

Betreff:

Abbiegen von Fahrradfahrenden vom Bohlweg in Dankwardstraße und Steinweg

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

11.11.2024

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

19.11.2024

Status

Ö

Sachverhalt:

Beschluss des Stadtbezirksrates 130 vom 24.09.2024 (Anregung gem. § 94 Abs. 3 NKomVG):

Die Verwaltung wird gebeten, die Situation für Fahrradfahrer an der Kreuzung Dankwardstraße/Bohlweg/Steinweg so zu gestalten, dass ein Abbiegen in Dankwardstraße, Steinweg und Bohlweg Richtung Schloss ordentlich ermöglicht wird.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Verwaltung teilt die Ansicht, dass die gewünschten Fahrbeziehungen perspektivisch zur Förderung des Radverkehrs verbessert werden sollten.

Aufgrund der räumlichen Gegebenheiten und eingeschränkten Flächenverfügbarkeit innerhalb der Kreuzung ist das Markieren einer Aufstellmöglichkeit für aus Norden kommende indirekt linksabbiegende Radfahrende nicht realisierbar - siehe auch Drucksache 24-23534-01.

Für eine Erweiterung der Radverkehrsfurt für den Radverkehr aus Richtung Süden nach Westen reicht der Platz nicht aus. Dies gilt auch für die gewünschte Abbiegemöglichkeit von Süden nach Osten. Die Kreuzungsgeometrie lässt keine Verbesserung ohne erheblichen Aufwand zu.

Die Kreuzung Dankwardstraße/Bohlweg/Steinweg ist Bestandteil des Untersuchungsraumes des Projektes „BOMA+“ (Bohlweg, Magniviertel plus Umfeld). Die Kreuzungssituation wird in diesem Zusammenhang geprüft und nach Möglichkeit verbessert.

Leuer

Anlage/n:

keine

Betreff:
Geschwindigkeitseinhaltung Borsigstraße/Schwartzkopffstraße

Organisationseinheit: Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	Datum: 15.11.2024
---	----------------------

Beratungsfolge Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (zur Kenntnis)	Sitzungstermin 19.11.2024	Status Ö
---	------------------------------	-------------

Sachverhalt:

Beschluss des Stadtbezirksrats 130 vom 13.08.2024 (Anregung gem. § 94 Abs. 3 NKomVG):
„Die Verwaltung wird gebeten geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um die Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h sowohl auf der Borsigstraße als auch auf der Schwartzkopffstraße zu gewährleisten.“

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Verwaltung führt in der Borsigstraße aktuell in Abstimmung mit der Polizei mobile Geschwindigkeitskontrollen turnusmäßig durch und passt in Abhängigkeit von den Messergebnissen die Überwachungsrythmen entsprechend an. Zuletzt wurde in der Borsigstraße am 18.09.2024 und 10.10.2024 kontrolliert und bei 281 gemessenen Fahrzeugen insgesamt 32 Verstöße zur Ahndung (11,4 %) festgestellt.

Die Verwaltung hat daher in der Zeit vom 21.10.2024 bis 04.11.2024 in der Borsig- und Schwartzkopffstraße jeweils zeitgleich ein Geschwindigkeitsdisplay für jede Fahrtrichtung nacheinander installiert und eine Datenaufzeichnung vorgenommen.

Folgende Messergebnisse liegen hierfür vor:

1.)

Messstelle	Borsigstraße 16	Geschwindigkeitsbegrenzung	30 km/h
------------	------------------------	----------------------------	---------

Zeitraum:	21.10.2024 bis 26.10.2024 *	Geschwindigkeitsmessdisplay Wavetec Nr. 10
-----------	------------------------------------	---

Geschwindigkeit in km/h	Fahrtrichtung Schwartzkopffstraße	
	Anzahl	Anteil in %
0 - 30	4.149	56
31 - 40	2.818	38
41 - 50	356	5
51 - 60	57	1
> 60	3	0
	7.383	100

* Akkuausfall am 26.10.2024, ab 0:48 Uhr

Messstelle	Borsigstraße 16	Geschwindigkeitsbegrenzung	30 km/h
------------	------------------------	----------------------------	---------

Zeitraum:	28.10.2024 bis 04.11.2024	Geschwindigkeitsmessdisplay Wavetec Nr. 10
-----------	----------------------------------	---

Geschwindigkeit in km/h	Fahrtrichtung Salzdahlumer Straße	
	Anzahl	Anteil in %
0 - 30	1.352	32
31 - 40	2.307	55
41 - 50	464	11
51 - 60	70	2
> 60	11	0
	4.204	100

2.)

Messstelle	Schwartzkopffstraße ggü. Golfplatz	Geschwindigkeitsbegrenzung	30 km/h
------------	---	----------------------------	---------

Zeitraum:	21.10.2024 bis 25.10.2024 *	Geschwindigkeitsmessdisplay Wavetec Nr. 5
-----------	------------------------------------	--

Geschwindigkeit in km/h	Fahrtrichtung Borsigstraße	
	Anzahl	Anteil in %
0 - 30	960	67
31 - 40	367	26
41 - 50	88	29
51 - 60	10	1
> 60	2	0
	1.427	100

*) Akkuausfall am 26.10.2024, ab 7:03 Uhr

Messstelle	Schwartzkopffstraße ggü. Golfplatz	Geschwindigkeitsbegrenzung	30 km/h
------------	---	----------------------------	---------

Zeitraum:	28.10.2024 bis 04.11.2024	Geschwindigkeitsmessdisplay Wavetec Nr. 5
-----------	----------------------------------	--

Geschwindigkeit in km/h	Fahrtrichtung Fichtengrund	
	Anzahl	Anteil in %
0 - 30	615	31
31 - 40	885	45
41 - 50	361	18
51 - 60	96	5
> 60	22	1
	1.979	100

Die Messergebnisse sind in der Borsigstraße in Fahrtrichtung Salzdahlumer Straße und in der Schwartzkopffstraße in Fahrtrichtung Fichtengrund problematischer als jeweils in umgekehrter Fahrtrichtung, da der überwiegende Teil der Verkehrsteilnehmerinnen und

Verkehrsteilnehmer schneller als 30 km/h fuhr. Für die jeweils andere Fahrtrichtung hielt sich der überwiegende Teil an die vorgeschriebene Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h.

Die Verwaltung wird den temporären Einsatz eines Geschwindigkeitsdisplays in beiden Straßen zeitnah wiederholen und die mobilen Kontrollen in der Borsigstraße auch künftig fortsetzen.

Leuer

Anlage/n:

keine

Betreff:

Ausfahrt Kaiserstraße 18 Verkehrsspiegel

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

15.11.2024

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

19.11.2024

Status

Ö

Sachverhalt:

Beschluss des Stadtbezirksrats 130 vom 13.08.2024 (Anregung gem. § 94 Abs. 3 NKomVG):

„Die Verwaltung wird gebeten, dem Stadtbezirksrat geeignete Vorschläge, wie z.B. eine Änderung der Anordnung der Parkstände oder das Anbringen von Spiegeln, zu unterbreiten, mit dem Ziel einer nachhaltigen Verbesserung der Verkehrssituation.“

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Verwaltung hat die örtlichen Gegebenheiten überprüft. Die Kaiserstraße liegt in einer Tempo-30-Zone, daher sind die gefahrenen Geschwindigkeiten als niedrig einzustufen.

Der Begriff der Grundstücksein- und –ausfahrt ist gesetzlich nicht definiert; maßgeblich sind die jeweiligen baulichen Umstände und das Gesamterscheinungsbild. Eine Grundstückszufahrt setzt eine bauliche Gestaltung voraus, die erkennbar der befahrbaren Verbindung zwischen Grundstück und dem öffentlichen Verkehrsraum dient. Das Parkverbot besteht grundsätzlich in der Breite einer normalen Toreinfahrt, soweit es unter den örtlichen Verhältnissen ein unbehindertes Ein- und Ausfahren ermöglicht. In der Regel sind dafür gemäß Straßenverkehrsordnung (StVO) etwa 3 m ausreichend. Zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit hat sich der aus einem Grundstück auf die Straße Einfahrende nach § 10 StVO so zu verhalten, dass eine Gefährdung anderer ausgeschlossen ist; erforderlichenfalls muss man sich einweisen lassen. Dementsprechend hat der Grundstückseigentümer keinen Anspruch darauf, dass weiterer Straßenraum vor seiner Grundstücksausfahrt von parkenden Fahrzeugen freigehalten wird.

In der Praxis hat sich gezeigt, dass Verkehrsspiegel oft verzerrte Bilder liefern, wodurch die Einschätzung der Entfernung herannahender Fahrzeuge erschwert wird. Zudem beschlagen oder verschmutzen die Spiegel häufig und weisen innerhalb kurzer Zeit erhebliche Beschädigungen auf, was ihre Funktionalität stark einschränkt. Daher sind sie in vielen Fällen nicht praxistauglich.

Um die Ausfahrt der Fahrzeuge vom Grundstück Kaiserstraße 18 zu erleichtern, hat die Verwaltung bereits über den Bereich des abgesenkten Bordsteins und der eigentlichen Grundstückseinfahrt hinaus das Verkehrszeichen 299 „Grenzmarkierung für Halt- oder Parkverbote“ markiert und wird diese Markierung erneuern lassen. Dadurch sind die Bedingungen für das Ausfahren vom Grundstück in Richtung Wendenstraße deutlich nutzerfreundlicher gestaltet als bei den meisten Grundstücksausfahrten im Stadtgebiet, so dass die Verwaltung weitere Maßnahmen nicht für erforderlich hält.

