Planung „Stadtbahnausbau Braunschweig Neubau einer Stadtbahnstrecke nach Volkmarode Nord“ bestehen keine Bedenken.

Stadtentwässerung

Alba

Bezüglich des Winterdienstes und der Straßenreinigung bestehen keine Bedenken. Hier gibt es zukünftig mehrere Abbiegespuren auf der „Berliner Heerstraße“, die die Arbeit etwas erschweren, allerdings führt dies zu keinen Leistungseinschränkungen.

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



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

Für die Müllabfuhr muss geklärt werden, dass die Abfallsammelgefäße auf dem südlichen Teil der „Berliner Heerstraße“ auch zur Entleerung frei zugänglich sind oder von den Nutzern am Entleerungstag bereitgestellt werden können. Insbesondere zwischen dem westlichen Bereich der Straße „Unterdorf“ und der Straße „Am Sportplatz“ gibt es direkte Anlieger zur „Berliner Heerstraße“. Hier verläuft allerdings die Stadtbahn zwischen Straße und Geh- und Radweg. Laut Karten sind zwar einzelne Zufahrten sichtbar, allerdings betrifft dies offensichtlich nicht alle Anlieger / Grundstücke.

SEIBS

Gegen die vorgelegte Planung „Stadtbahnausbau Braunschweig - Neubau einer Stadtbahnstrecke nach Volkmarode Nord“ bestehen keine Bedenken.

Stadtentwässerung (0660.10)

Gegen die vorgelegte Planung „Stadtbahnausbau Braunschweig - Neubau einer Stadtbahnstrecke nach Volkmarode Nord“ bestehen keine Bedenken.

Umwelt

Abfallrecht

Aus abfallrechtlicher Sicht bestehen keine Bedenken gegen das geplante Bauvorhaben.

Immissionsschutz

Gegen die vorgelegte Planung „Stadtbahnausbau Braunschweig - Neubau einer Stadtbahnstrecke nach Volkmarode Nord“ bestehen keine grundsätzlichen Bedenken. Seitens des Immissionsschutzes bestehen jedoch einige Anmerkungen, die in der Anlage zusammengefasst sind.

Naturschutz

Aus Sicht der unteren Naturschutzbehörde bestehen keine Bedenken gegen die vorgelegte Planung. Die aufgeführten Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplans (Stand Juni 2014) 1.1 V - 1.14 V, 2.1 G - 2.4 G, 3.1 G/A - 3.3 A sowie 4.1 E - 4.4 E sind wie beschrieben durchzuführen. Das Ausbringen der Nistkästen/Ersatzquartiere sowie die Ausführungsplanung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind im Vorfeld mit der unteren Naturschutzbehörde abzustimmen.

Der Beginn der Rodungsarbeiten ist der unteren Naturschutzbehörde im Vorfeld mitzuteilen.

Gewässerschutz

Für den durch die Maßnahme betroffenen Entwässerungsabschnitt ergibt sich im Vergleich zum Bestand eine Verbesserung der Abflussqualität. Die Anforderungen nach DWA-A/M 102 im Bereich der Stadtbahnerweiterung könnten nur mit unverhältnismäßigem Aufwand (paralleles Kanalnetz, Filtereinsätze in allen Bodenabläufen) erreicht werden. Die Alternative, eine Überplanung des gesamten Entwässerungsgebietes, kann dem Bauherrn nicht auferlegt werden. Daher kann den vorgelegten Entwässerungsplanungen für die Stadtbahnerweiterung aus wasserwirtschaftlicher Sicht zugestimmt werden.

Weitere Änderungen/Ergänzungen sind aus wasserwirtschaftlicher Sicht nicht erforderlich.

Bodenschutz

In Kap. „4.11 Baugrund/Erdarbeiten“ unter „Schadstoffe“ den vierten Absatz wie folgt ersetzen: Im Eingangsbereich der Freihaltetrasse (nördlich GUW) im nördlichen Bereich des Grundstückes Berliner Heerstraße 40 liegt eine „schädliche Bodenveränderung“ („Altlast“) vor. In Tiefen zwischen ca. 2,2 m und 6,0 m unter GOK wurden hier stark erhöhte Konzentrationen an Mineralölkohlenwasserstoffen (MKW), untergeordnet an aromatischen Kohlenwasserstoffen (BTEX) festgestellt. Nach dem Baugrundgutachten (20.07.2020) sowie einer gutachtlichen Stellungnahme der bsp Ingenieure GmbH (28.09.2021) liegt der eigentliche Schadensbereich aber außerhalb der geplanten Stadtbahntrasse. Eine Gefährdung des Grundwassers oder der menschlichen Gesundheit durch den MKW-belasteten Boden kann demnach nicht abgeleitet werden. Zudem liegen Hinweise auf einen natürlichen Schadstoffabbau vor. Gemäß fachgutachterlicher Beurteilung der bsp Ingenieure ist im Zuge des Stadtbahnausbaus daher keine Sanierung des MKW-Schadens erforderlich.

