

Stadt Braunschweig

Der Bezirksbürgermeister im
Stadtbezirk 211 –
Braunschweig-Süd

Braunschweig, den 27. Februar 2025

Tagesordnung öffentlicher Teil

Sitzung des Stadtbezirksrates im Stadtbezirk 211

Sitzung: Donnerstag, 06.03.2025, 19:00 Uhr

Raum, Ort: Mensa der IGS Heidberg, Stettinstraße 1, 38124 Braunschweig

Vor Eintritt in die Tagesordnung findet eine Einwohnerfragestunde statt.

Tagesordnung

Öffentlicher Teil:

1. Eröffnung der Sitzung
2. Genehmigung des Protokolls der Sitzung vom 30.01.2025
(Protokoll wird nachgereicht)
3. Mitteilungen
 - 3.1. Bezirksbürgermeister/in
 - 3.2. Verwaltung
 - 3.2.1. Kleinkindschaukelsitz auf dem Spielplatz Kleiststraße 25-25189
 - 3.2.2. Auswahl eines neuen Stadterneuerungsgebiets zur Anmeldung in einem Förderprogramm der Städtebauförderung 25-25246
 - 3.2.3. Behindertenparkplatz Wittenbergstraße, Höhe Bäckerei Ziebart 25-25026-01
 4. Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift
"Trakehenstraße/Breites Bleek-Neu", ST 84
Stadtgebiet zwischen Trakehenstraße, Breites Bleek, Springbach,
A 36 und dem Gewerbegebiet Senefelderstraße
Aufstellungsbeschluss
-Anhörung-
 5. 25-25297 Wolfenbütteler Straße: Barrierefreier Umbau der
Bushaltestelle "Richmondweg" in Fahrtrichtung Süden
-Anhörung-
(Vorlage wird nachgereicht)
 6. Widmung von Verkehrsflächen zu Gemeindestraßen 25-25136
-Anhörung-
 7. Verwendung von bezirklichen Mitteln 2025 im Stadtbezirk 211 - 25-25294
Braunschweig-Süd
-Entscheidung-
 8. Verwendung von Mitteln aus dem Stadtbezirksratsbudget
-Entscheidung-
 9. Anfragen
 - 9.1. Nachbarschaftstreffpunkt an der Albine-Nagel-Straße 25-25310
Anfrage SPD-Fraktion
 - 9.2. Sachstandsanfrage Haltepunkt Leiferde 25-25227
Anfrage CDU-Fraktion
 - 9.3. Wildernis und Verfall des Berges am Bruchweg/ Festplatz in 24-24322
Stöckheim
Anfrage SPD-Fraktion aus der Sitzung vom 21.11.2024

- | | | |
|--------|---|-------------|
| 9.4. | Zuständigkeit Straßenreinigung Thiedebacher Weg
Anfrage SPD-Fraktion aus der Sitzung vom 30.01.2025 | 25-25039 |
| 9.4.1. | Zuständigkeit Straßenreinigung Thiedebacher Weg | 25-25039-01 |
| 9.5. | Thiedestraße / Deiweg - erneute Anfrage
Anfrage CDU-Fraktion aus der Sitzung vom 30.01.2025 | 25-25020 |
| 9.6. | Grenzabstände für Bäume und Büsche bei städtischen
Bepflanzungen
Anfrage Jutta Jacobs (BIBS) aus der Sitzung vom 30.01.2025 | 25-25081 |

Mit freundlichen Grüßen

gez.
Disterheft
Bezirksbürgermeister

Betreff:**Kleinkindschaukelsitz auf dem Spielplatz Kleiststraße****Organisationseinheit:**Dezernat VIII
67 Fachbereich Stadtgrün**Datum:**

05.02.2025

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 211 Braunschweig-Süd (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

06.03.2025

Status

Ö

Sachverhalt:

Die Verwaltung beabsichtigt aufgrund einer Anregung aus der Bewohnerschaft einen der beiden Standardschaukelsitze gegen einen Kleinkindsitz auszutauschen.

Loose

Anlage/n: keine

Betreff:

Auswahl eines neuen Stadterneuerungsgebiets zur Anmeldung in einem Förderprogramm der Städtebauförderung

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat III 61 Fachbereich Stadtplanung und Geoinformation	<i>Datum:</i> 24.02.2025
--	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 221 Weststadt (Anhörung)	05.03.2025	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 330 Nordstadt-Schunterae (zur Kenntnis)	06.03.2025	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 211 Braunschweig-Süd (zur Kenntnis)	06.03.2025	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 310 Westliches Ringgebiet (zur Kenntnis)	11.03.2025	Ö
Ausschuss für Planung und Hochbau (Vorberatung)	14.03.2025	Ö
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	25.03.2025	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	01.04.2025	Ö

Beschluss:

Das Quartier „Weststadt – Emsviertel“ wird als neues Stadterneuerungsgebiet zu dem Städtebauförderprogramm „Sozialer Zusammenhalt“ zum 1. Juni 2026 angemeldet.

Sachverhalt:**Beschlusskompetenz**

Die Beschlusskompetenz des Rates ergibt sich aus § 58 Abs. 1 Ziffer 1 NKomVG, wonach ausschließlich der Rat über grundlegende Ziele der Entwicklung der Kommune entscheidet.

1. Hintergrund und Ziel

Seit dem Jahr 1971 gibt es die Städtebauförderung. Sie dient der Aufwertung benachteiligter Stadtteile. Die Fördermittel werden zu jeweils 1/3 vom Bund, dem jeweiligen Land und der jeweiligen Kommune finanziert. Es handelt sich um ein investives Förderprogramm, das die unterschiedlichsten Baumaßnahmen fördert.

In der Stadt Braunschweig wurden seitdem mehrere Gebiete gefördert. Bei den abgeschlossenen Altgebieten handelt es sich um die Frankfurter Straße, Teile der Innenstadt, das „Bahnhofsviertel“ und den „Ilmweg“ (Anlage 1).

Derzeit werden in Braunschweig folgende Stadterneuerungsmaßnahmen bearbeitet:

- „Soziale Stadt – Westliches Ringgebiet“ (bis Ende 2026), Sozialer Zusammenhalt
- „Soziale Stadt – Donauviertel“ (bis ca. Ende 2034), Sozialer Zusammenhalt
- „Bahnstadt“ (bis ca. Ende 2037), Wachstum und nachhaltige Erneuerung
- „Campus Donauviertel“ (bis Ende 2025), Investitionsplatz Soziale Integration im Quartier

Das Sanierungsgebiet „Westliches Ringgebiet“ wird 2026 abgeschlossen. Aus diesem Grund wird vorgeschlagen, weitere Fördermittel für die Aufwertung benachteiligter Stadtteile in Braunschweig einzuwerben. Dadurch, dass 2/3 der Kosten in Trägerschaft von Bund und

Land liegen und erfahrungsgemäß zusätzlich dazu private Investoren in Stadterneuerungsgebieten investieren, können mit dem 1/3-Anteil der Stadt weitreichende Verbesserungen im Stadtteil erzielt werden. Das Land fördert Stadterneuerungsgebiete mit einer Fördersumme von bis zu 20 Mio. €. Für den Fall einer Haushaltssicherung wären sogar bis zu 90% der Kosten förderfähig.

Durch die vorgeschlagene Anmeldung eines neuen Fördergebietes ergeben sich für den laufenden Doppelhaushalt 2025/2026 keine Änderungen. Erst im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2027/2028 müssten für das neue Stadterneuerungsgebiet erstmalig Budgetmittel eingeplant werden. Dadurch, dass die Finanzierungsanteile für das Fördergebiet Soziale Stadt – Westliches Ringgebiet (4S.610009) im Jahr 2026 in den Planansätzen auslaufen, könnte die Mittelbereitstellung für die notwendige Gegenfinanzierung der Stadterneuerungsmaßnahmen durch eine Wiederaufnahme entsprechender Planansätze für Stadterneuerungsmaßnahmen im Finanzaushalt verstetigt werden.

2. Untersuchung der potenziellen Stadterneuerungsgebiete

Die Verwaltung hat sechs Gebiete mit besonderem Handlungsbedarf identifiziert:

1. Siegfriedviertel
2. Schwarzer Berg (*neu aufgenommen*)
3. Nordwestliches Ringgebiet (inkl. Eichtal)
4. Weststadt – Emsviertel
5. Weststadt – Elbeviertel
6. Heidberg

Besondere Handlungsbedarfe liegen u.a. vor, wenn:

- Ein Gebiet aufgrund der Zusammensetzung und wirtschaftlichen Situation der darin lebenden und arbeitenden Menschen erheblich benachteiligt ist;
- Siedlungsstruktur und Wohnraum eines Gebiets nicht mehr den Anforderungen der Bewohnerschaft und des Klimaschutzes entspricht;
- Die Ausstattung eines Gebiets mit Grünflächen, Spiel- und Sportplätzen sowie sozialer und kultureller Infrastruktur mangelhaft ist;
- Ein Funktionsverlust von zentralen Versorgungsbereichen zu beobachten ist;
- Ein Gebiet von erheblichen städtebaulichen Funktionsverlusten betroffen ist (bspw. brachgefallene Bahn- oder Industrieanlagen);
- Die Belange des Klimaschutzes und der Klimaanpassung vernachlässigt werden.

Innerstädtische Quartiere fanden keine Berücksichtigung bei der Untersuchung. Hier laufen bereits anderweitige Förderprogramme.

Bau- und Sozialdezernat haben gemeinsam die genannten Gebiete analysiert. Die Untersuchungsergebnisse können im Einzelnen den Anlagen entnommen werden.

Die Untersuchung ergab folgendes Ranking:

Priorität – Handlungsbedarf	Quartier/ Gebiet	Anmerkung
1 – (sehr) groß	Weststadt – Emsviertel	Empfehlung zur Anmeldung 2026
2 – groß	Weststadt – Elbeviertel	Empfehlung zur Anmeldung zu späterem Zeitpunkt, abhängig von Kapazitäten
3 – mäßig	Nordwestliches Ringgebiet (inkl. Eichtal)	
4 – mäßig	Schwarzer Berg	
5 – mäßig	Siegfriedviertel	
6 – gering	Heidberg	

3. Weiteres Vorgehen und Zeitplanung

Nach entsprechenden Beschluss des Rates der Stadt Braunschweig wird im Rahmen des Anmeldeverfahrens ein Integriertes Stadtentwicklungskonzept (IEK) durch die Verwaltung

erarbeitet. Auf dieser Basis erfolgt die Anmeldung des Gebietes „Weststadt – Emsviertel“ zum 1. Juni 2026.

Das zweite vorgeschlagene Quartier „Weststadt – Elbeviertel“ kann zu einem späteren Zeitpunkt zur Anmeldung, ebenfalls im Förderprogramm „Sozialer Zusammenhalt“, gebracht werden.

Leuer

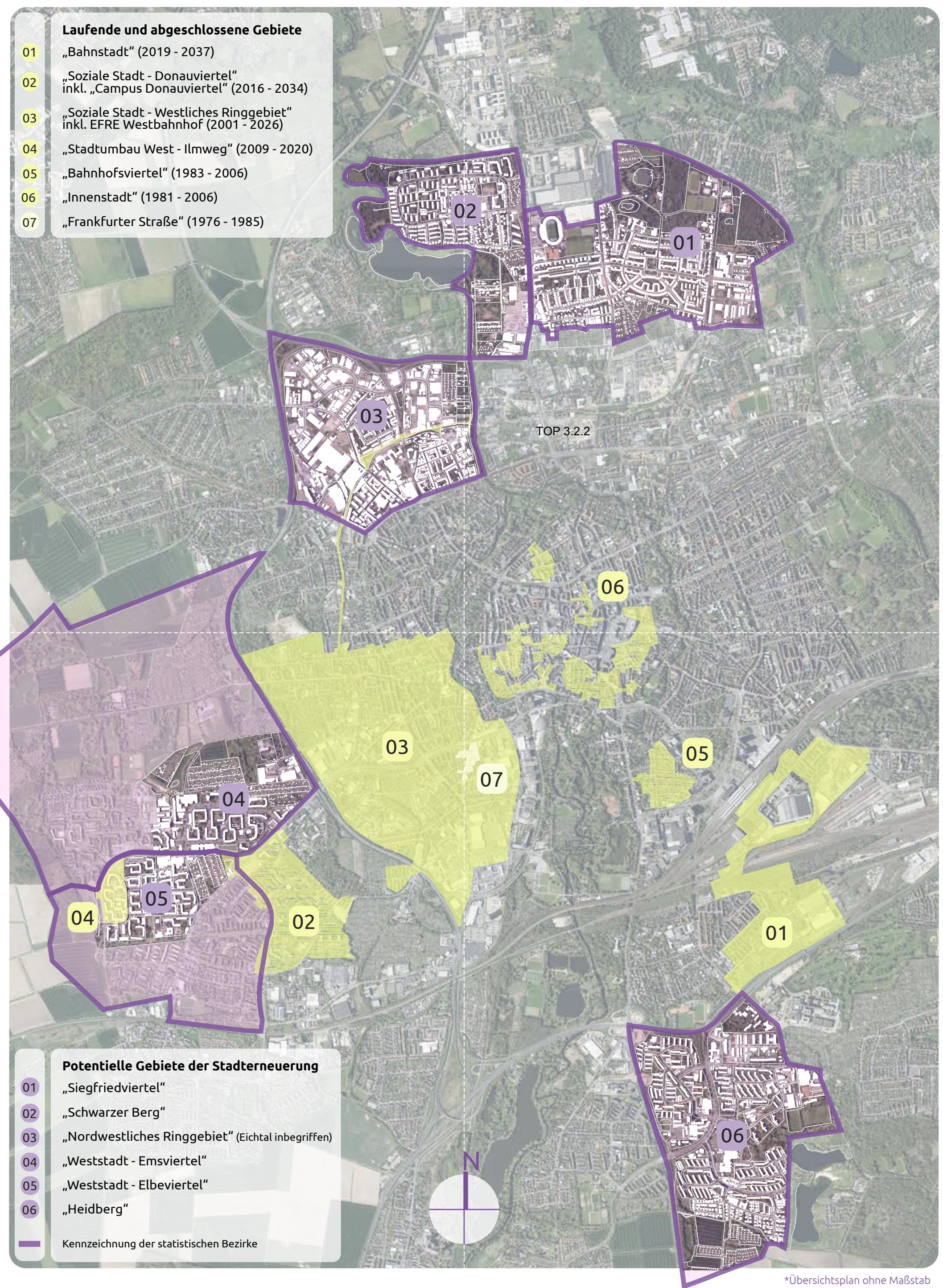
Anlage/n:

Anlage 1: Übersichtsplan Stadterneuerungsgebiete

Anlage 2: Untersuchungsergebnisse

Anlage 3: Gebietsprofile

Anlage 4: Bewertungsmatrix Stadterneuerungsgebiete



Anlage 2: Untersuchungsergebnisse

Auswahl eines neuen Stadterneuerungsgebiets zur Anmeldung in einem Förderprogramm der Städtebauförderung

1. Untersuchung der potenziellen Stadterneuerungsgebiete

Im Jahr 2012, mit Aktualisierung in 2014, wurde eine stadtweite Untersuchung zur Identifizierung zukünftiger Stadterneuerungsgebiete durchgeführt. Das Fördergebiet „Soziale Stadt – Donauviertel“ wurde in dem Zuge als neues Städtebauförderungsgebiet angemeldet und 2016 in die Förderung aufgenommen.

Zwei Stadtgebiete/ Quartiere – eines primär und ein anderes sekundär – sollen als neue Stadterneuerungsgebiete zur Anmeldung in einem Programm der Städtebauförderung benannt werden. Die Quartiere wurden zunächst durch 61.31 in Kooperation mit 61.4 mithilfe von diversen Kriterien untersucht und einer Bewertung unterzogen. Aus Effizienzgründen werden nicht erneut alle Bezirke im Stadtgebiet untersucht, sondern – analog zur Untersuchung 2012/2014 – nur die bei denen bereits soziale oder städtebauliche Missstände bekannt sind und sich in der Vergangenheit als Quartiere mit besonderem Entwicklungsbedarf herausgestellt haben.

In Abstimmung mit FB 50 und Ref. 0500 hat FB 61 sechs Gebiete mit besonderem Handlungsbedarf identifiziert. Besondere Handlungsbedarfe liegen u.a. vor, wenn

- Ein Gebiet aufgrund der Zusammensetzung und wirtschaftlichen Situation der darin lebenden und arbeitenden Menschen erheblich benachteiligt ist;
- Siedlungsstruktur und Wohnraum eines Gebiets nicht mehr den Anforderungen der Bewohnerschaft und des Klimaschutzes entspricht;
- Die Ausstattung eines Gebiets mit Grünflächen, Spiel- und Sportplätzen sowie sozialer und kultureller Infrastruktur mangelhaft ist;
- Ein Funktionsverlust von zentralen Versorgungsbereichen zu beobachten ist;
- Ein Gebiet von erheblichen städtebaulichen Funktionsverlusten betroffen ist (bspw. brachgefallene Bahn- oder Industrieanlagen);
- Die Belange des Klimaschutzes und der Klimaanpassung vernachlässigt werden.

Im Jahre 2014 wurden 12 Quartiere für eine Untersuchung eines potenziellen Stadterneuerungsgebiets ausgewählt. Durch bereits abgeschlossene oder noch laufende Förderungen oder eigenwirtschaftlich getragene Entwicklungen und positive Veränderungen im Quartier wurden einige damals noch als förderbedürftige Quartiere für die jetzige Untersuchung nicht mehr als solche angesehen. Dies betrifft folgende Quartiere:

- Weststadt – Queckenberg (Donauviertel): Fördergebiet „Soziale Stadt – Donauviertel“ seit 2016 (bis Ende 2034) Sozialer Zusammenhalt und „Campus Donauviertel“ (bis ca. Ende 2025), Investitionsplatz Soziale Integration im Quartier
- Nördliches Ringgebiet: eigenwirtschaftliche Entwicklungsmaßnahmen
- Eisenbahnausbesserungswerk: Fördergebiet „Bahnstadt - Wachstum und nachhaltige Erneuerung“ (bis Ende 2037), Wachstum und nachhaltige Erneuerung
- Heinrich-der-Löwe-Kaserne: entwickelt/ bebaut
- Umfeld Hauptbahnhof: Bestandteil von Fördergebiet Bahnstadt
- Bebelhof: Bestandteil von Fördergebiet Bahnstadt
- Westliche, nordwestliche Innenstadt: diverse andere Programme

Die übrigen Quartiere wurden in die nun durchgeführte Untersuchung wiederaufgenommen und um ein weiteres Gebiet ergänzt:

1. Siegfriedviertel
2. Schwarzer Berg (*neu aufgenommen*)
3. Nordwestliches Ringgebiet (inkl. Eichtal)
4. Weststadt – Emsviertel
5. Weststadt – Elbeviertel
6. Heidberg

Innerstädtische Quartiere fanden keine Berücksichtigung bei der Untersuchung. Hier laufen bereits anderweitige Förderprogramme.

Um die Gegebenheiten im Quartier umfänglich analysieren zu können, wurden diverse Themenkomplexe ausfindig gemacht, die sich an die Analyse von 2012 anlehnen, jedoch modifiziert und erweitert wurden. Die Untersuchung umfasste folgende Themenkomplexe:

- Soziale Dimension (z.B. demographische Struktur und Entwicklung)
- ökonomische Dimension (z.B. Investitionen im Quartier, ökonomische Situation der Bevölkerung)
- ökologische Dimension (z.B. Klimabelastungen und Umwelt)
- urbane Infrastruktur (z.B. Mobilität und Verkehrssicherheit)
- Baubestand und Wohnumfeld (z.B. wohnungswirtschaftliche Entwicklung, energetischer Zustand)
- Akteure und Kooperation (z.B. bereits bestehende Nachbarschaftsvereine/ Quartierszentren)

Bei der Bandbreite an unterschiedlichen Themen und Fragestellungen war eine umfassende Datenakquise notwendig, sodass bei

- Ref. 0120 Sozial- und Demographiedaten
 - Ref. 0680 Freiraumdaten
 - 68.31 Umwelt- und Klimabelastungsdaten
 - 66.12 Mobilitätsdaten
 - Ref. 0500 Informationen zum Quartiersmanagement
 - 31.2 kartographische Daten und Eigentümerstrukturen
- abgefragt wurden.

Zudem wurden Begehungen vor Ort in allen Quartieren durchgeführt. Gespräche mit den QuartiersmanagerInnen oder Mitarbeitenden von Nachbarschaftszentren und BewohnerInnen waren ebenso Teil der Datenerhebung.

Wie in allen Lebensbereichen wird vom Gesetzgeber auch in der Städtebauförderung verstärkt der Schwerpunkt auf klimagerechte Veränderungen und Klimaschutz gelegt. Hier wird unter dem Stichwort Umweltgerechtigkeit (Mehrfachbelastungsräume) vermehrt auf die sozial benachteiligten Quartiere mit gleichzeitig vorhandenen Defiziten im Bereich der Klima- und Umweltaspekte Wert gelegt. Daher sind diese Bereiche auch in die Betrachtung einzubeziehen und eine intensivere Zusammenarbeit zwischen den betroffenen Fachstellen im Dez. III und Dez. VIII zu befürworten.

Die sechs Stadtquartiere wurden im Hinblick auf die o. a. Themenkomplexe mit 30 Kriterien mithilfe einer Bewertungsmatrix einer umfassenden Bewertung unterzogen. Dabei dienen die Daten der Bewertungsmatrix nicht ausschließlich als endgültige Entscheidungsgrundlage, sondern visualisieren die vorliegenden Missstände und den Handlungsbedarf. Nicht jeder Missstand oder Benachteiligung kann dabei durch ein Städtebauförderprogramm behoben werden, jedoch durch Maßnahmen meist indirekt (positiv) beeinflusst werden.

Die aufbereiteten Ergebnisse der Bewertung wurden dann für jedes Quartier in einem Gebietsprofil (Steckbrief) kompakt dargelegt. Hieraus sollte entschieden werden, welches

Stadterneuerungsgebiet vorgeschlagen und in welcher Förderkulisse angemeldet werden soll. In einem Priorisierungs-Ranking wurde ein Gebiet als Priorität festgelegt für das ein Integriertes Entwicklungskonzept (IEK) zur Anmeldung in die Städtebauförderung ausgearbeitet wird. Das im Ranking zweitplatzierte Quartier soll ebenfalls für eine Förderung angemeldet werden, jedoch erst zu einem späteren Zeitpunkt, frühestens 2027.

2. Ergebnisse der Untersuchung

Der dem Anhang beigelegte Übersichtsplan (Anlage 1) zeigt die untersuchten Quartiere und die Umgrenzung des zugehörigen statistischen Bezirks. Der exakte Zuschnitt des potenziellen Fördergebiets kann erst zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen. Für eine umfassendere Ergebnisanalyse sind die im Anhang befindlichen Gebietsprofile (Anlage 3) und Bewertungsmatrix (Anlage 4) heranzuziehen.

Aus der Auswertung der Analyseergebnisse ergibt sich eine klare Einordnung der Gebiete nach Priorität bzw. Handlungsbedarf. Die Untersuchung ergab folgendes Ranking:

Priorität – Handlungsbedarf	Quartier/ Gebiet	Anmerkung
1 – (sehr) groß	Weststadt – Emsviertel	Empfehlung zur Anmeldung 2026
2 – groß	Weststadt – Elbeviertel	Empfehlung zur Anmeldung zu späterem Zeitpunkt, Abhängig von Kapazitäten
3 – mäßig	Nordwestliches Ringgebiet (inkl. Eichtal)	
4 – mäßig	Schwarzer Berg	
5 – mäßig	Siegfriedviertel	
6 – gering	Heidberg	

Nachfolgend werden nur die beiden prioritätär zur Anmeldung an ein Städtebauförderprogramm vorgeschlagenen Quartiere beschrieben.

Mit der Weststadt entstand im Südwesten Braunschweigs ab 1960/61 eine neue Stadtrandsiedlung, die in fünf sog. "Nachbarschaften" für bis zu 30.000 Menschen ein neues Zuhause bieten sollte. Nach etwa drei Jahrzehnten wurde dieses größte Neubaugebiet zwischen Harz und Heide weitgehend abgeschlossen. Mit jetzt etwa 24.000 Bewohnern bietet die Weststadt fast 10% der gesamtstädtischen Bevölkerung hier ein Zuhause.

Wie in vielen dieser Großwohnsiedlungen offenbaren sich auch in der Weststadt funktionale Mängel und die Zusammensetzung sowie wirtschaftliche Situation der BewohnerInnen haben zu einer strukturellen Benachteiligung des Stadtteils geführt. Dieser besondere Entwicklungsbedarf ist im Emsviertel und auch im Elbeviertel durch die Untersuchung der sechs Quartiere festgestellt worden. Im Emsviertel und in ähnlicher Weise im Elbeviertel sind städtebauliche Missstände, klimatische Mehrfachbelastungen, Wohnumfeldmängel und ein geringer Modernisierungsgrad, der in einem hohen Wärmeverbrauch mündet, sehr stark erkennbar. Hinzu kommen soziale Schieflagen und eine Segregation der Bewohnerschaft, die sich in sozialen Spannungen entlädt.

Zwar kann eine Städtebauförderung nicht die sozialen Missstände und Ungerechtigkeiten ausgleichen, die gesamtgesellschaftlich begründet liegen. Sie kann aber sehr wohl mit investiven Maßnahmen das Wohnumfeld dauerhaft und nachhaltig positiv verändern. Die dadurch erhofften Effekte dienen dann der gesamten Bewohnerschaft dieses Quartiers und können die soziale Schieflage bestenfalls begradigen.

Angesichts der bereits positiven Entwicklungen im ehem. Fördergebiet Ilmweg und der noch laufenden Förderung Donauviertel sollten die unvermindert und sich verstärkenden sehr großen Herausforderungen im Emsviertel und Elbeviertel nun angenommen werden. Ziele sollten hierbei sein, die soziale Infrastruktur in den Quartieren Emsviertel und Elbeviertel bedarfsgerecht weiterzuentwickeln und günstigen Wohnraum dauerhaft zu sichern. Weiterhin müssen die siedlungsstrukturellen Defizite der Großwohnsiedlungen abgebaut werden, eine Nutzungs durchmischung gefördert und eine generationen- und klimagerechte Anpassung erfolgen. Positive Entwicklungsimpulse können durch Aufwertung, Anpassung, Umnutzung und Neubau erzielt werden.

3. Empfehlung und Förderkulisse

Es wird vorgeschlagen, das Quartier „Weststadt – Emsviertel“ zur Förderung anzumelden. Das Quartier „Weststadt – Elbeviertel“ eignet sich für eine spätere Anmeldung in einem Förderprogramm.

Die Analyse zeigt ein großes Förderpotenzial innerhalb des Emsviertels. Mittels investiver Maßnahmen ließen sich festgestellte Missstände in den Bereichen Infrastruktur, Baubestand und Wohnumfeld und die Einbringung von Akteuren und Kooperationen positiv verändern. Konkret bedeutet dies, dass Sanierungen von Erschließungsanlagen, Spielplätzen oder sozialen Einrichtung potentielle Anpassungen darstellen. Zusätzlich können Neubauten des Gemeinbedarfs positive Impulse setzen. Ein weiterer neuer „Anker“ des Gebietes könnte ein Quartiersmanagement, als agierender Vermittler, darstellen.

