

*Betreff:***Sanierung der Straße "Möhlkamp" im Fördergebiet
"Soziale Stadt - Donauviertel"***Organisationseinheit:*

Dezernat III

66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

14.04.2025

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 221 Weststadt (Anhörung)

Sitzungstermin

23.04.2025

Status

Ö

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben

13.05.2025

Ö

(Entscheidung)

Beschluss:

„Der Planung und dem Ausbau der Straße „Möhlkamp“ in der als Anlage 1 beigefügten Fassung 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. Bei dem Beschluss handelt es sich um eine Entscheidung über die Sanierung einer Straße, die durch ihre Klassifizierung als Fahrradstraße eine überbezirkliche Bedeutung besitzt. Die Maßnahme wird nicht überwiegend aus Städtebaufördermitteln finanziert, sodass der AMTA hier beschlusszuständig ist.

Anlass:

Die Straße Möhlkamp befindet sich durchgängig in einem baulich schlechten Zustand. Die Fahrbahn ist abgängig und auch die Gehwege sind sanierungsbedürftig. Außerdem entspricht der Aufbau der Straße nicht den technischen Anforderungen, die heute an Anliegerstraßen gestellt werden. Unter diesen Voraussetzungen hat sich die Verwaltung dazu entschlossen, die Straße mit dem Ziel einer grundhaften Erneuerung zu überplanen.

Planung

Der Möhlkamp wird nach dem vom AMTA beschlossenen „Qualitätsstandard für Fahrradstraßen und -zonen“ zur Fahrradstraße umgebaut. Die Planung sieht eine 4,30 m breite asphaltierte Fahrgasse für den Radverkehr vor. Daran schließen Sicherheitstrennstreifen beidseitig im farblichen Kontrast zur Fahrbahn und zur Parkfläche an. Der Sicherheitstrennstreifen kann im Begegnungsfall PKW-PKW überfahren werden und ist Teil der Fahrbahn. Die Einrichtung der Fahrradstraße bringt neben dem offensichtlichen Vorteil, ein Stück sicherere Radinfrastruktur zu schaffen, weitere Vorteile mit sich: der Durchgangsverkehr wird deutlich reduziert und die Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung wahrscheinlicher. Beides kommt der Nutzungsqualität der Straße insgesamt zugute.

Der Aufbau der Straße verändert sich gegenüber dem Bestand nicht grundlegend: beidseitig sind Gehwege vorgesehen, das Parken bleibt beidseitig erlaubt. Die vorhandenen Pflanzinseln bleiben weitgehend erhalten und werden durch weitere ergänzt. Um die Wurzeln der großkronigen Bäume zu schützen, wird die Regelbreite des Gehweges im

Bereich von Baumscheiben von 2,50 m auf ca. 2,00 m reduziert. Einige der Pflanzinseln werden zur Verkehrsberuhigung als Baumtore ausgeführt. Die Möglichkeit bewässerter Baumscheiben (Prinzip: Schwammstadt) wird geprüft.

Die Fahrbahn hat durchgängig eine Breite von mindestens 6,00 m, daher werden keine zusätzlichen Feuerwehrbewegungsflächen notwendig. Die vorhandenen Feuerwehrezufahrten werden bei Bedarf verbreitert, um die heute vorgeschriebenen Flächen sicherzustellen. Alle Querungsstellen im Verlauf des Möhlkamp werden nach dem mit dem Behindertenbeirat Braunschweig e.V. vereinbarten Standard mit differenzierter Bordhöhe und taktilen Elementen ausgestattet. Für mobilitätseingeschränkte Personen stehen drei Behindertenparkplätze zur Verfügung.

An der Einmündung Am Queckenberg ist eine barrierefreie Quermöglichkeit vorgesehen. Am nordwestlichen Ende der Straße wird heute auf der Ostseite auf der Fahrbahn geparkt. Da die Restbreite der Fahrbahn zukünftig zu gering wäre, wird dort neben der Fahrbahn ein Längsparkstreifen realisiert, außerdem eine Anlieferzone für das Seniorenheim. Um diese sowie einen ausreichend breiten Gehweg zu ermöglichen, wird zwischen dem Einmündungsbereich zu Am Queckenberg und der Hausnummer 7 ein etwa 2,55 m breiter Grundstücksstreifen erworben. Die Flächen gehören heute der Nibelungen-Wohnbau-GmbH, die hier Verkaufsbereitschaft signalisiert hat.

Aufgrund der Leitungslagen können in den vorgesehenen neuen Pflanzinseln im nördlichen Planabschnitt keine Bäume gepflanzt werden. Die drei großkronigen Straßenbäume auf der Westseite bleiben erhalten.

Der angrenzende Fußweg, der den Möhlkamp mit dem nahegelegenen Bolzplatz verbindet, wird im Zuge dieser Maßnahme saniert.

