

Betreff:
**Veloroute Schöppenstedter Turm: Knotenpunkt Helmstedter
Straße/Kastanienallee**

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	<i>Datum:</i> 15.04.2025
--	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (zur Kenntnis)	22.04.2025	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 120 Östliches Ringgebiet (zur Kenntnis)	23.04.2025	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis)	13.05.2025	Ö

Sachverhalt:Anlass

Der Knotenpunkt Helmstedter Straße/Kastanienallee wurde als Teil der Veloroute Schöppenstedter Turm im November/Dezember 2023 in den Sitzungen der Stadtbezirksräte 130 und 120 und im Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (DS 23-22386) vorgestellt und jeweils ungeändert beschlossen.

Den Gremiensitzungen vorangegangen war eine öffentliche Bürgerinformationsveranstaltung, in der einige Hinweise und Verbesserungsvorschläge geäußert wurden. Für diese wurde eine Prüfung und ggf. Einarbeitung zugesagt. Dem ebenfalls geäußerten Wunsch, die eventuell geänderte Planung noch einmal nachrichtlich vorzulegen, wird hiermit nachgekommen. Da sich aus der Prüfung keine wesentliche Änderung der beschlossenen Planung ergibt (Farbeziehungen ändern sich gegenüber der beschlossenen Planung nicht), ist eine erneute Beschlussfassung entbehrlich.

Der hiermit vorgelegte Plan wurde in der Bürgerinformationsveranstaltung im März 2025 vorgestellt. Aus der Veranstaltung haben sich keine weiteren Erkenntnisse für den Knotenpunkt ergeben.

Die Anregung, die Helmstedter Straße zwischen Marthastraße und Kastanienallee als Einbahnstraße einzurichten wird zunächst nicht weiterverfolgt, da dadurch die direkten Anwohner betroffen wären.

Planung

Ein Verbesserungsvorschlag für die ursprüngliche Planung war das Fehlen einer sicheren Querungsmöglichkeit für Zufußgehende im Knotenpunkt. Dem ist die Verwaltung gefolgt. Westlich der Kreuzung ist ein Fußgängerüberweg vorgesehen. Weiterhin wird die Querungsmöglichkeit für Zufußgehende im stadtauswärts führenden Arm der Helmstedter Straße komfortabler hergestellt.

Auch wurde angeregt, an der stadteinwärtigen Haltestelle Hochstraße einen Wetterschutz aufzustellen. Der gesamte Bereich ist sehr stark von den angrenzenden Großbäumen durchwurzelt, so dass jeglicher Tiefbau für die Fundamente dort zu Wurzelschäden führt. Die Möglichkeit eines Wetterschutzes wird im Rahmen der Baumaßnahme erneut geprüft.

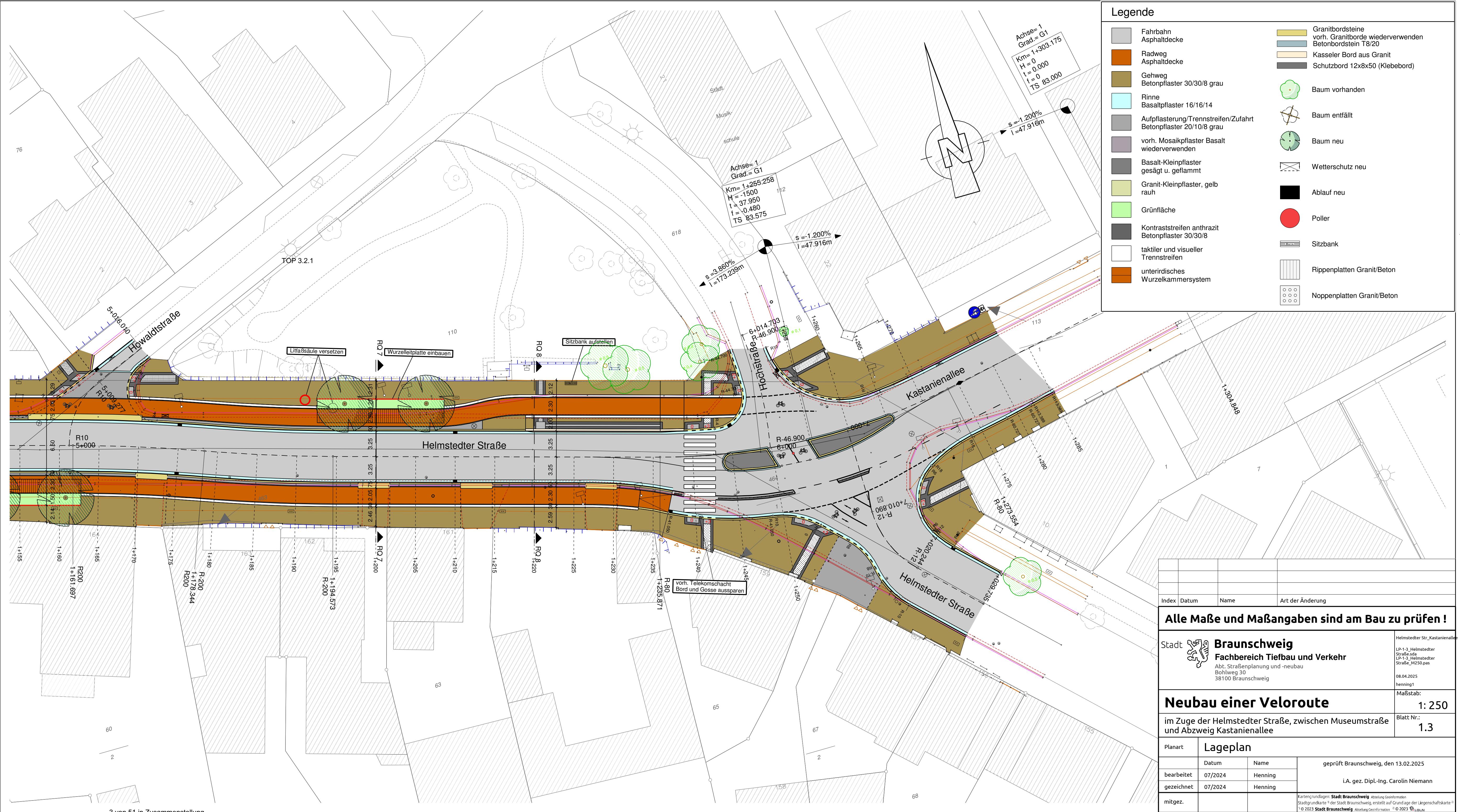
Im Knotenpunkt wurde die Form und die Größe der Mittelinsel angepasst. Damit wird baulich verhindert, dass die für den MIV zukünftig nicht mehr zulässigen Fahrbeziehungen durch ein Überfahren der ursprünglich vorgesehenen Sperrflächen trotzdem genutzt werden.

In der Einmündung zur Helmstedter Straße Richtung Ring sollten ursprünglich zwei Verkehrsinseln als Leitelemente die ein- und ausfahrenden Radverkehrsströme ordnen. Diese entfallen, bzw. werden durch Markierungen ersetzt. Dadurch werden die Belange eines anliegenden Betriebes berücksichtigt, dessen Hofzufahrt in Bereich der Einmündung liegt. Die regelmäßige Belieferung durch einen LKW wäre sonst nicht mehr möglich.

Leuer

Anlage/n:

Lageplan Helmstedter Straße



Betreff:**Instandsetzung der Tischtennisplatte auf dem Jugendspielplatz in
der Borsigstraße****Organisationseinheit:**Dezernat VIII
67 Fachbereich Stadtgrün**Datum:**

16.04.2025

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

22.04.2025

Status

Ö

Sachverhalt:

Die Befestigung der in Rede stehenden Fläche unter der Tischtennisplatte wird nach Freigabe des städtischen Haushalts an eine externe Firma vergeben und noch in diesem Jahr ausgeführt.

Gekeler

Anlage/n: keine

Absender:

**Plinke, Jutta / Frakt. B90/Grüne im
Stadtbezirksrat 130**

25-25489

Antrag (öffentlich)

Betreff:

Verkehrsberuhigende Maßnahmen auf dem Löwenwall

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

30.03.2025

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (Entscheidung)

Status

22.04.2025

Ö

Beschlussvorschlag:

Auf dem Löwenwall werden verkehrsberuhigende Maßnahmen durchgeführt, die die Einhaltung der für eine verkehrsberuhigte Zone geltenden Geschwindigkeitsobergrenze gewährleisten. Möglichkeiten sind z. B. Bodenmarkierungen und ein Schilderaustausch.

Sachverhalt:

SchülerInnen der direkt angrenzenden Gaußschule nutzen den Löwenwall als Sportfläche und zum Aufenthalt. Regelmäßig werden sie durch zu schnell fahrende Fahrzeuge gefährdet. Die Situation wird sich durch Baumaßnahmen auf dem Gelände der Gaußschule noch in diesem Jahr verschärfen. Bereits im Herbst wird der Schulhof vier Wochen gesperrt werden, in den beiden kommenden Jahren dann mehrmals während der verschiedenen Bauabschnitte. Sichere, nahe gelegene Ausgleichsflächen für die SchülerInnen sind notwendig.

Die verkehrliche Regelung derzeit: Im Zufahrtsweg Steintorwall ist ein großes Schild „30 Zone“, sowie „Sackgasse“. Am Ende des Steintorwall, vor dem Beginn des Rondells, sind rechts und links jeweils relativ kleine Schilder „Verkehrsberuhigter Bereich“ aufgestellt, welche für den Löwenwall gelten.

Zitat Simon Amore, Sachbearbeiter Prävention, Polizeikommissariat Braunschweig-Mitte:
 „Ich habe vor Ort an zwei unterschiedlichen Tagen jeweils ca. 15 Verkehrskontrollen durchgeführt. Darunter ausschließlich Personen, welche nach eigenen Angaben regelmäßig auf dem Löwenwall fahren. (Arbeiten dort / Schüler abholen / Taxi / Fahrschule). Nach einem für mein Empfinden glaubhaften und rein informativen Gespräch gaben alle an, dass ihnen nicht bewusst war, dass dort ein Verkehrsberuhigter Bereich ist. Dies, obwohl sie den Bereich regelmäßig befahren. Ohne die Geschwindigkeit gemessen zu haben, sind alle Fahrzeuge zwischen ca. 30-40 km/h gefahren. Die Fahrzeugführer gaben an, davon ausgegangen zu sein, dass dort 30 km/h erlaubt seien.“

Herr Amore empfiehlt, das „30 Zone-Schild“ auf dem Steintorwall durch ein „30 Schild“ zu ersetzen. Zudem rät er, Bodenmarkierungen aufzubringen, um den Beginn des Verkehrsberuhigten Bereichs auf dem Löwenwall zu verdeutlichen.

Anlagen:

Keine

Betreff:

**Veloroute Schöppenstedter Turm: Museumstraße
(Planungsanpassung)**

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

14.04.2025

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (Anhörung)	22.04.2025	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	13.05.2025	Ö

Beschluss:

Der Planung und dem Ausbau der VeloRoute Schöppenstedter Turm im Bereich der Museumstraße in der als Anlage beigefügten Fassung wird zugestimmt.

Sachverhalt:**Beschlusskompetenz:**

Die Beschlusskompetenz des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (AMTA) ergibt sich aus § 76 Abs. 3 Satz 1 NKomVG i. V. m. § 6 Nr. 2 lit. h der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig. Im Sinne der Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei der VeloRoute Schöppenstedter Turm um eine Planung, die eine über die Grenzen der Stadtbezirke hinausgehende Funktion besitzt, für die der AMTA beschlusszuständig ist.

Anlass

Die Planung der Museumstraße wurde als Teil der VeloRoute Schöppenstedter Turm im November/Dezember 2023 in den Sitzungen der Stadtbezirksräte 130 und 120 und im AMTA (DS 23-22386) vorgestellt und jeweils ungeändert beschlossen.

