

Tagesordnung öffentlicher Teil

Sitzung des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben

Sitzung: Dienstag, 06.02.2024, 15:00 Uhr

Raum, Ort: Rathaus, Großer Sitzungssaal, Platz der Deutschen Einheit 1, 38100 Braunschweig

Tagesordnung

Öffentlicher Teil:

1. Eröffnung der Sitzung
2. Genehmigung des Protokolls der Sitzung vom 06.12.2023 (öffentlicher Teil)
3. Mitteilungen
- 3.1. Verkehrsgutachten Dibbesdorfer Straße 23-22635
4. Anträge
- 4.1. Einrichtung eines TOP zum Thema "Sommerstraßen - saisonale Lebensräume in urbanen Quartieren" 23-22748
- 4.1.1. 23-22748-01 Einrichtung eines TOP zum Thema "Sommerstraßen - saisonale Lebensräume in urbanen Quartieren"
5. Widmung von Verkehrsflächen zu Gemeindestraßen 24-22844
6. Sanierung der Leonhardstraße zwischen Gerstäckerstraße und St. Leonhard sowie Teilstück Altewiekring 24-22886
7. Verzicht auf Planfeststellung für die Erneuerung der Stadtbahnwendeschleife Inselwall 23-22714
8. Anfragen
- 8.1. Parken in der Innenstadt in der Vorweihnachtszeit 23-22646-01
Anfrage zur Vorlage 23-22646
- 8.2. Einstürzende Parkbauten 23-22578
- 8.3. Anfrage zur Umsetzung des EWKFondsG 24-23021
- 8.4. Rollstuhllampelmännchen und rollstuhlgerechte Ampeln 23-22694
- 8.5. Abschaffung der Straßenausbaubeiträge? 24-22771
- 8.6. RadRevolution - Sonderprogramm "Stadt und Land" 24-23011

Braunschweig, den 30. Januar 2024

Betreff:

Verkehrsgutachten Dibbesdorfer Straße

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

21.12.2023

Beratungsfolge

Sitzungstermin

Status

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (zur Kenntnis) 25.01.2024 Ö

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis) 06.02.2024 Ö

Sachverhalt:

Für das Baugebiet „Dibbesdorfer Straße - Süd“ ist ein Verkehrsgutachten erstellt worden. Das Gutachten hatte im Wesentlichen zum Auftrag, die verkehrliche Erschließung des Baugebietes zu untersuchen und bei Bedarf Handlungsempfehlungen zur Herstellung der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit zu erarbeiten.

Untersuchungsgegenstand des Verkehrsgutachtens:

Neben der Betrachtung der Bestandssituation wurden Aussagen zur Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit für zwei verschiedene Prognosefälle getroffen:

- Planfall „Prognose 2025“: berücksichtigt den Zustand unter den zum Vertragsabschluss bekannten Bedingungen (ohne Entwicklungen im Baugebiet „Holzmoor-Nord“, dafür mit korrekten Angaben der aus heutiger Sicht geplanten bzw. z. T. umgesetzten Nutzungen im Baugebiet „Dibbesdorfer Str.-Süd“)
- Planfall „Prognose 2035“: berücksichtigt die vollständige Umsetzung beider Baugebiete („Holzmoor-Nord“ und „Dibbesdorfer Straße-Süd“)

In beiden Planfällen wurden die Knotenpunkte mit der Bevenroder Straße - Dibbesdorfer Straße (KP 1), Im Holzmoor (KP 2) und Volkmaroder Straße (KP 3) untersucht. Neben der Betrachtung vom MIV ist die Berücksichtigung von Fußgängern und Radfahrern essenziell. Die potentielle Stadtbahnführung in diesem Bereich wurde berücksichtigt.

Ergebnis des Verkehrsgutachtens:

Im finalen Verkehrsgutachten wurden die Rahmenbedingungen wie folgt festgelegt: Als Eingangsdaten wurde mit 280 WE, 2.900 m² Gewerbefläche und einer 3-Gruppen-Kita gerechnet, das Baugebiet Holzmoor-Nord ist konkretisiert, die zulässige Geschwindigkeit auf der Bevenroder Straße ist auf 30 km/h reduziert und der Busverkehr ist priorisiert.

Für die Betrachtung der Leistungsfähigkeit wird für KP 1 eine Ausführung mit und ohne innenliegenden Linkseinfädelungstreifen (iLES) unterschieden. Es wird davon ausgegangen, dass dieser iLES zum Zeitpunkt 2035 (Zeitpunkt des 2. Planfalls) aus Leistungsfähigkeits- oder aus Verkehrssicherheitsgründen umgebaut sein wird (DS 22-18146).

Die Ergebnisse der Verkehrsanalyse 2022 zeigen an allen drei Knotenpunkten im Wesentlichen eine ausreichende Qualitätsstufe (QSV D am KP 3 nur um vier Sek. überschritten).

Die Untersuchungsergebnisse zeigen, dass KP 1 in der Verkehrsprognose 2025 und 2035 ohne iLES – in der Spitzenstunde am Morgen – nicht mehr leistungsfähig sein wird. Da ein dauerhafter Betrieb mit dem vorhandenen iLES nicht empfohlen werden kann, ist dieser KP zu signalisieren.

In der Verkehrsuntersuchung zum Baugebiet Holzmoor-Nord wird bereits eine Signalanlage für KP 2 projektiert.

Das Verkehrsgutachten ermittelt an KP 3 die Notwendigkeit einer Signalisierung des KP. Alternativ könnte das Linksabbiegen aus der Volkmaroder Straße unterbunden werden, um damit den leistungsfähigen Ablauf des Knotens beizubehalten und die Signalisierung obsolet zu machen. Eine weitere Möglichkeit wäre zu beobachten, welche Auswirkungen die Errichtung der LSA am KP 2 auf den Verkehrsfluss am KP 3 haben wird und anschließend zu entscheiden.

Ausblick:

Zur Sicherstellung der Leistungsfähigkeit in den Prognosefällen und Erhöhung der Verkehrssicherheit sollte der KP 1 Bevenroder Straße - Dibbesdorfer Straße perspektivisch signalisiert werden.

Mit dieser Mitteilung wird das Gutachten vorgelegt.

Leuer

Anlage/n:

Verkehrsgutachten Dibbesdorfer Straße - Süd

Verkehrsgutachten für den Bereich Dibbesdorfer Straße-Süd in der Stadt Braunschweig

Auftraggeber: Stadt Braunschweig

Auftragnehmer: Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert
Limmerstraße 41
30451 Hannover
Tel.: 0511 / 571079
Fax: 0511 / 571070
info@ig-schubert.de
www.ig-schubert.de

Bearbeitung: Dipl.-Ing. Thomas Müller

Hannover, im November 2022



Inhaltsverzeichnis

	Seite
1. Aufgabenstellung und Grundlagen.....	3
2. Verkehrsanalyse	5
2.1 Zählergebnisse 2022	5
2.2 Leistungsfähigkeitsberechnungen	9
2.2.1 Allgemeines.....	9
2.2.2 Knotenpunkt Bevenroder Straße / Dibbesdorfer Straße.....	10
2.2.3 Knotenpunkt Bevenroder Straße / Im Holzmoor.....	12
2.2.4 Knotenpunkt Bevenroder Straße / Volkmaroder Straße.....	14
3. Prognose 2025.....	16
3.1 Verkehrsaufkommen der geplanten Nutzungen	16
3.2 Prognosebelastungen 2025 im Planfall mit B-Plangebiet.....	18
3.3 Leistungsfähigkeitsberechnungen	21
3.3.1 Knotenpunkt Bevenroder Straße / Dibbesdorfer Straße.....	21
3.3.2 Knotenpunkt Bevenroder Straße / Im Holzmoor.....	23
3.3.3 Knotenpunkt Bevenroder Straße / Volkmaroder Straße.....	25
3.4 Zwischenfazit.....	26
4. Prognose 2035.....	28
4.1 Prognoseansätze.....	28
4.2 Prognosebelastungen 2035 mit B-Plangebiet	29
4.3 Leistungsfähigkeitsberechnungen	32
4.3.1 Knotenpunkt Bevenroder Straße / Dibbesdorfer Straße.....	32
4.3.2 Knotenpunkt Bevenroder Straße / Im Holzmoor.....	33
4.3.3 Knotenpunkt Bevenroder Straße / Volkmaroder Straße.....	35
4.4 Zwischenfazit.....	36
5. Mikrosimulationen	37
5.1 Grundlagen	37
5.2 Bestandsfall	38
5.3 Planfall 1 mit LSA Holzmoor	39
5.4 Planfall 2 mit LSA Holzmoor und Volkmaroder Straße	41
5.5 Planfall 3 mit LSA Holzmoor, Volkmaroder Straße und Dibbesdorfer Straße.....	42
5.6 Planfall 4 mit LSA Holzmoor, Volkmaroder Straße, Dibbesdorfer Straße und Stadtbahnquerung	43
6. Radverkehr.....	44
7. Ruhender Verkehr.....	46
8. Zusammenfassung der Ergebnisse und Empfehlungen	47

Anlagenverzeichnis

- 1 Zählergebnisse am Knotenpunkt Bevenroder Straße / Dibbesdorfer Straße
- 2 Zählergebnisse am Knotenpunkt Bevenroder Straße / Im Holzmoor
- 3 Zählergebnisse am Knotenpunkt Bevenroder Straße / Volkmaroder Straße

1. Aufgabenstellung und Grundlagen

In der Stadt Braunschweig ist im Bereich Dibbesdorfer Straße / Bevenroder Straße / Volkmaroder Straße mit einer Zunahme an Wohnungen zu rechnen. Das Gebiet wird durch den rechtskräftigen Bebauungsplan „Dibbesdorfer Straße-Süd“ QU 62 geregelt. Die Lage des Bebauungsplangebiets ist dem Übersichtsplan in Bild 1 zu entnehmen.

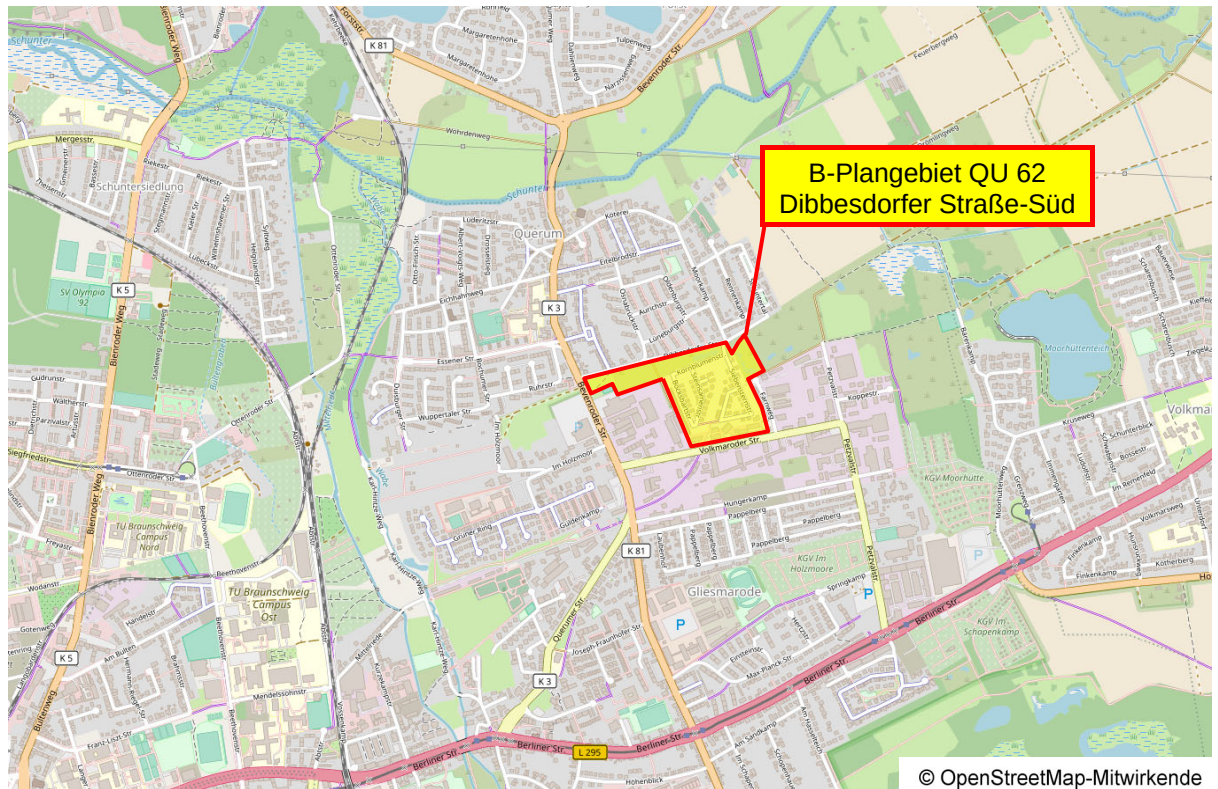


Bild 1: Übersichtsplan

Die ursprünglich geplante Anzahl von 120 Wohneinheiten wurde 2018 durch eine Änderung des städtebaulichen Vertrags auf 158 angehoben. Derzeit läuft die Planung allerdings mit 252 Wohneinheiten (gemäß Kenntnisstand der Stadt Braunschweig zum Bauvolumen des Vorhabenträgers, 19.01.2022). Es ist daher zu untersuchen welche verkehrlichen Auswirkungen durch die veränderte Planung zu erwarten sind. Dies gilt unter anderem in Bezug auf die Leistungsfähigkeit der anliegenden Verkehrsanlagen unter Berücksichtigung der prognostizierten Verkehrsnachfrage im fließenden Kfz-, Rad- und Fußverkehr.

Im Rahmen des Verkehrsgutachtens wird das zukünftige Verkehrsaufkommen auf der Basis aktueller Verkehrsdaten zunächst noch ohne die geplante Bebauung im Bereich des QU 62 abgeschätzt. Dieser Prognose wird der zu erwartende Verkehr mit Bezug zum geplanten Vorhaben überlagert. Für die relevanten Knotenpunkte wird die Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität auf der Grundlage des Handbuches für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) ermittelt. Es ist zu untersuchen, wie sich die veränderte Zahl an Wohneinheiten auf die Verkehrssituation auswirkt. Dabei wird sowohl eine Bewertung auf Grundlage der Prognose 2025 (gem. damaligem Städtebaulichem Vertrag) als auch auf Grundlage der ak-

tuellen Verkehrslage und der Prognose 2035 erstellt. Weiterhin wird eine Bewertung der verkehrlichen Verträglichkeit der Verkehrsmengen unter Berücksichtigung der Stadtbahnplanungen durchgeführt.

Die Struktur des Verkehrsgutachtens folgt dieser Bearbeitung in der Verkehrsanalyse entsprechend. Dabei werden folgende Untersuchungen vorgenommen:

- Untersuchung 0 - Analyse 2022
- Untersuchung 1 - Analyse 2022 + Prognose 2025 (ohne Holzmoor-Nord) + QU 62
- Untersuchung 2 - Analyse 2022 + Prognose 2035 (mit Holzmoor-Nord) + QU 62

Als Grundlage des Verkehrsgutachtens sind Verkehrszählungen an den Knotenpunkten Bevenroder Straße / Dibbesdorfer Straße, Bevenroder Straße / Im Holzmoor und Bevenroder Straße / Volkmaroder Straße durchgeführt worden. Darüber hinaus standen Zählergebnisse und Verkehrsprognosen aus vorliegenden Gutachten zum Bebauungsplan QU 62¹ und zum Baugebiet Holzmoor-Nord² zur Verfügung. Das aktuelle städtebauliche Konzept für das Plangebiet ist Bild 2 zu entnehmen.

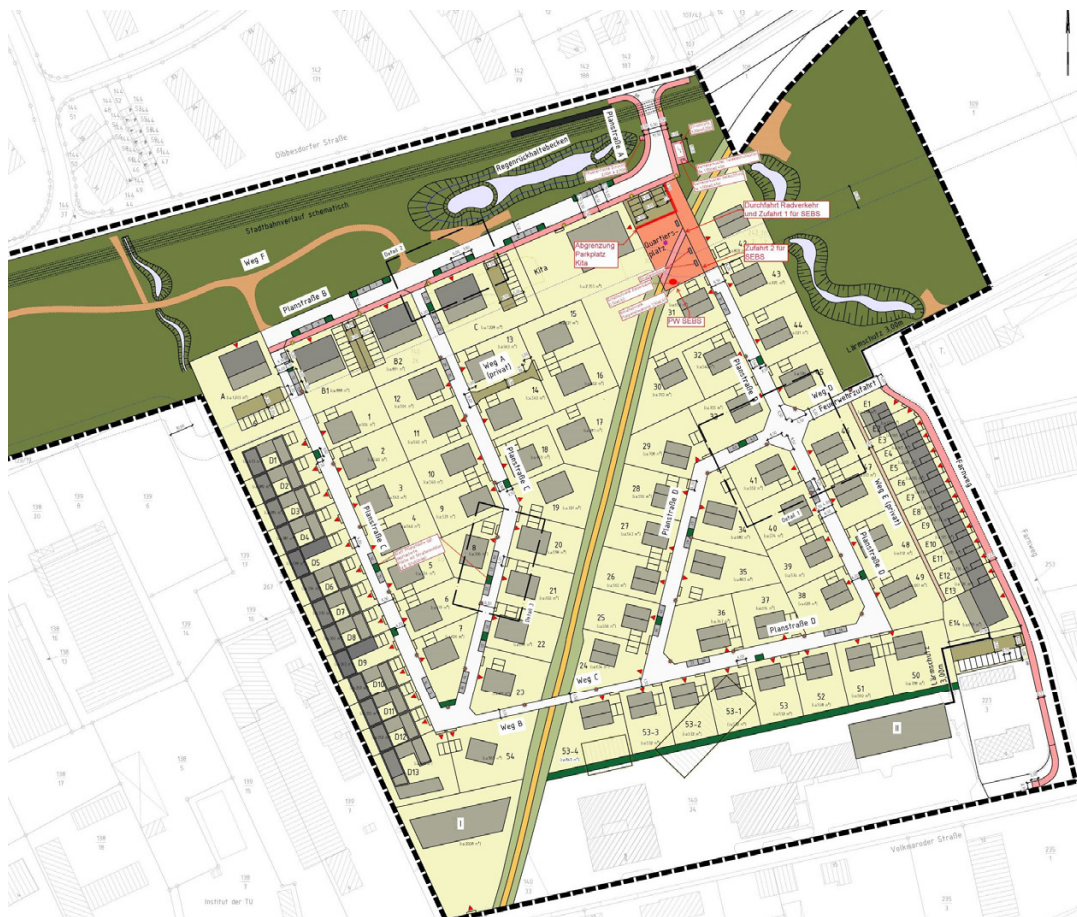


Bild 2: Städtebauliches Konzept (Quelle: capitalcon GmbH & Co. KG)

¹ Anbindung geplanter Nutzungen im Bereich südlich der Dibbesdorfer Straße (B-Plan QU 62 „Dibbesdorfer Straße-Süd“) in der Stadt Braunschweig, Zacharias Verkehrsplanungen, Hannover, 2013 und Aktualisierung 2016

² Aktualisierung des Verkehrsgutachtens zum geplanten Baugebiet Holzmoor-Nord in Braunschweig-Querum, WVI, Braunschweig, 2018 und Ergänzung April 2021

2. Verkehrsanalyse

2.1 Zählergebnisse 2022

Die Verkehrsbelastungen an den Knotenpunkten Bevenroder Straße / Dibbesdorfer Straße, Bevenroder Straße / Im Holzmoor und Bevenroder Straße / Volkmaroder Straße sind am 01.03.2022 mit Hilfe von Videokameras erfasst und manuell über einen Zeitraum von acht Stunden (6.00 bis 10.00 Uhr und 15.00 bis 19.00 Uhr) ausgewertet worden. Mit Hilfe von Hochrechnungsfaktoren werden aus den Zählergebnissen Tageswerte berechnet. Darüber hinaus sind die Verkehrsbelastungen in den Spitzenstunden am Morgen und am Nachmittag ermittelt worden. Die Zählergebnisse sind dem Gutachten als **Anlage 1 bis 3** beigelegt.

Die Zählergebnisse vom März 2022 zeigen noch deutliche Einflüsse der „Corona-Pandemie“. Daher wurden die Zählergebnisse von 2022 den vorliegenden Zählergebnissen von 2018 aus der VU zum geplanten Baugebiet Holzmoor-Nord [2] gegenübergestellt.

Tabelle 1: Vergleich der Zählergebnisse von 2022 und 2018

Straßenabschnitt	Morgenspitze			Nachmittagsspitze		
	2018	2022	f	2018	2022	f
	[Kfz/h]	[Kfz/h]	-	[Kfz/h]	[Kfz/h]	-
Bevenroder Str. südl. Im Holzmoor	1.455	1.140	1,28	1.491	1.282	1,16
Bevenroder Str. nördl. Im Holzmoor	1.441	1.110	1,30	1.510	1.242	1,26
Im Holzmoor	140	128	1,09	125	102	1,23
Bevenroder Str. nördl. Dibbesdorfer Str.	1.367	1.035	1,32	1.414	1.135	1,25
Summe	4.403	3.413	1,29	4.540	3.761	1,21

Aus dem Vergleich der Zählergebnisse wurden Faktoren ermittelt, um unbeeinflusste Zählwerte zu erhalten. Dabei war auch zu berücksichtigen, dass der Trend zum Homeoffice zumindest teilweise erhalten bleiben wird. Auch haben sich in den letzten Jahren die Mobilität der Bevölkerung sowie das Einkaufsverhalten verändert. Aus den Tabellenwerten werden Hochrechnungsfaktoren für die Verkehrsbelastungen in der Morgenspitze von 1,2 und für die Nachmittagsspitze von 1,1 abgeleitet.

Auch für die Hochrechnung der Zählergebnisse auf Tageswerte wurde ein Faktor ermittelt. Aus eigenen Erhebungen in der Landeshauptstadt Hannover von 2022 konnte für die Hochrechnung der 8-Stundenwerte auf 24-Stundenwerte ein mittlerer Faktor von 1,83 gewonnen werden. Unter Berücksichtigung eines geschätzten mittleren „Corona-Faktors“ von 1,13 errechnet sich insgesamt ein Hochrechnungsfaktor für die Tageswerte von 2,068.

Den auf Tageswerte hochgerechneten Zählergebnissen in Bild 3 ist zu entnehmen, dass die Bevenroder Straße zwischen 15.200 Kfz/24h nördlich der Dibbesdorfer Straße und 17.190

Kfz/24h südlich Im Holzmoor befahren wird. Südlich der Volkmaroder Straße nimmt die Bevenroder Straße eine Verkehrsbelastung von 14.090 Kfz/24h auf. Der Schwerververkehrsanteil auf der Bevenroder Straße weist Werte zwischen 2,8 % und 3,5 % auf.

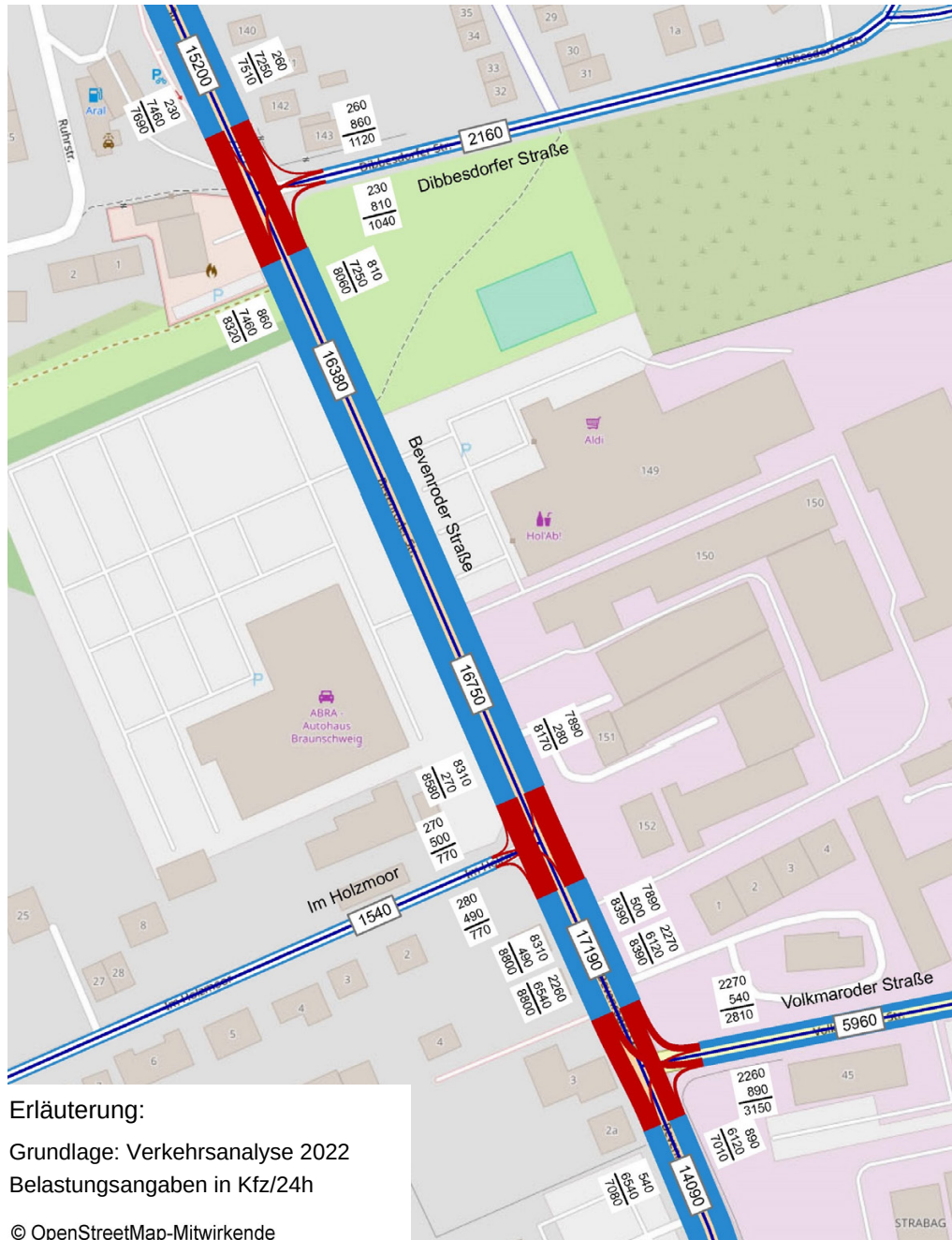


Bild 3: Verkehrsanalyse 2022: Tagesbelastung

Für die Dibbesdorfer Straße wurden eine werktägliche Belastung von 2.160 Kfz/24h und ein Schwerverkehrsanteil von 1,3 % ermittelt. Dabei ist zu berücksichtigen, dass in diesem Zählwert Fahrten aus dem B-Plangebiet QU 62 enthalten sind. Die Straße Im Holzmoor nahm am Zähltag 1.540 Kfz/24h auf. Der Schwerverkehrsanteil lag unterhalb von 1,0 %. Die Volkmaroder Straße wurde von 5.960 Kfz/24h befahren. Hier erreicht der Schwerverkehrsanteil eine Größenordnung von 2,8 %.

Die Spitzenstunde am Morgen tritt zwischen 7.15 und 8.15 Uhr auf. In dieser Zeit wird die Bevenroder Straße von 1.250 bis 1.370 Kfz/h befahren. Südlich der Volkmaroder Straße sinkt die Belastung auf 1.125 Kfz/h ab. Die Dibbesdorfer Straße nimmt 135 Kfz/h und die Straße Im Holzmoor 155 Kfz/h auf. Für die Volkmaroder Straße wurde am Morgen eine Spitzenbelastung von 460 Kfz/h ermittelt. Bild 4 zeigt, dass in der Spitzenstunde am Morgen der Verkehr auf der Bevenroder Straße in Fahrtrichtung Süden um bis zu 30 % stärker ist als in der Gegenrichtung.

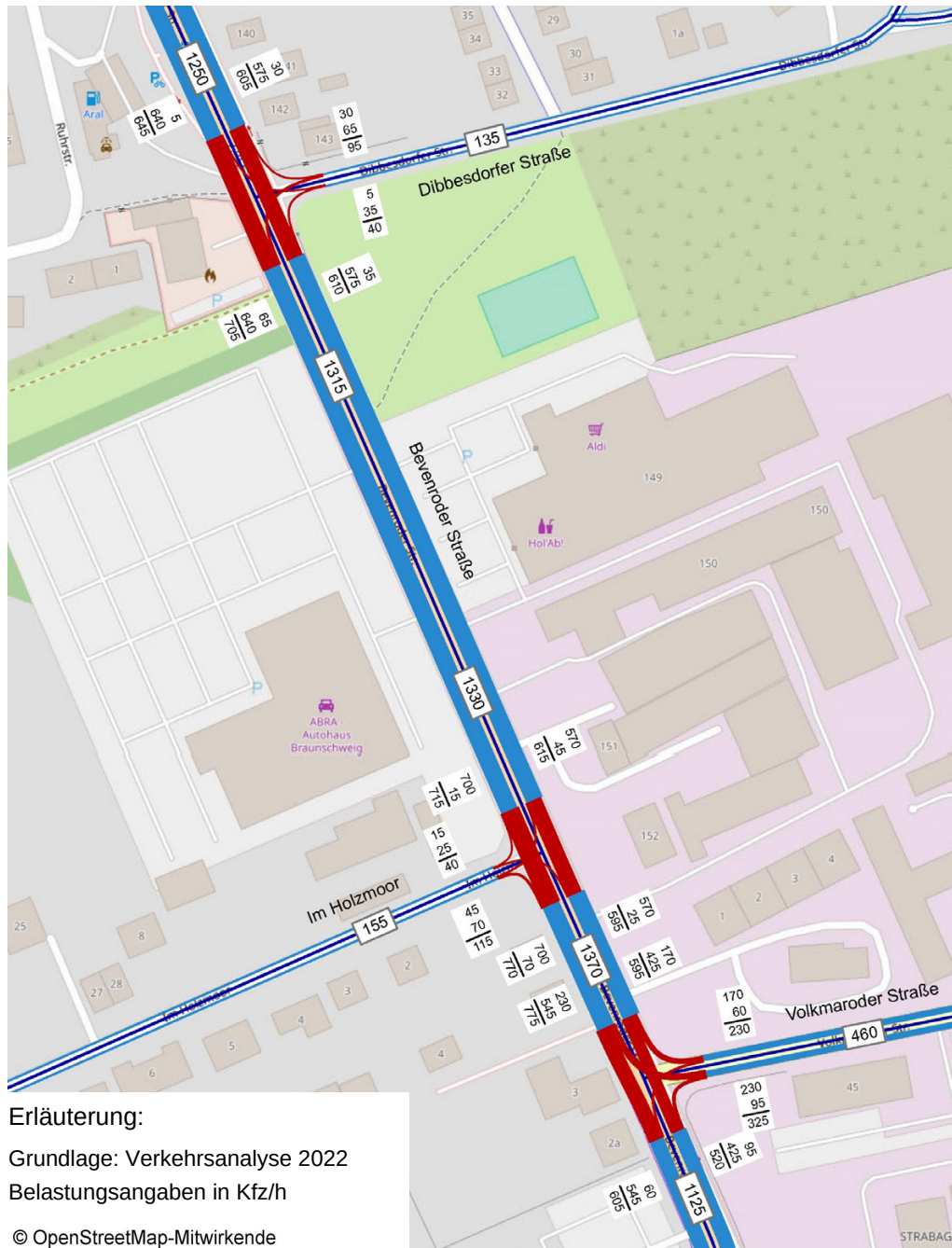


Bild 4: Verkehrsanalyse 2022: Spitzenbelastung am Morgen

In der Spitzenstunde am Nachmittag, die zwischen 15.00 und 16.00 Uhr auftritt, nimmt die Bevenroder Straße zwischen 1.265 und 1.430 Kfz/h auf und ist damit etwas stärker belastet als in der Spitzenstunde am Morgen. Südlich der Volkmaroder Straße sinkt die Belastung auf 1.150 Kfz/h ab. Die Dibbesdorfer Straße wird von 175 Kfz/h und die Straße Im Holzmoor von 135 Kfz/h befahren. Die Volkmaroder Straße weist eine Spitzenbelastung von 500 Kfz/h auf. Bild 5 ist zu entnehmen, dass der Verkehr auf der Bevenroder Straße in Fahrtrichtung Norden um bis zu 20 % stärker ist als in Fahrtrichtung Süden.

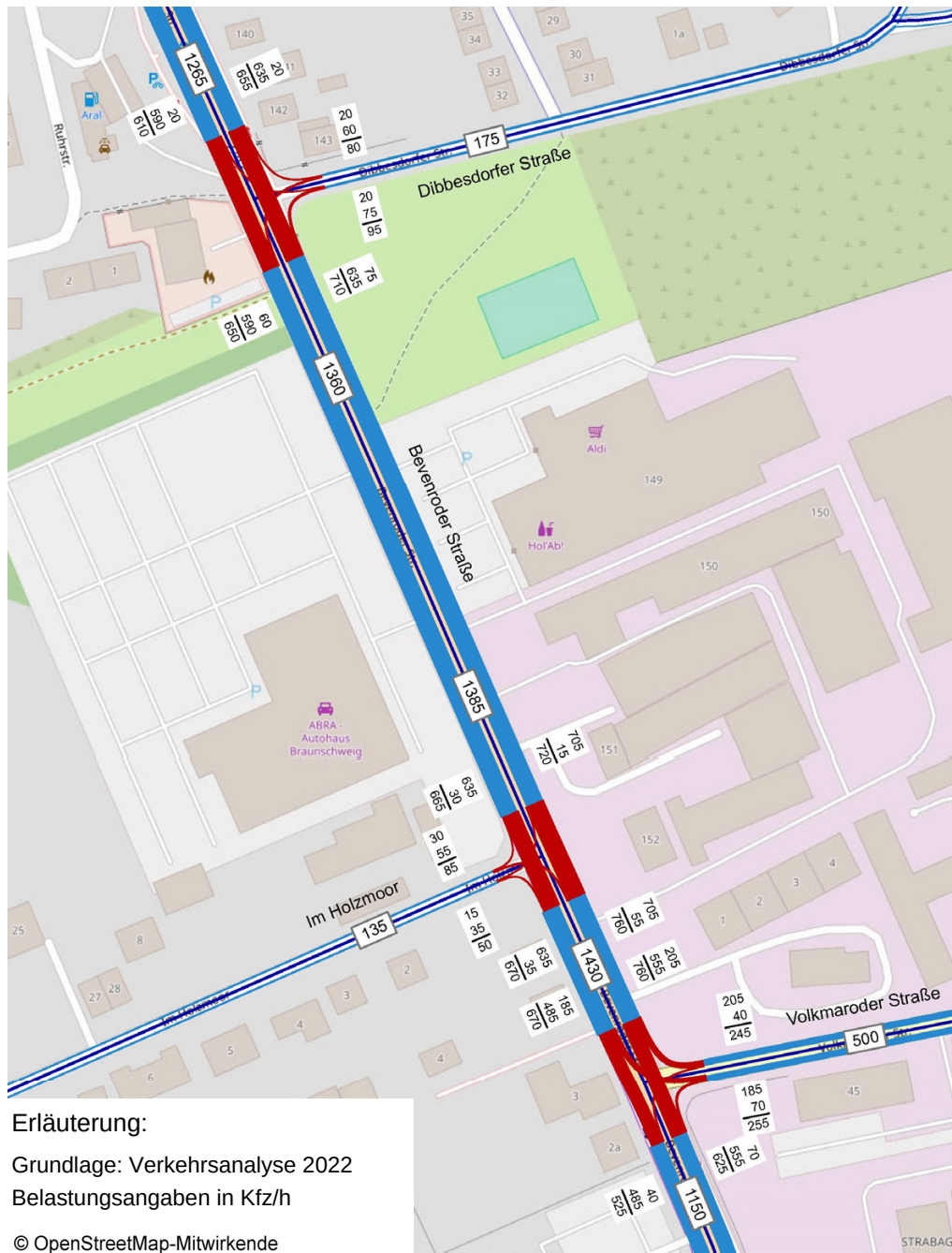


Bild 5: Verkehrsanalyse 2022: Spitzenbelastung am Nachmittag

In der VU zum B-Plan QU 62 [1] von 2013 sind u. a. Zählergebnisse vom Knotenpunkt Bevenroder Straße / Dibbesdorfer Straße dargestellt. Den Zählwerten in Bild 6 sind für die Dibbesdorfer Straße Spitzenwerte von 120 Kfz/h am Morgen und 110 Kfz/h am Nachmittag zu entnehmen. Als Tagesbelastung ist ein Wert von 1.570 Kfz/24h angegeben. Damit sind die Verkehrsbelastungen – insbesondere in der Nachmittagsspitze – in den letzten 9 Jahren bereits deutlich angestiegen, was in erster Linie auf das bereits vorhandene Verkehrsaufkommen des B-Plangebiets QU 62 zurückzuführen ist.

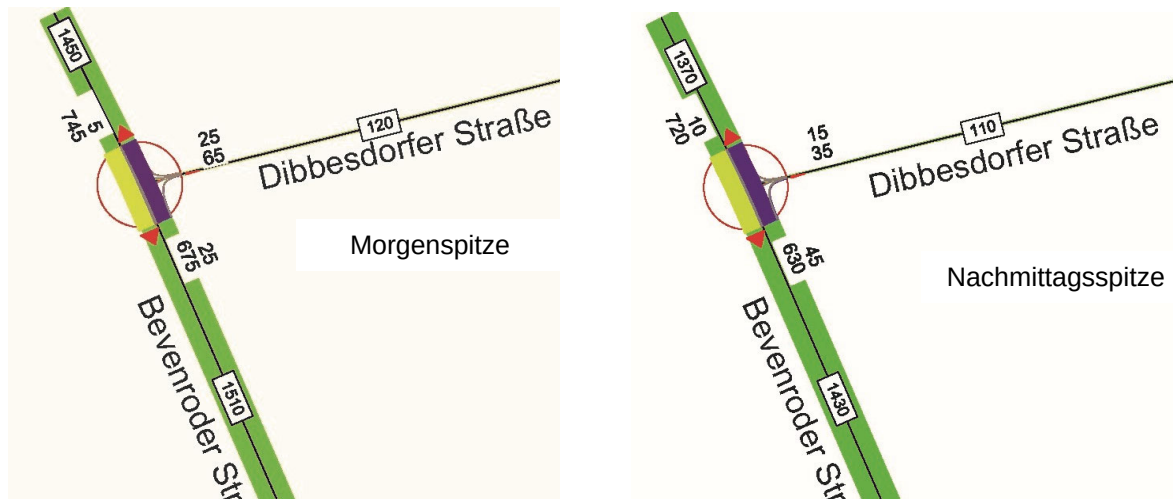


Bild 6: Zählergebnisse 2013: Spitzenbelastungen [Kfz/h] (Quelle: [1] Zacharias 2013)

2.2 Leistungsfähigkeitsberechnungen

2.2.1 Allgemeines

Die Leistungsfähigkeitsberechnungen werden nach HBS³ durchgeführt. Zur Beurteilung der Verkehrssituation werden an Knotenpunkten ohne LSA die Kapazitätsreserven und die damit verbundenen mittleren Wartezeiten der Nebenstromfahrzeuge ermittelt. An Knotenpunkten mit LSA erfolgt die Berechnung der mittleren Wartezeiten über den Sättigungsgrad der Fahrstreifen. Es wird die Qualität des Verkehrsablaufs jedes Fahrstreifens getrennt berechnet. Die schlechteste Qualität ist bei der zusammenfassenden Beurteilung der Verkehrssituation an einem Knotenpunkt maßgebend. Die Überprüfung der Leistungsfähigkeit erfolgt jeweils für die Belastungen in den Spitzenstunden am Morgen und am Nachmittag.

