

Betreff:

Ausbau Eichtalstraße Ost

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

10.06.2025

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 310 Westliches Ringgebiet
(Entscheidung)

Sitzungstermin

26.08.2025

Status

Ö

Beschluss:

„Der Planung und dem Umbau der Eichtalstraße in der als Anlage 1 beigefügten Fassung wird zugestimmt.“

Sachverhalt:

Beschlusskompetenz

Die Beschlusskompetenz des Stadtbezirksrates ergibt sich aus § 93 Abs. 1 Satz 3 NKomVG i. V. m. § 16 Abs. 1 Nr. 6 der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei der Entscheidung über die Planung und den Ausbau der Eichtalstraße um eine Angelegenheit, die auf den Stadtbezirksrat per Hauptsatzung übertragen wurde, da die Bedeutung der Eichtalstraße nicht wesentlich über den Stadtbezirk hinausgeht.

Anlass

In seiner Sitzung am 06.06.2023 hat der Stadtbezirksrats 310 beschlossen, die Vorlage 23-21086 zurückzustellen und für den Straßenquerschnitt eine Variante als Verkehrsberuhigten Bereich zu erarbeiten und vorzustellen. Diesem kommt die Verwaltung mit dieser Ergänzungsvorlage nach.

Planung

Beiden nachfolgend aufgeführten Varianten ist gemein, dass die örtlichen Gegebenheiten die Planungsoptionen deutlich einschränken. Die Leitungslagen lassen keinerlei Baumpflanzungen zu, stattdessen ist eine Begrünung mit flach wurzelnden Großbüschen vorgesehen. Die Standortwahl für diese Großbüsche wird durch die Notwendigkeit eingeschränkt, das Gebäude auf der Nordseite (Nr. 12 - 14) im Einsatzfall über Drehleitern von der Fahrbahn aus erreichen zu können.

- Variante 1: Tempo 30
Die ursprünglich mit DS 23-21086 vorgelegte und dort ausführlich beschriebene Fassung der Anlage 1 wurde leicht angepasst. Auf der Nordseite wurde die Pflanzinsel in einem Abschnitt verbreitert, um eine zusätzliche Einengung der Fahrbahn zu schaffen. Die durchgängige Fahrbahnbreite beträgt jetzt 4,0 m.

Diese Variante nutzt die geringe Flächenverfügbarkeit gut aus und ermöglicht die klar erkennbare separate Führung von Fußverkehr und MIV.

- Variante 2: Verkehrsberuhigter Bereich (VB)
Auf der Nordseite wird eine breite Grünfläche angelegt, die sich über die gesamte Länge des Gebäudes Nr. 12 - 14 erstreckt und mit Fahrradständern an beiden Enden ausgestattet wird. Neben der optischen Wirkung und der Verbesserung des Kleinklimas dient diese Fläche dazu, den Abstand zwischen der Fahrbahn und dem unmittelbar an das Straßengrundstück angrenzenden Wohngebäude zu vergrößern.

Zur Verkehrsberuhigung dienen auf der Südseite zwei Pflanzinseln, auf der Nordseite wird analog zur Tempo 30-Variante der Grünstreifen auf einem Abschnitt verbreitert. Vorzüge dieser Variante sind die intensive Begrünung und der gegenüber der Tempo 30 Variante erhöhte Abstand zwischen Wohngebäude und Verkehrsfläche. Auch für diese Variante ist aus Platzgründen die Einrichtung einer Parkverbotszone vorgesehen.

Diese Variante hat mehrere Nachteile. Obwohl es sich bei der Eichthalstraße um eine Sackgasse handelt, ist das Verkehrsaufkommen ungewöhnlich hoch. Auf beiden Seiten der Straße grenzen Zufahrten zu Tiefgaragen an, die rege genutzt werden. Auf dem im Osten angrenzenden Privatgelände wird eine Autowerkstatt betrieben. Es entsteht tagsüber zusätzlicher Verkehr durch Kunden. Es handelt sich also nicht um eine reine Wohnstraße. Die Einrichtung eines VB wird von der Verwaltung daher kritisch gesehen.

Betrachtet man die stadtplanerische Entwicklung des Quartiers und damit auch die der Eichthalstraße angemessen langfristig, ist es ebenfalls fraglich, ob die Einrichtung eines VB erstrebenswert ist. Würde beispielsweise das heute private Gelände (im Osten) zukünftig ebenfalls über dichte Wohnbebauung verfügen, würde die Eichthalstraße zusätzliche Verkehrsbelastung erfahren, sowohl bezüglich des motorisierten Individualverkehrs (MIV) als auch bezogen auf den Fußverkehr. Das Vorhandensein von Gehwegen wird perspektivisch notwendig.

Durch die breiten Pflanzinseln entstehen Flächen, die sich leicht als Parkplätze fehlinterpretieren lassen. Es besteht die Gefahr, dass dort Fahrzeuge unerlaubt abgestellt werden und im Einsatzfall die Feuerwehr behindern.

Generell gibt es zu viel „freie“ Flächen, die wegen des Platzbedarfs der Feuerwehr und der Schleppkurven der Rettungsfahrzeuge nicht bepflanzt oder anders sinnvoll genutzt werden können. Neben dem unerlaubten Parken besteht auch die Gefahr für andere regelwidrige oder störende Verhaltensweisen durch die Nutzenden.

Auf der Südseite entsteht im Bereich nahe der Flurstücksgrenze durch die VB-Variante eine leitungstechnische Herausforderung: die dort für das Wohngebäude verlegte Stromleitung liegt nur in etwa 70 cm Tiefe. Die Fahrbahn, die dort in der Variante VB verlaufen würde, benötigt einen Aufbau von 65 cm. Leitungsschäden können daher nicht ausgeschlossen werden; eine Reparatur oder gar eine vorgezogene Tieferlegung der Leitung unter Betrieb ist in jedem Fall mit zusätzlichen Kosten und einem erhöhten Zeitaufwand verbunden.

Aufgrund der genannten Nachteile, sowie der in der Ursprungsdrucksache benannten Ausführungen zur Tempo 30-Variante empfiehlt die Verwaltung, die Variante 1 umzusetzen.

Finanzierung

Die Kostenschätzung beträgt ca. 270.000 €. Die Umsetzung der Maßnahme ist ab 2027 – vorbehaltlich der Verfügbarkeit ausreichender Haushaltsmittel – vorgesehen. Anders als noch in DS 23-21086 benannt, fallen keine Straßenausbaubeiträge mehr an.

Klimawirkungsprüfung

Gemäß DS 24-24424 handelt es sich bei der geplanten Maßnahme um ein klimaschutzrelevantes Thema. Die Checkliste zur Klimawirkungsprüfung ist als Anlage 3 beigelegt.

Leuer

Anlage/n:

Anlage 1: Eichthalstraße Ost Variante Tempo 30

Anlage 2: Eichthalstraße Ost Variante VB

Anlage 3: Checkliste Klimawirksamkeitsprüfung