Den Gremiensitzungen vorangegangen war eine öffentliche Bürgerinformationsveranstaltung, in der einige Hinweise und Verbesserungsvorschläge geäußert wurden. Für diese wurde eine Prüfung und ggf. Einarbeitung zugesagt. Für den Bereich der Museumstraße wurde angeregt, den Radweg hinter den Bäumen zu führen um die Parkplätze zu erhalten. Diese Anregung wurde in der Bürgerinformationsveranstaltung im März 2025 wiederholt.

Die Idee wurde geprüft und wird für die Seite gegenüber dem Museum umgesetzt. Auf der Seite des Museums wird die Idee nicht weiterverfolgt, da sie für die zukünftige Führung des Radverkehrs im Knotenbereich Magnitorwall eine sehr ungünstige Ausgangslage darstellt. Auch aus stadtgestalterischer Sicht ist aufgrund der Bedeutung des Museums die Variante der Führung auf den Längsparkplätzen zu bevorzugen.

Da sich aus der Prüfung eine wesentliche Änderung gegenüber der beschlossenen Planung ergibt (Radweg verläuft an anderer Stelle; Parkplätze werden erhalten), ist eine erneute Beschlussfassung erforderlich.

Sofern die geänderte Planung nicht beschlossen wird, hat die bisherige Beschlussfassung aus der Drucksache 23-22386 weiterhin Bestand.

Planung

Von der Steintorbrücke stadteinwärts wird der Radverkehr zunächst auf einem Hochbordradweg und von dort auf die Fläche geführt, auf der sich heute Längsparkplätze befinden. Dieser Streifen verläuft auf der ganzen Länge des Herzog-Anton-Ulrich-Museums und endet vor der stadteinwärtigen Bushaltestelle Museumstraße. Dort wird der Radverkehr vom Radweg auf den markierten Schutzstreifen auf der Fahrbahn überführt und kann den Knotenpunkt Museumstraße/Magnitorwall/Georg-Eckert-Straße von dort aus wie im Bestand nutzen.

Außerhalb des Bereiches des heutigen Parkstreifens wird der Radweg in Basalt-Kleinpflaster (gesägt und geflammt) ausgeführt, um den Fahrkomfort gegenüber dem heutigen Pflaster zu erhöhen. Das Pflaster des Parkstreifens bleibt erhalten.

Stadtauswärts wird der auf der Fahrbahn ankommende Radverkehr hinter die Baumreihe geführt und verläuft dort bis zur Einmündung Steintorwall. In diesem Abschnitt wird das vorhandene Pflaster teilweise aufgenommen und nach Einbau eines taktilen und visuellen Trennstreifens aus hellen Granitkleinpflaster wieder eingebaut.

Ab der Einmündung Steintorwall wird der Radverkehr bis zur Steintorbrücke auf einem Hochbordradweg geführt. Hier wird, wie auf der gegenüberliegenden Straßenseite, ein Radwegbelag aus Basalt-Kleinpflaster hergestellt.

Durch diese überarbeitete Planung können etwa 18 Parkplätze vor den Wohnhäusern erhalten werden.

Klimawirkungsprüfung

Gemäß DS 24-24424 handelt es sich bei der Planung um ein klimaschutzrelevantes Thema. Die Check-Liste zur Klimawirkungsprüfung ist als Anlage beigefügt.

Leuer

Anlage/n:

Anlage 1: Lageplan Museumstraße

Anlage 2: Checkliste zur 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 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:**Parkraumkonzept Veloroute****Organisationseinheit:**Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr**Datum:**

15.04.2025

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (Anhörung)	22.04.2025	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 120 Östliches Ringgebiet (Anhörung)	23.04.2025	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	13.05.2025	Ö

Beschluss:

Dem Parkraumkonzept für den Bereich um die Helmstedter Straße gemäß Anlage 1 wird zugestimmt.

Sachverhalt:**Beschlusskompetenz**

Die Beschlusskompetenz des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (AMTA) ergibt sich aus § 76 Abs. 3 Satz 1 NKomVG i. V. m. § 6 Nr. 2 lit. h der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig. Im Sinne der Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei der Veloroute Schöppenstedter Turm und dem daraus resultierenden Parkraumkonzept um eine Planung, die eine über die Grenzen der Stadtbezirke hinausgehende Funktion besitzt, für die der AMTA beschlusszuständig ist.

Anlass

Wie bereits mit DS 24-23606-01 angekündigt, hat die Verwaltung im Zuge der Umsetzung der Veloroute Schöppenstedter Turm ein Parkraumkonzept zur Verlagerung der entfallenden Parkplätze in der Helmstedter Straße in das Umfeld erarbeitet. In den an die Veloroute angrenzenden Straßen werden die Parkplatz-Nutzungen dafür bedarfsoorientiert neu sortiert. Die Verwaltung hat dieses Konzept am 20.03.2025 der Öffentlichkeit im Rahmen einer Bürgerinformation vorgestellt.

Die Straßenverkehrsordnung bietet unterschiedliche Möglichkeiten zur Beschränkung der Parkzeit oder Bevorrechtigung bestimmter Nutzergruppen. Die durch die Umstrukturierung der Helmstedter Straße betroffenen Nutzergruppen sind hauptsächlich Kunden und Bewohner. Entsprechend werden Parkplatzangebote für diese Nutzergruppen im Umfeld der Helmstedter Straße ausgewiesen.

Bewohner

Die Einrichtung von Bewohnerparkplätzen, die tagsüber für die Allgemeinheit zur Nutzung mit Parkscheibe freigegeben sind („Mischprinzip“), hat sich im Gebiet um die Stadthalle südlich der Helmstedter Straße bereits bewährt. Parkplätze sind dabei für die Allgemeinheit von 8 Uhr bis 18 Uhr für maximal 3 Stunden mit Parkscheibe nutzbar (Bewohner ausgenommen), zwischen 18 Uhr und 8 Uhr dürfen dort nur Bewohner mit Parkausweis parken.

Dieses Prinzip soll auch auf den Bereich nördlich der Helmstedter Straße übertragen werden. Das entspricht im Grundsatz auch der Anregung (DS 24-23184) des Stadtbezirksrates im Östlichen Ringgebiet.

Es bietet sich an, in den Wohnstraßen nördlich der Helmstedter Str. bzw. Kastanienallee zunächst ca. 50 % der öffentlichen Parkplätze im Mischprinzip zu beschildern (Anlage 1). Eine Erhebung der Nutzergruppen hat ergeben, dass der überwiegende Anteil der Nutzer der Parkplätze Bewohner sind. Es sollen aber auch weiterhin Parkmöglichkeiten für Langzeitbesucher zur Verfügung stehen. Die Straße Am Wasserturm erhält keine Bewohnerparkplätze, da den Bewohnern hier eine Tiefgarage zur Verfügung steht.

Südlich der Helmstedter Straße bzw. Kastanienallee besteht aufgrund der Berufsschule tagsüber ein besonderer Bedarf an Langzeitparkplätzen. In der südlichen Helmstedter Straße werden die Parkplätze auf der Südwestseite im Mischprinzip ausgewiesen. Die Bolchentwete ist aufgrund ihrer Nähe zur Berufsschule als Langzeitparkgebiet vorgesehen. Die Bewohnerparkplätze der Bolchentwete werden in der Franz-Trinks-Straße abgebildet, die somit vollständig im Mischprinzip beschildert wird.

Im Steintorwall werden zusätzliche Bewohnerparkplätze auf der Westseite ausgewiesen und die bestehenden Bewohnerparkplätze von der Ostseite auf die Westseite verlegt, um die Beschilderung zu reduzieren und eindeutiger zu machen. Im Steintorwall stehen die Bewohnerparkplätze, wie in der Innenstadt üblich, dauerhaft nur den Bewohnerparkausweisinhabern zur Verfügung.

Die Carsharingstation wird von der Helmstedter Straße in den Nahbereich verlegt. Eine Zusage des Anbieters Sheepersharing für den finalen Standort steht aktuell jedoch noch aus.

Überlappungszone für das Bewohnerparken

Für die Einrichtung der Bewohnerparkplätze nördlich der Helmstedter Straße wird eine neue Bewohnerparkzone mit der Bezeichnung 120B angelegt. Antragsberechtigt sind alle Personen mit Wohnsitz im Bereich zwischen Helmstedter Straße, Altewiekring, Jasperallee und Okerumflut.

Anders als bisher üblich sollen den Parkausweisinhabern jedoch auch Bewohnerparkplätze außerhalb ihrer Parkzone zur Verfügung stehen. Diese „Überlappung“ der Parkzonen wurde bereits im Inselwall erfolgreich angewendet und soll nun auf Wunsch der Anlieger auch im Bereich der Helmstedter Straße umgesetzt werden. Bewohner mit Parkausweis 120B können so zukünftig im Bereich zwischen Leonhardstraße, Jasperallee und Altewiekring sowie im Steintorwall und Magnitorwall alle Bewohnerparkplätze ohne Zeitbeschränkung, sowie auch alle gebührenpflichtigen Parkplätze kostenfrei nutzen (Anlage 2). Sofern Parkplätze in der Museumstraße erhalten bleiben, wären auch diese entsprechend nutzbar.

Für Bewohner mit Parkausweis 132 (Bestandsgebiet um die Stadthalle) sind die Bewohnerparkplätze um die Helmstedter Straße sowie die Parkplätze im Steintorwall und Magnitorwall (ggfs. Museumstraße) ebenfalls freigegeben, um auch für diese Bewohnerparkzone die „Überlappung“ einzurichten.

Kunden

Für Kunden der an der Helmstedter Straße ansässigen Gewerbebetriebe werden Kurzzeitparkplätze in den unmittelbar an die Helmstedter Straße angrenzenden Straßen ausgewiesen (Anlage 1). Diese Parkplätze sind, wie im Bestand, mit Parkscheibe für maximal eine Stunde nutzbar. Die Anzahl dieser Parkplätze entspricht in etwa der entfallenden Kurzzeitparkplätze an der Helmstedter Straße (ca. 30 Stück). Die Parkscheibenpflicht gilt dabei wie bisher nur zwischen 8 Uhr und 18 Uhr. Außerhalb dieser Zeit gibt es keine Beschränkung der Parkzeit auf diesen Parkplätzen.

Bewohner mit Parkausweis sind auf diesen Kurzzeitparkplätzen nicht von der Höchstparkdauer befreit.

Jeweils ein Behindertenparkplatz wird auf Wunsch der Anlieger in der südlichen Parkstraße und in der nördlichen Bertramstraße eingerichtet.

Halten/Liefern/Handwerker

Entlang der Helmstedter Straße wird ein eingeschränktes Haltverbot (Zeichen 286) angeordnet. Im eingeschränkten Haltverbot ist das Halten bis zu drei Minuten zulässig, das ohne Verzögerung durchgeführte Ein- und Aussteigen oder Be- und Entladen ist von der Zeitbegrenzung ausgenommen.

Handwerksbetriebe, die für die Ausführung ihrer Arbeiten auf ein Kraftfahrzeug angewiesen sind, können bei der Straßenverkehrsbehörde eine Ausnahmegenehmigung nach § 46 Straßenverkehrsordnung (StVO) beantragen, die zum Parken auf Parkscheiben- und Bewohnerparkplätzen sowie im eingeschränkten Haltverbot während der auszuführenden Arbeiten berechtigt.

Öffentlichkeitsveranstaltung

Das Parkraumkonzept wurde im Rahmen der zweiten Öffentlichkeitsveranstaltung zur Veloroute Schöppenstedter Turm am 20.03.2025 vorgestellt. Das Konzept wurde von den Anwesenden positiv aufgenommen. Insbesondere die Entlastung des Quartiers vom Pendlerparken in den betreffenden Straßen bei gleichzeitiger Ermöglichung des Anwohner- und Besucherparkens fand Zustimmung.

Umsetzung

Die Umsetzung des Parkraumkonzepts erfolgt durch die Aufstellung der Beschilderung im Rahmen des bestehenden Dienstleistungsvertrages. Der Verwaltung entstehen dafür keine zusätzlichen Kosten. Die Beschilderung erfolgt vor Beginn der Baumaßnahmen an der Helmstedter Straße und Museumstraße. Die Anlieger werden mit ausreichend zeitlichem Vorlauf per Wurfsendung über die Änderungen informiert. Bewohnerparkausweise können online oder in den verschiedenen Bürgerbüros beantragt werden.