Als Zielvorgabe wird für alle Knotenpunkte die Qualitätsstufe D angestrebt, was mittleren Wartezeiten von maximal 45 Sekunden (Knoten ohne LSA) bzw. maximal 70 Sekunden (Knoten mit LSA) entspricht. Aus der mittleren Wartezeit ergibt sich die Qualität des Verkehrsablaufs, die mit den Qualitätsstufen A (sehr gut) bis F (ungenügend) beschrieben wird.

³ Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS), Ausgabe 2015, FGSV, Köln

Tabelle 2: Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs und ihre Merkmale

	Knotenpunkte ohne LSA	Knotenpunkte mit LSA
Stufe A	Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann nahezu ungehindert den Knotenpunkt passieren. Die Wartezeiten sind sehr gering.	Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann ungehindert den Knotenpunkt passieren. Die Wartezeiten sind kurz.
Stufe B	Die Fahrmöglichkeiten der wartepflichtigen Kfz werden vom bevorrechtigten Verkehr beeinflusst. Die dabei entstehenden Wartezeiten sind gering.	Alle während der Sperrzeit ankommenden Verkehrsteilnehmer können in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren. Die Wartezeiten sind kurz.
Stufe C	Die Fahrzeugführer in den Nebenströmen müssen auf eine merkbare Anzahl von bevorrechtigten Verkehrsteilnehmern achten. Die Wartezeiten sind spürbar. Es kommt zur Bildung von Stau, der jedoch hinsichtlich seiner räumlichen Ausdehnung noch bezüglich der zeitlichen Dauer eine starke Beeinträchtigung darstellt.	Nahezu alle während der Sperrzeit ankommenden Verkehrsteilnehmer können in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren. Die Wartezeiten sind spürbar. Beim Kfz-Verkehr tritt im Mittel nur geringer Stau am Ende der Freigabezeit auf.
Stufe D	Die Mehrzahl der Fahrzeugführer muss Haltevorgänge, verbunden mit deutlichen Zeitverlusten, hinnehmen. Für einzelne Kfz können die Wartezeiten hohe Werte annehmen. Auch wenn sich vorübergehend ein merklicher Stau in einem Nebenstrom ergeben hat, bildet sich dieser wieder zurück. Der Verkehrszustand ist noch stabil.	Im Kfz-Verkehr ist ständiger Reststau vorhanden. Die Wartezeiten für alle Verkehrsteilnehmer sind beträchtlich. Der Verkehrszustand ist noch stabil.
Stufe E	Es bilden sich Staus, die sich bei der vorhandenen Belastung nicht mehr abbauen. Die Wartezeiten nehmen große und dabei stark streuende Werte an. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch führen. Die Kapazität wird erreicht.	Die Verkehrsteilnehmer stehen in erheblicher Konkurrenz zueinander. Im Kfz-Verkehr stellt sich ein allmählich wachsender Stau ein. Die Wartezeiten sind sehr lang. Die Kapazität wird erreicht.
Stufe F	Die Anzahl der Kfz, die in einem Verkehrsstrom dem Knotenpunkt je Zeiteinheit zufließen, ist über ein längeres Zeitintervall größer als die Kapazität für diesen Verkehrsstrom. Es bilden sich lange, ständig wachsende Schlangen mit besonders hohen Wartezeiten. Die Situation löst sich erst nach einer deutlichen Abnahme der Verkehrsstärken im zufließenden Verkehr wieder auf. Der Knotenpunkt ist überlastet.	Die Nachfrage ist größer als die Kapazität. Die Fahrzeuge müssen bis zu ihrer Abfertigung mehrfach vorrücken. Der Stau wächst stetig. Die Wartezeiten sind extrem lang. Die Anlage ist überlastet.

2.2.2 Knotenpunkt Bevenroder Straße / Dibbesdorfer Straße

Der Knotenpunkt Bevenroder Straße / Dibbesdorfer Straße ist als unsignalisierte Einmündung mit Linksabbiegestreifen auf der Bevenroder Straße ausgebaut. Die Dibbesdorfer Straße weist in der Knotenzufahrt eine einstreifige Fahrbahn auf. Darüber hinaus ist auf der Bevenroder Straße ein Einfädelungsstreifen für die Linkseinbieger vorhanden, so dass der Verkehr aus der Dibbesdorfer Straße mit „verzögerter“ Berücksichtigung des in Richtung Süden fließenden Verkehrs einbiegen kann (Bild 7).



Bild 7: Beschilderung am Knotenpunkt Bevenroder Straße / Dibbesdorfer Straße

Die Berechnungsergebnisse für den Knotenpunkt mit den Analysewerten in Bild 8/9 zeigen, dass sich ohne eine Berücksichtigung des Einfädelungstreifens für die Spitzenstunden am Morgen und am Nachmittag ein Verkehrsablauf der Qualitätsstufe **C** errechnet. Die mittleren Wartezeiten für die Linkseinbieger liegen zwischen 25 und 30 Sekunden.

Aufgrund der bereits als zufriedenstellend zu beurteilenden Verkehrsqualität kann auf eine Berechnung mit Berücksichtigung des Einfädelungstreifens verzichtet werden.

Projekt : Verkehrsgutachten Dibbesdorfer Straße Süd
Knotenpunkt : Bevenroder Straße / Dibbesdorfer Straße
Stunde : Spitzenstunde am Morgen (Analyse)
Datei : DIBBES 2022 M.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2	→	590				1800					A
3	→	36				1547					A
4	←	66	6,5	3,2	1238	207		25,8	2	3	C
6	→	31	5,9	3,0	593	582		6,8	1	1	A
Misch-N		97				260	4 + 6	22,5	2	3	C
8	←	655				1800					A
7	→	6	5,5	2,8	610	631		6,9	1	1	A
Misch-H		655				1800					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **C**

Bild 8: Verkehrsanalyse 2022: Verkehrsqualität ohne Einfädelungstreifen – Morgenspitze

Projekt : Verkehrsgutachten Dibbesdorfer Straße Süd
Knotenpunkt : Bevenroder Straße / Dibbesdorfer Straße
Stunde : Spitzenstunde am Nachmittag (Analyse)
Datei : DIBBES 2022 N.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2		650				1800					A
3		75				1520					A
4		60	6,5	3,2	1283	189		27,8	2	3	C
6		20	5,9	3,0	673	527		7,1	1	1	A
Misch-N		80				225	4 + 6	24,8	2	3	C
8		605				1800					A
7		20	5,5	2,8	710	563		6,6	1	1	A
Misch-H		605				1800					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **C**

Bild 9: Verkehrsanalyse 2022: Verkehrsqualität ohne Einfädelungstreifen – Nachmittagsspitze

2.2.3 Knotenpunkt Bevenroder Straße / Im Holzmoor

Der Knotenpunkt Bevenroder Straße / Im Holzmoor ist mit Linksabbiegestreifen auf der Bevenroder Straße ausgebaut und nicht signalgeregelt. In der Knotenzufahrt Im Holzmoor sind getrennte Fahrstreifen für die Links- und Rechtseinbieger vorhanden.

Die Berechnungsergebnisse für den Knotenpunkt sind in Bild 10 und 11 dargestellt. Für die Belastungen in den Spitzenstunden am Morgen und am Nachmittag kann jeweils ein zufriedenstellender Verkehrsablauf mit der Qualitätsstufe **C** nachgewiesen werden. Die Linkseinbieger aus der Straße Im Holzmoor müssen mittlere Wartezeiten von rd. 26 bzw. 27 Sekunden in Kauf nehmen. Die Rückstaulänge N-95 auf dem linken Fahrstreifen ist mit 1 Pkw-Einheit angegeben, so dass er nicht überstaut wird.

Projekt : Verkehrsgutachten Dibbesdorfer Straße Süd
Knotenpunkt : Bevenroder Straße / Im Holzmoor
Stunde : Spitzenstunde am Morgen (Analyse)
Datei : HOLZ 2022 M.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2	→	715				1800					A
3	↘	15				1520					A
4	←	45	6,5	3,2	1303	182		26,2	1	2	C
6	↗	71	5,9	3,0	708	505		8,4	1	1	A
Misch-N		116				458	4 + 6	10,6	2	2	B
8	←	585				1800					A
7	↙	26	5,5	2,8	715	560		7,0	1	1	A
Misch-H		585				1800					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **C**

Bild 10: Verkehrsanalyse 2022: Verkehrsqualität in der Morgenspitze

Projekt : Verkehrsgutachten Dibbesdorfer Straße Süd
Knotenpunkt : Bevenroder Straße / Im Holzmoor
Stunde : Spitzenstunde am Nachmittag (Analyse)
Datei : HOLZ 2022 N.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2	→	650				1800					A
3	↘	30				1547					A
4	←	15	6,5	3,2	1410	149		26,9	1	1	C
6	↗	36	5,9	3,0	650	542		7,3	1	1	A
Misch-N		51				486	4 + 6	8,4	1	1	A
8	←	720				1800					A
7	↙	56	5,5	2,8	665	593		6,8	1	1	A
Misch-H		720				1800					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **C**

Bild 11: Verkehrsanalyse 2022: Verkehrsqualität in der Nachmittagsspitze

2.2.4 Knotenpunkt Bevenroder Straße / Volkmaroder Straße

Der Knotenpunkt Bevenroder Straße / Volkmaroder Straße weist einen Linksabbiegestreifen auf der Bevenroder Straße auf und ist unsignalisiert. Die Knotenzufahrt Volkmaroder Straße ist mit getrennten Fahrstreifen für die Links- und Rechtseinbieger ausgebaut.

Die Berechnungsergebnisse mit den Analysebelastungen in der Spitzenstunde am Morgen sind Bild 12 zu entnehmen. Der Verkehrsablauf ist mit der Qualitätsstufe **E** zu bewerten. Für die Linkseinbieger aus der Volkmaroder Straße entstehen mittlere Wartezeiten von rd. 49 Sekunden. Die Rückstaulänge N-95 ist mit 3 Pkw-Einheiten angegeben, die vom vorhandenen Fahrstreifen aufgenommen werden können. Für den Knotenpunkt kann mit den Belastungen in der Morgenspitze keine ausreichende Leistungsfähigkeit nachgewiesen werden.

Mit den Analysebelastungen in der Spitzenstunde am Nachmittag errechnet sich ein Verkehrsablauf der Qualitätsstufe **D** (Bild 13). Für die Linkseinbieger aus der Volkmaroder Straße wird eine mittlere Wartezeit von rd. 36 Sekunden ermittelt. Die Rückstaulänge N-95 auf dem linken Fahrstreifen errechnet sich zu 2 Pkw-Einheiten. Der Knotenpunkt weist in der Nachmittagsspitze eine ausreichende Leistungsfähigkeit auf.

Projekt : Verkehrsgutachten Dibbesdorfer Straße Süd
Knotenpunkt : Bevenroder Straße / Volkmaroder Straße
Stunde : Spitzenstunde am Morgen (Analyse)
Datei : VOLK 2022 M.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2		440				1800					A
3		96				1547					A
4		61	6,5	3,2	1248	136		48,8	3	4	E
6		178	5,9	3,0	473	674		7,6	2	2	A
Misch-N		239				528	4 + 6	12,9	3	4	B
8		560				1800					A
7		238	5,5	2,8	520	699		8,1	2	3	A
Misch-H		560				1800					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **E**

Bild 12: Verkehrsanalyse 2022: Verkehrsqualität in der Morgenspitze

Projekt : Verkehrsgutachten Dibbesdorfer Straße Süd
Knotenpunkt : Bevenroder Straße / Volkmaroder Straße
Stunde : Spitzenstunde am Nachmittag (Analyse)
Datei : VOLK 2022 N.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2		570				1800					A
3		70				1520					A
4		40	6,5	3,2	1260	141		35,6	2	2	D
6		209	5,9	3,0	590	583		9,8	2	3	A
Misch-N		249				669	4 + 6	8,7	2	3	A
8		500				1800					A
7		189	5,5	2,8	625	620		8,5	2	2	A
Misch-H		500				1800					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **D**

Bild 13: Verkehrsanalyse 2022: Verkehrsqualität in der Nachmittagsspitze

3. Prognose 2025

3.1 Verkehrsaufkommen der geplanten Nutzungen

Das Verkehrsaufkommen der geplanten Nutzungen kann durch einschlägige Rechenverfahren abgeschätzt werden. Hierbei sind noch Randbedingungen wie die Größe der Gemeinde, die Lage der Objekte im Gemeindegebiet und die Bedienung durch den öffentlichen Nahverkehr zu beachten. Die im Folgenden verwendeten Ansätze sind dem Programm Ver_Bau⁴ entnommen worden.

Wohnbebauung:

Nach Angaben der Stadt Braunschweig sind im Bebauungsplangebiet 252 Wohneinheiten in Ein- und Mehrfamilienhäusern geplant. Um für weitere Entwicklungen einen kleinen Puffer zu haben, wird im Folgenden mit 280 Wohneinheiten gerechnet. Der daraus resultierende Unterschied auf die Prognosen ist relativ gering und führt nicht zu anderen Ergebnissen.

In Neubaugebiete mit Einfamilien-, Doppel- oder Reihenhäusern ziehen vergleichsweise viele Familien mit Kindern. Andererseits sind auch Kleinstwohnungen geplant, in denen nur ein bis zwei Bewohner leben werden. Als Mittelwert wird daher ein Wert von 3,0 Einwohnern je Wohneinheit gewählt.

Folgende Ansätze zur Ermittlung des Verkehrsaufkommens werden verwendet:

- 280 Wohneinheiten,
- 3,0 Einwohner je Wohneinheit
- 3,75 Wege je Einwohner, davon 3,0 Wege vom/zum Gebiet
- Modal-Split Pkw: 50 %
- Pkw-Besetzungsgrad: 1,5 Personen
- Besucherverkehr: + 10 %
- Ver- und Entsorgung: 0,075 Kfz-Fahrten je Einwohner

$$\text{VKA} = 280 \times 3,0 \times 3,0 \times 0,5 / 1,5 \times 1,1 + 280 \times 3,0 \times 0,075 = 987 \text{ Kfz-Fahrten pro Tag.}$$

Der überwiegende Anteil der Wohnbebauung wird über die Dibbesdorfer Straße erschlossen. Ein kleinerer Teil der Wohnbebauung, der mit 62 WE angegeben ist, wird über den Farnweg an die Volkmaroder Straße angebunden. Das Verkehrsaufkommen wird sich daher auf die Dibbesdorfer Straße (rd. 800 Kfz/24h) und den Farnweg (rd. 200 Kfz/24h) verteilen.

Kindertagesstätte:

Das Verkehrsaufkommen der Kindertagesstätte kann in Abhängigkeit von der Anzahl der Gruppen bzw. der Kinder abgeschätzt werden. Folgende Ansätze werden verwendet:

⁴ Programm Ver_Bau, Verkehrsaufkommen durch Vorhaben der Bauleitplanung, Dr. Bosserhoff, 2018

- 2 Krippengruppen und 1 Kindergartengruppe mit insgesamt 55 Kindern
- 4 Wege je Kind
- Modal-Split Pkw: 40 %
- Pkw-Besetzungsgrad: 1,3 Kinder

$$\text{VKA} = 55 \times 4,0 \times 0,40 / 1,3 = 68 \text{ Pkw-Fahrten pro Tag}$$

- 10 Mitarbeiter
- 2,5 Wege je Mitarbeiter
- Modal-Split Pkw: 60 %
- Pkw-Besetzungsgrad: 1,0

$$\text{VKA} = 10 \times 2,5 \times 0,6 = 15 \text{ Pkw-Fahrten pro Tag}$$

In der Summe wird für die Kindertagesstätte im Folgenden mit einem aufgerundeten Wert von 90 Kfz-Fahrten pro Tag gerechnet.

Gewerbe:

Das Verkehrsaufkommen der gewerblichen Nutzungen wird über die Fläche und die damit verbundenen Arbeitsplätze abgeschätzt. Folgende Ansätze werden verwendet:

- Gewerbefläche: 2.900 m²
- 1 Arbeitsplatz je 35 m²
- Anwesenheit: 85 %
- Geringer Kundenverkehr: 3 Wege je Arbeitsplatz
- Modal-Split Pkw: 70 %
- Pkw-Besetzungsgrad: 1,0
- Geringer Lkw-Verkehr: 0,15 Fahrten je Arbeitsplatz

$$\text{VKA} = 2.900 / 35 \times 0,85 \times 3,0 \times 0,70 + 2.900 / 35 \times 0,85 \times 0,15 \approx 160 \text{ Kfz-Fahrten pro Tag}$$

Als Summe der Nutzungen „Wohnbebauung“ und „Kindertagesstätte“ errechnet sich für die Dibbesdorfer Straße ein Verkehrsaufkommen von rd. 900 Kfz-Fahrten pro Tag bzw. jeweils 450 Kfz-Fahrten pro Tag als Quell- und Zielverkehr.

Zur Ermittlung des Verkehrsaufkommens in den Spitzenstunden am Morgen und am Nachmittag können die normierten Tagesganglinien für den Quell- und Zielverkehr „Anwohnerverkehr“ herangezogen werden. Ihnen ist zu entnehmen, dass in der Spitzenstunde am Morgen mit bis zu 15 % des Tagesverkehrsaufkommens im Quellverkehr und mit rd. 3 % im Zielverkehr zu rechnen ist. Für die Spitzenstunde am Nachmittag sind 7 % im Quell- und 13 % im Zielverkehr ausgewiesen.

Für die Spitzenstunde am Morgen werden 50 % der „Elterntaxis“ – jeweils als Quell- und Zielverkehr – sowie 100 % des Beschäftigtenverkehrs der Kita angesetzt. Für die Spitzenstunde am Nachmittag wird mit 25 % der „Elterntaxis“ und 50 % des Beschäftigtenverkehrs der Kita gerechnet. Dabei ist zu berücksichtigen, dass ein Teil der „Elterntaxis“, der mit 30 % angenommen wird, am Morgen aus dem Wohngebiet kommen bzw. am Nachmittag in das Wohngebiet fahren werden und daher nicht als zusätzliche Fahrten auftritt.

Tabelle 3: Verkehrsaufkommen in den Spitzenstunden

	Dibbesdorfer Straße			Farnweg
	Wohngebiet	Kita	Summe	Wohngebiet
Quellverkehr am Morgen	60 Kfz/h	12 Kfz/h	72 Kfz/h	15 Kfz/h
Zielverkehr am Morgen	12 Kfz/h	18 Kfz/h	30 Kfz/h	3 Kfz/h
Quellverkehr am Nachmittag	28 Kfz/h	9 Kfz/h	37 Kfz/h	7 Kfz/h
Zielverkehr am Nachmittag	52 Kfz/h	6 Kfz/h	58 Kfz/h	13 Kfz/h

3.2 Prognosebelastungen 2025 im Planfall mit B-Plangebiet

In der VU zum B-Plan QU 62 [1] ist eine Verkehrsprognose für den Zeithorizont 2025 aufgestellt worden. Die Prognose berücksichtigt das Verkehrsaufkommen für die damals geplanten Nutzungen im B-Plangebiet Dibbesdorfer Straße Süd. Das Baugebiet Holzmoor-Nord ist in den Prognosen nicht explizit enthalten. Für die Bevenroder Straße wurde jedoch ein allgemeiner Prognosezuschlag von 5 % verwendet, der auch das Verkehrsaufkommen angrenzenden Strukturentwicklungen abdecken soll.

Die in der Aktualisierung 2016 ermittelten Prognosewerte sind in Bild 14 dargestellt. Für die Spitzenstunde am Morgen wurden für die Dibbesdorfer Straße 150 Kfz/h und für die Spitzenstunde am Nachmittag 140 Kfz/h prognostiziert.

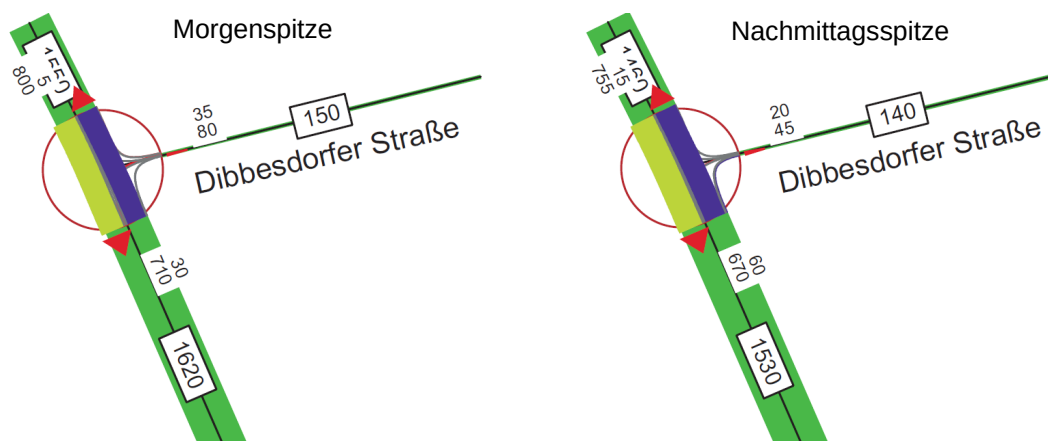


Bild 14: Verkehrsprognose 2025: Spitzenbelastungen [Kfz/h] (Quelle: [1] Zacharias 2016)

Aufbauend auf den Grundlagen der VU von 2016 ist die Verkehrsprognose 2025 mit den aktuell im B-Plangebiet anzusetzenden Nutzungen aktualisiert worden. Dem Belastungsbild für die Morgenspitze in Bild 15 ist zu entnehmen, dass die Spitzenbelastungen in der Prognose auf der Dibbesdorfer Straße auf 225 Kfz/h ansteigen werden. Für die Geradeausströme im Zuge der Bevenroder Straße werden am Knotenpunkt mit der Dibbesdorfer Straße die Werte aus der VU von 2016 angesetzt. In Richtung Süden steigen die Geradeausströme im Zuge der Dibbesdorfer Straße – dem höheren Verkehrsaufkommen aus dem B-Plangebiet entsprechend – an.



Bild 15: Verkehrsprognose 2025 mit B-Plangebiet: Spitzenbelastung am Morgen

Die Spitzenbelastungen am Nachmittag mit den aktuell im B-Plangebiet anzusetzenden Nutzungen sind in Bild 16 dargestellt. Für die Dibbesdorfer Straße ist ein Wert von 205 Kfz/h angegeben. Die Geradeausströme im Zuge der Bevenroder Straße wurden analog zur Morgenspitze ermittelt.



Erläuterung:

Grundlage: Verkehrsprognose 2025 (VU 2016)
und aktuelles VKA des B-Plangebiets
Belastungsangaben in Kfz/h

© OpenStreetMap-Mitwirkende

Bild 16: Verkehrsprognose 2025 mit B-Plangebiet: Spitzenbelastung am Nachmittag

3.3 Leistungsfähigkeitsberechnungen

3.3.1 Knotenpunkt Bevenroder Straße / Dibbesdorfer Straße

Die Berechnungsergebnisse für den Knotenpunkt Bevenroder Straße / Dibbesdorfer Straße in Bild 16/17 zeigen, dass sich ohne eine Berücksichtigung des Einfädelungstreifens für die Spitzenstunde am Morgen ein Verkehrsablauf der Qualitätsstufe **F** und für die Spitzenstunde am Nachmittag ein Verkehrsablauf der Qualitätsstufe **E** errechnet.

Analog zur VU zum B-Plan QU 62 [1] wurde eine zweite Berechnung durchgeführt, wo zur Berücksichtigung des Einfädelstreifens nur 50 % des in Richtung Süden fließenden Verkehrs angesetzt werden. Für die Morgenspitze errechnet sich so ein Verkehrsablauf der Qualitätsstufe **D** und für die Nachmittagsspitze ein Verkehrsablauf der Qualitätsstufe **C** (Bild 18/19).

Der Einfädelungstreifen verbessert die Verkehrsqualität am Knotenpunkt damit in etwa um zwei Qualitätsstufen.

Projekt : Verkehrsgutachten Dibbesdorfer Straße Süd
Knotenpunkt : Bevenroder Straße / Dibbesdorfer Straße
Stunde : Spitzenstunde am Morgen
Datei : DIBBES 2025 M.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2	→	725				1800					A
3	↘	46				1540					A
4	↖	116	6,5	3,2	1548	133		166,9	11	14	E
6	↗	51	5,9	3,0	733	480		8,6	1	1	A
Misch-N		167				165	4 + 6	230,6	17	21	F
8	←	815				1800					A
7	↙	16	5,5	2,8	755	535		7,4	1	1	A
Misch-H		815				1800					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **F**

Bild 16: Verkehrsprognose 2025: Verkehrsqualität ohne Einfädelungstreifen – Morgenspitze

Projekt : Verkehrsgutachten Dibbesdorfer Straße Süd
Knotenpunkt : Bevenroder Straße / Dibbesdorfer Straße
Stunde : Spitzenstunde am Nachmittag
Datei : DIBBES 2025 N.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2	→	685				1800					A
3	↘	85				1573					A
4	←	60	6,5	3,2	1503	136		47,0	3	4	E
6	↗	25	5,9	3,0	713	502		7,5	1	1	A
Misch-N		85				173	4 + 6	40,5	3	5	D
8	←	770				1800					A
7	↘	35	5,5	2,8	755	535		7,2	1	1	A
Misch-H		770				1800					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **E**

Bild 17: Verkehrsprognose 2025: Verkehrsqualität ohne Einfädelungstreifen – Nachmittagsspitze

Projekt : Verkehrsgutachten Dibbesdorfer Straße Süd
Knotenpunkt : Bevenroder Straße / Dibbesdorfer Straße
Stunde : Spitzenstunde am Morgen
Datei : DIBBES 2025 M2.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2	→	725				1800					A
3	↘	46				1573					A
4	←	116	6,5	3,2	1148	229		31,9	3	5	D
6	↗	51	5,9	3,0	733	490		8,4	1	1	A
Misch-N		167				273	4 + 6	33,8	5	7	D
8	←	408				1800					A
7	↘	16	5,5	2,8	755	535		7,4	1	1	A
Misch-H		408				1800					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **D**

Bild 18: Verkehrsprognose 2025: Verkehrsqualität mit Einfädelungstreifen – Morgenspitze

Projekt : Verkehrsgutachten Dibbesdorfer Straße Süd
Knotenpunkt : Bevenroder Straße / Dibbesdorfer Straße
Stunde : Spitzenstunde am Nachmittag
Datei : DIBBES 2025 N2.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2		685				1800					A
3		85				1573					A
4		60	6,5	3,2	1128	227		21,5	2	2	C
6		25	5,9	3,0	713	502		7,5	1	1	A
Misch-N		85				270	4 + 6	19,4	2	3	B
8		388				1800					A
7		35	5,5	2,8	755	535		7,2	1	1	A
Misch-H		388				1800					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **C**

Bild 19: Verkehrsprognose 2025: Verkehrsqualität mit Einfädelungstreifen – Nachmittagsspitze

3.3.2 Knotenpunkt Bevenroder Straße / Im Holzmoor

Die Berechnungsergebnisse für den Knotenpunkt Bevenroder Straße / Im Holzmoor sind Bild 20 und 21 zu entnehmen. Für die Belastungen in der Spitzenstunde am Morgen kann nur ein Verkehrsablauf der Qualitätsstufe **E** nachgewiesen werden. Die Linkseinbieger aus der Straße Im Holzmoor müssen mittlere Wartezeiten von rd. 61 Sekunden in Kauf nehmen. Die Rückstaulänge N-95 auf dem linken Fahrstreifen ist mit 3 Pkw-Einheiten angegeben. Der Knotenpunkt weist in der Morgenspitze keine ausreichende Leistungsfähigkeit auf.

Für die Belastungen in der Spitzenstunde am Nachmittag errechnet sich ein Verkehrsablauf der Qualitätsstufe **D**. Für die Linkseinbieger aus der Straße Im Holzmoor ist eine mittlere Wartezeit von rd. 37 Sekunden angegeben. Aufgrund der geringeren Anzahl an Linkseinbiegern errechnet sich für den linken Fahrstreifen eine im Vergleich zur Morgenspitze deutlich geringere Rückstaulänge N-95 von einer Pkw-Einheit. Der Knotenpunkt weist in der Nachmittagsspitze eine ausreichende Leistungsfähigkeit auf.

Projekt : Verkehrsgutachten Dibbesdorfer Straße Süd
Knotenpunkt : Bevenroder Straße / Im Holzmoor
Stunde : Spitzenstunde am Morgen (Prognose 2025)
Datei : HOLZ 2025 M.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2	→	910				1800					A
3	↘	20				1520					A
4	←	60	6,5	3,2	1620	118		61,0	3	5	E
6	↗	90	5,9	3,0	905	397		11,7	1	2	B
Misch-N		150				293	4 + 6	25,0	4	5	C
8	←	710				1800					A
7	↙	20	5,5	2,8	915	446		8,5	1	1	A
Misch-H		710				1800					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **E**

Bild 20: Verkehrsprognose 2025: Verkehrsqualität in der Morgenspitze

Projekt : Verkehrsgutachten Dibbesdorfer Straße Süd
Knotenpunkt : Bevenroder Straße / Im Holzmoor
Stunde : Spitzenstunde am Nachmittag (Prognose 2025)
Datei : HOLZ 2025 N.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2	→	795				1800					A
3	↘	35				1547					A
4	←	15	6,5	3,2	1598	112		37,1	1	1	D
6	↗	45	5,9	3,0	798	453		8,8	1	1	A
Misch-N		60				420	4 + 6	10,0	1	1	A
8	←	755				1800					A
7	↙	60	5,5	2,8	815	500		8,2	1	1	A
Misch-H		755				1800					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **D**

Bild 21: Verkehrsprognose 2025: Verkehrsqualität in der Nachmittagsspitze

3.3.3 Knotenpunkt Bevenroder Straße / Volkmaroder Straße

Die Berechnungsergebnisse mit den Prognosebelastungen 2025 in der Spitzenstunde am Morgen sind Bild 22 zu entnehmen. Der Verkehrsablauf ist mit der Qualitätsstufe **E** zu bewerten. Für die Linkseinbieger aus der Volkmaroder Straße entstehen mittlere Wartezeiten von rd. 55 Sekunden. Die Rückstaulänge N-95 ist mit 2 Pkw-Einheiten angegeben, die vom vorhandenen Fahrstreifen aufgenommen werden können.

Auch mit den Spitzenbelastungen am Nachmittag errechnet sich ein Verkehrsablauf der Qualitätsstufe **E** (Bild 23). Für die Linkseinbieger aus der Volkmaroder Straße wird eine mittlere Wartezeit von rd. 79 Sekunden ermittelt. Die Rückstaulänge N-95 auf dem linken Fahrstreifen errechnet sich zu 5 Pkw-Einheiten.

Der Knotenpunkt weist sowohl in der Morgenspitze als auch in der Nachmittagsspitze keine ausreichende Leistungsfähigkeit auf.

Projekt : Verkehrsgutachten Dibbesdorfer Straße Süd
Knotenpunkt : Bevenroder Straße / Volkmaroder Straße
Stunde : Spitzenstunde am Morgen (Prognose 2025)
Datei : VOLK 2025 M.kob

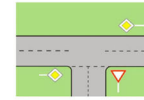


Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2		565				1800					A
3		100				1547					A
4		30	6,5	3,2	1585	95		55,1	2	2	E
6		173	5,9	3,0	600	576		9,4	2	2	A
Misch-N		203				587	4 + 6	9,7	2	3	A
8		850				1800					A
7		158	5,5	2,8	650	603		8,5	2	2	A
Misch-H		850				1800					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **E**

Bild 22: Verkehrsprognose 2025: Verkehrsqualität in der Morgenspitze

Projekt : Verkehrsgutachten Dibbesdorfer Straße Süd
Knotenpunkt : Bevenroder Straße / Volkmaroder Straße
Stunde : Spitzenstunde am Nachmittag (Prognose 2025)
Datei : VOLK 2025 N.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2		620				1800					A
3		25				1520					A
4		70	6,5	3,2	1443	114		78,6	5	6	E
6		199	5,9	3,0	618	564		10,0	2	3	A
Misch-N		269				437	4 + 6	21,5	5	7	C
8		675				1800					A
7		169	5,5	2,8	630	617		8,2	2	2	A
Misch-H		675				1800					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **E**

Bild 23: Verkehrsprognose 2025: Verkehrsqualität in der Nachmittagsspitze

3.4 Zwischenfazit

Die Berechnungsergebnisse für den Knotenpunkt Bevenroder Straße / Dibbesdorfer Straße zeigen im Vergleich zur VU zum B-Plan QU 62 [1] für jede Berechnung eine um eine Stufe schlechtere Verkehrsqualität. Ohne Berücksichtigung des Einfädelungstreifens verschlechtern sich die Qualitätsstufen durch die höheren Verkehrsbelastungen in der Dibbesdorfer Straße in der Morgenspitze von „E“ (vgl. [1] 2013, (45) auf S. 17) auf „F“ und in der Nachmittagsspitze von „D“ (Annahme: QSV nachmittags bei allen Berechnungen eine Stufe besser als morgens) auf „E“. Mit Berücksichtigung des Einfädelungstreifens sinken die Qualitätsstufen in der Morgenspitze von „C“ auf „D“ und in der Nachmittagsspitze von „B“ auf „C“.

Somit ergibt sich mit den Prognosebelastungen 2025 eine ausreichende Leistungsfähigkeit nur unter Berücksichtigung des Einfädelungstreifens. Vor dem von der Stadt Braunschweig geplanten Umbau der Bevenroder Straße sind daher für den Kfz-Verkehr zunächst keine Maßnahmen erforderlich.

Es ist jedoch zu berücksichtigen, dass Einfädelungstreifen innerorts bei diesen Verkehrsmengen grundsätzlich keine geeignete Lösung darstellen. Das Ein- und Abbiegen für den

Radverkehr ist problematisch und für den Fußverkehr ist ein sicheres Überqueren der Bevenroder Straße nur eingeschränkt möglich.

In der VU zum B-Plan QU 62 [1] ist der aus dem B-Plangebiet resultierende Radverkehr nicht weiter untersucht worden. Aktuell wird dem Thema Radverkehr dagegen eine sehr hohe Priorität eingeräumt. Zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs – auch in/aus Richtung des B-Plangebiets – ist daher ein Umbau des Knotenpunktes mit einer sicheren Führung für die nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer zu empfehlen.

Für die Knotenpunkte Volkmaroder Straße und Im Holzmoor werden in der VU zum B-Plan QU 62 [1] Signalanlagen als „grundsätzlich sinnvoll“ eingestuft. Die aktuellen Rechenergebnisse mit den Prognosebelastungen 2025 aus der VU von 2016 und dem aktuellen Verkehrsaufkommen des B-Plangebiets unterstreichen diese Erkenntnis.

4. Prognose 2035

4.1 Prognoseansätze

Im Rahmen der VU zum Baugebiet Holzmoor-Nord [2] ist mit Hilfe des Verkehrsmodells der Stadt Braunschweig eine Verkehrsprognose für den Zeithorizont 2030 aufgestellt worden. Die Belastungsdifferenzen zur Analyse 2016 in Bild 24 zeigen, dass durch allgemeine Entwicklungen sowie andere Strukturentwicklungen im Stadtgebiet mit einer zusätzlichen Verkehrsbelastung auf der Bevenroder Straße von rd. 500 Kfz/24h zu rechnen ist.

Darüber hinaus ist in der VU zum Baugebiet Holzmoor-Nord [2] das zu erwartende Verkehrsaufkommen des Baugebiets Holzmoor-Nord abgeschätzt und in das Prognosemodell eingearbeitet worden. Die VU berücksichtigt zunächst den ersten Bauabschnitt mit 649 Wohneinheiten. Die im angrenzenden Straßennetz zu erwartenden Verkehrszunahmen sind Bild 25 zu entnehmen. So wird für die Straße Im Holzmoor eine zusätzliche Verkehrsbelastung von 2.500 Kfz/24h erwartet. Auf der Bevenroder Straße werden die Verkehrsbelastungen zwischen Im Holzmoor und Volkmaroder Straße um 1.500 Kfz/24h ansteigen. Nördlich der Straße Im Holzmoor ist mit einer geringen Entlastung von bis zu 200 Kfz/24h zu rechnen. Hieraus lässt sich ableiten, dass es durch das zusätzliche Verkehrsaufkommen des Baugebiets und die höhere Auslastung des Straßenzugs zu Verkehrsverlagerungen von der Bevenroder Straße auf andere Straßenabschnitte kommen wird.



Bild 24: Belastungsdifferenzen zwischen Prognose 2030 und Analyse 2016 [Kfz/24h]
(Quelle: [2] WVI 2018)

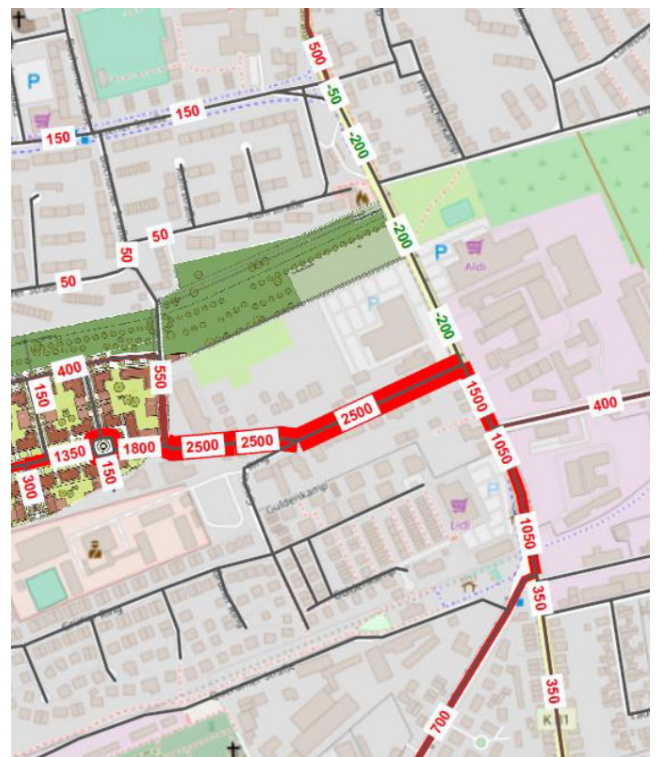


Bild 25: Verkehrszunahmen durch das Baugebiet Holzmoor-Nord [Kfz/24h]
(Quelle: [2] WVI 2018)

4.2 Prognosebelastungen 2035 mit B-Plangebiet

Aufbauend auf der Verkehrsanalyse 2022, den zu erwartenden Veränderungen im Straßennetz durch die allgemeinen und strukturellen Entwicklungen sowie dem ermittelten Verkehrsaufkommen des B-Plangebiets ist eine Verkehrsprognose für den Zeithorizont 2035 erstellt worden. Dabei wurde berücksichtigt, dass ein Teil des Verkehrsaufkommens des B-Plangebiets bereits in der Verkehrsanalyse 2022 enthalten ist. So bauen die Prognosebelastungen 2035 für die Dibbesdorfer Straße auf der Analyse 2013 auf.