Leuer

Anlage/n:
keine

Absender:

**Allgeier, Karin / SPD-Fraktion im
Stadtbezirksrat 130**

TOP 5.1

24-24628
Antrag (öffentlich)

Betreff:

Ergänzung eines Spielgerätes auf dem Spielplatz Viewegsgarten

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

04.11.2024

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (Entscheidung)

19.11.2024

Status

Ö

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird gebeten zu überprüfen, welches zusätzliche Spielgerät auf dem Spielplatz Viewegsgarten (Autorstraße) errichtet werden kann.

Sachverhalt:

Der Spielplatz Viewegsgarten zwischen Autorstraße und Georg-Wolters-Straße liegt inmitten eines Wohngebietes und wird von zahlreichen jungen Familien besucht. Zwischen dem kombinierten Rutsch- und Kletterturm und der Doppelschaukel gibt es noch reichlich Platz, ein weiteres Spielgerät wäre hier wünschenswert, damit mehr Kinder gleichzeitig ein Gerät nutzen könnten.

Anlagen:

Keine.

Betreff:
Wahl der Schiedsperson für den Schiedsamsbezirk 7

Organisationseinheit: Dezernat I 0300 Rechtsreferat	Datum: 01.11.2024
---	----------------------

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (Entscheidung)	19.11.2024	Ö

Beschluss:

„Zur Schiedsperson für den Schiedsamsbezirk 7 wird für fünf Jahre

Herr
Eberhard Otting
Zuckerbergweg 1
38124 Braunschweig

gewählt.“

Sachverhalt:

Die ehemaligen Schiedsamsbezirke 7 und 8 wurden durch den Beschluss des Rates vom 16. Mai 2023 (Drs. 23-20972) zum Schiedsamsbezirk 7 vereint und dem Gebiet des Stadtbezirks 130 - Mitte angeglichen. Die beiden Schiedspersonen der bisherigen Schiedsamsbezirke 7 und 8 stehen für eine Wiederwahl nicht zur Verfügung.

Es ist daher 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 7 ist deckungsgleich mit dem Gebiet des Stadtbezirks 130 - Mitte. Für die Wahl der Schiedsperson ist demzufolge nach § 93 Abs. 1 Nr. 7 NKomVG der Stadtbezirksrat 130 - Mitte zuständig.

Herr Otting 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 Otting ebenfalls ein Gespräch und teilte als Ergebnis mit, dass Herr Otting die Aufgaben der Schiedsperson gut erfüllen könne und man die Wahl daher begrüßen würde.

Pust

Anlage/n:
Keine

Betreff:

Ideenplattform - Sitzbänke in der Innenstadt und Östliches Ringgebiet

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

21.08.2024

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 120 Östliches Ringgebiet (Anhörung)

Sitzungstermin

20.11.2024

Status

Ö

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (Anhörung)

26.11.2024

Ö

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben
(Entscheidung)

03.12.2024

Ö

Beschluss:

„Es wird eine Bank mit Lehne am Ackerhof hinter dem „Happy Rizzi House“ aufgestellt und eine Bank am Städtischen Museum (Am Magnitor) mit einer Lehne ergänzend aufgerüstet.“

Sachverhalt:

Beschlusskompetenz:

Die Beschlusskompetenz des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben ergibt sich aus § 76 Abs. 3 Satz 1 NKomVG in Verbindung mit § 6 Nr. 2. lit. i der Hauptsatzung, da die Idee mehrere Stadtbezirke betrifft.

Anlass:

Über die Ideenplattform im Beteiligungsportal „mitreden“ wurde unten aufgeführte Idee für die Aufstellung zusätzlicher Sitzbänke im Innenstadtbereich und im Östlichen Ringgebiet eingebracht:

„Sitzbänke im öffentlichen Raum erfüllen vielfältige Funktionen.

Sie sind für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen notwendig, damit sie weiter Wege zum Einkaufen, zum Arzt, zum Treffen von Familie und Freund*innen oder für einen Spaziergang bewältigen und somit am gesellschaftlichen Leben teilhaben können. Sitzbänke unterstützen somit den Erhalt von Selbstständigkeit, insbesondere in einer Gesellschaft, in welcher durch den demografischen Wandel immer mehr ältere Menschen leben.

Sitzbänke dienen als Orte der Entspannung im Freien und dem Bedürfnis, ungezielt den menschlichen Alltag und Natur wahrzunehmen. Vor allem für Menschen ohne Garten erfüllen sie damit einen wichtigen Zweck. Sie ermöglichen Treffen mit Freund*innen und Familie sowie zufällige Begegnungen mit noch unbekannten Menschen. Es ist bekannt, dass Kommunen mit vielen kostenlosen Begegnungsmöglichkeiten im Freien der Einsamkeit von Menschen entgegenwirken konnten. Sitzbänke im Freien ermöglichen Aufenthalt und Begegnung ohne Konsumzwang.

Sollten die finanziellen Mittel nicht ausreichen, so bitten wir zu prüfen, inwieweit ein Teil der Bänke z. B. durch private Spenden finanziert werden kann.“

Ergänzt wurde die Idee durch eine umfassende Vorschlagsliste.

Dieses Anliegen hat die erforderliche Mindestunterstützerzahl von 50 erreicht.

Verfahren zur Ideenplattform:

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

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

Falls notwendige Haushaltsmittel nicht vorhanden sind, ist eine abschließende Entscheidung innerhalb des nächsten Haushaltsplanaufstellungsverfahrens grundsätzlich erforderlich.“

Prüfung und Bewertung:

In der folgenden Liste werden nur die Vorschläge der Idee aufgeführt und bewertet, die den Fachbereich Tiefbau und Verkehr betreffen. Die anderen Vorschläge aus der Idee werden gesondert im Umwelt- und Grünflächenausschuss (DS 24-23789) behandelt.

Vorschläge Innenstadt:

1	Herzogin-Anna-Amalia-Platz (Rückseite Kleines Haus)	Auf der Seite befinden sich Fahrradständer diese werden nicht zurückgebaut, da dringend benötigt. Kein Platz für weitere Sitzbänke → auf dem Platz sind ausreichend Sitzgelegenheiten vorhanden teilweise inkl. Rückenlehne und Armlehne.
2	Herzogin-Anna-Amalia-Platz (Begrünte Baumscheibe Ostseite)	Halbrunde Bänke sind extrem kostspielig in der Anschaffung, weitere Sitzgelegenheiten in unmittelbarer Nähe vorhanden.
15	Herzogin-Anna-Amalia-Platz (Sitzbänke am Spielplatz)	Im Bereich des Spielplatzes sind 6 Sitzbänke bereits vorhanden und teilweise mit Lehne ausgestattet.
16	Ackerhof hinter dem „Happy Rizzi House“	Die Möglichkeit eine Sitzgelegenheit zu errichten ist gegeben, Lage und Platzbedarf sind vorhanden. Die Entfernung von 2 Pollern ist erforderlich.
17	Am Magnitor (zw. Strupait und Kiosk)	Aufgrund von gewerblicher Bewirtschaftung der Freiflächen ist hier kein Standort möglich. Vor dem Städtischen Museum stehen Sitzgelegenheiten zur Verfügung, eine Bank wird ergänzend mit Lehne aufgerüstet.
18	Museumstraße (gegenüber Museum mittig)	Auf der Seite des Museums sind ausreichend Sitzgelegenheiten vorhanden.
19	Georg-Eckert-Straße kurz vor Magnitorwall vor Hauswand	Der Standort für eine Sitzgelegenheit vor einer stark befahrenen Kreuzung ist ungünstig, Sitzgelegenheiten in näherer Umgebung sind vorhanden.
20	Georg-Eckert-Straße (Gehweg vor der Schule)	Aufgrund der Platzverhältnisse würde eine Bank die Zuwegung zu den Fahrradständern der Schule behindern.
21	Ägidienmarkt	Der Platz wurde erst neu gestaltet, Sitzgelegenheiten sind vorhanden. Die Nachrüstung mit Lehnen für einzelne Bänke auf der östlichen Seite war unabhängig von der Idee bereits beauftragt.

Vorschläge Östliches Ringgebiet:

1	Jasperallee (Ostseite Theaterbrücke)	Stadtgestalterisch sieht die Verwaltung diesen Standort kritisch.
2	Karl-Marx-Straße (vor Comeniuschule)	Aufgrund des begrenzten Straßenquerschnitts und der geringen Gehwegbreite ist es hier nicht möglich, im öffentlichen Straßenraum eine Sitzgelegenheit aufzustellen.

Insgesamt empfiehlt die Verwaltung **eine Bank mit Lehne am Ackerhof hinter dem „Happy Rizzi House“** aufzustellen. Die Kosten für die Errichtung dieser Bank betragen ca. 5.500 €. An einer Bank vor dem Städtischen Museum wird ergänzend eine Lehne angebracht, die Kosten belaufen sich auf ca. 3.000 €.

Leuer

Anlage/n:

1. Sitzbänke in der Innenstadt_Vorschlag_Tabelle
2. Sitzbänke in der Östliches_Ringgebiet_Vorschlag_Tabelle

Vorschläge zur Neuaufstellung von Sitzbänken und Verbesserung vorhandener Sitzbänke und deren ergänzende Ausstattung im Stadtbezirk Mitte

Sitzbänke im öffentlichen Raum erfüllen vielfältige Funktionen.