Diese Maßnahmen würden dem Emsviertel die notwendige strukturelle Überarbeitung bieten und gleichzeitig die Möglichkeit einer positiven Wechselwirkung auf die soziale Disharmonie eröffnen. Durch neue Begegnungsräume im Außen- und Innenraum kann eine eigenständige Aneignung dieser durch BürgerInnen wachsen und ein Gefühl von Verantwortung und Teilhabe alters- und milieuunabhängig geschaffen werden. Dies könnte verstärkt werden mittels eines frei zur Verfügung stehenden sogenannten Verfüzungsfonds, welcher u.a. für Veranstaltungen, Workshops, Straßenfeste oder Einzelmaßnahmen von BürgerInnen des Gebietes für das Gebiet genutzt werden könnte.

Es kommen folglich vorwiegend baulich-investiv ausgerichteten Städtebauförderprogramme „Wachstum und nachhaltige Erneuerung“ sowie „Sozialer Zusammenhalt“, das darüber hinaus vor allem Themen aus dem sozialen Bereich (Bildung, Jugend, Arbeit) abdeckt, infrage. Der erwähnte Verfüzungsfonds ist hierbei unabhängig von der Förderungsart einsetzbar und muss lediglich in der Kosten- und Finanzierungsübersicht berücksichtigt sein.

Als *wohnungswirtschaftlich ausgerichtete Förderprogramme* sind hier zusätzlich von Bedeutung die KfW-Programme, die Wohnraumförderung des Landes und die energetische Erneuerung von Stadtquartieren. Das wichtigste *wirtschaftlich ausgerichtete Förderprogramm* in diesem Zusammenhang ist der Europäische Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE).

Für beide vorgeschlagenen Quartiere ist aufgrund der erkannten Missstände und Herausforderungen eine Anmeldung zum Förderprogramm „Sozialer Zusammenhalt“ vorgesehen.

GP 01**Braunschweig
Löwenstadt**

*187,3 ha

Eigentumsstruktur

- WBG
- Liegenschaft Bund
- Liegenschaft Land
- Liegenschaft Stadt BS



SIEGFRIEDVIERTEL

SANIERUNG FÜR KLIMAGERECHTIGKEIT



Der Altersdurchschnitt liegt bei **43,15 Jahren** und damit im Braunschweiger Durchschnitt

Im gesamtstädtischen Vergleich ist hier vor allem die Gruppe der **18-40-jährigen** mit einem hohen Anteil von **36%** auffällig

Bevölkerung am Ort

Normaler Anteil an **SV-Beschäftigten:** 3.090 von 7.330 **Anwohner:innen**

Hoher Anteil an Arbeitslosen: 388 Menschen sind als **Arbeitslose** registriert (**51,0 je 1.000 Einw.**) - davon 126 Ausländer:innen

Beschäftigung und Arbeitslosigkeit

Die vorherrschende **Umweltbelastung** ist als **mäßig** zu bewerten (diese Mehrfachbelastung ergibt sich aus Daten zu Bioklima, Starkregen, Hochwasser und Lärm)

Umwelt und Klima

96% des Gebäudebestands hat einen **hohen** Wärmebedarf

Ein Großteil des Gebäudebestands steht unter Denkmalschutz - Investitionen in die Gebäudesanierung sind erkennbar

Baubestand und Wohnumfeld

Im Siegfriedviertel existiert seit 18 Jahren ein Treffpunkt und leistet in Ansätzen Stadtteilarbeit. Das **Nachbarschaftszentrum Siegfriedviertel** als Quartiersmanagement seit 2024

Salm-Studio als Treffpunkt für Kinder

Akteur:innen und Kooperation



Das Siegfriedviertel hat in den letzten Jahren einen guten Weg hin zu einem lebenswerteren Quartier zurückgelegt. Gute Erreichbarkeit zur Innenstadt durch den Stadtbahnanschluss, sowie die (sehr) gute soziale Infrastruktur können hier als positive Eigenschaften hervorgehoben werden. Auch das seit Jahren etablierte „Siegfrieds Bürgerzentrum“ in Trägerschaft der Lebenshilfe, Diakonie, BBG und NiWo, wie auch der Kinder- und Jugendnachbarschaftstreff „Salm-Studio“ der Mansfeld-Löbbecke-Stiftung bieten mannigfaltige soziale Veranstaltungen im und für das Quartier. Die Nutzungsmischung ist im Siegfriedviertel bisweilen gegeben, vor allem das neu gestaltete/ sanierte Nahversorgungszentrum Nibelungenplatz bietet den Bewohnern die Möglichkeit, Waren und Dienstleistungen zu besorgen.

Teilweise wurde der Gebäudebestand denkmalgerecht saniert und auf Grünflächen hinter der Bebauung neueste Möglichkeiten der Versickerung von Niederschlagswasser (Versickerungsmulden) umgesetzt. Mit dem naheliegenden Erholungsgebiet um den Dowesee ist ein guter Zugang zur blauen und grünen Infrastruktur gegeben.

Insgesamt sind die Entwicklungen bisher als positiv einzuschätzen und eigene Heilungskräfte des Quartiers erkennbar.

Was funktioniert hier gut?



Von allen sechs untersuchten Quartieren hat das Siegfriedviertel den höchsten Wärmebedarf vorzuweisen. Dies liegt an der teils 90-jährigen Bausubstanz und den damit einhergehenden denkmalschutzrechtlichen Hindernissen in der (energetischen) Sanierung. Entsprechend der damaligen Vorstellungen und gesellschaftlichen Gegebenheiten, entsprechen viele Wohnungen einem veralteten Wohnungsgrundriss, der heutigen Ansprüchen nicht mehr genügt. Bemerkenswert ist auch der Bevölkerungsrückgang, der mit 3,7% binnen zehn Jahren der höchste Wert aller untersuchten Quartiere ist.

Nachteilig ist, dass auf dem Wochenmarkt auf dem Nibelungenplatz immer weniger Marktbeschicker anwesend sind und ihre Waren anbieten. Zudem wirkt der Nibelungenplatz ungeordnet (unterschiedliche Verkehrsteilnehmer teilen sich den Raum). Die Schließung des Nahversorgers NP-Markt hat eine Versorgungslücke in diesem Bereich entstehen lassen.

Das Quartier kann nur mit wenigen öffentlichen Grünflächen aufwarten, sodass hier ein Mangel herrscht.

Was funktioniert nicht so gut?

WAS KÖNNEN WIR TUN?

Um den hohen Wärmeverbrauch des Quartiers einzudämmen, könnte ein gemeinsames Konzept für die denkmalschutzgerechte Sanierung mit der Stadt Braunschweig und den Wohnungseigentümern erarbeitet werden. Da der Wohnungsbestand hauptsächlich im Besitz der NiWo, BBG und Vonovia sind, könnten Maßnahmen im Rahmen eines Städtebauförderprogramms in der Regel einfacher umgesetzt werden.

Das Nahversorgungszentrum sollte seine Funktion weiterhin erfüllen und seine Attraktivität als zentraler Platz sollte durch eine Neuordnung bzw. Anpassung gesteigert werden. Als Ziel sollte eine Ansiedlung eines Nahversorgers angestrebt werden.

Die negative bioklimatische Situation im Quartier ließe sich verbessern, wenn der Bestand an öffentlichen Grünflächen erhöht und gleichzeitig vorhandene Grünflächen öffentlich zugänglich gemacht werden würden.

Eine Kooperation mit nachbarschaftlichen Einrichtungen (Nachbarschaftszentrum/ Quartierszentrum Siegfrieds Bürgerzentrum und Salm-Studio) sollte intensiviert und gemeinsame Projekte für das Quartier initiiert werden.

Es sollte im Rahmen der zukünftigen Umsetzung des CoLiving Campus im südöstlichen Rand darauf geachtet werden, dass diese Entwicklung auch dem restlichen Siegfriedviertel zugutekommt und es so zu positiven Entwicklungen kommen kann.

WAS, WENN WIR NICHTS TUN?

Die Prognosen für das Siegfriedviertel sind als eher positiv einzuschätzen. Die Entwicklung des neuen CoLiving Campus mitsamt neuen Haltepunkt der Stadtbahn können das Siegfriedviertel insgesamt aufwerten und dem Quartier „Schwung“ verleihen.

Bezüglich der (energetischen) Sanierung der Bausubstanz wird es aufgrund des Denkmalschutzes zu Hemmnissen kommen. Vorsicht ist beim Nahversorgungszentrum geboten: durch weiteren Verlust von Marktbeschickern und Ladenschließungen, könnte dieser zentrale Punkt im Quartier verfallen.

GP 02

Braunschweig
Löwenstadt



*111,8 ha

Eigentumsstruktur



- WBG
- Einrichtung
- WBG
- Liegenschaft Bund
- Liegenschaft Land
- Liegenschaft Stadt BS

SCHWARZER BERG

MIT BESTAND - MACH' NEU!



Der Altersdurchschnitt liegt bei **46,29 Jahren** und ist damit leicht erhöht

Im gesamtstädtischen Vergleich ist hier vor allem die Gruppe der **75-jährigen und Älteren** mit einem hohen Anteil von **16,7%** auffällig

Bevölkerung am Ort



Normaler Anteil an SV-Beschäftigten: **1.847 von 4.664 Anwohner:innen**

Normaler Anteil an Arbeitslosen: 179 Menschen sind als **Arbeitslose** registriert (**37,3 je 1.000 Einw.**) – davon 66 Ausländer:innen

Beschäftigung und Arbeitslosigkeit



Die vorherrschende **Umweltbelastung** ist als **gering bis mäßig** zu bewerten (diese Mehrfachbelastung ergibt sich aus Daten zu Bioklima, Starkregen, Hochwasser und Lärm)

Die blaue und grüne **Infrastruktur** sind **gut** erreichbar

Umwelt und Klima



89% des Gebäudebestands hat einen **hohen** Wärmebedarf

Eine **hoch diversifizierte Eigentumsstruktur** des Gebäudebestands erschwert die Koordination einer energetischen Sanierung

Baubestand und Wohnumfeld



Im Schwarzen Berg konnte sich ein inspirierendes Quartiersmanagement etablieren, das auf dem Fundament des ansässigen Bürgervereins entwickelt wurde.

Das **Quartier:PLUS** ist seither eine Bereicherung für die Menschen vor Ort

Akteur:innen und Kooperation



Positiv im Schwarzen Berg ist die gute Versorgung mit öffentlichen Grünstrukturen, sowie die geringste Lärmbelastung aller untersuchten Quartiere. Der unmittelbar angrenzende Ölpersee ermöglicht zudem einen sehr guten Zugang zur blauen und grünen Infrastruktur und bietet damit Naherholungsmöglichkeiten. Die Leerstandquote im Quartier ist gering, trotz eines großen Bevölkerungsrückgangs von 2,9% in den vergangenen zehn Jahren.

Der Schwarze Berg bietet insgesamt eine gute Versorgung an sozialer Infrastruktur. Besonders herauszuheben ist das seit einigen Jahren aktive Nachbarschaftszentrum Quartier:PLUS, das sich etabliert hat. Es werden sehr viele Angebote aus vielen Bereichen angeboten und auch selbst Projekte, wie Urban Farming, initiiert. Nachdem Ende 2024 die Förderung durch Landesmittel auslief, ist es umso erfreulicher, dass eine dauerhafte Finanzierung ab 2025 nun durch Stadt gesichert ist.

Was funktioniert hier gut?



Im Schwarzen Berg fällt auf, dass das Stadtteilzentrum seine ehemalige Funktion verloren hat, eine sehr hohe Leerstandquote aufweist und unbelebt ist. Eine Nutzungsmischung ist in weiten Teilen des Quartiers nicht gegeben. Hinzu kommen der hohe Altersdurchschnitt der BewohnerInnen und der sehr hohe Sanierungsstau in der Bebauung, der sich am hohen Wärmebedarf bemerkbar macht. Öffentliche und private Investitionen sind mangelhaft und der Großeigentümer u.a. des ehemaligen Stadtteilzentrums zeigt kein Interesse an einer Entwicklung.

Im Hinblick auf eine mögliche Städtebauförderung sind die Eigentumsverhältnisse im Quartier eine große Herausforderung. Großteils handelt es sich hier um Eigentumswohnungen.

Das Wohnumfeld wirkt aufgrund der Qualität der Außenbereiche stellenweise unattraktiv. Die harten Übergänge zwischen öffentlichen und privaten Grundstücken (v.a. in Nähe des ehem. Stadtteilzentrums) tragen ebenfalls dazu bei.

Was funktioniert nicht so gut?

WAS KÖNNTEN WIR TUN?

Prioritär sollte eine Attraktivierung oder Wiederbelebung des ehem. Stadtteilzentrums in Gang gesetzt werden. Hier gilt es gemeinsam mit dem derzeitigen Eigentümer ein Revitalisierungskonzept zu entwickeln. Langfristig sollte auch die Finanzierung (auch durch städtische Haushaltssmittel) des wichtigen Treffpunkts Quartier:PLUS gesichert werden. Beides würde sich positiv auf das gesamte Quartier auswirken. Da die energetische Sanierung des Wohnungsbestands vor allem aufgrund der Eigentümerstruktur (Mietergemeinschaften) nicht voranschreitet, könnte eine Beratungsleistung durch ein energetisches Quartiersmanagement erfolgen.

Barrieren im öffentlichen Raum sollten beseitigt werden und das Augenmerk verstärkt auf vulnerable Gruppen gelegt werden.

WAS, WENN WIR NICHTS TUN?

Sollten sich keine Entwicklungschancen für das ehem. Stadtteilzentrum ergeben, ist zu befürchten, dass auch die letzten Geschäfte und Angebote verschwinden. Hier würde dann eine Brache inmitten des Quartiers entstehen. Der anhaltende Sanierungsstau und eine Vernachlässigung könnten zu einem „Kippen“ des Quartiers führen. Stärkeres soziales Konfliktpotenzial sind dann nicht mehr auszuschließen.

GP 03

Braunschweig
Löwenstadt



*162 ha

Eigentumsstruktur



NORDWESTLICHES RINGGEBIET

INDUSTRIE TRIFFT RINGGEBIET



Der Altersdurchschnitt liegt bei **39,36 Jahren** und ist damit **unterdurchschnittlich**

Im gesamtstädtischen Vergleich ist hier vor allem die Gruppe der **18-40-jährigen** mit einem sehr hohen Anteil von **47%** auffällig

Bevölkerung am Ort



Überdurchschnittlicher Anteil an **SV-Beschäftigten: 2.937 von 6.437 Anwohner:innen**

Hoher Anteil an Arbeitslosen: 305 Menschen sind als **Arbeitslose** registriert (**55,7 je 1.000 Einw.**) - davon 132 Ausländer:innen

Beschäftigung und Arbeitslosigkeit



Die vorherrschende **Umweltbelastung** ist als **mäßig** zu bewerten (diese Mehrfachbelastung ergibt sich aus Daten zu Bioklima, Starkregen, Hochwasser und Lärm)

Es gibt **kaum bis keine** gute blaue und grüne **Infrastruktur**

Umwelt und Klima



82% des Gebäudebestands hat einen **hohen** Wärmebedarf

Der öffentliche Grünflächenanteil im Quartier ist auffällig niedrig - das schlägt sich auch in der bioklimatischen Belastung nieder

Baubestand und Wohnumfeld



Das Nordwestliche Ringgebiet weist bisher kein Quartiersmanagement oder eine etablierte Institution für Gemeinwesenarbeit auf

Akteur:innen und Kooperation



Das in gut erreichbarer Nähe zur Braunschweiger Innenstadt liegende „Nordwestliche Ringgebiet“ ist geprägt durch seine industrielle und gewerbliche Nutzung. Hier handelt es um einen etablierten gewerblichen Standort mit so gut wie keinem Leerstand. Bemerkbar macht sich dies auch an der sehr hohen Anzahl an Bewohnern im Quartier, die sozialversicherungspflichtig beschäftigt sind.

Das Angebot an Einzelhandel und Dienstleistungen für die Bewohner ist gut und wird durch das Nahversorgungszentrum „Weiße Ross“ und dem „Entwicklungsschwerpunkt Varrentrappstraße“ (Nahversorger, Einzelhandel) sichergestellt.

In den letzten Jahren wurden einige Investitionen in den Wohnungsbau getätigt und haben damit zu positiven Entwicklungen im nordwestlichen Ringgebiet geführt. So wurden beispielsweise einige Wohneinheiten und ein Pflegegewohnstift in den Noltemeyerhöfen und der Hermannstraße errichtet, ebenso an der Spinnerstraße. Auch wurden im gesamten Quartier zahlreiche Wohngebäude saniert.

Einen Mehrwert bietet das Ringgleis, das durch das Nordwestliche Ringgebiet verläuft und Raum für Naherholung bietet und für eine schnelle Fuß- und Radverbindung sorgt.

Was funktioniert hier gut?

WAS KÖNNTEN WIR TUN?

Eine Entwicklung für das leerstehende MIAG-Areal sollte vorangetrieben werden. Im neuen FNP wird eine Festsetzung als Gewerbegebiet favorisiert. Der Versiegelungsgrad im Quartier, auch außerhalb der Gewerbegebiete, ist hoch. Hier sollten Maßnahmen zur Entsiegelung ergriffen bzw. mehr öffentliche Grünflächen geschaffen werden.

Eine Aufgabe des Klinikstrandorts Celler Straße ist derzeit nicht abzusehen, wird aber vonseiten der Klinik weiterhin verfolgt. Hierbei ist es wichtig, dass rechtzeitig Konzepte für Nachfolgenutzungen für dieses große Gelände erarbeitet werden.

Es sollte sich um eine Identitätsstiftung des Quartiers bemüht werden.

Die starren Strukturen, die durch Gewerbe, Handel und Industrie, sowie Verkehrsflächen geprägt sind, sollten möglichst aufgelockert werden. Auch die weitere Entwicklung der Varrentrappstraße kann zu einer Verbesserung der Lebensbedingungen im Nordwestlichen Ringgebiet beitragen. Eigenwirtschaftlich getragene Investitionen sollen, wo möglich, gefördert werden.

Großflächige Industrie-, Gewerbe- und Handelsflächen umgeben im Nordosten, Norden, Nordwesten und Westen den Kern dieses Quartiers und wirken damit wie eine Barriere. Hinzu kommen die großen Verkehrsflächen der Autobahnen A391, A392, der B1 und der Celler Straße, die das Quartier begrenzen oder durchschneiden und damals Barrieren wirken sowie eine hohe Verkehrsbelastung mit sich bringen. Zwar herrscht so gut wie kein Leerstand bei den gewerblich genutzten Gebäuden, auffallend ist jedoch der nun schon mehrere Jahre andauernde Leerstand des ehemaligen MIAG-Gebäudes in der Ernst-Amme-Straße. Geplant war hier Baurecht für ein Baugebiet mit 330 Wohneinheiten zu schaffen, das wegen Uneinigkeiten mit dem Investor jedoch in weite Ferne gerückt ist.

Aus Sichtweise einer möglichen Städtebauförderung und umzusetzenden Maßnahmen ist die fragmentierte Eigentümerstruktur im Quartier hinderlich.

Es herrscht ein sehr großes Defizit an öffentlichen Grünflächen und daraus resultierend eine nachteilige bioklimatische Situation. Auch ein Nachbarschaftstreff oder Quartierszentrum fehlt im nordwestlichen Ringgebiet.

Was funktioniert nicht so gut?

WAS, WENN WIR NICHTS TUN?

Möglicherweise setzt sich die positive Entwicklung im Quartier fort (Sanierungen, Neubau usw.). Eine Gefahr wird im ehem. MIAG-Areal gesehen, dieses verkommt stetig und eine Nachnutzung ist derzeit nicht in Sicht.

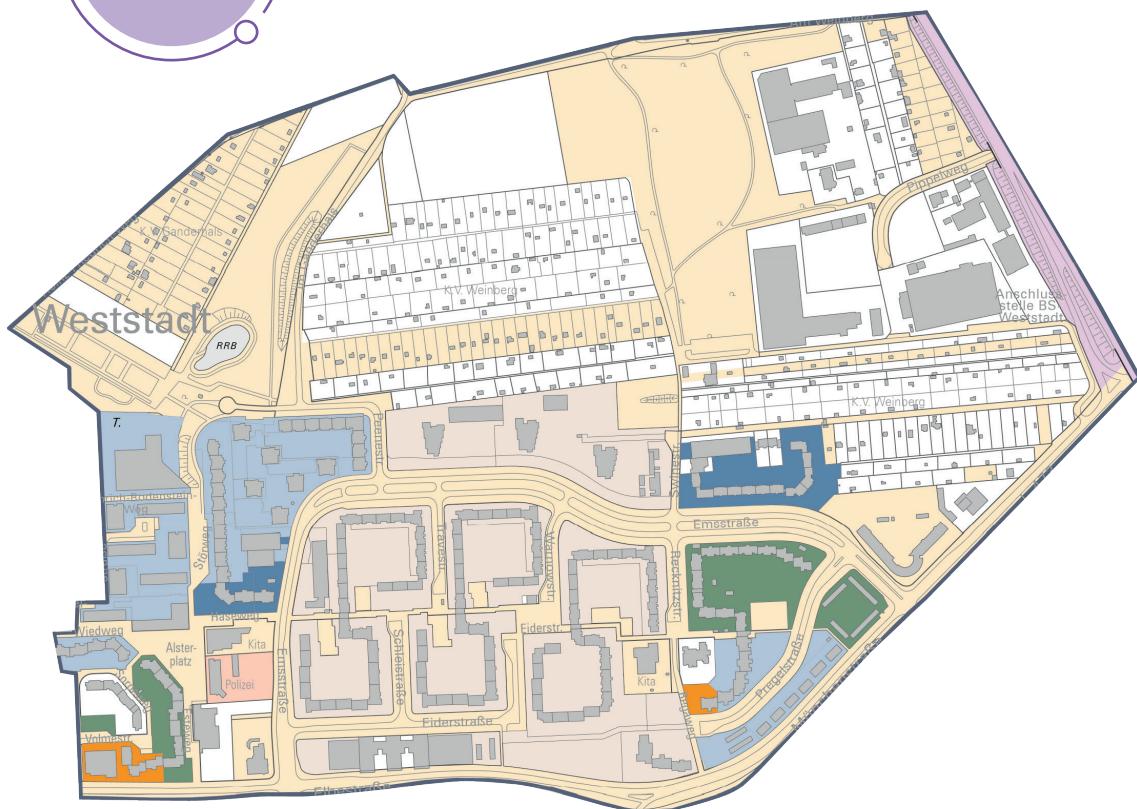
GP 04

Braunschweig
Löwenstadt



*71 ha

Eigentumsstruktur



- WBG
- WBG
- WBG
- WBG
- WBG
- Liegenschaft Bund
- Liegenschaft Land
- Liegenschaft Stadt BS

WESTSTADT - EMSVIERTEL

NUTZE DIE SYNERGIE!



Der Altersdurchschnitt liegt bei **39,51 Jahren** und ist damit unterdurchschnittlich

Im gesamtstädtischen Vergleich ist hier vor allem die Gruppe der **0-18-jährigen** mit einem sehr hohen Anteil von **22,5%** auffällig

Bevölkerung am Ort



Sehr geringer Anteil an **SV-Beschäftigten**: **1.572** von **5.107 Anwohner:innen**

Sehr hoher Anteil an Arbeitslosen: 396 Menschen sind als **Arbeitslose** registriert (**81,5 je 1.000 Einw.**) - davon 239 Ausländer:innen

Beschäftigung und Arbeitslosigkeit



Die vorherrschende **Umweltbelastung** ist als **hoch** zu bewerten (diese Mehrfachbelastung ergibt sich aus Daten zu Bioklima, Starkregen, Hochwasser und Lärm)

Umwelt und Klima



86% des Gebäudebestands hat einen **hohen** Wärmebedarf

Seit Kurzem ist eine Wiederaufnahme von Sanierungstätigkeiten im Quartier festzustellen

Baubestand und Wohnumfeld



Das Emsviertel profitiert von der Arbeit des **Stadtentwicklungsvereins Weststadt e.V.** und dem **Treffpunkt Pregelstraße**

Akteur:innen und Kooperation



Die soziale Infrastruktur (KITAs, Schulen) ist tendenziell sehr gut. Sämtliche Wohngebäude sind im Eigentum von fünf Wohnungsgesellschaften (NiWo, Wiederaufbau, BBG, VWG, LEG), was eine potentielle Umsetzung von Fördermaßnahmen erleichtert. Die LEG hat erst vor kurzem den größten Bestand an Wohnungen im Emsviertel erworben und zeigt ernsthaftes Interesse an Sanierungsmaßnahmen. Dies war bei den Voreigentümern bisweilen nicht der Fall. Erste Sanierungen haben partiell bereits begonnen. Es besteht für die Bewohner des Emsviertels eine gute Erreichbarkeit zum Naherholungsgebiet Westpark. Einen wesentlichen Beitrag zur Quartiersarbeit leistet der Stadtteilentwicklungsverein Weststadt e. V., der mit dem „Treffpunkt Pregelstraße“ im Emsviertel vertreten ist. Verschiedene Projekte wurden hier initiiert, wie beispielsweise ein Seniorenprojekt, das im Quartier ein Konzept für „Kommunikationspunkte“ erarbeitet hat. Vorteilhaft für eine potentielle Förderung im Rahmen einer Stadterneuerung sind auch die zahlreichen Konzepte und Untersuchungen, die bereits für das Emsviertel erarbeitet wurden und eine sehr gute Ausgangslage bieten: Ratsbeschluss für die Nördliche Weststadt von 2008, Rahmenkonzept für die Weststadt aus 2012 und Freiraumkonzept aus 2023.

Was funktioniert hier gut?

WAS KÖNNEN WIR TUN?

Aufgrund des erheblichen Handlungsbedarfs für das Emsviertel sollte eine Förderung im Rahmen eines Städtebauförderprogramms angestrebt werden. Die bereits existierenden Konzepte und Ansätze zur Verbesserung der Lage im Emsviertel sollten aufgegriffen, weiterentwickelt und umgesetzt werden. Hierzu ist es wichtig, die bereits vorhandenen Akteure (Stadtteilentwicklung Weststadt e.V.), Strukturen und Engagements intensiv zu nutzen und sich für eine aktive Teilhabe der Bewohnerschaft einzusetzen.

Zentrale Rolle sollte eine bessere Durchmischung der BewohnerInnen einnehmen, um einer zunehmenden Segregation entgegenzuwirken. Wohnungseigentümer sollten darin bestärkt werden, ihren Bestand zu sanieren. Flankierend kann die Stadt bei einer evtl. Förderung Maßnahmen zur Neugestaltung des öffentlichen Raumes oder der Wohninnenhöfe durchführen. Mit einer Ende 2024 erfolgten Zusage einer Förderung aus Mitteln des Aktionsprogramms „Natürlicher Klimaschutz in ländlichen Kommunen“ wird der innerquartierliche Haupterschließungsweg über den zentralen Platz (Warnowstraße) umgestaltet. Die daraus entstehenden Synergieeffekte durch weitere Maßnahmen würden der Bewohnerschaft zugutekommen. Die alleinige Sanierung der Gebäude und der Außenflächen ist jedoch nicht ausreichend. Eine intensive Quartiersarbeit muss sichergestellt sein, um den vorhandenen sozialen Herausforderungen zu begegnen.



In der Weststadt – Emsviertel sind mannigfaltige Missstände deutlich erkennbar und es sticht daher im besonderen Maße aus allen untersuchten Quartieren hervor.