Kampfmittel

Westlich der Berliner Heerstraße 38 A besteht Kampfmittelverdacht.

Stadtklima, Klimaschutz

Aus stadtklimatischer und klimaschutztechnischer Sicht bestehen keine Einwände oder Anmerkungen.

Umweltverträglichkeitsprüfung

Der vorgelegte UVP-Bericht enthält entsprechend § 16 i. V. m. Anlage 4 UVPG zweckdienliche Angaben des Antragsstellers für die UVP gem. UVPG. Die Prüfung und Bewertung obliegt der Planfeststellungsbehörde.

Grünplanung

Hinweise zur:

- Planunterlage 19_05_03_00_BestandspLMensch:
Auf dem 2. Blatt sind die Gebietsausweisungen für Sport- und Freizeitanlagen; Freiflächen teilweise nicht korrekt dargestellt. Das im B-Plan VO 40 festgesetzte Mischgebiet mit den darin festgesetzten Stellplätzen ist derzeit bewaldet, wird hier aber als Freifläche mit darin verlaufenden `Vorbehaltsgebieten für Natur und Landschaft` dargestellt, die m. E. als `öffentliche Grünfläche` gem. den B-Plan VO 40 Festsetzungen in der Legende benannt werden müsste.
- Planunterlage 19_05_05_00_PlanrechtlFestsetz.:
Auf Blatt 4 ist die Straßenbahntrasse ohne das im B-Plan VO 40 festgesetzte Rasengleis (gem. TF V, 2.2) dargestellt.

Die Darstellung wirkt sich in der Bilanzierung nicht aus, daher bestehen diesbezüglich keine Bedenken.

Einsatzplanung der Feuerwehr

Gegen die vorgelegte Planung „Stadtbahnausbau Braunschweig - Neubau einer Stadtbahnstrecke nach Volkmarode Nord“ bestehen aus Sicht des Brandschutzes keine grundsätzlichen Bedenken.

Stadtbild und Denkmalpflege

Das Verzeichnis der Kulturdenkmale nach § 4 Nds. Denkmalschutzgesetz mit Stand vom 10.10.2024 beinhaltet im Geltungsbereich keine Einträge.

Zum Teilaspekt der „Bodendenkmalpflege“ wurde das Nds. Landesamt für Denkmalpflege beteiligt. Im Vorhabengebiet liegt das eingetragene Bodendenkmal Volkmarode FstNr. 9. Es soll sich dabei um eine Burganlage handeln, die noch Mitte des 19. Jh. gut im Gelände sichtbar war. Dies führte schon 2019 zur Anlage von zwei Suchschnitten zur Klärung des Denkmalcharakters und ggf. der Ausdehnung erhaltener Denkmalsubstanz. Auf Basis des Ergebnisses kann hier für das vorliegende Vorhaben keine Betroffenheit archäologischer Belange festgestellt werden. Ein geoarchäologischer Befund in Form eines Toteisloches wurde 2019 zwar festgestellt, wird aber durch die maximal 1,30 unter GOK reichenden Eingriffe nur wenig bzw. nicht signifikant gestört.

Ebenfalls geprüft wurden die Flächen der externen Ausgleichsmaßnahmen. Auch hier sind keine Bodendenkmäler bekannt. Für die Fläche südöstlich von Bevenrode weise ich auf den § 14 Nds. Denkmalschutzgesetz (Bodenfunde) hin, da hier siedlungstopographische Faktoren eine archäologische Verdachtsfläche ausweisen. Sollten bei Eingriffen in den Boden Funde oder Spuren auftreten, die Anlass zu der Annahme geben, dass es sich um Kulturdenkmale handelt, wären diese unverzüglich der Unteren Denkmalschutzbehörde anzuzeigen und unverändert zu belassen.

Stadtplanung

Gegen die vorgelegte Planung „Stadtbahnausbau Braunschweig Neubau einer Stadtbahnstrecke nach Volkmarode Nord“ bestehen aus unserer Sicht keine Bedenken.

Straßenverkehr - Verkehrsbehördliche Maßnahmen, Sondernutzung

Gegen die vorgelegte Planung „Stadtbahnausbau Braunschweig Neubau einer Stadtbahnstrecke nach Volkmarode Nord“ bestehen keine Bedenken.

Mit freundlichen Grüßen

i. V.