Sie sind für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen notwendig, damit sie weiter Wege zum Einkaufen, zum Arzt, zum Treffen von Familie und Freund*innen oder für einen Spaziergang bewältigen und somit am gesellschaftlichen Leben teilhaben können. Sitzbänke unterstützen somit den Erhalt von Selbstständigkeit, insbesondere in einer Gesellschaft, in welcher durch den demografischen Wandel immer mehr ältere Menschen leben. Sitzbänke dienen als Orte der Entspannung im Freien und dem Bedürfnis, ungezielt den menschlichen Alltag und Natur wahrzunehmen. Vor allem für Menschen ohne Garten erfüllen sie damit einen wichtigen Zweck. Sie ermöglichen Treffen mit Freund*innen und Familie sowie zufällige Begegnungen mit noch unbekannten Menschen. Es ist bekannt, dass Kommunen mit vielen kostenlosen Begegnungsmöglichkeiten im Freien der Einsamkeit von Menschen entgegenwirken konnten. Sitzbänke im Freien ermöglichen Aufenthalt und Begegnung ohne Konsumzwang. Sollten die finanziellen Mittel nicht ausreichen, so bitten wir zu prüfen, inwieweit ein Teil der Bänke z. B. durch private Spenden finanziert werden kann.

Nr.	Standort	Bedarf	Bemerkungen
1	Herzogin-Anna-Amalia-Platz, an der Rückseite des Kleinen Hauses des Staatstheaters (zwischen den Fahrradständern)	- Holzbank mit Lehne mit Blick auf den Teich, da nur von dort aus ein sehr schöner Blick auf den Teich besteht	ein Fahrradständer müsste dafür ein Stück weiter nach Süden im Anschluss an den Treppenaufgang versetzt werden
2	Herzog-Anna-Amalia-Platz, begrünte Baumscheibe, an deren Westseite Fahrradständer sind	- an der Ostseite der Baumscheibe halbrunde Holzbank mit Lehne	
3	Herzogin-Anna-Amalia-Platz, Sitzbänke am Spielplatz	- innen vor die Hecken Holzbänke mit Lehnen für Eltern / Großeltern	ggf. dafür die Hecken etwas weiter nach außen setzen
4	Museumspark, westlicher Teil der oberen Fläche	- Tisch mit zwei Sitzbänken für 6 Spieler*innen, etwa 2,00 – 2,10 m lang und 0,60 – 0,70 m breit mit aufgebrauchten Spielflächen für Schach, Mühle..., um kostenlose Begegnungsmöglichkeiten für Menschen zu schaffen, auch als Tisch für Picknick oder zum Zeitung-Lesen geeignet	solche Angebote gibt es völlig unzureichend in Braunschweig, dabei ist bekannt, dass kostenlose Begegnungsmöglichkeiten stark zur Überwindung von Einsamkeit beitragen
5	Museumspark, Weg im unteren Bereich der Grünfläche parallel zur Straße „Am Theater“ (nicht der Fußweg an der Straße)	- links und rechts der Esche jeweils 1-2 Holzbänke mit Lehne aufstellen	

6	Museumspark, gegenüber des St. Vinzenz, auf der Südwestseite	- zwei drehbare Holzliegen zwischen Oker und Baum oder mehrere Holzliegen und Holzsteg - Holzbank mit Lehne für Gehpausen	
7	Museumspark, an der Weggabelung am Weg an der Oker	- gegenüber der bestehenden Bank eine weitere Holzbank mit Lehne aufstellen, um mehr Kommunikation zu ermöglichen	
8	Museumspark, Stichweg zum Okerufer	- auf die Steinbänke ein anderer Belag (z. B. Holz), um Bänke auch bei Hitze oder kühlerem Wetter nutzen zu können (Stein heizt sich sehr auf und kühlt extrem stark ab, je nach Außentemperatur) - (schön gestalteter) Trinkwasserbrunnen in die Mitte zwischen den Bänken für Kinder des Spielplatzes und Spazierengehende, auch im Sinne von Hitzeschutz als Klimaanpassungsmaßnahme	
9	Theaterpark, ovale Fläche mit Steinbänken östlich des Spielplatzes auf dem Hügel	- am Scheitelpunkt des Halbrundes eine Holzbank mit Lehne, rechts und links der Bank im Abstand von etwa 80 cm noch je einen Drehstuhl (wie am Teich im Kiryat-Tivon-Park), um sowohl allein oder zu zweit sitzen und sich auch unterhalten zu können (wird vielfältigeren Bedürfnissen gerecht)	
10	Theaterpark, Halbrund-Fläche im nördlichen Teil (angrenzend westlich an den Theaterwall, nördlich an die Zahnarztpraxis und östlich ans Kulissenhaus)	- Sitzbank aus Holz mit Lehne an den Scheitelpunkt	
11	Theaterpark, Fläche an der Westseite des nördlichen Teils (im Osten angrenzend ans Kulissenhaus)	- vorhandene Sitzbänke streichen, Mülleimer dezent und nicht zu nah an den Bänken, Aschenbecher in die Mülleimer integrieren	
12	Theaterpark, Parkweg parallel zur Straße „Am Theater“, wo schräg gegenüber der Solarkatze Holzbänke stehen	- zwei drehbare Holzliegen	
13	Theaterpark, im rechten Teil des Hanges der unteren Freifläche	- weitere Holzbank mit Lehne	
14	Theaterpark, am Weg zwischen Solarkatze und Oker	- zwei Holzbänke mit Rücken- und Armlehnen, zwischen den Bänken Kübel mit Blühpflanzen und rechts von den	
15	Ackerhof, freie Fläche am Happy Rizzi House		

		Bänken ein Trinkwasserbrunnen für Passant*innen des Magniviertels und entlang der Veloroute / Schloss im Sinne von Hitzeschutz als Maßnahme zur Klimaanpassung (Trinkwasserbrunnen werden auch durch EU und Bund als Klimaanpassungsmaßnahme gefordert)	
16	Am Magnitor, zwischen Strupait und KIOSK	- Holzbank mit Rückenlehne für Gehpausen	
17	Magnitorwall, östliche, erhöhte Gehwegseite, nach dem ersten und nach dem zweiten Drittel der Strecke	- Holzbank mit Rückenlehne für Gehpausen	
18	Museumstraße, auf der Gehwegseite, die auf der Häuser- und nicht auf der Museumsseite liegt, etwa in der Mitte gegenüber des Museums	- Holzbank mit Rückenlehne für Gehpausen	
19	Georg-Eckert-Straße, kurz vor dem Magnitorwall vor der Hauswand	- Holzbank mit Rückenlehne für Gehpausen	
20	Gehweg Georg-Eckert-Straße, vor der Georg-Eckert-Schule	- Holzbank mit Rückenlehne für Gehpausen	
21	Fläche mit Sitzbänken am Aegidienmarkt	- Schaffen von Sicherheit und Barrierefreiheit (Stufen zumindest farbig kennzeichnen, Rückenlehnen, Sitzhöhen anpassen), Beschattung und Begrünung (für Aufenthaltsqualität und Klimaanpassung)	

Vorschläge zur Neuaufstellung von Sitzbänken und Verbesserung vorhandener Sitzbänke und deren ergänzende Ausstattung im Stadtbezirk Östliches Ringgebiet

Sitzbänke im öffentlichen Raum erfüllen vielfältige Funktionen.

Sie sind für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen notwendig, damit sie weiter Wege zum Einkaufen, zum Arzt, zum Treffen von Familie und Freund*innen oder für einen Spaziergang bewältigen und somit am gesellschaftlichen Leben teilhaben können. Sitzbänke unterstützen somit den Erhalt von Selbstständigkeit, insbesondere in einer Gesellschaft, in welcher durch den demografischen Wandel immer mehr ältere Menschen leben. Sitzbänke dienen als Orte der Entspannung im Freien und dem Bedürfnis, ungezielt den menschlichen Alltag und Natur wahrzunehmen. Vor allem für Menschen ohne Garten erfüllen sie damit einen wichtigen Zweck. Sie ermöglichen Treffen mit Freund*innen und Familie sowie zufällige Begegnungen mit noch unbekannten Menschen. Es ist bekannt, dass Kommunen mit vielen kostenlosen Begegnungsmöglichkeiten im Freien der Einsamkeit von Menschen entgegenwirken konnten. Sitzbänke im Freien ermöglichen Aufenthalt und Begegnung ohne Konsumzwang. Sollten die finanziellen Mittel nicht ausreichen, so bitten wir zu prüfen, inwieweit ein Teil der Bänke z. B. durch private Spenden finanziert werden kann.

Nr.	Standort	Bedarf	Bemerkungen
1	Jasperallee, an der Ostseite der Theaterbrücke (vom Theater kommend auf der rechten Seite)	Sitzbank vor dem Geländer der Theaterbrücke (der Biegung angepasst) mit schönem Blick über die Jasperallee und als Gehpause (ohne erst die Jasperallee queren zu müssen bis zur Mitte)	
2	vor der Comeniussschule in der Karl-Marx-Straße, kurz vor der Comeniusstraße	Sitzbank, v. a. für Schüler*innen, die auf Bus warten, aber auch als Gehpause für mobilitätseingeschränkte Menschen	
3	Herzogin-Elisabeth-Straße, nahe Nussbergstraße auf Seite des Prinz-Albrecht-Parks	Sitzbank für Gehpausen	
4	Prinz-Albrecht-Park, auf der Westseite (Rückseite) des Fitnessplatzes	Sitzbank als Sitzmöglichkeit für Begleitpersonen, die nicht trainieren und als Ablagemöglichkeit für Kleidung der Trainierenden	
5	Prinz-Albrecht-Park, schräg gegenüber vom Polizeistadion	Sitzbank mit Rückenlehne	
6	Prinz-Albrecht-Park, westlich gelegene Lichtung nahe Ebertallee	nahe des Weges mit Blick auf Wiese 1-2 Sitzbänke mit Rückenlehne sowie 1-2 weitere (mobile) Sitzbänke 1-2	