Nach wie vor hat die Weststadt zum Teil noch mit Imageproblemen zu kämpfen trotz der engagierten Arbeit des Stadtteilentwicklungsverein Weststadt e.V. bzw. der erfolgten Erneuerungsmaßnahmen.

Das Quartier kann als trist bezeichnet werden und das subjektive Sicherheitsempfinden, aber auch objektiv betrachtet, ist getrübt. Vielerorts liegen große Mengen an Müll und Sperrmüll im öffentlichen Raum, was den Eindruck eines als unangenehm empfundenen Wohnumfelds noch verstärkt. Eine Nutzungsmischung innerhalb des Quartiers ist nicht vorhanden, das Emsviertel ist ein reines Wohnquartier. Der Wärmebedarf der Wohngebäude ist hoch und es herrscht Sanierungsbedarf der teils sehr schlechten Bausubstanz.

Im Emsviertel leben im Vergleich zu den anderen untersuchten Quartieren die meisten Menschen in Bedarfsgemeinschaften und auch die Zahl der Arbeitslosen ist hier am höchsten. Sehr auffallend ist zudem der höchste Anteil an Menschen mit Migrationshintergrund und Ausländern im gesamten Stadtgebiet. Darunter fallen auch sehr viele Menschen mit unsicherer Bleibeperspektive. Vielfach sind bereits soziale Konfliktlagen spürbar oder haben sich gar verfestigt.

Trotz vieler Grünflächen innerhalb und zwischen den Wohnblöcken, die vielfach jedoch unattraktiv gestaltet sind, ist der öffentliche Grünflächenanteil gering. Die bioklimatische Situation im Emsviertel ist sehr schlecht.

Als Barriere und Raum mit sehr geringer Aufenthaltsqualität ist die in weiten Teilen 40 Meter breite Emsstraße mit Parkplätzen ein großer Missstand im Quartier. Auch das ungenutzte und leerstehende Parkhaus an der Eiderstraße ist in der Betrachtung des Emsviertels ein Ort, der zwingend einer sinnvollen Nutzung zugeführt werden muss.

Was funktioniert nicht so gut?

WAS, WENN WIR NICHTS TUN?

Es ist nicht ersichtlich, dass sich die vielfältigen Problemlagen und Herausforderungen im Quartier Weststadt – Emsviertel aus eigenen Kräften lösen könnten. Vielmehr ist davon auszugehen, dass die sozialen Konflikte zunehmen und die Schieflage des Quartiers über den Kipppunkt gerät. Durch die praktisch nicht vorhandene Durchmischung in der Bewohnerstruktur drohen weitere Segregation oder Verdrängung von Bevölkerungsgruppen.

GP 05

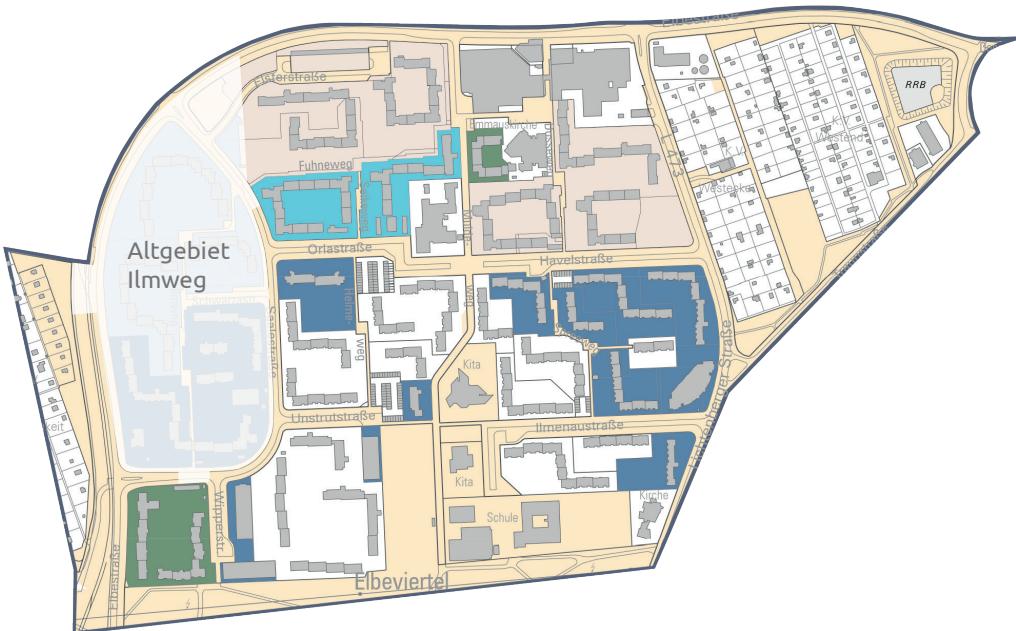
Braunschweig
Löwenstadt



*53 ha

Eigentumsstruktur

- WBG
- WBG
- WBG
- WBG
- WBG
- Liegenschaft Bund
- Liegenschaft Land
- Liegenschaft Stadt BS



WESTSTADT - ELBEVIERTEL

DIE MISCHUNG MACHT'S!



Der Altersdurchschnitt ist leicht überdurchschnittlich und liegt bei **45,30 Jahren**

Hier ist vor allem die Gruppe der **65-75-jährigen** mit einem sehr hohen Anteil von **13,3%** und der sehr geringe Anteil von **18-40-jährigen** auffällig

Bevölkerung am Ort



Geringer Anteil von **SV-Beschäftigten:** **2.133 von 5.881 Anwohner:innen**

Hoher Anteil an Arbeitslosen: 317 Menschen sind als **Arbeitslose** registriert (**52,9 je 1.000 Einw.**) - davon 129 Ausländer:innen

Beschäftigung und Arbeitslosigkeit



Die vorherrschende **Umweltbelastung** ist als **hoch** zu bewerten (diese Mehrfachbelastung ergibt sich aus Daten zu Bioklima, Starkregen, Hochwasser und Lärm)

Umwelt und Klima



79% des Gebäudebestands hat einen **hohen** Wärmebedarf

Seit Kurzem ist eine Wiederaufnahme von Sanierungstätigkeiten im Quartier festzustellen

Baubestand und Wohnumfeld



Das Elbeviertel profitiert von der Arbeit des **Stadtentwicklungsvereins Weststadt e.V.** und dem **Nachbarschaftszentrum Haus der Talente**

Akteur:innen und Kooperation



Der Großteil der Wohngebäude sind im Eigentum von vier Wohnungsgesellschaften (NiWo, Wiederaufbau, BBG, LEG), was eine potenzielle Umsetzung von Fördermaßnahmen erleichtert.

Für die Bewohner des Elbeviertels besteht eine gute ÖPNV-Anbindung und die Nahversorgungssituation ist durch das Stadtteilzentrum Weststadt als gut einzuschätzen.

Einen wesentlichen Beitrag zur Quartiersarbeit leistet der Stadtteilentwicklungsverein Weststadt e. V.. Erwähnenswert ist auch die positive Entwicklung des direkt westlich an das Elbeviertel angrenzenden Quartiers Ilmweg, das bereits eine erfolgreiche Förderung erfahren hat.

Was funktioniert hier gut?



In der Weststadt – Elbeviertel gleichen sich die Problemlagen denen des Emsviertels. Sie sind jedoch nicht so stark ausgeprägt, überragen dennoch die der anderen vier untersuchten Quartiere.

Nach wie vor hat die Weststadt zum Teil noch mit Imageproblemen zu kämpfen trotz der engagierten Arbeit des Stadtteilentwicklungsverein Weststadt e.V. bzw. der erfolgten Erneuerungsmaßnahmen.

Das Quartier kann als trist bezeichnet werden und das subjektive Sicherheitsempfinden, aber auch objektiv betrachtet, ist getrübt. Eine Nutzungsmischung innerhalb des Quartiers ist nicht vorhanden, das Elbeviertel ist eine reine Schlafstadt, wenn vom Stadtteilzentrum im Nordosten abgesehen wird. Der Wärmebedarf der Wohngebäude ist hoch und es herrscht Sanierungsbedarf der teils sehr schlechten Bausubstanz. Die Gestaltung des Wohnumfeldes ist eintönig und bietet wenig Nutzungsmöglichkeiten.

Im Emsviertel leben im Vergleich zu den anderen untersuchten Quartieren sehr viele Menschen in Bedarfsgemeinschaften und auch die Zahl der Arbeitslosen ist hier extrem hoch. Auffallend ist zudem der hohe Anteil an Menschen mit Migrationshintergrund und Ausländern. Es sind soziale Konfliktlagen spürbar oder haben sich gar verfestigt.

Trotz vieler Grünflächen innerhalb und zwischen der Wohnbebauung ist der öffentliche Grünflächenanteil gering. Ein Zugang zur grünen und blauen Infrastruktur ist nur mäßig vorhanden. Die bioklimatische Situation für die BewohnerInnen des Elbeviertels ist sehr schlecht.

Was funktioniert nicht so gut?

WAS KÖNNTEN WIR TUN?

Aufgrund des hohen Handlungsbedarfs für das Elbeviertel sollte eine Förderung im Rahmen eines Städtebauförderprogramms angestrebt werden.

Ansätze zur Verbesserung der Lage im Elbeviertel sollten entwickelt und umgesetzt werden. Hierbei sollte an das erfolgreich abgeschlossene Fördergebiet „Ilmweg“ angeknüpft werden. Es ist wichtig, die bereits vorhandenen Akteure (Stadtteilentwicklungsverein Weststadt e.V.), Strukturen und Engagements intensiv zu nutzen und sich für eine aktive Teilhabe der Bewohnerschaft einzusetzen.

Zentrale Rolle sollte eine bessere Durchmischung der Bewohner einnehmen, um einer zunehmenden Segregation entgegenzuwirken. Wohnungseigentümer sollten darin bestärkt werden, ihren Bestand zu sanieren. Flankierend kann die Stadt bei einer evtl. Förderung Maßnahmen zur Neugestaltung des öffentlichen Raumes oder der Wohninnenhöfe durchführen. Die daraus entstehenden Synergieeffekte durch weitere Maßnahmen würden der Bewohnerschaft zugutekommen. Eine alleinige Sanierung der Gebäude und der Außenflächen ist jedoch nicht ausreichend. Um den vorhandenen sozialen Herausforderungen zu begegnen, muss eine intensive Quartiersarbeit im Elbeviertel sichergestellt sein.

WAS, WENN WIR NICHTS TUN?

Es ist nicht ersichtlich, dass sich die vielfältigen Problemlagen und Herausforderungen im vernachlässigten Quartier Weststadt – Elbeviertel aus eignen Kräften lösen könnten. Vielmehr ist davon auszugehen, dass die sozialen Konflikte zunehmen und die Schieflage des Quartiers über den Kippunkt gerät. Durch die ungenügende Durchmischung in der Bewohnerstruktur drohen weitere Segregation oder Verdrängung von Bevölkerungsgruppen. Ein möglicher Trading-Down-Effekt des Stadtteilzentrums kann zudem eintreten.

GP 06

Braunschweig
Löwenstadt



*188 ha

Eigentumsstruktur

WBG
Einrichtung
WBG
Liegenschaft Bund
Liegenschaft Land
Liegenschaft Stadt BS



HEIDBERG

DER EINSAME SÜDEN



Der Altersdurchschnitt liegt bei **49,64 Jahren** und ist damit überdurchschnittlich hoch

Hier ist vor allem die Gruppe der **75-jährigen und Älteren** mit einem sehr hohen Anteil von **19,7%** und der sehr geringe Anteil von 18-40-jährigen auffällig

Bevölkerung am Ort



leicht unterdurchschnittlicher Anteil an **SV-Beschäftigten: 2.890 von 7.590 Anwohner:innen**

Mäßiger Anteil am Arbeitslosen: 271 Menschen sind als **Arbeitslose** registriert (**35,2 je 1.000 Einw.**) - davon 91 Ausländer:innen

Beschäftigung und Arbeitslosigkeit



Die vorherrschende **Umweltbelastung** ist als **mäßig** zu bewerten (diese Mehrfachbelastung ergibt sich aus Daten zu Bioklima, Starkregen, Hochwasser und Lärm)

Die blaue und grüne **Infrastruktur** sind **gut** erreichbar

Umwelt und Klima



87% des Gebäudebestands hat einen **hohen** Wärmebedarf

Veraltete Grundrissstrukturen erweisen sich als problematisch, da sie sich segregativ auf die Struktur der Bewohnerschaft auswirken

Baubestand und Wohnumfeld



Im Heidberg konnte sich bereits seit Langem ein Quartiersmanagement etablieren. Der **AWO**

Nachbarschaftsladen wird durch den AWO Bezirksverband Braunschweig e.V. betrieben und erfährt eine städtische Zuwendung

Akteur:innen und Kooperation



Der Heidberg hält sich seit der Gründung im Jahre 1959 als attraktives Quartier Braunschweigs. Es weist eine hohe Zahl sozialer Infrastruktureinrichtungen mit mehreren Schulen, KITAs und einem Nachbarschaftszentrum sowie zahlreichen Freizeitangeboten, u.a. einem Hallenbad auf. Das vorhandene Wohnumfeld zeigt sich gepflegt und ist mit seinem äußerst geringen Leerstand sehr belebt. Große öffentliche Grünflächen sorgen für ein angenehmes Wohnklima. Zusätzlich bietet die Blaue Infrastruktur (Heidbergsee) einen weiteren Erholungsort im Quartier. Neben einer guten quartiersinternen Wegeverbindung ist das Quartier auch mittels aller Verkehrsträger sehr gut an die weiterführende Stadtstruktur angebunden. Im Quartier ist eine durchschnittliche Anzahl an Arbeitslosen und ein unterdurchschnittlich niedriger Wert an Personen in Bedarfsgemeinschaften, der niedrigste Wert aller untersuchten Quartiere, zu verzeichnen. Hingegen ist der Heidberg im Vergleich mit fast 20% 75-jähriger und älteren BürgerInnen einer der ältesten Quartiere im Stadtgebiet.

Was funktioniert hier gut?

Das Quartier ist im wahrsten Sinne in die Jahre gekommen und hat aktuell einen hohen Wärmebedarf, was einen Sanierungsbedarf der Bestandsgebäude spiegelt. Vereinzelt sind bereits PV-Anlagen auf den Dächern von Mehrfamilienhäusern installiert. Die Grundrissstruktur ist nicht mehr zeitgemäß sowie nicht für Familien geeignet. Aufgrund der Altersstruktur sind Anpassungen zur Barrierefreiheit notwendig und Maßnahmen, welche einer Vereinsamung entgegenwirken. Hierbei könnte eine bisher fehlende Erschließung des südlichen Heidbergs durch ÖPNV helfen.

Trotz des hohen Grünflächenanteils ist ein Potenzial zur großflächigen Entsiegelung, z.B. auf dem städtischen Betriebshof und der Feuerwehr (ehem. Kasernengelände an der Salzdahlumer Straße), vorhanden. Das jahrelang ungenutzte Gelände des ehemaligen Waisenhauses bietet ebenfalls großes Potenzial zur Umnutzung. Grundsätzlich stellen die schlechte bioklimatische Situation und die starke Lärmbelastung eine Herausforderung im Quartier dar.

Was funktioniert nicht so gut?

WAS KÖNNTEN WIR TUN?

Neben einer Entsiegelung auf dem städtischen Betriebshof würde eine attraktivere Gestaltung des Stadtteilszentrums, insbesondere des Umfeldes der Haltestelle „Erfurtplatz“, eine Verbesserung der Freiflächen erzeugen. Um familiengerechtes Wohnen anbieten zu können, und so eine Altersdurchmischung zu erzielen, ist eine Anpassung der Wohneinheiten notwendig. Gleichzeitig würden altersgerechte Maßnahmen, wie Querungshilfen oder taktile Elemente, die Barrierefreiheit im Gebiet erhöhen.

WAS, WENN WIR NICHTS TUN?

Das Stadtteilzentrum würde an Attraktivität verlieren, was sich u.a. in der Anzahl und Diversität der Marktstände des Wochenmarktes niederschlagen könnte und wiederum die Lebensqualität im Quartier senken würde.

Aufgrund einer fehlenden Durchmischung kann die Prognose gestellt werden, dass die Überalterung des Quartiers voranschreitet.

BEWERTUNGSMATRIX

61.3 / 61.4 Bearbeitungsstand TOP 3.22 29.01.2025

KRITERIEN	Potentialgebiet	01 SIEGFRIEDVIERTEL	02 SCHWARZER BERG	03 NORDWESTLICHES RINGGEBIET	04 WESTSTADT EMSVIERTEL	05 WESTSTADT ELBEVIERTEL	06 HEIDBERG
Ökologische Dimension							
Lärmbelastung							
Bioklimatische Situation							
Starkregenereignisse							
Öffentlicher Grünflächenanteil							
Zugang grüne/blaue Infrastruktur							
Urbane Infrastruktur							
ÖPNV							
Fuß- und Radverkehr							
motorisierter Individualverkehr							
Soziale Infrastruktur							
Baubestand und Wohnumfeld							
Wärmebedarf							
Bausubstanz und Sanierungsbedarf							
Leerstand							
Wohnumfeld							
Nutzungsmischung							
Abstimmungsaufwand durch Eigentumsstruktur							
Akteure und Kooperation							
Attraktivität							
Freizeitangebot							
Kooperationsmodelle							
Zielkonformität Stadtentwicklung							
		Die nachfolgenden Kriterien können im Rahmen eines Förderprogrammes mit investiven Maßnahmen nicht gezielt verändert werden. Umstrukturierungen der Infrastruktur, des Baubestandes, des Wohnumfeldes und Einbringung von Akteuren bzw. Kooperationen können jedoch eine gewünschte Wechselwirkung auf soziale und ökonomische Dimensionen ausüben.					
Soziale Dimension							
Altersdurchschnitt							
Migrationshintergrund							
Vulnerable Gruppen							
Soziale Konfliktpotentiale							
Subjektives Sicherheitsempfinden							
Ökonomische Dimension							
sozialversicherungspflichtige Beschäftigte							
Arbeitslose							
*Anteil Ausländer:innen							
*Personen in Bedarfsgemeinschaften							
Einzelhandel und Dienstleistungen							
Investitionen							

LEGENDE:



HINWEIS: Diese Bewertungsmatrix dient ausschließlich der vereinfachten Visualisierung bisheriger Analyseergebnisse, die größtenteils auf einer fachübergreifenden Datenerhebung basieren. Die jeweilige Einordnung der Gebietsparameter ist im Zusammenhang anderweitiger Erkenntnisse, wie der Gebietsprofile, zu verstehen und stellt keine separate Darstellung zur Entscheidungsfindung dar.

Stadt Braunschweig

Der Oberbürgermeister

25-25026-01**Mitteilung
öffentlich****Betreff:****Behindertenparkplatz Wittenbergstraße, Höhe Bäckerei Ziebart****Organisationseinheit:**Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr**Datum:**

26.02.2025

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 211 Braunschweig-Süd (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

06.03.2025

Status

Ö

Sachverhalt:

Beschluss des Stadtbezirksrats 211 vom 30.01.2025 (Anregung gem. § 94 Abs. 3 NKomVG):
 Die Verwaltung wird beauftragt, den Behindertenparkplatz neben der Feuerwehrzufahrt zum Sportbad Heidberg zu verbreitern, in dem man bspw. Den angrenzenden Parkplatz mit einbezieht. Auf die DIN 18040 für barrierefreies Bauen im öffentlichen Verkehrsraum wird hingewiesen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Dem Beschluss des Stadtbezirksrats 211, den allgemeinen Behindertenstellplatz gemäß der DIN 18040 unter Einbeziehung des angrenzenden Stellplatzes zu markieren, wird gefolgt. Da eine Demarkierung von weißen Pflastersteinen nicht möglich ist, wird der Stellplatzbereich mittig mit dem zugehörigen Symbol als Behindertenstellplatz markiert und über die Beschilderung ausgewiesen. Die Stellplatzbreite beträgt sodann 4,60 m und bietet auch für breitere Fahrzeuge ausreichend Raum.

Leuer

Anlage/n:

keine

Betreff:**Bessere Grünpflege im Stadtbezirk****Organisationseinheit:**Dezernat VIII
67 Fachbereich Stadtgrün**Datum:**

03.03.2025

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 211 Braunschweig-Süd (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

06.03.2025

Status

Ö

Sachverhalt:

Die Verwaltung kann Folgendes mitteilen:

Die Intensität (qualitativ und quantitativ) der Grünflächenpflege wird auf Grundlage der zur Verfügung stehenden personellen und finanziellen Ressourcen durchgeführt. Grundsätzlich wird bei konkreten Beschwerden die Situation vor Ort in Augenschein genommen und bewertet – insbesondere bei Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit.

Aufgrund der 2024 günstigen Witterungsverhältnisse mit längeren feuchtwarmen Perioden, war das Pflanzenwachstum insbesondere der Wildkräuter und Gräser besonders ausgeprägt, sodass die Grünflächenunterhaltung vor besondere Herausforderungen gestellt wurde.

Eine generelle Intensivierung von Pflegemaßnahmen ist aufgrund der für die Grünflächenunterhaltung zur Verfügung gestellten Ressourcen nicht umsetzbar. Allerdings soll an dieser Stelle darauf hingewiesen werden, dass – wie in der Sitzung des Umwelt- und Grünflächenausschusses vom 26.11.2024 mitgeteilt – kein Aussetzen der Pflege in den Randbezirken wie zu Zeiten der Haushaltskonsolidierung geplant ist.

In Zusammenarbeit mit der ALBA Braunschweig GmbH wurden Informationsmaterialien für die Eigentümer der anliegenden Grundstücke bezüglich der Reinigungspflichten versandt. Kontrollen im Stadtbezirk 211 haben ergeben, dass die meisten Grundstückseigentümer und -eigentümerinnen den Pflichten alles in allem zufriedenstellend nachkommen.

Die Zuständigkeit für die jeweiligen Flächen ergibt sich aus der Straßenreinigungssatzung, welche im Geoportal der Stadt Braunschweig frei verfügbar ist.

Die Örtlichkeiten auf den Bildern wurden soweit wie möglich geprüft:

Zu Bild 1, 2, 6 und 7: Eine Zuständigkeit des städtischen Wildkrautteams, das aus 10 Saisonarbeitskräften besteht, die jedes Jahr von April bis November im Einsatz sind, liegt größtenteils vor. Die Hinweise werden bei der Arbeitsplanung, wenn möglich, berücksichtigt. Priorisiert werden dabei die Innenstadt und größere Einfallstraßen.

Einige abgebildete Teilbereiche liegen in der Zuständigkeit der anliegenden Grundstückseigentümer und -eigentümerinnen.

Zu Bild 3: Die Örtlichkeit kann aufgrund des Bildes nicht eindeutig zugeordnet und bewertet werden.

Zu Bild 4: Aufgrund geringer Frequentierung einzelner Wegeabschnitte kommt es zum Zuwachsen von Wegeprofilen und wassergebundenen Wegedecken, so wie auf dem beigefügten Bild dargestellt. Dies sind meist untergeordnete Wegeverbindungen.

Die Verwaltung ist bemüht, das städtische Freizeitwegenetz in einem angemessenen verkehrssicheren Zustand zu halten. Dazu gehören auch Sanierungsmaßnahmen, die im Rahmen der gesamtstädtischen Priorisierung von Wegesanierungen durchgeführt werden. Begrenzte – für die Sanierung von Wegebereichen zur Verfügung gestellte – Haushaltsmittel sowie begrenzte personelle Ressourcen machen es nicht immer möglich, dass alle Wegebereiche im gleichen guten Zustand gehalten werden können.

Die Situation des in Rede stehenden Wegeabschnitts wurde aber zum Anlass genommen, um ein alternatives Verfahren für die Instandsetzung von Wegeflächen zu testen.

Zu Bild 5: Nach Prüfung der Örtlichkeit kann mitgeteilt werden, dass das Pflegekonzept einen zwei- bis dreimaligen Rückschnitt der Vegetation vorsieht (vgl. DS-Nr. 24-24185).

Loose

Anlage/n: Keine

Betreff:

Verkehrssicherheit an der B 248 Höhe Friedrichshöhe und Bushaltestellen KGV

Organisationseinheit: Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	Datum: 03.03.2025
---	----------------------

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 211 Braunschweig-Süd (zur Kenntnis)	06.03.2025	Ö

Sachverhalt:

Geänderter Beschluss vom 30. Januar 2025 (Anregung gemäß § 94 Abs. 3 NKomVG):

Bereits in der Bezirksratssitzung vom 01.02.2024 haben wir einen Antrag mit der Nr. 24-22997 gestellt, in der wir die Verwaltung gebeten hatten „aufgrund der weiterhin sehr hohen Gefahrenlage nochmals ALLE Möglichkeiten (Überholverbot, Geschwindigkeitsbeschränkung etc.) an dieser Stelle (der B 248 in Höhe der Gaststätte Friedrichshöhe und den beiden Abfahrten nach Leiferde und Salzgitter Thiede) zu prüfen.“

Stellungnahme der Verwaltung vom 29.03.2024 lautete wie folgt:

“Bei der Thiedestraße handelt es sich im fraglichen Bereich um die Bundesstraße 248, welche in der Straßenbaulast der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr - Geschäftsbereich Wolfenbüttel - steht. Im Kreuzungsbereich Thiedestraße/Friedrichshöhe ist die Geschwindigkeit bereits auf 80 km/h beschränkt und es besteht ein Überholverbot für Kraftfahrzeuge aller Art (Verkehrszeichen 276).
(...)”

Auf eine beim zuständigen Baulastträger erbetene Stellungnahme erfolgte folgende Antwort:

„Aufgrund der Unfalllage besteht aus Sicht des Geschäftsbereichs Wolfenbüttel keine Veranlassung, baulich tätig zu werden und auch die vorhandene Beschilderung, Überholverbot und zul. Höchstgeschwindigkeit 80 km/h, führt zu einem unfallunauffälligen Einmündungsbereich. Eine weitere Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h würde erstens keine Akzeptanz bei den Verkehrsteilnehmern erfahren und würde zweitens auch zu keiner Reduzierung der Unfalllage führen, da die Unfälle nicht geschwindigkeitsrelevant waren.“

Die Verwaltung teilt in Abstimmung mit der Polizei und dem Straßenbaulastträger mit, dass aufgrund der geringen Unfall- und Gefährdungslage keine Veränderungen der Beschilderung an der Einmündung Friedrichshöhe in die Thiedestraße erforderlich ist.“

Tragischerweise ist es kurz vor Weihnachten wieder zu einem tödlichen Unfall auf Höhe der Überquerung zur Friedrichshöhe gekommen - die Antwort der Verwaltung kann daher auch vor diesem schrecklichen Unglück nicht akzeptiert werden.

Wir erneuern damit unseren Auftrag vom 01.02.2024 und möchten ihn ergänzen um den Abschnitt der B248 an der sich die Bushaltestelle der KVG befindet. Diese Querung wird von zahlreichen Kindern und Jugendlichen genutzt um zu den Schulen in Braunschweig und

nach Hause zu kommen, aber auch von zahlreichen älteren Einwohnern in Leiferde. Somit sind beide Querungen (beide rot markierten Bereiche) als Teil von Leiferde zu verstehen, der nicht nur in Ausnahmefällen von Fußgängern genutzt wird.