Die Auslastung sowie die Nachfrage nach den verschiedenen Parkplätzen im Gebiet wird von der Verwaltung beobachtet. Eine bedarfsorientierte Anpassung der Anzahl der Kurzzeit- und Bewohnerparkplätze ist möglich. Der Anteil an Bewohnerparkplätzen darf 75 % aller Parkplätze im Gebiet jedoch nicht überschreiten.

Klimawirkungsprüfung

Gemäß DS 24-24424 handelt es sich bei der Planung um ein klimaschutzrelevantes Thema. Die Check-Liste zur Klimawirkungsprüfung ist als Anlage beigefügt.

Leuer

Anlage/n:

Anlage 1: Plan Parkraumkonzept Helmstedter Straße
Anlage 2: Plan Bewohnerparkzone 120B
Anlage 3: Checkliste Klimawirkungsprüfung

keine Änderung

Anlage 1 - Plan Parkraumkonzept Helmstedter Straße

eingeschränktes Haltverbot

Bewohnerparken Mischprinzip

mit Parkausweis 120B und 132;
8-18h für alle mit Parkscheibe max. 3 Std.

Bewohnerparkplatz

nur mit Parkausweis C, 120B, 132

Kurzzeitparkplatz

8-18 h mit Parkscheibe max. 1 Std.

Parkgebühren

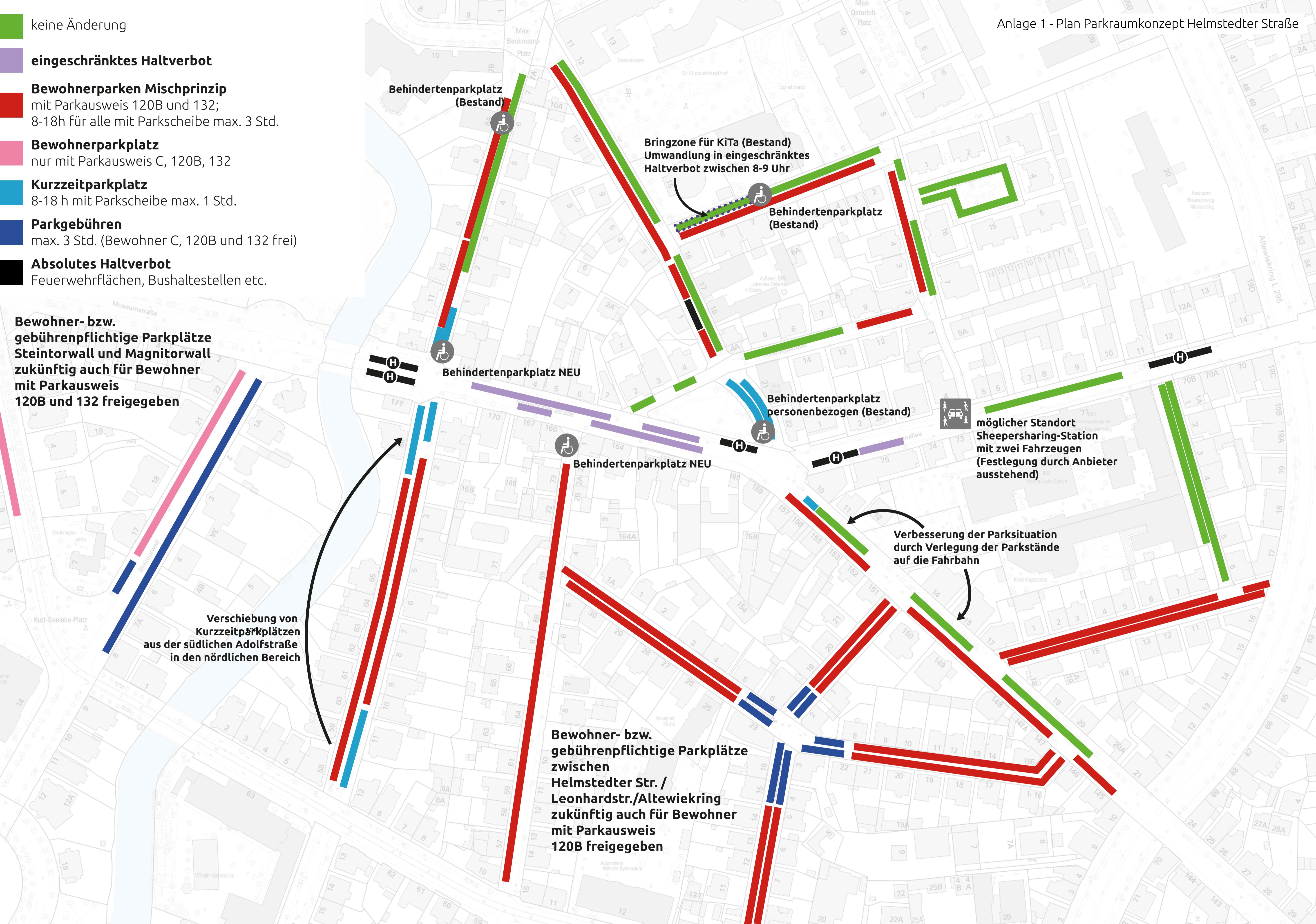
max. 3 Std. (Bewohner C, 120B und 132 frei)

Absolutes Haltverbot

Feuerwehrflächen, Bushaltestellen etc.

**Bewohner- bzw.
gebührenpflichtige Parkplätze
Steintorwall und Magnitorwall
zukünftig auch für Bewohner
mit Parkausweis
120B und 132 freigegeben**

**Verschiebung von
Kurzzeitparkplätzen
aus der südlichen Adolfstraße
in den nördlichen Bereich**



Eingeschränktes Haltverbot

Alle Nutzenden dürfen die Fläche zum Be- und Entladen nutzen, jedoch nicht für längere Zeit parken. Ist eine Zeitbeschränkung durch Zusatzzeichen angegeben, gilt das Haltverbot nur in diesem Zeitraum. Außerhalb dieses Zeitraumes gelten keine Einschränkungen.



Bewohnerparken „Mischprinzip“
Für Bewohner mit Parkausweis gelten keine Parkregelungen. Alle anderen Nutzenden dürfen innerhalb der angegebenen Zeit mit Parkscheibe parken. Außerhalb der angegebenen Zeit dürfen nur Bewohner mit Parkausweis parken.



Bewohnerparkplatz
Auf den Parkplätzen dürfen nur Bewohner mit dem angegebenen Parkausweis parken.

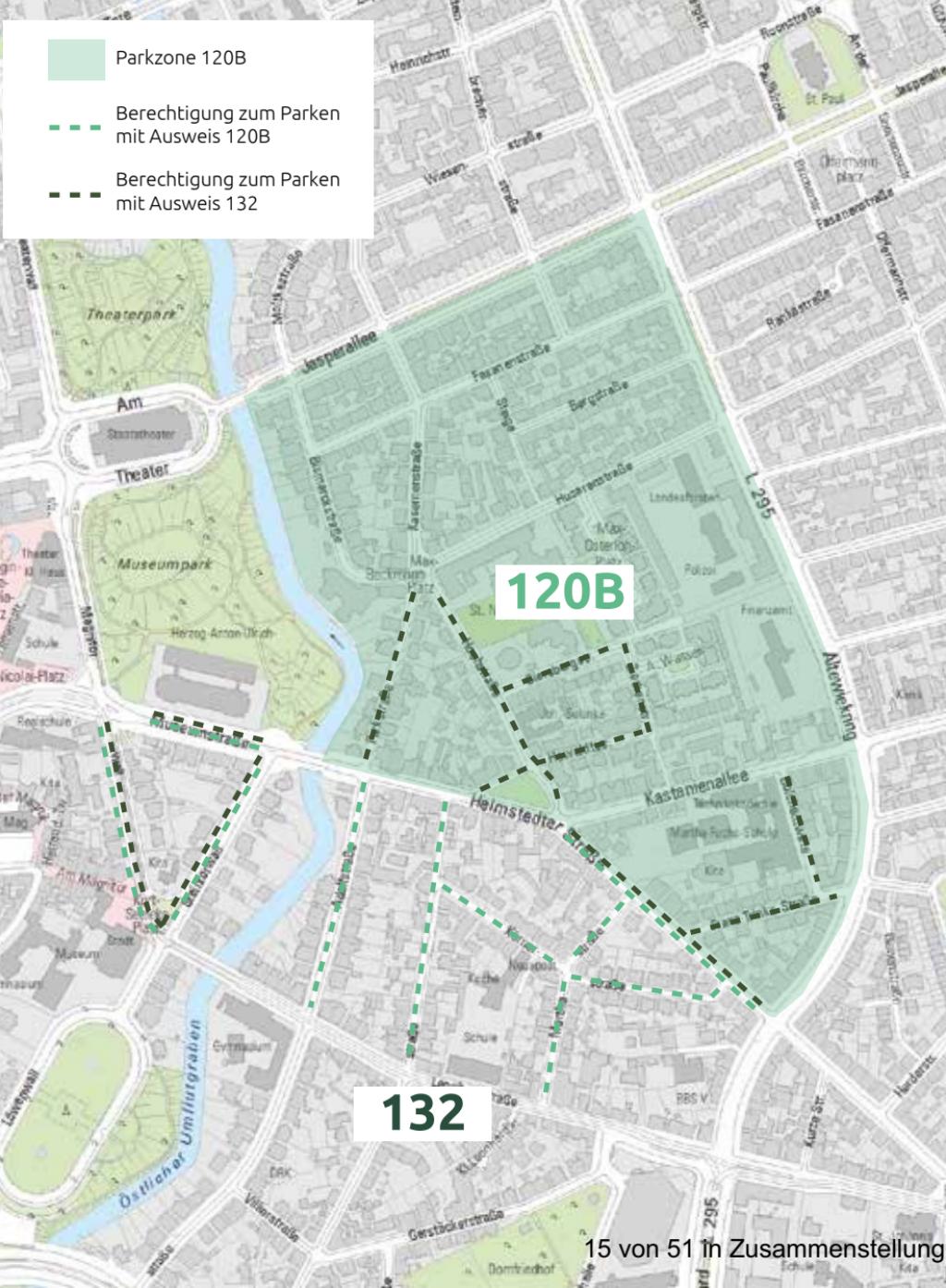


Kurzzeitparkplatz
Alle Nutzenden dürfen innerhalb der angegebenen Zeit maximal eine Stunde lang mit Parkscheibe parken. Außerhalb der angegebenen Zeit ist das Parken unbeschränkt möglich.



Parkgebühren
Für das Parken müssen Gebühren gezahlt werden. Die Parkzeit ist auf 3 Stunden beschränkt. Für Bewohner mit Parkausweis gelten diese Einschränkungen nicht. Welche Parkausweise gültig sind, ist am Parkscheinautomaten angezeigt.

Anlage 2 - Plan Bewohnerparkzonen



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 type="checkbox"/> Berücksichtigung Fußverkehr
	<input type="checkbox"/> Berücksichtigung Radverkehr
	<input 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 type="checkbox"/> Wiederverwendung von Baustoffen
	<input type="checkbox"/> Naturmaterial
Sonstiges	<input type="checkbox"/>

Betreff:

**Umsetzung Qualitätsstandard Fahrradstraßen - Pockelsstraße
(Rebenring bis Katharinenstraße), Ferdinandstraße und
Schubertstraße/Am Gaußberg**

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

15.04.2025

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (Anhörung)	22.04.2025	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 330 Nordstadt-Schunteraeue (Anhörung)	07.05.2025	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	13.05.2025	Ö

Beschluss:

„Der Markierung und Beschilderung der Fahrradstraßen gemäß Anlage 1 bis 3 wird zugestimmt.“

Sachverhalt:**Beschlusskompetenz**

Die Beschlusskompetenz des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (AMTA) ergibt sich aus § 76 Abs. 3 Satz 1 NKomVG i. V. m. § 6 Nr. 2 lit. h der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei Fahrradstraßen um einen Beschluss über Planungen, für die der Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben beschlusszuständig ist. Fahrradstraßen sind Teil eines übergeordneten Netzes an Fahrradstraßen, deren Bedeutung somit wesentlich über den Stadtbezirk hinausgeht.