Leuer

Anlage: redaktionelle Anmerkungen seitens des Immissionsschutzes

Planfeststellung für das Vorhaben „Stadtbahnausbau Braunschweig - Neubau einer Stadtbahnstrecke nach Volkmarode Nord“

Anhörungsverfahren, hier: Anlage zur Stellungnahme der Stadt Braunschweig

Seitens des Immissionsschutzes bestehen folgende Anmerkungen:

Allgemeine Anmerkung:

Die immissionsschutzrechtliche Zuständigkeit für personenbezogenen Schienenbahnverkehr (hier: Stadtbahn) liegt gemäß NACE 49.31.0 beim Staatlichen Gewerbeaufsichtsamt Braunschweig (GAA). Entsprechend liegt, bzgl. des Schienenverkehrslärms und bzgl. des – durch die in diesem Zusammenhang erforderlichen Anpassungsmaßnahmen im Straßenbereich - hervorgerufenen Straßenverkehrslärms, die Prüfung der Unterlagen „17.1 Schalltechnisches Gutachten und Anhänge“ und „7.11-7.13 Lagepläne der Immissionsschutzmaßnahmen - Lärm“ sowie der Unterlagen „17.3 Erschütterungstechnische Untersuchung und Anhänge“ und „7.21 Lagepläne der Immissionsschutzmaßnahmen - Erschütterungen“ grundsätzlich beim GAA. Dergleichen gilt für die Prüfung der inhaltlichen Aufnahme in den Texten der Unterlagen „01 Erläuterungsbericht“, „19.01.01 Landschaftspflegerischer Begleitplan“, „19.05.00 V-UVP“, „19.05.01 UVP“ und „19.05.03 Bestandsplan Schutzgut Mensch“ in der dortigen Zuständigkeit.

Aus Sicht des Immissionsschutzes kann im Rahmen der städtebaulichen Planung von hier folgende Aussage zu den oben genannten Unterlagen sowie zuständigkeitshalber zu den baubedingten Unterlagen (17.2 „Schalltechnisches Gutachten Bauzeitliche Immissionen und Anhänge“, 17.4 „Erschütterungstechnisches Gutachten Bauzeitliche Immissionen und Anhänge“) und den enthaltenen baubedingten Ausführungen in den anderen Unterlagen getätigt werden:

Unterlage 17, Immissionstechnische Untersuchungen

(Schallgutachten Planfeststellung – U 17.1, Baulärm-Gutachten – U 17.2, Erschütterungsgutachten Planfeststellung – U 17.3, Bauerschütterungs-Gutachten – U 17.4)

Keine Anmerkungen oder Hinweise.

Unterlage 01, Erläuterungsbericht

Kap. 6.1 und 6.2: Keine Anmerkungen oder Hinweise.

Hinweise zu:

Unterlage 01, Erläuterungsbericht

Kap. 3.1.4 Variantenvergleich, Abs. 5 letzte Absatz (S. 28): Bitte „Schall- und Erschütterungsemissionen“ in „Schall- und Erschütterungsmissionen“ ändern.

Kap. 4.13.1.2, Bahnstromanlagen (S. 121): In diesem Absatz könnte erwähnt werden, dass die dem Planfeststellungsverfahren zu Grunde liegende schalltechnische Untersuchung diesbezüglich einen nicht relevanten Immissionsbeitrag nach Abschnitt 3.2.1 der TA Lärm ermittelt hat.

Kap. 5.1.1 Wirkfaktoren des Vorhabens (S. 134), Tabelle 11 – baubedingt, Zeile 2: Hier fehlt der temporäre Einfluss durch Geräusche, Staub und ggf. Licht auf das Schutzgut Mensch, insbesondere die menschliche Gesundheit.

Kap. 5.1.4.1 Schutzgut Mensch insbesondere die menschliche Gesundheit (S. 148), S. 149 Abs. 2: Die Aussage dieses Absatzes ist zu „dünn“. Wenn hier auf nähere Ausführungen verzichtet werden soll, ist zumindest auf den Inhalt des Kapitels „6.1.1 Lärmschutzmaßnahmen“ (bauzeitliche Immissionen ab S. 173 dieser Unterlage) oder aber auf die „Auflagen

zu Immissionen in der Bauphase“ des Kapitels „10.1 - Schutzgut Mensch, einschließlich der menschlichen Gesundheit“ der Unterlage „19.05.01.00 – Bericht zur Umweltverträglichkeitsprüfung“ zu verweisen.

Kap. 5.1.4.1 Schutzgut Mensch insbesondere die menschliche Gesundheit (S. 148), S. 149 vorletzte Absatz: In Satz 2 werden nur die Ergebnisse vom Straßenverkehrslärm betrachtet aber in Satz 3 als Minderungsmaßnahme auch die hoch liegende Vegetationsebene im besonderen Bahnkörper genannt, die jedoch eine Minderungsmaßnahme gegenüber dem Schienenverkehrslärm darstellt. Des Weiteren handelt es sich in Satz 3 um die Ergebnisse der Gesamtbelastung nach Umsetzung vorgesehener Minderungsmaßnahmen. Dies passt nicht zusammen; hier sind drei verschiedene Schallsituationen aus dem Zusammenhang genommen und miteinander vermengt worden. Die Ergebnisse des Schienenverkehrslärms fehlen komplett und die des Straßenverkehrslärms nach Umsetzung der Minderungsmaßnahmen.