Die zahlreichen Unfälle an diesen Stellen (auch mit Todesfolge) zeigen deutlich das Gefahrenpotential für die Anwohner und gehört dringend in dem gelb markierten Bereich behoben. Trotz der von der Verwaltung beschriebenen Maßnahmen wird hier im Verhältnis zur Nutzung durch Fußgänger, Radfahrer und einbiegenden Fahrzeugen weiterhin viel zu schnell gefahren. Zusätzliche / andere Maßnahmen als die bisherigen zur Verlangsamung des Autoverkehrs, der Hilfe und Sicherheit für überquerende Fußgänger und zur besseren Übersichtlichkeit (vor allem auch bei der Ein- und Ausfahrt vom Deiweg auf die B248) sind dringend geboten.

Wir beauftragen die Verwaltung daher abermals so schnell wie möglich ein Verkehrssicherungskonzept (ggf. in Zusammenarbeit mit anderen zuständigen Stellen) zu erarbeiten.

Stellungnahme der Verwaltung:

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit hat die Verwaltung die Reduzierung der Geschwindigkeit auf 60 km/h angeordnet, zudem werden im Rahmen der örtlichen Möglichkeiten Geschwindigkeitsmessungen durch die Polizei und Verwaltung durchgeführt. Dazu verweist die Verwaltung auf die DS 25-25020-01.

Leuer

Anlage/n:

keine

*Betreff:***Ergänzungsbeschilderung Straßennamen "Agnes Miegel" und "Ina Seidel"**

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat III 0600 Baureferat	<i>Datum:</i> 03.03.2025
---	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 211 Braunschweig-Süd (zur Kenntnis)	06.03.2025	Ö

Sachverhalt:

Mit dem einstimmig angenommenen Antrag Drs.-Nr. 24-22973 sollen an den Straßenschildern „Agnes Miegel“ und „Ina Seidel“ in Stöckheim Ergänzungsbeschilderungen zur NS-Vergangenheit der Autorinnen angebracht werden.

Einordnung von Straßennamensschildern nach Straßenverkehrsordnung (StVO):

Straßennamensschilder sind Verkehrszeichen nach Straßenverkehrsordnung (Zeichen 437 Straßennamenschild). Die Anbringung eines großformatigen Zusatzschildes an einem vorhandenen Schilderposten ist nicht zulässig, da aufgrund der Größe der angehängten Beschilderung davon auszugehen ist, dass eine Ablenkung von dem Verkehrszeichen gegeben ist. Auch für Straßennamensschilder gilt, dass sie gut sichtbar aufzustellen und bei durchschnittlicher Aufmerksamkeit zweifelsfrei erfassbar sein müssen.

Umsetzung des Antrags

Die Verwaltung hat textliche Ergänzungen für die Zusatzschilder an den Straßennamen erarbeitet. Diese sollen zusätzlich einen QR-Code erhalten, über den dann weitere Informationen zum literarischen Wirken der beiden Schriftstellerinnen im Nationalsozialismus abrufbar sind, so dass eine wissenschaftliche Einordnung auf der Basis des heutigen Forschungsstands gegeben ist. Der textliche Zusatz auf den Schildern sowie die ergänzenden Informationen über QR-Code werden derzeit mit dem Historiker und Gründungsdirektor des Instituts für Braunschweigische Regionalgeschichte, Prof. Dr. h.c. Gerd Biegel, abgestimmt. Sobald diese vorliegen, werden sie dem Stadtbezirksrat vorgelegt.

Für einen Austausch der Zusatzschilder würden Kosten in Höhe von ca. 150 -200 € (inklusive Montage) pro Zusatzschild entstehen und aus dem Budget des Stadtbezirksrates zu tragen sein.

Hornung

Anlage/n:

keine

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

06.03.2025

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 211 Braunschweig-Süd (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

06.03.2025

Status

Ö

Sachverhalt:

Beschluss im Stadtbezirksrat 211 vom 30.01.2025 (Anregung gemäß § 94 Abs. 3 NKomVG):
 „An der Kreuzung Leipziger Straße, Siekgraben, Romintenstraße werden die Spuren für Radfahrer mit roter Farbe gekennzeichnet, damit sie schnell und zweifelsfrei zu erkennen sind.“

Stellungnahme der Verwaltung:

Der Beschluss zur roten Einfärbung der Radfurt an der Kreuzung Leipziger Straße, Siekgraben, Romintenstraße ist aus Sicht der Verwaltung nicht zielführend. Die Führung des Radverkehrs ist bereits durch den bestehenden Radweg, der parallel zur Fahrbahn verläuft und in die Radfurt übergeht, klar erkennbar. Zudem ist eine rote Einfärbung laut dem Ergebnisbericht „Systematische Befahrung und Analyse des Radverkehrsnetzes Braunschweig“ an dieser Stelle nicht erforderlich.

Leuer

Anlage/n:

keine

Betreff:

**Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift
"Trakehnenstraße/Breites Bleek-Neu", ST 84
Stadtgebiet zwischen Trakehnenstraße, Breites Bleek, Springbach,
A 36 und dem Gewerbegebiet Senefelderstraße
Aufstellungsbeschluss**

Organisationseinheit:Dezernat III
61 Fachbereich Stadtplanung und Geoinformation**Datum:**

26.02.2025

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 211 Braunschweig-Süd (Anhörung)	06.03.2025	Ö
Ausschuss für Planung und Hochbau (Vorberatung)	14.03.2025	Ö
Verwaltungsausschuss (Entscheidung)	25.03.2025	N

Beschluss:

"Für das im Betreff genannte und in Anlage 2 dargestellte Stadtgebiet wird die Aufstellung des Bebauungsplanes mit örtlicher Bauvorschrift „Trakehnenstraße/Breites Bleek-Neu“, ST 84 beschlossen.“

Sachverhalt:Beschlusskompetenz

Die Beschlusskompetenz des Verwaltungsausschusses ergibt sich aus § 76 (2) S. 1 Niedersächsisches Kommunalverfassungsgesetz (NKomVG). Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei der Entscheidung über Aufstellung von Bauleitplänen (Flächennutzungsplan/ Bebauungsplan) um eine Angelegenheit, über die weder der Rat oder die Stadtbezirksräte zu beschließen haben noch der Hauptverwaltungsbeamte zuständig ist. Daher besteht eine Beschlusszuständigkeit des Verwaltungsausschusses. Diese wurde auch nicht auf einen Ausschuss gemäß § 6 Hauptsatzung übertragen. Daher bleibt es bei der Zuständigkeit des Verwaltungsausschusses.

Planungsziel und PlanungsanlassStand der verfahrensrechtlichen Situation

Der Bebauungsplan „Trakehnenstraße/Breites Bleek“, ST 81, trat am 31. Mai 2019 in Kraft. Gegen diesen Bebauungsplan wurde ein Normenkontrollantrag gerichtet. Zwischenzeitlich wurden zwei Fehler im Rahmen von „ergänzenden Verfahren“ gemäß § 214 (4) BauGB behoben und der Bebauungsplan jeweils rückwirkend in Kraft gesetzt. Anschließend stellte sich heraus, dass der Bebauungsplan darüber hinaus unter einem erheblichen Bekanntmachungsfehler im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 (2) BauGB leidet. Das Normenkontrollverfahren ruht deshalb, damit auch dieser Fehler behoben werden kann.

Zwischenzeitlich hat sich jedoch parallel die Notwendigkeit ergeben, teilweise auch Festsetzungen des Bebauungsplans zu ändern. Insbesondere soll die Zahl der zulässigen Wohnungen festgesetzt werden, um sicherzustellen, dass die in der Planung und insbesondere in der Abwägung unterstellten Auswirkungen, z.B. auf das Verkehrsaufkommen und auf die technische, soziale und grüne Infrastruktur eingehalten werden. Im bisherigen Bebauungsplan ST 81 war eine Zahl der Wohnungen von insgesamt 265 WE unterstellt, aber nicht planungsrechtlich abgesichert worden. Der Bebauungsplan ST 81 hätte auch eine wesentlich höhere Zahl an Wohnungen ermöglicht. Deshalb soll die Zahl nun im Bebauungsplan festgesetzt werden. Dabei ist eine maßvolle Erhöhung um +10 % vorgesehen, so dass insgesamt 292 WE zugelassen werden sollen.

Wegen der zusätzlichen Festsetzungen ist aus rechtlichen Gründen die Durchführung eines weiteren „ergänzenden Verfahrens“ nicht zulässig. Es soll ein neues Verfahren mit der Bezeichnung Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift „Trakehnenstraße/Breites Bleek-Neu“, ST 84, durchgeführt werden. Der bisherige Bebauungsplan ST 81 wird parallel in einem eigenen Verfahren aufgehoben, sofern das OVG Lüneburg ihn nicht vorweg per Beschluss für nichtig erklärt.

Ungeachtet dessen existierte für das Gebiet bereits ein verbindlicher städtebaulicher Vertrag, dessen Regelungen Grundlage für die Verwaltung im weiteren Verfahren sind.

Städtebauliche Planung

Die bisherige städtebauliche Planung wird dabei weiterverfolgt.

Auch wenn in der städtebaulichen Entwicklung von Braunschweig mittlerweile ein Schwerpunkt auf die Innenentwicklung gelegt wird, ist es sinnvoll, die Flächen im Nordosten von Stöckheim als zusätzliche Wohnbauflächen zu entwickeln. Der Ortsteil Stöckheim verfügt über eine gut ausgebauten öffentliche und private Infrastruktur- und Versorgungsausstattung, die durch weitere Angebote im benachbarten Stadtteil Melverode ergänzt werden: Stadtbahnanschluss, Autobahnanschluss, weiterführende Schule, Sportflächen, attraktive Freiräume (Okeraue, Zoo), Lebensmittel Märkte und weitere Einkaufsmöglichkeiten aller Art sowie Arbeitsplätze. Diese Angebote werden durch die Nachfrage aus der ergänzenden Wohnbebauung auf Dauer gestärkt.

Die Flächen liegen zwischen bebauten Bereichen und der A 36. Es handelt sich somit nicht um klassische Außenbereichsflächen in der freien Landschaft. Aufgrund der abgegrenzten Lage innerhalb des Siedlungszusammenhangs ist die Fläche weder landwirtschaftlich noch landschaftlich-ökologisch von hoher Bedeutung. Das Gebiet ist seit Jahrzehnten im Flächennutzungsplan als Baufläche dargestellt; zunächst als Gewerbliche Baufläche, mittlerweile als Wohnbaufläche.

Die geplante Mischung von Mehrfamilien- und Einfamilienhäusern sowie die Grün- und Erschließungsstrukturen nehmen die städtebaulichen Strukturen von Stöckheim auf und ergänzen den Stadtteil Stöckheim insgesamt in einer harmonischen Weise. Dabei wird insbesondere die bauliche Struktur und Dichte der unmittelbar angrenzenden Bereiche (Breites Bleek und Ostpreußenviertel) aufgenommen, so dass hier kein „städtische Bruch“ entsteht und das Gebiet als eine natürliche Ergänzung wahrgenommen werden kann. Mit der eher niedrigen Dichte, bedingt durch Angebote an Einfamilienhäusern verschiedener Typen (Reihenhäuser, Doppelhäuser, freistehende Einfamilienhäuser) wird auch dem Bedarf, der in diesem Segment nach wie vor besteht, entsprochen.

Eine wesentlich höhere Dichte, die durch einen weitgehenden oder ausschließlichen Mehrfamilienhausbau erreicht werden könnte, würde darüber hinaus auch die Erschließungsproblematik verschärfen. Die Erschließung des Gebietes über die Rominten- und Rossittenstraße und die Senefelderstraße ist das Ergebnis einer umfangreichen Prüfung und Abwägung von neun Erschließungsvarianten (s. Kap. 4.8 der Begründung). Im Beschluss des OVG über den Normenkontroll-Eilantrag hat das OVG bereits erkennen

lassen, dass die seinerzeitige Abwägungsentscheidung des Rates rechtlich nicht zu bemängeln ist. Bei einer höheren Dichte würden die Anwohner der Rominten- und Rossitenstraße stärker belastet, als es bei der bisherigen Konzeption der Fall ist. Eine Erschließung über die Senefelderstraße ist aus verschiedenen Gründen nicht geeignet (fehlender Raum für den notwendigen Straßenausbau - insbesondere mit Nebenanlagen, Straßenhierarchie- und Führung, Orientierung, städtebauliche Struktur, Quartiers- und Adressbildung.)

Im Rahmen des Planverfahrens wird geprüft, ob aufgrund der Ergebnisse der Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung Änderungen an den bisherigen Festsetzungen des Bebauungsplans erforderlich sind.

Städtebaulicher Vertrag / Sozialer Wohnungsbau

Im Zuge des neuen Planverfahrens ist auch ein neuer städtebaulicher Vertrag abzuschließen. Auch dieser soll im Wesentlichen die gleichen Inhalte wie der bisherige Vertrag haben (Übernahme der Erschließungs- und Folgekosten für die technische, soziale und grüne Infrastruktur durch den Vorhabenträger).

Eine Änderung der vertraglichen Regelungen ist in Bezug auf den sozialen Wohnungsbau vorgesehen: Die bisherige Regelung sah vor, dass „20 % der Neubauwohnungen im Geschosswohnungsbau als sozialer Wohnungsbau ... zu errichten“ sind. Da der Bebauungsplan keinen „Geschosswohnungsbau“ verpflichtend festsetzen kann, wäre eine Umgehung dieser Vereinbarung möglich gewesen: der Vorhabenträger hätte in den für den Mehrfamilienhausbau angedachten Flächen entlang der Trakehnenstraße z.B. nur Reihenhäuser errichten können.

Um derartige Umgehungsmöglichkeiten auszuschließen und insgesamt die Quote für sozialen Wohnungsbau zu erhöhen, hat der Rat am 24. Mai 2022 beschlossen, den Umfang der sozial gebundenen Wohnungen an die Nutzfläche für Wohnen zu koppeln. Damit sollen auch die Wohnflächen von Einfamilienhäusern aller Art (Einzel-, Doppel-, Reihenhaus) als Grundlage für die Berechnung herangezogen werden. Diese neue Berechnungsgrundlage würde für das Wohngebiet Trakehnenstraße/Breites Bleek einen erheblich höheren Anteil an sozialem Wohnungsbau gegenüber dem bisherigen Vertrag bedeuten. Im vorliegenden Fall erscheint es jedoch nicht gerechtfertigt, diese neuen Regelungen uneingeschränkt anzuwenden. Es liegen ein vom Rat bereits beratener und beschlossener Bebauungsplan mit dem dazugehörigen Vertrag vor. Die Kostenkalkulation des Vorhabenträgers beruht auf den darin aufgenommenen früher üblichen Regelungen. Die Durchführung eines neuen Verfahrens ist durch einen Formfehler im Verfahren verursacht. Unter Berücksichtigung der Belange des Vorhabenträgers soll deshalb folgender Kompromiss umgesetzt werden:

Der Berechnung wird die Zahl der angedachten Wohnungen im Geschosswohnungsbau zugrunde gelegt. In den für den Mehrfamilienhausbau vorgesehenen Flächen entlang der Trakehnenstraße sollen im Bebauungsplan 135 WE zugelassen werden. Die Quote von 30 % wird auf diese Zahl berechnet und als Zahl fest im Vertrag fixiert: Damit sind 40 Wohnungen zwingend im sozialen Wohnungsbau zu errichten. Der Wohnungsschlüssel wird dem Ratsbeschluss entsprechend festgelegt, um zu vermeiden, dass nur sehr kleine Sozialwohnungen hergestellt werden.

Damit wird verhindert, dass die bisherige Regel umgangen wird, indem überhaupt keine Wohnungen im Geschosswohnungsbau und somit auch keine Wohnungen im sozialen Wohnungsbau errichtet werden. Dies wäre nach den alten Regeln möglich gewesen. Aus den im bisherigen Bebauungsplan ST 81 nur unverbindlich unterstellten 118 WE ergeben sich 24 WE im sozialen Wohnungsbau anstelle der jetzt geplanten verbindlichen Festlegung von 40 WE. Anstelle von 20 % der Wohnungen im Geschosswohnungsbau wird eine Quote von 30 % der Wohnungen im Geschosswohnungsbau erreicht. Es wird aber auch eine in diesem konkreten Einzelfall unangemessene nachträgliche Erhöhung der Anforderungen

gegenüber dem Investor vermieden, die bei einer Anwendung von 30 % auf die Nutzfläche im gesamten Plangebiet zur Bestimmung des Sozialwohnungsanteils eintritt.

Der Vorhabenträger hat sich mit der beschriebenen Vorgehensweise am 6. Februar 2025 einverstanden erklärt.

Empfehlung

Die Verwaltung empfiehlt, die Aufstellung des Bebauungsplanes mit örtlicher Bauvorschrift „Trakehnenstraße/Breites Bleek-Neu“, ST 84 zu beschließen.

Leuer

Anlagen:

- | | |
|----------|--------------------------|
| Anlage 1 | Übersichtskarte |
| Anlage 2 | Geltungsbereich |
| Anlage 3 | Entwurf Nutzungsbeispiel |

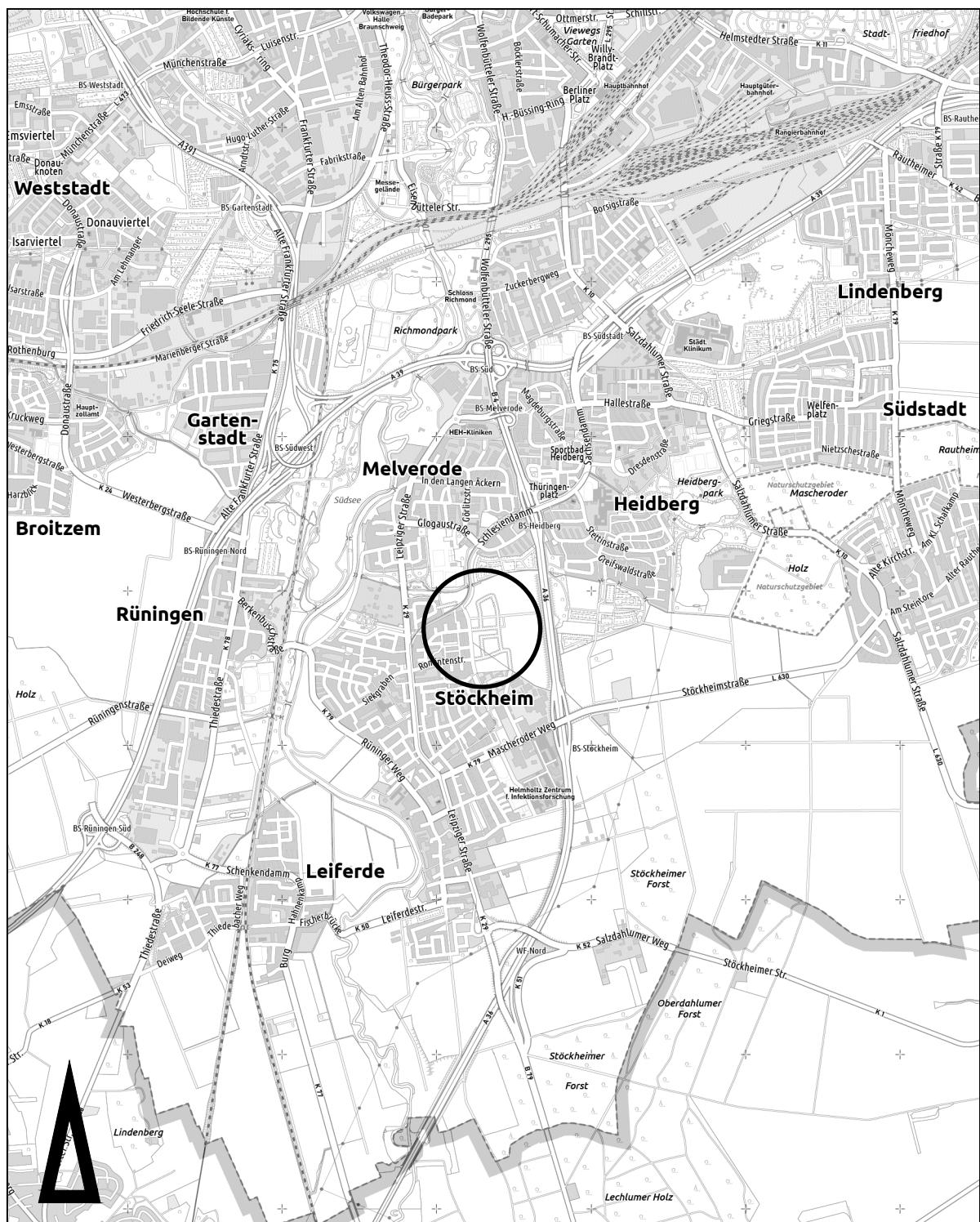


Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift

Trakehenstraße/Breites Bleek-Neu

ST 84

Übersichtskarte



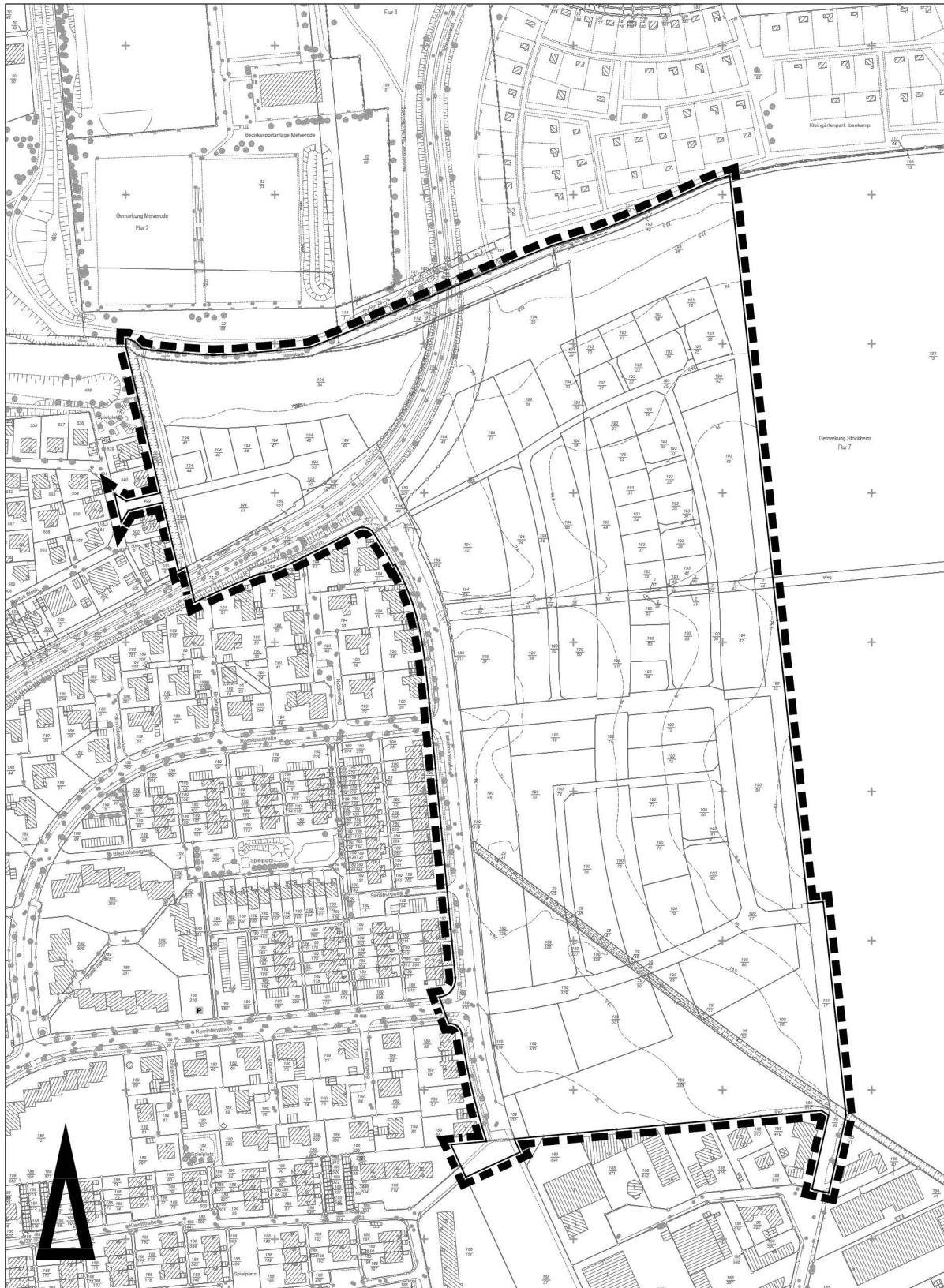


Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift

Trakehnenstraße/Breites Bleek-Neu

Geltungsbereich, Stand: 10. Februar 2025, Verfahrensstand: § 2 (1) BauGB

ST 84



Maßstab 1:4000

0 40 80 120 160 200 240

Stadtgrundkarte¹⁾ der Stadt Braunschweig, erstellt auf Grundlage der Liegenschaftskarte²⁾

1) © Stadt Braunschweig Abteilung Geoinformation

2) © LGIN Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen Regionaldirektion Braunschweig-Wolfsburg

Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift

Trakehenstraße/Breites Bleek-Neu

Nutzungsbeispiel, Stand: 10. Februar 2025

ST 84



Maßstab 1:2500

0 25 50 75 100 125

Stadtgrundkarte¹⁾ der Stadt Braunschweig, erstellt auf Grundlage der Liegenschaftskarte²⁾

1) © Stadt Braunschweig Abteilung Geoinformation

2) © LGN Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen Regionaldirektion Braunschweig-Wolfsburg

Betreff:

**Wolfenbütteler Straße: Barrierefreier Umbau der Bushaltestelle
"Richmondweg" in Fahrtrichtung Süden**

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	<i>Datum:</i> 27.02.2025
--	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 211 Braunschweig-Süd (Anhörung)	06.03.2025	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	18.03.2025	Ö

Beschluss:

„Der Planung und dem barrierefreien Umbau der Haltestelle „Richmondweg“ (stadtauswärts) an der Wolfenbütteler Straße gemäß Anlage 2 wird zugestimmt.“

Sachverhalt:Beschlusskompetenz

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

Anlass

Mit Drucksache 23-22100 hat der AMTA die Fortschreibung des „Konzeptes für den barrierefreien Umbau von Bushaltestellen in Braunschweig“ beschlossen. Für 2026 ist der Bau der Bushaltestelle „Richmondweg“ an der Wolfenbütteler Straße in Fahrtrichtung Süden vorgesehen. Die Bushaltestelle ist im Bushaltestellenkonzept in der höchsten Dringlichkeitsstufe „A“ eingeordnet. Die Bushaltestelle liegt im Stadtbezirk 211 Braunschweig-Süd. Die Haltestelle wird von der Linie 420 angefahren und von ca. 80 Ein- und Aussteigern genutzt. Der vorhandene Bussteig entspricht nicht dem heutigen Standard, wurde barrierefrei umgeplant und mit DS 24-23340 zur Beschlussfassung im April 2024 vorgelegt. Der Beschluss zum Umbau des westlichen Bussteiges wurde jedoch zurückgestellt.

Am 20.08.2024 fand ein Ortstermin mit Vertretern von Stadtbezirksrat, Verwaltung, Braunschweiger Verkehrs-GmbH, Behindertenbeirat und Polizei statt, bei dem die Vor- und Nachteile der Varianten Fahrbahnrandhaltestelle und Busbucht gegenübergestellt wurden. Da es einen Konsens unter den Beteiligten zu beiden Varianten gab, wurde entschieden, in einer erneuten Beschlussvorlage beide Varianten planerisch aufzuzeigen und gegenüber zu stellen.