Anlass

Im Juli 2020 hat der Rat der Stadt Braunschweig den Ziele- und Maßnahmenkatalog "Radverkehr in Braunschweig" zur umfassenden Förderung des Radverkehrs beschlossen (DS 20-13342-02). Die Maßnahme 6.1 sieht die Entwicklung eines Qualitätsstandards für Fahrradstraßen vor, um künftig eine einheitliche und klar erkennbare Gestaltung zu gewährleisten und den besonderen Charakter dieser Straßen hervorzuheben.

Um den Radverkehr zu fördern und die Sicherheit für Radfahrende zu erhöhen, wurde im Dezember 2022 der von der Verwaltung entwickelte „Qualitätsstandard für Fahrradstraßen und Fahrradzonen in Braunschweig“ beschlossen (DS 22-19984).

Fahrradstraßen bündeln den Radverkehr und bieten eine sichere und komfortable Alternative zu herkömmlichen Radwegen entlang von Hauptverkehrsstraßen. Ein gut ausgebautes Netz von Fahrradstraßen ermöglicht es, über längere Strecken hinweg attraktive Routen zu schaffen und so den Anteil des Radverkehrs zu steigern. Die Verwaltung hat daher in den vergangenen Jahren ein mehr als 15 km langes, größtenteils zusammenhängendes Netz von Fahrradstraßen und einer Fahrradzone eingerichtet.

Planung

Folgende Maßnahmen werden vorbehaltlich der Rechtskraft des Haushaltsplanes 2025/2026 zur Umsetzung vorgeschlagen:

- **Pockelsstraße (Anlage 1)**

Auf der Pockelsstraße, zwischen Rebenring und Katharinenstraße, sollen die Markierungen gemäß „Qualitätsstandard für Fahrradstraßen und Fahrradzonen in Braunschweig“ umgesetzt werden. In der Pockelsstraße sind keine zusätzlichen baulichen Anpassungen notwendig. Der Bestand bleibt erhalten, es muss ausschließlich markiert werden. Die Anzahl der Baumstandorte und der Parkstände bleibt unverändert.

Markiert werden Sicherheitstrennstreifen zu den Senkrechtparkständen sowie das Sinnbild „Fahrradzone“. Der Radverkehr fährt auf der ca. 4,30 m breiten Fahrgasse. Die Sicherheitstrennstreifen sind nicht für das regelmäßige Befahren vorgesehen. Zusätzlich werden auf Höhe der Fußgängerquerung mittig im Straßenabschnitt Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen aufgebracht. Die bestehenden Markierungen werden bei Bedarf erneuert und an der Furt des Rebenringes wird die Markierung der Radwegefurt ergänzt.

- **Ferdinandstraße Nord (Anlage 2)**

Die Ferdinandstraße Nord stellt eine sehr hohe Netzrelevanz für den Radverkehr und auch eine wichtige Fußverbindung dar. Sie ist eine Einbahnstraße mit „Radverkehr frei“ und dient dem Kfz-Verkehr ausschließlich zur Erschließung der Bebauung. Am südlichen Fahrbahnrand befinden sich bauliche Parkstände im Seitenraum, am nördlichen Fahrbahnrand findet Fahrbahnrandparken statt. Die verbleibende Fahrgassenbreite nach Abzug des Fahrbahnrandparkens (2,00 m) und der Sicherheitstrennstreifen (je 0,75 m) läge bei ca. 1,30 m und unterschreitet damit deutlich das Regel- und Mindestmaß für Fahrradstraßen.

Zur Umsetzung des Qualitätsstandards wird das Fahrbahnrandparken am nördlichen Fahrbahnrand aufgehoben. Es entfallen 5 Parkstände von ca. 45 (gesamte Ferdinandstraße). Diese können im direkten Umfeld aufgrund freier Kapazitäten auf dem Wilhelmitorwall kompensiert werden.

Der Radverkehr fährt auf der geplant ca. 4,00 m breiten Fahrgasse. Die Fahrgasse ist nördlich vom vorhandenen Bord und südlich vom markierten Sicherheitstrennstreifen begrenzt.

Markiert werden die Sinnbilder „Fahrradstraße“ und Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen sowie der Sicherheitstrennstreifen zu den Parkständen am südlichen Fahrbahnrand. Sicherheitstrennstreifen sind nicht für das regelmäßige Befahren vorgesehen.

Der nördliche Fahrbahnrand erhält ein absolutes Haltverbot. Die bestehenden Grenzmarkierungen sowie die Klebeborde werden demarkiert bzw. rückgebaut. Ein Rückbau des vorhandenen Radwegs wird in Abhängigkeit der finanziellen und personellen Ressourcen zu einem späteren Zeitpunkt umgesetzt. Die Baumstandorte können unverändert bestehen bleiben, die fehlenden Bäume könnten nachgepflanzt werden. Alternativ ist zu Lasten der Baumnachpflanzung eine Verbreiterung des Gehweges mit angepasster Begrünung denkbar.

Eine Maßnahme zur Minimierung des Kfz-Durchgangsverkehrs besteht bereits heute durch die Sperrpfosten auf der Ferdinandbrücke, eine „Anlieger frei“ Beschilderung wird angeordnet.

Die bestehende Vorfahrtberechtigung der Verbindung Ferdinandstraße Nord/Ferdinandbrücke gegenüber der Ferdinandstraße Süd-West wird beibehalten und verdeutlicht.

- Ferdinandstraße Süd-West (Anlage 2)

Die Ferdinandstraße Süd-West stellt keine hohe Netzrelevanz für den Radverkehr dar. Sie ist eine Einbahnstraße und dient dem Kfz-Verkehr ausschließlich zur Erschließung der Bebauung. Auf beiden Seiten findet Fahrbahnrandparken statt. Die verbleibende Fahrgassenbreite nach Abzug des Fahrbahnrandparkens (2,00 m) und der Sicherheitstrennstreifen (je 0,75 m) läge bei ca. 1,80 m (Regel-/Mindestmaß unterschritten).

Zur Umsetzung des Qualitätsstandards müsste das Fahrbahnrandparken einseitig aufgehoben werden. In Abwägung der Netzrelevanz für den Radverkehr wird die Fahrradstraße aufgehoben. Die Ferdinandstraße Süd-West wird zur Zone 30, eine „Anlieger frei“ Beschilderung wird angeordnet.

Die Anzahl der Parkstände und die Baumstandorte bleiben im Abschnitt Ferdinandstraße Süd-West unverändert.

- Am Gaußberg (Anlage 3)

Die Verbindung Wendentorwall/Inselwall stellt eine sehr hohe Netzrelevanz für den Radverkehr dar. Die Fahrradstraße „Am Gaußberg“ ist eine Einbahnstraße, Radverkehr frei. Es findet einseitiges Fahrbahnrandparken in Schrägaufstellung statt. Zur Umsetzung des Qualitätsstandards müsste das Fahrbahnrandparken als Längsparken geordnet werden. Annähernd die Hälfte der ca. 70 Parkstände würden entfallen. Um dies zu vermeiden, wurden Alternativen überprüft.

Im Zusammenhang mit der zukünftig verbesserten Querungsmöglichkeit für den Fuß- und Radverkehr im Zuge des Wallrings (23-20537 „Am Wendentor: Verbesserte Querungsmöglichkeit für Zu-Fuß-Gehende und Radfahrende im Zuge des Wallrings“, Ausführung geplant in 2025) wird sich die Netzrelevanz für den Radverkehr von Am Gaußberg auf die Schubertstraße verlagern. Auf dieser Grundlage wird die Fahrradstraße Am Gaußberg aufgehoben und stattdessen die Schubertstraße als Fahrradstraße ausgewiesen.

- Schubertstraße (Anlage 3)

Die Schubertstraße liegt heute in einer Tempo 30-Zone. Beidseitig finden sich bauliche Parkstände im Seitenraum. Die verbleibende Fahrgassenbreite nach Abzug der Sicherheitstrennstreifen (je 0,75 m) ergibt sich zu 4,00 m. In der Schubertstraße sind somit keine baulichen Anpassungen notwendig. Der Bestand bleibt erhalten, es muss ausschließlich markiert und beschildert werden. Die Anzahl der Baumstandorte und der Parkstände bleibt unverändert.

Markiert werden die Sinnbilder „Fahrradstraße“ und Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen sowie beidseitig Sicherheitstrennstreifen zu den Parkständen. Die Sicherheitstrennstreifen sind nicht für das regelmäßige Befahren vorgesehen.

Da über die Schubertstraße das Wohngebiet um die Bammelsburger Straße erschlossen wird, wird hier keine Maßnahme zur Minimierung des Kfz-Durchgangsverkehrs erfolgen. Diese erfolgt erst im weiteren Verlauf der Fahrradstraße durch „Anlieger frei“ im Übergang zum Inselwall.

Im Knotenpunkt Schubertstraße/Inselwall gilt weiterhin „rechts vor links“. Eine Bevorrechtigung der Fahrradstraße durch eine abknickende Vorfahrt im Kreuzungsbereich am Gaußdenkmal könnte nur erfolgen, wenn der vorhandene Fußgängerüberweg im Inselwall entfiele. Das soll jedoch vermieden werden.