Ich empfehle eine Struktur des Absatzes nach Quellart:
 Ergebnisse Schienenverkehrslärm vor und nach Minderungsmaßnahme,
 Ergebnisse Straßenverkehrslärm vor und nach Minderungsmaßnahme,
 Ergebnisse Gesamtlärm nach Minderungsmaßnahme.
 Dann passt auch der letzte Satz des Absatzes (Für die Bereiche ...)

Anmerkung/Hilfestellung:

Tabellarische Zusammenfassung der Ergebnisse des Schallgutachtens 2024 (Hinweis: gegenüber vorherigen Fassungen des Schallgutachtens haben sich die Ergebnisse des Verkehrslärms nicht geändert):

Emissions- quelle ... -verkehrs- lärm	Bereich	Bezugspegel WR/WA/WS		Bezugspegel MK/MD/MI/MU		Beurteilungspegel ohne Maßnahmen		Beurteilungspegel mit Maßnahmen	
		dB(A) Tag	dB(A) Nacht	dB(A) Tag	dB(A) Nacht	dB(A) Tag	dB(A) Nacht	dB(A) Tag	dB(A) Nacht
Straßen-...	Berliner-Heerstr.	59	49	64	54	72	62	63	52
	Ziegelwiese/-kamp ^{*1}	70	60	70	60	62	52	63	52
Schienen-...	Berliner-Heerstr.	59	49	64	54	63	60	61	58
	Freihaltetrasse+WK					60	57	60	56
Gesamt-...	Berliner-Heerstr.	70	60	70	60	n.b.	n.b.	72	61
	Ziegelwiese/-kamp					n.b.	n.b.	63	56

^{*1} : Straßen vom Vorhaben nicht betroffen, kein erheblicher baulicher Eingriff; 16. BImSchV findet keine Anwendung - somit wird auf die Gesundheitswerte abgestellt (Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV können jedoch als Orientierungshilfe im Rahmen der Abwägung herangezogen werden)
 WR = Reines Wohngebiet; WA = Allgemeines Wohngebiet, WS = Kleinsiedlungsgebiet, MK = Kerngebiet, MD = Dorfgebiet, MI = Mischgebiet, MU = Urbanes Gebiet, WK = Wendekreis/Wendeschleife, n.b. = nicht bestimmt

Bei den berücksichtigten Minderungsmaßnahmen handelt es sich im Einzelnen um:
 Stadtbahn:

- Rasengleis mit hochliegender Vegetationsebene (Berliner Heerstraße stadteinwärts (südliche Gleistrasse)) mit Ausnahme von Überwegen, Querungen, Weichenbereiche, Grundstückszufahrten und Kreuzungen
- Rasengleis mit hochliegender Vegetationsebene (Freihaltetrasse stadtauswärts; stadteinwärts sofern durch die Busspur möglich)
- Schienenschmieranlagen (in Gleisbögen)
- Geschwindigkeitsreduzierung in der Nachtzeit auf 30 km/h für die Trasse in Straßensituation (Berliner Heerstraße stadtauswärts (nördliche Gleistrasse))

Straße:

- Schallmindernde Fahrbahnoberflächen (Berliner Heerstraße, stadteinwärts)
- Geschwindigkeitsreduzierungen in der Nachtzeit auf 30 km/h (Berliner Heerstraße, beide Fahrtrichtungen)

Gesamtverkehrslärm (summarische Betrachtung des Straßen- und Schienenverkehrslärms) beinhaltet dementsprechend alle oben genannten Minderungsmaßnahmen.

Unterlage 19, Umweltfachliche Untersuchung

19_01_01_00 Landschaftspflegerischer Begleitplan:

Kap. 1.3.4 Umweltverträglichkeitsprüfung, S. 7 letzte Absatz: Im Text wird sich auf das Schallgutachten von 2022 bezogen; ich empfehle zu prüfen, ob hier eine Anpassung auf das aktuelle - den Planfeststellungsunterlagen beigelegte - Schallgutachten aus 2024 erfolgen sollte; zumal sich textlich in der V-UVP (nicht jedoch in der UVP) auf das aktuelle Schallgutachten (2024) bezogen wird.

Anmerkung: Die Ergebnisse bzgl. Schienen- und Straßenverkehrslärm haben sich gegenüber der Gutachtenfassung aus 2022 nicht geändert. Es ist lediglich der Anlagenlärm (Gleichrichter-Unterwerksbau) hinzugekommen, der jedoch zu keinem relevanten Immissionsbeitrag führt.

Kap. 4.1.3 Lärmschutz, S. 46 Passive Schallschutzmaßnahmen: Satz 1: Bitte „aus Maßnahmen zum Schallschutz“ in „auf Maßnahmen zum Schallschutz“ ändern. Ich empfehle den Satz wie folgt zu ändern und den Aufzählungspunkt zu löschen:

... Schallschutz für die Gebäude Ziegelwiese 1, 3 und 5, Kieffeld 32 und Ziegelkamp 9 und 10. Dabei sind Außenwohnbereiche von Überschreitungen nicht betroffen.