Für die Variante der Busbucht soll der Bereich mit einer gegenüber dem Bestand größeren Verziehungslänge als im Bestand überplant werden, um die möglichst gerade Anfahrbarkeit des Busses bei möglichst geringem Spalt an die neue Bordanlage zu gewährleisten. Die Bushaltestelle wird bei beiden Varianten barrierefrei gestaltet und mit Kasseler Borden von

18 cm Höhe sowie mit taktilen Leitstreifen und Aufmerksamkeitsfeldern versehen. Im Bereich der Haltestelle werden Fahrradabstellanlagen installiert. Der begleitende Geh- und Radweg bleibt unabhängig von der planerischen Variante bestehen.

Laut Aussagen der Polizei ist das Unfallgeschehen in dem Bereich unauffällig. Da hier jedoch immer wieder das illegale Fahren mit überhöhter Geschwindigkeit (vor allem an den Wochenenden oder nachts) beobachtet werden kann, wird bei Ausführung als Fahrbahnrandhaltestelle die Aufstellung eines Verkehrszeichens „Achtung Bushaltestelle“ empfohlen.

Für den vorhandenen Straßenquerschnitt sollte gemäß den vorliegenden Empfehlungen bei einem Bustakt von 15 min eine Höchstbelastung von 1.800 Kfz/h für eine Fahrbahnrandhaltestelle vorliegen. Mit ca. 2.100 Kfz in der Spitzstunde liegt die Wolfenbütteler Straße über dem empfohlenen Wert. In der Praxis sind darüber hinaus jedoch zahlreiche Beispiele von Haltestellen an vierstreifigen Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsstärken von bis zu 2.500 Kfz/h und Richtung bei einem 5-Minutentakt bekannt. Solche Anwendungsfälle zeigen, dass auch bei höheren Verkehrsstärken und dichten Taktten eine Einzelfallbetrachtung zur Umsetzung von Haltestellen im fließenden Verkehr sinnvoll sein kann. Gleichzeitig wird in den Empfehlungen aufgeführt, dass bei Belastungen von 1.200 Kfz/h pro Spur bei einem Bustakt von 5 min Fahrbahnrandhaltestellen sehr gut funktionieren können. Vor dem Hintergrund der Richtlinien ist eine Fahrbahnrandhaltestelle in der Abwägung vertretbar.

Im Folgenden sind die Argumente pro und contra der beiden Ausbauvarianten im Allgemeinen gegenübergestellt:

Busbucht	Fahrbahnrandhaltestelle
Attraktivität des ÖPNV	
An Bushaltebuchten wird von verschiedenen Kraftfahrern der in der StVO seit Jahren enthaltene Vorrang des Busses immer wieder missachtet, so dass es regelmäßig zu Fahrzeitverzögerungen bzw. Verkehrsgefährdungen kommt.	Bei Fahrbahnhaltestellen braucht sich der Bus nicht in einen fließenden Verkehrsstrom einzufädeln. Daher kann der Bus jederzeit aus der Haltestelle abfahren, Fahrzeitverluste und Gefährdungen werden vermieden.
Bei Bushaltebuchten sind sowohl in der Ein- als auch der Ausfahrt jeweils mehrfache Richtungsänderungen erforderlich. Daraus resultieren Seitenbewegungen des Busses, die für Fahrgäste besonders unkomfortabel sind. Zum Zeitpunkt des Erreichens bzw. Verlassens der Haltestelle haben aus- bzw. einsteigende Fahrgäste ihre Sitzplätze bereits verlassen bzw. noch nicht erreicht und sind so im Stehen bzw. Gehen durch die Seitenbewegungen besonders unfallgefährdet.	An Fahrbahnrandhaltestellen kann der Bus gerade an- bzw. abfahren. Richtungsänderungen und Seitenbewegungen treten nicht auf. Weiterhin wird eine minimale Spaltbreite zwischen Bus und Wartefläche erreicht; dies ist insbesondere für den Ein- und Ausstieg von mobilitätseingeschränkten Personen erforderlich.
Auswirkungen auf Förderfähigkeit	
Bei Bushaltebuchten kann eine minimale Spaltbreite nur durch den Bau sehr langer Verziehungen - über das Regelwerk hinaus - für die Einfädelung der Busse in die Bushaltebucht erreicht werden. Dadurch wird die Förderfähigkeit des Umbaus gefährdet (Förderbescheid ist abzuwarten).	

Busbucht	Fahrbahnrandhaltestelle
Anfahrbarkeit und Freihalten der Flächen	
<p>Bushaltebuchten werden häufiger zum Parken zweckentfremdet. Die Folge ist, dass der Bus bei zugeparkten Buchten auf der durchgehenden Fahrbahn halten muss und damit für die Fahrgäste keine Möglichkeit besteht, barrierefrei auf die Wartefläche auszusteigen. Dies ist mit erheblichen Behinderungen und Gefährdungen verbunden.</p> <p>Der Ein- und Ausstieg für mobilitätseingeschränkte Personen wird sehr deutlich erschwert.</p>	
Wetterschutz	
Der Ausbau als Busbucht erlaubt einen Wetterschutz mit verhältnismäßig schmalen Seitenteilen.	Die Fahrbahnrandhaltestelle bietet Platz für einen Wetterschutz mit breiteren Seitenteilen.
Barrierefreiheit	
<p>Ein größerer Spalt als bei der Fahrbahnrandhaltestelle bleibt bestehen, sodass sich diese Ein- und Aussteigevorgänge für mobilitätseingeschränkte Personen nachteiliger darstellen.</p>	Geradliniges Anfahren der Haltestelle ist möglich und somit bestmögliche Barrierefreiheit für Ein- und Aussteigevorgänge von mobilitätseingeschränkten Menschen.
Geh- und Radwegverbindung	
Durch den Bau einer Bucht wird ein Ausbau bzw. Verbreiterung des Radweges zukünftig nicht möglich sein.	Die Herstellung einer Fahrbahnrandhaltestelle bietet für die daneben befindlichen Geh- und Radwege Möglichkeiten der Optimierung durch z. B. Verbreiterung des Radweges.
Grünflächen und Bestandsbäume	
<p>Im südlichen Bereich der Haltestelle befindet sich ein stadtprägender Baum.</p> <p>Die Herstellung der Bucht erfordert einen regelkonformen Ausbau in Lage und Tiefe, so dass Beschädigungen am Baum wahrscheinlich sind. Es ist davon auszugehen, dass durch die Maßnahme die Standfestigkeit des Baumes stark gefährdet wird und dieser für die Herstellung der Busbucht entfernt werden muss.</p>	Im Zuge der Herstellung einer Fahrbahnrandhaltestelle werden die angrenzenden Grünflächen vergrößert. Ein Eingriff in den Wurzelraum der Bestandsbäume ist nicht notwendig.
Baulicher Eingriff	
Deutlich größerer baulicher Eingriff erforderlich mit zusätzlicher Versiegelung im Vergleich zur bisherigen Haltestelle	Deutlich geringerer baulicher Eingriff erforderlich mit Entsiegelung bisher versiegelter Flächen
Weitere Aspekte	
Im Falle einer Busbucht müssen sowohl die Beschilderung für die Autobahn als auch die Messeinrichtung kostenintensiv versetzt werden.	
Kosten	
Ca. 320.000 €	Ca. 170.000 €

Der aktuell gültige Nahverkehrsplan 2020 für den Großraum Braunschweig führt Folgendes aus: Die Gestaltung von Haltestellenbereichen hat Auswirkungen auf die Qualität des Verkehrsablaufs und auf die Attraktivität für die Fahrgäste. Aus betrieblichen sowie aus Sicherheits- und Komfortgründen sind Haltepositionen deshalb im Regelfall als Fahrbahnrandhaltestelle bzw. als Haltestellenkap anzulegen, sofern nicht besondere Verkehrsanlagen vorhanden bzw. geplant sind oder besonders unsichere Verkehrsverhältnisse vorliegen. Die Beibehaltung oder Neueinrichtung einer Busbucht ist in jedem Einzelfall zu prüfen und zu begründen. Vorhandene Busbuchten am Fahrbahnrand sind ebenfalls derart zurückzubauen, dass Busse die Haltestellen gerade anfahren und für die Dauer des Fahrgastwechsels auf der Fahrbahn halten können.

Finanzierung

Die Kosten für den barrierefreien Umbau der Bushaltestelle sind bei der Variante der Busbucht deutlich höher als bei der Variante als Fahrbahnrandhaltestelle.

Das Land Niedersachsen fördert die Grunderneuerung von Verkehrsanlagen des straßengebundenen ÖPNV. Aus diesem Programm können Zuwendungen mit einer Förderhöhe von bis zu 75 % der förderfähigen Kosten abgerufen werden. Die Gewährung dieser Zuwendungen ist im Wesentlichen davon abhängig, ob geltende Richtlinien und die Anforderungen aus dem Nahverkehrsplan eingehalten werden. Zusätzlich wird eine Förderung beim Regionalverband Großraum Braunschweig in Höhe von weiteren 12,5 % beantragt. Es ist geplant, die Sanierung der Bushaltestelle für das Förderprogramm 2026 anzumelden. Der abzüglich dieser Zuwendungen verbleibende Eigenanteil wird von der Stadt getragen. Im Haushaltsplan 2024/IP 2023 - 2027 sind für das Haushaltsjahr 2026 im Projekt „5S.660067 Bushaltestellen/Umgestaltung“ 800.000 € eingeplant. Der Umbau der Bushaltestelle ist bei ausreichender Mittelverfügbarkeit im Jahr 2026 vorgesehen. Möglicherweise entsteht aus den Haushaltsjahren 2024 und 2025 aufgrund von Kostensteigerungen ein Projektüberhang, so dass einzelne beschlossene Bushaltestellen erst in den Folgejahren realisiert werden können. Ziel dieser Praxis ist, den vollständigen Einsatz der Haushalts- und Fördermittel in jedem Jahr sicherzustellen.

Die Verwaltung empfiehlt aufgrund der beschriebenen Sachverhalte den barrierefreien Umbau entsprechend der Anlage 2 als Fahrbahnrandhaltestelle zu beschließen.

Klimawirkungsprüfung

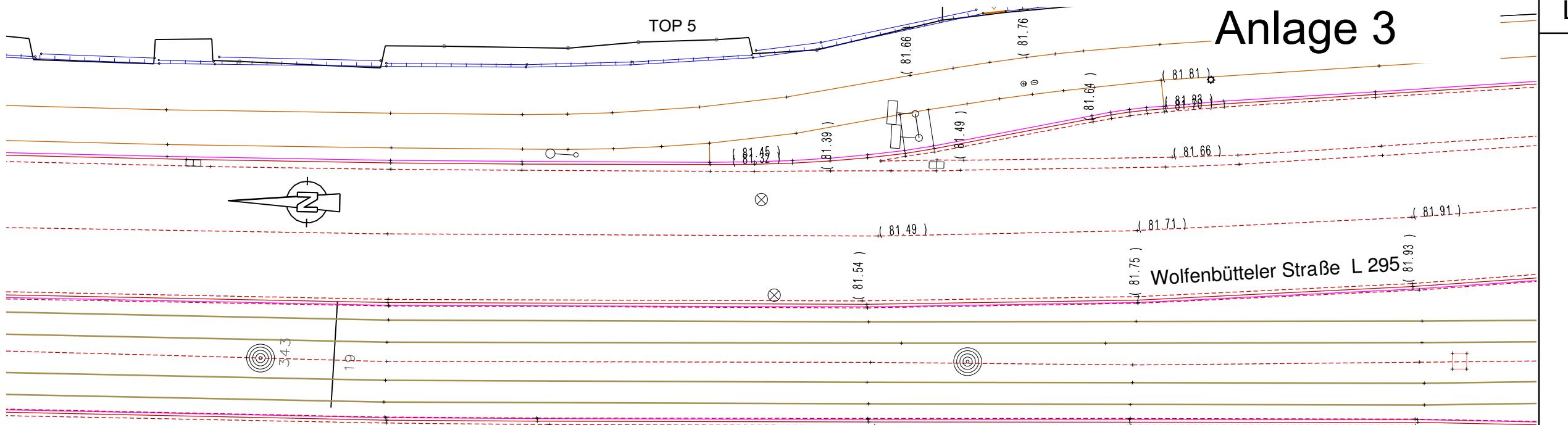
Gemäß DS 24-24424 handelt es sich bei dem geplanten barrierefreien Umbau der Bushaltestelle Richmondweg um ein klimaschutzrelevantes Thema. Die Check-Liste zur Klimawirkungsprüfung ist als Anlage 3 beigefügt.

Leuer

Anlage/n:

- Anlage 1: Lageplan Busbucht
- Anlage 2: Lageplan Fahrbahnrandhaltestelle
- Anlage 3: Check-Liste zur Klimawirkungsprüfung

Anlage 3



	Asphalt-Angleichung		Betonbordstein H15/25
	Rinne Betonpflaster 16/16/14		Kasseler Bord
	Busbucht Stahlfaserbeton		H-Schild
	Kasseler Bord		Baum vorhanden
	Gehweg		Ablauf neu
	Bushaltestelle		Fahrradparker gepl.
	Grünfläche		Wetterschutz neu

Alle Maße und Maßangaben sind am Bau zu prüfen !

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

Haltestelle Richmondweg West

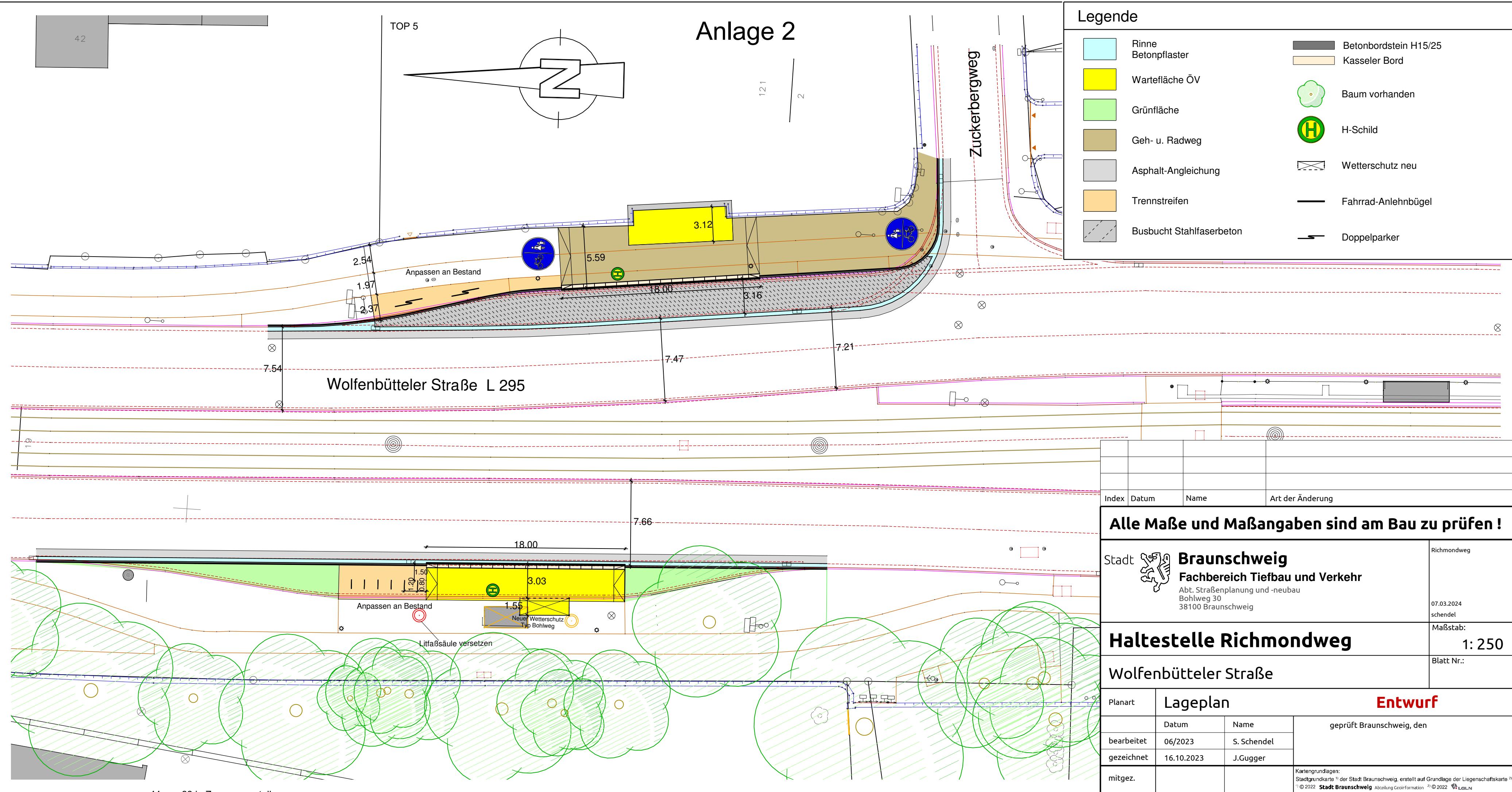
Wolfenbütteler Straße 5.1

Planart	Lageplan		
	Datum	Name	geprüft Braunschweig, den

Seite 1 von 1 | Druckdatum: 2024-02-01

gezeichnet	02/2025	K. Bischof	
mitgez.			Kartengrundlage: Stadt Braunschweig Abteilung Geoinformation Stadtgrunkarte ¹⁾ der Stadt Braunschweig, erstellt auf Grundlage der Liegenschaftskarte ²⁾ ¹⁾ © 2023 Stadt Braunschweig Abteilung Geoinformation ²⁾ © 2023  LGLN

Anlage 2



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 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"/>

Betreff:**Widmung von Verkehrsflächen zu Gemeindestraßen****Organisationseinheit:**Dezernat III
0600 Baureferat**Datum:**

14.02.2025

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 322 Nördliche Schunter-/Okeraue (Anhörung)	04.03.2025	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (Anhörung)	05.03.2025	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 221 Weststadt (Anhörung)	05.03.2025	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 211 Braunschweig-Süd (Anhörung)	06.03.2025	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 330 Nordstadt-Schunteraue (Anhörung)	06.03.2025	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	18.03.2025	Ö

Beschluss:

Die Widmungen der in der Anlage 1 bezeichneten Straßen sind zu verfügen und öffentlich bekannt zu machen.

Sachverhalt:

Die Beschlusskompetenz des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergabe ergibt sich aus § 76 Abs. 3 S. 1 NKomVG i. V. m. § 6 Nr. 2 c der Hauptsatzung.

Nach § 6 Abs. 1 Niedersächsisches Straßengesetz (NStrG) vom 24.09.1980 in der zurzeit gültigen Fassung in Verbindung mit den hierzu erlassenen Richtlinien vom 15.01.1992 hat der Träger der Straßenbaulast die Widmung von Straßen zu verfügen. In der Widmungsverfügung ist anzugeben, zu welcher Straßengruppe eine Verkehrsfläche gehört und auf welche Benutzungsart oder Benutzerkreise sie beschränkt werden soll.

Die in der Anlage 1 aufgeführten Straßen sind entweder erstmalig hergestellt worden und werden für den öffentlichen Verkehr gewidmet oder die Widmung wird entsprechend der verkehrlichen Bedeutung angepasst. Trägerin der Straßenbaulast ist die Stadt Braunschweig.

In der Anlage 2 sind die zur Widmung beabsichtigten Flächen mit farbiger Linie kenntlich gemacht.

Der Text für die Veröffentlichung durch zweiwöchigen Aushang am Rathaus (Hauptportal, Platz der Deutschen Einheit 1) ist als Anlage 3 beigefügt. Ein Hinweis auf die Tatsache, den Ort und die Dauer dieses Aushanges wird in der Braunschweiger Zeitung erfolgen.

Leuer

Anlage/n:

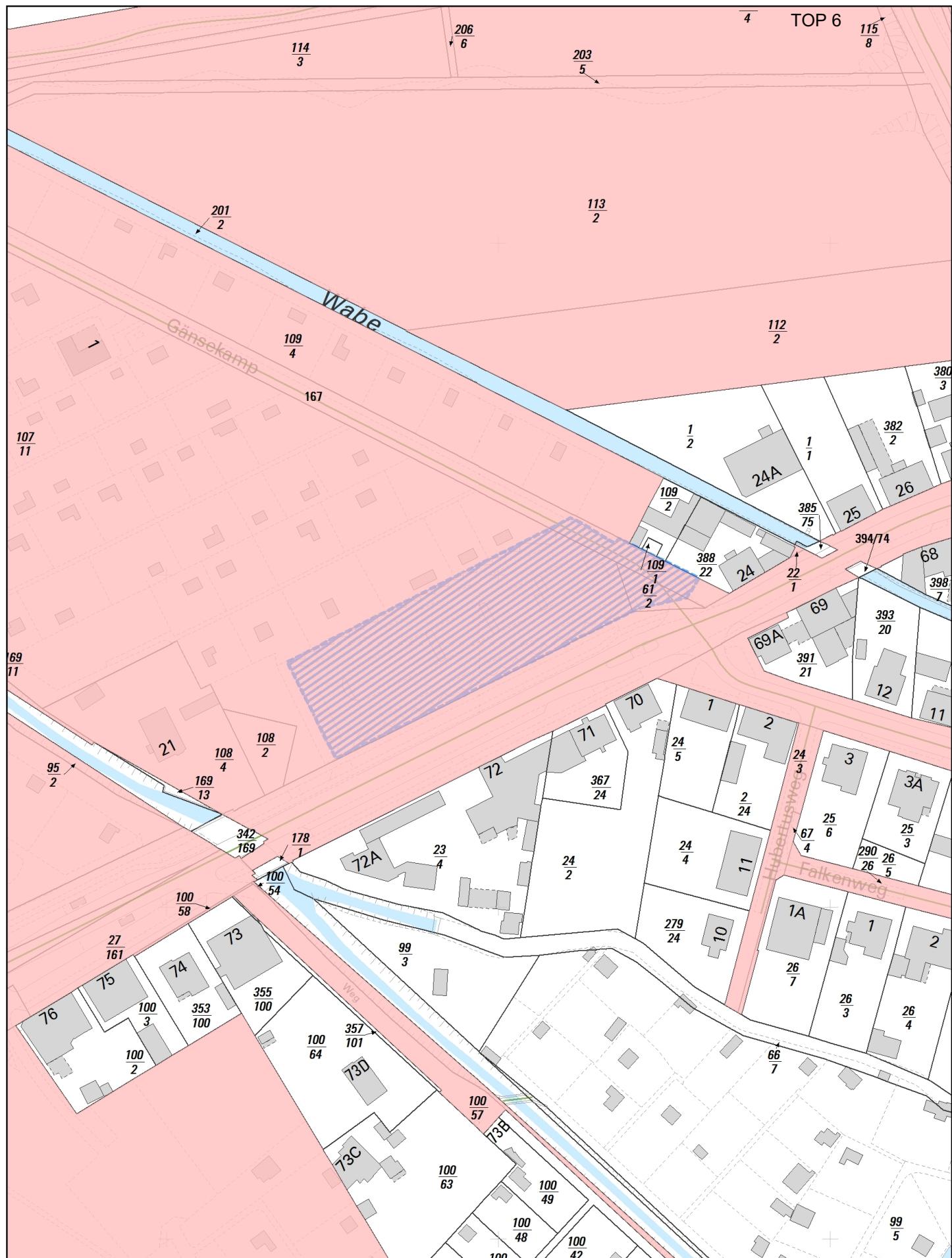
Anlage 1: Bezeichnete Straßen

Anlage 2: Stadtkartenausschnitte

Anlage 3: Öffentliche Bekanntmachung

Die in der Stadt Braunschweig nachfolgend genannten Straßen lfd. Nr. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17 werden mit sofortiger Wirkung zur Gemeindestraße mit den genannten Beschränkungen für den Benutzerkreis oder die Benutzungsart gewidmet.