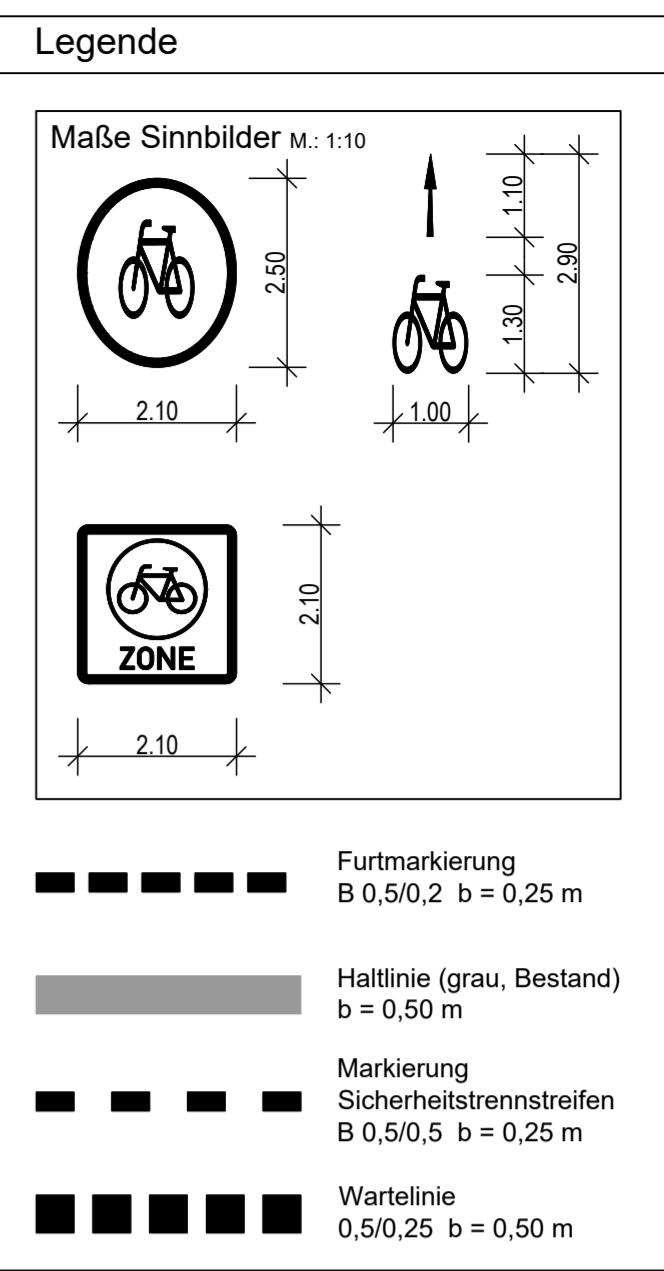
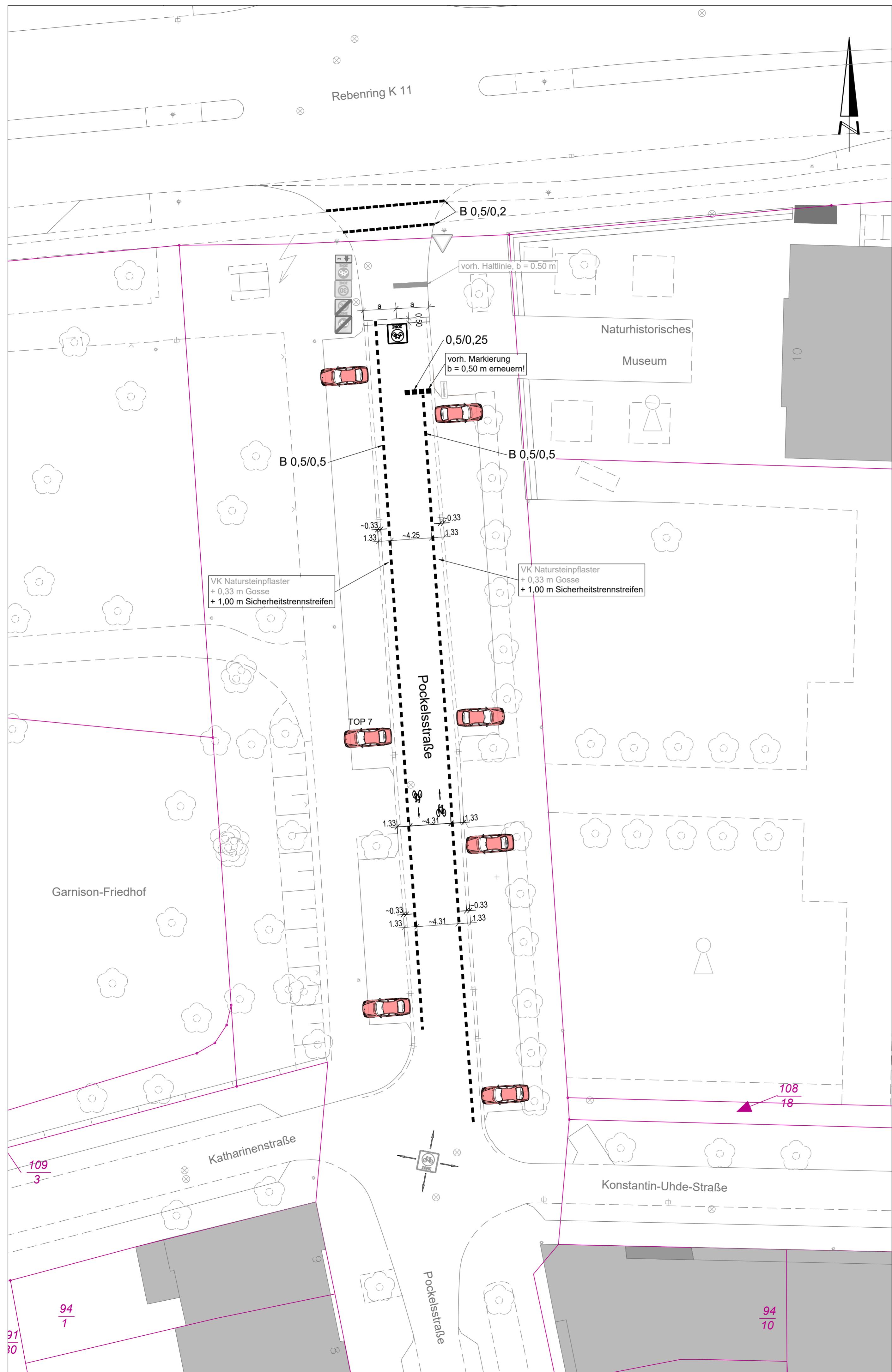
Klimawirkungsprüfung

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 Pockelsstraße
- Anlage 2: Lageplan Ferdinandstraße
- Anlage 3: Lageplan Schubertstraße/Am Gaußberg
- Anlage 4: Checkliste Klimawirkungsprüfung



X	XXX	XXX	XXX
Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen

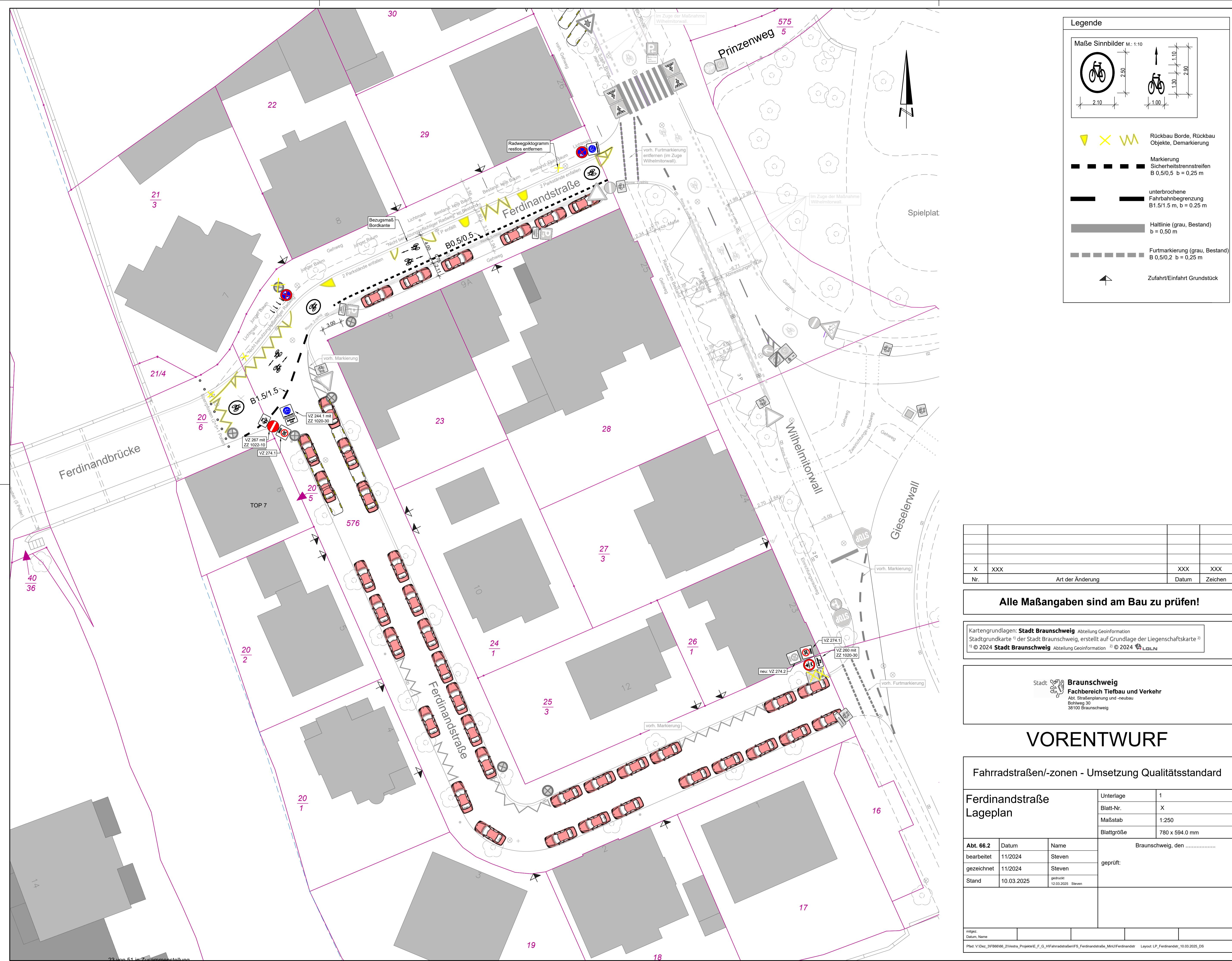
Alle Maßangaben sind am Bau zu prüfen!

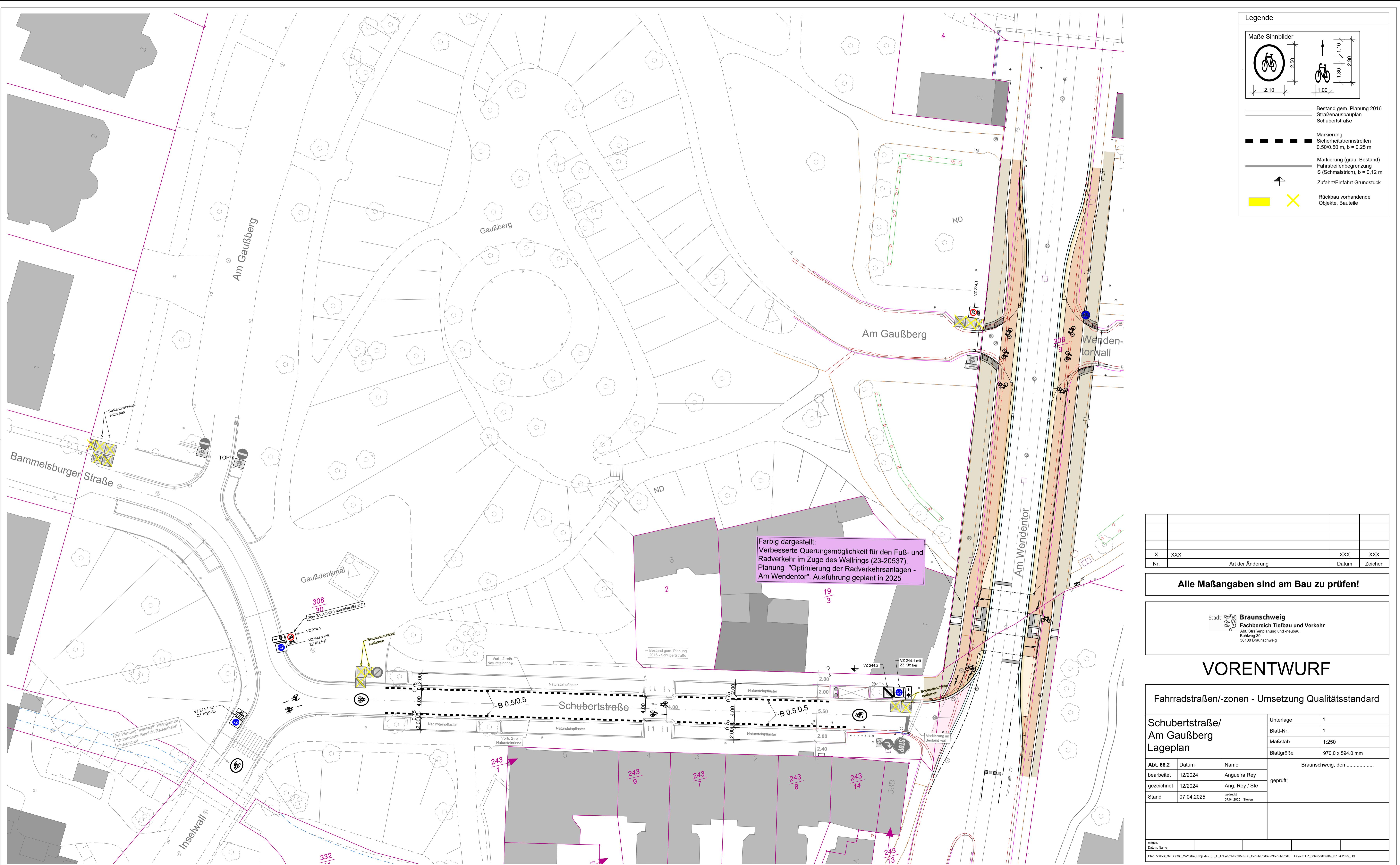
Kartengrundlagen: **Stadt Braunschweig** Abteilung Geoinformation
 Stadtgrundkarte ¹⁾ der Stadt Braunschweig, erstellt auf Grundlage der Liegenschaftskarte ²⁾
¹⁾ © 2024 Stadt Braunschweig Abteilung Geoinformation ²⁾ © 2024 LGIN

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

VORENTWURF

Fahrradstraßen/-zonen - Umsetzung Qualitätsstandard		
Pockelsstraße (Rebenring bis Katharinenstr.)	Unterlage	1
Lageplan	Blatt-Nr.	1
	Maßstab	1:250
	Blattgröße	590.0 x 594.0 mm
Abt. 66.2	Datum	Name
bearbeitet	09.2024	Steven
gezeichnet	09.2024	tr
Stand	10.03.2025	gedruckt 10.03.2025 Steven
mitgez. Datum, Name		
Pfad: V:\Dez_3\FB66\66_2\Vestra_Projekte\F_G_H\Fahrradstraßen\FS_Pockelsstr_MR\Pockelstr_MR		Layout: LP_Pockelsstraße_10.03.25_DS





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:

- Der Beschluss leistet grundsätzlich einen Beitrag zur Energie- und Mobilitätswende.** Diese Zielrichtung ist entscheidend. Der mit der Maßnahme verbundene Ressourcen- und Energieverbrauch ist nachrangig.