Der gelöschte Aufzählungspunkt könnte durch nachfolgenden Text ersetzt werden:
Diese Gebäude befinden sich innerhalb des rechtsverbindlichen Bebauungsplans VO 40 - Volkmarode-Nord. Entsprechend dessen textlicher Festsetzungen unter A.VI.1.2, sind zum Schutz der Aufenthaltsräume die der Straße zugewandten Fassaden dieser Gebäude nach DIN 4109 gemäß den Anforderungen für Lärmpegelbereich III zu dämmen. Im Rahmen des Verfahrens wird geprüft inwieweit diese Festsetzungen gegenüber der künftigen Situation ausreichend sind.

(Anmerkung: Lt. Erläuterungsbericht (U 01.01.00, Kap. 6.1.1, S 163 drittletzte Absatz) ist vorgesehen, die erforderlichen passiven Maßnahmen nach Möglichkeit parallel zur geplanten Baumaßnahme umzusetzen um hier schon einen besseren Schutz gegenüber dem Baulärm zu erhalten.)

Kap. 6.2.7 Landschaftsbild / landschaftsgebundene Erholungsfunktion, S. 86 Abs. 2: Im Text wird sich auf das Schallgutachten von 2022 bezogen; hier sollte eine Anpassung auf das aktuelle - den Planfeststellungsunterlagen beigelegte - Schallgutachten aus 2024 erfolgen.

In Satz 2 wird von der Verlärmung durch den Stadtbahnbetrieb gesprochen aber im nachfolgenden Satz die Überschreitungen durch den Straßenverkehrslärm vor Berücksichtigung der geplanten Schallminderungsmaßnahmen genannt. Hier wären dem Sinn des Vorsatzes nach die Überschreitungen durch den Schienenverkehrslärm unter Berücksichtigung der Schallminderungsmaßnahmen zu nennen.

Darüber hinaus fehlen auch die Überschreitungen der sogenannten Gesundheitswerte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts durch die Gesamtbelastung (summarische Betrachtung der Belastung durch den Straßen- und Schienenverkehr; U 17.1.9). Ich empfehle den Text diesbezüglich zu ergänzen.

Kap. 8.1 Zusammenfassende Darstellung, S. 124 Abs. 1 - 4: Es ist in den einzelnen Textabschnitten nur schwer erkennbar welche Emissionsquellen zur Überschreitung welcher „Schwellenwerte“ führte und ob es sich um Ergebnisse von vor oder nach einer Umsetzung von Schallminderungsmaßnahmen handelt.

Beispiel 1: So ist in Absatz 1 die Rede von einer max. Überschreitung der Schwellenwerte nach 16. BImSchV (also = Immissionsgrenzwerte (IGW)) von 2 dB(A) tags und 9 dB(A) nachts. Es ist nur schwer herauszulesen, dass es sich wohl um den Schienenverkehrslärm handelt.

Beispiel 2: In Absatz 2 wird von der Gesamtbelastung gesprochen, die bei 69 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts liegt und es zu einer Überschreitung der Schwellenwerte kommt. Bei den Schwellenwerten einer Gesamtbelastung handelt es sich um die sogenannten Gesundheitswerte von 70 dB(A)/60 dB(A) tags/nachts. Die Formulierung „der Schwellenwerte“ impliziert, dass beide Werte, der für die Tagzeit als auch der für die Nachtzeit, überschritten sind. Dies trifft gemäß den genannten Ergebnissen aber nur für den Nachtzeitraum zu. Von welchem Schwellenwert wird hier gesprochen? Des Weiteren werden gemäß Absatz 4 diese Ergebnisse allein schon durch den Straßenverkehrslärm mit 72 dB(A)/62 dB(A) tags/nachts (Ergebnisse vor Berücksichtigung von Schallminderungsmaßnahmen) überschritten bzw. erreicht und die Gesamtbelastung (Summarische Betrachtung Straße- und Schiene) liegt laut Schallgutachten bei 72 dB(A) tags und 61 dB(A) nachts. Um welche Ergebnisse handelt es sich dann in Absatz 2 genau?

Ich empfehle den Inhalt der Absätze 1-4 verständlich zu überarbeiten. *Siehe dazu oben in der Stellungnahme zur Unterlage 01, Erläuterungsbericht, Kap. 5.1.4.1 Schutzgut Mensch, insbesondere die menschliche Gesundheit“.*

19_01_05_00_Planungsrechtliche Festsetzungen

Blatt 4: Das im Bebauungsplan VO 40 unter A.V.2.2 textlich festgesetzte Rasengleis ist nicht dargestellt.