Lfd. Nr.	StBezR	Bezeichnung, Name der Straße	Anfangs- / Endpunkt	Länge / m	Straßengruppe	Teileinziehung	Beschränkungen	Bemerkung
1	112	Parkplatz Gänsekamp	Ebertallee 24 / gegenüber Ebertallee 72 A	122	Gemeindestraße	nein	-	Widmung nach Bestand
2	211	Bauerlegden	Schiefer Berg / Wendehammer	121	Gemeindestraße	nein	-	Widmung nach Verkehrsübergabe
3	211	Bauerlegden	Bauerlegden 14 / Hillenwiese	79	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg	Widmung nach Verkehrsübergabe
4	211	Kleine Wüstemark	Schiefer Berg / Schwedendamm	94	Gemeindestraße	nein	-	Widmung nach Verkehrsübergabe
5	211	Schiefer Berg	Leiferdestraße K 50 / Schiefer Berg 41	716	Gemeindestraße	nein	-	Widmung nach Verkehrsübergabe
6	211	Schwedendamm	Schwedendamm 32 / Schwedendamm 1	292	Gemeindestraße	nein	-	Widmung nach Verkehrsübergabe
7	211	Schwedendamm	Schwedendamm 16 / Beginn Freizeitweg	14	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg, Zufahrt zum Grundstück Schwedendamm 14 frei	Widmung nach Verkehrsübergabe
8	211	Weg südl. HEH zwischen Leipziger Straße und A 36	Leipziger Straße / Weg entlang A 36	385	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg	Widmung nach Bestand
9	221	Rhumeweg	Werrastraße / Wendehammer Hausnr. 9,20	97	Gemeindestraße	nein	-	Widmung nach Bestand
10	221	Werrastraße	Weserstraße / Werrastraße 27	190	Gemeindestraße	nein	-	Widmung nach Bestand
11	221	Heinrich-Rodenstein-Weg	Herbert-Langner-Weg / Störweg	133	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg	Widmungskorrektur
12	221	Herbert-Langner-Weg	Rheinring / Isselstraße	245	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg	Widmungskorrektur
13	221	Herbert-Langner-Weg	Isselstraße / Wiedweg Nr. 6A	14	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg	Widmung nach Verkehrsübergabe
14	221	Isselstraße	Rheinring / Wendehammer	236	Gemeindestraße	nein	-	Widmung nach Verkehrsübergabe
15	322	Kanalsiedlung	Kanalsiedlung 3 / Kanalsiedlung 7	107	Gemeindestraße	nein	-	Widmung nach Bestand
16	322	Verbindungsweg Zu den Sündern und Rathsholz	Zu den Sündern / Rathsholz	80	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg	Widmung nach Bestand
17	330	Bleibtreuweg	Lichtwerkallee / Nordanger	160	Gemeindestraße	nein	-	Widmung nach Verkehrsübergabe

**Ausgabe FRISBI**

Angefertigt: 06.09.2024

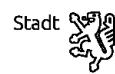
Maßstab: 1:1 500

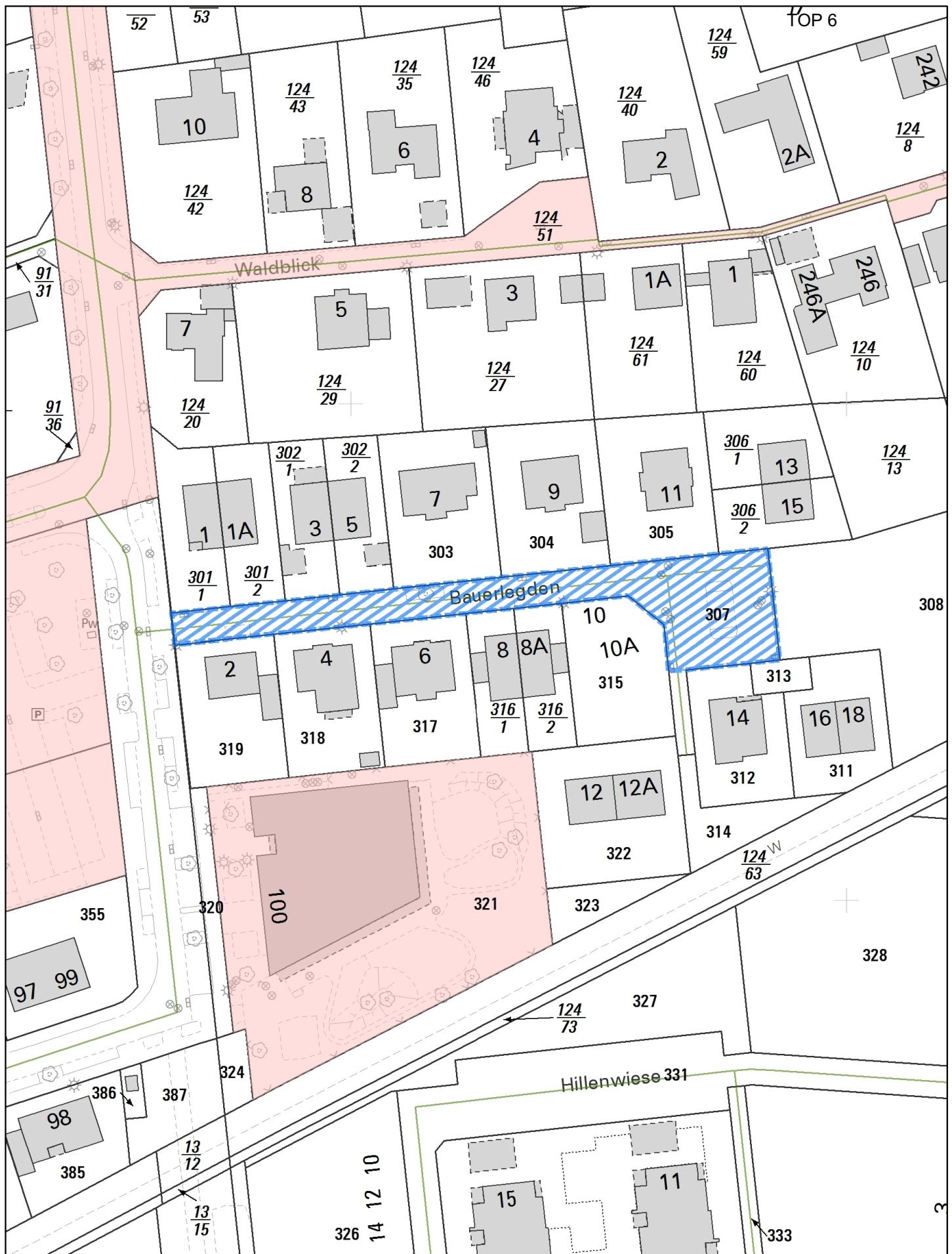
Erstellt für Maßstab

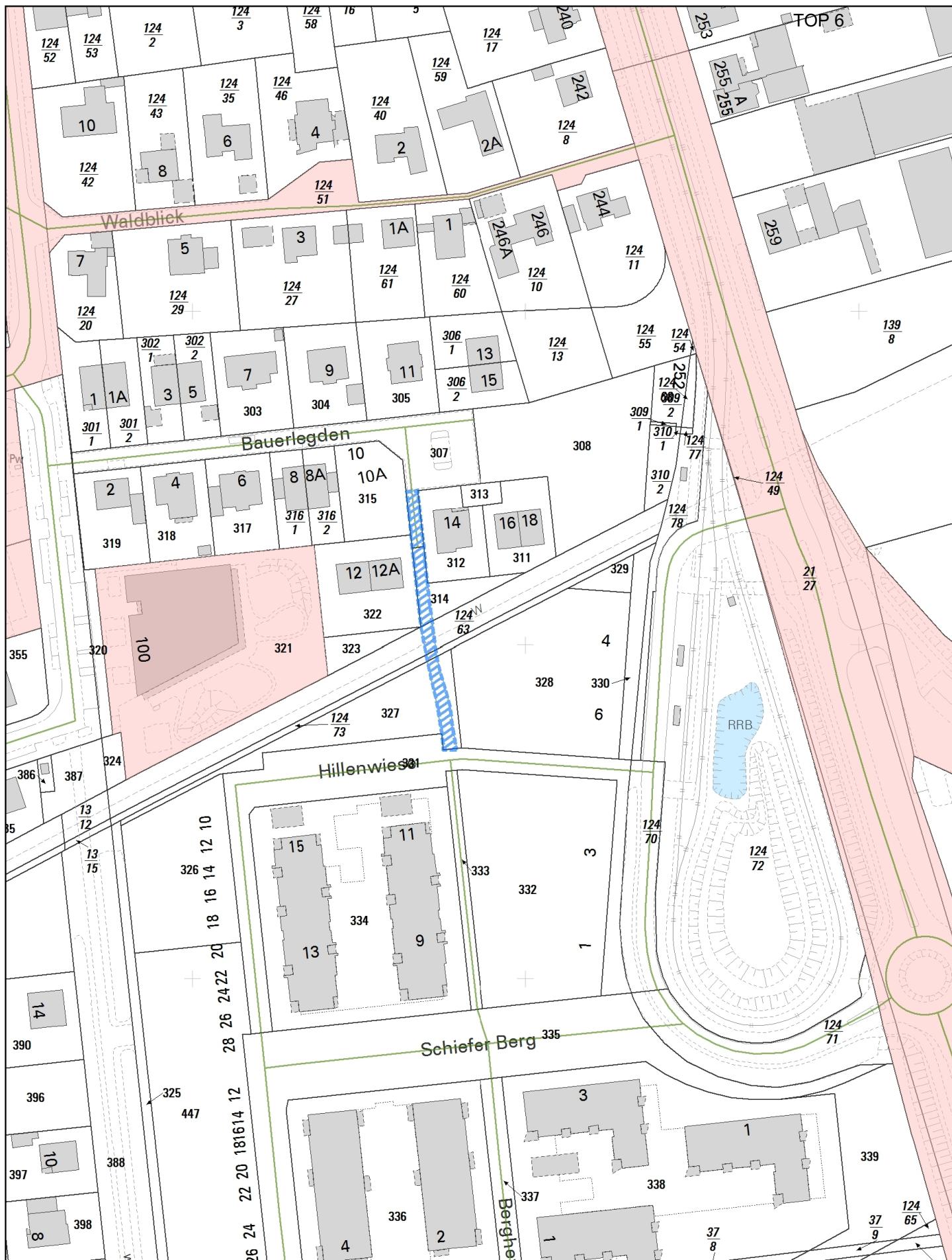
Nur für den
Dienstgebrauch

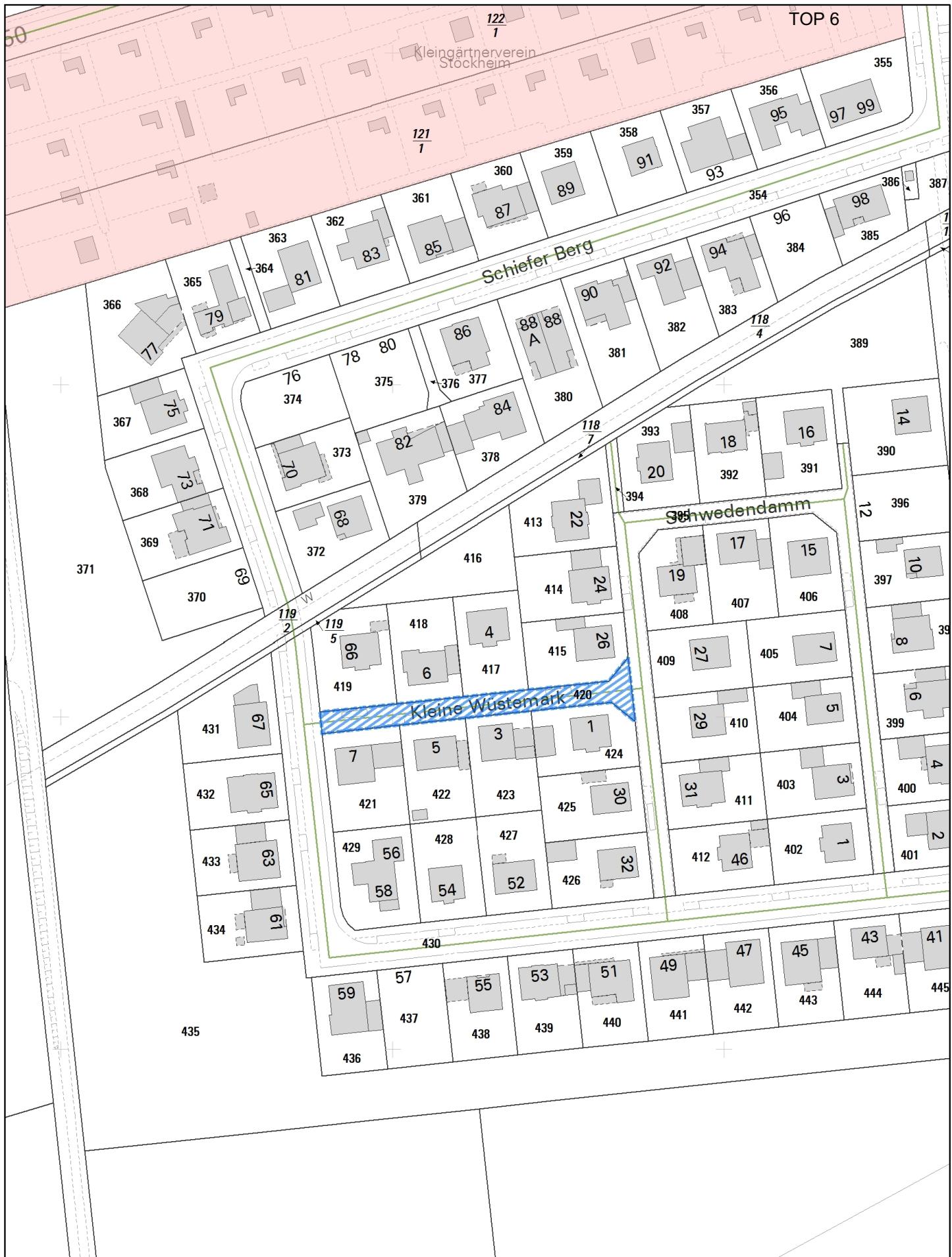
0 5 10 20 30
Meter

Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen


Braunschweig
 Fachbereich Stadtplanung und Geoinformation,
 Abteilung Geoinformation







Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 27.11.2024

Maßstab: 1:1 500

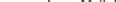
Erstellt für Maßstab



Stadt

Braunschweig
Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation

Nur für den
Dienstgebrauch

0 5 10 20 30

Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen



Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 27.11.2024

Maßstab: 1:1 750

Erstellt für Maßstab



Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation

Nur für den
Dienstgebrauch

Analog meter scale from 0 to 30. The needle is positioned between 20 and 30.

Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen



Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 27.11.2024

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab

0 5 10 20 30
Meter

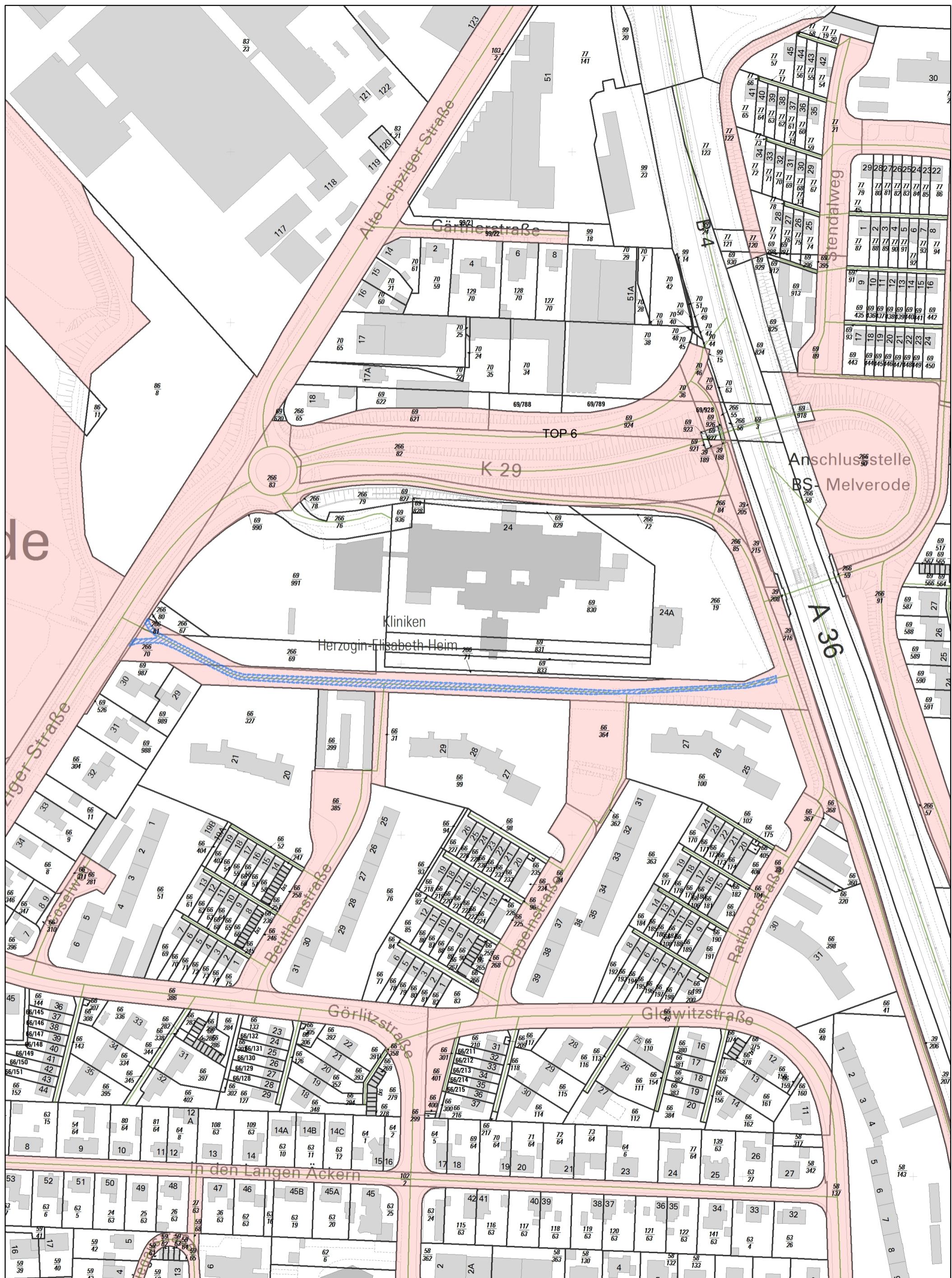
Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen

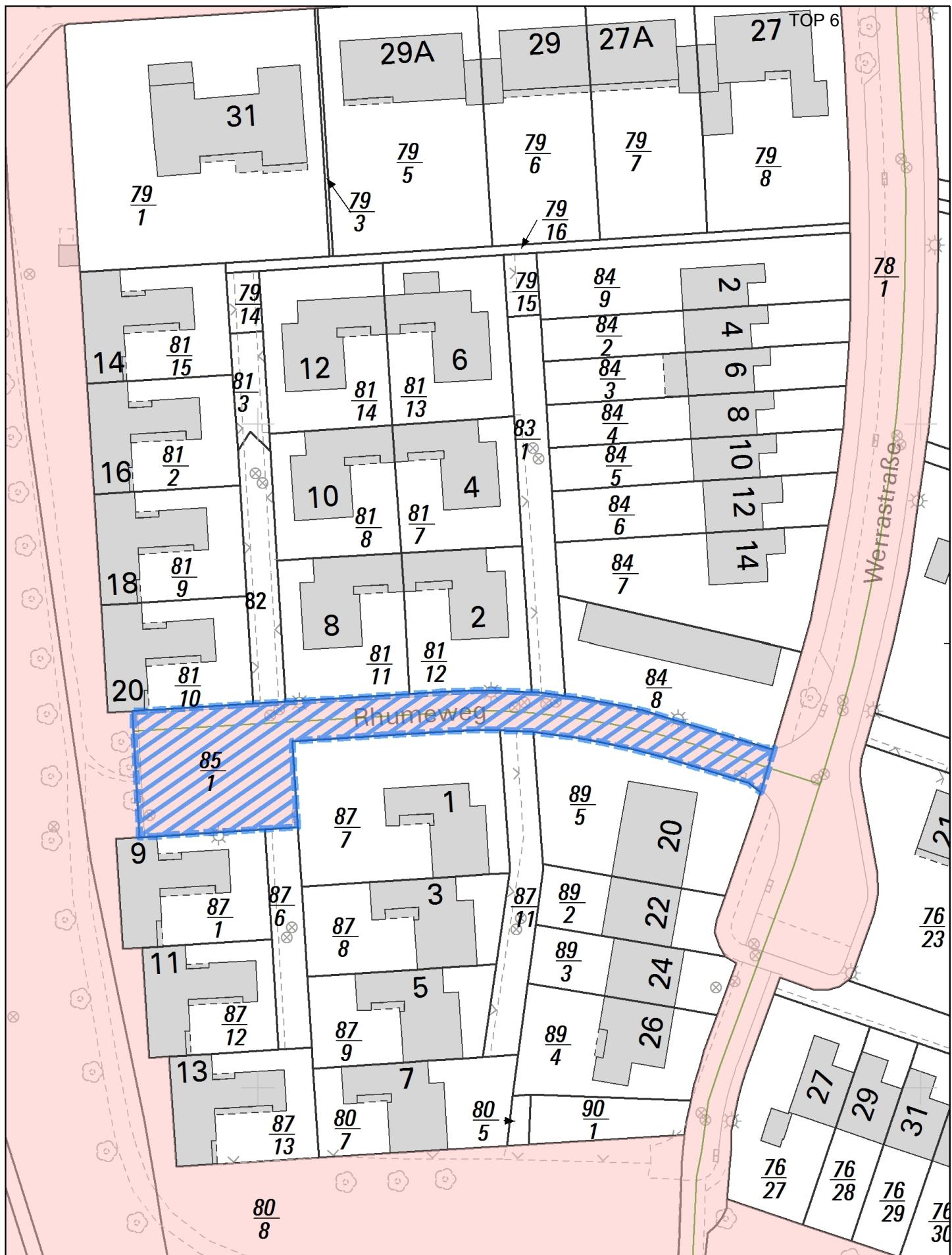


Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation









Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 23.01.2025

Maßstab: 1:1 000

Erstellt für Maßstab

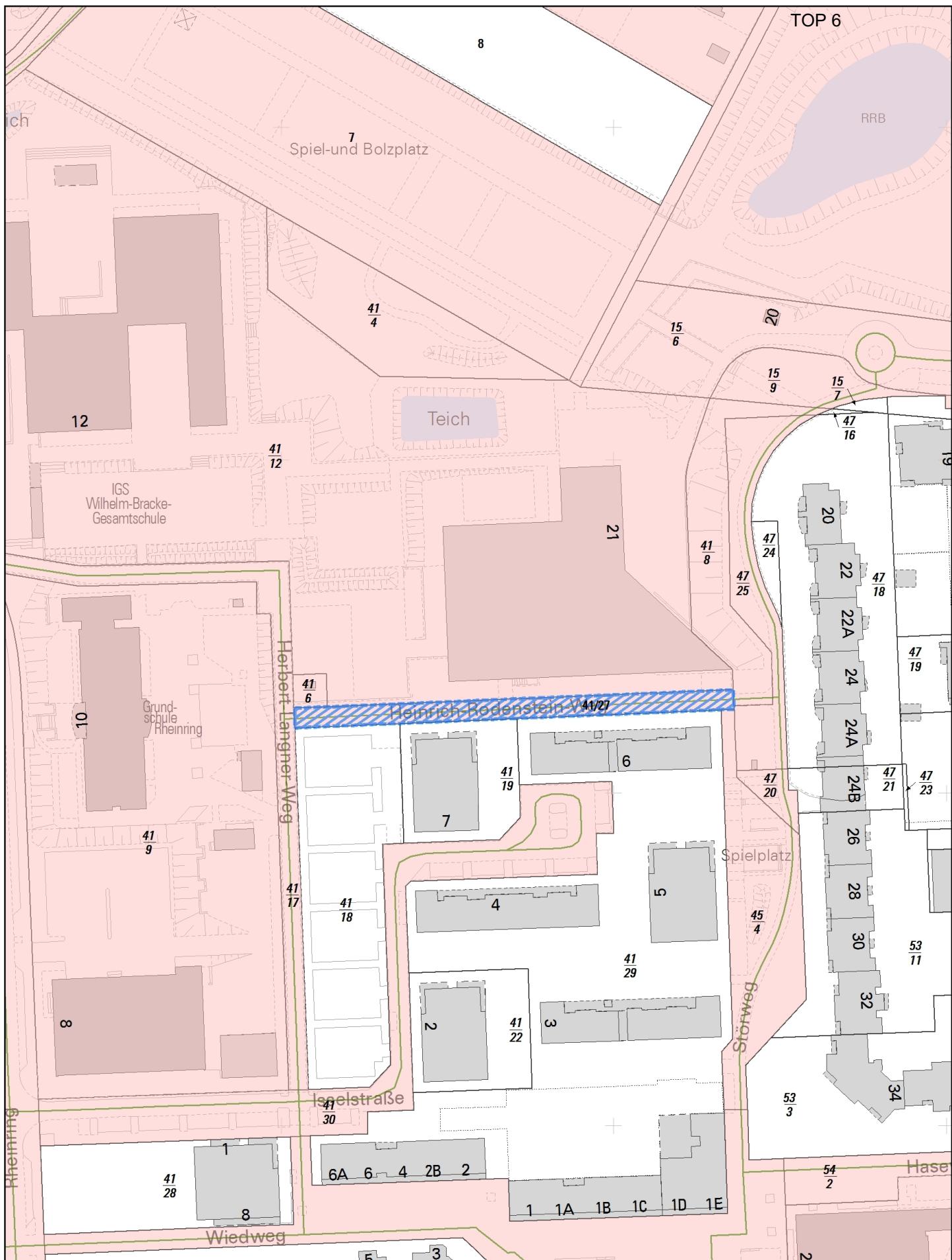
0 5 10 20 30 Meter

Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation



Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 08.05.2024

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab

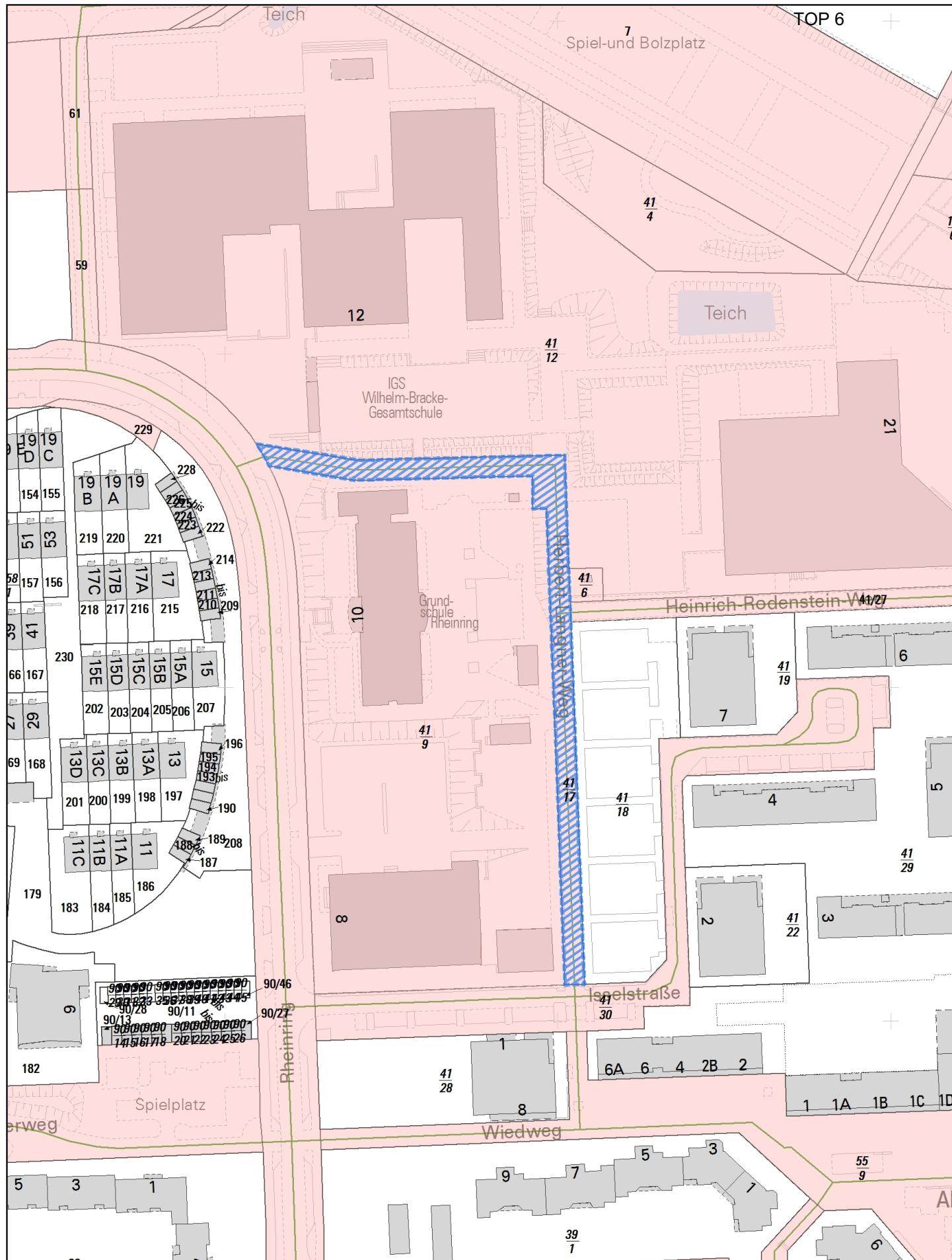
0 5 10 20 30
Meter

Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation



Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 08.05.2024

Maßstab: 1:1 500

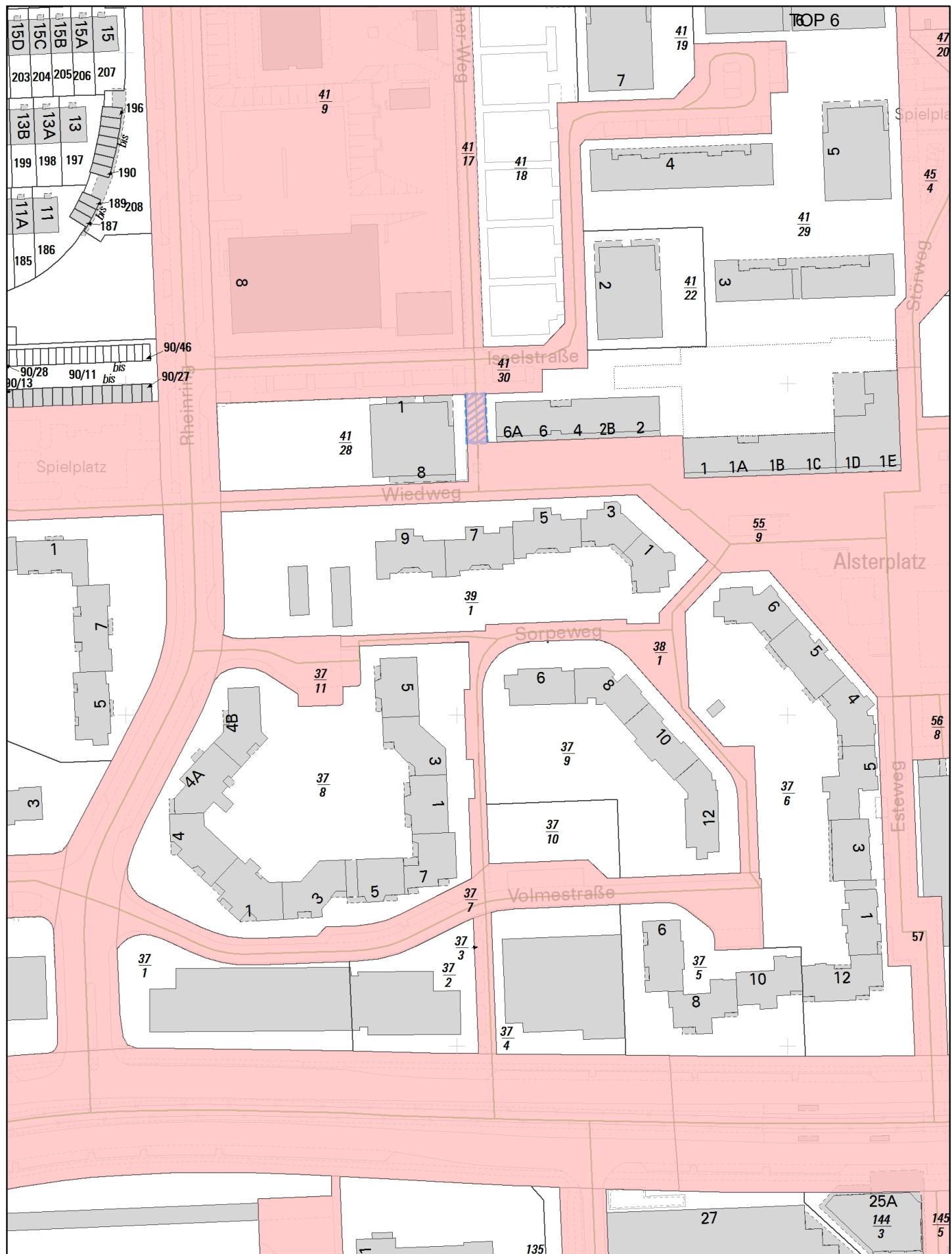
Erstellt für Maßstab



Nur für den
Dienstgebrauch



Braunschweig
Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation



Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 13.01.2025

Maßstab: 1:1 500

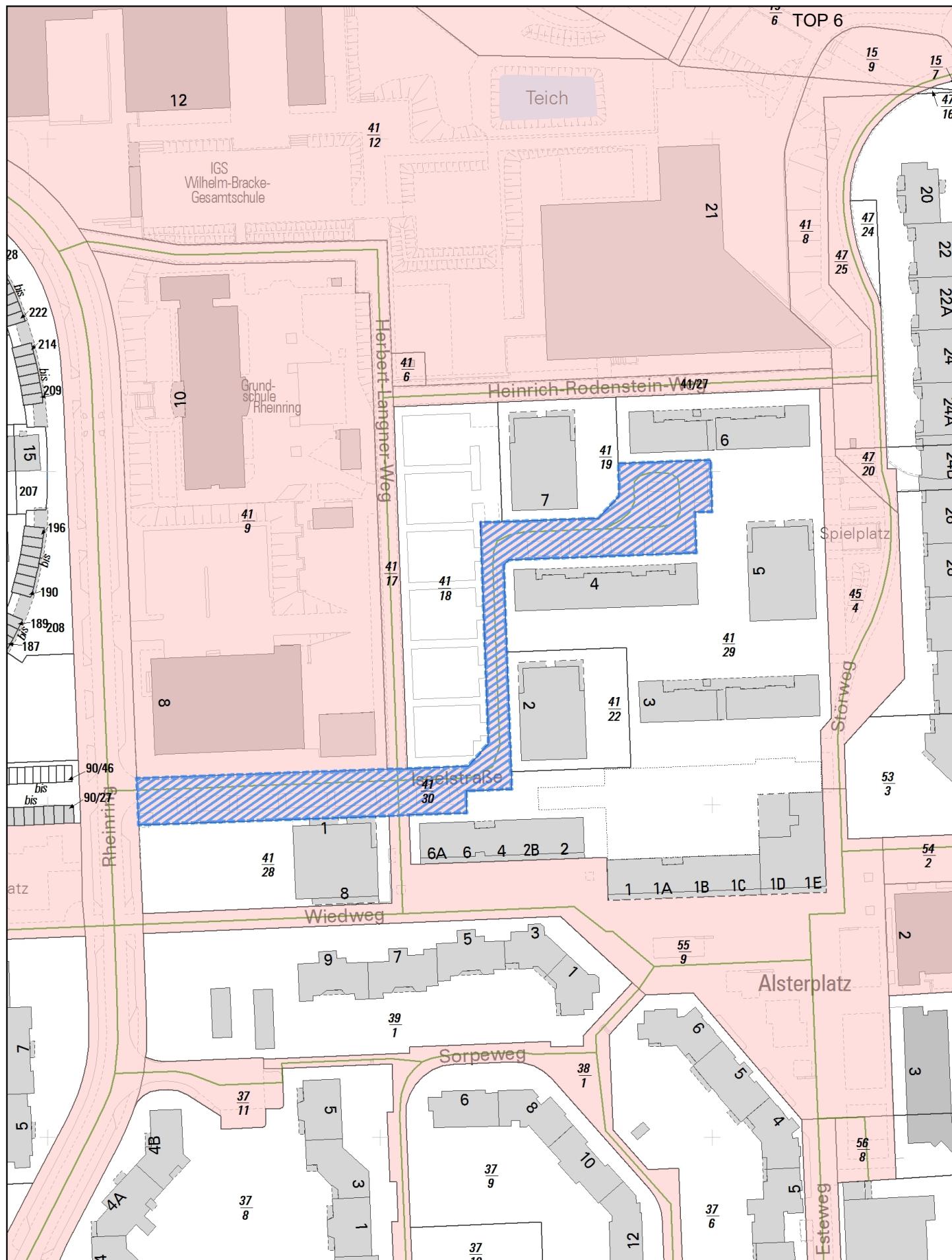
Erstellt für Maßstab

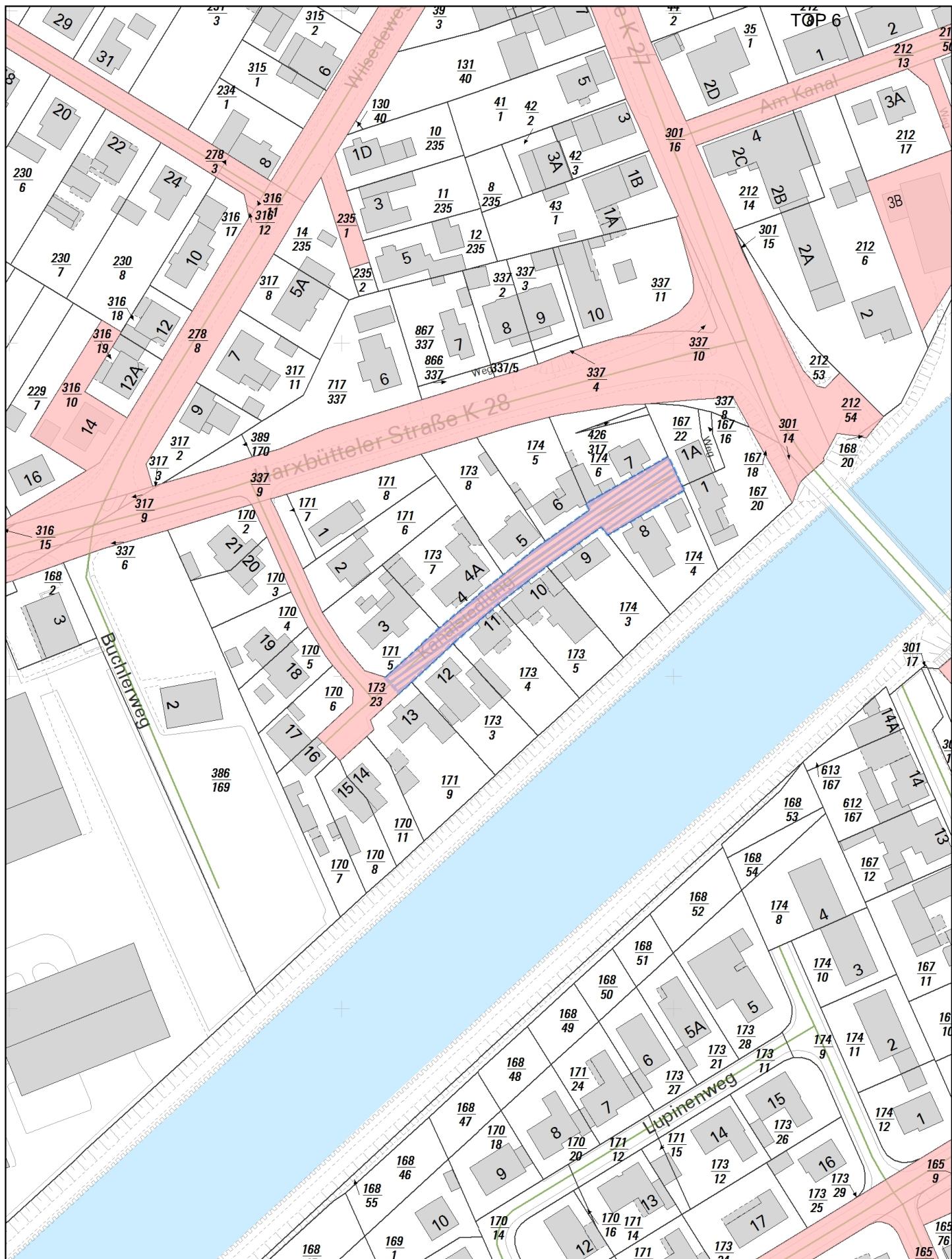
0 5 10 20 30
Meter

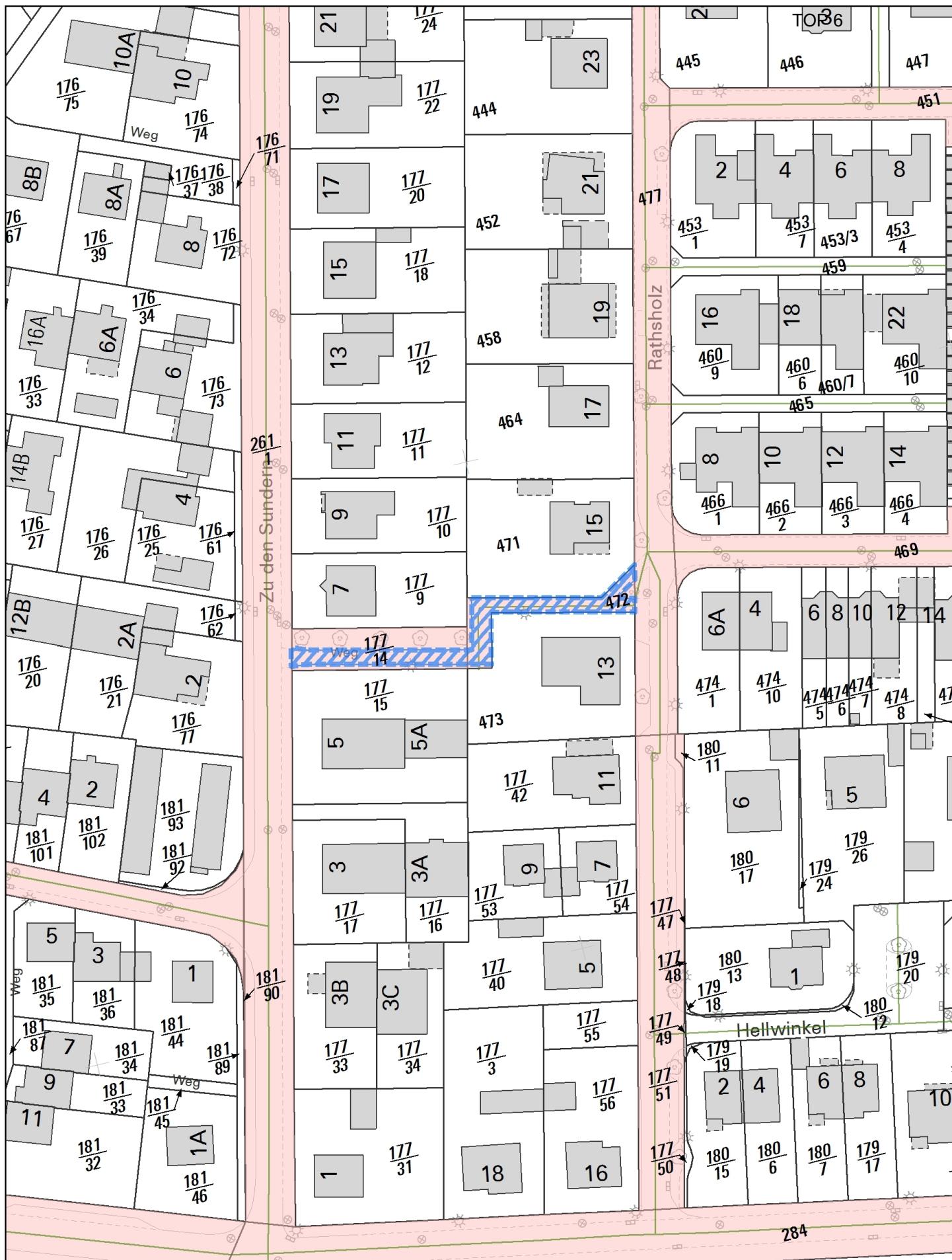
Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen

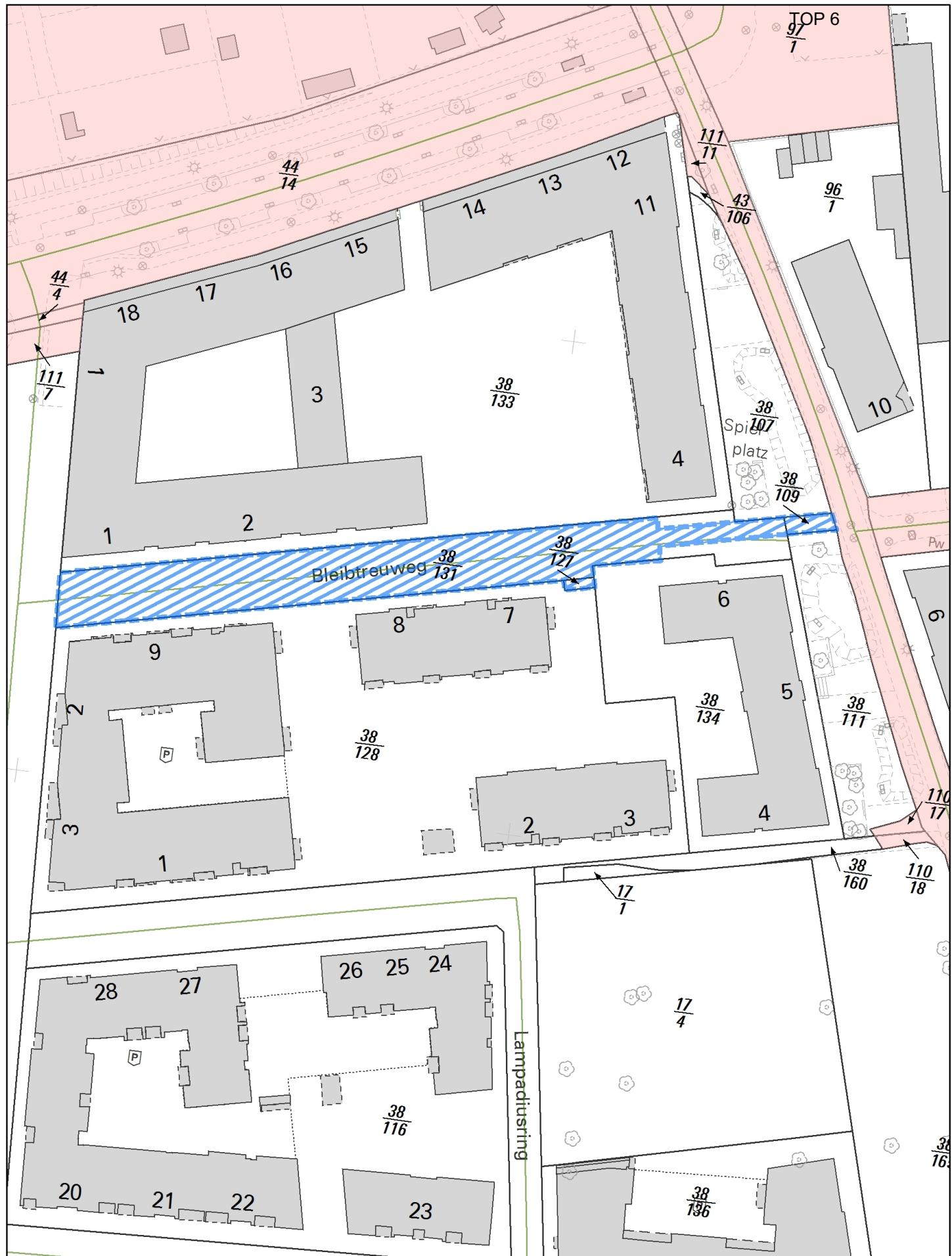


Braunschweig
Fachbereich Stadtplanung und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation









Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 23.01.2025

Maßstab: 1:1 000

Erstellt für Maßstab



Nur für den
Dienstgebrauch



Braunschweig
Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation

Öffentliche Bekanntmachung

Widmung gemäß § 6 des Niedersächsischen Straßengesetzes
Teileinziehung gemäß § 8 des Niedersächsischen Straßengesetzes



Die in der Stadt Braunschweig nachfolgend genannten Straßen lfd. Nr. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17 werden mit sofortiger Wirkung zur Gemeindestraße mit den genannten Beschränkungen für den Benutzerkreis oder die Benutzungsart gewidmet.

Trägerin der Straßenbaulast ist die Stadt Braunschweig.

Gegen diese Verfügung kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Klage beim Verwaltungsgericht Braunschweig, Wilhelmstraße 55, 38100 Braunschweig erhoben werden.

Lfd. Nr.	StBezR	Bezeichnung, Name der Straße	Anfangs- / Endpunkt	Länge / m	Straßengruppe	Teileinziehung	Beschränkungen
1	112	Parkplatz Gänsekamp	Ebertallee 24 / gegenüber Ebertallee 72 A	122	Gemeindestraße	nein	-
2	211	Bauerlegden	Schiefer Berg / Wendehammer	121	Gemeindestraße	nein	-
3	211	Bauerlegden	Bauerlegden 14 / Hillenwiese	79	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg
4	211	Kleine Wüstemark	Schiefer Berg / Schwedendamm	94	Gemeindestraße	nein	-
5	211	Schiefer Berg	Leiferdestraße K 50 / Schiefer Berg 41	716	Gemeindestraße	nein	-
6	211	Schwedendamm	Schwedendamm 32 / Schwedendamm 1	292	Gemeindestraße	nein	-
7	211	Schwedendamm	Schwedendamm 16 / Beginn Freizeitweg	14	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg, Zufahrt zum Grundstück Schwedendamm 14 frei
8	211	Weg südl. HEH zwischen Leipziger Straße und A 36	Leipziger Straße / Weg entlang A 36	385	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg
9	221	Rhumeweg	Werrastraße / Wendehammer Hausnr. 9,20	97	Gemeindestraße	nein	-
10	221	Werrastraße	Weserstraße / Werrastraße 27	190	Gemeindestraße	nein	-
11	221	Heinrich-Rodenstein-Weg	Herbert-Langner-Weg / Störweg	133	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg
12	221	Herbert-Langner-Weg	Rheinring / Isselstraße	245	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg
13	221	Herbert-Langner-Weg	Isselstraße / Wiedweg Nr. 6A	14	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg
14	221	Isselstraße	Rheinring / Wendehammer	236	Gemeindestraße	nein	-
15	322	Kanalsiedlung	Kanalsiedlung 3 / Kanalsiedlung 7	107	Gemeindestraße	nein	-
16	322	Verbindungsweg Zu den Sundern und Rathsholz	Zu den Sundern / Rathsholz	80	Gemeindestraße	nein	Geh - und Radweg
17	330	Bleibtreuweg	Lichtwerkallee / Nordanger	160	Gemeindestraße	nein	-

Anlage 3

Stadt Braunschweig, Baureferat

Stadt Braunschweig

Der Oberbürgermeister

25-25294

**Beschlussvorlage
öffentlich**

Betreff:

Verwendung von bezirklichen Mitteln 2025 im Stadtbezirk 211 - Braunschweig-Süd

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat I 0103 Referat Bezirksgeschäftsstellen	<i>Datum:</i> 21.02.2025
--	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 211 Braunschweig-Süd (Entscheidung)	06.03.2025	Ö

Beschluss:

Die im Jahr 2025 veranschlagten Haushaltsmittel des Stadtbezirksrates 211 – Braunschweig-Süd werden wie folgt verwendet:

1. Unterhaltung unbeweglichen Vermögens	€
2. Einrichtungsgegenstände bezirkliche Schulen	2.484,28 €
3. Ortsbüchereien	1.500,00 €
4. Grünanlagenunterhaltung	1.200,00 €
5. Hochbauunterhaltung Friedhöfe	5.000,00 €
6. Grünanlagenunterhaltung Friedhöfe	500,00 €

Der Vorschlag für die jeweilige Verwendung ergibt sich aus dem Begründungstext.

Sachverhalt:

Für die Verwendung der bezirklichen Mittel 2025 im Stadtbezirk 211 – Braunschweig-Süd unterbreitet die Verwaltung dem Stadtbezirksrat folgende Vorschläge:

Zu 1. Unterhaltung unbeweglichen Vermögens:

Nr.	Straße	Maßnahme	Geschätzte Kosten
1.	Kleiststraße	Stichweg Hs.-Nr. 17, 19 und 21: ca. 50 m ² Betonplatten einschl. Schottertragschicht erneuern	4.500 €
2.	Am Quälenberg	Gehweg Nordseite, zwischen Hs.-Nr. 15 und 21: ca. 140 m ² Betonplatten regulieren,	10.000 €
3.	Stolpstraße	Gehweg Ostseite, gegenüber Hs.-Nr. 3: ca. 80 m ² Betonplatten regulieren	8.000 €
4.	Hallestraße	Gehweg Südseite ab Hs.-Nr. 59 bis Magdeburgstraße: ca. 70 m ² Betonplatten regulieren	9.000 €
5.	Hohes Feld	Albertstraße: drei barrierefreie Querungsstellen mit taktilem Elementen und differenzierter Bordhöhe herstellen (DS 23-20413)	16.000 €

6.	Hohes Feld	Am Butterbusch: barrierefreie Querungsstelle mit taktilen Elementen und differenzierter Bordhöhe herstellen (DS 23-20413)	12.000 €
7.	Hohe Wiese	Hohe Wiese 31, 33, 23: barrierefreie Querungsstelle mit taktilen Elementen und differenzierter Bordhöhe herstellen (DS 23-20413)	11.000 €
8.	Hohe Wiese	Wendehammer am Vereinsheim: barrierefreie Querungsstelle mit taktilen Elementen und differenzierter Bordhöhe herstellen (DS 23-20413)	6.000 €
9.	Glogaustraße	Waldenburgstraße: barrierefreie Querungsstelle mit taktilen Elementen und differenzierter Bordhöhe herstellen (DS 23-20413)	11.000 €
10.	Glogaustraße	Schweidnitzstraße: barrierefreie Querungsstelle mit taktilen Elementen und differenzierter Bordhöhe herstellen (DS 23-20413)	11.000 €
11.	Liegnitzstraße	Waldenburgstraße: barrierefreie Querungsstelle mit taktilen Elementen und differenzierter Bordhöhe herstellen (DS 23-20413)	11.000 €
12.	Liegnitzstraße	Schweidnitzstraße: barrierefreie Querungsstelle mit taktilen Elementen und differenzierter Bordhöhe herstellen (DS 23-20413)	11.000 €

Zu 2. Einrichtungsgegenstände bezirkliche Schulen:

GS Stöckheim:	3 x Trapezbänke mit Teppich, 2 x Bildrocknungsregale, Lupo-Regal	1.514,28 €
GS Heidberg:	Lego Duplo	970,00 €
GS Melverode:	Fehlanzeige	

Zu 3. Ortsbüchereien:

Ortsbücherei Leiferde:	Entleihungen 2024 = 4.149	746,00 €
Ortsbücherei Stöckheim:	Entleihungen 2024 = 4.270	754,00 €

Zu 4. Grünanlagenunterhaltung:

Stettinstraße (mehrere Abschnitte) Tulpen	1.200,00 €
---	------------

Zu 5. Hochbauunterhaltung Friedhöfe:

Ortsteilfriedhof Stöckheim: Reparatur Buntglasscheiben	5.000,00 €
--	------------

Zu 6. Grünanlagenunterhaltung Friedhöfe:

Ortsteilfriedhof Stöckheim: Beschaffung 1 Sitzbank	500,00 €
--	----------

Die im Beschlusstext genannten Beträge dienen lediglich der Orientierung. Der Stadtbezirksrat kann unabhängig davon, im Rahmen seines Gesamtbudgets, abweichende Beschlüsse fassen.

Die Beschlüsse stehen unter dem Vorbehalt der Genehmigung und des Inkrafttretens des städtischen Doppelhaushalts 2025/2026.

Die Verwaltung weist daraufhin, dass die Haushaltsreste grundsätzlich nur bis zur Höhe des Haushaltsansatzes ein Jahr übertragbar sind.

Werner

Anlage/n:

keine

*Absender:***SPD-Fraktion im Stadtbezirksrat 211****25-25310****Anfrage (öffentlich)***Betreff:***Nachbarschaftstreffpunkt an der Albine-Nagel-Straße***Empfänger:*Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister*Datum:*

21.02.2025

*Beratungsfolge:*Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 211 Braunschweig-Süd (zur
Beantwortung)*Status*

06.03.2025

Ö

Sachverhalt:

Der „Wendehammer“ der Albine-Nagel-Straße (grün markiert) treffen sich fast täglich junge Familien, die angrenzend wohnen, um ihre Kinder beim Spielen auf der Straße zu beaufsichtigen. Auch zum Straßenflohmarkt haben die Anwohner hier ihre Stände zusammengestellt. Die Straße entwickelt sich immer mehr zu einem Treffpunkt der Anwohner, was im Sinne einer lebendigen Nachbarschaft zu fördern ist.

Bei einem dieser Zusammentreffen entstand auch die Idee, an einer gegenüberliegenden Garagenwand auf einer "verwilderten" Fläche (rot markiert) eine Sitzgelegenheit zu installieren. Die Besitzerin der Garage hat keine Einwände.