		weitere Sitzbänke	
7	Prinz-Albrecht-Park, am Offermann-Denkmal	rechts und links noch je eine weitere Bank	
8	Prinz-Albrecht-Park, Wiese vor dem Offermann-Denkmal	1-2 Sitzbänke mit Rückenlehne auf der Wiese	
9	Prinz-Albrecht-Park, An der Matthäuskirche, oberer Bereich, zwischen 6. und 7. Baum von oben	Sitzbank mit Rückenlehne	
10	Prinz-Albrecht-Park, An der Matthäuskirche, auf der rechten Seite gegenüber der Weggabelung hinter der Sportanlage	2 Sitzbänke mit Rückenlehne	
11	Prinz-Albrecht-Park, An der Matthäuskirche, auf der rechten Seite, etwa zwischen Anfang des Weges und dem Ende der Sportanlage	2 Sitzbänke mit Rückenlehne	
12	Prinz-Albrecht-Park, An der Matthäuskirche, am Anfang des Weges auf der rechten Seite	neben die vorhandene Sitzbank eine zweite Sitzbank mit Rückenlehne, da stark frequentiert	
13	Hundewiese Nussberg, neben dem Bolzplatz	Holzstämmen (oben abgeflacht als Sitzfläche) als Sitzmöglichkeiten, einmal am Hauptweg neben dem Bolzplatz und einmal am dort abzweigenden Weg; daneben Papierkörbe mit Deckel	
14	Nussberg, am Weg an der Aussichtsplattform	eben die vorhandene Sitzbank eine weitere Sitzbank mit Lehne sowie einen Picknicktisch	
15	Hundewiese Nussberg, Weg nordöstlich der Wiese	vorhandene Baumstammstücke nutzen, um sie zu Sitzmöglichkeiten entlang des Weges umzugestalten	
16	Hundewiese, Aussichtsplattform: südöstlich davon auf der befestigten Fläche	2 Sitzbänke mit Rückenlehne mit Blick über die Hundewiese	

Betreff:

Sanierung Spielplatz Inselwallpark

Organisationseinheit:

Dezernat VIII
67 Fachbereich Stadtgrün

Datum:

15.11.2024

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (Anhörung)
Umwelt- und Grünflächenausschuss (Entscheidung)

Sitzungstermin

19.11.2024
26.11.2024

Status

Ö
Ö

Beschluss:

„Der Umgestaltung bzw. Grunderneuerung des Spielplatzes Inselwall/Löbbeckes Insel wird auf der Grundlage des als Anlage beigefügten Entwurfsplans zugestimmt.“

Sachverhalt:

Der Spielplatz Inselwall/Löbbeckes Insel ist ein beliebter, aber in die Jahre gekommener Spielplatz. Der Erhaltungszustand einiger Geräte und die Gestaltung der Spielbereiche weisen beträchtliche Defizite auf. Das Weihnachtshochwasser 2023, das zu einer länger andauernden Überschwemmung des Spielplatzes und damit einer Durchnässung der Holzspielgeräte führte, wirkte sich ebenfalls schädlich auf die Materialsubstanz aus. In jüngster Vergangenheit mussten kurzfristig das Spielschiff und das Spielhaus aufgrund ihres nicht mehr verkehrssicheren Zustands demontiert werden. Das stark reduzierte Spielangebot auf diesem innenstadtnah gelegenen und stark frequentierten Spielplatz führte zu einer Vielzahl an Nachfragen und Beschwerden. Insofern ist die zeitnahe Grunderneuerung des Spielplatzes dringend erforderlich. Um ein Spielangebot während der Bauphase zu erhalten, wurde kürzlich ein zu einem Spielgerät umgebauter Überseecontainer aufgestellt. Dieser soll nach dem Umbau an anderer Stelle weiterverwendet werden.

Mit der Umgestaltung des Spielplatzes Inselwall/Löbbeckes Insel soll die Aufenthaltsqualität deutlich verbessert und das vorhandene Spielangebot ergänzt bzw. ersetzt werden. Zugleich soll durch die neugestaltete Wegeführung zukünftigen Nutzungseinschränkungen - verursacht durch wiederkehrende Überschwemmungsereignisse - abgemildert werden.

Geplante Neugestaltung des Spielplatzes

Der vorliegende Entwurf (s. Anlage) sieht für die Umgestaltung des Spielplatzes Inselwall/Löbbeckes Insel folgende Planung vor:

Von den vorhandenen Spielgeräten bleiben die Nestschaukel, die Kleinkindschaukel und die Tischtennisplatte erhalten, werden jedoch z.T. versetzt. Auf die große Sechsfachschaukel wird bei der Umgestaltung aus Platzgründen verzichtet. Stattdessen ist eine Doppelschaukel vorgesehen, die deutlich wenig Platz beansprucht und daher mehr Raum für weitere Spielangebote ermöglicht.

Um der grünen Umgebung des Inselwallparks gerecht zu werden, wird der Spielplatz unter dem Hauptthema „Wald“ gestaltet. Als zentrales Element erhält der Spielplatz ein

Großspielgerät in Form einer Eule mit zahlreichen Kletter- und Versteckmöglichkeiten sowie einer Rutsche. Sie bietet ein vielfältiges Angebot für ältere Kinder, ist aber auch von jüngeren Kindern nutzbar. Das Spielgerät ist überwiegend aus Holz in Kombination mit Kletternetzen aus Herkules-Tauen gefertigt. Von einem Flügel der Eule aus beginnt ein Kletterparcours, der über verschiedene Arten von Hindernissen verfügt, welche die Kinder vor unterschiedliche Herausforderungen wie Hangeln, Balancieren u.a. stellt. Die Kinder können sich hier spielerisch und motorisch ausprobieren und in Rollenspielen soziale Kompetenzen erlernen. Die unterschiedlichen Schwierigkeitsstufen bieten Herausforderungen für nahezu alle Altersgruppen, die die Geschicklichkeit und den Gleichgewichtssinn fördern und das Selbstwertgefühl stärken. Durch die Netze wird die Beweglichkeit gefördert.

Ergänzt wird das Spielangebot durch zwei Wippen, die als Mäuse gestaltet sind und so als „Futter“ für Eule und Eichelhäher auf dem Spielplatz „herumwuseln“.

Zusätzlich werden Robinienstämme aufgestellt, die den Waldcharakter aufgreifen und für Hindernislauf, Verstecken und andere Spiele verwendet werden können.

Des Weiteren ist der Fallschutzbereich dieser Spielgeräte in Holzhackschnitzel vorgesehen. Dieses Material ist unter inklusiven Gesichtspunkten durch den TÜV zertifiziert und kann, im Gegensatz zu Sand oder Fallschuttkies, von Rollstuhlfahrern und anderen mobilitätseingeschränkten Personen befahren und begangen werden.

Im nordöstlichen Bereich des Spielplatzes wird der Kleinkindbereich mit Sandspielfläche angeordnet und damit räumlich vom Spielbereich der älteren Kinder getrennt. Innerhalb der Sandspielfläche ist ein Spielhaus mit einem Sandtisch, einer Kleinkindrutsche und innen liegenden haptischen und optischen Spielerfahrungen vorgesehen. In diesem Spielbereich können haptische Erfahrungen mit Sand erlernt und in Rollenspielen soziale Kompetenzen gestärkt werden. Die vorhandene Kleinkindschaukel findet hier auch ihren neuen Platz.

Um die Teilhabe körperbehinderter Kinder und mobilitätseingeschränkter Personen an Spiel und Aufenthalt zu stärken wird ein Rollstuhlfahrer/innen-Parcours um die Aufenthaltsfläche errichtet, an dem mehrere Stationen optische und/oder haptische Sinneserfahrungen ermöglichen. Dieser bietet allen Kindern spannende Spielmöglichkeiten und ermöglicht Begegnungen zwischen Kindern mit und ohne Handicap.

Die klare Aufteilung der unterschiedlichen Spielbereiche dient einer guten Orientierung und bietet wahrnehmungseingeschränkten Personen eine übersichtliche Struktur.

Der vorhandene Asphaltweg wird aufgebrochen und durch ein attraktiveres versickerungsfähiges Ökopflaster ersetzt. Zusätzlich werden die Wegeflächen, um der Überflutungsgefahr vorzubeugen, angehoben. Die Hauptwege werden dabei mit in die Pflasterflächen eingelassenen Baumscheiben aus Beton gekennzeichnet und bilden einen Pfad, dem man folgen kann. Dies dient zusätzlich der besseren Lesbarkeit der Wegeführung für sehingeschränkte Personen. Im mittleren Bereich entsteht ein kleiner Platz bzw. kommunikativer Treffpunkt, auf dem Tisch-Bank-Kombinationen installiert werden, um u.a. Begleitpersonen Sitzgelegenheiten zur Verfügung zu stellen. Um den sonniger gelegenen nordwestlichen Bereich des Spielplatzes zu beschatten, wird dort ein Bergahorn (bot. *Acer pseudoplatanus*) gepflanzt, der zukünftig als großer Schattenspender dient. Pflanzflächen mit Aschweiden (bot. *Salix cinerea*) lockern die Gestaltung an der Platzfläche auf. Diese schnellwachsenden Großsträucher sind sowohl robust gegenüber Aufschüttungen infolge eingespielten Sandes als auch gegen potentielle weitere Überflutungen.

Entlang der östlichen und südlichen Grenze des Spielplatzes befindet sich eine Mauer, die durchgehend als Sitzgelegenheit verwendet werden kann. An den Eingängen werden Fahrradstellplätze angeordnet.