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 type="checkbox"/> Berücksichtigung Fußverkehr
	<input checked="" type="checkbox"/> Berücksichtigung Radverkehr
	<input 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 type="checkbox"/> Wiederverwendung von Baustoffen
	<input type="checkbox"/> Naturmaterial
Sonstiges	<input type="checkbox"/>

Betreff:**Ideenplattform: Sitzbänke in der Innenstadt****Organisationseinheit:**Dezernat VIII
67 Fachbereich Stadtgrün**Datum:**

11.04.2025

BeratungsfolgeStadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (Anhörung)
Umwelt- und Grünflächenausschuss (Entscheidung)**Sitzungstermin**

22.04.2025

Status

Ö

06.05.2025

Ö

Beschluss:

Die Idee der Aufstellung zusätzlicher Sitzbänke in den Park- und Grünanlagen in der Innenstadt wird entsprechend des Verwaltungsvorschlags 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 in Grün- und Parkanlagen.

Der Verwaltung wurde im März 2024 der Vorschlag für mehr Sitzgelegenheiten in der Innenstadt einschließlich einer Unterzeichnerliste mit insgesamt 121 Unterschriften (auch außerhalb Braunschweigs) vorgelegt. Ideengeber ist der Kreisverband Braunschweig-Salzgitter e.V. des Deutschen Roten Kreuzes (DRK). Der Ideengeber weist auf die Bedeutung von Sitzbänken als Begegnungs- und Verweilorte im öffentlichen Raum sowie auf die Rastfunktion insbesondere für ältere und mobilitätseingeschränkte Personen hin.

Die Stadtverwaltung hat Kontakt mit der Ideengeberin aufgenommen, ergänzende Unterlagen (Kartenmaterial) erhalten und die eingereichten Standortvorschläge in Park- und Grünanlagen (Standortvorschläge 4-14) gemeinsam mit der Ideengeberin und dem Stadtbezirksrat geprüft. Es wird die Umsetzung wie folgt empfohlen:

4. Museumpark, westlicher Teil der oberen Fläche: Spieltisch mit zwei Sitzbänken für sechs Personen (ca. 200 x 60 cm)

Am vorgeschlagenen Standort ist die Aufstellung einer Spieltisch-Kombination aus Platzgründen und denkmalschutzrechtlicher Sicht nicht möglich. Es ist jedoch unkritisch eine Bank mit Lehne auf die nördliche Seite des Hangs zu installieren. Dafür werden Kosten in Höhe von ca. 2.800 € entstehen.

5. Museumpark, Weg im unteren Bereich der Grünfläche parallel zur Straße „Am Theater“: Jeweils ein bis zwei Holzbänke mit Lehne neben der Esche

Aus denkmalschutzrechtlichen Gründen kann an diesem Standort keine Bank aufgestellt werden.

6. Museumpark, gegenüber des St. Vinzenz, auf der Südwestseite: zwei drehbare Holzliegen zwischen Oker und Baum oder mehrere Holzliegen und Holzsteg

Drehbare Holzliegen können aus Platzgründen und aus Denkmalschutzbedenken nicht verwirklicht werden.

Steganlagen an der Oker bzw. an deren Umflutgräben sind in einem gesamtstädtischen Konzept festgelegt und sollen darüber hinaus nicht ausgeweitet werden, um die Oker als wichtigen Rückzugsraum für Tiere und Pflanzen zu schützen. Aus diesem Grund sollte eine weitere Steganlage nicht umgesetzt werden.

7. Museumpark, an der Weggabelung am Weg an der Oker: Holzbank mit Lehne

Zwischen den Standortvorschlägen 6 und 7, d.h. etwas südlicher als vorgeschlagen, lässt sich der Wunsch nach einer zusätzlichen Holzbank mit Lehne realisieren. Die geschätzten Kosten betragen 2.800 €.

8. Museumpark, Stichweg zum Okerufer: eine weitere Holzbank mit Lehne gegenüber der vorhandenen Bank

Der vorgeschlagene Standort für eine Bank ist aufgrund der vorhandenen historischen Rabatteneinfassung nicht realisierbar.

9. Theaterpark, ovale Fläche mit Steinbänken östlich des Spielplatzes auf dem Hügel: Steinbänke mit anderem Belag (z.B. Holz) und Trinkwasserbrunnen

Die vorhandenen Steinbänke unterliegen den gestalterischen Grundsätzen der historischen Parkanlagen und sind nicht veränderlich. Daher kann dem Wunsch nach einer Ausstattung der Bänke mit einem anderen Sitzbelag nicht entsprochen werden. Alternativ wird empfohlen, eine Bank auf der Freifläche nahe dem Spielplatz, zu installieren. Die entstehenden Kosten werden auf ca. 2.800 € geschätzt.

Ein Trinkwasserbrunnen im Museumpark wird abgelehnt. Zur Begründung wird auf DS 23-22624-01 verwiesen.

10. Theaterpark, Halbrundfläche im nördlichen Teil: Holzbank mit Lehne am Scheitelpunkt des Halbrundes sowie zwei Drehstühle links und rechts der neuen Bank

Am vorgeschlagenen Standort empfiehlt die Verwaltung die Aufstellung von einer Sitzbank mit Lehne. Weitere Sitzgelegenheiten sollten aufgrund möglicher Lärmbelästigungen für die unmittelbaren Anwohner an dieser Stelle nicht entstehen. Die Kosten betragen rd. 2.800 €.

11. Theaterpark, Fläche an der Westseite des nördlichen Teils (im Osten angrenzend ans Kulissenhaus): Sitzbank mit Lehne am Scheitelpunkt

Wie von der Ideengeberin vorgeschlagen, könnte an diesem Standort eine Sitzbank mit Lehne aufgestellt werden. Die Kosten belaufen sich auf ca. 2.800 €.

12. Theaterpark, Parkweg parallel zur Straße „Am Theater“ (schräg gegenüber der Solarkatze): vorhandene Sitzbank streichen, Mülleimer dezenter und abrücken von den Bänken, in Mülleimer integrierte Aschenbecher

Die Bänke im Theaterpark sind aus wetterbeständigem Hartholz gefertigt und erfordern keiner Überarbeitung in Form eines Anstrichs. Bei Bedarf werden einzelne Latten ersetzt bzw. die kompletten Bänke ausgetauscht. Im Falle der betreffenden Bänke ist dies gegenwärtig nicht erforderlich, so dass hier keine Restaurationsmaßnahmen umgesetzt werden sollen.

Der sich zwischen den Bänken befindliche Mülleimer ist mit einem Abstand von 50 cm von den Bänken durchaus gängig für die Braunschweiger Park- und Grünanlagen. Ein Umsetzen an die westliche Seite der Bänke stellt für die Leerung generell kein Hindernis dar und kann befürwortet werden. Die Kosten des Ausbaus des vorhandenen und des erneuten Einbaus an anderer Stelle würden sich auf rund 300 € belaufen.

Die Kosten für den Austausch der Mülleimer mit Modell, die über einen integrierten Aschenbecher verfügen, belaufen sich auf rd. 1.750 €/Stück (inkl. Frachtkosten, Aus- und Einbau). Angesichts des geringen Kosten-Nutzen-Verhältnisses empfiehlt die Verwaltung den Austausch der Abfallbehälter mit einem Modell inkl. Ascher nicht.

13. Theaterpark, im rechten Teil des Hanges der unteren Freifläche: zwei drehbare Holzliegen

Hinsichtlich der Topografie und aus Gründen des Denkmalschutzes können keine (drehbaren) Holzliegen installiert werden.

14. Theaterpark, am Weg zwischen Solarkatze und Oker: Sitzbank mit Lehne

Aufgrund der beengten Platzverhältnisse und der Topografie, sowie aus Sicht des Denkmalschutzes ist die Installation am Wegabschnitt zwischen Solarkatze und Oker nicht möglich.

Insgesamt können nach den Vorschlägen der Verwaltung fünf Sitzbänke, die mit Lehne ausgestattet sind, aufgestellt werden. Als Bankmodell ist eine Ausführung vorgesehen, die sich gestalterisch an derzeit auch an anderer Stelle im Museum- und Theaterpark aufgestellten Bänken orientiert.

Der Kostenpunkt für die Umsetzung der durch die Verwaltung geprüften Maßnahmen beträgt rd. 14.000 €. Ausreichende Finanzmittel stehen im Teilhaushalt des Fachbereichs Stadtgrün zur Verfügung.

Gekeler

Anlage/n:

- 1 Vorschlag auf der Ideenplattform
- 2 Karte mit geprüften Vorschlägen

Sitzbänke in der Innenstadt

Im Rahmen der Quartiersentwicklung Mitte-Ost stellten Einwohner*innen ihre Bedarfe zu Sitzbänken und ergänzenden Outdoor-Möblierungen dar. Die Vorschläge wurden bei gemeinsamen Stadtteilerkundungen aufgenommen. Sie sind in einer Liste und auf einer Karte dargestellt und zum Teil mit ergänzenden Fotos / Zeichnungen versehen.

Sitzmöglichkeiten im öffentlichen Raum erfüllen dabei zwei Hauptanliegen:

1) Ermöglichen von konsumfreier Freizeitgestaltung und Begegnung

Orte im öffentlichen Raum, die kostenlos genutzt werden können, sind für Menschen sehr wichtig. Sie tragen wesentlich dazu bei, Freizeit konsumfrei gestalten zu können und damit auch unabhängig von den eigenen finanziellen Ressourcen. Sie ermöglichen geplante oder zufällige Begegnung und sind damit ein wichtiger Beitrag, um Einsamkeit vorzubeugen und abzubauen. Insbesondere Aufenthaltsorte in Parks ermöglichen Entspannung und kommen damit vor allem auch Menschen entgegen, die nicht über einen Garten verfügen.

2) Abbau von Barrieren für mobilitätseingeschränkte Menschen

Immer mehr Menschen sind aufgrund des demografischen Wandels in ihrer Mobilität eingeschränkt. Das heißt, sie können nur noch kurze Wegstrecken ohne Pause zurücklegen oder nutzen teilweise Gehhilfen. Ein wichtiger Beitrag, um die noch vorhandene Mobilität zu erhalten und Teilhabe zu ermöglichen, sind ausreichend Sitzmöglichkeiten, um z. B. zum Einkaufen gehen oder Wege erledigen oder um Freizeit in Parks erleben zu können. Nur so können diese für diese Wege bewältigt und Selbstständigkeit sowie Begegnungsmöglichkeiten mit anderen Menschen erhalten werden. Dabei sind Sitzbänke in ausreichender Anzahl und im Abstand von max. 130-150 m sinnvoll.

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

Sitzbänke im öffentlichen Raum erfüllen vielfältige Funktionen.