Bei einem sehr wohlwollenden Gespräch mit den Eigentümern dieser Fläche wurde berichtet, dass 1992 die Stadt Braunschweig einen Vorschlag zur (kostenfreien) Gestaltung dieser kaum gepflegten Gemeinschaftsfläche gemacht hatte, der aber damals nicht angenommen wurde, da es Einwände gab.

1. Wie steht heute die Stadt Braunschweig zu diesem Thema?

2. Welche Unterstützung könnten die jungen Familien heute bei der Einrichtung einer "Elternbank" erwarten ?

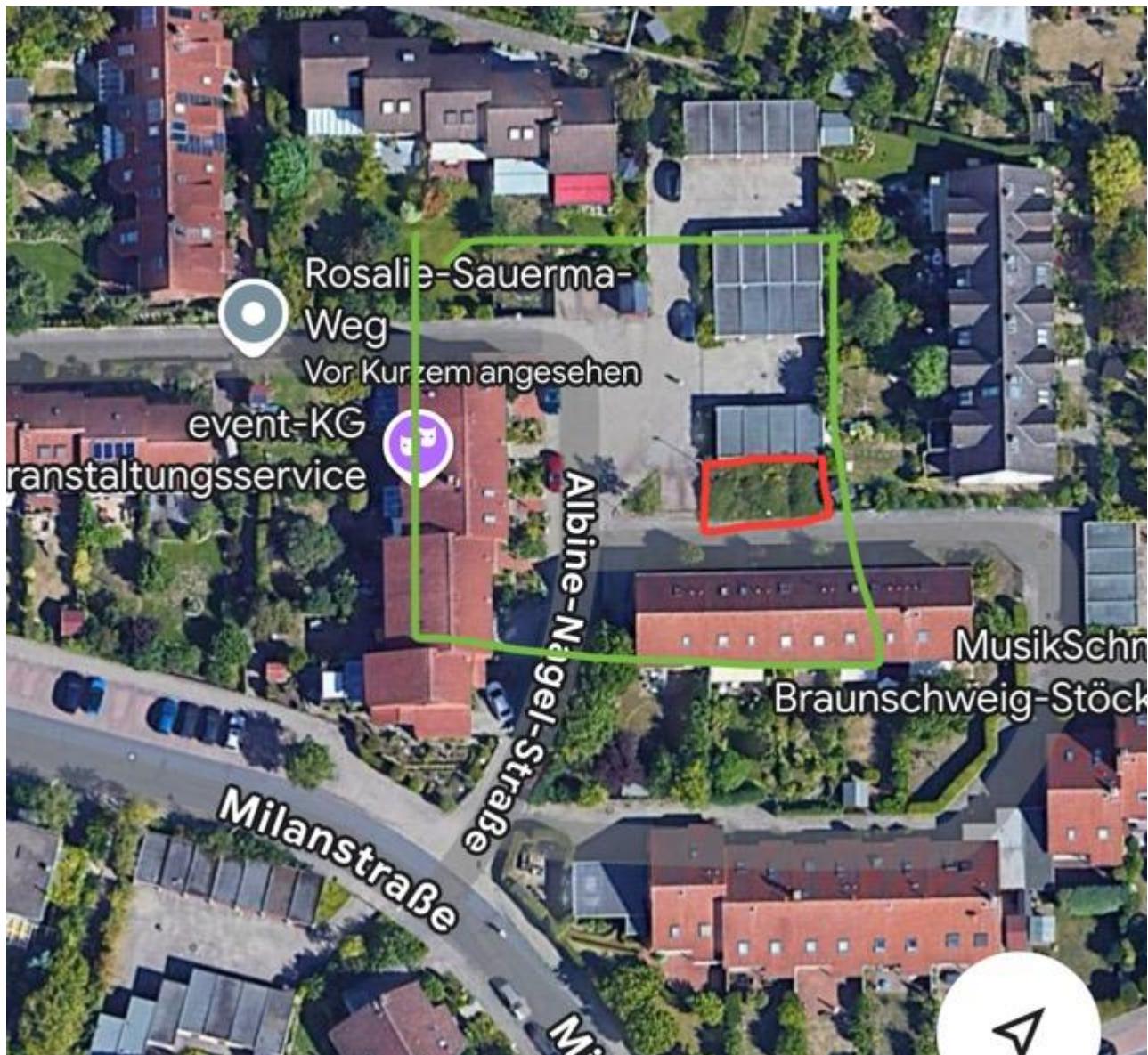
Wir bitten zur Klärung dieser Fragen und den Möglichkeiten um einen Ortstermin mit der Verwaltung und den Anwohnern, um Möglichkeiten für die Einrichtung einer oder mehrerer Bänke zu besprechen.

gez.

Annamaria Staicu
Fraktionsvorsitzende

Anlage/n:

Lageplan Albine-Nagel-Straße



Absender:**CDU-Fraktion im Stadtbezirksrat 211****25-25227****Anfrage (öffentlich)****Betreff:****Sachstandsanfrage Haltepunkt Leiferde****Empfänger:**Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister**Datum:**

13.02.2025

Beratungsfolge:Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 211 Braunschweig-Süd (zur
Beantwortung)**Status**

06.03.2025

Ö

Sachverhalt:

Im Rahmen des Investitionsprogramms "Stationsoffensive im Großraum Braunschweig" will die Deutsche Bahn AG drei Eisenbahnstationen in Braunschweig in den nächsten Jahren reaktivieren oder neu bauen, darunter den Haltepunkt in Leiferde. Für die Umfeldplanung ist bekanntlich die Stadt Braunschweig zuständig.

Wir fragen daher die Verwaltung:

Wie ist der Stand der Planungen des Haltepunktes einerseits als auch der Stand der Planungen der direkten Bahnhofsumgebung andererseits?

gez.

Kurt Schrader

stellv. Bezirksbürgermeister

Anlagen:

keine

Betreff:**Sachstandsanfrage Haltepunkt Leiferde****Organisationseinheit:**Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr**Datum:**

05.03.2025

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 211 Braunschweig-Süd (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

06.03.2025

Status

Ö

Sachverhalt:

Zur Anfrage der CDU-Fraktion im Stadtbezirksrat 211 vom 13.02.2025 nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Ein Planungsbüro wurde inzwischen gebunden und hat die Arbeiten aufgenommen. Aktuell laufen intern und mit der DB planerische und vertragliche Abstimmungen über Art und Umfang des Genehmigungsverfahrens, über Schnittstellen zu den Themen Naturschutzrechtliche Belange sowie über Planungen, Betrieb und Unterhaltung des Fahrstuhls.

Die letzte der Verwaltung vorliegende Information ist, dass die DB mit dem Bau Ende 2030 beginnen wird.

Wiegel

Anlage/n:

keine

Betreff:

Wildernis und Verfall des Berges am Bruchweg/ Festplatz in Stöckheim

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

03.09.2024

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 211 Braunschweig-Süd (zur Beantwortung)

21.11.2024

Status

Ö

Sachverhalt:

Der im Winter bei Schnee beliebte "Rodelberg" am Festplatz ist in diesen Zeiten ein Hotspot für Kinder und Familien in Stöckheim. Doch das Plateau des Berges ähnelt einer Wildernis und vorhandene Geländer verfallen und stellen Gefahren dar. Auf der Südseite zum Gelände der Feuerwehr Braunschweig - Ortsfeuerwehr Stöckheim ist das Gelände bereits abgesackt. Die vorhandene Treppe an der westlichen Seite des Berges verfügt über keinen Handlauf/ kein Geländer mehr, dieses ist Opfer des Verfalls geworden und stellt dadurch eine Gefahr dar. Der Baumwuchs wird der freien Natur überlassen, was an den Bäumen sichtbar ist und wird.

Für die anstehende Baumaßnahme auf dem Gelände Bruchweg 4/ 4A wurde auf der Südseite ein Grünschnitt vorgenommen, die weiteren Seiten wurden bisher nicht erkenntlich zurückgeschnitten. Bäume und Äste wachsen z. B. in Richtung Friedhof.

Dies vorausgeschickt fragen wir die Verwaltung:

1. Welche Maßnahmen werden ergriffen, um den Verfall entgegenzuwirken?
2. Welche Schutzmaßnahmen werden gegen die Wildernis ergriffen, um sowohl den Friedhof als auch den zukünftigen Neubau zu schützen?
3. Wie sieht insgesamt die Zukunft des Berges aus?

gez. Florian Parkitny

Anlage/n:

3 Fotos



Abgesackte Geländer an der Südseite zum Gelände Bruchweg 4 / 4A



Blick auf die Treppe ohne Handlauf



Blick auf das Plateau

Absender:

SPD-Fraktion im Stadtbezirksrat 211

TOP 9.4

25-25039

Anfrage (öffentlich)

Betreff:

Zuständigkeit Straßenreinigung Thiedebacher Weg

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

14.01.2025

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 211 Braunschweig-Süd (zur
Beantwortung)

Status

30.01.2025

Ö

Sachverhalt:

Bezugnehmend auf die Mitteilung DS 24-24621-01 ist im Thiedebacher Weg der Reinigungszustand der Fahrbahnebene sowie der Gosse nach wie vor nicht akzeptabel.

Deshalb fragen wir:

Wer reinigt die Straße während des Laubfalls im Herbst und ist für die Splittentfernung im Frühjahr nach dem Winterdienst zuständig?

Wie sind die Reinigungsintervalle am Thiedebacher Weg und am Schenkendamm?

gez.

Daniela Fischer

Anlage/n:

keine

Betreff:**Zuständigkeit Straßenreinigung Thiedebacher Weg**

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	<i>Datum:</i> 21.02.2025
--	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 211 Braunschweig-Süd (zur Kenntnis)	06.03.2025	Ö

Sachverhalt:

Zur Anfrage der SPD-Fraktion im Stadtbezirksrat 211 vom 14.01.2025 nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Zu 1.) und 2.)

Die Straßenreinigung Thiedebacher Weg zwischen der Sösestraße und dem Schenkendamm sowie am Schenkendamm selbst ist in der „Verordnung zur Regelung von Art und Umfang der Straßenreinigung in der Stadt Braunschweig“ nicht festgelegt. Daher erfolgt die Reinigung dieser Bereiche durch den städtischen Bauhof nach Bedarf. Nach dem Winter wird der aufgebrachte Splitt entfernt. Für Bereiche, die nicht in der Straßenreinigungsverordnung geregelt sind, existiert kein festgelegtes Reinigungsintervall.

Wiegel

Anlage/n:

keine

Absender:**CDU-Fraktion im Stadtbezirksrat 211****25-25020****Anfrage (öffentlich)****Betreff:****Thiedestraße / Deiweg - erneute Anfrage****Empfänger:**Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister**Datum:**

10.01.2025

Beratungsfolge:Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 211 Braunschweig-Süd (zur
Beantwortung)**Status**

30.01.2025

Ö

Sachverhalt:

Am 12.12.2024 kam es zu einem Verkehrsunfall auf der Thiedestraße Ecke Deiweg mit Beteiligung eines KVG-Linienbusses. Am 19.12.2024 kam es in den Abendstunden zu einem Verkehrsunfall in diesem Bereich auf der B248. Eine Fußgängerin wurde tödlich verletzt.

Im Bezirksrat war die dortige Verkehrssituation in der Vergangenheit wiederholt thematisiert worden.

Wir fragen die Verwaltung daher auf Grund der aktuellen, bedauerlichen Entwicklung erneut, ob sie bei der mit Mitteilung 24-22997 geäußerten Einschätzung bleibt, dass die Verkehrssituation an dieser Stelle nicht zu beanstanden sei und demnach weiterhin kein Handlungsbedarf bestehe?

gez.
Katja Ruben

Anlagen:

keine

Betreff:**Thiedestraße / Deiweg - erneute Anfrage****Organisationseinheit:**Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr**Datum:**

03.03.2025

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 211 Braunschweig-Süd (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

06.03.2025

Status

Ö

Sachverhalt:

Zur Anfrage der CDU-Fraktion vom 10.01.2025 nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Bei der Thiedestraße handelt es sich im fraglichen Bereich um die Bundesstraße 248, welche in der Straßenbaulast der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) - Geschäftsbereich Wolfenbüttel - steht. Im Kreuzungsbereich Thiedestraße/Deiweg ist die Geschwindigkeit bereits auf 80 km/h beschränkt und es besteht ein Überholverbot für Kraftfahrzeuge aller Art (Verkehrszeichen 276).

Die Unfallkommission - bestehend aus Polizei, Straßenbaulastträger (NLStBV) und Straßenverkehrsbehörde (Verwaltung) - hat die Situation vor Ort am 25.02.2025 erörtert. Um die Sicherheit insbesondere für Einbiege- und Abbiegevorgänge zu erhöhen, wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Thiedestraße, im Abschnitt zwischen Friedrichshöhe und Beginn der Kreisstraße 78 (ebenfalls noch Thiedestraße) auf 60 km/h reduziert. Durch die Ausdehnung der Geschwindigkeitsbeschränkung wird auch der Bereich der Bushaltstellen „Thiedebach“ umfasst und ein notwendiges queren vereinfacht.

Zudem werden die Polizei und Verwaltung im Rahmen der örtlichen Möglichkeiten Geschwindigkeitsmessungen durchführen.

Gerstenberg

Anlage/n:

keine

Absender:

**Jutta Jacobs (FWBS) im Stadtbezirksrat
211**

25-25081
Anfrage (öffentlich)

Betreff:

**Grenzabstände für Bäume und Büsche bei städtischen
Bepflanzungen**

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

17.01.2025

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 211 Braunschweig-Süd (zur
Beantwortung)

30.01.2025

Status

Ö

Sachverhalt:

Im Park entlang des heutigen Springbachs wurde 1965 eine Hainbuchenhecke angelegt. Der Verlauf der geplanten Hecke ist im Abstand von 2 – 4 m angrenzend an einer Vielzahl von Privatgrundstücken.

Ferner sind Solitärbäume beachtlich hoch gewachsen und beschatten Privatgrundstücke erheblich.

Mangelnde Pflege dieser ursprünglich angelegten Hecke sowie der Solitärbäume hat zur Folge, dass aus der ursprünglich geplanten Hecke diverse große Hainbuchen in unmittelbarer Nähe von Privatgrundstücken stehen sowie die Solitärbäume eine beachtliche Höhe erreicht haben. Trotz privater Anfragen an die Stadt erfolgte keine Abhilfe, diese hohe Beschattung der Privatgrundstücke zu unterbinden oder zumindest zu mindern.

Es wird angefragt, ob das Niedersächsische Nachbarrechtsgesetz - insbesondere § 50 NNachbG - auch im Rahmen der städtischen Bepflanzung beachtet werden muss, d.h. gilt auch für die städtische Bepflanzung die Beachtung des Mindestabstands zu privaten Grundstücken?

gez.
Jutta Jacobs

Anlagen:

keine

Betreff:**Ideenplattform: Hundeplatz Melverode****Organisationseinheit:**Dezernat VIII
67 Fachbereich Stadtgrün**Datum:**

04.03.2025

BeratungsfolgeStadtbezirksrat im Stadtbezirk 211 Braunschweig-Süd (Anhörung)
Umwelt- und Grünflächenausschuss (Entscheidung)**Sitzungstermin**

06.03.2025

Status

Ö

21.03.2025

Ö

Beschluss:

Der Vorschlag auf der Ideenplattform zur Einrichtung eines Hundeplatzes auf einem Teil der ehemaligen Bezirkssportanlage Melverode wird nicht umgesetzt.

Sachverhalt:

Die Beschlusskompetenz des Umwelt- und Grünflächenausschusses (UGA) ergibt sich aus § 76 Abs. 3 NKomVG i. V. m. § 6 Nr. 6 lit. a der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei dem Vorhaben um Maßnahmen auf Grünflächen.

Über die Ideenplattform im Beteiligungsportal „mitreden“ wurde am 25.07.2024 der folgende Vorschlag eingebracht (<https://mitreden.braunschweig.de/node/14867>):

„Auf einem Teil der ehemaligen Bezirkssportanlage Melverode, wurde 2023 ein Pumptrack gebaut. Im südlichen Bereich ist noch eine Fläche frei, die gut zu einem Hundeplatz ertüchtigt werden könnte. Dazu müsste auf einer Seite noch ein Zaun ergänzt werden (3 Seiten sind schon zu) und eine Tür/Toranlage ergänzt werden (Zugang zum Rasen mähen!). Die Tür evtl. mit einer "Schleuse", damit freilaufende Hunde nicht gleich weglauen können. Dazu noch ein großer Müllbehälter. Im Süden Braunschweigs gibt es meiner Kenntnis nach keine ausgewiesene Freilauffläche für Hunde, was den Auslauf der Vierbeiner gerade in der Leinenzwangzeit erschwert. Da die Fläche etwas entfernt von Wohnbebauung liegt und durch den Pumptrack sowieso eine erhöhte Lautstärke zu erwarten ist, sollte Hundegebell auch kein Problem sein.!“

Diese Idee hat die erforderliche Mindestunterstützerzahl von 50 erreicht und wird daher dem zuständigen Umwelt- und Grünflächenausschuss zur Entscheidung vorgelegt.

Die Verwaltung hat den Vorschlag bereits im Rahmen einer Anfrage aus dem Kreis der Fraktionen des Stadtbezirksrates 211 (vgl. DS 24-22936) geprüft. Die Prüfung ergab, dass der vorgeschlagene Standort als ungeeignet bewertet wird, da die Umgebung auf ein Sport-, Spiel- und Bewegungsangebot ausgerichtet ist. Hier befinden sich die anliegende Bezirkssportanlage, eine Kalthalle, ein Pumptrack, ein Spielplatz und ein Jugendplatz.

Aufgrund von erwartbaren Nutzungskonflikten zwischen Hunden einerseits und Kindern, Jugendlichen und Freizeitsportlern auf der anderen Seite soll die Fläche statt einer Nutzung als Hundewiese einer Nutzung mit freizeitsportlichem Charakter (z.B. Parcours) zugeführt werden.

Des Weiteren bewertet die Verwaltung die zur Verfügung stehende Fläche mit ca. 1.000 m² als zu klein für eine Nutzung als Hundewiese. Als Mindestgröße wird eine Flächengröße von ca. 4.000 m² angestrebt, um den Bedürfnissen von Hunden hinsichtlich Freilauf sowie deren Halterinnen und Haltern (z.B. Ausstattung mit attraktiven Aufenthaltsbereichen) gerecht zu werden.

Die Verwaltung bereitet derzeit entsprechend dem Änderungsantrag zur DS 21-15375 einen Endbericht der Evaluation der temporär eingerichteten Hundefreilaufflächen an den Standorten Dorntriftweg/Madamenweg, Im Großen Moore in Bienrode und am Franzschen Feld/Nußberg vor. Ein Zwischenbericht wurde am 26.11.2024 im Umwelt- und Grünflächenausschuss vorgestellt (vgl. DS 24-24782). Auf Grundlage der Evaluation wird u.a. geprüft, ob und inwieweit sich das Konzept der Hundefreilaufflächen bewährt hat und das Angebot verstetigt und möglicherweise ausgeweitet wird. Sollte das Evaluationsergebnis auf eine Ausweisung weiterer Hundewiesen deuten, wird die Verwaltung ein entsprechendes Konzept vorlegen.

Gekeler

Anlage/n:

Keine

Betreff:

Ergänzung eines 3x3 Spielfeldes für Basketball auf dem Jugendplatz Bruchwiese

Organisationseinheit:Dezernat VIII
67 Fachbereich Stadtgrün**Datum:**

30.01.2025

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 211 Braunschweig-Süd (Entscheidung)

Sitzungstermin

30.01.2025

Status

Ö

Beschluss:

Der Ergänzung eines 3x3 Spielfeldes (Halbfeld) für Basketball auf dem Jugendplatz Bruchwiese wird auf der Grundlage des als Anlage beigefügten Entwurfsplans zugestimmt.

Sachverhalt:

Auf dem Jugendplatz Bruchwiese gibt es derzeit die Möglichkeit zu skaten und Fußball zu spielen. Im Zuge des Neubaugebietes Stöckheim-Süd ist der Bedarf an Spiel- und Aufenthaltsfläche für Jugendliche gestiegen. Weitere Flächen für Jugendspiel konnten aufgrund von Lärmschutz innerhalb des Baugebietes nicht ausgewiesen werden, so dass im städtebaulichen Vertrag die Aufwertung des Jugendplatzes am „Bruchweg“ vereinbart wurde. Damit wird der gestiegene Bedarf an Jugendspielfläche aufgefangen. und die Kosten für die Aufwertungsmaßnahmen bis max. 90.000,00 € trägt die Grundstücksgesellschaft. Die Stadt ist für die Planung, Vergabe, Ausführung und Abrechnung zuständig.

Geplante Gestaltung des Jugendplatzes

Zur Aufwertung des Jugendplatzes Bruchwiese soll eine zusätzliche Fläche zum Basketballspielen geschaffen werden. Dieses Spielangebot besteht derzeit nicht, wurde aber in einer prozessbegleitenden Jugendbeteiligungsaktion gewünscht.

Es ist ein 3x3-Feld auf einer Spielfläche von 10m x 10m geplant, das in Asphalt hergestellt wird. Die Linierung (Dreipunktelinie) vor dem Basketballkorb entspricht den deutschen Standards der FIBA. Der vorgesehene Basketballkorb aus Aluminium mit einem Mastprofil von ca. 300x120 mm hat eine Auslage von ca. 1,65 m. Das Zielbrett besteht ebenfalls aus einem ca. 8 mm dicken Aluminium mit den ca. Maßen von 1,80 x 1,05 m. Der Basketballkorb ist pulverbeschichtet und erhält ein Nylonnetz.

Hinter dem nordöstlich ausgerichteten Basketballkorb wird eine ausreichende Auslauffläche von ca. 3 m Breite in Betonpflaster hergestellt. Diese setzt sich mit ca. 1,50 m um die südöstliche Seite des neuen Spielfeldes herum fort. Hier sind vier Betonsitzblöcke vorgesehen, um einen weiteren Aufenthaltsort direkt am Basketballfeld zu schaffen.

Eine in Asphalt hergestellte Wegeverbindung - vom vorhandenen Weg ausgehend - verbindet die Skateanlage mit dem Basketballfeld und sorgt für eine barrierefrei zugängliche Zuwegung zu beiden Spielbereichen.

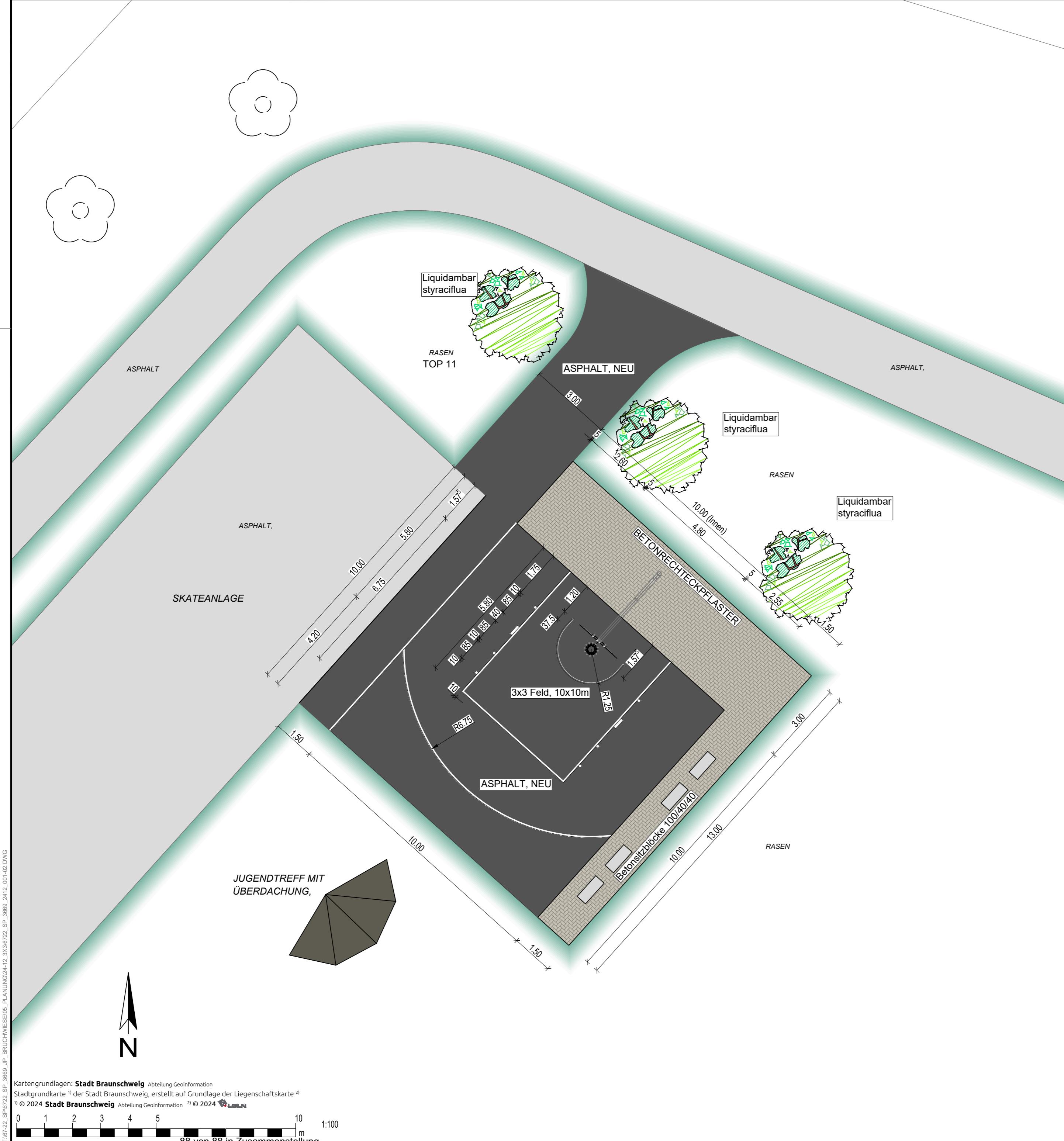
Drei Ambergäume (*Liquidambar styraciflua*) im neugeschaffenen Zugangsbereich im Nordosten ergänzen die bereits auf der gegenüberliegenden Wegeseite gepflanzten Ambergäume und beschatten Teile des Jugendplatzes. Diese eignen sich aufgrund ihrer Verträglichkeit gegenüber Nässe besonders für diesen Standort.

Nach erfolgtem Beschluss durch den Stadtbezirksrat kann das Ausschreibungs- und Vergabeverfahren starten. In Abhängigkeit der vergaberechtlich vorgeschriebenen Fristen kann mit einer Umsetzung der Maßnahme voraussichtlich ab Mitte 2025 gerechnet werden. Die aktuelle Kostenschätzung für die Umsetzung der Umgestaltung beträgt rund 50.000 € (brutto). Die Kosten werden in voller Höhe von der Grundstücksgesellschaft getragen.

Loose

Anlage/n:

Entwurfsplan



Stadt Braunschweig  **Fachbereich Stadtgrün**

PROJEKT			
Erweiterung JP Bruchwiese			
PLANINHALT			
Entwurfsplan			
	NAME	DATUM	GRIS-Objekt: 3669
BEARBEITET	K. M.	17.12.2024	Maßstab: 1 : 100
GEZEICHNET	R. K.	17.12.2024	Plannummer: 6722-3669-2412-001
FREIGEGEBEN			

6722_SP_3669_2412_001-02.DWG