Die Kostenschätzung für die Umsetzung der Umgestaltung beträgt rund 350.000 € brutto. Finanzmittel stehen im Teilhaushalt des Fachbereiches Stadtgrün in ausreichender Höhe zur

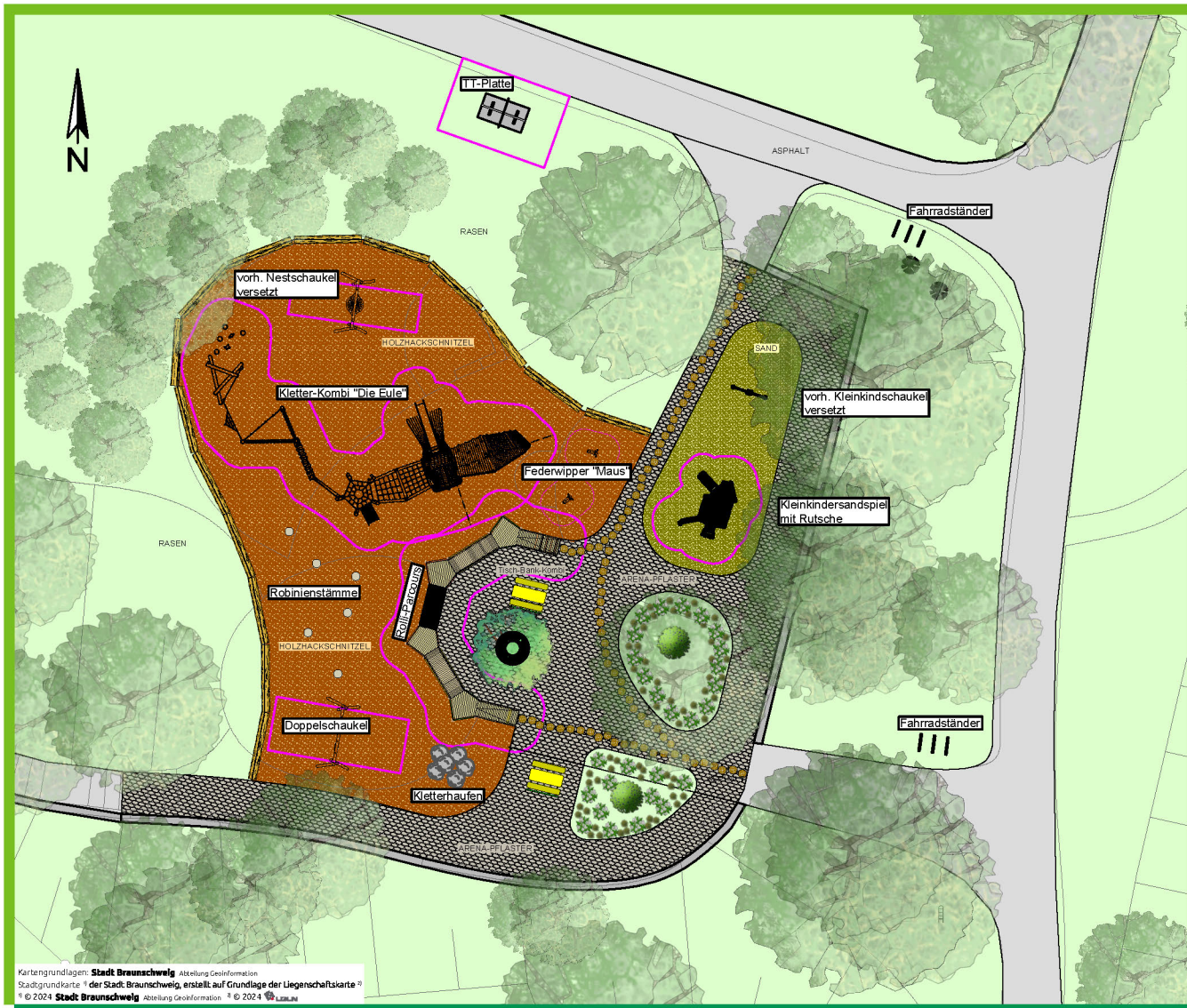
Verfügung.

Nach erfolgtem Beschluss durch den Umwelt- und Grünflächenausschuss kann das Ausschreibungs- und Vergabeverfahren starten. In Abhängigkeit der vergaberechtlich vorgeschriebenen Fristen sowie der gegenwärtigen Lieferzeiten der geplanten Geräte kann mit einer Umsetzung der Maßnahme voraussichtlich ab dem 3. Quartal 2025 gerechnet werden.

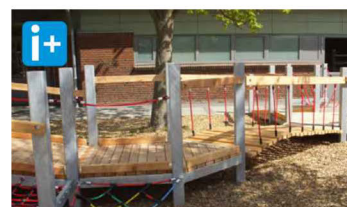
Herlitschke

Anlage/n: Entwurfsplan

Neugestaltung Spielplatz Inselwall / Löbbbecke-Insel



Rolli-Parcours



Beispielbilder

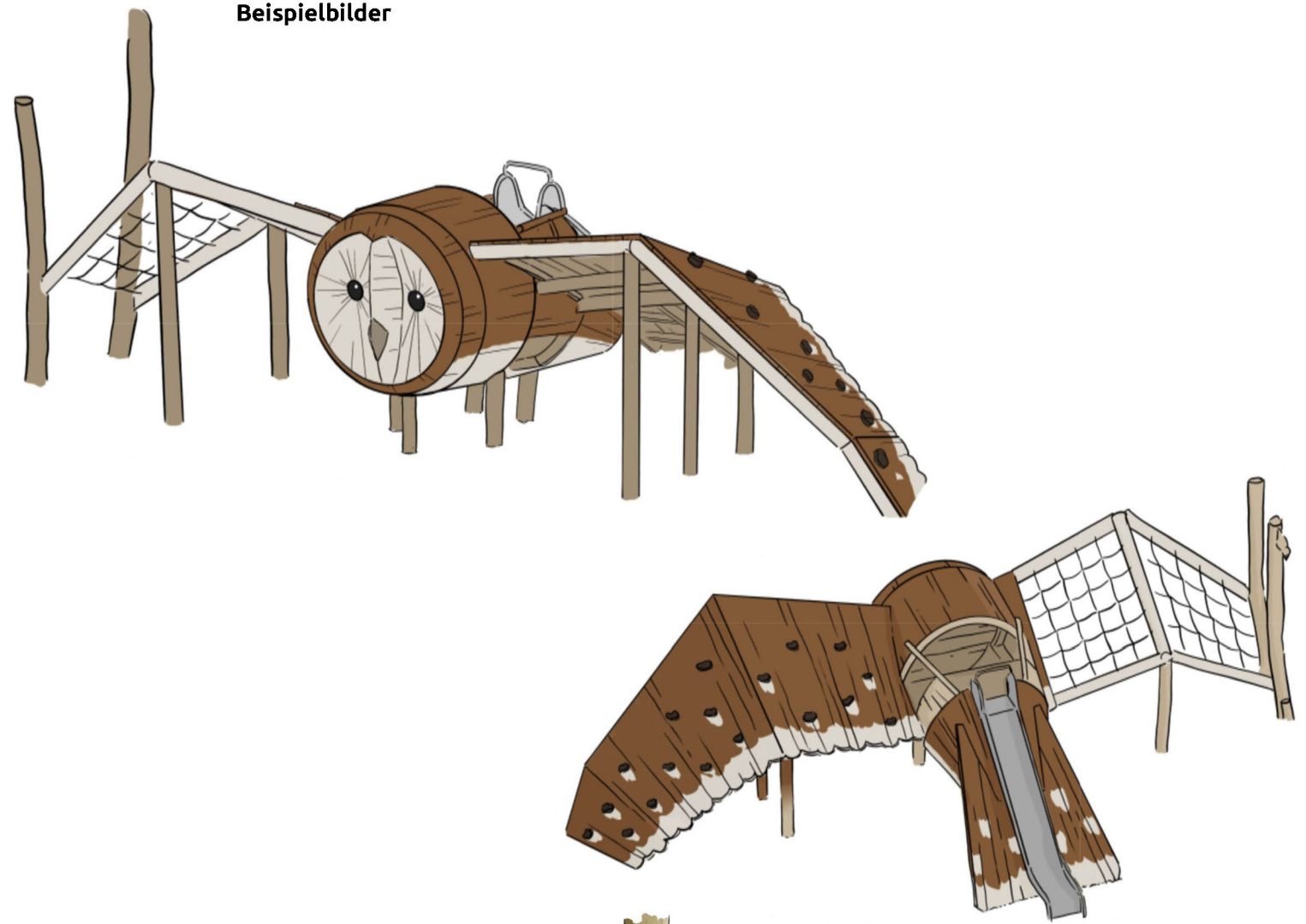
Kleinkindsandspiel mit Rutsche



Beispielbild

Kletter-Kombi mit Rutsche "Die Eule"

Beispielbilder



Perspektive
o.M.

Skulptur "Kleiber"

Skulptur "Specht"

Skulptur "Eichelhäher"

Federwippen "Maus"

Beispielbild



Betreff:

Planung der dritten Veloroute in die Weststadt, nach Broitzem und Timmerlah

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

18.11.2024

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (Anhörung)	19.11.2024	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 310 Westliches Ringgebiet (Anhörung)	26.11.2024	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 222 Südwest (Anhörung)	26.11.2024	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 221 Weststadt (Anhörung)	27.11.2024	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	03.12.2024	Ö

Beschluss:

„Als dritte Veloroute wird eine Verbindung von der Veloroute Wallring aus, in Richtung Weststadt, Broitzem und Timmerlah geplant.“

Sachverhalt:

Beschlusskompetenz

Die Beschlusskompetenz des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben ergibt sich aus § 76 Abs. 3 Satz 1 NKomVG i. V. m. § 6 Nr. 2 lit. i der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich beim Trassenbeschluss für eine Veloroute um eine Radverkehrsverbindung, die eine über die Grenzen von Stadtbezirken hinausgehende Funktion besitzt, für die der Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben beschlusszuständig ist.