19_05_00_00 Unterlage zur Vorprüfung des Einzelfalls:

Kap. 4.3.1 Schutzgut Mensch, einschließlich der menschlichen Gesundheit, S. 13, Abs. 2: Die Bezugspegel bei einer Gesamtlärmbetrachtung (hier: Straßen- und Schienenverkehrslärm) sind die sogenannten Gesundheitswerte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts. Demgemäß liegt die Überschreitung tags bei 2 dB(A) und nachts bei 1 dB(A). Ich empfehle dies zu korrigieren.

S. 13 Abs. 3: Die Aussage über die Einhaltung ist nicht korrekt, daher bitte „eingehalten werden“ durch „weitgehend eingehalten werden“ ersetzen.

Grundsätzlich ist der Text verwirrend aufgebaut. Erst wird textlich der Schienenverkehrslärm diskutiert, dann textlich auf den Gesamtlärm eingegangen, um dann in den nächsten beiden Absätzen wieder nur vom Schienenverkehrslärm zu sprechen (was nicht gleich ersichtlich ist), und letztendlich die Ergebnisse durch den Stadtbahnverkehr zusätzlich noch tabellarisch darzustellen. Ich empfehle eine eindeutige Struktur des Textes.

Es wird nicht näher auf die Erschütterungen durch den Stadtbahnbetrieb eingegangen. Zur Vermeidung von schädlichen Einflüssen durch den durch Erschütterungen entstehenden sekundären Luftschall, sind gemäß dem Erschütterungsgutachten aus 2023 an Teilstrecken der Stadtbahntrasse (s. U 17.3.2) für den vorgesehenen Oberbau höhere Einsenkungen (3 mm statt max. 1,5 mm) vorzusehen. Dies ist m. E. in der V-UVP zu würdigen; ich empfehle dies zu prüfen und ggf. den Sachverhalt textlich mit aufzunehmen.

Kap. 6 Literaturverzeichnis (S. 26): Im Literaturverzeichnis wird auf das Schallgutachten aus 2020 verwiesen, in den Texten der V-UVP jedoch auf das Schallgutachten aus 2024. Ich empfehle dies anpassen.

19_05_01_00 Bericht zur Umweltverträglichkeitsprüfung:

Kap. 3.1 Wirkfaktoren, Abschnitt „betriebsbedingte Wirkfaktoren“, S. 20, Abs. 2, Satz 1: Hier ist mit „(BMH 2022)“ das Schallgutachten aus 2022 genannt, ich empfehle den Verweis in „(BMH 2024)“ zu ändern.

S. 21, letzte Absatz: Im ersten Satz heißt es, dass die Gesamt-Immissionsbelastung durch Straßen- und Stadtbahnverkehr zur Beurteilung der Belastungssituation herangezogen wird. Weiter unten im Absatz wird dann jedoch auf die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV als „Schwellenwerte“ abgestellt. Dies ist bitte zu trennen. Als Bezugswerte („Schwellenwerte“) für die Beurteilung von Gesamtbelastungen sind die sogenannten Gesundheitswerte von 70 dB(A) tags / 60 dB(A) nachts heranzuziehen und nicht die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV. Die Immissionsgrenzwerte sind die Bezugswerte für die „Einzelbelastung“ durch Straßenverkehr bzw. Schienenverkehr; was auch beides im Schallgutachten untersucht und beurteilt wurde. Ich empfehle den Text dahingehend zu überarbeiten.

Kap. 5.2 Prognose der Schall- und Erschütterungsemissionen (S. 83): Bitte die Überschrift in „Prognose der Schall- und Erschütterungs*im*missionen“ ändern.

S. 83, Abs. 2, Satz 5 (Nach den ...): Für eine eindeutige Verständlichkeit empfehle ich den Satz wie folgt zu ergänzen: ... ergeben sich *für den Schienenverkehrslärm* Beurteilungspegel von ...

S. 83, Abs. 2, Satz 6 (Für einige Gebäude ...): In diesem Satz handelt es sich entweder um die Belastungen durch den Straßenverkehrslärm oder den Gesamtverkehrslärm (um welches von beiden ist so nicht erkennbar); nicht jedoch wie zuvor beschrieben um den Schienenverkehrslärm. Da die nächsten beiden Absätze wieder nur vom Schienenverkehrslärm handeln empfehle ich Satz 6 aus diesem Absatz zu löschen.

Entsprechend wurde textlich nur der Schienenverkehrslärm genannt. Ich empfehle den Text um den Straßenverkehrslärm und insbesondere um den Gesamtverkehrslärm zu ergänzen.

S. 83, Abs. 5, Satz 2 (Dabei wurde ...): Ich empfehle auf das aktuelle, den Planfeststellungsunterlagen zugehörige Erschütterungsgutachten aus 2023 zu verweisen.