Die Prognosebelastungen 2035 mit B-Plangebiet sind Bild 26 zu entnehmen. Die Dibbesdorfer Straße wird zukünftig bis zu 2.500 Kfz/24h aufnehmen.



Bild 26: Verkehrsprognose 2035 mit B-Plangebiet: Tagesbelastung

Für die Bevenroder Straße werden Verkehrsbelastungen zwischen 15.850 und 19.550 Kfz/24h prognostiziert. Die Verkehrsbelastungen in der Straße Im Holzmoor werden im Anschluss an die Bevenroder Straße auf 4.200 Kfz/24h ansteigen (vgl. VU Holzmoor-Nord). Für die Volkmaroder Straße ist ein Belastungswert von 6.960 Kfz/24h angegeben. Die Verkehrsbeziehungen in/aus Richtung Dibbesdorfer Straße und in/aus Richtung Im Holzmoor sind zu fast 75 % nach Süden ausgerichtet. Der Verkehr aus der Volkmaroder Straße fließt dagegen zu über 80 % in/aus Richtung Norden.

Die Spitzenbelastungen am Morgen zeigt Bild 27. Die Bevenroder Straße nimmt zwischen 1.410 und 1.715 Kfz/h auf. Die Straße Im Holzmoor wird von 400 Kfz/h befahren.



Bild 27: Verkehrsprognose 2035 mit B-Plangebiet: Spitzenbelastung am Morgen

In der Morgenspitze ist der Quellverkehr der geplanten Wohngebiete Dibbesdorfer Straße-Süd und Holzmoor-Nord entsprechend hoch. Der am stärksten belastete Linkseinbieger tritt mit 115 Kfz/h an der Dibbesdorfer Straße auf.

Die Spitzenbelastungen am Nachmittag sind Bild 28 zu entnehmen. Die Bevenroder Straße weist Belastungen zwischen 1.425 und 1.735 Kfz/h auf. Für die Dibbesdorfer Straße ist ein Wert von 205 Kfz/h und für die Straße Im Holzmoor ein Wert von 370 Kfz/h angegeben. In der Nachmittagsspitze ist der Zielverkehr der geplanten Wohngebiete Dibbesdorfer Straße-Süd und Holzmoor-Nord entsprechend höher als der Quellverkehr.



Bild 28: Verkehrsprognose 2035 mit B-Plangebiet: Spitzenbelastung am Nachmittag

4.3 Leistungsfähigkeitsberechnungen

4.3.1 Knotenpunkt Bevenroder Straße / Dibbesdorfer Straße

Die Berechnungsergebnisse für den Knotenpunkt Bevenroder Straße / Dibbesdorfer Straße mit den Prognosebelastungen in der Spitzenstunde am Morgen zeigt Bild 29. Es wird davon ausgegangen, dass der Straßenausbau bis dahin realisiert ist, so dass kein Einfädelungsstreifen mehr zur Verfügung steht. Es errechnet sich ein Verkehrsablauf der Qualitätsstufe **E**. Die einbiegenden Ströme aus der Dibbesdorfer Straße müssen mittlere Wartezeiten von rd. 68 Sekunden in Kauf nehmen. Die Rückstaulänge N-95 im Mischstrom ist mit 9 Pkw-Einheiten angegeben, was einer Länge von 50 bis 60 m entspricht. Der Knotenpunkt weist mit der Belastung in der Morgenspitze keine ausreichende Leistungsfähigkeit auf.

Projekt : Verkehrsgutachten Dibbesdorfer Straße Süd
Knotenpunkt : Bevenroder Straße / Dibbesdorfer Straße
Stunde : Spitzenstunde am Morgen
Datei : DIBBES 2035 M.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2		635				1800					A
3		46				1540					A
4		116	6,5	3,2	1383	167		68,1	6	9	E
6		51	5,9	3,0	643	541		7,5	1	1	A
Misch-N		167				211	4 + 6	74,2	9	12	E
8		740				1800					A
7		16	5,5	2,8	665	593		6,7	1	1	A
Misch-H		740				1800					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **E**

Bild 29: Verkehrsprognose 2035: Verkehrsqualität ohne Einfädelungsstreifen – Morgenspitze

Mit den Belastungen in der Spitzenstunde am Nachmittag errechnet sich ein Verkehrsablauf der Qualitätsstufe **D** (Bild 30). Für die einbiegenden Ströme aus der Dibbesdorfer Straße wird eine mittlere Wartezeit von bis zu 43 Sekunden ermittelt. Die Rückstaulängen N-95 sind im Mischstrom mit 3 Pkw-Einheiten angegeben und damit deutlich geringer als in der Morgenspitze. Der Knotenpunkt weist mit der Belastung in der Nachmittagsspitze eine ausreichende Leistungsfähigkeit auf.

Projekt : Verkehrsgutachten Dibbesdorfer Straße Süd
Knotenpunkt : Bevenroder Straße / Dibbesdorfer Straße
Stunde : Spitzenstunde am Nachmittag
Datei : DIBBES 2035 N.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2		740				1800					A
3		85				1508					A
4		60	6,5	3,2	1458	144		42,6	3	4	D
6		25	5,9	3,0	768	460		8,3	1	1	A
Misch-N		85				180	4 + 6	37,6	3	4	D
8		670				1800					A
7		35	5,5	2,8	810	502		7,7	1	1	A
Misch-H		670				1800					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **D**

Bild 30: Verkehrsprognose 2035: Verkehrsqualität ohne Einfädelungstreifen – Nachmittagsspitze

4.3.2 Knotenpunkt Bevenroder Straße / Im Holzmoor

Die Berechnungsergebnisse für den Knotenpunkt Bevenroder Straße / Im Holzmoor sind in Bild 31 und 32 dargestellt. Für die Belastungen in der Spitzenstunde am Morgen kann nur ein Verkehrsablauf der Qualitätsstufe **E** nachgewiesen werden. Die Linkseinbieger aus der Straße Im Holzmoor müssen mittlere Wartezeiten von rd. 72 Sekunden in Kauf nehmen. Die Rückstaulänge N-95 auf dem linken Fahrstreifen ist mit 5 Pkw-Einheiten angegeben. Der Fahrstreifen kann aktuell nur 3 Pkw aufnehmen, so dass er regelmäßig überstaut wird.

Auch für die Belastungen in der Spitzenstunde am Nachmittag errechnet sich ein Verkehrsablauf der Qualitätsstufe **E**. Für die Linkseinbieger aus der Straße Im Holzmoor errechnet sich eine mittlere Wartezeit von rd. 70 Sekunden. Aufgrund der geringeren Anzahl an Linkseinbiegern errechnet sich eine im Vergleich zur Morgenspitze geringere Rückstaulänge N-95 von 2 Pkw-Einheiten.

Der Knotenpunkt weist sowohl in der Morgenspitze als auch in der Nachmittagsspitze keine ausreichende Leistungsfähigkeit auf.

Projekt : Verkehrsgutachten Dibbesdorfer Straße Süd
Knotenpunkt : Bevenroder Straße / Im Holzmoor
Stunde : Spitzenstunde am Morgen
Datei : HOLZ 2035 M.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2		835				1800					A
3		25				1508					A
4		75	6,5	3,2	1503	123		72,4	5	6	E
6		226	5,9	3,0	833	425		18,1	4	5	B
Misch-N		301				439	4 + 6	25,6	7	9	C
8		610				1800					A
7		76	5,5	2,8	845	483		9,0	1	1	A
Misch-H		610				1800					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **E**

Bild 31: Verkehrsprognose 2035: Verkehrsqualität in der Morgenspitze

Projekt : Verkehrsgutachten Dibbesdorfer Straße Süd
Knotenpunkt : Bevenroder Straße / Im Holzmoor
Stunde : Spitzenstunde am Nachmittag
Datei : HOLZ 2035 N.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2		680				1800					A
3		60				1540					A
4		30	6,5	3,2	1656	81		70,0	2	3	E
6		111	5,9	3,0	695	508		9,2	1	2	A
Misch-N		141				369	4 + 6	15,9	2	3	B
8		805				1800					A
7		172	5,5	2,8	725	554		9,5	2	3	A
Misch-H		805				1800					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **E**

Bild 32: Verkehrsprognose 2035: Verkehrsqualität in der Nachmittagsspitze

4.3.3 Knotenpunkt Bevenroder Straße / Volkmaroder Straße

Die Berechnungsergebnisse für den Knotenpunkt Bevenroder Straße / Volkmaroder Straße mit den prognostizierten Belastungen in der Spitzenstunde am Morgen sind Bild 33 zu entnehmen. Der Verkehrsablauf ist mit der Qualitätsstufe **F** zu bewerten. Für die Linkseinbieger aus der Volkmaroder Straße entstehen mittlere Wartezeiten von mehreren Minuten. Die Rückstaulänge N-95 auf dem linken Fahrstreifen ist mit 12 Pkw-Einheiten angegeben und übersteigt damit die vorhandene Fahrstreifenlänge von rd. 40 m.

Projekt : Verkehrsgutachten Dibbesdorfer Straße Süd
Knotenpunkt : Bevenroder Straße / Volkmaroder Straße
Stunde : Spitzenstunde am Morgen
Datei : VOLK 2035 M.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2		495				1800					A
3		101				1540					A
4		76	6,5	3,2	1575	73		396,0	12	14	F
6		198	5,9	3,0	530	621		8,9	2	3	A
Misch-N		274				263	4 + 6	219,0	23	28	F
8		780				1800					A
7		288	5,5	2,8	580	653		10,1	3	4	B
Misch-H		780				1800					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **F**

Bild 33: Verkehrsprognose 2035: Verkehrsqualität in der Morgenspitze

Auch für die prognostizierten Belastungen in der Spitzenstunde am Nachmittag errechnet sich ein Verkehrsablauf der Qualitätsstufe **E** (Bild 34). Für die Linkseinbieger aus der Volkmaroder Straße wird eine mittlere Wartezeit von rd. 107 Sekunden ermittelt. Die Rückstaulänge N-95 auf dem linken Fahrstreifen errechnet sich zu 4 Pkw-Einheiten.

Der Knotenpunkt weist sowohl in der Morgenspitze als auch in der Nachmittagsspitze keine ausreichende Leistungsfähigkeit auf.

Projekt : Verkehrsgutachten Dibbesdorfer Straße Süd
Knotenpunkt : Bevenroder Straße / Volkmaroder Straße
Stunde : Spitzenstunde am Nachmittag
Datei : VOLK 2035 N.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2		735				1800					A
3		85				1508					A
4		50	6,5	3,2	1538	82		106,9	4	6	E
6		249	5,9	3,0	763	463		17,0	4	6	B
Misch-N		299				462	4 + 6	22,1	6	8	C
8		590				1800					A
7		204	5,5	2,8	805	505		12,2	3	4	B
Misch-H		590				1800					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **E**

Bild 34: Verkehrsprognose 2035: Verkehrsqualität in der Nachmittagsspitze

4.4 Zwischenfazit

Die Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnungen zeigen, dass der Knotenpunkt an der Dibbesdorfer Straße ohne Berücksichtigung des Einfädelungstreifens, der nach einem Umbau der Bevenroder Straße entfallen wird, in der Spitzenstunde am Morgen überlastet ist. Auch die Knotenpunkte Im Holzmoor und Volkmaroder Straße sind mit der Qualitätsstufe „E“ bzw. „F“ zu bewerten. Die mittleren Wartezeiten liegen insbesondere in der Volkmaroder Straße deutlich über den Grenzwerten. Durch das steigende Verkehrsaufkommen auf der Bevenroder Straße wird ein Zustand erreicht, wo an den drei Knotenpunkten ohne zusätzliche Maßnahmen keine ausreichende Verkehrsqualität mehr zu erzielen ist.

Da der Bau von Kreisverkehren räumlich nicht umsetzbar ist, kann eine ausreichende Verkehrsqualität nur mit Hilfe von Signalanlagen erreicht werden. Inwiefern positive Effekte im Verkehrsablauf am Knotenpunkt Dibbesdorfer Straße durch die Signalanlage am Knotenpunkt Essener Straße vorhanden sind oder am Knotenpunkt Volkmaroder Straße durch die Signalisierung des Knotenpunktes Im Holzmoor entstehen werden, wird mit Hilfe der Mikrosimulationen geprüft.

5. Mikrosimulationen

5.1 Grundlagen

Das Computerprogramm VISSIM verbindet die statischen Daten der Wegegeometrie, Strecken und Knoten mit Hilfe der Routenbelastungen zu einem Verkehrsflussmodell. Das Simulationsverfahren berücksichtigt die tatsächlichen Verhaltensweisen eines Fahrers im Verkehr, der sein Beschleunigungs- und Verzögerungsverhalten an der subjektiven Wahrnehmung seines direkten Umfeldes orientiert. Diesem Umstand tragen die Verteilungsfunktionen über Geschwindigkeits- und Abstandsverhalten Rechnung. Messungen neueren Datums stellen sicher, dass geändertes Fahrverhalten und technische Möglichkeiten der Fahrzeuge korrekt abgebildet werden.

Das zu untersuchende Straßennetz wird als Modellnetz maßstabsgetreu nach Länge und Fahrstreifenzuweisung auf der Grundlage georeferenzierter Lagepläne abgebildet. Die Verkehrsströme werden als Fahrtrouten im Netz mit spezifischem Verkehrsaufkommen entsprechend den ermittelten Belastungsmatrizen aufgeteilt. Durch unterschiedliche Verkehrszusammensetzungen an den Einspeisungspunkten werden die prognostizierten Anteile der einzelnen Verkehrsarten erzeugt.

Der Fuß- und Radverkehr an den Querungsstellen, der für den abbiegenden Kfz-Verkehr von Bedeutung sein kann, wird ebenfalls simuliert. Für den Radverkehr werden folgende Größenordnungen berücksichtigt:

Bevenroder Straße: Morgenspitze	50 Radf./h in Richtung Süden 25 Radf./h in Richtung Norden
Bevenroder Straße: Nachmittagsspitze	25 Radf./h in Richtung Süden 50 Radf./h in Richtung Norden
Querung Essener Straße: Morgenspitze	50 Radf./h in Richtung Westen
Nachmittagsspitze	25 Radf./h in Richtung Westen
Querung Dibbesdorfer Straße: Morgenspitze	25 Radf./h in Richtung Osten
Nachmittagsspitze	50 Radf./h in Richtung Osten
Querung Im Holzmoor: Morgenspitze	25 Radf./h in Richtung Westen
Nachmittagsspitze	50 Radf./h in Richtung Westen
Querung Volkmaroder Straße: Morgenspitze	25 Radf./h in Richtung Osten
Nachmittagsspitze	50 Radf./h in Richtung Osten

Für den Fußverkehr sind auf allen in die Simulationen aufgenommenen Wegebeziehungen je Richtung 25 zu Fuß gehende pro Stunde eingearbeitet worden.

Als maßgebende Belastungen werden die Prognosebelastungen 2035 in den Spitzenstunden am Morgen und am Nachmittag verwendet. Der Verkehrsablauf wird in mehreren Läufen mit verschiedenen, zufallsgesteuerten Verkehrszuflüssen simuliert. Die Simulationsdauer beträgt jeweils 60 Minuten.

Es werden für die Knotenpunkte im Zuge der Bevenroder Straße verschiedene Ausbau- bzw. Betriebszustände betrachtet. Der Bestandsfall berücksichtigt die vorhandene Signalanlage an der Essener Straße und die drei südlich angrenzenden Einmündungen Dibbesdorfer Straße, Im Holzmoor und Volkmaroder Straße ohne Signalanlagen.

In der VU zum Baugebiet Holzmoor-Nord [2] wird bereits eine Signalanlage für den Knotenpunkt Im Holzmoor projektiert. Der Planfall 1 berücksichtigt daher eine Signalisierung dieses Knotenpunktes. In den Planfall 2 wird zusätzlich eine Signalisierung des benachbarten Knotenpunktes an der Volkmaroder Straße in das Simulationsmodell eingearbeitet, da auch dieser Knotenpunkt gemäß Berechnungen nach HBS überlastet ist.

Der Planfall 3 sieht zusätzlich eine Signalanlage an der Dibbesdorfer Straße vor, da ohne den Einfädelungstreifen für die Belastungen in der Morgenspitze nach HBS kein zufriedenstellender Verkehrsablauf mehr nachgewiesen werden konnte. Der Planfall 4 berücksichtigt darüber hinaus eine signalgeregelter Querung der Bevenroder Straße durch die geplante Stadtbahntrasse in Ost-West-Richtung südlich der Dibbesdorfer Straße.

5.2 Bestandsfall

In einem ersten Schritt wurde ein Simulationsmodell aufgebaut, welches die vorhandene Situation abbildet. Neben den ermittelten Verkehrsbelastungen auf den einzelnen Routen und der Verkehrszusammensetzung wurde auch das vorhandene Signalprogramm am Knotenpunkt Essener Straße in das Modell eingearbeitet.

Die Simulationsergebnisse für den Knotenpunkt an der Dibbesdorfer Straße bestätigen die Berechnungsergebnisse nach HBS ohne den Einfädelungstreifen. In der Spitzenstunde am Morgen sind zeitweise längere Rückstaus in der Dibbesdorfer Straße zu beobachten. Ein positiver Effekt der Signalanlage an der Essener Straße ist zwar zu erkennen, dennoch treten regelmäßig Rückstaulängen von mehr als 5 Pkw auf (Bild 35).

Auch die Simulationsergebnisse an den Knotenpunkten Im Holzmoor und Volkmaroder Straße bestätigen die Berechnungsergebnisse nach HBS. In der Spitzenstunde am Morgen treten entsprechende Rückstaus in den beiden Knotenzufahrten auf (Bild 36). In der Knotenzufahrt Im Holzmoor lösen sich die Rückstaus regelmäßig wieder auf. Dagegen werden die

Rückstaus in der Knotenzufahrt Volkmaroder Straße auch bis zum Ende der Simulationszeit nicht wieder abgebaut.



Bild 35: Simulation Bestandsfall, Morgenspitze
Knotenpunkte Essener Straße mit LSA
und Dibbesdorfer Straße

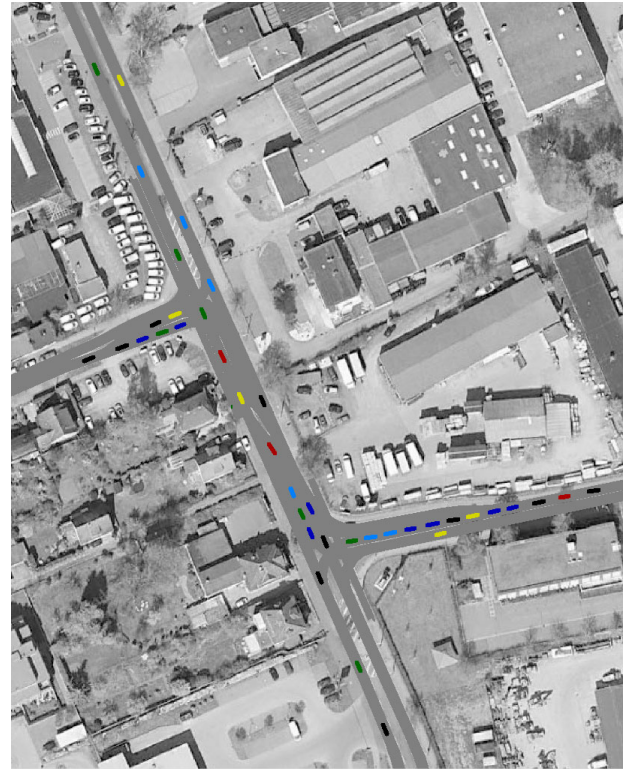


Bild 36: Simulation Bestandsfall, Morgenspitze
Knotenpunkte Im Holzmoor und Volk-
maroder Straße

In der Simulation mit den Belastungen in der Nachmittagsspitze sind in der Dibbesdorfer Straße nur selten Rückstaus zu beobachten. Dagegen treten an den Knotenpunkten Im Holzmoor und Volkmaroder Straße zeitweise erhebliche Probleme im Verkehrsablauf auf, die z. T. auch durch eine Überstauung des Linksabbiegestreifens in Richtung Volkmaroder Straße hervorgerufen werden.

5.3 Planfall 1 mit LSA Holzmoor

Der Planfall 1 berücksichtigt eine Signalisierung des Knotenpunktes Im Holzmoor. Hierzu liegen bereits Ausbauplanungen der Stadt Braunschweig vor. Gemäß Abstimmung mit der Stadtverwaltung ist der Teilausbau zu berücksichtigen, der ohne Grunderwerb auskommt. Zur Erzielung ausreichende Gehwegbreiten ist die Reduzierung der Fahrbahn auf zwei Fahrstreifen erforderlich, so dass zukünftig in der Knotenzufahrt Im Holzmoor nur ein Mischfahrstreifen für die Einbieger zur Verfügung stehen wird. Nördlich und südlich des Knotenpunktes sind Querungsstellen für den Fußverkehr geplant. Der linksabbiegende Radverkehr in Richtung Im Holzmoor soll eine separate Furt erhalten.

Zur Erzielung eines verträglichen Verkehrsablaufs wird die geplante Signalanlage so weit wie möglich mit der Signalanlage am Knotenpunkt Essener Straße koordiniert. Der Abstand zwischen den Haltebalken beträgt rd. 370 bzw. 380 m. Unter Ansatz einer Progressionsgeschwindigkeit von 30 km/h errechnet sich eine optimale Umlaufzeit von 90 Sekunden. Im Hinblick auf die Verkehrsqualität der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer (Wartezeiten) und die Rückstaulängen im Kfz-Verkehr auf den Abbiegefahrstreifen wird als Kompromiss eine Umlaufzeit von 75 Sekunden gewählt.

Der Verkehrsablauf am Knotenpunkt Dibbesdorfer Straße kann von der Signalanlage am Knotenpunkt Im Holzmoor nicht profitieren, da die Fahrzeugpuls von Süden und von Norden den Knotenpunkt nacheinander passieren. Die Rückstausituation in der Morgenspitze zum selben Simulationszeitpunkt ist mit dem Bestandsfall identisch (Bild 37).



Bild 37: Simulation Planfall 1, Morgenspitze
Knotenpunkte Essener Straße mit LSA
und Dibbesdorfer Straße

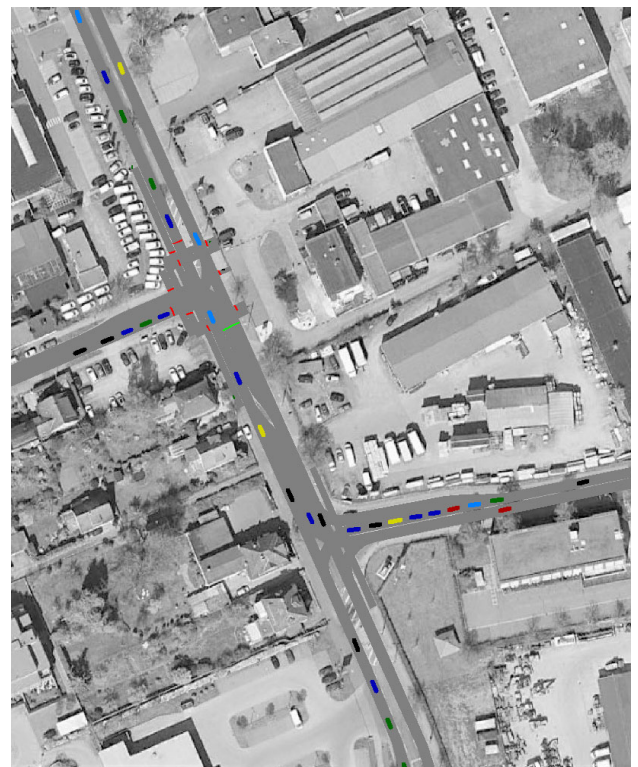


Bild 38: Simulation Planfall 1, Morgenspitze
Knotenpunkte Im Holzmoor mit LSA
und Volkmaroder Straße

Am Knotenpunkt Volkmaroder Straße ist in der Spitzenstunde am Morgen ein positiver Effekt der Signalanlage am Knotenpunkt Im Holzmoor zu erkennen. Die Rückstaus sind zum selben Simulationszeitpunkt wie im Bestandsfall deutlich geringer (Bild 38). In der Spitzenstunde am Nachmittag treten jedoch zeitweise erhebliche Probleme im Verkehrsablauf auf, die auch durch eine Überstauung des Linksabbiegestreifens in Richtung Volkmaroder Straße hervorgerufen werden, da die Linksabbieger durch den Rückstau vor der Signalanlage am Knotenpunkt Im Holzmoor noch schlechter abfließen können als im Bestandsfall.

Gegenüber früheren Gutachten haben sich die Rahmenbedingungen wesentlich verändert. Das Baugebiet Holzmoor-Nord ist konkretisiert worden, die Zahl der WE im Baugebiet Dibbesdorfer Straße-Süd ist erhöht, die zulässige Geschwindigkeit auf der Bevenroder Straße ist auf 30 km/h reduziert und der Busverkehr ist priorisiert worden. Frühere Gutachten waren auf das Thema Leistungsfähigkeit fokussiert und nicht ergänzend auf Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr. Unter anderem dadurch sind bestehende Überlegungen zu diesem Knotenpunkt neu zu bewerten.

5.4 Planfall 2 mit LSA Holzmoor und Volkmaroder Straße

Der Planfall 2 berücksichtigt neben der Signalanlage am Knotenpunkt Im Holzmoor eine zusätzliche Signalanlage am Knotenpunkt Volkmaroder Straße. Die Signalanlage wird mit einer Umlaufzeit von 75 Sekunden in die Koordinierung eingearbeitet. Der Linksabbieger wird aufgrund des kurzen Linksabbiegestreifens nicht signalgesichert geführt, sondern erhält einen Nachlauf. Eine Querungsstelle für den Fuß- und Radverkehr ist nur südlich des Knotenpunktes vorgesehen, um die volle Länge des Linksabbiegestreifens zu erhalten.

Die Simulation zeigt einen weitgehend zufriedenstellenden Verkehrsablauf. Die Rückstaus in der Volkmaroder Straße sind zum selben Simulationszeitpunkt deutlich geringer als im Planfall 1 (Bild 39). Zeitweise wird der Linksabbiegestreifen kurzzeitig überstaut (Bild 40).



Bild 39: Simulation Planfall 2, Morgenspitze
Knotenpunkte Im Holzmoor mit LSA
und Volkmaroder Straße mit LSA

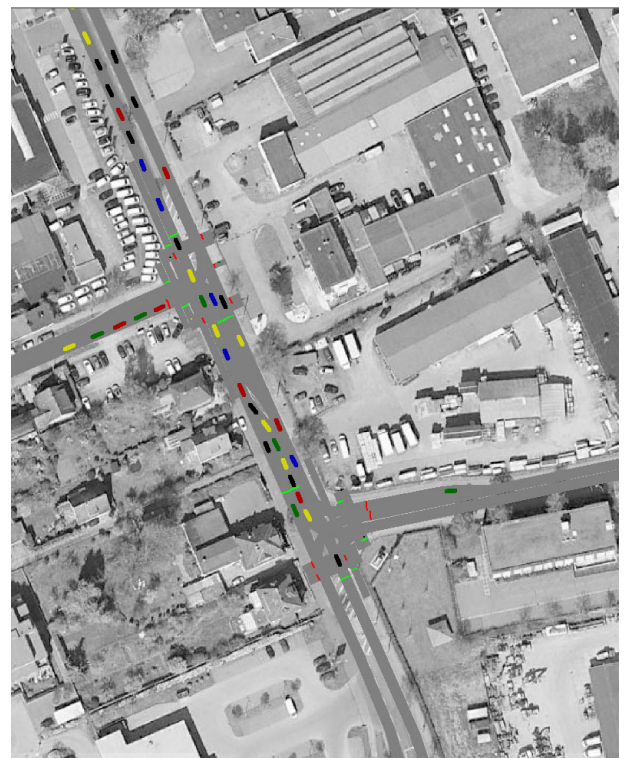


Bild 40: Simulation Planfall 2, Morgenspitze
Knotenpunkte Im Holzmoor mit LSA
und Volkmaroder Straße mit LSA

Auch die Simulation mit den Spitzenbelastungen am Nachmittag zeigt einen weitgehend zufriedenstellenden Verkehrsablauf. Auch in diesem Zeitraum werden die Linksabbiegestreifen in Richtung Im Holzmoor und Volkmaroder Straße in seltenen Fällen überstaut. Durch den an beiden Knotenpunkten geschalteten Nachlauf für die Linksabbieger können die Rückstaus jedoch im jeweils nächsten Umlauf wieder abgebaut werden.

5.5 Planfall 3 mit LSA Holzmoor, Volkmaroder Straße und Dibbesdorfer Straße

Der Planfall 3 untersucht den Verkehrsablauf mit einer zusätzlichen Signalisierung des Knotenpunktes Dibbesdorfer Straße. Eine Koordinierung aller vier Signalanlagen ist aufgrund der unregelmäßigen Knotenpunktabstände nur in einer Fahrtrichtung möglich. Für die Morgenspitze wird eine Koordinierung in Richtung Süden geschaltet und für die Nachmittagspitze in Richtung Norden. Eine Querungsstelle für den Fuß- und Radverkehr wird nördlich des Knotenpunktes vorgesehen. Südlich des Knotenpunktes wird aufgrund der Feuerwehrezufahrt nur eine zusätzliche Querung für den Radverkehr berücksichtigt.

Die Simulation zeigt am Knotenpunkt Dibbesdorfer Straße einen guten Verkehrsablauf. Die Rückstaus in der Dibbesdorfer Straße sind zum selben Simulationszeitpunkt deutlich geringer als in den anderen Simulationsfällen (Bild 41). Ein Teil des Verkehrs in Fahrtrichtung Norden muss durch die zusätzliche Signalanlage ein weiteres Mal anhalten.



Bild 41: Simulation Planfall 3, Morgenspitze, Knotenpunkte Essener Straße mit LSA und Dibbesdorfer Straße mit LSA

Auch die Simulation mit den Spitzenbelastungen am Nachmittag zeigt einen guten Verkehrsablauf. Durch die in der Koordinierung eingearbeitete Priorisierung des in Richtung Norden fließenden Verkehrs muss ein Teil des Verkehrs in Fahrtrichtung Süden ein weiteres Mal anhalten.

5.6 Planfall 4 mit LSA Holzmoor, Volkmaroder Straße, Dibbesdorfer Straße und Stadtbahnquerung

Die Planungen der Stadt Braunschweig sehen einen weiteren Ausbau des Stadtbahnnetzes vor. Eine der möglichen Trassen verläuft in Ost-West-Richtung südlich der Dibbesdorfer Straße und quert südlich der Feuerwehr Querum die Bevenroder Straße. Diese Trasse hätte den maßgeblichsten Effekt auf die Kapazität des Knotenpunktes. Die Querung ist daher zusätzlich in das Simulationsmodell eingearbeitet worden. Es wurde ein 10-Minuten-Takt für die Stadtbahn berücksichtigt, was 12 Fahrten pro Stunde entspricht. Die Stadtbahnquerung sollte gemeinsam mit der Signalanlage an der Dibbesdorfer Straße geschaltet werden.

Die Simulationen zeigen einen verträglichen Verkehrsablauf. Aufgrund der unregelmäßigen Anforderung durch die Stadtbahn ist eine Einpassung in die Koordinierung nicht möglich. Die dadurch entstehenden Rückstaus können jedoch in kurzer Zeit wieder abgebaut werden. In Bild 42/43 sind Simulationsauszüge ohne und mit Stadtbahnanforderung dargestellt.



Bild 42/43: Simulation Planfall 4, Morgenspitze, Knotenpunkte Essener Straße und Dibbesdorfer Straße mit LSA, Stadtbahnquerung mit LSA

Die Stadtbahnquerung hat auf den Verkehrsablauf an den südlich angrenzenden Knotenpunkten Im Holzmoor und Volkmaroder Straße keine nennenswerten Auswirkungen.

6. Radverkehr

Im Zuge der Mobilitätswende ist neben dem Ausbau des ÖPNV ein gut ausgebautes und sicheres Fuß- und Radwegenetz von höchster Bedeutung. Es war daher zu untersuchen, welche Wegebeziehungen zwischen dem Bereich Dibbesdorfer Straße-Süd und den westlich angrenzenden Stadtteilen für den Radverkehr von Bedeutung sind.

Für den Radverkehr aus dem B-Plangebiet bieten sich insbesondere zwei Routen an. Die nördliche Route führt über die Dibbesdorfer Straße in Richtung Querum und über die Essener Straße weiter in Richtung Nordstadt / Siegfriedviertel. Die südliche Route führt über die ehemalige Bahntrasse zur Querumer Straße und weiter in Richtung Berliner Straße / Glesmaroder Straße und Innenstadt. Die Routen sind Bild 44 zu entnehmen. Auch die Nord-Süd-Route im Zuge der Bevenroder Straße ist mit dargestellt.

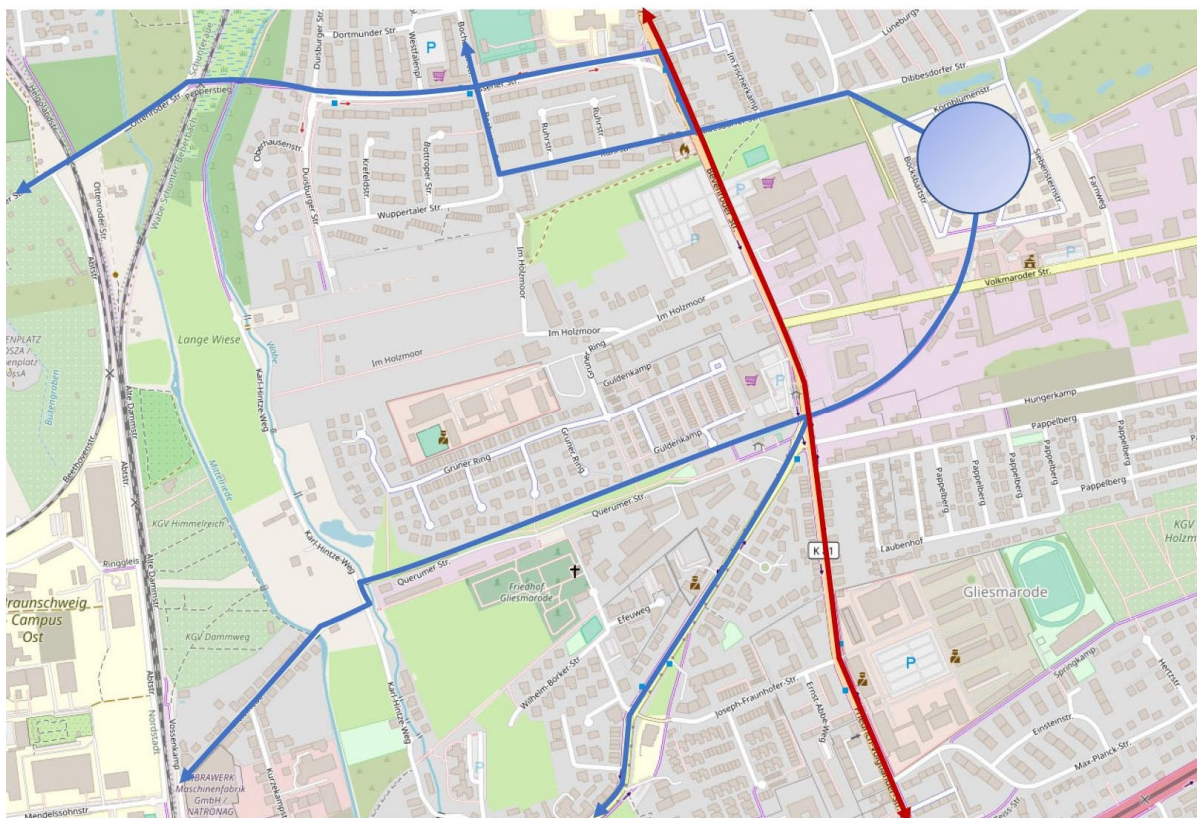


Bild 44: Radverkehrsrouten aus Richtung Dibbesdorfer Straße-Süd

Die Dibbesdorfer Straße ist als Tempo-30-Zone ausgewiesen, wo Radverkehr grundsätzlich im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt wird. Im weiteren Verlauf der Route können die Radwege im Seitenraum der Essener Straße und die angrenzenden Erschließungsstraßen

genutzt werden. Für die südliche Route ist der Weg über die ehemalige Bahntrasse in Richtung Querumer Straße von besonderer Bedeutung, da in der Volkmaroder Straße keine Radverkehrsanlagen zur Verfügung stehen. Eine Mitbenutzung der Fahrbahn ist jedoch im Hinblick auf die Verkehrsbelastungen möglich.

Die Bevenroder Straße weist in Fahrtrichtung Süden einen gemeinsamen Geh- und Radweg auf, der benutzungspflichtig ist. In Fahrtrichtung Norden ist die Mitbenutzung des Gehwegs durch den Radverkehr freigegeben. Der Radverkehr kann hier auch die Fahrbahn nutzen. Im Zuge der von der Stadt Braunschweig geplanten Umgestaltung des Straßenraums ist der Ausbau von 2,30 m breiten Radwegen vorgesehen.

Neben einer guten Befahrbarkeit der Wege, Radwege bzw. Straßenabschnitte ist auch auf eine sichere Querbarkeit der Hauptverkehrsstraßen zu achten. Die Querungsstellen im Zuge der Bevenroder Straße betreffen die heute nicht signalgeregelten Knotenpunkte an der Dibbesdorfer Straße und an der Querumer Straße. An der Querumer Straße steht dem Fuß- und Radverkehr eine Mittelinsel als Querungshilfe zur Verfügung. Am Knotenpunkt mit der Dibbesdorfer Straße entsteht durch das Wohngebiet Dibbesdorfer Straße-Süd ein entsprechender Handlungsbedarf.

Darüber hinaus ist auch an der Querungsstelle Volkmaroder Straße im Zuge der Wegeverbindung auf der ehemaligen Bahntrasse die Anlage einer Querungshilfe in Erwägung zu ziehen, zumal an der Nordseite der Volkmaroder Straße kein Gehweg vorhanden ist.