Hintergrund

Die Realisierung von sogenannten Velorouten ist Teil des durch den Rat beschlossenen Ziele- und Maßnahmenkatalogs „Radverkehr in Braunschweig“ (DS 20-13342-02). Maßnahme 3 sieht vor, ein Veloroutennetz zu planen und das Radverkehrsnetz zu überarbeiten. Dabei soll das Ziel verfolgt werden, die Gesamtplanung eines Radverkehrsnetzes zu erstellen, das ein hochwertiges radiales Veloroutennetz beinhaltet, das die Stadtteile möglichst direkt an die Innenstadt anbindet und darüber hinaus auch zur Vernetzung der Ortsteile beiträgt.

Nachdem mit der Veloroute zum Schöppenstedter Turm und der Wallringroute erste Velorouten in der weiteren Planung und Umsetzung sind, soll nun eine dritte Trasse ein Angebot für den Alltagsradverkehr in den Westen der Stadt schaffen.

Aus dem strategischen Hauptnetz Radverkehr des Mobilitätsentwicklungsplanes (MEP) wurde ein Bedarf in Richtung Weststadt, nach Broitzem und Timmerlah abgeleitet. Diese Verbindung kommt in Kombination mit der Veloroute Schöppenstedter Turm dem Wunsch nach einer durchgehenden Verbindung von Ost nach West nach („Erstes Pilotprojekt Veloroute Ost-West: Von Orient zu Oxident“, DS 20-14848). Weiterhin können durch eine

Veloroute in Richtung Weststadt Synergien im Kontext des Fördergebietes Soziale Stadt - Donauviertel geschaffen werden.

Um einen möglichen Korridor zu ermitteln, wurden verschiedene Straßenzüge bereits auf Plausibilität kursorisch untersucht. Dabei wurden aufgrund von Ausschlusskriterien bereits einzelne Straßenzüge, wie beispielsweise der Pippelweg und eine weitere Fortführung durch Naherholungsflächen verworfen.

Im Ergebnis blieben die grundsätzliche Führung über die Münchenstraße oder die Straße am Lehmanger. Für diese beiden Routen wurde eine Potenzialanalyse in Bezug auf erschlossene Einwohnende erstellt sowie ein Fahrzeitenvergleich angestellt.

Die Untersuchungen ergaben, dass die Varianten über Am Lehmanger oder die Münchenstraße etwa gleichwertig sind. Die Potenzialanalyse ergab ohne Betrachtung der Potenziale in Timmerlah und Broitzem durch die bessere Erschließung der nördlichen Bereiche der Weststadt ein etwas erhöhtes Potenzial von ca. 600 Einwohnenden zugunsten der Münchenstraße (17.200 EW zu 16.600 EW), während der Fahrzeitenvergleich einen Fahrzeitunterschied von nur ca. 30 Sekunden ausmacht.

Die möglichen Korridore wurden innerhalb der Verwaltung abgestimmt. Im nächsten Schritt soll für den priorisierten Korridor im Rahmen einer Vorplanung die konkrete Routenführung festgelegt werden.

Korridor über Am Lehmanger

In vielen Punkten greift dieser Korridor die vorhandene Infrastruktur auf, die mit vertretbarem Aufwand und Kosten verbessert werden kann. Die Veloroute kann innerhalb des Korridors innerorts als Fahrradstraße geplant werden. Da die Geschwindigkeit auf Fahrradstraßen auf 30 km/h begrenzt ist, wird die Führung auch entsprechend der Veloroutendefinition (DS 21-15699) für den Radverkehr als sicher und komfortabel eingeschätzt.

Diese mögliche Führung der Veloroute bei der Variante über Am Lehmanger beginnt an der Ecke Wilhelmitorwall/nördl. Ferdinandstraße. Über die Cammannstraße, Frankfurter Straße und Hugo-Luther-Straße verläuft sie weiter in Richtung Am Lehmanger. Dabei müssen die Luisenstraße und der Cyriaksring gequert werden. Insbesondere der sensible Umgang mit dem Passieren oder Tangieren des Frankfurter Platzes, der als verkehrsberuhigter Begegnungsraum umgestaltet wurde, stellt eine Herausforderung für die Planung dar. Hier gilt es im Rahmen der Vorplanung Alternativen zu betrachten, sodass der durch die Umgestaltung hergestellte Platz- und Aufenthaltscharakter erhalten bleibt.

Für den Bau von Radwegen wäre Am Lehmanger zusätzlicher Grunderwerb erforderlich. Die Oberfläche der Straße Am Lehmanger ist erneuerungsbedürftig, sodass durch die Realisierung der Veloroute Synergieeffekte erzielt werden können.

Für den Streckenabschnitt zwischen der Donaustraße und Timmerlah sollen unterschiedliche Alternativtrassen hinsichtlich ihrer Realisierbarkeit unter Berücksichtigung mehrerer Kriterien wie beispielsweise Naturschutz, Grunderwerb, Vereinbarkeit mit Naherholung, Flächenverfügbarkeit oder Kosten untersucht werden.

Um die Erschließungswirkung der Veloroute zu erhöhen, sind Zubringer zur nördlichen Weststadt wie zum Beispiel über den Möhlkamp und ein Zubringer zum geplanten Bahnhofsteil West sowie nach Broitzem über die Neckarstraße sinnvoll.

Korridor über die Münchenstraße

Grundsätzlich weist die Trassenvariante entlang der Sophienstraße, Broitzemer Str. und Münchenstraße bis zum Donauknoten eine direktere Führung und bessere Erschließung der nördlichen Bereiche der Weststadt auf.

Um einen Veloroutenstandard in der Münchenstraße umsetzen zu können, müssten die Radwege auf eine Breite von 2,30 m im Richtungsverkehr ausgebaut werden. Dies würde den Wegfall einer erheblichen Anzahl an Bäumen und Parkständen entlang der Münchenstraße mit sich bringen. Zudem ist die Realisierung von breiteren Radwegen oder von geschützten Radfahrstreifen auf der Fahrbahn in der Münchenstraße im Abschnitt zwischen der Broitzemer Str. und der Emsstraße unter Wegfall bestehender Kfz-Spuren aufgrund der Verkehrsmenge (u. a. Autobahnanschluss) nicht möglich, sodass in diesem Abschnitt der Grunderwerb von Gewerbe- und Wohnbauflächen erforderlich wäre.

Um die Auswirkungen von Umbaumaßnahmen in der Münchenstraße zu minimieren, wurde die Option eines Zweirichtungsradweges auf der Nordseite der Münchenstraße geprüft. Im Ergebnis würde ein solcher Zweirichtungsradweg die Baukosten nicht merklich minimieren, jedoch den Eingriff in Bestandsbäume und Parkraum etwa halbieren (ca. 25 Bäume und 50 Parkstände, da Baufeld nur auf einer Seite der Münchenstraße). Neben den Sicherheitsbedenken bezüglich eines Zweirichtungsradweges im Bereich von stark frequentierten Zufahrten zu einer Tankstelle und zu einem Schnellrestaurant ist letztlich der erforderliche Grunderwerb von Gewerbe- und Wohnbauflächen ausschlaggebend für die Nichtweiterverfolgung dieses Lösungsansatzes.

Ergebnisse bereits erfolgter Vorprüfungen zu Trassenvarianten

Die Realisierung der Veloroute entlang der Münchenstraße würde unter den vorzufindenden Rahmenbedingungen erhebliche Baukosten und eine entsprechend lange Umsetzungsdauer für einen geringen Zugewinn an Radwegbreiten mit sich bringen. Die Tatsache, dass das Radfahren entlang der Münchenstraße aufgrund der dort vorherrschenden Luft- und Lärmbelastung, der hohen Anzahl an Lichtsignalanlagen als auch aufgrund der Barrierewirkung der Stadtbahn in Mittellage nicht attraktiv ist, bestärkt ebenfalls die Suche nach einer attraktiveren Trassenvariante für die Veloroute. Nicht zuletzt aufgrund der Anzahl an entfallenden Baumstandorten und Parkständen wird die Führung über die Münchenstraße nicht als Bestandteil des Korridors einer Veloroute in Richtung Weststadt vorgeschlagen.

Für den Velorouten-Korridor über Am Lehmanager wäre eine Führung durch den „Hochspannungspark“ denkbar. Diese musste jedoch verworfen werden, da eine bereits mit unterschiedlichsten Beteiligten vollumfänglich abgestimmte und sich in der Ausführungsplanung befindliche Planung des „Hochspannungsparks“ einer nennenswerten Überarbeitung bedurft hätte. Dies wäre mit deutlichem Zeitverzug für die Planung und Umsetzung sowie einem Risiko im Fördermittelabruf einhergegangen. Die Einbindung einer Veloroute als schnelle Alltagsradverkehrsverbindung in einen Park mit Aufenthalts- Spiel- und Erholungsfunktion gestaltet sich als anspruchsvoll bis zu unverträglich. Grundsätzlich wird Radverkehr im „Hochspannungspark“ nicht ausgeschlossen.

Nach Abwägung aller Vor- und Nachteile der verfügbaren Routenoptionen, insbesondere in Hinblick auf die Aspekte einer erstellten Erreichbarkeitsanalyse, eines Fahrzeitenvergleichs und der baulichen Realisierbarkeit, wird die Weiterverfolgung einer Routenführung über die Straße Am Lehmanager empfohlen.

Eine Beteiligung der Mobilitätsverbände ist erfolgt. Der Verwaltungsvorschlag wird inhaltlich mitgetragen.

Für die Anbindung der Einzugsbereiche Broitzem und Timmerlah an die Veloroute wird geprüft, inwiefern diese im Zuge ohnehin anstehender Sanierungs- und Unterhaltungsprojekte mit umgesetzt werden können.