Kap. 6.1 Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch, insbesondere die menschliche Gesundheit (S. 85)

S. 85 Baubedingte Auswirkungen – Erschütterungs-, Schall-, Schadstoff- und Staubimmissionen (temporär), Abs. 2: Die Immissionsrichtwerte der TA Lärm als auch die Immissionswerte der AVV-Baulärm werden nicht eingehalten, vielmehr werden sie mit bis zu 75 dB(A) regelmäßig durch verschiedenste Bauphasen deutlich überschritten (s. Baulärmgutachten BMH 2023). Eine Beurteilung dieser Ergebnisse ist vorzunehmen sowie auf die daraus resultierenden Maßnahmen einzugehen. Bitte ergänzen bzw. den Text anpassen; bzgl. der vorgesehenen Minderungsmaßnahmen siehe Ausführungen U 01.01.00 - Erläuterungsbericht, Kap. 6.1.1.

S. 87 Betriebsbedingte Auswirkungen – Erschütterungs-, Schall-, Schadstoff- und Staubimmissionen (betriebsbedingt), Abs. 1: Ich empfehle auf die aktuellen Gutachten zu verweisen: Schallgutachten (BMH 2024), Erschütterungsgutachten (BMH 2023)

Abs. 2, Satz 1: Das Zitat bitte wie folgt korrigieren: „.... *wesentlich, wenn der ...*“

Abs. 3, Satz 1: In Satz 1 wird auf die Darstellung der 60 dB(A)-Nacht-Isophone in U 19.5.3 verwiesen. Lt. Legende der Unterlage 19.5.3 handelt es sich jedoch um eine 59 dB(A)-Tag-Isophone, wobei nicht erkennbar ist aus welcher Immissionssituation sie hervorgeht (Straßen- oder Schienenverkehrslärm oder Gesamtverkehrslärm? Ohne oder mit Berücksichtigung von Schallschutzmaßnahmen?)

Ist die 60 dB(A)-Nacht-Isophone gemeint, handelt es sich um den Gesundheitswert (allg. Rechtsprechung) zur Nachtzeit für die Betrachtung einer Gesamtverkehrslärmsituation. Warum gibt es dann keine Tag-Isophone von 70 dB(A)? Bezieht sich die Isophone, sofern es sich um die 60 dB(A)-Isophone zur Nachtzeit handelt, auf den Inhalt des Absatzes 2 des

Textes? Dann beschreibt sie den Bereich, in denen dieses eine Kriterium (von insgesamt drei) einer wesentlichen Änderung zur Nachtzeit erfüllt ist; d. h. es lagen schon in der Vorbelastung Pegel von mindestens 60 dB(A) nachts vor und wurden durch das Vorhaben im Rahmen eines erheblichen baulichen Eingriffs erhöht. Warum gibt es dann keine 70 dB(A)-Tag-Isophone? Des Weiteren wird dieses Kriterium nur durch den Straßenverkehrslärm erfüllt; ein Bezug dazu ist jedoch an keiner Stelle hergestellt worden. Die Stadtbahn erfüllt die Anforderungen der 16. BImSchV nur über das Kriterium des Neubaus von Schienenwegen/Trassen. Der Gesamtverkehrslärm findet in der 16. BImSchV keine Anwendung.

Ist die 59 dB(A)-Tag-Isophone gemeint, handelt es sich um den Immissionsgrenzwert für ein Reines-/Allgemeines Wohngebiet/Kleinsiedlungsgebiet (16. BImSchV) zur Tagzeit für die Betrachtung einer Straßen- oder Schienenverkehrslärmsituation. Warum gibt es dann keine Nacht-Isophone von 49 dB(A)?

Es ist somit nicht klar, was diese Isophone aussagen soll. Ich empfehle dies klarzustellen bzw. den Text verständlich zu überarbeiten.

Abs. 3 Satz 2: Bitte die Formulierung „Schallemissionen des Straßen- und Schienenverkehrslärms“ wie folgt korrigieren: „Schall*immissionen* des Straßen- und Schienenverkehrslärms“.

Lt. der Formulierung geht es in diesem Satz um die Beurteilungspegel des Gesamtverkehrslärms, vermutlich vor Berücksichtigung von Schallschutzmaßnahmen (was nicht aus dem Text hervorgeht). Diese liegen maximal bei 72 dB(A) tags und 61 dB(A) nachts (was hier nicht genannt wurde). Die Bezugspegel für Gesamtlärm sind nicht die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV, sondern die sogenannten Gesundheitswerte mit 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts. Die Beurteilungspegel des Gesamtlärms überschreiten somit den Gesundheitswert tags um 2 dB(A) und nachts um 1 dB(A). Würde man die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV als Bezugspegel heranziehen (was nicht korrekt wäre), z. B. für ein Allgemeines Wohngebiet (59 dB(A)/49 dB(A) tags/nachts), dann läge am Tag eine Überschreitung von 13 dB(A) und in der Nachtzeit von 12 dB(A) vor. Es ist somit nicht ersichtlich von welchen Pegeln aufgrund welcher Emissionsquelle unter Berücksichtigung welcher Bezugspegel hier gesprochen wird.

Ich empfehle den Text zu überarbeiten.