Im Wohngebiet Dibbesdorfer Straße-Süd werden die erforderlichen Stellplätze der Anwohner auf den jeweiligen Grundstücken realisiert. Für die Kindertagesstätte an der Kornblumenstraße werden Stellplätze für die Beschäftigten geschaffen.

Für die Besucher des Wohngebiets sind aktuell 43 Stellplätze in den Straßenräumen (ohne Farnweg) vorgesehen (Bild 45). Das entspricht in etwa 20 % der insgesamt im B-Plangebiet geplanten Stellplätze (ohne Farnweg) und liegt damit über den Richtwerten der NBauO. Die Anzahl der Besucherstellplätze ist daher grundsätzlich als angemessen einzustufen. In der Realität ist jedoch in vergleichbaren Lagen häufig ein höherer Bedarf festzustellen, wenn Zweitwagen, Wohnmobile etc. im öffentlichen Straßenraum abgestellt werden. In diesem Fall kann eine Bewirtschaftung der öffentlichen Stellplätze erforderlich werden.



Bild 45: Straßenausbauplan (Quelle: capitalcon GmbH & Co. KG)

Bei der weiteren Planung ist darauf zu achten, dass die öffentlichen Stellplätze nicht gegenüber von Grundstückszufahrten angeordnet werden.

8. Zusammenfassung der Ergebnisse und Empfehlungen

In der Stadt Braunschweig ist im Bereich des rechtskräftigen Bebauungsplans QU 62 „Dibbesdorfer Straße-Süd“ mit zusätzlichen Wohnungen zu rechnen. Die ursprünglich geplante Anzahl von 120 Wohneinheiten wurde bereits 2018 durch eine Änderung des städtebaulichen Vertrags auf 158 angehoben. Die aktuellen Planungen sehen 252 Wohneinheiten vor. Es war daher zu untersuchen, welche verkehrlichen Auswirkungen durch die veränderte Planung zu erwarten sind.

Im Rahmen des Verkehrsgutachtens ist das Verkehrsaufkommen der geplanten Bebauung im Bereich des B-Plangebiets QU 62 abgeschätzt worden. Dieses Verkehrsaufkommen wurde einerseits mit der Prognose 2025 aus dem Gutachten von 2013/2016 (gem. damaligem Städtebaulichem Vertrag) sowie mit der Prognose 2035 überlagert. Die Prognose 2035 berücksichtigt die weitere Verkehrsentwicklung im Stadtgebiet, u. a. durch das Baugebiet Holzmoor-Nord. Für beide Prognosen wurde für relevante Knotenpunkte die Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität auf der Grundlage des HBS ermittelt. Weiterhin ist eine Bewertung der verkehrlichen Verträglichkeit der Verkehrsmengen mit Hilfe einer mikroskopischen Simulation durchgeführt worden. Dabei fanden auch die Stadtbahnplanungen Berücksichtigung.

Als Grundlage des Verkehrsgutachtens sind Verkehrszählungen an den Knotenpunkten im Zuge der Bevenroder Straße mit Dibbesdorfer Straße, Im Holzmoor und Volkmaroder Straße durchgeführt worden. Darüber hinaus standen Zählergebnisse und Verkehrsprognosen aus vorliegenden Gutachten zum B-Plan QU 62 und zum Baugebiet Holzmoor zur Verfügung.

Zählergebnisse:

Die Zählergebnisse vom März 2022 zeigen noch deutliche Einflüsse der „Corona-Pandemie“. Anhand der vorliegenden Zählungen von 2018 wurden Faktoren ermittelt und die Zählwerte damit hochgerechnet. Dabei wurde auch berücksichtigt, dass der Trend zum homeoffice, der zu geringeren Belastungen in der Morgenspitze geführt hat, in Teilen erhalten bleiben wird.

Analyse 2022:

Die Bevenroder Straße nimmt zwischen 15.200 Kfz/24h nördlich der Dibbesdorfer Straße und 17.190 Kfz/24h südlich Im Holzmoor auf. Für die Dibbesdorfer Straße wurden eine werktägliche Belastung von 2.160 Kfz/24h ermittelt und die Straße Im Holzmoor nahm am Zähltag 1.540 Kfz/24h auf. Die Volkmaroder Straße wurde von 5.960 Kfz/24h befahren.

Mit den Analysewerten wurde für den Knotenpunkt Bevenroder Straße / Dibbesdorfer Straße bereits ohne Berücksichtigung des Einfädelungstreifens ein Verkehrsablauf der Qualitätsstufe „C“ ermittelt. Auch für den Knotenpunkt Bevenroder Straße / Im Holzmoor kann ein Verkehrsablauf mit der Qualitätsstufe C nachgewiesen werden. Für den Knotenpunkt Bevenroder Straße / Volkmaroder Straße errechnet sich ein Verkehrsablauf der Qualitätsstufe D.

Prognose 2025:

Aufbauend auf den geplanten Nutzungen im B-Plangebiet QU 62 wurde die Verkehrsprognose 2025 aus der Verkehrsuntersuchung von 2016 aktualisiert. Die Prognosewerte für die Dibbesdorfer Straße sind dadurch im Vergleich zur VU 2016 um rd. 50 % höher.

Mit den aktualisierten Prognosewerten wurde die Verkehrsqualität am Knotenpunkt Bevenroder Straße / Dibbesdorfer Straße ermittelt. Ohne Berücksichtigung des Einfädelungstreifens verschlechtern sich die Qualitätsstufen von „E“ auf „F“ am Morgen und von „D“ auf „E“ am Nachmittag. Mit Berücksichtigung des „Einfädelungstreifens“ sinken die Qualitätsstufen von „C“ auf „D“ am Morgen und von „B“ auf „C“ am Nachmittag.

Prognose 2035:

Die Prognose 2035 berücksichtigt neben den geplanten Nutzungen im B-Plangebiet QU 62 auch das Baugebiet Holzmoor-Nord und weitere Prognoseentwicklungen. Die stärksten Verkehrszuwächse auf der Bevenroder Straße werden zwischen den Knotenpunkten Im Holzmoor und Volkmaroder Straße erwartet. Auch in Höhe der Dibbesdorfer Straße steigen die Verkehrsbelastungen auf der Bevenroder Straße weiter an. Die mit dem Verkehrsmodell der Stadt Braunschweig ermittelten Werte sind hier jedoch etwas geringer als in der Prognose 2025 (Ansätze aus VU 2016) pauschal angenommen.

Mit den Prognosewerten wurde die Verkehrsqualität an den Knotenpunkten Dibbesdorfer Straße, Im Holzmoor und Volkmaroder Straße überprüft. Ohne Berücksichtigung des „Einfädelungstreifens“ an der Dibbesdorfer Straße sind alle drei Knotenpunkte mit der Qualitätsstufe „E“ bzw. „F“ zu bewerten. Insbesondere in der Volkmaroder Straße liegen die mittleren Wartezeiten schon deutlich über den Grenzwerten.

Mikrosimulation:

Mit den Prognosebelastungen 2035 sind für die Morgen- und die Nachmittagsspitze jeweils fünf Ausbau- bzw. Betriebszustände mikroskopisch simuliert worden. Die wesentlichen Ergebnisse sind im Folgenden zusammengefasst:

- Bestandsfall: die langen Wartezeiten werden bestätigt, aufgrund der hohen Belastungen auf der Bevenroder Straße ist insbesondere das Linkseinbiegen aus der Volkmaroder Straße zeitweise nicht möglich.
- Planfall 1: LSA Im Holzmoor: aufgrund des kurzen Linksabbiegestreifens ist eine gesicherte Führung der Linksabbieger nicht möglich. Der zeitweise Rückstau in Richtung Volkmaroder Straße führt dort zu einer weiteren Verschlechterung der Verkehrsqualität. Eine Koordinierung der geplanten LSA mit der LSA Essener Straße kann mit einer Umlaufzeit von 75 Sekunden in beiden Fahrtrichtungen realisiert werden. Durch versetzt fließende Fahrzeugpuls verschlechtert sich die Verkehrsqualität am Knoten Dibbesdorfer Straße.

- Planfall 2: zusätzlich LSA Volkmaroder Straße: aufgrund des kurzen Linksabbiegestreifens ist eine gesicherte Führung der Linksabbieger nicht möglich. Die Knotenpunkte Im Holzmoor und Volkmaroder Straße können bei einer Umlaufzeit von 75 Sekunden miteinander und mit der LSA Essener Straße koordiniert werden. Es ergibt sich ein zufriedenstellender Verkehrsablauf.
- Planfall 3: zusätzlich LSA Dibbesdorfer Straße: eine Koordinierung aller vier Signalanlagen ist nur in einer Fahrtrichtung möglich, in der Morgenspitze in Richtung Süden und in der Nachmittagspitze in Richtung Norden.
- Planfall 4: zusätzlich LSA Stadtbahnquerung: die LSA muss zusammen mit der LSA Dibbesdorfer Straße geschaltet werden. Aufgrund der unregelmäßigen Anforderung durch die Stadtbahn ist eine Einpassung in die Koordinierung nicht möglich. Die Rückstaus an der Stadtbahnquerung bzw. an der LSA Dibbesdorfer Straße können in kurzer Zeit wieder abgebaut werden.

Knotenpunkt Bevenroder Straße / Dibbesdorfer Straße:

Die Untersuchungsergebnisse zeigen, dass der Knotenpunkt Bevenroder Straße / Dibbesdorfer Straße entweder mit dem vorhandenen Einfädelungsstreifen betrieben werden oder signalisiert werden muss. Dabei ist zu berücksichtigen, dass Einfädelungsstreifen innerorts bei diesen Verkehrsmengen grundsätzlich keine geeignete Lösung darstellen. Das Ein- und Abbiegen für den Radverkehr ist problematisch und das Problem der Querungen im Fußverkehr bleibt ungelöst. Zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs und im Hinblick auf die Verkehrssicherheit sollte daher – zumindest mittelfristig im Rahmen der Umgestaltung der Bevenroder Straße – einer Signalisierung der Vorzug gegeben werden.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass durch das steigende Verkehrsaufkommen auf der Bevenroder Straße ein Zustand erreicht wird, wo an den Knotenpunkten ohne Maßnahmen keine ausreichende Verkehrsqualität mehr zu erzielen ist. Da der Bau von Kreisverkehren räumlich nicht umsetzbar ist, kann eine ausreichende Verkehrsqualität nur mit Hilfe von Signalanlagen erreicht werden. Der Verkehrsfluss im Zuge der Bevenroder Straße wird durch die zusätzlichen Signalanlagen deutlich beeinflusst und kann nur mit Hilfe einer Koordinierung der Signalanlagen sichergestellt werden. Für weitere Strukturentwicklungen, die über die in den Prognosen berücksichtigten Gebiete hinausgehen, stehen auf der Bevenroder Straße keine nennenswerten Reserven mehr zur Verfügung.

Hannover, im November 2022

Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert



(Dipl.-Ing. Th. Müller)

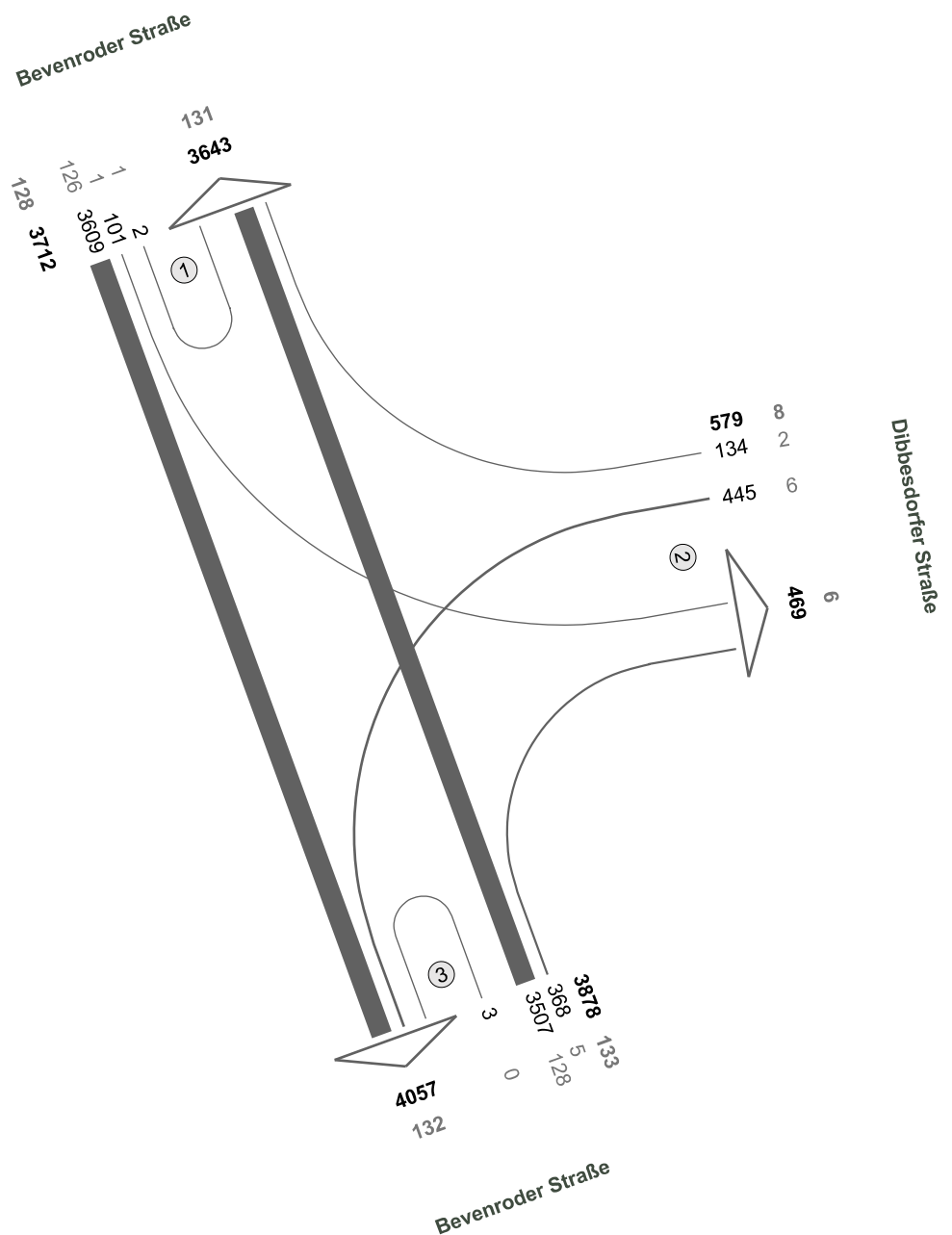


K1: Bevenroder Straße / Dibbesdorfer Straße

Dienstag, 01.03.2022

06:00 - 10:00 Uhr und 15:00 - 19:00 Uhr

Angaben in Kfz/8h



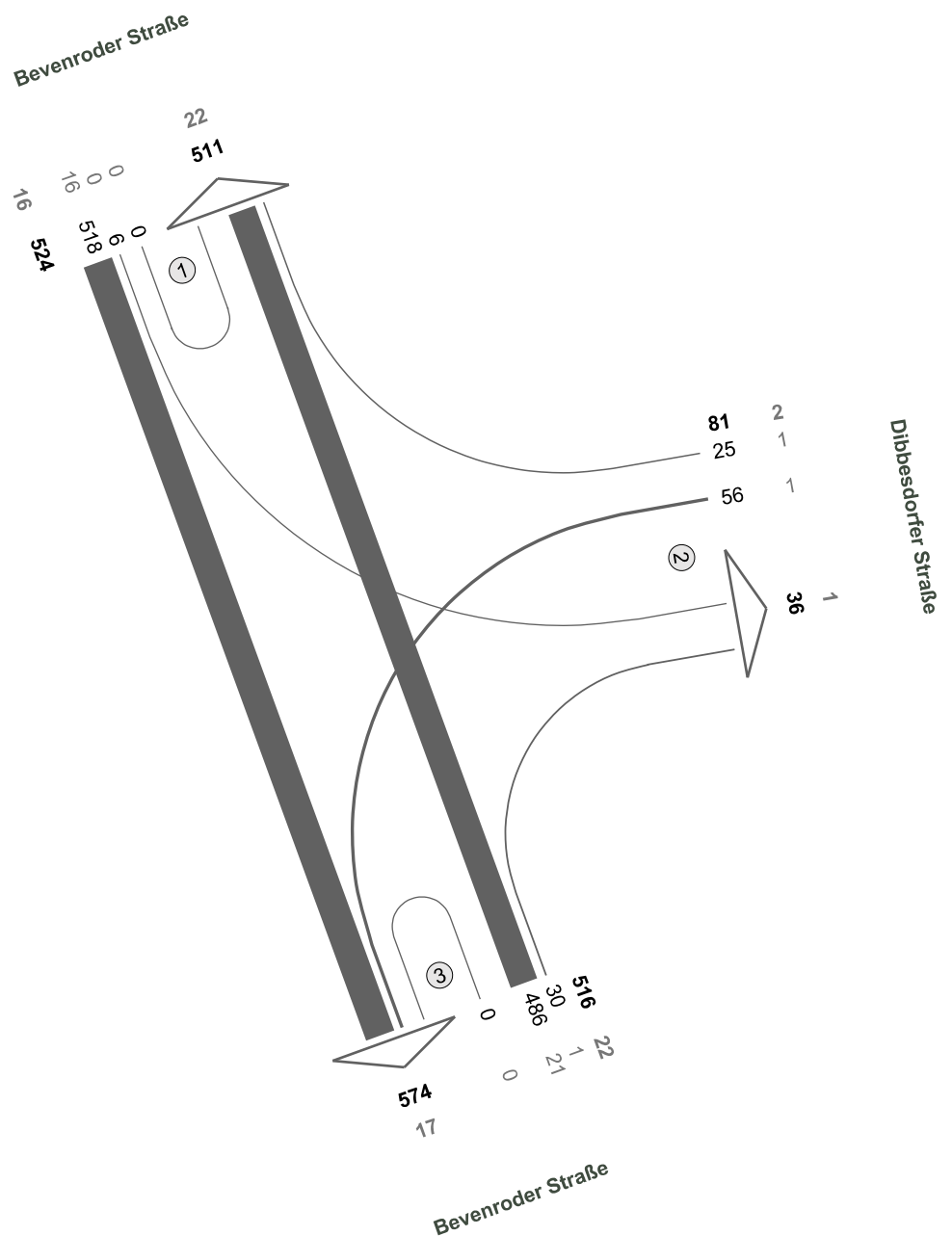
Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	7355	259
Arm 2	1048	14
Arm 3	7935	265
Zst.: 01	8169	269

K1: Bevenroder Straße / Dibbesdorfer Straße

Dienstag, 01.03.2022

Morgenspitze 07:15 - 08:15 Uhr

Angaben in Kfz/h



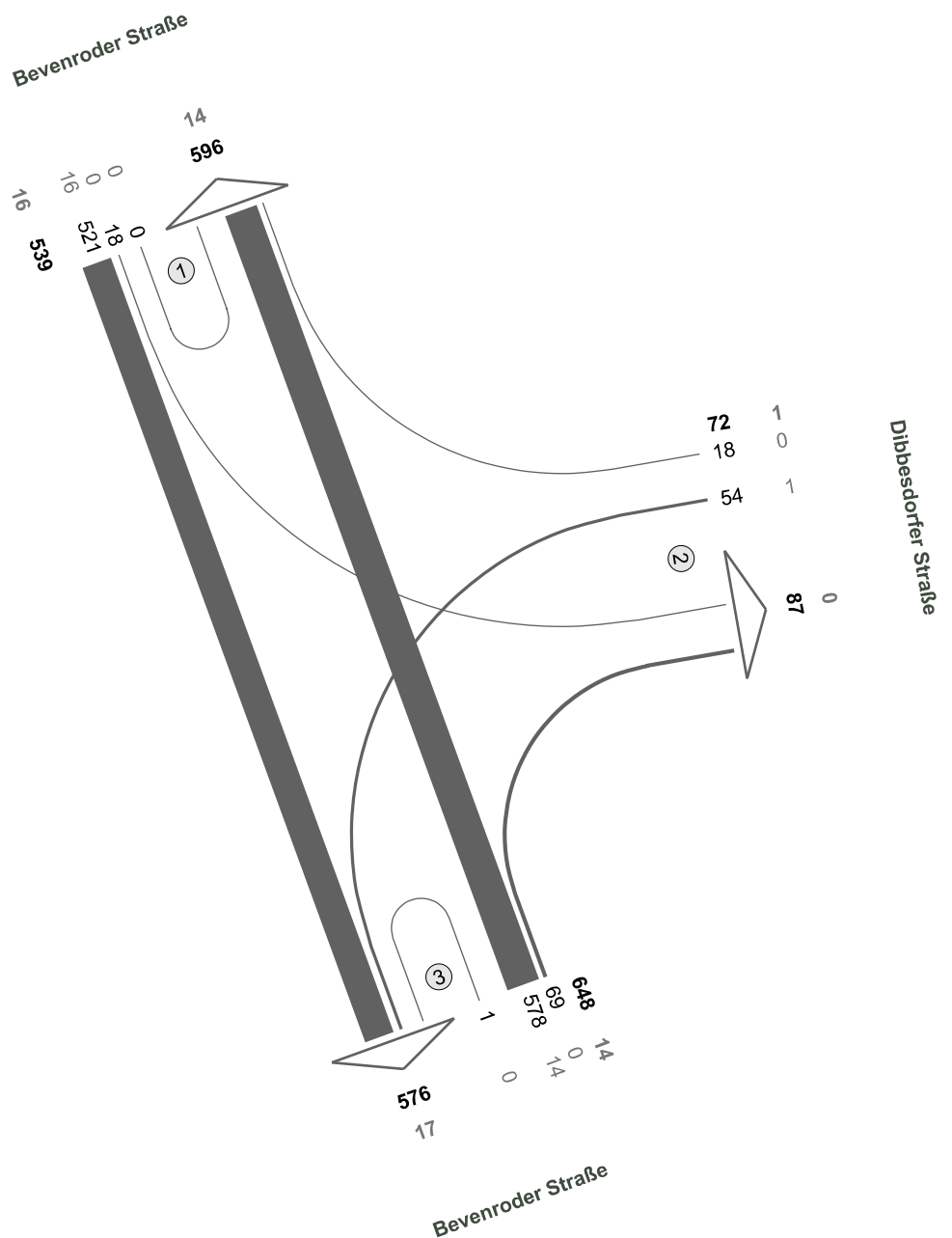
Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	1035	38
Arm 2	117	3
Arm 3	1090	39
Zst.: 01	1121	40

K1: Bevenroder Straße / Dibbesdorfer Straße

Dienstag, 01.03.2022

Nachmittagsspitze 15:00 - 16:00 Uhr

Angaben in Kfz/h



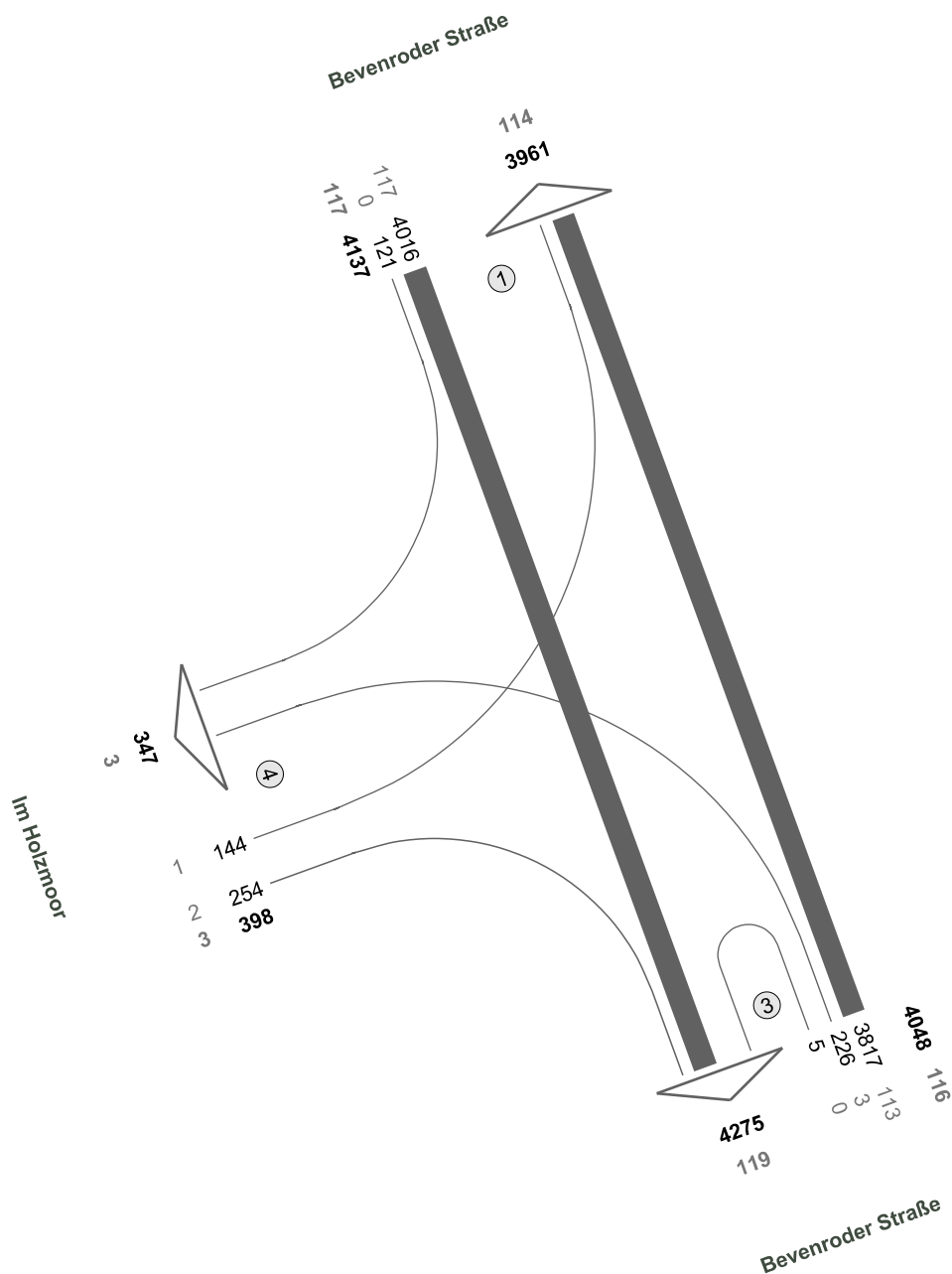
Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	1135	30
Arm 2	159	1
Arm 3	1224	31
Zst.: 01	1259	31

K2: Bevenroder Straße / Im Holzmoor

Dienstag, 01.03.2022

06:00 -10:00 Uhr und 15:00-19:00 Uhr

Angaben in Kfz/8h



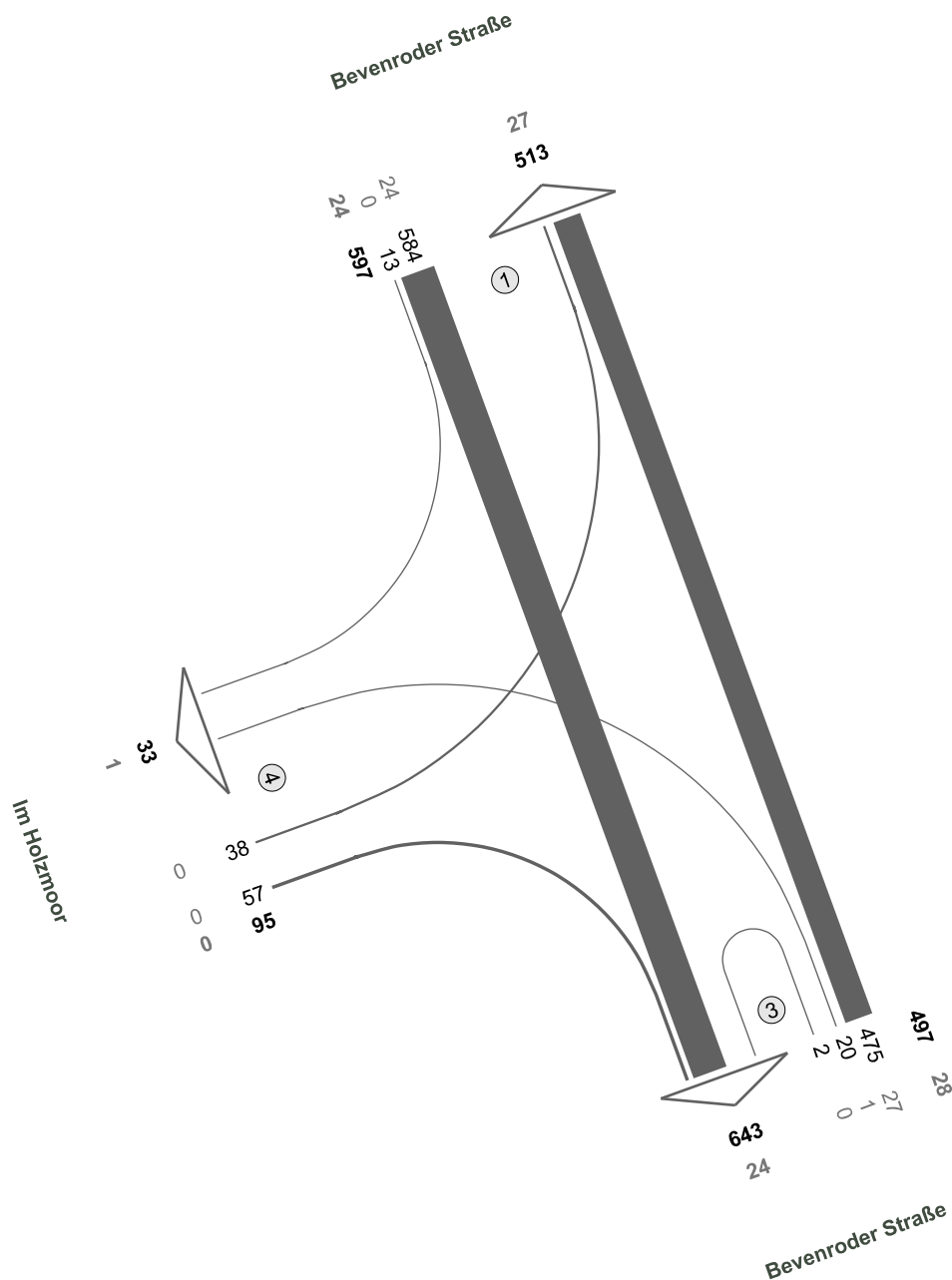
Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	8098	231
Arm 3	8323	235
Arm 4	745	6
Zst.: 01	8583	236

K2: Bevenroder Straße / Im Holzmoor

Dienstag, 01.03.2022

Morgenspitze 07:15 - 08:15 Uhr

Angaben in Kfz/h



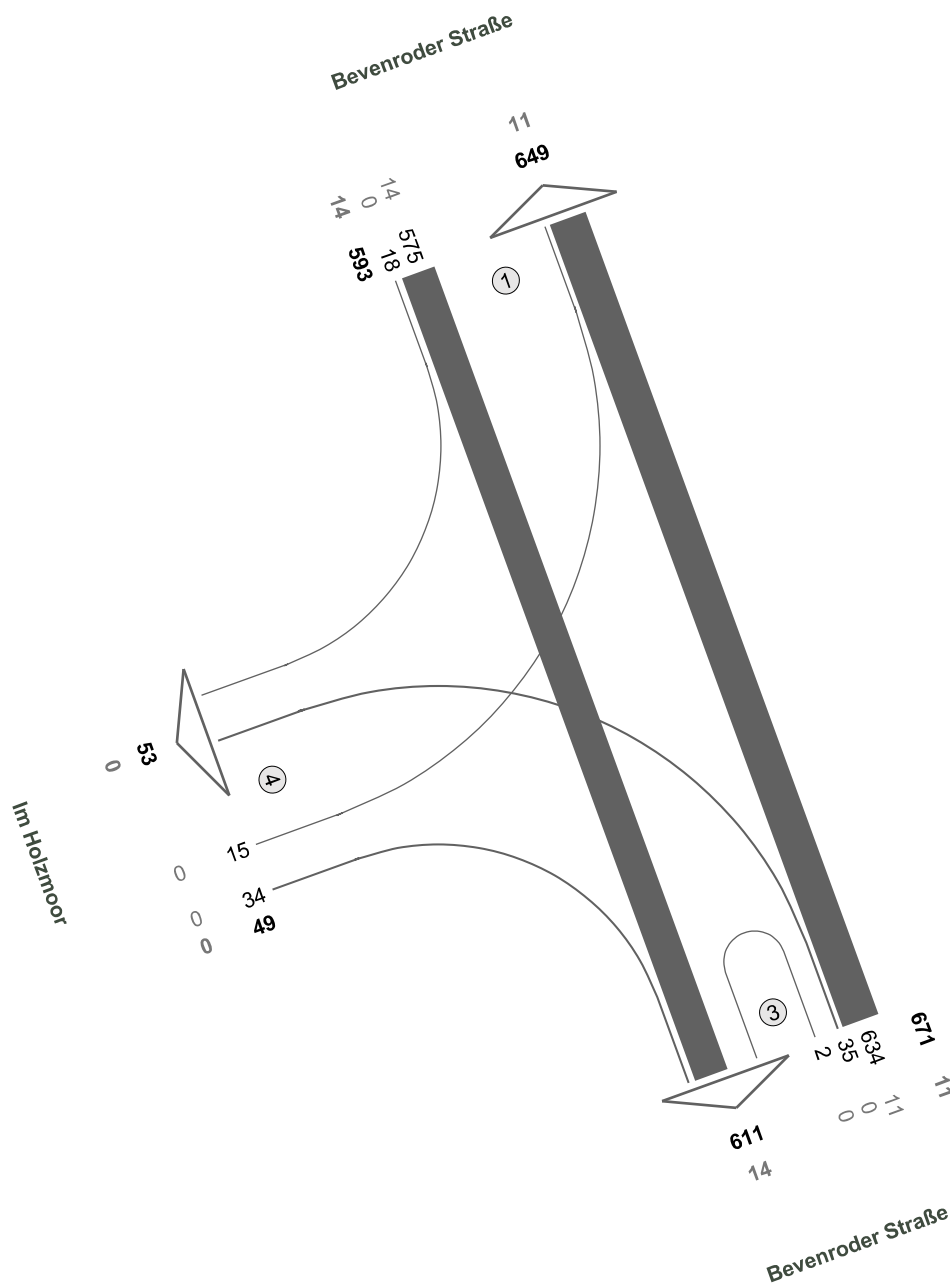
Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	1110	51
Arm 3	1140	52
Arm 4	128	1
Zst.: 01	1189	52

K2: Bevenroder Straße / Im Holzmoor

Dienstag, 01.03.2022

Nachmittagsspitze 15:00 - 16:00 Uhr

Angaben in Kfz/h



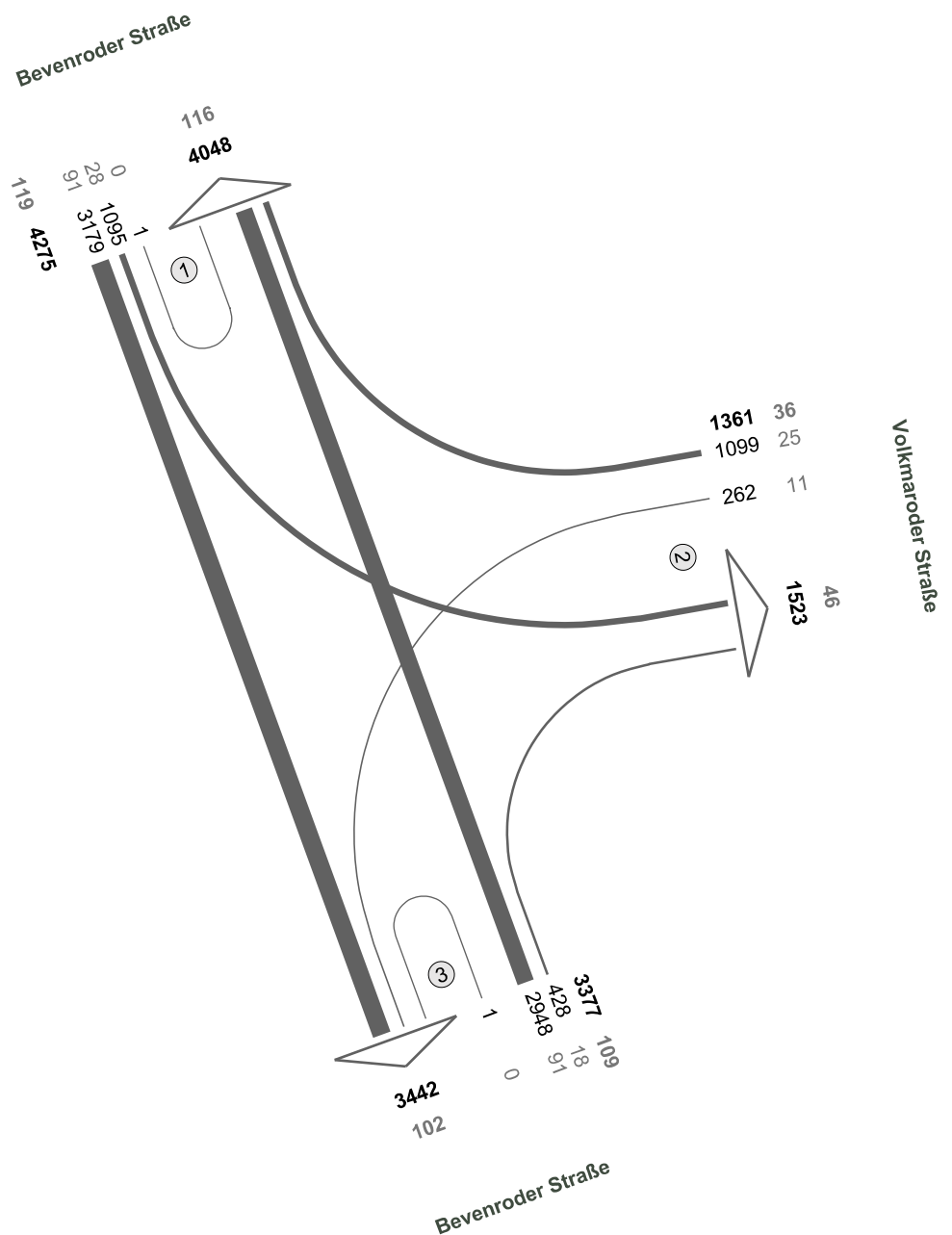
Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	1242	25
Arm 3	1282	25
Arm 4	102	0
Zst.: 01	1313	25

K3: Bevenroder Straße / Volkmaroder Straße

Dienstag, 01.03.2022

06:00 - 10:00 Uhr und 15:00 - 19:00 Uhr

Angaben in Kfz/8h



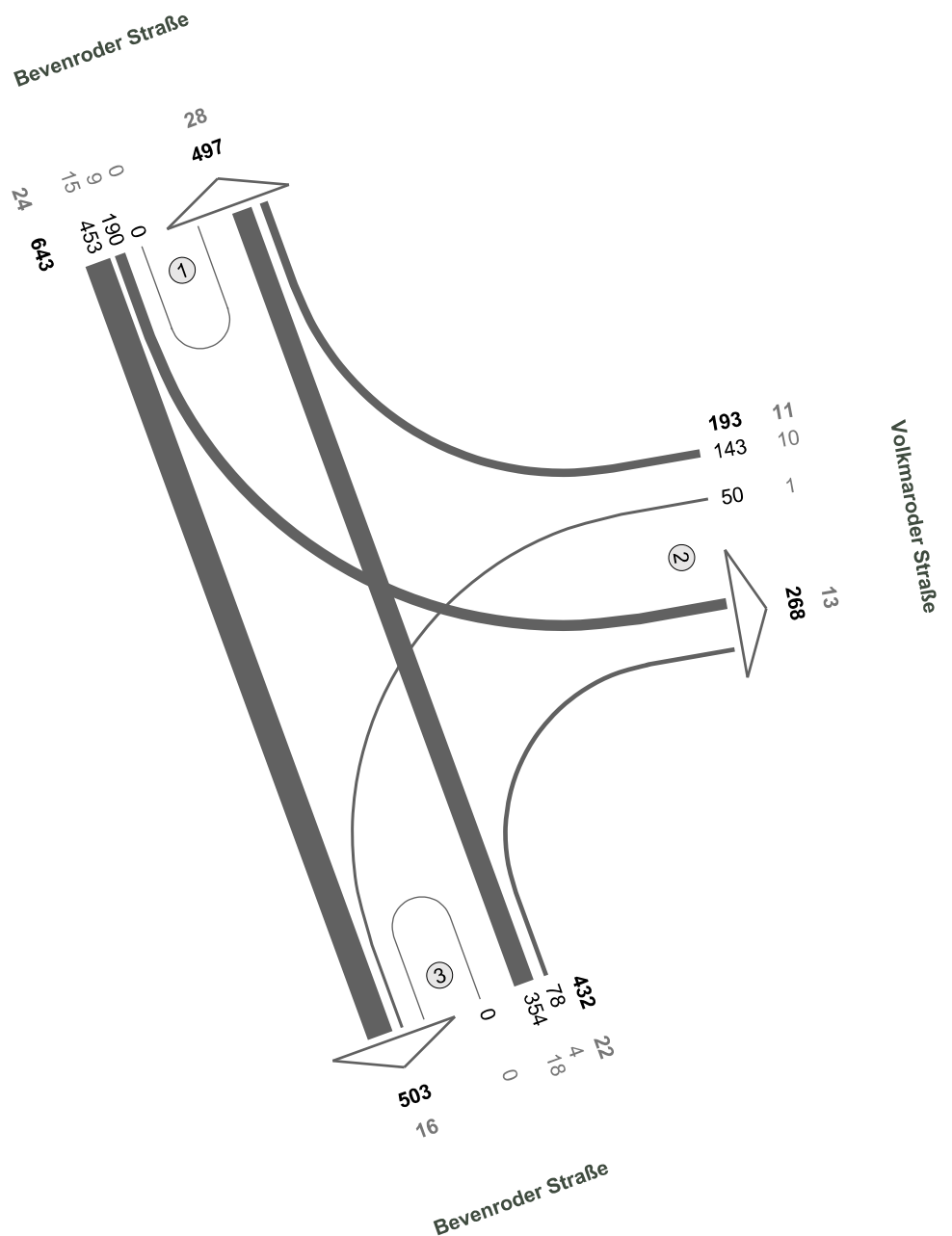
Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	8323	235
Arm 2	2884	82
Arm 3	6819	211
Zst.: 01	9013	264

K3: Bevenroder Straße / Volkmaroder Straße

Dienstag, 01.03.2022

Morgenspitze 07:15 - 08:15 Uhr

Angaben in Kfz/h



Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	1140	52
Arm 2	461	24
Arm 3	935	38
Zst.: 01	1268	57



Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	1278	22
Arm 2	457	6
Arm 3	1021	18
Zst.: 01	1378	23

Betreff:

**Einrichtung eines TOP zum Thema "Sommerstraßen - saisonale
Lebensräume in urbanen Quartieren"**

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

22.12.2023

Beratungsfolge:

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben
(Entscheidung)

06.02.2024

Status

Ö

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird gemäß § 49 (2) der Geschäftsordnung vom 16. November 2021 (für den Rat, den VA, die Ausschüsse und die Stadtbezirksräte der Stadt BS) gebeten, in die Tagesordnung der Sitzung des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben am 06.02.2024 einen neuen Tagesordnungspunkt mit dem Titel "Sommerstraßen - saisonale Lebensräume in urbanen Quartieren" aufzunehmen. Innerhalb dieses TOPs soll die Verwaltung über folgende Aspekte berichten:

- Gründe für die Einführung von Sommerstraßen und ihre potenziellen Vorteile sowie mögliche Konflikte
- Rahmenbedingungen der Sommerstraßen, wie zeitliche Begrenzung, Verkehrsregelungen, Soziale Akzeptanz und Initiativen aus der Nachbarschaft
- Besondere allgemeine Eignungsfaktoren oder Hemmnisse etwaiger Straßen
- Erfahrungen und Beispiele aus anderen Kommunen, die bereits Sommerstraßen implementiert haben
- Verfahrensvorschlag zu einem ersten Pilotprojekt in Braunschweig.