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

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

6	Museumspark, gegenüber des St. Vinzenz, auf der Südwestseite	- zwei drehbare Holzliegen zwischen Oker und Baum oder mehrere Holzliegen und Holzsteg
7	Museumspark, an der Weggabelung am Weg an der Oker	- Holzbank mit Lehne für Gehpausen
8	Museumspark, Stichweg zum Okerufer	- gegenüber der bestehenden Bank eine weitere Holzbank mit Lehne aufstellen, um mehr Kommunikation zu ermöglichen
9	Theaterpark, ovale Fläche mit Steinbänken östlich des Spielplatzes auf dem Hügel	<ul style="list-style-type: none"> - auf die Steinbänke ein anderer Belag (z. B. Holz), um Bänke auch bei Hitze oder kühlerem Wetter nutzen zu können (Stein heizt sich sehr auf und kühlst extrem stark ab, je nach Außentemperatur) - (schön gestalteter) Trinkwasserbrunnen in die Mitte zwischen den Bänken für Kinder des Spielplatzes und Spaziergehende, auch im Sinne von Hitzeschutz als Klimaanpassungsmaßnahme
10	Theaterpark, Halbrund-Fläche im nördlichen Teil (angrenzend westlich an den Theaterwall, nördlich an die Zahnarztpraxis und östlich ans Kulissenhaus)	<ul style="list-style-type: none"> - am Scheitelpunkt des Halbrundes eine Holzbank mit Lehne, rechts und links der Bank im Abstand von etwa 80 cm noch je einen Drehstuhl (wie am Teich im Kiryat-Tivon-Park), um sowohl allein oder zu zweit sitzen und sich auch unterhalten zu können (wird vielfältigeren Bedürfnissen gerecht)
11	Theaterpark, Fläche an der Westseite des nördlichen Teils (im Osten angrenzend ans Kulissenhaus)	- Sitzbank aus Holz mit Lehne an den Scheitelpunkt
12	Theaterpark, Parkweg parallel zur Straße „Am Theater“, wo schräg gegenüber der Solarkatze Holzbänke stehen	<ul style="list-style-type: none"> - vorhandene Sitzbänke streichen, Mülleimer dezent er und nicht zu nah an den Bänken, Aschenbecher in die Mülleimer integrieren
13	Theaterpark, im rechten Teil des Hangs der unteren Freifläche	- zwei drehbare Holzliegen
14	Theaterpark, am Weg zwischen Solarkatze und Oker	- weitere Holzbank mit Lehne
15	Ackerhof, freie Fläche am Happy Rizzi House	- zwei Holzbänke mit Rücken- und Armlehnen, zwischen den Bänken Kübel mit Blühpflanzen und rechts von den

TOP 8











Quelle der Karte: Gebietsabdeckung / Stadtübersicht der Stadtkaarte 5000 (c) Stadt Braunschweig, Fachbereich Stadtplanung und Geoinformation, Abt. Geoinformation; Eintragungen: Jana Kästner, DRK, Kreisverband Braunschweig-Salzgitter e. V.

38 von 51 in Zusammenstellung







Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 28.02.2025

Maßstab: 1:2 000

Erstellt für Maßstab

0 5 10 20 30 Meter

Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen



Nur für den
Dienstgebrauch

Stadt

Braunschweig
Fachbereich Stadtplanung und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation



*Absender:***SPD-Fraktion im Stadtbezirksrat 130****25-25535****Anfrage (öffentlich)***Betreff:***Das halbe Hohe Tor***Empfänger:*Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister*Datum:*

09.04.2025

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (zur Beantwortung)

Status

22.04.2025

Ö

Sachverhalt:

An der Sonnenstraße steht eine BLIK-Tafel, die die Geschichte des Hohen Tores erzählt (s. Anlage). Die Überreste des mittelalterlichen Hohen Tores wurden 2003 bei Kanalbauarbeiten in der Sonnenstraße entdeckt. Zwei mächtige u-förmige Mauerzüge bildeten die Seitenwände des Stadttores. Ihre Lage wurde nach Abschluss der Tiefbauarbeiten durch eine Pflastermarkierung im Asphalt der Sonnenstraße markiert, worauf abschließend auf der BLIK-Tafel hingewiesen wird.

Die Stadtverwaltung teilte 2011 u. a. mit: „Archäologen und Denkmalpfleger empfehlen ... einen noch zu konzipierenden ‚Archäologischen Pfad Stadtbefestigung‘... Stationen dieses Weges wären u. a. die erhaltenen Stadtmauerreste am Prinzenweg und am Inselwall, der Wehrgang und ein Wehrturmstumpf an der Echternstraße, die Markierung des Bodenfunds ‚Hohe Tor‘ im Verlauf der Sonnenstraße, die zu Aussichtsbergen und Parks umgebauten Bastionen wie z. B. der Gaußberg und schließlich der innere und der äußere Umflutgraben“ (Drs. 11938/11).

Im Juni 2022 berichtet die Braunschweiger Zeitung unter der Überschrift „Kanalsanierung in Braunschweig halbiert das Hohe Tor“ zu der erwähnten Pflastermarkierung: „Zwar ist ein Teil tatsächlich noch angedeutet, aber leider auf der anderen Straßenseite [stadteinwärts] verschwunden, offenbar ein Opfer des neuen Straßenbelags.“ Die Stadtverwaltung habe als Grund genannt, dass die Sonnenstraße innerhalb der nächsten zwei Jahre umfassend umgebaut werden solle. Stadtpressesprecher Rainer Keunecke wird zitiert: „Bei der Neugestaltung soll wieder ein historischer Bezug zum mittelalterlichen Stadttor herausgearbeitet werden. Es wird noch geklärt, ob dies erneut mit Pflasterspuren im Asphalt geschehen soll.“

Im Investitionsprogramm zum jüngst beschlossenen Doppelhaushalt 2025/2026 stehen zum Projekt 5E.660153 jedoch keine „Finanzmittel für die Umgestaltung des Straßenzuges Sonnenstraße/Am Hohen Tore/Madamenweg (Güldenstraße bis Goslarsche Straße) inkl. Radwegeverbindung. Ab 2025 sind lediglich Personalkosten vorgesehen“ (Drs. 24-23936).

Dazu fragen wir an:

1. Wie ist die weitere Zeitplanung für die Neugestaltung des genannten Straßenzuges?
2. In welcher Form soll die Markierung, auf die interessierte Personen immer noch auf der BLIK-Tafel über das Hohe Tor hingewiesen werden, wiederhergestellt werden?
3. Welche Möglichkeiten sieht die Stadtverwaltung, die o. g. interessante Idee eines archäologischen Pfades Stadtbefestigung zu realisieren?

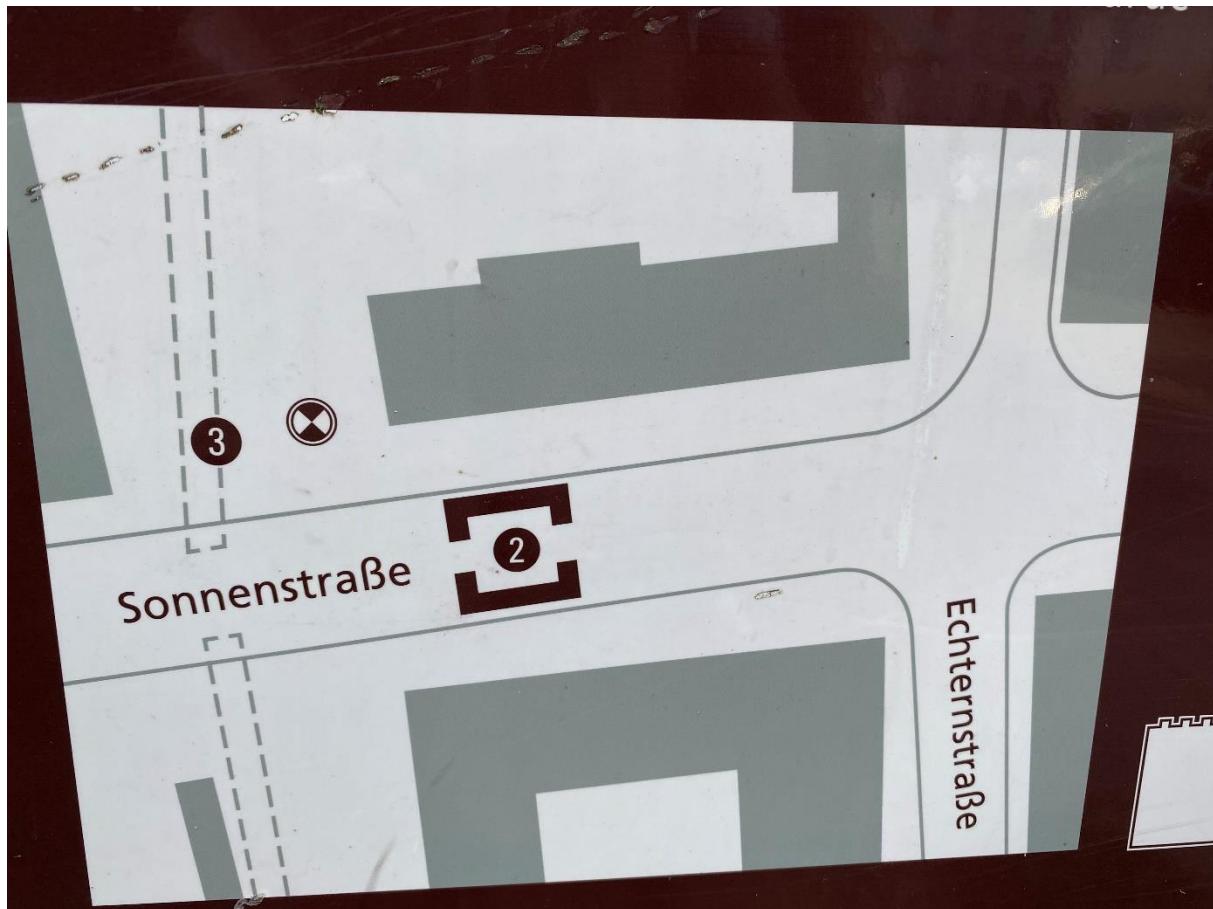
gez.

Mareike Islar

Anlage:

- BLIK-Tafel "Das Hohe Tor"

BLIK-Tafel „Das Hohe Tor“ an der Sonnenstraße



Feuerwaffen hinzugekommenen Zwinger und ein weiteres Bollwerk zu sehen.

Daneben diente das Hohe Tor als Gefängnis. 1788 schlug die letzte Stunde des wohl schon einsturzgefährdeten Turmes: Er wurde abgerissen und verschwand danach für über 200 Jahre aus dem Stadtbild. An die Lage der im Boden verborgenen Grundmauer- und Pflastermarkierung im Straßenverlauf, erinnert die Pflastermarkierung im Straßenverlauf.



rtfuhr-
stmals
em Jahr
d wurde

Absender:

**Gottkowski, Waldemar / CDU-Fraktion
im Stadtbezirksrat 130**

25-25477

Anfrage (öffentlich)

Betreff:

Ausweisung von sogenannten Brötchenparkplätzen in der Kuh- und/oder Mandelnstraße bzw. Ölschlägern

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

25.03.2025

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (zur Beantwortung)

Status

22.04.2025

Ö

Sachverhalt:

In der Kuhstraße befindet sich an der Ecke zur Mandelnstraße der für die Nahversorgung im Viertel wichtige Bäckerladen Richter. Durch die neuen Einbahnstraßenregelungen besteht die Gefahr, dass wichtige Kunden die Bäckerei vor der Arbeit, in der Mittagszeit oder nach Feierabend nicht mehr mit dem Fahrzeug erreichen und der Betrieb dadurch unwirtschaftlich werden könnte. Von dem Kurzzeitparkplatz würden auch weitere Läden im Viertel profitieren. Solche Konzepte wurden in anderen Städten bereits erfolgreich umgesetzt.