Ergebnisse aus der Bürgerbeteiligung vom 28.10.2024

Die Informationsveranstaltung zur dritten Veloroute fand als Präsenzveranstaltung in der VW-Halle mit Live-Stream statt. Teilgenommen haben 51 Bürgerinnen und Bürger vor Ort. Online waren 35 – 45 Personen zugeschaltet.

Die Ergebnisse der Vorprüfungen sowie der Korridorverlauf inklusive der möglichen zu untersuchenden Streckenvarianten wurden vorgestellt. Die teilnehmenden Personen hatten die Möglichkeit Verständnisfragen zu stellen als auch Ideen und Anregungen einzubringen. Die wesentlichen Themen werden im Folgenden zusammengefasst wiedergegeben.

Es wurden die Anmerkungen in Gänze festgehalten, die für die weiteren Planungsschritte dem späteren Planungsbüro für die Variantenbetrachtung mit übergeben werden.

1) Grundsätzliche Anmerkungen

Zunächst wurden Verständnisfragen zur Zielsetzung und Beschaffenheit von Velorouten sowie zu den Auswirkungen der Umsetzung des Fahrradstraßenstandards (Parkstände, Straßenraumgestaltung, Überholen von Radfahrenden) geklärt.

Gemäß Potentialanalyse erreiche die Routenführung über die Münchenstraße 600 mehr potentielle Radfahrende, da der nördliche Bereich besser erschlossen sei. Es wurde in diesem Zusammenhang angeregt, Radverbindungen, die den nördlichen Teil der Weststadt erschließen, generell zu verbessern. Dies wird von der Verwaltung außerhalb der Veloroute im Rahmen von ohnehin anstehenden Unterhaltungsmaßnahmen verfolgt.

Es solle geprüft werden, ob in der Münchenstraße eine Fahrspur in einen geschützten Radfahrstreifen umgewandelt werden kann. Zurzeit laufe aufgrund einer Baustelle der Verkehr in einer analogen Situation reibungslos. Diese Option wurde im Rahmen der Vorprüfung zur Münchenstraße bereits geprüft und aufgrund der Verkehrsmenge verworfen.

2) Abschnitt Wallring bis Hugo-Luther-Straße

Die Frage wurde aufgeworfen, ob die Umsetzung des Fahrradstraßenstandards (Parkstände, Straßenraumgestaltung) bei den vorhandenen Breiten ohne baulichen Eingriff möglich sei. Hierzu wurden Breiten auf Plausibilität stichprobenartig geprüft und ergaben eine grundsätzliche Machbarkeit ohne größere bauliche Eingriffe. Genauer soll die anstehende Vorplanung ergeben.

Die Anbindung des Frankfurter Platzes im Verlauf der Veloroute wurde mehrfach thematisiert: Der Platz wurde im Rahmen der Sozialen Stadt aufwendig saniert. Er ist ein Begegnungsraum für das Quartier geworden, auf dem nur Schrittgeschwindigkeit gefahren werden darf (Verkehrsberuhigter Bereich). Der schnelle Radverkehr einer Veloroute quer über diesen Platz wird kritisch gesehen. Im Rahmen der Vorplanung gilt es eine Lösung zu finden, bei der so wenig wie möglich in den Platzraum eingegriffen wird, damit der Platzcharakter erhalten bleibt.

Die Querung des Cyriaksrings von der Hugo-Luther-Straße zum Frankfurter Platz stellt sich als Herausforderung hinsichtlich der Radverkehrsführung dar. In diesem Zusammenhang wird eine Querung des Cyriaksrings im Verlauf der Helenenstraße und eine Verbindung bis zur Arndtstraße über das Ringgleis angeregt.

Ebenfalls wurde die Prüfung einer Alternativführung als Umfahrung des Frankfurter Platzes über die Ekbertstraße und der Straße „Am Alten Bahnhof“ angeregt.

Die Anmerkungen werden gesammelt und bei der nach dem Trassenbeschluss anstehenden Vorplanung als mögliche Alternativen untersucht und bewertet.

3) Abschnitt Hugo-Luther-Str. bis Am Lehmanager

Es wird die Frage aufgeworfen, ob die Breite der Hugo-Luther-Straße mit beidseitigem Parken die Umsetzung des Fahrradstraßenstandards ermöglicht. Sollte dies nicht der Fall sein, wurde eine Einbahnstraße angeregt. Im Ergebnis ist die Breite der Hugo-Luther-Straße auch ohne Einbahnstraße für die Umsetzung einer Fahrradstraße ausreichend.

Auf den Busverkehr und den LKW-Verkehr in der Hugo-Luther-Straße wird hingewiesen. Eine Fahrradstraße mit Linienbusverkehr ist unter Berücksichtigung der aktuellen und zukünftig geplanten Bustaktung mit der BSVG (Braunschweiger Verkehrs GmbH) abzustimmen. Anhand von Zählungen werden der Bus- und LKW-Anteil als Grundlage für die Planung ermittelt.

Der vorgeschlagene Bau von getrennten Radwegen in der Straße Am Lehmanager wird aufgrund des erforderlichen Grunderwerbs als unrealistisch betrachtet.

Die Ertüchtigung der aktuell sich in einem schlechten Zustand befindlichen Straße Am Lehmanager als Synergie aus der Umsetzung einer Veloroute wird begrüßt.

Ob und wenn ja: welche Maßnahmen zur verträglichen gemeinsamen Abwicklung von MIV, ÖV, Rad- und Fußverkehr erforderlich sind, ist Inhalt der anstehenden Vorplanung.

4) Abschnitt Am Lehmanager bis Lichtenbergerstraße

Vom Verlauf über die Isarstraße wird aufgrund von vielen Senkrecht- und Schrägparkern (Einkaufszentrum), die rückwärts ausparken und eine Gefahr für Radfahrende darstellen, dringend abgeraten. Es wird auf den als hoch empfundenen Parkdruck im Umfeld der Isarstraße hingewiesen.

Die Alternativführung über die Innstraße wird unter der Bedingung einer geradlinigen Weiterführung über die Weserstraße für gut befunden.

Die Lichtenberger Straße wird als problematisch für eine Radverkehrsführung gesehen (hohes Verkehrsaufkommen, Breiten).

Eine Alternativroute über die Illerstraße und den Kremsweg mit Querung der Lichtenberger Straße könnte im Zusammenhang mit der Weiterführung entlang der Timmerlahstraße zielführend sein.

Es wird bedauert, dass die schnellste und beste Anbindung von Am Lehmanager bis Timmerlah durch den „Hochspannungspark“ und weiter über ausgebaute Feldwege im Eigentum der Feldmarkinteressentschaft nicht als Veloroute weiterverfolgt werden kann.

5) Abschnitt Weststadt – Timmerlah

Die Verlängerung von der Weserstraße über einen ausgebauten (für den Alltagsradverkehr ertüchtigten) Feldweg oder alternativ eine parallel zum Feldweg verlaufende Radverkehrsverbindung (Grunderwerb), wird von vielen Teilnehmenden als die optimale und auch bereits gelebte Verbindung gesehen. Da hier Grunderwerb oder Unterhaltungsvereinbarungen für eine Ertüchtigung als Veloroute erforderlich werden, sind diese Optionen von der Mitwirkungsbereitschaft der Eigentümer abhängig und im Rahmen der Planungen zu prüfen. Eine zukünftige weitere Benutzung der Feldwege in ihrem aktuellen Zustand ist davon unbenommen.

Es wird in Frage gestellt, ob ein Radweg entlang der Timmerlahstraße, für den ebenfalls Grunderwerb erforderlich wäre, von Radfahrenden angenommen würde oder ob Radfahrende weiterhin in der Mehrzahl über die bestehenden Feldwege (weil direkter) fahren würden. Hierzu verweist die Verwaltung auf den zukünftigen Haltepunkt West, der für einen Radweg entlang der Timmerlahstraße die Nachfrage deutlich steigern wird.

6) Abschnitt nach Broitzem und zum Haltepunkt West

Für die Anbindung des neuen Haltepunktes West soll die Neckarstraße als Zubringer realisiert werden. Die Frage nach der Verträglichkeit mit dem im Zusammenhang mit dem Haltepunkt West stehenden, zukünftigen Busnetz ist im Weiteren zu überprüfen.

Als Alternative zur Neckarstraße böte sich an, den Zubringer über die Donaustraße von Broitzem bis zu Am Lehmaner zu verlängern.

Weiteres Vorgehen

Nach Beschluss über die Trassenführung soll ein Ingenieurbüro mit der Vorplanung beauftragt werden. Hier gilt es, die verschiedenen Varianten und Streckenabschnitte zu untersuchen und hinsichtlich ihrer Vor- und Nachteile zu bewerten. Die priorisierte Route wird im Weiteren ausgeplant und nach Vorliegen des Vorentwurfs den Gremien vorgestellt.

Die von der Bürgerschaft eingebrachten Anregungen und Fragestellungen wurden gesammelt. Diese und ggf. weitere, im Anschluss an die Bürgerinformationsveranstaltung eingehende Anmerkungen werden zusammengestellt und dem Planungsbüro für die Berücksichtigung bei der Variantenbetrachtung übergeben.