Sachverhalt:

Der Begriff "Sommerstraßen" bezieht sich auf die temporäre Umnutzung von Straßen als verkehrsberuhigte Bereiche für Aufenthalt, Begegnung, Spiel und Bewegung in Wohnquartieren für alle Generationen. Gerade im Sommer laden diese Stadträume dazu ein, sich an der frischen Luft zu bewegen und Straßenräume einmal anders als bisher zu nutzen*. Konsum- und Event-Freiheit ist dabei Voraussetzung für ein gutes, soziales Miteinander vor Ort.

Die Einführung von Sommerstraßen ist eine Maßnahme, die in anderen Kommunen bereits erfolgreich durchgeführt wurde. Durch temporäre Umnutzung von geeigneten Straßenzügen in den Sommermonaten wurden Verbesserungen hinsichtlich sozialer nachbarschaftlicher Interaktionen, der Förderung von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln, der Unterstützung lokaler Geschäfte, der Förderung von Bewegung und Gesundheit und eine allgemein verbesserte empfundene Wohnqualität erzielt. Zudem sind sie eine Experimentiermöglichkeit für mögliche, langfristige städtebauliche Veränderungen. In Braunschweig, gerade in den urbanen Quartieren, besteht viel Potential den Straßenraum als Lebensraum für Nachbarschaften aufzuwerten. Sommerstraßen sind mögliche Lösungen, Bereicherung für den öffentlichen Raum zu schaffen. Dies soll untersucht werden. Eine umfassende Betrachtung dieses Themas ermöglicht es uns, von den Erfahrungen anderer Kommunen zu profitieren und positive Auswirkungen auf unsere Wohnquartiere zu prüfen.

Quellen:

*<https://muenchenunterwegs.de/sommerstrassen>

Anlagen:

Keine

Betreff:

Einrichtung eines TOP zum Thema "Sommerstraßen - saisonale Lebensräume in urbanen Quartieren"

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

02.02.2024

Beratungsfolge

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

06.02.2024

Status

Ö

Sachverhalt:

Zum Antrag 23-22748-01 der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Die Verwaltung verweist in diesem Zusammenhang auf die dem Stadtbezirksrat 120 vorgelegte DS 23-20890-01, in der bereits aufgeführt wurde, dass zur Prüfung verschiedener Optionen zur Einrichtung von Sommerstraßen umfangreiche Untersuchungen erforderlich sind. Dazu gehören für Straßen mit übergeordneter Erschließungsfunktion die Untersuchung der Verkehrsverlagerung infolge der ggf. erforderlichen Sperrung von Straßen und die Untersuchung der Verfügbarkeit und Einrichtung von ersatzweisen Parkmöglichkeiten.

Darüber hinaus ist für die Einrichtung von Sommerstraßen eine Bürgerbeteiligung und Einbindung des zuständigen Stadtbezirksrats erforderlich. So können geeignete Straßen und Optionen zur Einrichtung von Sommerstraßen gemeinsam vor Ort entwickelt und ausreichende Akzeptanz für die Umsetzung erzielt werden. Dies ist ein personal- und kostenintensiver Prozess, für den mit Blick auf die derzeitige Erarbeitung des Mobilitätsentwicklungsplanes und die sich anschließende Umsetzung nur im geringen Umfang Ressourcen zur Verfügung stehen.

Um dennoch die Umsetzbarkeit von Sommerstraßen sowie deren Chancen und Risiken zu beleuchten, wurde 2023 in Abstimmung mit der TU Braunschweig eine Masterarbeit vergeben. Die in der DS 23-22748 aufgeführten Aspekte werden in dieser Masterarbeit betrachtet sowie Vorschläge für geeignete Straßen erarbeitet. Eine Vorstellung der Ergebnisse der Masterarbeit ist im 2. Quartal 2024 geplant.

Die Verwaltung rät dringend, dass Vorschläge zur Einrichtung von Sommerstraßen sich zunächst nur auf Straßenräume beziehen, die keine weitere Erschließungsfunktion haben, sodass keine wesentlichen Verkehrsuntersuchungen erfolgen müssen. Darüber hinaus bittet die Verwaltung vor einem entsprechenden Antrag zu klären, ob die Anwohnerinnen und Anwohner deutlich überwiegend mit der Einrichtung der Sommerstraße und deren Wirkung einverstanden sind. Die Verwaltung hält die Einrichtung von Sommerstraßen gegen ein Votum der Anliegerinnen und Anlieger für ausgeschlossen.

Ob der zuständige Stadtbezirksrat unter Einbindung der Anwohnenden aus den ermittelten Vorschlägen einen Straßenzug als erstes Pilotprojekt vorschlägt, bleibt abzuwarten. In Abhängigkeit von den Personalressourcen und Projektkosten wird die Verwaltung den Vorschlag prüfen und einen Beschlussvorschlag zur Umsetzung vorlegen.

Leuer

Anlage/n:

keine

Betreff:

Widmung von Verkehrsflächen zu Gemeindestraßen

Organisationseinheit:
Dezernat III
0600 Baureferat

Datum:
16.01.2024

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 120 Östliches Ringgebiet (Anhörung)	24.01.2024	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 221 Weststadt (Anhörung)	24.01.2024	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 321 Lehdorf-Watenbüttel (Anhörung)	24.01.2024	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (Anhörung)	25.01.2024	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (Anhörung)	30.01.2024	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 212 Südstadt-Rautheim-Mascherode (Anhörung)	30.01.2024	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 211 Braunschweig-Süd (Anhörung)	01.02.2024	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	06.02.2024	Ö

Beschluss:

„Die Widmungen und Teileinziehungen 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. September 1980 in der zurzeit gültigen Fassung in Verbindung mit den hierzu erlassenen Richtlinien vom 15. Januar 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. Nach § 8 Abs. 1 S. 1 NStrG sind Teileinziehungen anzuordnen, soweit eine nachträgliche Beschränkung der Widmung auf eine bestimmte Benutzungsart aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls festgelegt werden.

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

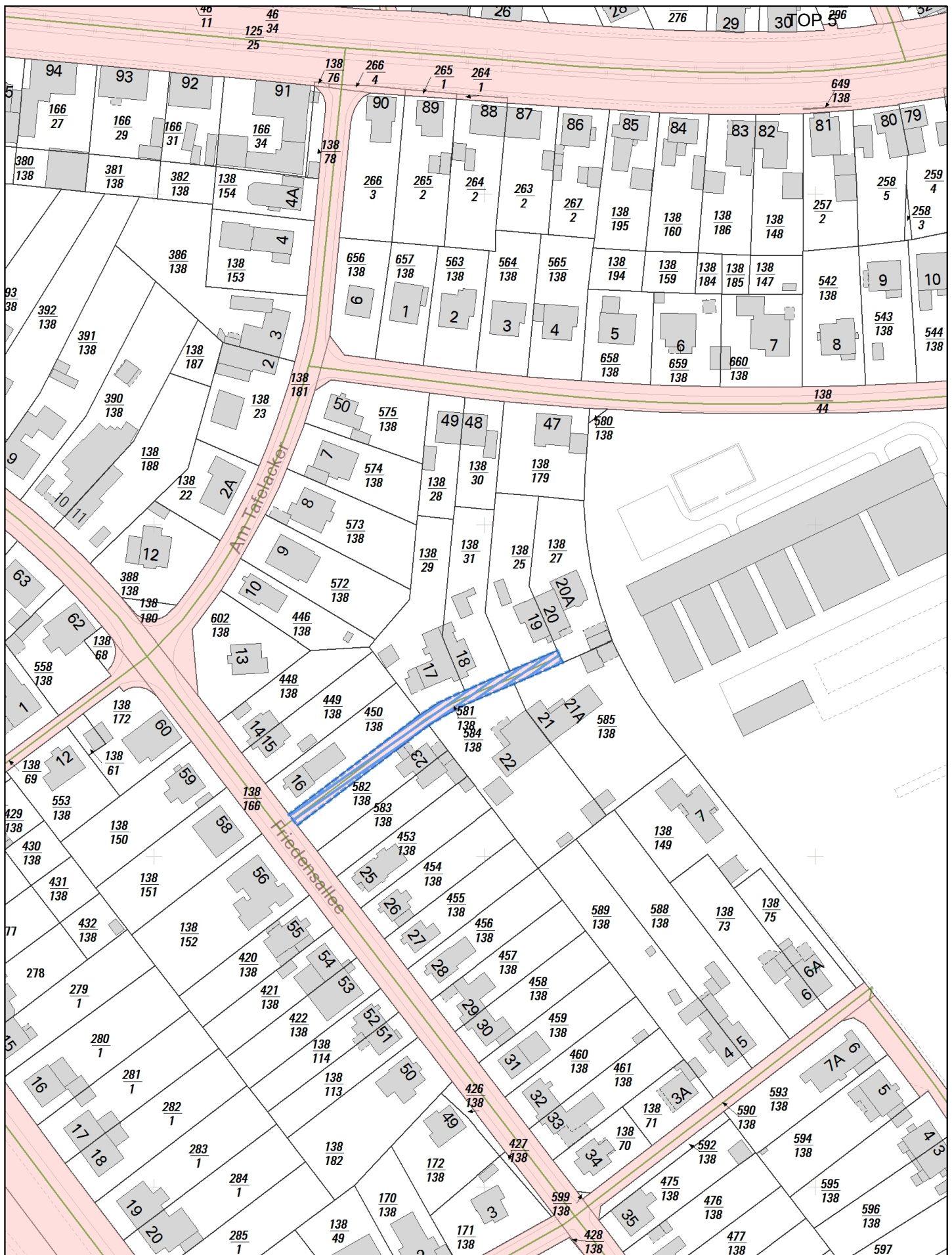
Anlage 3: Öffentliche Bekanntmachung

Die in der Stadt Braunschweig nachfolgend genannten Straßen lfd. Nr. 1, 2, 3, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23 und 24 werden mit sofortiger Wirkung zur Gemeindestraße mit den genannten Beschränkungen für den Benutzeroberkreis oder die Benutzungsart gewidmet.

Die in der Stadt Braunschweig nachfolgend genannten Straßen lfd. Nr. 4 und 18 werden mit sofortiger Wirkung zur Gemeindestraße mit den genannten Beschränkungen für den Benutzeroberkreis oder die Benutzungsart teileingezogen.

Lfd. Nr.	StBezR	Bezeichnung, Name der Straße	Anfangs- / Endpunkt	Länge / m	Straßengruppe	Teileinziehung	Beschränkungen	Bemerkung
1	112	Friedensallee	Friedensallee 16 / Friedensallee 19	95	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg, Zufahrt zu den Grundstücken frei	Widmung nach Bestand
2	112	Efeweg	Efeweg 6 / Efeweg Wendehammer	101	Gemeindestraße	nein		Widmung nach Verkehrsübergabe
3	120	Schwanbergerstraße	Langer Kamp / Gliesmaroder Straße	200	Gemeindestraße	nein		Widmung nach Verkehrsübergabe
4	130	Echternstraße	Echternstraße 63 / Güldenstraße 16	31	Gemeindestraße	ja	Gehweg, Zufahrt zu den Grundstücken frei	Nutzungsänderung
5	130	Langedammstraße	Langedammstraße 17 / Ackerhof	85	Gemeindestraße	nein	Fußgängerzone, Lieferverkehr frei	Nutzungsänderung
6	130	Rote Wiese	Wendehammer Seesener Straße 13 / südlich Seesener Straße 13 B	81	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg, Zufahrt zu den Grundstücken frei, Lieferverkehr frei	Nutzungsänderung
7	211	Coselweg	Coselweg 9 / Garagenhof	27	Gemeindestraße	nein		Widmung nach Bestand
8	211	Else-Hoppe-Straße	Leipziger Straße / Else-Hoppe-Straße Wendehammer	155	Gemeindestraße	nein		Widmung nach Bestand
9	211	Verbindungsweg Else-Hoppe-Straße	Siekgraben / Leipziger Straße	124	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg	Widmung nach Bestand
10	212	Margarete-Steiff-Straße	Rautheimer Straße / Margarete-Steiff-Straße Wendehammer	297	Gemeindestraße	nein		Widmung nach Verkehrsübergabe
11	212	Verbindungswege Roseliesstraße Möncheweg	Roseliesstraße 40 - 41 B, Roseliesstraße 48 - 50 A, Roseliesstraße 54 - 56 A	145	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg	Widmung nach Verkehrsübergabe
12	212	Verbindungsweg Roseliesstraße Eulerstraße	Roseliesstraße 1 / Eulerstraße 28	170	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg	Widmung nach Verkehrsübergabe
13	212	Roseliesstraße	Rautheimer Straße / Roseliesstraße Wendehammer	510	Gemeindestraße	nein		Widmung nach Verkehrsübergabe
14	212	Caroline-Herschel-Straße	Caroline-Herschel-Straße 16 / Caroline-Herschel-Straße 32	337	Gemeindestraße	nein		Widmung nach Verkehrsübergabe
15	221	Heinrich-Rodenstein-Weg	Herbert-Langner-Weg / Störweg	133	Gemeindestraße	nein	Gehweg	Widmung nach Verkehrsübergabe
16	221	Herbert-Langner-Weg	Rheinring / Isselstraße	245	Gemeindestraße	nein	Gehweg	Widmung nach Verkehrsübergabe
17	321	Lammer Busch	Lammer Busch 3 / Lammer Busch 5	51	Gemeindestraße	nein	Fußgängerzone, Radverkehr frei	Widmung nach Verkehrsübergabe
18	321	Verbindungsweg Neudammstraße Ermlandstraße	Ermlandstraße 4 / Neudammstraße 9	93	Gemeindestraße	ja	Gehweg	Nutzungsänderung
19	321	Bickberg	Bickberg 20 / Bickberg 22	33	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg	Widmung nach Verkehrsübergabe
20	321	Bickberg	Lammer Busch / Bickberg 30 und 31 Wendehammer	427	Gemeindestraße	nein		Widmung nach Verkehrsübergabe
21	321	Kuhtrift	Kuhtrift 1 und 2 / Kuhtrift 64 und 66 Wendehammer	670	Gemeindestraße	nein		Widmung nach Verkehrsübergabe
22	321	Lammer Busch	westlich Lammer Busch 91 / westlich Lammer Busch 40	534	Gemeindestraße	nein		Widmung nach Verkehrsübergabe
23	321	Neue Klosterwiese	Neue Klosterwiese 1 / Bickberg 21 und 23	261	Gemeindestraße	nein		Widmung nach Verkehrsübergabe
24	321	Pieperskamp	Lammer Busch / Pieperskamp 41	282	Gemeindestraße	nein		Widmung nach Verkehrsübergabe

Stadt Braunschweig, Baureferat



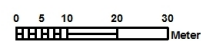
Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 17.08.2023

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen

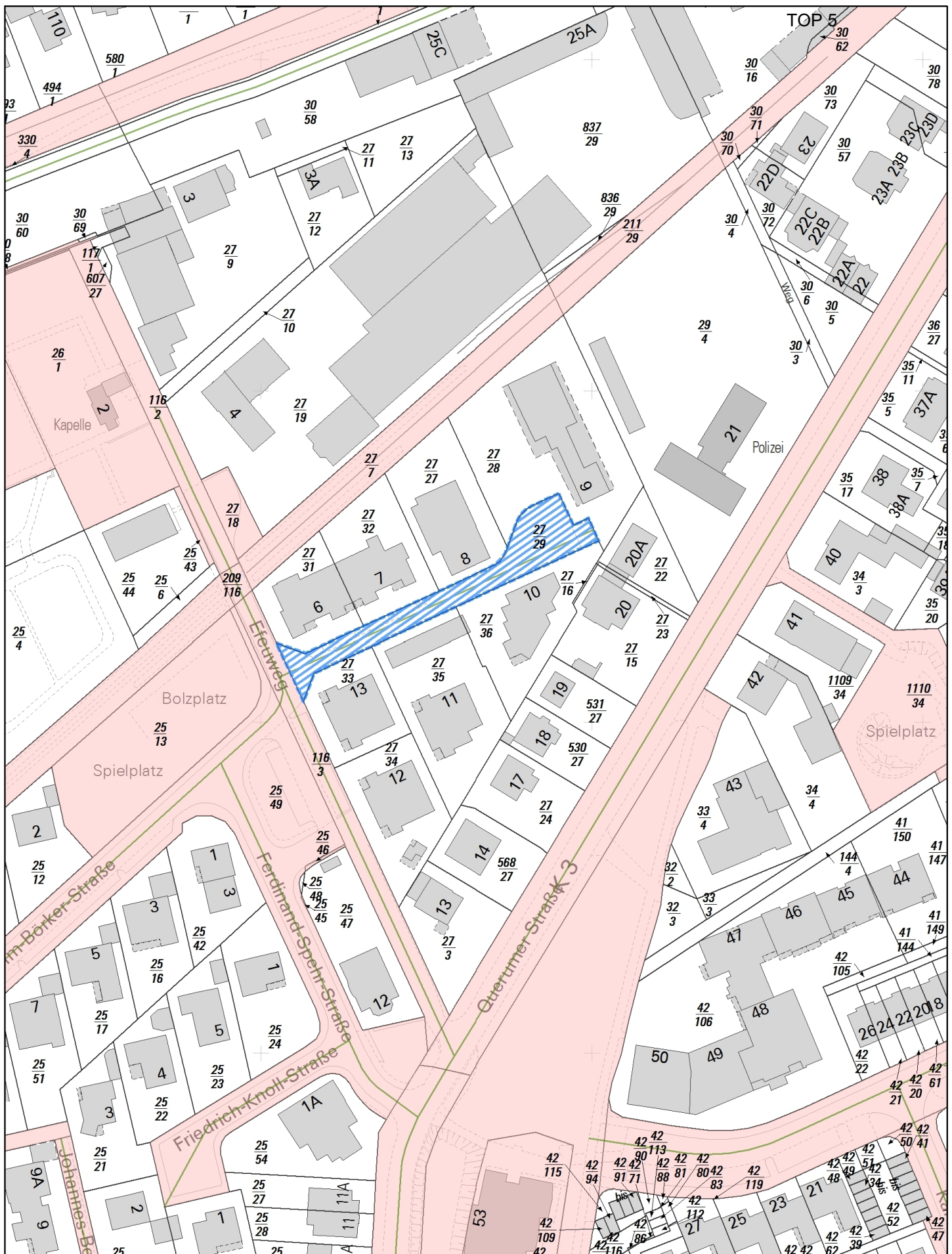


Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation



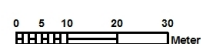
Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 06.11.2023

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen

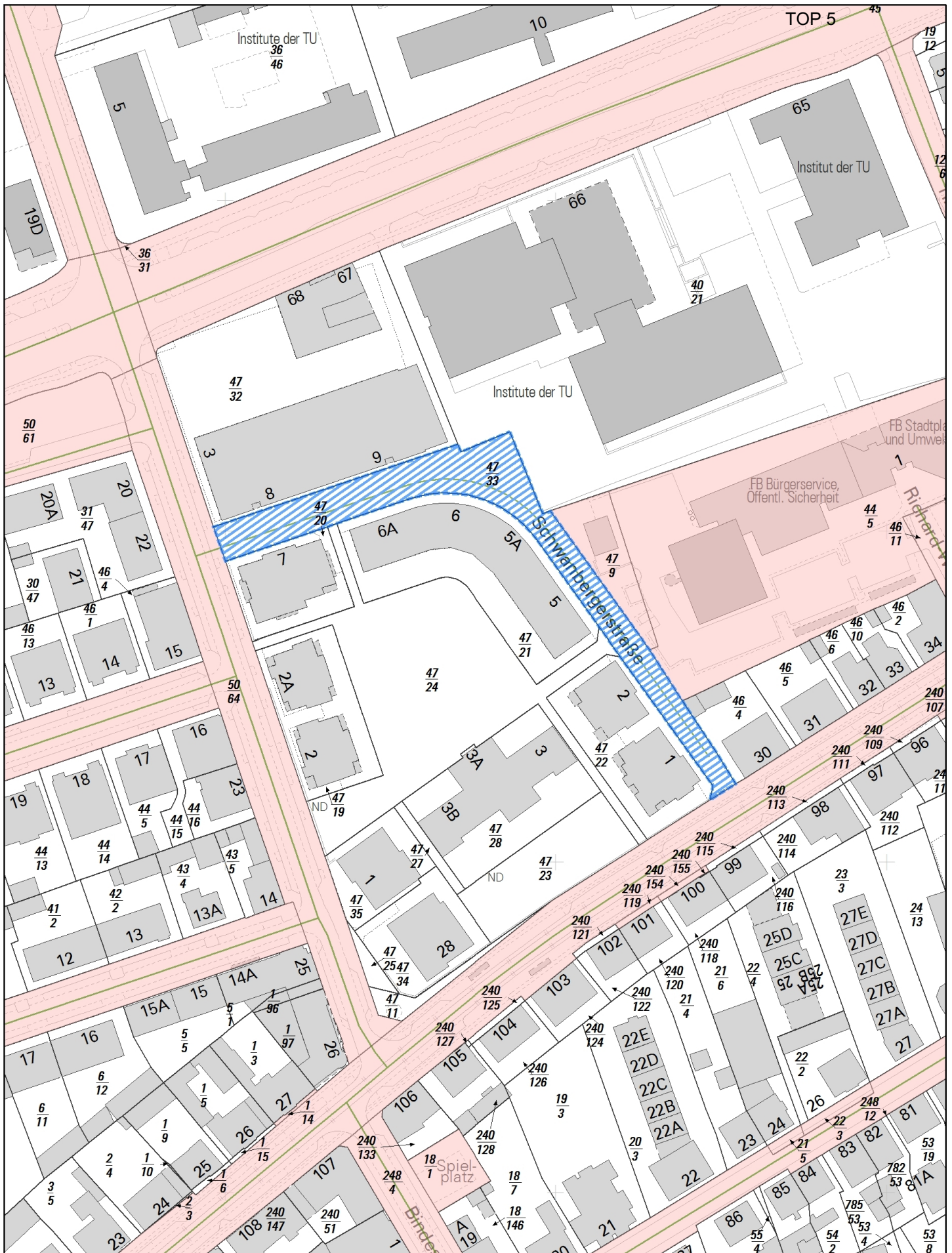


Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation



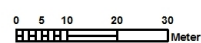
Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 03.07.2023

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen

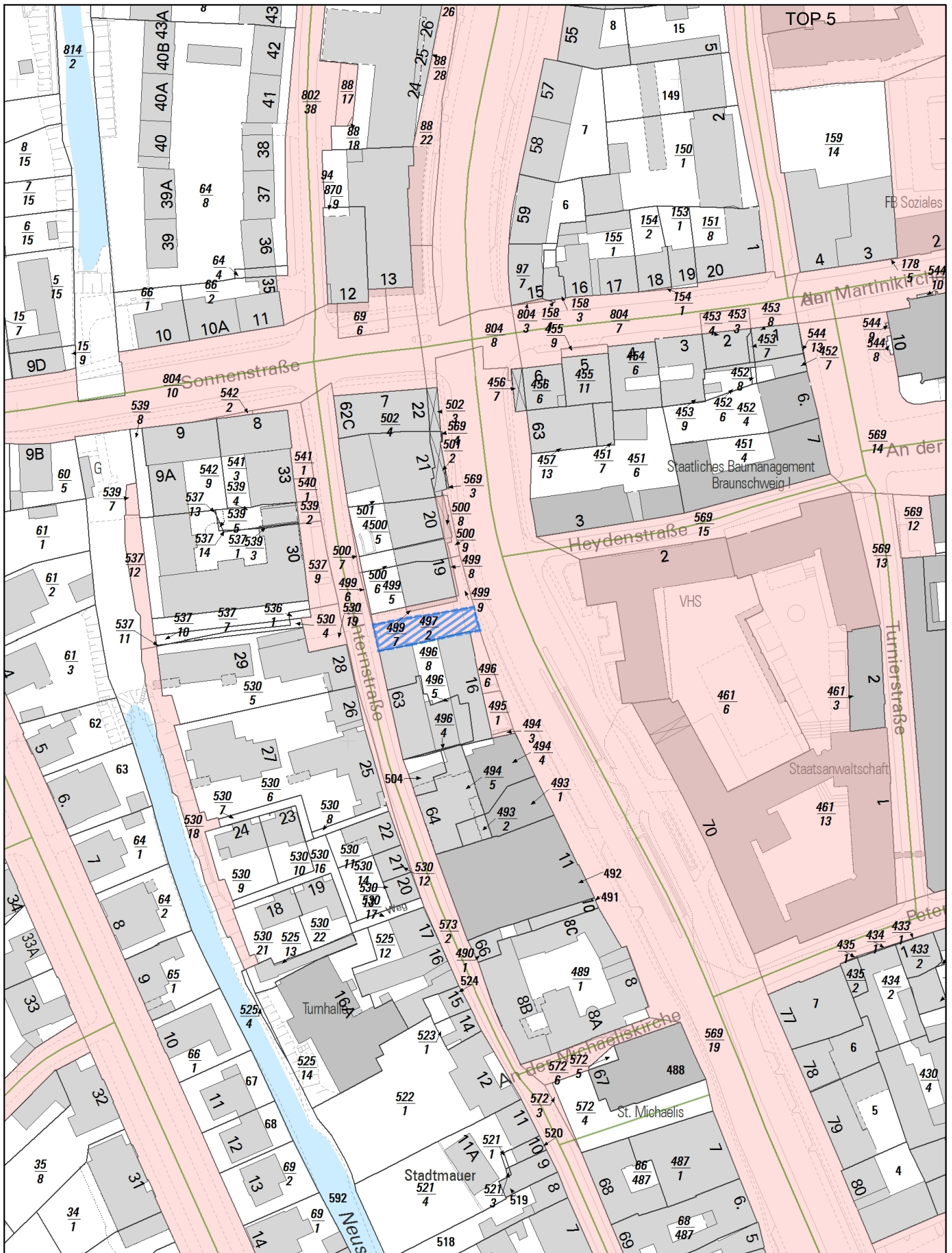


Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation



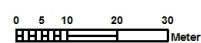
Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 10.08.2023

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen

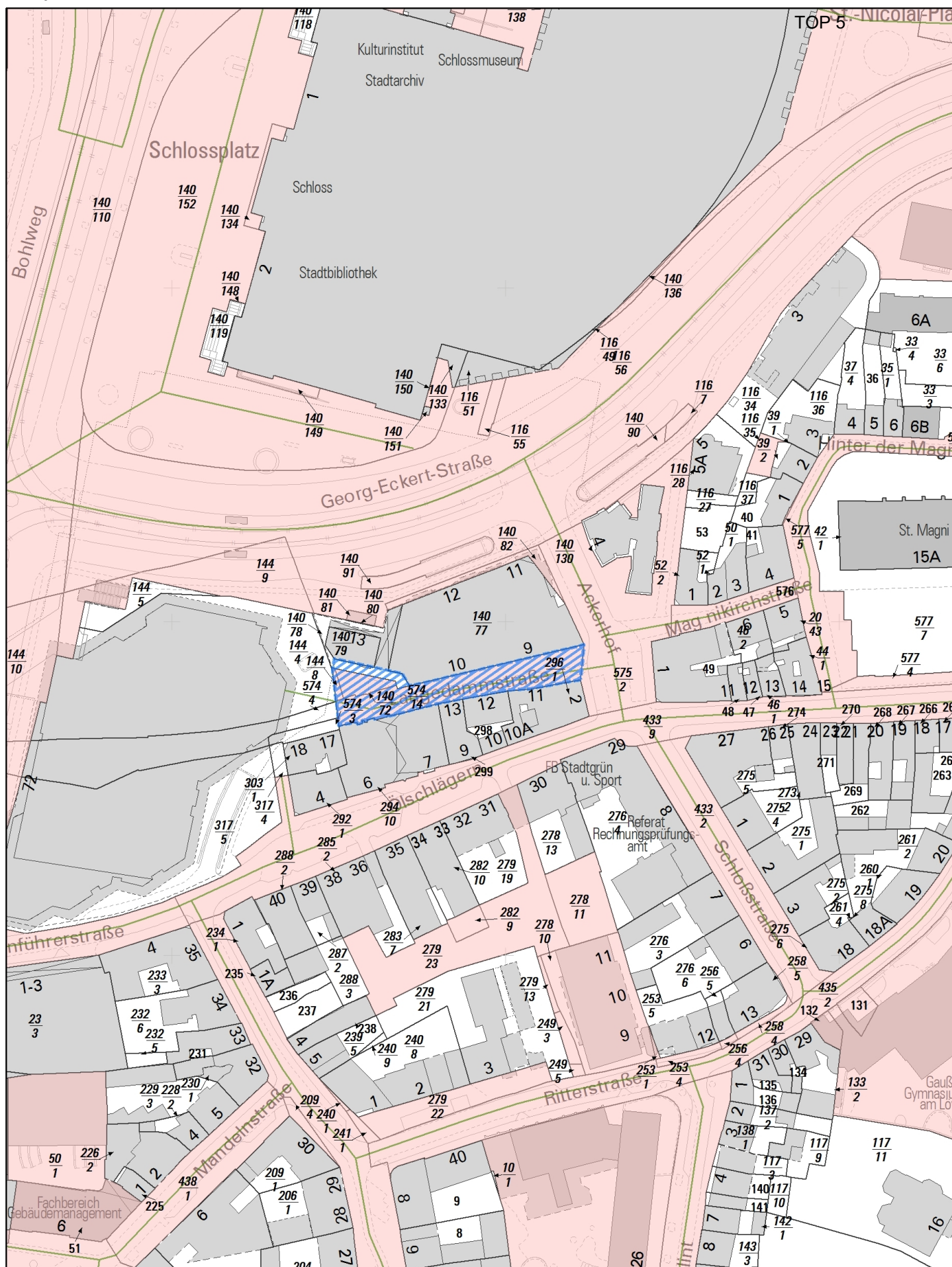


Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation



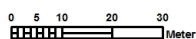
Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 16.05.2023

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen



Stadt  **Braunschweig**
Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation



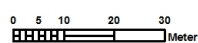
Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 09.01.2024

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen



Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation



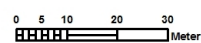
Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 04.04.2023

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen

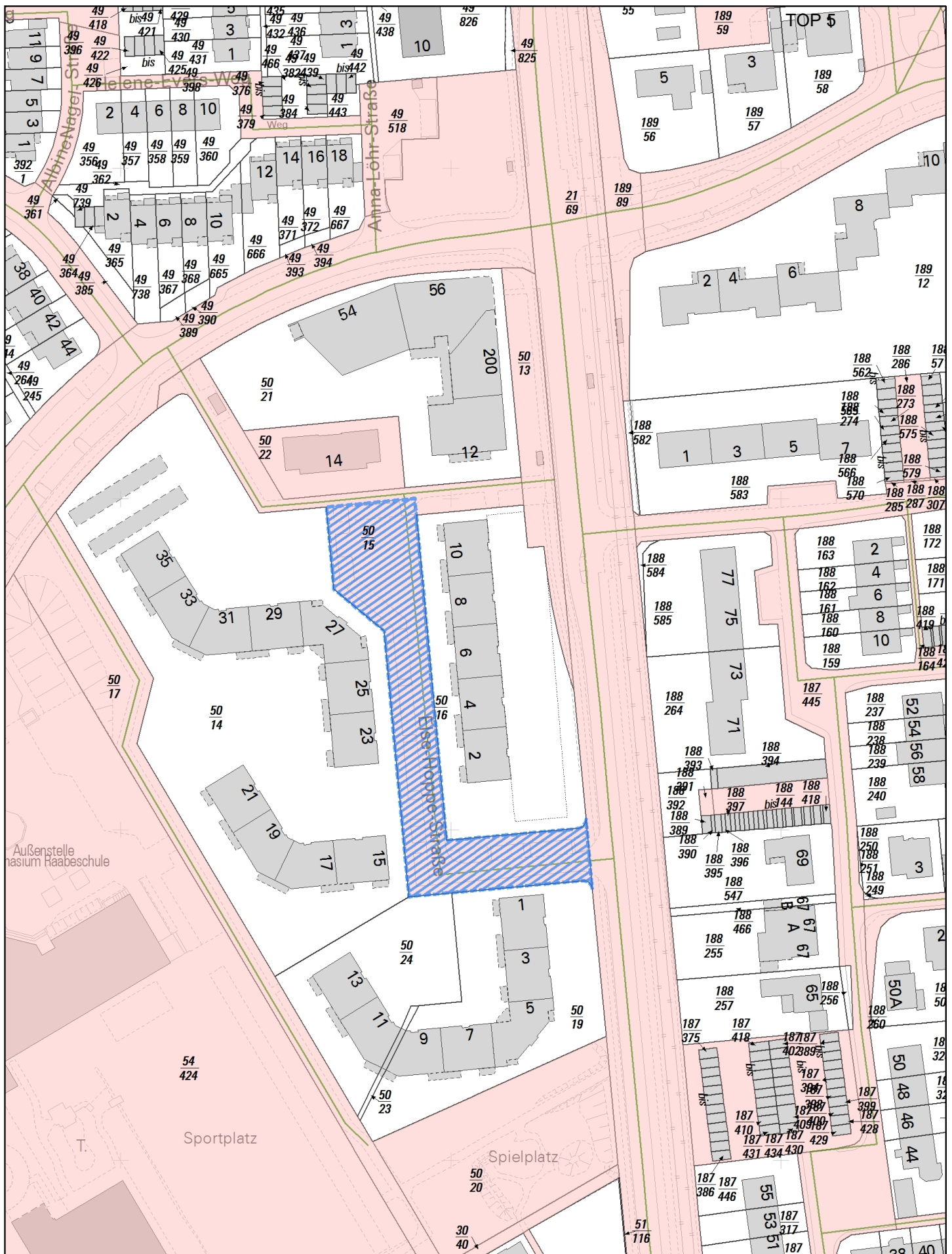


Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation



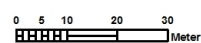
Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 01.11.2023