Es wird daher angefragt:

Sieht die Verwaltung die Möglichkeit, solche Kurzzeitparkplätze in der Kuh- und/oder Mandelnstraße bzw. Ölschlägern einzurichten?

Anlagen: keine

Betreff:
Ausweisung von sogenannten Brötchenparkplätzen in der Kuh- und/oder Mandelnstraße bzw. Ölschlägern
*Organisationseinheit:*Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr*Datum:*

11.04.2025

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

22.04.2025

Status

Ö

Sachverhalt:

Zur Anfrage der CDU-Fraktion (Herr Waldemar Gottkowski) vom 25.03.2025 wird wie folgt Stellung genommen:

Die Geschäfte in der Kuhstraße sind nach wie vor über Ölschlägern und die Karrenführerstraße erreichbar.

Da das Magniviertel als Parkzone (Zeichen 314.1) ausgewiesen ist, ist es nicht möglich, innerhalb der Zone gesonderte Regelungen zur Höchstparkdauer auf einzelnen Parkplätzen zu treffen. Die Verwaltung sieht daher keine Möglichkeit, Kurzzeitparkplätze im Magniviertel einzurichten.

Lediglich Lieferzonen (eingeschränktes Haltverbot) können innerhalb dieser Zone ausgewiesen werden. In Lieferzonen ist das Parken explizit ausgenommen, zulässig ist nur das Halten bis zu 3 Minuten oder Liefer- und Ladevorgänge bzw. das Ein- und Aussteigen von Personen (dies kann auch mehr als 3 Minuten in Anspruch nehmen, wenn erkennbar ist, dass der Vorgang ohne Verzögerung durchgeführt wird). Als Lieferzone steht beispielsweise die eingeschränkte Haltverbotszone in der Mandelnstraße zur Verfügung.

In der Kuhstraße stehen darüber hinaus 6 Parkplätze zur Verfügung, die durch die Möglichkeit einer minutengenauen Zahlung beim Handyparken bzw. durch Einwurf kleiner Münzbeträge auch als Kurzzeitparkplätze genutzt werden können.

Wiegel

Anlage/n:

keine

Absender:

**Gruppe BIBS / DIE LINKE. im
Stadtbezirksrat 130**

25-25097

Anfrage (öffentlich)

Betreff:

Spielmöglichkeiten im Wohngebiet Ackerstraße

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

18.01.2025

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (zur Beantwortung)

Status

30.01.2025

Ö

Sachverhalt:

Im August 2021 hatte die Stadtverwaltung die Ergebnisse der Spielraumanalysen der Planungsbüros „Stadtkinder GmbH“ (Dortmund) und ProGarten (Berlin) vorgestellt (DS 21-16658). Hier wurde dargelegt, dass die DIN 18034 als eine ausreichende Bereitstellung von Spiel- und Bewegungsflächen eine Fläche von 2,25 m²/EW empfiehlt. In der Innenstadt innerhalb der Okerumflut stehen 1,8 m²/EW zur Verfügung, im ehemaligen Bezirk Viewegsgarten-Bebelhof sogar nur die Hälfte davon, nämlich 0,9 m²/EW.

Vor knapp drei Jahren hatte unsere Gruppe angefragt, welche Maßnahmen die Verwaltung plant, um den festgestellten Mangel an Spiel- und Bewegungsflächen in den unversorgten Gebieten unseres Stadtbezirks abzustellen (DS 22-17969). In der Antwort (DS 22-17969-01) hieß es, „*dass mögliche Maßnahmen einer sorgfältigen Konzeption mit verwaltungsinterner Abstimmung bedürfen (DS 21-16973-01). Erste Überlegungen dazu wurden bereits skizziert.*“ In der hier zitierten Vorlage wiederum hieß es: „*Als weiterer möglicher Ansatz, den es zu prüfen gilt, könnten insbesondere im Stadtteil Bebelhof und südlich des Hauptfriedhofs - aber auch darüber hinaus - möglicherweise Grünflächen im Siedlungsbestand in Trägerschaft von Wohnbaugesellschaften durch entsprechende Kooperationen als Spielräume entwickelt werden.*“

Zu dem genannten Gebiet südlich des Hauptfriedhofs gehört das Wohngebiet an der Ackerstraße mit Königsberger Straße, Masurenstraße, Tannenbergstraße und Tilsitstraße. Im gesamten Gebiet gibt es rund 500 Wohnungen, ausschließlich im Geschosswohnungsbau, aber keine einzige öffentliche Spielfläche. Das dort tätige große Wohnungsunternehmen unterhält einen Basketballkorb und eine baufällige, inzwischen gesperrte Rutsche am äußersten Rand des Gebietes sowie zwei bis drei Sandkästen in recht fragwürdigem Zustand. Diesen Gesamtzustand finden wir unhaltbar.

Deshalb fragen wir die Verwaltung:

1. Hat die Stadtverwaltung o. g. Ansatz inzwischen verfolgt und Kooperationsgespräche mit dem Wohnungsunternehmen geführt?
2. Falls ja, zu welchen Ergebnissen sind diese Gespräche gekommen?
3. Welche weiteren Maßnahmen plant die Verwaltung, um das Angebot an Spielmöglichkeiten in diesem Gebiet zu verbessern?

Anlagen: keine.

Betreff:**Spielmöglichkeiten im Wohngebiet Ackerstraße****Organisationseinheit:**Dezernat VIII
67 Fachbereich Stadtgrün**Datum:**

16.04.2025

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

22.04.2025

Status

Ö

Sachverhalt:

Zu den Fragen nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Zu 1: Im Projekt Bahnstadt stehen Städtebaufördermittel u.a. für die Umsetzung des Sanierungsziels „Aufwertung des Wohnumfeldes, (...) Schaffung eines gesunden Lebensumfelds (...)“ bereit. Es wurden erfolgreiche Kooperationsgespräche mit der Vonovia geführt.

Zu 2: Die Vonovia erklärt sich bereit mit Einsatz von Fördermitteln einen Spielplatz in ihrem privaten Blockinnenbereich baulich zu realisieren, der Öffentlichkeit zugänglich zu machen und dies auch grundbuchlich zu sichern. Der Fokus liegt zunächst auf einem Spielplatz am Rischkampweg im Bebelhof. Die Vorlage „25-25285 Fördergebiet Bahnstadt: Herrichtung Spiel- und Aufenthaltsfläche Rischkampweg (Bebelhof)“ wurde am 04.03.25 im Stadtzirksrat 130 Mitte angehört und am 24.03.25 im Ausschuss für Planung und Hochbau einstimmig beschlossen. Weitere Angebote sollen in Absprache mit der Stadt und dem Einsatz von Städtebaufördermitteln im Bereich Bebelhof und Ackerstraße folgen.

Zu 3: Mit dem Einsatz von Städtebaufördermitteln sollen – analog zum Verfahren des Spielplatzes am Rischkampweg – mit dem Kooperationspartner Vonovia der Bau weiterer bzw. die Sanierung oder Optimierung bestehender Spiel- und Bewegungsflächen realisiert werden. Das Freiraumkonzept der Rahmenplanung gibt Aufschluss über die vorgeschlagene Verortung der Spielflächen. Auch der Bebauungsplan Urbanes Quartier am Hauptgüterbahnhof wird die Festsetzung weiterer Spiel- und Freizeitangebote verfolgen.

Gekeler

Anlage/n: keine

*Absender:***Glogowski, Robert****25-25156****Anfrage (öffentlich)***Betreff:*

**Parkplatzsituation Innenstadt: Quartier Casparistraße,
Ruhfütchenplatz, Hagenscharrn, Marstall Höhe Stecherstraße,
Fritz-Bauer-Platz**

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

27.01.2025

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (zur Beantwortung)

Status

04.03.2025

Ö

Sachverhalt:

Im verkehrlich zusammengehörigen Quartier Casparistraße, Ruhfütchenplatz, Hagenscharrn, Marstall Höhe Stecherstraße, Fritz-Bauer-Platz wurden in den vergangenen Monaten dramatische Veränderungen der Parkplatzsituation durchgeführt. Nach dem Umbau zum Fritz-Bauer-Platz wurden mehrere Parkplätze zu Sonderparkplätzen jeglicher Art umgewandelt.

Zudem tragen die Anwohner die besonderen Härten durch Veranstaltungen in der Innenstadt, wie dem Weihnachtsmarkt und Aktionen wie dem Nachtlauf. Für diese Veranstaltungen werden Parkplätze periodisch umgenutzt oder gesperrt. Für die Baustelle Hagenmarkt wurden langfristig Parkplätze für Baufahrzeuge in der Stecherstraße umgenutzt. Alles zusammen stellt eine besondere Belastung für die Anwohner dar.

Es wird daher angefragt:

1. Wieviele KFZ-Parkplätze in der täglichen Parkraumbewirtschaftung ohne Sonderparkplätze und baustellenbedingte Sperrungen etc. gab es zum 31. Januar 2024 gegenüber dem 31. Januar 2025 in dem benannten Gebiet?
(siehe beigefügte Karte)
2. Wieviele Anwohnerparkplätze gab es zum 31. Januar 2024 gegenüber dem 31. Januar 2025 in dem benannten Gebiet?
3. Wie kann die KFZ-Parkplatzsituation für Anwohner in dem Quartier entlastet werden?

Anlagen: Karte.

Betreff:

**Parkplatzsituation Innenstadt: Quartier Casparistraße,
Ruhfäutchenplatz, Hagenscharrn, Marstall Höhe Stecherstraße,
Fritz-Bauer-Platz**

Organisationseinheit:

Dezernat III

66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

16.04.2025

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

22.04.2025

Status

Ö

Sachverhalt:

Zur Anfrage des Ratsmitglieds Herrn Robert Glogowski im Stadtbezirk 130 Mitte vom 27.01.2025 nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Zu 1. und 2.:

	Straße	Park-gebühren	Bewohner	Einge-schränktes Haltverbot (zeitbe-schränkt)	Summe*	Sonstige (Behinderten-parkplätze, dauerhafte Haltverbote etc.)
31.01.2024	Hagenbrücke	3			3	13
	Casparistraße	19		9	28	2
	Hagenscharrn	3		2	5	2
	Bohlweg	6			6	
	Fritz-Bauer-Platz	12	6		18	8
	Marstall		5	7	12	1
	Höhe			7	7	6
	Stecherstraße	16	17		33	5
Summe**		59	28	25	112	32
31.01.2025	Hagenbrücke	3			3	13
	Casparistraße	19		9	28	2
	Hagenscharrn	2		2	4	3
	Bohlweg	6			6	
	Fritz-Bauer-Platz		6		6	5
	Marstall		3	7	10	3
	Höhe			7	7	6
	Stecherstraße	14	19		33	5
Summe**		44	28	25	97	32

*Da die zeitbeschränkten eingeschränkten Haltverbote nicht den ganzen Tag gelten, stehen die Parkplätze den Bewohnern z. B. nachts regulär zur Verfügung.

**Die tatsächliche Anzahl der Parkplätze auf unmarkierten Parkstreifen ist abhängig vom Parkverhalten.

Die Reduzierung der Parkplätze gegenüber 2024 ergibt sich aus dem mit DS 23-21814 beschlossenen Umbau des Fritz-Bauer-Platzes und der Verlagerung von 3 Sonderparkplätzen in die nähere Umgebung.

Die Lastenradbügel im Marstall wurden mittlerweile entfernt und der Parkplatz wieder als Bewohnerparkplatz eingerichtet. Stand April 2025 gibt es im Marstall somit 4 Bewohnerparkplätze.

Zu 3.:

Der Parkraum ist im Gebiet um die Casparistraße wie in vielen Bereichen der Innenstadt knapp. Durch den dichten Geschäftsbesatz werden viele Kundenparkplätze und Lieferzonen benötigt. Das Gebiet verfügt bereits über eine verhältnismäßig hohe Anzahl an Bewohnerparkplätzen. Perspektivisch steht den Bewohnern ab Sommer 2025 wieder die Tiefgarage Packhof zur Verfügung, in der Dauerparkplätze angemietet werden können.

Wiegel

Anlage/n:

keine