Leuer

Anlage/n:

Anlage 1: Übersichtsplan Korridor Veloroute in die Weststadt, nach Broitzem und Timmerlah

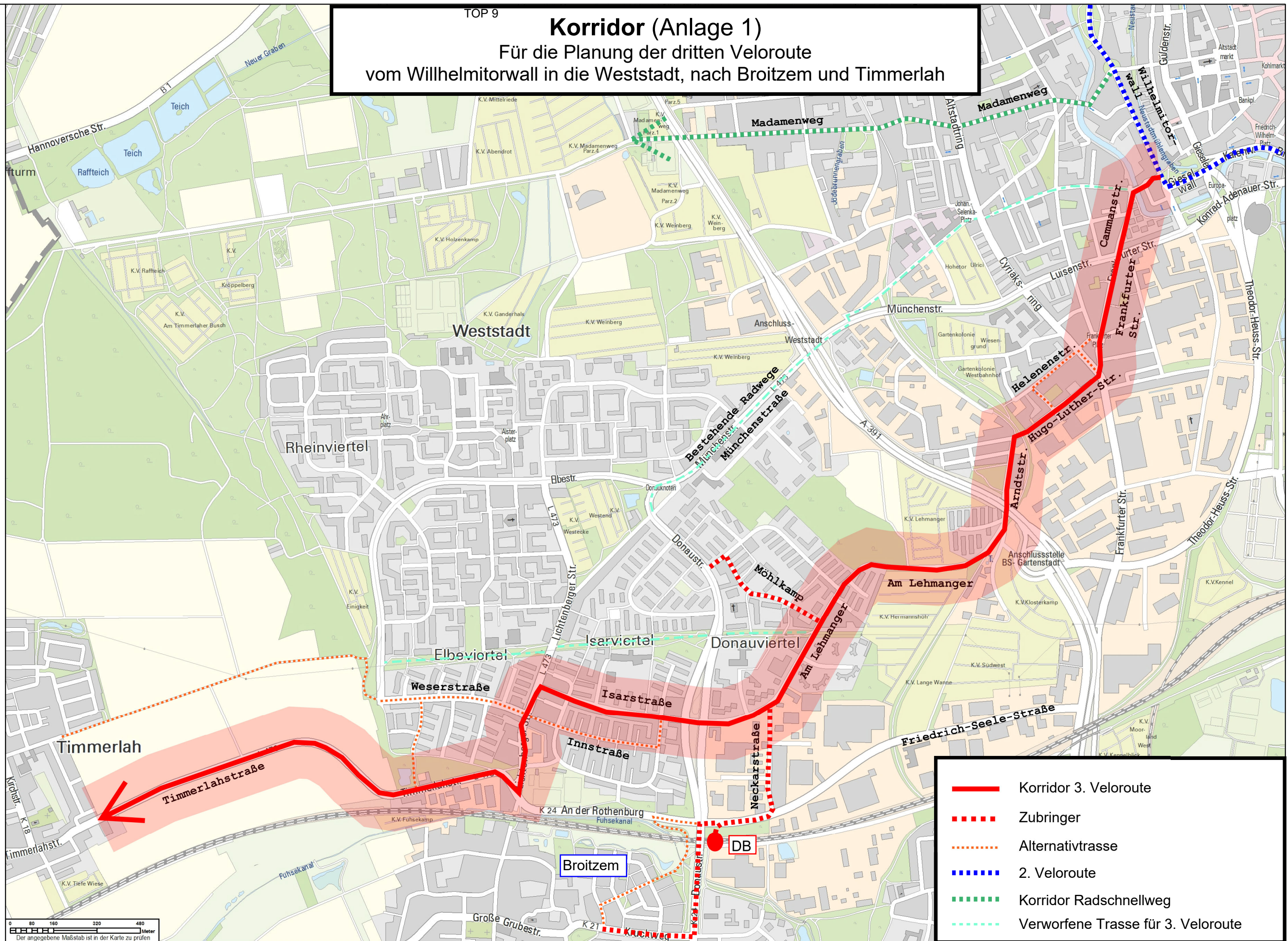
Anlage 2: Potenzialanalyse

Anlage 3: Fahrzeitenvergleich

TOP 9

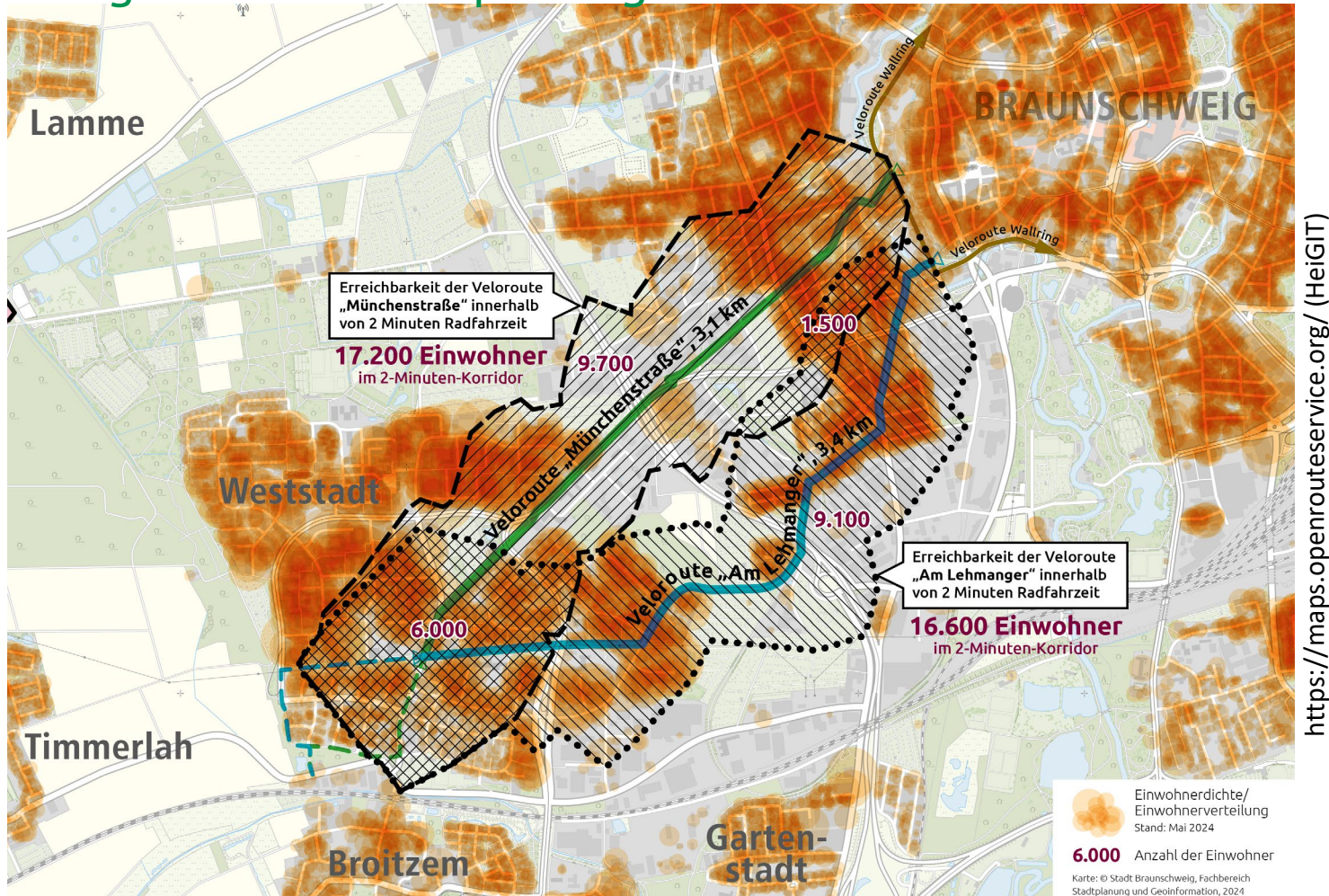
Korridor (Anlage 1)

Für die Planung der dritten Veloroute
vom Willhelmitorwall in die Weststadt, nach Broitzem und Timmerlah



Dritte Veloroute

- Ergebnisse der Vorprüfungen zu Trassenvarianten



Isochrone: Erreichte Einwohnende in 2 Minuten Fahrzeit mit dem Fahrrad

Dritte Veloroute

- Ergebnisse der Vorprüfungen zu Trassenvarianten



Stadtradeln 2023, Stadt Braunschweig /
RiDE - Radverkehr in Deutschland

Radverkehrsmengen nach Streckenabschnitten



Stadtradeln 2023, Stadt Braunschweig /
RiDE - Radverkehr in Deutschland

Durchschnittliche Geschwindigkeiten

Start Lichtenberg Str.	Geschwindigkeit	Länge	Fahrzeit	Endpunkt
Über Münchenstr.	17,3 km/h	3,13 Km	11 Minuten	Am Hohen Tore/Wilhelmitorwall
Über Lehmanager	18,2 Km/h	3,46 Km	11,5 Minuten	Ferdinandstr./Wilhelmitorwall

Absender:

**Allgeier, Karin / SPD-Fraktion im
Stadtbezirksrat 130**

TOP 11.1

24-24629
Anfrage (öffentlich)

Betreff:

Sauberkeit Spielplatz Viewegsgarten Friedrichstraße

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

04.11.2024

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (zur Beantwortung)

19.11.2024

Status

Ö

Sachverhalt:

Bei einer Begehung des Spielplatzes Viewegsgarten 2 (zwischen Gertruden- und Friedrichstraße) haben Familien aus dem Wohngebiet berichtet, dass dort regelmäßig Glasscherben und Zigarettenreste herumliegen und dadurch Kleinkinder, für die die Spielgeräte dort gedacht sind, gefährdet sind.

1. Wie ist das Reinigungsintervall vor Ort und kann dieses ggf. überprüft werden?
2. Ist es möglich, z.B. durch eine zusätzliche Beschilderung darauf hinzuweisen, dass die Zielgruppe dieses Spielplatzes sehr kleine Kinder sind und darum Müll auch ein Sicherheitsproblem darstellt?

Anlagen:

Keine.