Maßstab: 1:1 500

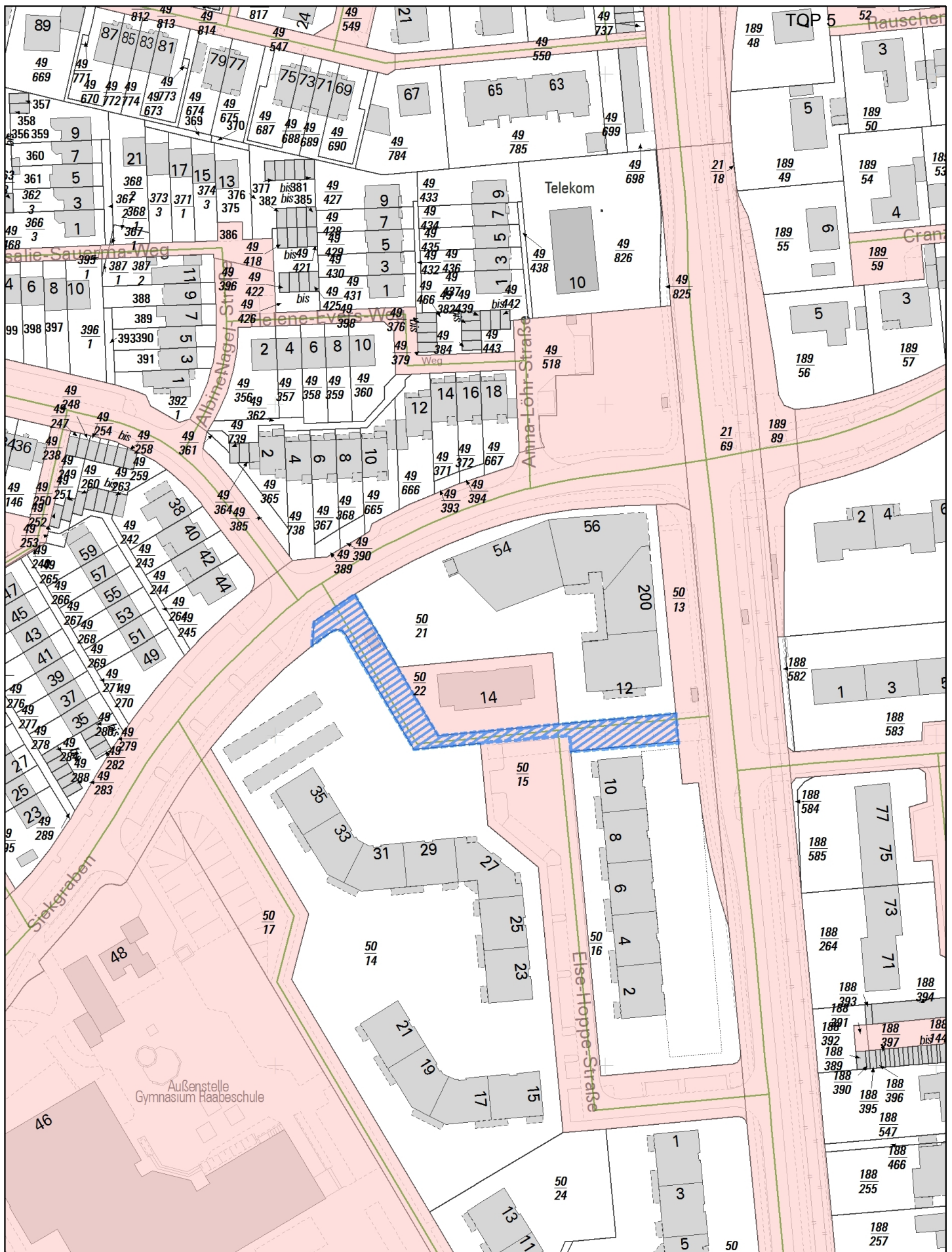
Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen



Stadt  **Braunschweig**
Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation



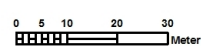
Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 07.11.2023

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen

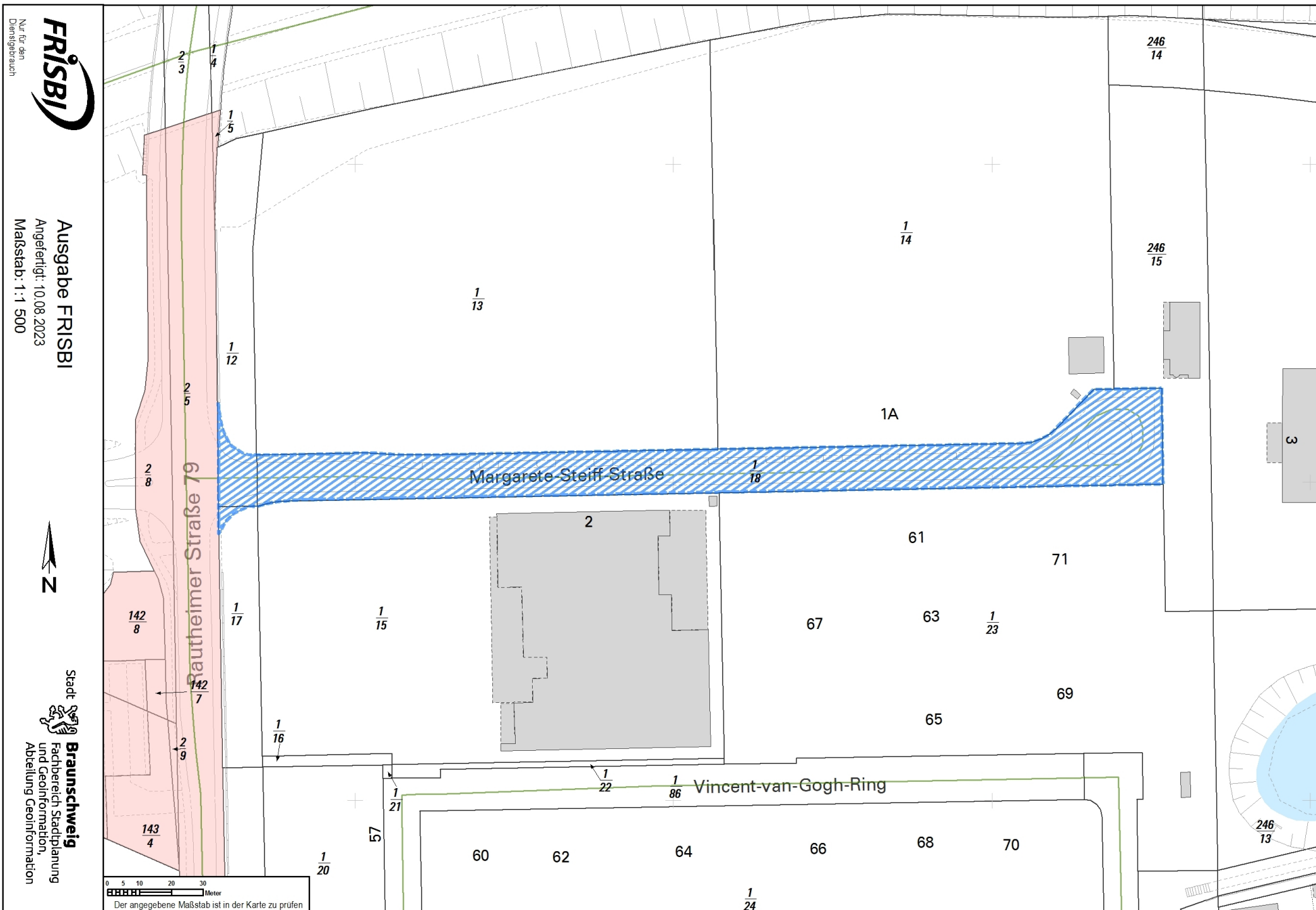


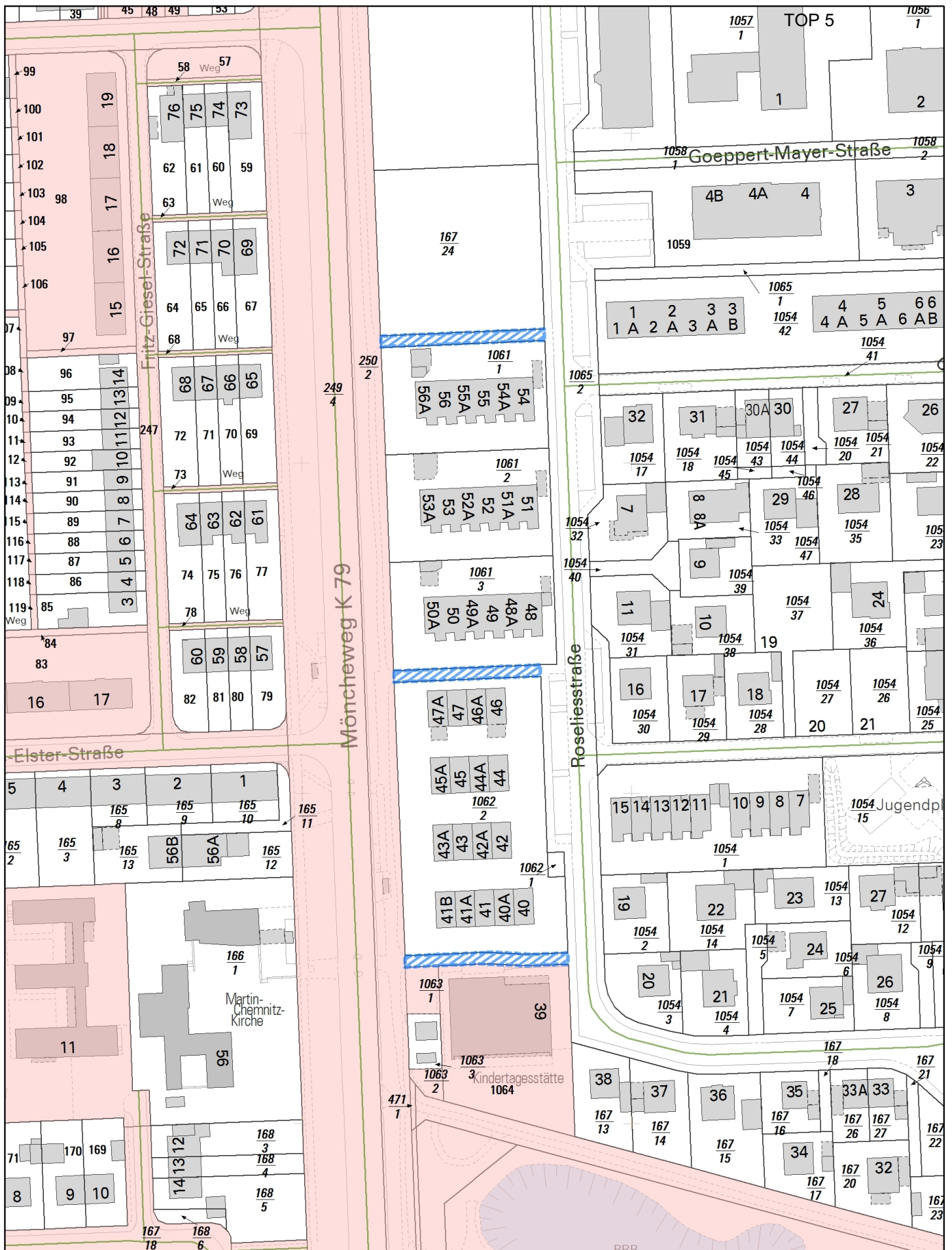
Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation





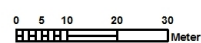
Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 06.11.2023

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen

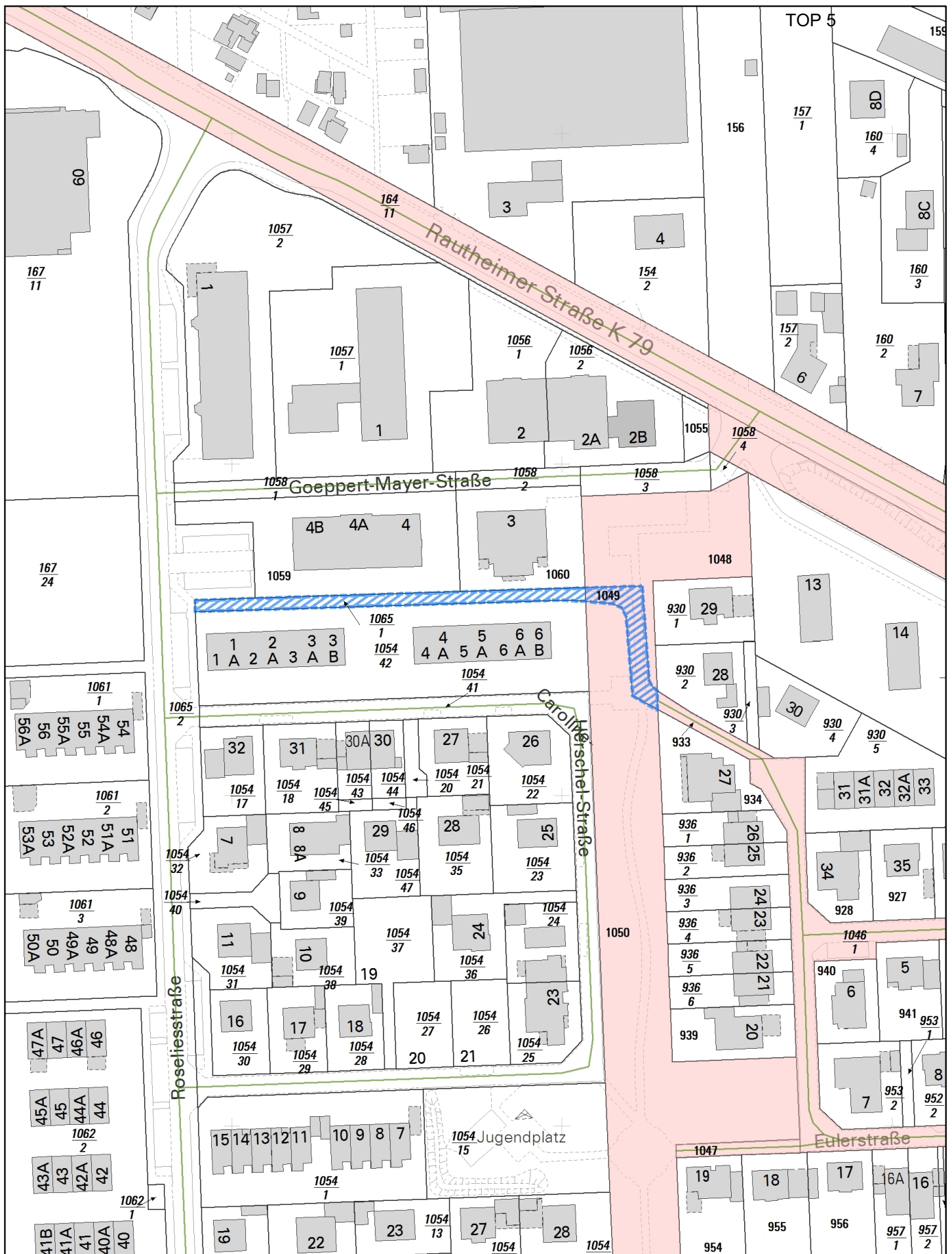


Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation



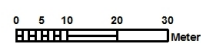
Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 06.11.2023

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen



Stadt

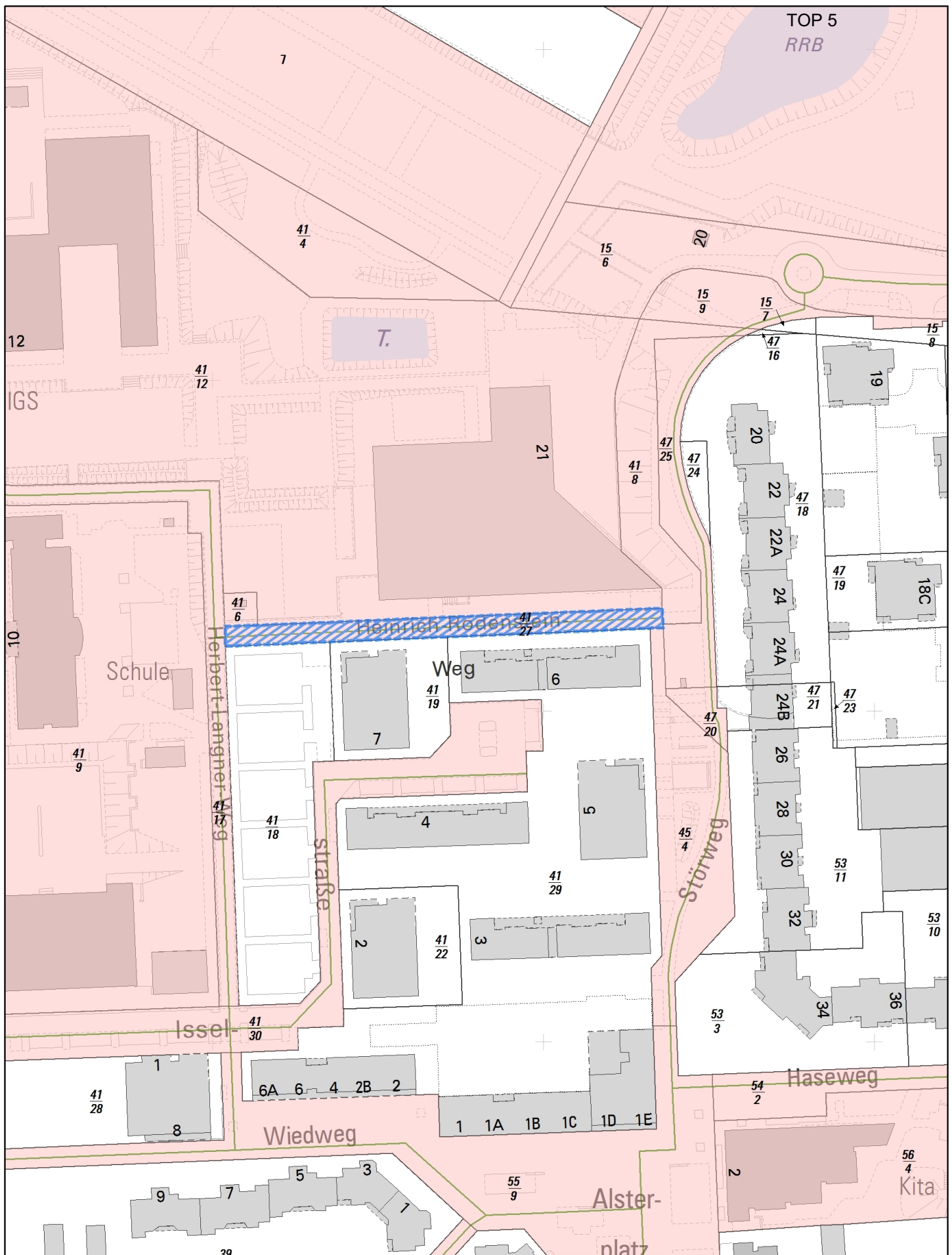


Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation







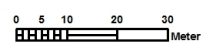
Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 07.03.2023

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen

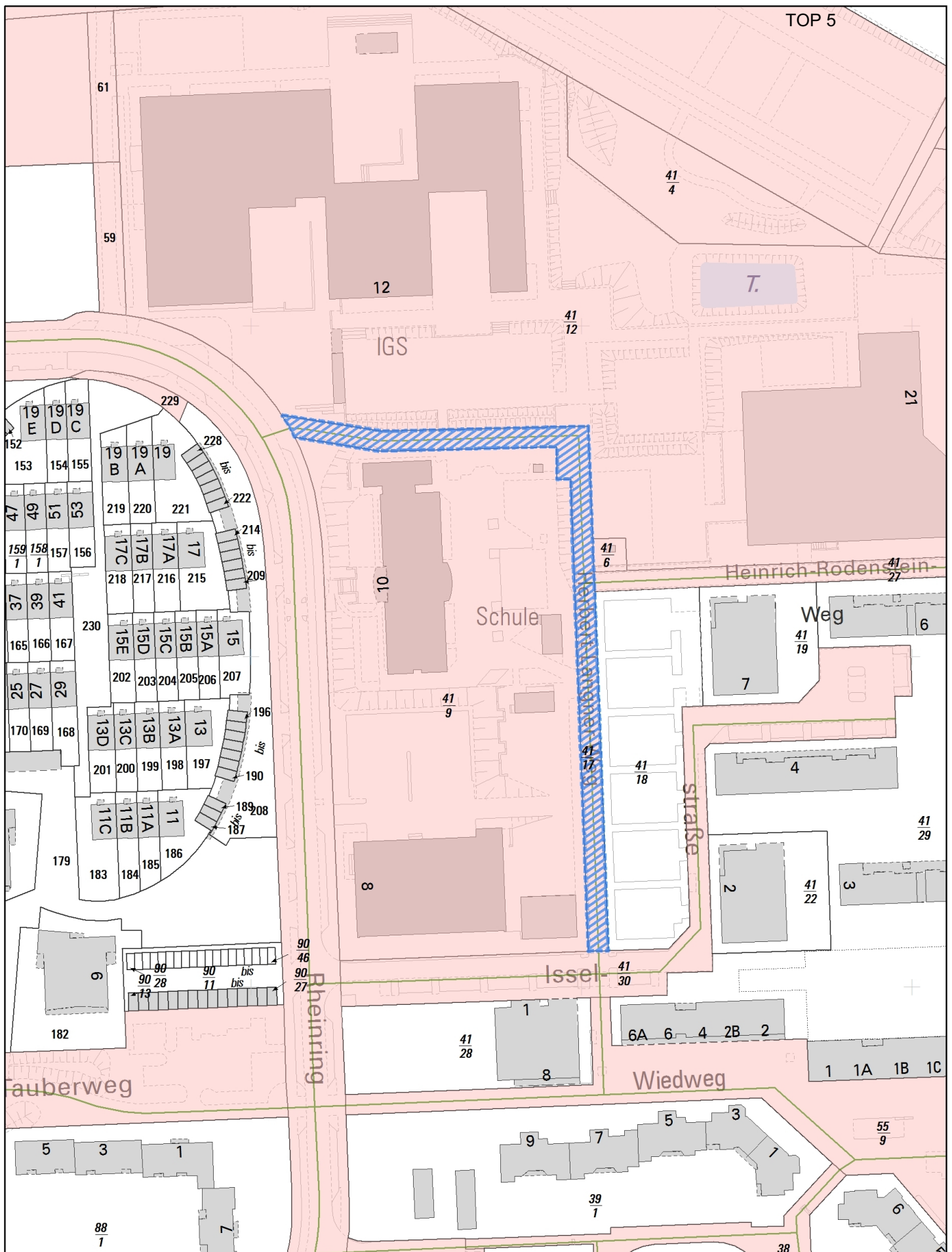


Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation



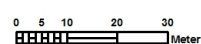
Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 07.03.2023

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen



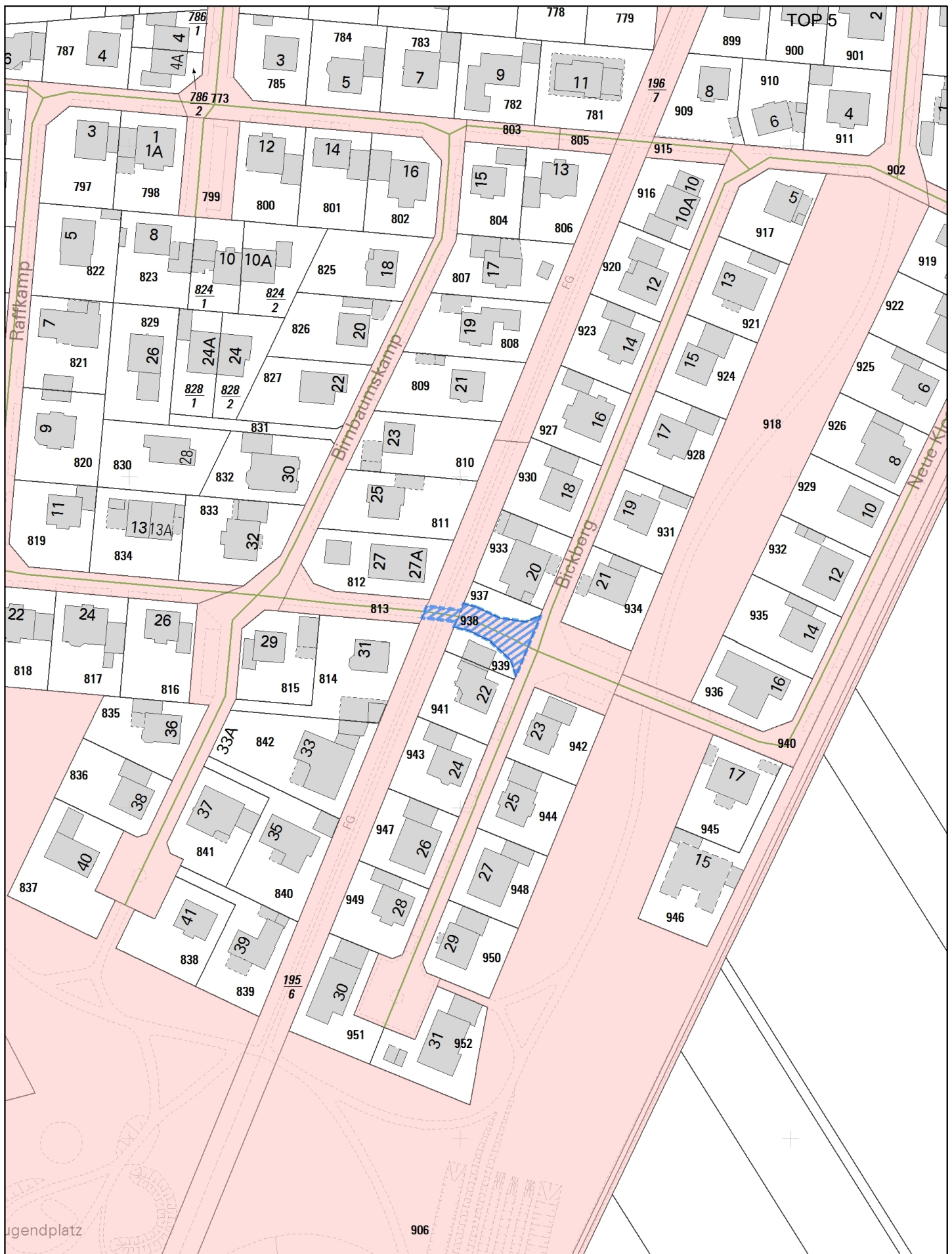
Stadt



Braunschweig
Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation







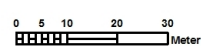
Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 04.07.2023

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen

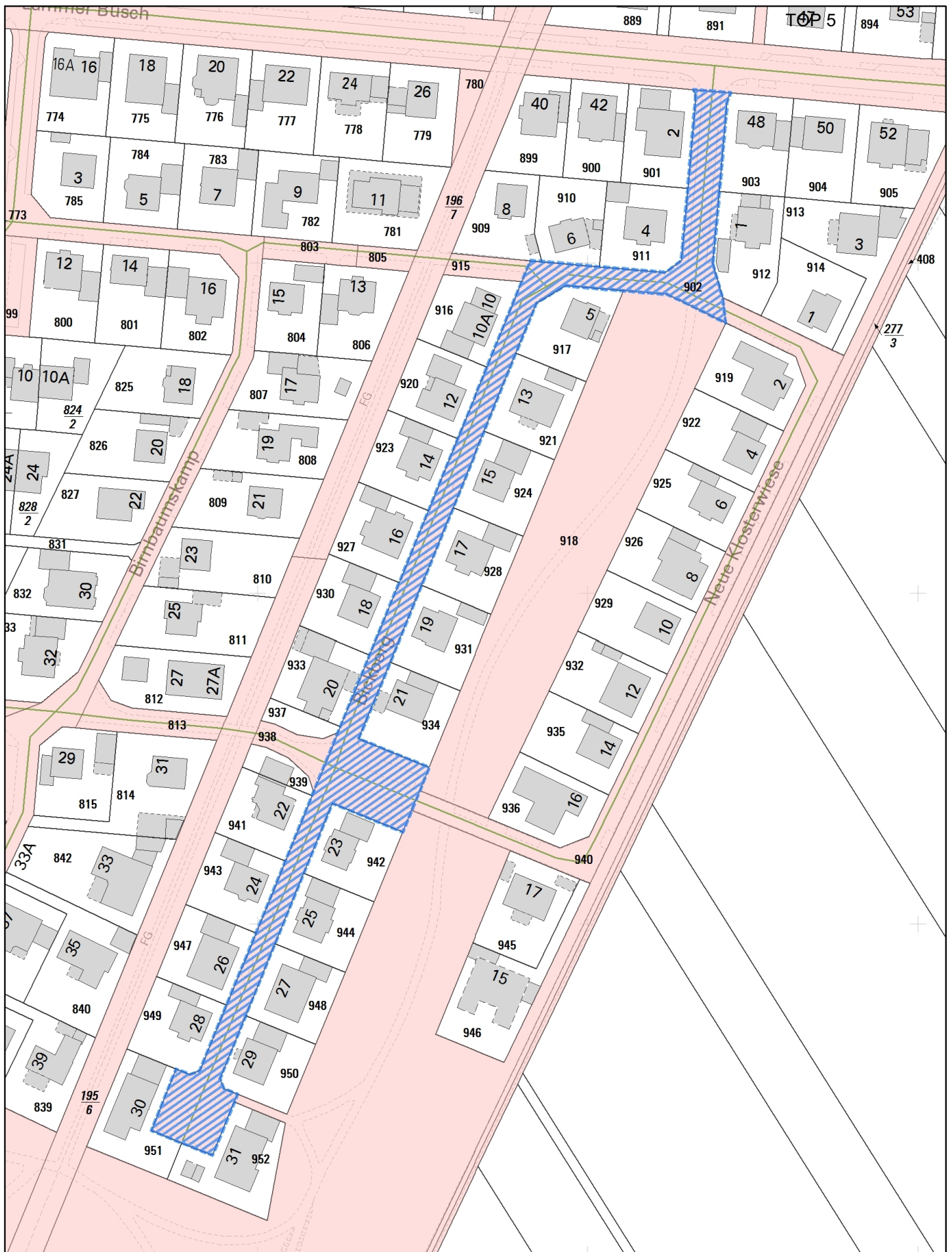


Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation



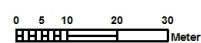
Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 04.07.2023

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab

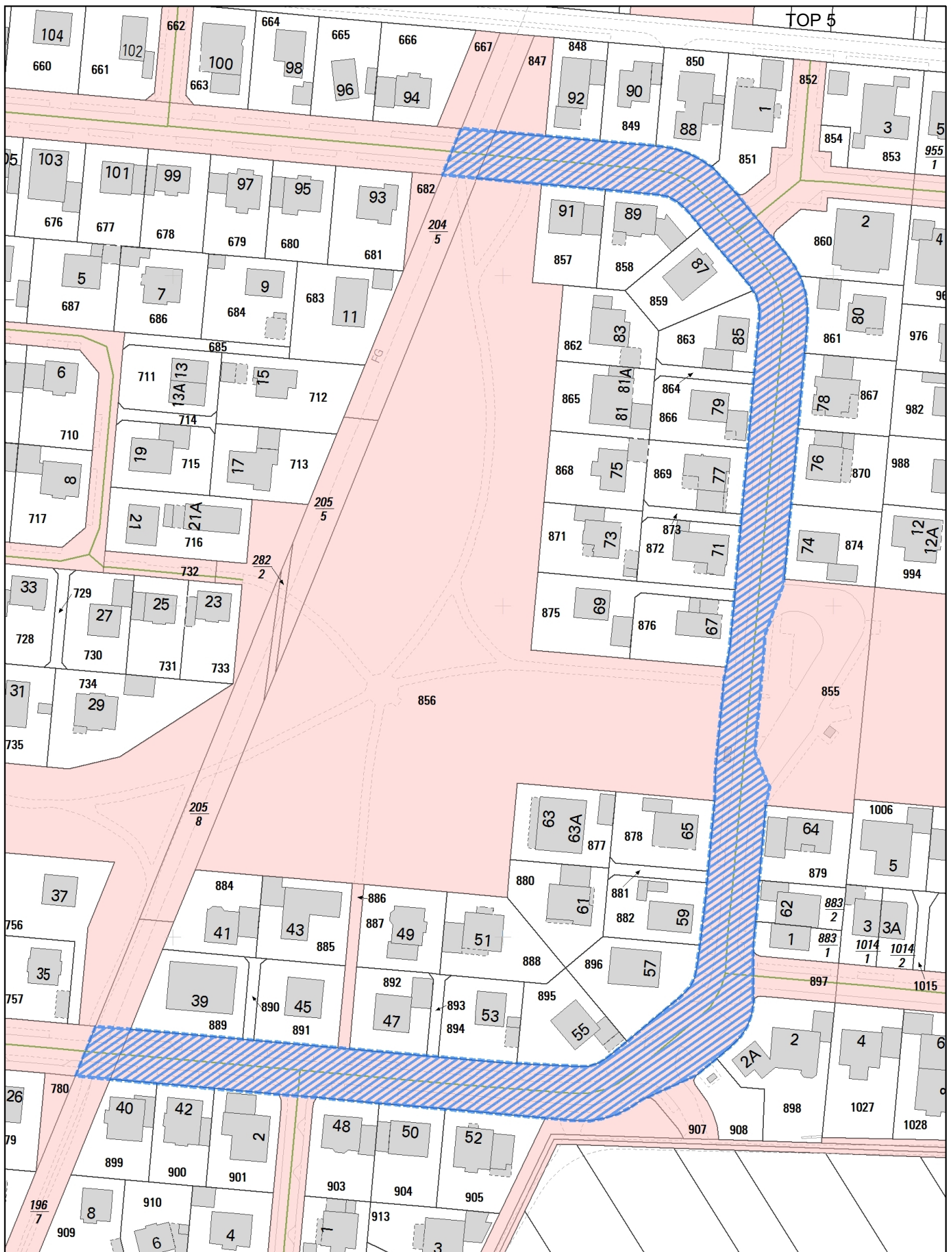


Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen



Stadt  **Braunschweig**
Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation





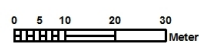
Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 04.07.2023

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen.



Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation



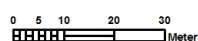
Nur für den
Dienstgebrauch

Angefertigt: 04.07.2023

Maßstab: 1:1 500

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen

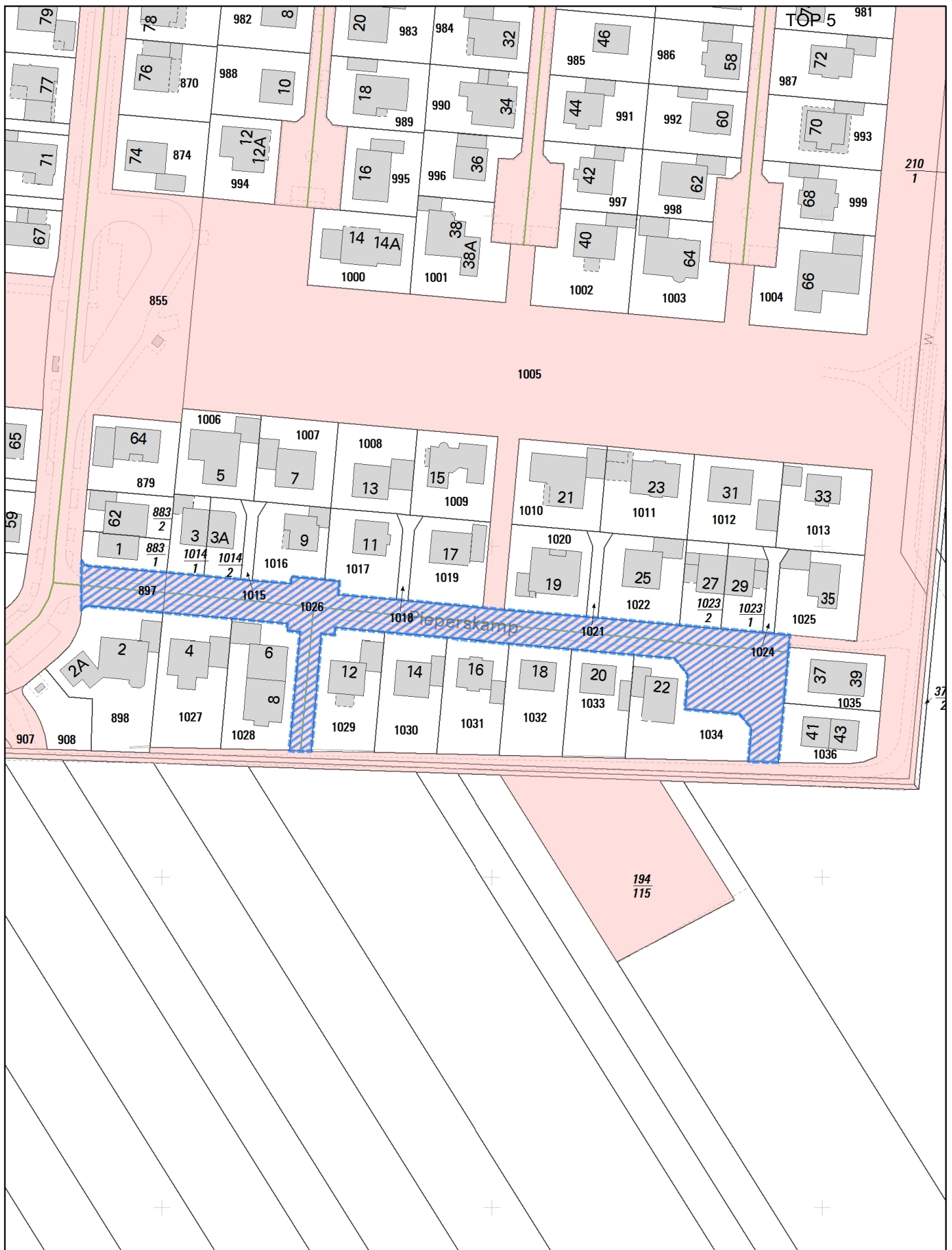


Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation



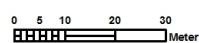
Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 04.07.2023

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen.



Stadt



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, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23 und 24 werden mit sofortiger Wirkung zur Gemeindestraße mit den genannten Beschränkungen für den Benutzerkreis oder die Benutzungsart gewidmet.

Die in der Stadt Braunschweig nachfolgend genannten Straßen lfd. Nr. 4 und 18 werden mit sofortiger Wirkung zur Gemeindestraße mit den genannten Beschränkungen für den Benutzerkreis oder die Benutzungsart teileingezogen.