Im anschließenden Bereich zwischen der Kindertagesstätte (Donaustraße 11) und Möhlkamp 58 ersetzen zukünftig auf der Südseite Längsparkstreifen und Grünflächen mit Sitzgelegenheiten das Senkrechtparken. Auf der Nordseite wird ein Teil des Längsparkstreifens durch Parkplätze für Kleinkrafträder und Mofas ersetzt. Da dieser Bereich besonders von Starkregen betroffen ist, werden dort Flächen entsiegelt und als Mulden oder große Pflanzinseln genutzt.

In der Mitte dieses Abschnitts ist auf Höhe des Zugangs zur St. Cyriakus Kirchengemeinde eine barrierefreie Quermöglichkeit vorgesehen. Dazu entfällt ein ohnehin zur Fällung vorgesehener Straßenbaum auf der Nordseite.

Im letzten Straßenabschnitt bleibt der Bestandsquerschnitt erhalten; dies ermöglicht auch den Erhalt der teils großkronigen Straßenbäume.

Ein heute auf der Nordseite befindlicher Standort für Wertstoffcontainer entfällt, stattdessen wird schräg gegenüber vor Hausnummer 47 der eingezeichnete Standort mit Unterflurcontainern realisiert.

Es sind vier Lademöglichkeiten für E-Autos geplant.

Für diesen Abschnitt sind zwei barrierefreie Quermöglichkeiten vorgesehen; eine am gemeinsamen Geh- und Radweg Richtung Hochspannungspark bzw. Am Queckenberg und eine am Ende der Straße an der Einmündung Am Lehmaner. Für die erste Quermöglichkeit entfallen zwei Bäume.

Dadurch, dass sich die durchschnittliche Fahrzeugbreite gegenüber dem Zeitpunkt der Erschließung der Weststadt deutlich geändert hat, müssen heutzutage Parkplätze deutlich breiter angelegt werden als zum damaligen Zeitpunkt.

Um den Parkraum möglichst effektiv auszunutzen, ist vorgesehen, keine starre Parkordnung in den Senkrecht-Parkbereichen zu markieren. Damit kann entsprechend der tatsächlichen Fahrzeugbreiten geparkt werden.

Ein geringer Anteil an heutiger Verkehrsfläche wird für die Aufwertung der Straße durch zusätzliche Grün- und Versickerungsflächen samt Sitzgelegenheiten benötigt. Für diese Aufwertung müssen 15 Parkplätze weichen.

Durch die Einrichtung von Zweiradparkflächen wird das heute auf den Pkw-Parkplätzen durchgeführte Abstellen von z. B. Motorrädern und Rollern organisiert.

Die heutige Parkplatzauslastung beträgt ca. 85 %.

Informationsveranstaltung, Beteiligung

Am 10.03.2025 fand die Bürgerinformationsveranstaltung im Haus der Begegnung in der Donaustraße statt. Es waren etwa 40 Personen anwesend, davon waren etwa die Hälfte Anwohnerinnen und Anwohner des Möhlkamp. Es wurde lebhaft, aber konstruktiv diskutiert.

Hauptthema des Abends war der mit der Planung einhergehende Parkplatzentfall, der von einigen Anwesenden deutlich kritisiert wurde. Die Gründe für den Entfall wurden im Rahmen des Vortrags erläutert.

Anwohner betonten den schon im Bestand vorhandenen Parkdruck, der sich auch im regelwidrigen Parken zeige, etwa vor den vorhandenen Bauminselfen oder in Grundstückszufahrten. Die Verwaltung wies darauf hin, dass durch die verringerte Fahrbahnbreite das Parken vor den Baumtoren nicht mehr möglich sein wird und Querungsstellen baulich gegen unerlaubtes Parken gesichert sein werden.

Mehrere Anwohner erwähnten auch die Belegung von Parkplätzen durch langfristig abgestellte Fahrzeuge, etwa Anhänger und Wohnwagen. Die Verwaltung sicherte zu, diese Information weiterzugeben, damit dort kontrolliert wird.

Nach Ideen und Wünschen gefragt, wurde eine Planungsvariante angeregt, die eine Sanierung der Straße bei genau gleichbleibendem Aufbau und Querschnitt zum Ziel hat. Die Verwaltung wies darauf hin, dass bei Neuplanungen zwingend aktuelle Regelwerke mit gestiegenen Anforderungen anzuwenden sind. Weiterhin können auch geänderte Anforderungen an Begrünung und Aufenthaltsqualität nicht missachtet werden. Hier gilt es, eine Kompromisslösung zwischen den verschiedenen Nutzungsansprüchen einer öffentlichen Verkehrsfläche zu entwickeln.