Siehe dazu oben in der Stellungnahme zur Unterlage 01, Erläuterungsbericht, Kap. 5.1.4.1 Schutzgut Mensch, insbesondere die menschliche Gesundheit“.

Kap. 15 Zusammenfassung und Beurteilung der Umweltverträglichkeit (S. 114)
Schutzgut Mensch, insbesondere die menschliche Gesundheit (S. 114), S. 115 Abs. 1:
„Nacharbeiten“ bitte in „Nachtarbeiten“ ändern

S. 115 Abs. 2, Satz 2: Da nicht klar ist von welchen Immissionen (Straßen-, Schiene-, Gesamtverkehrslärm) hier gesprochen wird, die „die Schwellenwerte gemäß BImSchV“ nachts in der Ziegelwiese überschreiten, ist dieser Satz falsch; denn durch den Straßenverkehrslärm als auch durch den Schienenverkehrslärm wird der maßgebliche Immissionsgrenzwert (IGW) für die Tagzeit ebenfalls in der Ziegelwiese überschritten. Bei der Summenbetrachtung hingegen werden die maßgeblichen Gesundheitswerte (GW) in der Ziegelwiese sowohl tags als auch nachts unterschritten. Richtig wäre z. B. die Formulierung: ... *im Streckenabschnitt Berliner Heerstraße als auch vereinzelt im Streckenabschnitt Ziegelkamp/Ziegelwiese überschritten*. Ich empfehle dies zu prüfen und entsprechend zu korrigieren.
Des Weiteren wäre „vorläufigen“ in dem Satz zu streichen, da das finale Schallgutachten aus 2024 Teil der Planfeststellungsunterlagen ist.

Kap. 16 Literaturverzeichnis (S. 120): Im Literaturverzeichnis wird das Schallgutachten aus 2022 genannt. Ich empfehle auf Änderung auf das Schallgutachten 2024 vorzunehmen.

19_05_03_00 Bestandsplan Schutzgut Mensch:

Auf den beiden Blättern ist eine Isophone von 59 dB(A) tags (= Immissionsgrenzwert für die Tagzeit gemäß 16. BImSchV) dargestellt. Es ist nicht benannt aus welcher Belastungssituation (Immissionen) sie hervorgeht. Straßenverkehrslärm? Schienenverkehrslärm? Gesamtverkehrslärm? Ohne oder mit Berücksichtigung von Schallschutzmaßnahmen? Bitte konkretisieren.

Anhang: Klima-Check**Auswirkungen auf den Klimaschutz**

☒ ja ☐ nein

Der Beschluss ist aus folgendem Grund erforderlich

- ☐ Ratsbeschluss
☐ Kommunale Pflichtaufgabe
☐ Sicherheitsaspekte
☒ Planung, Bau und Unterhaltung von Verkehrsinfrastruktur als Daseinsvorsorge
☐ Schaffung von Barrierefreiheit
☐ Sonstiges:
 ➔ Es erfolgt keine weitere Begründung.
 Sofern möglich werden Klimaschutz-Optimierungsmaßnahmen benannt
 (s. Checkliste oder Erläuterung).

- ☒ **Der Beschluss leistet grundsätzlich einen Beitrag zur Energie- und Mobilitäts- wende.** Diese Zielrichtung ist entscheidend. Der mit der Maßnahme verbundene Ressourcen- und Energieverbrauch ist nachrangig.
 ➔ Es erfolgt keine weitere Begründung.
 Sofern möglich werden Klimaschutz-Optimierungsmaßnahmen benannt
 (s. Checkliste oder Erläuterung).

Erläuterung / Begründung**Darstellung vorgesehener Klimaschutz-Maßnahmen**

- | | | |
|---|--|---|
| <input type="checkbox"/> Checkliste
Baugebiete | <input type="checkbox"/> Checkliste
Hochbau | <input checked="" type="checkbox"/> Checkliste
Tiefbau und Mobilität |
|---|--|---|

Checkliste Tiefbau und Mobilität	
THG-relevante Bereiche	Optimierungsmaßnahmen im Sinne des Klimaschutzes
Maßnahmen für den Umweltverbund	<input checked="" type="checkbox"/> Berücksichtigung Fußverkehr
	<input checked="" type="checkbox"/> Berücksichtigung Radverkehr
	<input checked="" type="checkbox"/> Berücksichtigung ÖPNV
	<input type="checkbox"/>
geplante Grünstruktur	<input checked="" type="checkbox"/> CO ₂ -Bindung durch begleitendes Grün
	<input type="checkbox"/> Reduzierter Energie- und Ressourcenbedarf für Erstellung und Unterhaltung (bspw. durch Freihaltung oder Entsiegelung von Teilflächen etwa für Versickerung)
Einsatz klimafreundlicher Baustoffe	<input type="checkbox"/> Recyclingmaterial
	<input checked="" type="checkbox"/> Wiederverwendung von Baustoffen
	<input type="checkbox"/> Naturmaterial
Sonstiges	<input type="checkbox"/>