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	Bemerkung
1	112	Friedensallee	Friedensallee 16 / Friedensallee 19	95	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg, Zufahrt zu den Grundstücken frei	Widmung nach Bestand
2	112	Efeuweg	Efeuweg 6 / Efeuweg Wendehammer	101	Gemeindestraße	nein		Widmung nach Verkehrsübergabe
3	120	Schwanbergerstraße	Langer Kamp / Gliersmaroder Straße	200	Gemeindestraße	nein		Widmung nach Verkehrsübergabe
4	130	Echternstraße	Echternstraße 63 / Güldenstraße 16	31	Gemeindestraße	ja	Gehweg, Zufahrt zu den Grundstücken frei	Nutzungsänderung
5	130	Langedammstraße	Langedammstraße 17 / Ackerhof	85	Gemeindestraße	nein	Fußgängerzone, Lieferverkehr frei	Nutzungsänderung
6	130	Rote Wiese	Wendehammer Seesener Straße 13 / südlich Seesener Straße 13 B	81	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg, Zufahrt zu den Grundstücken frei, Lieferverkehr frei	Nutzungsänderung
7	211	Coselweg	Coselweg 9 / Garagenhof	27	Gemeindestraße	nein		Widmung nach Bestand
8	211	Else-Hoppe-Straße	Leipziger Straße / Else-Hoppe-Straße Wendehammer	155	Gemeindestraße	nein		Widmung nach Bestand
9	211	Verbindungsweg Else-Hoppe-Straße	Siekgraben / Leipziger Straße	124	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg	Widmung nach Bestand
10	212	Margarete-Steiff-Straße	Rautheimer Straße / Margarete-Steiff-Straße Wendehammer	297	Gemeindestraße	nein		Widmung nach Verkehrsübergabe
11	212	Verbindungswege Roseliesstraße Möncheweg	Roseliesstraße 40 - 41 B, Roseliesstraße 48 - 50 A, Roseliesstraße 54 - 56 A	145	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg	Widmung nach Verkehrsübergabe
12	212	Verbindungsweg Roseliesstraße Eulerstraße	Roseliesstraße 1 / Eulerstraße 28	170	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg	Widmung nach Verkehrsübergabe
13	212	Roseliesstraße	Rautheimer Straße / Roseliesstraße Wendehammer	510	Gemeindestraße	nein		Widmung nach Verkehrsübergabe
14	212	Caroline-Herschel-Straße	Caroline-Herschel-Straße 16 / Caroline-Herschel-Straße 32	337	Gemeindestraße	nein		Widmung nach Verkehrsübergabe
15	221	Heinrich-Rodenstein-Weg	Herbert-Langner-Weg / Störweg	133	Gemeindestraße	nein	Gehweg	Widmung nach Verkehrsübergabe
16	221	Herbert-Langner-Weg	Rheinring / Isselstraße	245	Gemeindestraße	nein	Gehweg	Widmung nach Verkehrsübergabe
17	321	Lammer Busch	Lammer Busch 3 / Lammer Busch 5	51	Gemeindestraße	nein	Fußgängerzone, Radverkehr frei	Widmung nach Verkehrsübergabe

Lfd. Nr.	StBezR	Bezeichnung, Name der Straße	Anfangs- / Endpunkt	Länge / m	Straßengruppe	Teileinziehung	Beschränkungen	Bemerkung
18	321	Verbindungsweg Neudammstraße Ermlandstraße	Ermlandstraße 4 / Neudammstraße 9	93	Gemeindestraße	ja	Gehweg	Nutzungsänderung
19	321	Bickberg	Bickberg 20 / Bickberg 22	33	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg	Widmung nach Verkehrsübergabe
20	321	Bickberg	Lammer Busch / Bickberg 30 und 31 Wendehammer	427	Gemeindestraße	nein		Widmung nach Verkehrsübergabe
21	321	Kuhtrift	Kuhtrift 1 und 2 / Kuhtrift 64 und 66 Wendehammer	670	Gemeindestraße	nein		Widmung nach Verkehrsübergabe
22	321	Lammer Busch	westlich Lammer Busch 91 / westlich Lammer Busch 40	534	Gemeindestraße	nein		Widmung nach Verkehrsübergabe
23	321	Neue Klosterwiese	Neue Klosterwiese 1 / Bickberg 21 und 23	261	Gemeindestraße	nein		Widmung nach Verkehrsübergabe
24	321	Pieperskamp	Lammer Busch / Pieperskamp 41	282	Gemeindestraße	nein		Widmung nach Verkehrsübergabe

Stadt Braunschweig, Baureferat

Betreff:

Sanierung der Leonhardstraße zwischen Gerstäckerstraße und St. Leonhard sowie Teilstück Altewiekring

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

26.01.2024

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (Anhörung)
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben
(Entscheidung)

Sitzungstermin

30.01.2024
06.02.2024

Status

Ö
Ö

Beschluss:

„Der Planung und dem Ausbau der Leonhardstraße im Abschnitt zwischen Gerstäckerstraße und St. Leonhard sowie eines Teilstücks des Altewiekring entsprechend der Anlage 1 wird zugestimmt.“

Sachverhalt:

Beschlusskompetenz:

Die Beschlusskompetenz des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben ergibt sich aus § 76 Abs. 3 Satz 1 NKomVG in Verbindung mit § 6 Nr. 2 lit. h der Hauptsatzung. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei der Leonhardstraße und dem Altewiekring um überbezirkliche Straßen, für die der Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben beschlusszuständig ist.

Anlass:

Im Jahr 2014 ist die Leonhardstraße zwischen Gerstäckerstraße und Okerbrücke saniert worden (DS 15334/12). Der Abschnitt der Leonhardstraße zwischen Gerstäckerstraße und St. Leonhard wurde zum damaligen Zeitpunkt nicht in die Planung einbezogen. Die planerischen Randbedingungen in östlicher Richtung lagen noch nicht vor, so dass der Ausbau an der Gerstäckerstraße endete. Grundsätzlich war ein Ausbau dieses Abschnittes bereits vorgesehen. Da die Maßnahmen im Bereich St. Leonhard/Leonhardstraße/ Helmstedter Straße abgeschlossen sind, konnte die Planung des Abschnittes nun erfolgen.

Planung:

Die Gleisanlagen sowie Standorte der Oberleitungsmaste im Abschnitt zwischen Gerstäckerstraße und St. Leonhard bleiben von der Planung unberührt. Der übrige Straßenquerschnitt wird grundhaft saniert. Auf der Nordseite entsteht ein getrennter Geh- und Radweg. Angrenzend daran wird ein Trennstreifen zur Fahrbahn hergestellt, der in eine Grünfläche mit Strauchbewuchs sowie Abstellmöglichkeiten für Fahrräder unterteilt ist. Der Stadtbahnverkehr wird stadteinwärts einspurig im Bereich der Fahrbahn geführt. Der Bahnsteig wird im Zuge der Bautätigkeiten ebenfalls verbreitert, saniert und neu ausgestattet.

Südlich des vorhandenen Bahnsteiges werden künftig weiterhin zwei Fahrspuren vorhanden sein, eine Rechtsabbiegespur sowie eine kombinierte Geradeaus-Links-Fahrspur, wobei die Rechtsabbiegespur gegenüber dem heutigen Bestand deutlich verlängert wird. Angrenzend

daran wird eine sogenannte Protected Bike Lane angelegt. Richtung Stadthalle schließt ein neuer Gehweg den Ausbaubereich ab.

Auf dem Altewiekring (Richtung Hauptbahnhof) wird auf einer Länge von ca. 20 m der Gehweg verbreitert. Zusätzlich wird die Radwegführung verbessert. Daraus resultiert, dass der rechte Fahrstreifen eine kombinierte Geradeaus-/Rechtsabbiegespur wird.

Die Lichtsignalanlagen (LSA) werden der neuen Situation angepasst und sämtliche Querungen werden mit Bodenindikatoren ausgestattet. Im Kreuzungsbereich werden die Radfahrer mittels Markierung geführt, für die linksabbiegenden Radfahrer werden Aufstelltaschen markiert und gesondert signalisiert.

Informationsveranstaltung:

Die Verwaltung hatte über die Medien am 08.01.2024 zu einer öffentlichen Informationsveranstaltung eingeladen. Etwa 30 Interessierte waren der Einladung gefolgt und haben die Planung engagiert diskutiert. Im Einzelnen gab es folgende Diskussionspunkte:

- Die genaue bauliche Ausgestaltung des geschützten Radweges wurde nachgefragt und erläutert.
- Angeregt wurde die Anordnung eines grünen Pfeils in der Leonhardstraße für Radfahrende Richtung Süden. Die Verwaltung wird die Voraussetzungen prüfen und - wenn keine Gründe dagegen sprechen - eine entsprechende Beschilderung anordnen.
- Es wurde angeregt, die Schutzelemente der Protected Bike Lane zu unterbrechen, um eine direkte Zufahrt von der nördlichen Seite der Leonhardstraße zu ermöglichen. Dies ist jedoch wegen eines Höhenunterschiedes zwischen Fahrbahn und Protected Bike Lane (innerhalb der Fläche der Protektionselemente wird ein deutlicher Höhenunterschied überbrückt) nicht möglich. Der Mehrweg für wenige Radfahrende ist sehr gering, sodass der Anregung nicht gefolgt wird.
- Die Sinnhaftigkeit des Radweges im Zuge der Leonhardstraße wurde mit Hinweis auf die parallel verlaufende Veloroute infrage gestellt. Die Veloroute hat verbindende Funktion und ist besonders qualitativ für den Radverkehr geplant, die Radverkehrsverbindung im Zuge der Leonhardstraße dient vor allem der Erschließung für den Radverkehr. Beide Anlagen sind erforderlich.
- Es wurde die Frage gestellt, ob eine Ausstattung der LSA mit Blindentechnik vorgesehen sei. Als Zugangsmöglichkeit zur Haltestelle wird die LSA mit Blindentechnik ausgestattet werden.
- Im Rahmen der Diskussion wurde deutlich, dass eine deutliche Verbesserung der Verkehrsverhältnisse des Kfz-Verkehrs erwartet wird. Zum Teil wurde Unverständnis für die Sinnhaftigkeit einer Protected Bike Lane formuliert.
Zusammenfassend kann die Verwaltung dazu vortragen, dass sich die Verkehrssituation für den Kfz-Verkehr gegenüber heutigem Zustand nur marginal verändern wird. Die Verwaltung schlägt jedoch nicht vor, wie von Einigen erbeten, die Kfz-Fahrbeziehungen im Zuge der Leonhardstraße zulasten des Verkehrsflusses auf dem Altewiekring zu verbessern.

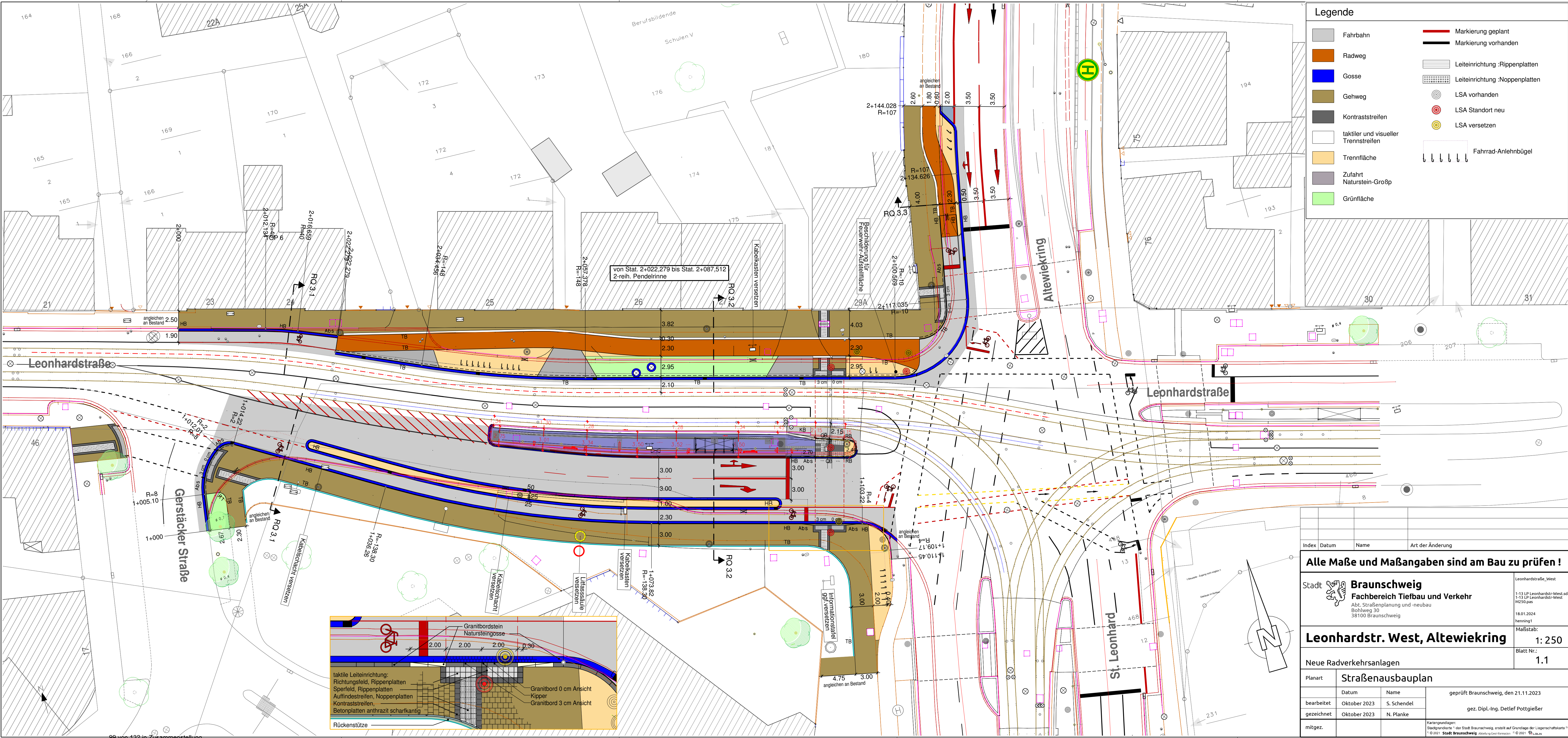
Zusammenfassend war es eine größtenteils sachliche und konstruktive Diskussion. Die Verwaltung hatte den Eindruck, dass die Planung bei der Mehrzahl der Anwesenden positiv aufgenommen wurde.

Finanzierung:

Die Kosten für den Umbau der Leonhardstraße im genannten Abschnitt betragen ca. 771.000 €. Zur Finanzierung der Baumaßnahme stehen im Projekt „Leonhardstraße, Gerstäckerstraße bis St. Leonhard (5E.660144)“ für das Jahr 2024 Finanzmittel in einer Höhe von 780.000 € zur Verfügung. Die Kosten der LSA mit ca. 18.000 € werden aus dem Projekt PSP 5S.660050. finanziert.

Leuer

Anlage/n:
Lageplan



Legende

Fahrbahn

Radweg

Gosse

Gehweg

Kontraststreifen

taktile und visueller Trennstreifen

Trennfläche

Zufahrt Naturstein-Großp

Grünfläche

Markierung geplant

Markierung vorhanden

Leiteinrichtung :Rippenplatten

Leiteinrichtung :Noppenplatten

LSA vorhanden

LSA Standort neu

LSA versetzen

Fahrrad-Anlehnbügel

Granitbordstein Natursteingosse

Granitbord 0 cm Ansicht

Granitbord 3 cm Ansicht

Rückenstütze

taktile Leiteinrichtung: Richtungsfeld, Rippenplatten

Sperfeld, Rippenplatten

Auffindestreifen, Noppenplatten

Kontraststreifen

Betonplatten anthrazit scharfkantig

Index

Datum

Name

Art der Änderung

Alle Maße und Maßangaben sind am Bau zu prüfen !

Stadt Braunschweig

Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Abt. Straßenplanung und -neubau

Bohlweg 30

38100 Braunschweig

Leonhardstr. West, Altewiekering

Blatt Nr.: 1.1

Neue Radverkehrsanlagen

Planart: Straßenausbauplan

Datum

Name

geprüft Braunschweig, den 21.11.2023

bearbeitet

Oktober 2023

S. Schendel

gezeichnet

Oktober 2023

N. Planke

mitgez.

gez. Dipl.-Ing. Detlef Pottgießer

Kartengrundlagen:

Stadtgrundkarte 1: der Stadt Braunschweig, erstellt auf Grundlage der Liegenschaftskarte 1:13 LP Leonhardstr-West, M250.pas

18.01.2024

henning1

Maßstab: 1:250

99 von 132 in Zusammenstellung

Betreff:

**Verzicht auf Planfeststellung für die Erneuerung der Stadtbahn-
wendeschleife Inselwall**

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

25.01.2024

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (Anhörung)	30.01.2024	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Vorberatung)	06.02.2024	Ö
Verwaltungsausschuss (Entscheidung)	13.02.2024	N

Beschluss:

„Dem Verzicht auf Planfeststellung für die Erneuerung der Gleisanlagen der Wendeschleife Inselwall wird unter der Voraussetzung der Berücksichtigung und Umsetzung der Hinweise in Anlage 1 durch die Braunschweiger Verkehrs GmbH (BSVG) zugestimmt.“

Sachverhalt:

Beschlusskompetenz

Die Beschlusskompetenz des Verwaltungsausschusses ergibt sich aus § 76 Abs. 2 Satz 1 NKomVG. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei dieser Vorlage um eine Angelegenheit, über die weder der Rat oder die Stadtbezirksräte zu beschließen haben noch der Oberbürgermeister zuständig ist. Daher besteht eine Beschlusszuständigkeit des Verwaltungsausschusses. Diese wurde auch nicht auf einen Ausschuss gem. § 6 Hauptsatzung übertragen. Daher bleibt es bei der Zuständigkeit des Verwaltungsausschusses.

Anlass

Die BSVG hat die Verwaltung um Prüfung gebeten, ob seitens der Stadt ein Verzicht auf Planfeststellung für die Planung der Erneuerung der Gleisanlagen (Anlage 2) am Inselwall ausgesprochen werden kann (Anschieben siehe Anlage 3).

Prüfung

Die Verwaltung hat diesen Wunsch geprüft und kann im Ergebnis mitteilen, dass sich keine Aspekte ergeben haben, die gegen eine Zustimmung zum Verzicht auf Planfeststellung sprechen. Allerdings wurden eine Reihe von Detailhinweisen gegeben, die einige Planungsaspekte betreffen und Auflagen bezüglich noch notwendiger Genehmigungen enthalten. Diese werden der BSVG als Hinweise und Bedingungen zur Zustimmung mitgeteilt (Anlage 1).

Im Rahmen der Prüfung wurde auch festgestellt, dass der weit überwiegende Teil der Gleistrasse trotz der optischen Wirkung kein besonderer Gleiskörper ist, weil der Gleiskörper regelmäßig überfahren werden muss. Einzige Ausnahmen sind zwei sehr kurze Abschnitte (ca. 5 m und ca. 8,50 m) im Bereich des Abzweigs der Gleisanlage aus der Langen Straße in die Straße Am Neuen Petritor, die aber nur theoretisch einen besonderen Gleiskörper darstellen und aus Sicht der Verwaltung daher keines gesonderten Ratsbeschlusses bedürfen.

Die BSVG teilte auf Nachfrage, ob diese beiden sehr kurzen Abschnitte als Grüngleis ausgebaut werden könnten, mit, dass in beiden Bereichen technische Anlagen verbaut

werden, die eine Anfahrbarkeit mit Wartungsfahrzeugen erfordern (unter anderem die Gleisschmieranlage). Aus diesen Gründen kann in diesen Bereichen nur eine befahrbare Oberfläche wie im Bestand hergestellt werden. Damit wird das stadtgestalterisch einheitliche Erscheinungsbild der Anlage erhalten bleiben. Die Gleisanlage wird daher wie im Bestand eingepflastert.

Vorschlag der Verwaltung

Die Verwaltung schlägt vor, einem Verzicht auf Planfeststellung zuzustimmen, wenn die BSVG die Hinweise und Forderungen des Schreibens an die BSVG (siehe Anlage 1) berücksichtigt und umsetzt.

Finanzierung

Die Maßnahme wird ohne Kostenbeteiligung der Stadt vollständig von der BSVG finanziert und soll 2024 umgesetzt werden.

Leuer

Anlage/n:

Anlage 1: Planverzicht

Anlage 2: Lageplan

Anlage 3: Anschreiben der BSVG



Postanschrift: Stadt Braunschweig, Postfach 3309, 38023 Braunschweig

Braunschweiger Verkehrs-GmbH
Am Hauptgüterbahnhof 28
38126 Braunschweig

Tiefbau und Verkehr
Straßenplanung und -neubau
Straßenplanung
Bohlweg 30

Name: Herr Pottgießer

Zimmer: N4/49

Telefon: 05314703128

Bürgertelefon/Vermittlung: 0531 470-1
oder Behördennummer 115

Fax:

E-Mail: detlef.pottgiesser@braunschweig.de

Tag und Zeichen Ihres Schreibens

(Bitte bei Antwort angeben)
Mein Zeichen

Tag

23.10.2023
SG-Ulrike Harms

66.21-23-22714

13.02.2024

Planverzicht für die Erneuerung der Gleisanlagen der Wendeschleife Inselwall

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich stimme (entsprechend des Beschlusses des Verwaltungsausschusses vom 13.02.2024) einem Verzicht auf Planfeststellung für die Erneuerung der Gleisanlagen der Wendeschleife Inselwall bei Berücksichtigung und Umsetzung folgender Hinweise zu:

Abfallrecht

- Die abfallrechtliche Zuständigkeit für den personenbezogenen Schienennahverkehr (hier: Stadtbahn) liegt gemäß NACE 49.31.0 beim Staatlichen Gewerbeaufsichtsamt Braunschweig (GAA). Die Prüfung auf Planverzicht aus abfallrechtlicher Sicht ist somit von dort vorzunehmen. Ich bitte, das Staatliche Gewerbeaufsichtsamt Braunschweig entsprechend zu beteiligen.

Immissionsschutz

- Die immissionsschutzrechtliche Zuständigkeit für personenbezogenen Schienennahverkehr (hier: Stadtbahn) liegt gemäß NACE 49.31.0 beim Staatlichen Gewerbeaufsichtsamt Braunschweig (GAA). Entsprechend liegt bzgl. des Schienenverkehrslärms und den durch den Schienenverkehr ggf. hervorgerufenen Erschütterungen die Prüfung auf Planverzicht beim GAA.
- Aus Sicht des Immissionsschutzes im Rahmen der städtebaulichen Planung kann von hier keine Aussage zum Schienenverkehrslärm und den möglicherweise resultierenden Erschütterungen getätigt werden. Denn laut Anschreiben der BSVG wurden die Schall- und Erschütterungsauswirkungen gegenüber der Anliegerbebauung zwar geprüft, entsprechende Untersuchungsunterlagen jedoch nicht beigelegt. Gemäß BSVG wurde bei dieser Prüfung festgestellt, dass keine Schallschutzansprüche durch das Vorhaben ausgelöst werden; zu den Ergebnissen der Erschütterungsprüfung wurden keine Aussagen getroffen.

Internet: <http://www.braunschweig.de>
Sprechzeiten:



IHRE BEHÖRDENNUMMER

NORD/LB Landessparkasse IBAN DE21 2505 0000 0000 8150 01
Postbank IBAN DE05 2501 0030 0010 8543 07
Volksbank eG BS-WOB IBAN DE60 2699 1066 6036 8640 00

102 von 132 in Zusammenstellung

Gläubiger ID: DE 09BS100000094285
Umsatzsteuer-ID: DE 11 48 78 770
Umsatzsteuernummer: 14/201/00553

- Bei den Haltestellen handelt es sich um Nebenanlagen zum Schienenverkehr; entsprechend liegt die immissionsschutzrechtliche Zuständigkeit bei der Unteren Immissionsschutzbehörde. Die baulichen Veränderungen an den Haltestellen erfordern kein Planfeststellungsverfahren, entsprechend kann bzgl. aus immissionsschutzrechtlicher Sicht einem Verzicht auf Planfeststellung zugestimmt werden.

Hinweise zum Baustellenbetrieb

- Gemäß § 22 BImSchG besteht die Pflicht des Betreibers einer Baustelle, diese so zu betreiben, dass schädliche Umwelteinwirkungen (z. B. durch Lärm, Erschütterungen, Staub, Licht, Geruch) verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind und nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden.
- Ein geräuschintensiver Betrieb der Baustelle ist gemäß AVV-Baulärm nur werktags (Montag bis Samstag) im Zeitraum zwischen 7 und 20 Uhr (Tagzeit) zulässig. Sollten aus technologischen Gründen Nacharbeiten im Zeitraum zwischen 20 und 7 Uhr notwendig werden, so sind diese rechtzeitig bei der Unteren Immissionsschutzbehörde der Stadt Braunschweig zu beantragen.
- Grundsätzlich ist den Anwohnern für den Beschwerdefall ein Ansprechpartner vor Ort, mit Telefonnummer und Emailadresse, zu nennen.
- Im Rahmen von Baustellen kann es grundsätzlich zu Erschütterungen kommen. Nach dem jetzigen Kenntnisstand ist für die Versetzung des Fahrleitungsmastes eine Pfahlgründung notwendig, so dass diesbezüglich Erschütterungen grundsätzlich nicht auszuschließen sind. Entsprechend sind diese Erschütterungen, als auch mögliche weitere von Baumaschinen und/oder dem Bauverkehr hervorgerufene Erschütterungen, an den umliegenden Wohnhäusern im Vorfeld zu ermitteln und zu beurteilen. Die Vorgaben der DIN 4150 („Erschütterungen im Bauwesen“) sind hierbei zu beachten. Ein Nachweis des Nichtentstehens von Gebäudeschäden durch Beweissicherung ist empfehlenswert.
- Je nach Bauphase und Wetterlage kann es auf der Baustelle zu erheblichen Staubemissionen kommen. Damit diese nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen in der Nachbarschaft führen, ist ein Staubaufkommen durch geeignete Maßnahmen (Befeuchten, Abplanen, Absaugen, etc.) zu verhindern bzw. auf ein Minimum zu beschränken.
- Je nach Jahreszeit und Wetterlage kann es auf der Baustelle zu erheblichen Blendwirkungen durch Baustrahler und Baufahrzeugscheinwerfern kommen. Damit diese nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen in der Nachbarschaft führen, sind Beleuchtungseinrichtungen (Strahler) so anzubringen oder so abzudecken, dass eine direkte Einsicht in die Leuchtmittel von der unmittelbar angrenzenden Bebauung nicht möglich ist.

Naturschutz

- Aus Sicht des Natur- und Landschaftsschutzes kann einem Verzicht auf Planfeststellung unter Berücksichtigung folgender Hinweise zugestimmt werden: Hinsichtlich der notwendigen Gehölzfällungen sind die §§ 39 und 44 BNatSchG zu beachten. Daher sind die Fällungen in der Zeit zwischen dem 1. Oktober und 28. Februar durchzuführen und die Bäume vorab auf Höhen und Nester zu untersuchen.

Kampfmittel

- Bei Erdarbeiten besteht Kampfmittelverdacht.

UVP

- Für den „Bau einer Bahnstrecke für Straßenbahnen, Stadtschnellbahnen in Hochlage, Untergrundbahnen oder Hängebahnen im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes, jeweils mit den dazugehörigen Betriebsanlagen“ im Sinne von Nr. 14.11 der Anlage 1 zum Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) ist eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls vorgesehen. Das Vorhaben stellt eine Änderung dar, daher könnte § 2 Abs. 4 Nr. 2 UVPG zur Anwendung kommen. Außerdem hängen von § 9 UVPG die weiteren Schritte davon ab, ob beim damaligen Bau eine UVP notwendig war. Zudem bedarf gemäß § 14 a UVPG die Änderung eines Schienenweges oder einer sonstigen Bahnbetriebsanlage (nach den Nummern 14.7, 14.8

und 14.11 der Anlage 1) keiner Umweltverträglichkeitsprüfung, soweit sie lediglich aus den dort aufgelisteten Einzelmaßnahmen besteht. Ich bitte daher in eigener Zuständigkeit zu prüfen, ob bei dieser Änderung einer Bahnstrecke für Straßenbahnen eine Vorprüfung/Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich wird.

Grünplanung

- Im Zuge der Gleisverschiebung ist die Fällung zweier Bestandsbäume (Platane und Zierkirsche) geplant. Für die geplanten neuen Ersatzbaumstandorte gebe ich folgende Hinweise: Ein neuer Baumstandort ist in einer bestehenden dreieckigen Vegetationsfläche direkt am Straßenraum des Radeklints neben einem Überweg für Fußgänger und Radfahrer geplant. Ich bitte zu prüfen, ob die durch die Gleisverschiebung in diesem Bereich freiwerdenden Flächen der Vegetationsfläche zugeschlagen werden können, um den Wurzelbereich zu vergrößern. Bezüglich der konkreten Ausbildung der Baumstandorte, ggf. mit dem Einbau von durchwurzelbaren Substrat unterhalb der befestigten Flächen, ist eine rechtzeitige Abstimmung mit Ref. 0680 vorzunehmen.
- Der zweite geplante neue Baumstandort befindet sich auf dem Kanaltunnel des Neustadtmühlengrabens. An diesem Standort ist eine ausreichende Substratüberdeckung von mindestens 1,2 m für den geplanten Baum aus meiner Sicht nicht möglich. Ich verweise hier an die für Stadtbäume zuständige Abteilung 67.4, die entsprechend beraten kann.

Referat Denkmalpflege

- Umbau Haltestelle Inselwall, Am Neuen Petritore:
 - Am südöstlichen Endpunkt der Haltestelle Inselwall befindet sich zwischen Okerstraße und Neuer Weg ein alter Stadtgraben, der als Einzeldenkmal (NDK-Objekt) nach § 3 Abs. 2 Nds. Denkmalschutzgesetz ausgewiesen ist (siehe Kartierung in der Anlage). Obertägig erhalten sind hier Teile des Grabens der mittelalterlichen Stadtbefestigung (siehe Anlage). Wesentlich ist hier auch die historische Brückensituation im Kreuzungspunkt der Straßen Am Neuen Petritore, Okerstraße und Neuer Weg. Für die Verlängerung des Bahnsteigs bzw. die neue Rampenanlage in diesem Bereich ist eine denkmalrechtliche Genehmigung erforderlich. Abhängig von der Eindringtiefe wird unter Umständen auch eine archäologische Baubegleitung zur Auflage gemacht werden. Ich benötige genauere Unterlagen und Informationen für diesen Bereich, um dazu mit dem Nds. Landesamt für Denkmalpflege eine Abstimmung herbeizuführen. Wesentlich wäre eine vermaßte Überlagerung von Bestand und Neubau für diesen Bereich in einem geeigneten Maßstab und eine Information zur Tiefe des Bodeneingriffs. Ich würde hier auch den neuen Baumstandort abstimmen wollen und kann diesen noch nicht bestätigen.
 - Die vorgesehene neue Kombianlage Wetterschutz und Fahrer-Doppel-WC an der Haltestelle Inselwall ist in Lage, Eindringtiefe (Fundament) und Materialität ebenfalls denkmalfachlich abzustimmen. Ich gehe aufgrund der Unterlagen davon aus, dass die im Ortstermin am 11.05.2023 durch Herrn Hornung favorisierte Variante 2 weiterverfolgt wurde und die Kombianlage am alten Standort in leicht veränderten Maßen wiedererrichtet wird. Bitte geben Sie mir hierzu noch ein paar genauere Informationen zu Bestand/Neubau.
- Petritorwall:
 - Der Grünraum des Petritorwalls südlich des Inselwalls ist als Teil einer Gruppe baulicher Anlagen nach § 3 Abs. 3 NDSchG ausgewiesen. Hierzu zählt neben dem Grünraum an der Oker auch der Straßenraum mit Lindenallee. Ich gehe nach vorliegendem Planstand davon aus, dass mit der Veränderung der Gleisführung keine Eingriffe in diesen Bereich vorgesehen sind. Eingriff in den Denkmalbereich - und hier insbesondere im Kronen- und Wurzelbereich der Bäume - wären ggf. genehmigungspflichtig und im Detail denkmalfachlich abzustimmen, ggf. auch zu bemustern. Dies gilt ggf. auch für eine Veränderung der Materialität der Straße. Bereits hingewiesen wurde im Ortstermin vom 11.05.2023 durch Herrn Hornung auf die Pflasterung im "wildem Verband" wie Bestand und den Erhalt der doppelläufigen Rinnen im Bereich der Überfahrten. Das historische Natursteinpflaster sollte im Bereich des Petritorwalls nach Möglichkeit wiederverwendet werden.

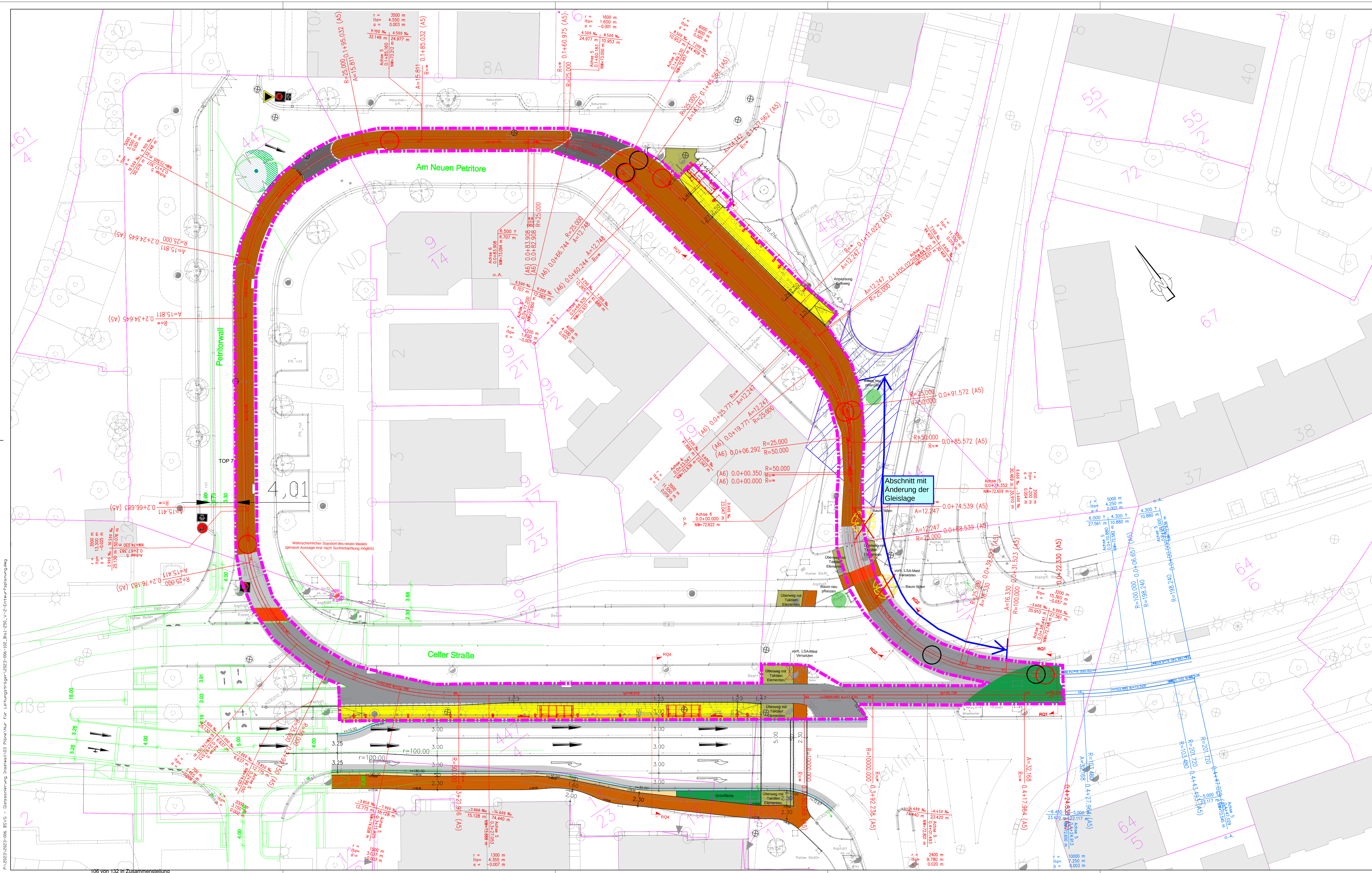
- Gleiches gilt für das Baumdenkmal "Friedrich-Wilhelm-Eiche" auf der Ostseite des Petritorwalls im Bereich des Petritorwall 1, das in der Gruppe baulicher Anlagen als Einzeldenkmal nach § 3 Abs. 2 NDSchG ausgewiesen ist (inkl. Einfriedung aus Mauernische und Eisengitter). Im Rahmen der Baumaßnahme ist die Stieleiche in geeigneter Form zu schützen. Eingriffe in den Wurzel- und Kronenbereich sind zu vermeiden oder mit Ref. 0610 vorab unbedingt im Detail abzustimmen.
- Lt. Protokoll des Ortstermins vom 11.05.2023 sollte außerdem noch eine Abstimmung mit Herrn Kunka bezüglich Radüberweg-Einfärbung (beschichteter Normalbeton) erfolgen mit dem Ziel einer einheitlichen Gestaltung bezogen auf die Radquerungen der Celler Straße. Sofern dies noch nicht erfolgt ist, bitte ich dies noch zu berücksichtigen.

Für Rückfragen stehe ich Ihnen mit meinen Mitarbeitenden gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

i. V.

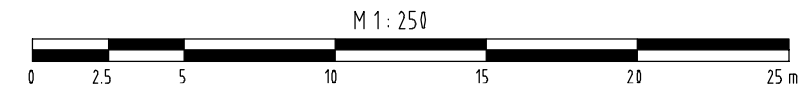
Leuer



Legende:

- Schacht (eckig)
- Schacht (rund)
- Gully
- Schieber Wasser
- Schieber Gas
- Hydrant
- Beleuchtung
- Schienenentwässerungskasten
- Verkehrszeichen
- Geländer
- Baum
- Übernahme aus Stadtgrundkarte
- Zufahrt, Einfahrt (-befestigt-)
- Zugang, Eingang (-befestigt-)
- Gleisanlage Bestand
- vorh. Betontragplatte des Gleises
- Planung der Stadt
- Fahrlängsmast
- Baum neu pflanzen
- Baum fällen
- Gleisanlage Bestand (rechnerisch)
- Gleisanlage Planung
- Gleiseindeckung-Natursteinfloster
- Gleiseindeckung-Stahlfaserbeton
- Gleiseindeckung-Normabeton
- Gleiseindeckung-Beton, anthrazit eingefärbt
- Rasengrünsfläche
- Beschichtung auf Betondeckung (Radweg)
- Haltestelle Betonplatten 30/30 mit taktilen Elementen
- Gehweg Betonplatten grau
- Radweg Asphalt
- Insektp/Randbereich Pflaster grau
- Rinne/Läufer 16/16/14
- Straßenerneuerung Vollausbau/Deschichtenerneuerung
- Schienenschmieranlagen - Bestand
- Schienenschmieranlagen - Planung
- Brückenbereich

Umgriff Planverzicht



Nr.	Art der Änderung	Datum	Name

Die Urheberrechte für die in vorliegender Unterlage dargestellte technische Lösung verbleiben bei der B/M CONSULT GmbH. Weitergabe und Vervielfältigung über den Rahmen der einmaligen, standortbezogenen Nutzungsrechte ohne nachweisliche Zustimmung verpflichtend zu Schadenersatz.