Als weitere Anregung wurde die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung des Möhlkamp mit Anwohnerparken geäußert. Die Verwaltung sicherte zu, dieses Thema intern zu prüfen, mit folgender Rückmeldung: „Eine Bewirtschaftung mit Bewohnerparkplätzen wird üblicherweise in Bereichen umgesetzt, in denen Bewohner mit anderen Nutzergruppen in starker Konkurrenz um den Parkraum stehen. In den besonders belasteten Bereichen des Donauviertels, wie dem Möhlkamp, entsteht der Parkdruck aber ganz überwiegend aus den Fahrzeugen der Bewohner. Mit der gesetzlich maximal zulässigen Reservierung von 50 % der vorhandenen öffentlichen Parkplätze für Bewohner ist keine Verbesserung des Parkraumangebotes zu erwarten, sie wird daher von der Verwaltung nicht als zielführend erachtet.“

Es wurde die Frage nach einem Mobilitätskonzept für den Möhlkamp gestellt. Ein solches Konzept ist zeitintensiv und betrachtet immer einen größeren Bereich. Im Kontext des Umbaus einer einzelnen Wohnstraße ist ein Mobilitätskonzept daher kein geeignetes Werkzeug. Zudem ist im Donauviertel die Auswahl der zur Verfügung stehenden Verkehrsmittel bereits vielfältig: neben dem MIV gibt es eine gute ÖPNV-Anbindung, Rad- und Fußverkehrsverbindungen zu stark frequentierten Zielen stehen ebenfalls zur Verfügung.

Die Verwaltung hat auf die Anregungen zum Thema Parken reagiert und die Planung noch einmal angepasst. Durch Zusammenlegen und Verschieben einiger Flächen und dem Entfall einiger Fahrradbügel konnten Parkplätze gewonnen werden. Außerdem wird auf eine Markierung der einzelnen Senkrechtparkplätze verzichtet, damit eine bessere Ausnutzung des Platzangebots ermöglicht werden kann.

Nach Vorträgen und Diskussion im Plenum wurde den Anwesenden die Gelegenheit gegeben, mit Vertreterinnen der Verwaltung aushängende Pläne anzusehen und weitere Gespräche zu führen. In diesem Rahmen überwogen die positiven Rückmeldungen; insbesondere die geplante deutliche Verbesserung der Situation von Zufußgehenden wurde gelobt. Auch die zukünftig bessere Beschattung der Gehwege in den Sommermonaten wurde als Mehrwert empfunden.

Per E-Mail erreichte die Verwaltung die Anregung, beide Querungshilfen in der Mitte des Möhlkamps als Fußgängerüberwege auszuführen, um den besonders vulnerablen Zufußgehenden, etwa im Kontext des nahen Seniorenzentrums und des Jugendtreffs, Rechnung zu tragen. Diese Anregung wird geprüft.

Der Runde Tisch wird mit der Sitzung am 17.04.2025 beteiligt.

Finanzierung:

Die Straße Möhlkamp liegt im Fördergebiet „Soziale Stadt – Donauviertel“, in dem mit Hilfe von Städtebaufördermitteln städtebauliche Sanierungsmaßnahmen durchgeführt werden.

Die Kostenschätzung beläuft sich auf ca. 3.395.000 €.

Im Projekt „Soziale Stadt – Donauviertel“ (4S.610039) stehen für die Finanzierung der Sanierung der Straße Möhlkamp ausreichend Haushaltsmittel zur Verfügung.

Die Finanzierung wird zu 25 % aus Städtebaufördermitteln (848.750 €) finanziert, wobei 2/3 von Bund und Land kommen und 1/3 (also rund 283.000 €) als Eigenanteil bei der Stadt verbleiben. Der zusätzliche städtische Anteil beträgt 75 % (2.546.250 €) der Gesamtsumme.

Die Arbeiten sollen im Jahr 2026 beginnen.

Klimawirkungsprüfung

Gemäß DS 24-24424 handelt es sich bei der geplanten Maßnahme um ein klimaschutzrelevantes Thema. Die Checkliste zur Klimawirkungsprüfung ist als Anlage beigefügt.

Leuer

Anlage/n:

Anlage 1: Lageplan Möhlkamp

Anlage 2: Checkliste Klimawirkungsprüfung

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 type="checkbox"/> Berücksichtigung ÖPNV
	<input type="checkbox"/>
geplante Grünstruktur	<input checked="" type="checkbox"/> CO ₂ -Bindung durch begleitendes Grün
	<input type="checkbox"/> Reduzierter Energie- und Ressourcenbedarf für Erstellung und Unterhaltung (bspw. durch Freihaltung oder Entsiegelung von Teilflächen etwa für Versickerung)
Einsatz klimafreundlicher Baustoffe	<input checked="" type="checkbox"/> Recyclingmaterial
	<input type="checkbox"/> Wiederverwendung von Baustoffen
	<input type="checkbox"/> Naturmaterial
Sonstiges	<input type="checkbox"/>