Auftraggeber:

Braunschweiger Verkehrs GmbH
Am Hauptgüterbahnhof 28
38126 Braunschweig

Entwurfsbearbeitung www.bmconsult.de info@bmconsult.de Lampestraße 3 38102 Braunschweig Tel.: 0531 - 314051 Tel.: 0531 - 3600677 Tel.: 0521 - 9629840	B/M CONSULT Beratungstechnische Dienstleistungen mbH Braunschweig / Magdeburg Tel.: 0531 - 314051 Tel.: 0531 - 3600677 Tel.: 0521 - 9629840	Unterlage Blatt Nr.: 1 Maststab: 1:250 Plangröße: 1462 x 1195 mm Datum: Zeichen: bearbeitet: 09/2023 FN gezeichnet: 09/2023 MS/JZ geprüft: 09/2023 MH Planungsstand: 09/2023 Planumfang: 26.09.2023 Reg. Nr.: 2023-006-103
--	---	---



Braunschweiger Verkehrs-GmbH
Am Hauptgüterbahnhof 28 · 38126 Braunschweig

Stadt Braunschweig
Fachbereich Tiefbau und Verkehr
Abt. 66.2 Frau Niemann
Bohlweg 30
38100 Braunschweig

Ihr Zeichen:

Unser Zeichen:

SG – Ulrike Harms
Tel. + 49 531 28639 - 748
ulrike.harms@bsvg.net

Datum:

23.10.2023

**Gleissanierung Inselwall,
Änderung an der Gleislage , Bahnsteiganpassungen, Versetzen eines Fahrleitungsmastes
Planfeststellung nach dem Personenbeförderungsgesetz - hier Planverzicht
Beteiligung Träger öffentlicher Belange**

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrte Frau Niemann,

die Braunschweiger Verkehrs-GmbH beabsichtigt, im Jahr 2024 die Gleisanlagen der Wendeschleife Inselwall sehr bestandsnah zu sanieren.

Die Stadtbahnanlagen wurden im Jahr 1985 planfestgestellt und sollen in einem kleineren Abschnitt im Zuge der Gleissanierung verändert werden. Für diese Änderungen soll ein Planverzicht erwirkt werden.

Es ergeben sich gegenüber dem Bestand die nachstehenden, relativ geringfügigen Änderungen:

Gleisgeometrie:

Die Gleisgeometrie der Wendeschleife bleibt im größten Teil der Wendeschleife auch künftig gegenüber dem Bestand unverändert. Lediglich im Bereich des Gleisbogens, der von der Langen Straße zur Wendeschleife führt, muss die Gleistrassierung an aktuelle Planungsgrundlagen angepasst und verbessert werden. Dadurch verschiebt sich die Gleisachse um bis zu max. 80 cm in Richtung Osten.

Diese Änderungen der Gleislage wurden hinsichtlich der Auswirkungen von Schall- und Erschütterungen gegenüber der Anliegerbebauung geprüft. Es wurde festgestellt, dass sich keine Schallschutzansprüche ableiten.

Infolge der Gleisverschiebung müssen zwei Bäume entfallen und entsprechende Ersatzstandorte gefunden werden. Diese wurden von Abt. 67.43 zugearbeitet und sind im Plan dargestellt. Auswirkungen auf weitere Verkehrsanlagen ergeben sich nur im Bereich der angrenzenden Aufstellflächen der Geh- und Radwegquerung im Bereich des verschobenen Gleisbogens.

Der Lichtraumbedarf der Gleise wird für künftige 2,65 m breite Fahrzeuge ausgelegt, die Breite des vorhandenen besonderen Bahnkörpers ist dafür ausreichend.



Haltestellen:

Die Haltestellen Inselwall und Radeklint stadteinwärts werden barrierefrei auf 24 cm Bahnsteighöhe ausgebaut.

Der Bahnsteig Inselwall wird in der Länge optimiert und erhält eine neue Ausstattung sowie ein neues WC fürs Fahrpersonal. Die Lage bleibt ansonsten unverändert.

An beiden Zugängen zum stadteinwärtigen Bahnsteig der Haltestelle Radeklint ist die Aufstelltiefe der Überwege zu gering. Der östliche Zugang wird im Rahmen der Gleissanierungsmaßnahme vergrößert, der westlich Überweg durch die städtische Radwegplanung im Zuge des Petritorwalls. Im Schatten der Überwegsanpassungen erfolgt die Verbreiterung des stadteinwärtigen Bahnsteiges der Haltestelle Radeklint.

Infolge der Vergrößerung des stadteinwärtigen Bahnsteiges der Haltestelle Radeklint ergeben sich geringfügige Verschiebungen der Fahrspuren sowie des westlichen Fahrbahnrandes, einschließlich der Nebenanlagen.

Fahrleitung:

Infolge der o.g. städtischen Radwegplanung muss auch ein Fahrleitungsmast am Überweg an der südöstlichen Ecke der Celler Straße / Petritorwall versetzt werden. Am neuen Standort soll der Fahrleitungsmast gleichzeitig die LSA aufnehmen.

Die Änderung erfolgt auf Wunsch der Stadt Braunschweig, eine Abstimmung zwischen den städtischen Fachabteilungen erfolgt unter Federführung von Abt. 66.21. Da die Fahrleitungsanlage auch planfestgestellt ist, wird diese geplante Änderung im Zuge dieses Planverzichtsverfahrens mit betrachtet.

Durch die geplante Gleissanierung ergeben sich keine Änderungen an der Fahrleitungsanlage.

Weitere Erläuterungen können dem beigefügten Kurzerläuterungsbericht entnommen werden.

Details der tangierenden städtischen Planungen (z.B. Radwegführung am Knotenpunkt Celler Straße/ Petritorwall) können Sie dem beigefügten Lageplan ebenfalls entnehmen. Diese sind jedoch nur zur Information beigefügt und nicht Gegenstand des Planverzichtsverfahrens.

In Anbetracht der insgesamt relativ geringfügigen Änderungen an den Gleis- und Fahrleitungsanlagen sowie der Haltestellensituation, von denen Belange anliegender Dritter nicht betroffen sind, soll auf ein förmliches Planfeststellungsverfahren nach § 28 PBefG verzichtet werden und nur eine Beteiligung der Träger öffentlicher Belange erfolgen, mit dem Ziel einen Planverzichtsbeschluss zu erhalten.

Der Umgriff für den Planverzicht ist mit einer magentafarbenen Markierungslinie im Lageplan dargestellt.

Wir bitten, bis spätestens zum **20.11.2023** zu den geplanten Änderungen an den Gleis- Fahrleitungs- und Haltestellenanlagen eine Stellungnahme zu übersenden, die mit den relevanten Abteilungen der Stadtverwaltung abgestimmt ist.

Die gesamtstädtische Stellungnahme wird anschließend nach Feststellung des Einvernehmens der planfeststellenden Behörde (NLStBV) zugeleitet, die den Planverzicht genehmigen soll.

Sofern sich noch Abstimmungsbedarf aus Ihrer Sicht ergeben sollte, werden wir kurzfristig eine einvernehmliche Klärung anstreben.



Sollte bis zum genannten Termin eine Stellungnahme nicht vorliegen, wird davon ausgegangen, dass keine Bedenken gegen den Plan bestehen.

Mit freundlichen Grüßen

Ihre Braunschweiger Verkehrs-GmbH



Dirk Fischer

Anlagen



Ulrike Harms

Absender:

**Fraktion Bündnis 90 - DIE GRÜNEN im
Rat der Stadt**

TOP 8.1

23-22646-01
Anfrage (öffentlich)

Betreff:

**Parken in der Innenstadt in der Vorweihnachtszeit
Anfrage zur Vorlage 23-22646**

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

12.12.2023

Beratungsfolge:

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur
Beantwortung)

06.02.2024

Status

Ö

Sachverhalt:

Mit der Mitteilung "Parken in der Innenstadt in der Vorweihnachtszeit" (DS 23-22646) kündigte die Verwaltung Maßnahmen zur Erreichbarkeit der Innenstadt an. Es ist sicherlich von allgemeinem Interesse, wie weit sie genutzt wurden. Daher wird angefragt:

1. Wie viele parkende Kfz wurden an den vier Adventssamstagen auf dem Wollmarkt registriert?
2. Wie viele parkende Kfz wurden an den vier Adventssamstagen auf dem Messegelände Eisenbütteler Straße registriert?
3. Wie viele Weihnachtsmarkt-Kombitickets wurden verkauft?

Anlagen:

keine

Betreff:

Parken in der Innenstadt in der Vorweihnachtszeit
Anfrage zur Vorlage 23-22646

Organisationseinheit:

Dezernat VI
0800 Stabsstelle Wirtschaftsdezernat

Datum:

06.02.2024

Beratungsfolge

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis) 06.02.2024

Sitzungstermin

Status

Ö

Sachverhalt:

Die Verwaltung beantwortet die Anfrage 23-22646-01 der Fraktion Bündnis 90 - DIE GRÜNEN unter Beteiligung der Braunschweig Stadtmarketing GmbH wie folgt:

Vor dem Hintergrund der Sanierungsarbeiten in der Tiefgarage Packhof, die voraussichtlich bis Ende 2024 geschlossen bleibt, hatte der Arbeitsausschuss Innenstadt (AAI) die Stadt gebeten, ein Konzept für die gute Erreichbarkeit der Innenstadt in der Vorweihnachtszeit 2023 zu entwickeln. Die Verwaltung hat in Zusammenarbeit mit der Braunschweig Stadtmarketing GmbH verschiedene Maßnahmen umgesetzt und in der Region umfassend beworben.

Zu Frage 1.

Auf Initiative des Arbeitsausschuss Innenstadt Braunschweig e. V. (AAI) hin wurden an den Adventssamstagen ca. 40 kostenpflichtige Parkplätze in direkter Nähe zur geschlossenen Tiefgarage Packhof auf dem Wollmarkt geschaffen. Ziel war es, eine positive, serviceorientierte Geste und kurze Wege gegenüber Besuchern in diesem Innenstadtbereich anzubieten.

Das Angebot blieb weit hinter den Erwartungen zurück, insgesamt wurden 57 Fahrzeuge auf der Fläche geparkt:

02.12.2023: 12 Fahrzeuge
09.12.2023: 15 Fahrzeuge
16.12.2023: 22 Fahrzeuge
23.12.2023: 8 Fahrzeuge

Zu Frage 2.

An den Adventssamstagen wurde zusätzlich ein Park & Ride-Service vom Messegelände aus angeboten. Autofahrerinnen und Autofahrer konnten dort kostenlos das Auto abstellen und bekamen gegen eine Gebühr von 1 Euro pro Person (Kinder unter 6 Jahre fahren im Verbundtarif Region Braunschweig kostenlos) ein Bändchen zur Nutzung der Buslinie 413 auf dem Streckenabschnitt Messegelände – Rathaus. Es wurde der Verkauf der Bändchen und nicht der parkenden Fahrzeuge erhoben. Insgesamt wurden 570 Bändchen verkauft:

02.12.2023: 190 Bändchen
09.12.2023: 191 Bändchen
16.12.2023: 161 Bändchen
23.12.2023: 28 Bändchen

Trotz sinkender Nachfrage nach den Bändchen ab dem dritten Adventssamstag stieg allerdings die Nutzung des Messegeländes als kostenloser Parkplatz, was auf die Nutzung des Weihnachtsmarkt-Kombitickets der Braunschweig Stadtmarketing GmbH (BSM) sowie des Deutschlandtickets zurückgeführt wird.

Zu Frage 3.

Vom 29. November bis zum 29. Dezember 2023 konnten zahlreiche Einheimische und Gäste der Löwenstadt bequem mit dem Bus oder der Bahn mit dem Kombiticket zum Braunschweiger Weihnachtsmarkt. Das Kombiticket der BSM in Kooperation mit dem Verkehrsverbund Region Braunschweig (VRB) bestand aus einem 10-Euro-Weihnachtsmarktgutschein und einem Fahrschein für den öffentlichen Personennahverkehr. In dem Aktionszeitraum konnten 21.110 Kombitickets verkauft werden. Aus Sicht der Braunschweig Stadtmarketing GmbH ist es damit gelungen, viele Umstiege auf den ÖPNV zu fördern. In Kürze finden Gespräche für eine Weiterführung des Angebots zum Weihnachtsmarkt 2024 statt.

Leppa

Anlage/n: keine

Betreff:

Einstürzende Parkbauten

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

15.11.2023

Beratungsfolge:

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Beantwortung)

06.02.2024

Status

Ö

Sachverhalt:

Das Autofahren verändert sich. Heutzutage sind Hybrid- und reine Elektrofahrzeuge auf der ganzen Welt ein alltäglicher Anblick, und die Gesamtgröße und das Gewicht von Autos nehmen zu, unabhängig davon, ob sie vollelektrisch oder mit Verbrennungsmotoren ausgestattet sind. Dies hat verständlicherweise auch Auswirkungen auf die Braunschweiger Parkhäuser.

Zu Beginn dieses Jahres veröffentlichte die in London ansässige Institution of Structural Engineers aktualisierte Konstruktionsrichtlinien für Parkhäuser.^[1]

Ein potenzielles Problem ist das Gewicht der Autos: Nach Angaben des Instituts ist das Durchschnittsgewicht eines Autos von 1,5 Tonnen im Jahr 1974 auf fast 2 Tonnen im Jahr 2023 gestiegen. Der Grund für die Gewichtszunahme ist die Zunahme von Elektro- und Hybridbatterien und die zunehmende Größe der Autos (z.B. SUVs). Die Institution of Structural Engineers empfiehlt daher die strukturelle Untersuchung von Parkhäusern, um mögliche Einstürze zu vermeiden.^[2]

Ein weiteres Problem im Zusammenhang mit Elektrofahrzeugen ist die Brandsicherheit, denn obwohl Brände von Elektrofahrzeugen nicht häufig vorkommen, kann es schwierig sein, sie zu löschen. Eine potenziell entscheidende Rolle haben daher die Sprinkleranlagen, insbesondere in unterirdischen Anlagen. Die Sprinkleranlage löscht zwar nicht das Feuer im Auto, aber sie reduziert die Ausbreitungsgeschwindigkeit im Parkhaus, weil sie ständig das Auto neben dem brennenden Auto 'löscht' und verhindert, dass es Feuer fängt. Dies kann der Feuerwehr Zeit geben, zum Brandort zu gelangen und die Flammen zu bekämpfen.^[3]

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Verwaltung:

- a) Wie wird sichergestellt, dass die Braunschweiger Parkhäuser auch mit schwereren Autos nicht einstürzen?
- b) Welche Feuerschutzmaßnahmen gibt es in den Parkhäusern speziell im Hinblick auf brennende Elektroautos?
- c) Entsprechen die Braunschweiger Parkhäuser den von der Institution of Structural Engineers empfohlenen aktualisierten Richtlinien?

[1] www.istructe.org/resources/news/car-park-design-needs-to-evolve-to-cope-with-bigge/

[2] Eine gute Einführung in das Problem findet man im Artikel: „As EV sales surge and cars get heavier, parking garages will have to change“ von Anmar Frangoul: www.cnn.com/2023/10/03/as-ev-sales-surge-and-cars-get-heavier-parking-garages-have-to-change.html

[3] Weitere Informationen dazu findet man in der Richtlinie „Covered car parks - fire safety guidance for electric vehicles“:
https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/1168956/covered-car-parks-fire-safety-guidance-for-electric-vehicles.pdf

Anlagen:

keine

<i>Betreff:</i> Einstürzende Parkbauten

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat VIII 0650 Referat Hochbau	<i>Datum:</i> 06.02.2024
---	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Beantwortung)	06.02.2024	Ö

Sachverhalt:

Zur Anfrage „Einstürzende Parkbauten“ der Gruppe Direkte Demokraten im Rat der Stadt vom 15.11.2023 nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Zu a)

Es ist grundsätzlich davon auszugehen, dass die Braunschweiger Parkhäuser standsicher sind. In jedem Bauwerk, so auch in den städtischen Parkhäusern, sind immer statische Lastreserven eingerechnet. Unter der Voraussetzung, dass die Bauwerke noch keine tragmindernden Schäden aufweisen verfügen sie daher über ausreichend Sicherheiten.

Zu b)

Alle städtischen Tiefgaragen sind mit den erforderlichen Brandschutzeinrichtungen ausgestattet (z. B. Sprinkleranlagen). Darüber hinaus gibt es keine speziellen Maßnahmen im Hinblick auf brennende Elektroautos. Als Richtschnur zur Bekämpfung von entsprechenden Bränden, dienen die Empfehlungen der Arbeitsgemeinschaft der Leiterinnen und Leiter der Berufsfeuerwehren und des Deutschen Feuerwehrverbandes AGFB.

Zu c)

Ja, die Richtlinien sind bekannt. Im Hinblick auf die Standsicherheit sowie den Brandschutz wurden die städtischen Parkhäuser nach deutschem Baurecht errichtet und erfüllen somit den Stand der aktuellen Anforderungen. Grundlage für die funktionale Sicherheit bei der Elektromobilität bilden hierfür u. a. die einschlägigen DIN EN-Normen (61508) und VDE-Bestimmungen (z. B. 0803), die auf den Richtlinien der IEC (International Electrotechnical Commission) beruhen. Da es sich bei den Richtlinien der Institution of Structural Engineers um keine eingeführten deutschen Bestimmungen handelt, finden sie somit formal keine Berücksichtigung. Gleichwohl sind die inhaltlichen Aspekte der Richtlinien, insbesondere der perspektivisch höheren Belastungen durch schwerere Fahrzeuge, bekannt. Es muss derzeit jedoch davon ausgegangen werden, dass die städtischen Parkhäuser über ausreichend Lastreserven verfügen. Grundsätzlich wäre eine überschlägige Überprüfung der Tragfähigkeit der Parkhäuser möglich. Allerdings hat sich hierfür aktuell kein zwingender Anlass geboten.

Herlitschke

Anlage/n:

Keine

Betreff:

Anfrage zur Umsetzung des EWKFondsG

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

23.01.2024

Beratungsfolge:

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur
Beantwortung)

06.02.2024

Status

Ö

Sachverhalt:

Seit August 2023 liegt eine Verordnung über Details des Einwegkunststoff-Fonds vor. Danach sind verschiedene Abgabesätze für Artikel aus Kunststoff festgelegt, aber auch Auszahlungsmöglichkeiten nach einem Punktesystem für Reinigungsleistungen bei Strecken, Papierkörben, Flächen und Abfallmengen sowie für "Sensibilisierungsleistungen" (§ 3 Abs. 1 a) - f) der EWKFondsV für innerörtliche Leistungen]. Demnach ist die Zahlung von Mitteln für den kommunalen Reinigungsaufwand ab dem Jahr 2025 für das Jahr 2024 möglich.

Hat ALBA Braunschweig die in a) bis e) des genannten Paragraphen aufgeführten Reinigungs-, Sammlungs- und Entsorgungsleistungen zur Punktzahlermittlung bereits erhoben bzw. erhebt diese (bis wann?) im Jahr 2024?

Wer wäre, gegebenenfalls anteilig, jeweils Leistungserbringer sowie Anspruchsberechtigter für die Auszahlung?

In welchem Umfang kann die Stadt Braunschweig im Jahr 2024 Mitarbeiterstunden hinsichtlich der "Sensibilisierung" als Aufwand der Öffentlichkeitsarbeit geltend machen?

Anlagen:

keine

Betreff:

Anfrage zur Umsetzung des EWKFondsG

Organisationseinheit:

Dezernat III
0660 Referat Stadtentwässerung und Abfallwirtschaft

Datum:

06.02.2024

Beratungsfolge

Sitzungstermin

Status

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis) 06.02.2024

Ö

Sachverhalt:

Zur Anfrage der AfD-Fraktion vom 23.01.2024 wird wie folgt Stellung genommen:

Der Einwegkunststofffonds wurde entwickelt, um die Auswirkungen bestimmter Einwegkunststoffprodukte auf die Umwelt zu reduzieren. Dabei soll insbesondere die Sauberkeit des öffentlichen Raums durch die Produktverantwortung der Kunststoffhersteller gefördert werden. Die Hersteller von Einwegkunststoffprodukten werden zu einer Einwegkunststoffabgabe verpflichtet (Einzahlung in einen Fonds).

Das Umweltbundesamt (UBA) verwaltet den Fonds und betreibt eine elektronische Plattform, auf der sich Anspruchsberechtigte künftig digital registrieren können. Ab 2025 werden auf Basis der abgefragten Daten von 2024 die Abgabehöhe für Hersteller sowie die Höhe der Auszahlung an Anspruchsberechtigte ermittelt.

Diesem vorangestellt werden die Fragen wie folgt beantwortet:

- Gemäß § 15 Abs. 1 Einwegkunststofffondsgesetz (EWKFondsG) sind Anspruchsberechtigte „Öffentlich-rechtliche Entsorgungsträger [...] die eine Erstattung ihrer Kosten [...] geltend machen wollen.“ Die Stadt Braunschweig ist der öffentlich-rechtlicher Entsorgungsträger für das Stadtgebiet und somit anspruchsberechtigt. Die Stadt ist bereits aktiv an der Bearbeitung des Sachverhalts und der Akquirierung der Mittel beteiligt. Eine Kostenerstattung gibt es grundsätzlich gem. § 3 EWKFondsG für Leistungen in den Bereichen Reinigung, Sammlung und Sensibilisierung.
- Der sog. Leistungserbringer ist die Stadt Braunschweig, die sich als öffentlich-rechtliche Entsorgungsträgerin eines beauftragten Dritten bedient.
- Die erforderliche Datenerhebung für das Jahr 2024 ist hierbei bereits z.T. erfolgt und wird gegen Ende des Jahres 2024 abgeschlossen sein. Eine Antragsstellung muss (für das Jahr 2024) bis zum 15. Mai 2025 beim UBA erfolgen.
- Der Umfang den die Stadt selbst für die "Sensibilisierung" als Aufwand der Öffentlichkeitsarbeit geltend gemacht machen kann, kann hierbei noch nicht beziffert werden.

Leuer

Anlage/n:

keine

Betreff:

Rollstuhllampelmännchen und rollstuhlgerechte Ampeln

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

29.11.2023

Beratungsfolge:

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Beantwortung)

06.02.2024

Status

Ö

Sachverhalt:

Unsere Gruppe erreichte kürzlich ein Schreiben eines Rollstuhlfahrers, der sich über mangelnde Solidarität mit Rollstuhlfahrern beschwerte und anregte, dass als Zeichen der Solidarität Ampeln mit „Rollstuhllampelmännchen“ installiert werden sollen.^[1]

Andere Städte sind im Engagement für Rollstuhlfahrer schon weiter, so legte der Leipziger Stadtrat fest:

„Beim Neubau oder der Erneuerung von Lichtsignalanlagen (Ampeln) sind folgende Maßgaben zu berücksichtigen:

- 1) Grundsätzlich sollen zwei hintereinanderliegende Straßenüberquerungen, die durch eine Mittelinsel oder einen Fahrbahnteiler getrennt und mit einer Lichtsignalanlage gesichert sind, in einem Zug gequert werden können.
- 2) Grundsätzlich soll die Schaltung von Lichtsignalanlagen dem Fußverkehr ein komfortables Queren der Fahrbahn innerhalb der Grünphase ermöglichen. Hiervon kann nur in begründeten Einzelfällen abgewichen werden, wenn dies zur Bevorrechtigung des ÖPNV oder zur Vermeidung von inakzeptabel langen Umlauf oder Wartezeiten erforderlich ist.
- 3) Grundsätzlich soll für die Berechnung der Räumzeit für den Fußverkehr nicht mehr vom Standardfall von 1,2 m/s ausgegangen werden, sondern die Räumgeschwindigkeit für mobilitätseingeschränkte Menschen von 1,0 m/s wird als Regelfall für die Grundeinstellung herangezogen.
- 4) Grundsätzlich sind in allen Vorlagen für neue oder erneuerte Lichtsignalanlagen die Qualitätsstufen aus der verkehrstechnischen Untersuchung für die Verkehrsarten des Umweltverbundes zur Angebotsqualität (Level of Service) ebenso zu erheben und transparent auszuweisen wie für den motorisierten Individualverkehr.

Als Pilotprojekt für eine besonders fußgängerfreundliche Ampelschaltung wird durch die Verwaltung bis zum IV. Quartal 2023 ein erster Standort für eine Diagonalquerung vorgeschlagen. Bei diesen Kreuzungen werden alle Fußgängerampeln gleichzeitig auf Grün geschaltet, so dass zu Fuß Gehende bei Grün nicht nur von einer Straßenseite auf die gegenüberliegende wechseln können, sondern die Kreuzung diagonal überqueren können. Bei normalen Ampeln müsste man dagegen für den gleichen Weg zwei Straßen überqueren und in der Regel noch an mindestens einer Fußgängerampel warten.“^[2]

Um ein Zeichen für Rollstuhlfahrer zu setzen, fragen wir:

- 1) Was hält die Verwaltung von der Idee, eine Ampel in Braunschweig mit „Rollstuhlfahrerampelmenschen“ auszustatten?
- 2) Was hält die Verwaltung von der Idee, das Leipziger Modell mit den vier Maßgaben für rollstuhlgerechte Ampeln auch in Braunschweig umzusetzen?

[1] Rechtlich wäre dies kein Problem; viele Beispiele von Ampeln mit bekannten Persönlichkeiten, Wahrzeichen oder Berufszweigen findet man hier: <https://de.wikipedia.org/wiki/Ampeln%C3%A4nnchen#Darstellungsformen>
Es wäre daher auch möglich, Braunschweiger Ampellöwen zu installieren.

[2] www.oekoloewe.de/nachhaltige-mobilitaet-stadtentwicklung-detail/erfolg-leipzigs-ampeln-werden-fussgaengerfreundlich.html

Anlagen:

Rollstuhlampelmenschen (JPG)

Betreff: Rollstuhllampelmännchen und rollstuhlgerichte Ampeln
--

Organisationseinheit: Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	Datum: 05.02.2024
--	-----------------------------

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis)	06.02.2024	Ö

Sachverhalt:

Zur Anfrage der Gruppe Direkte Demokraten vom 29.11.2023 nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Es gibt eine Vielzahl von Untersuchungen zur barrierefreien Gestaltung des Verkehrsraums. In einer vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr in Auftrag gegebenen Studie heißt es: „*Ein Wegfall von Barrieren bedeutet für einige Verkehrsteilnehmer die Möglichkeit zur selbstbestimmten Mobilität und für alle anderen eine vorausschauende sowie zukünftige Sicherung der Mobilität.*“¹

Die städtische Verkehrsplanung strebt eine ganzheitliche Verkehrsraumgestaltung an, die mit neuen Erkenntnissen und Entwicklungen kontinuierlich weiter optimiert wird mit dem Ziel der Barrierefreiheit für alle Verkehrsteilnehmenden. Deshalb bindet sie bei ihren baulichen Maßnahmen grds. den Behindertenbeirat Braunschweig e. V. ein.

Dies vorausgeschickt wird die Anfrage der Gruppe Direkte Demokraten wie folgt beantwortet:

Zu 1.:

Die Bauverwaltung hat auch zu dieser Fragestellung den Behindertenbeirat eingebunden. In dem Gespräch wurde deutlich, dass mobilitätseingeschränkte Personen, lt. Fragestellung hier insbesondere der auf den Rollstuhl angewiesene Personenkreis, mit einer Rollstuhlfahrerampel keinen Mehrwert für seine Teilnahme im Straßenverkehr erkennen kann. Vielmehr sind für mobilitätseingeschränkte Personen alle baulichen Maßnahmen wichtig, die zur Barrierefreiheit beitragen. Die angeregte Ausstattung einer Lichtsignalanlage (LSA) mit dem vorgeschlagenen Symbol tut dies nicht.

Darüber hinaus wurde deutlich, dass mobilitätseingeschränkte Personen als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmende angesehen und nicht durch gesonderte Symbolik hervorgehoben werden wollen. Gleichzeitig würden durch das Symbol auch innerhalb der mobilitätseingeschränkten Personengruppe, z. B. Personen mit Rollatoren oder Kinderwagen auf der LSA keine Berücksichtigung finden.

Vor diesem Hintergrund greift die Verwaltung den Vorschlag nicht auf. Sie wird auf dem Weg zu einer barrierefreien Stadt die vorhandenen Ressourcen engagiert nutzen, um die baulichen Maßnahmen weiter vorantreiben.

¹ Quelle: <https://www.forschungsinformationssystem.de>, gelesen 1. Februar 2024

Zu 2.:

Die für die Stadt Leipzig festgelegten Maßnahmen decken sich z.T. mit dem Braunschweiger Standard.

Die Verwaltung berücksichtigt grundsätzlich die Koordinierung von Lichtsignalanlagen an Straßenquerungen, sowie die Querung des Straßenzugs in einer Grünphase. Dennoch gibt es viele Einflussfaktoren, die dieses nicht überall ermöglichen (z. B. ÖPNV-Bevorrechtigung). Ältere Anlagen, bei denen dies nicht der Fall ist, werden nach Möglichkeit sukzessive optimiert und angepasst.

Grundlage für die Arbeit der Verwaltung sind die Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA). Sie betrachtet bei der Planung von Neu- und Umbauten jede LSA separat und wägt im Zuge dessen ab, ob eine Reduzierung der rechnerisch angesetzten Räumgeschwindigkeit für Zu-Fuß-Gehende notwendig ist.

Neben den genannten Maßnahmen berücksichtigt der Braunschweiger Standard bei der Neu- oder Umplanung von signalisierten Kreuzungen weitere Aspekte der Barrierefreiheit. Dazu zählen Taster für die Blindenleitakustik, taktile Leiteinrichtungen sowie die differenzierte Bordhöhe (für die Blinden und Sehbehinderten auf 3 cm, für die Rollstuhlfahrer 0 cm).

Eine Änderung der bisherigen Praxis sieht die Verwaltung nicht als erforderlich an.

Leuer

Anlage/n:

keine

Betreff:

Abschaffung der Straßenausbaubeiträge?

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

03.01.2024

Beratungsfolge:

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Beantwortung)

06.02.2024

Status

Ö

Sachverhalt:

Ganz Ostfalen ist von den Straßenausbaubeiträgen befreit. Ganz Ostfalen? Nein! Eine von unbeugsamen Braunschweigern bevölkerte Stadt hört nicht auf, Straßenausbaubeiträge einzufordern.

Was wie der Anfang von Asterix und Obelix klingt, hat einen wahren Kern: Die Straßenausbaubeiträge wurden in den umliegenden Kommunen Wolfenbüttel^[1], Wolfsburg^[2], Gifhorn^[3] und Salzgitter^[4] abgeschafft. In Braunschweig hingegen werden sie weiter erhoben, was bei den Bürgern zu viel Verärgerung führt.

Dazu zwei aktuelle Beispiele:

Die CDU, BIBS und FDP schreiben in einer Pressemitteilung:

„Am 12.12.2023 erreichte die Anwohner des Feuerbrunnens in Waggum von der Stadt die Vorankündigung einer Kanalsanierung in der Straße Feuerbrunnen. Dabei werden den Anliegern teilweise Straßenausbaubeiträge im mittleren fünfstelligen Bereich angekündigt.

CDU, BIBS und FDP im Stadtbezirksrat Wabe-Schunter-Beberbach wurden dazu von mehreren, teils verzweifelten Anwohnern angesprochen. Abgesehen davon, dass es ausgesprochen taktlos ist, die Menschen kurz vor Weihnachten mit so einer Hiobsbotschaft zu bescheren, ist die Verunsicherung der Menschen, insbesondere die von Eigenheimbesitzern, durch die wirtschaftliche Lage und die chaotische Politik der Ampel beim Thema Energie derzeit extrem hoch.

Die Höhe der umstrittenen Straßenausbaubeiträge erscheinen zudem sehr hoch. Eine nachvollziehbare Berechnung und Informationen, ob kostensenkende Maßnahmen oder ein Verzicht auf die Beiträge geprüft wurden, liegen weder den Anwohnern noch dem Stadtbezirksrat vor.“^[5]

Ebenso erreichten uns Beschwerden von Anwohnern der Helmstedter Straße, die für den Wegfall von Parkplätzen durch den Ausbau der Veloroute Straßenausbaubeiträge zahlen müssen, was aus Sicht einiger Anwohner zu einer Minderung ihrer Wohnqualität führt.

eitere Beispiele aus anderen Kommunen findet man in der Broschüre: "Volksinitiative Straßenbaubeitrag abschaffen!" vom Bund der Steuerzahler NRW:

www.steuerzahler.de/fileadmin/user_upload/LV_Nordrhein-Westfalen/Dateien/Broschüre_Dokumentation_klein.pdf

Um die Kosten einer möglichen Abschaffung der Straßenausbaubeiträge einschätzen zu können, fragen wir die Verwaltung:

- 1) Wie hoch waren die Einnahmen der Stadt Braunschweig durch Straßenausbaubeiträge jeweils in den Jahren 2019 bis 2022?
 - 2) Wie hoch ist die finanzielle Belastung der von Straßenausbaubeiträgen betroffenen Einwohner (Minimum/Maximum/Durchschnitt)?
-

[1] <https://regionalheute.de/wolfenbuettel/wolfenbuettel-verzichtet-auf-strassenausbaugebuehren/>

[2] www.wolfsburg.imvwe.de/fileadmin/homepages/dateien-wolfsburg/PDF/2020/Strabs_in_Wolfsburg_abgeschafft.pdf

[3] <https://regionalheute.de/gifhorn/strassenausbaubeitraege-vor-dem-aus-doch-wie-gerecht-kann-es-werden-1586891934/>

[4] www.landtag-niedersachsen.de/drucksachen/drucksachen_19_02500/01501-02000/19-01551.pdf

[5] <https://braunschweig-spiegel.de/aerger-um-horrende-strassenausbaubeitraege/>

Anlagen:

keine

Betreff:

Abschaffung der Straßenausbaubeiträge?

Organisationseinheit:
Dezernat III
0600 Baureferat

Datum:
06.02.2024

Beratungsfolge

Sitzungstermin

Status

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis) 06.02.2024

Ö

Sachverhalt:

Zu der Anfrage der Gruppe Direkte Demokraten vom 03.01.2024 nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Zu Frage 1:

Im Mittel sind in den vergangenen Jahren ca. 2,2 Mio. Euro p. a. Straßenausbaubeiträge für Maßnahmen, u. a. aus dem Deckenprogramm und Straßenerneuerung mit Kanalbau (Programm 8), erhoben wurden.

Zu Frage 2:

Die Berechnung der Straßenausbaubeiträge erfolgt gemäß § 5 bis § 8 der Straßenausbaubeitragsatzung (ABS) der Stadt Braunschweig.* Die Straßenausbaubeiträge ergeben sich durch die Verteilung des Aufwands auf die beitragspflichtigen Flächen. Beitragspflichtig sind alle Grundstücke an einer Straße, die direkt angrenzen oder anderweitige Zugänge haben. Sie bilden das Abrechnungsgebiet.

Die Straßenausbaubeiträge berechnen sich dann nach der jeweiligen Grundstücksgröße unter Berücksichtigung der vorhandenen oder zulässigen Nutzung. Jede Grundstücksfläche wird mit einem von der Nutzung abhängigen Faktor (§ 6 ff. ABS) multipliziert. Der Satzung ist zu entnehmen, mit welchem Faktor das Maß und die Art der Nutzung versehen sind.

Die Faktoren (Größe, Ausmaß, Nutzungsart) werden für jedes Grundstück miteinander multipliziert. Es ergibt sich daraus die gewichtete Quadratmeterzahl (=beitragspflichtige Fläche des Grundstücks).

Anschließend wird die Summe der gewichteten Quadratmeterzahl aller Grundstücke in der betroffenen Straße gebildet (= gesamte beitragspflichtige Fläche). Die von den Anliegern zu tragenden Kosten werden dann durch diese Summe geteilt, sodass sich der Straßenausbaubeitrag je gewichteten Quadratmeter ergibt. Im letzten Rechenschritt wird dieser Wert mit der Quadratmeterzahl der einzelnen Grundstücke multipliziert, wodurch sich der jeweilige Straßenausbaubeitrag ergibt.

Beitragshöhen sind daher immer Einzelfallbetrachtungen. Eine pauschale Aussage über die finanzielle Belastung der betroffenen Einwohnerinnen und Einwohner ist nicht möglich. Bei der Berechnung der Straßenausbaubeiträge kann immer nur individuell das jeweilige Abrechnungsgebiet betrachtet werden sowie die jeweiligen beitragsfähigen Ausbaukosten.

*Link zur Straßenausbaubeitragsatzung:

https://www.braunschweig.de/politik_verwaltung/politik/stadtrecht/6_22_Strassenausbaubeitragsatzung_29.09.2020.pdf.

Leuer

Anlage/n:
keine

Betreff:

RadRevolution - Sonderprogramm "Stadt und Land"

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

22.01.2024

Beratungsfolge:

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Beantwortung)

06.02.2024

Status

Ö

Sachverhalt:

Das Sonderprogramm „Stadt und Land“ vom Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) unterstützt Investitionen in den Ländern und Kommunen zur Weiterentwicklung des Radverkehrs vor Ort.

Ziel des Programms ist, die Attraktivität des Radverkehrs durch höhere Verkehrssicherheit und bessere Bedingungen im Straßenverkehr sowohl in urbanen als auch ländlichen Räumen zu steigern. Dies geschieht beispielsweise durch Herstellung flächendeckender, möglichst getrennter und sicherer Radverkehrsnetze, über den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur auch speziell für Lastenräder oder mittels sicherer und moderner Abstellanlagen.

Im Einzelnen geht es insbesondere um:

- Neu-, Um- und Ausbau flächendeckender, möglichst getrennter und sicherer Radverkehrsnetze
- eigenständige Radwege
- Fahrradstraßen
- Radwegebrücken oder -unterführungen
- Abstellanlagen und Fahrradparkhäuser
- Lastenradverkehr.

Die Förderung pro Anlage umfasst je nach Standort 75 % oder sogar 90 % der Kosten, noch dazu werden die Förderanträge schnell und unbürokratisch über das BALM binnen eines Monats genehmigt.[1]

Eine Begleitbroschüre zum Programm findet man auf der Homepage vom BALM: www.balm.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Chefredaktion/2022/Leitfaden_Einladende_Radverkehrsnetze.html

Viele der Ziele des Sonderprogramms „Stadt und Land“ decken sich mit dem Braunschweiger Mobilitätsentwicklungsplan, gefördert werden auch innovative Projekte wie z.B. Smart-City-Fahrradparkhäuser.[2]

Vor diesem Hintergrund fragen wir die radelnde Verwaltung:

- a) Welche Maßnahmen des Mobilitätsentwicklungsplans könnten über das Sonderprogramm „Stadt und Land“ teilfinanziert werden?
- b) Wurden schon Anträge zur Finanzierung gestellt?

c) Falls nein: Plant die Verwaltung, Anträge zum Sonderprogramm „Stadt und Land“ zu stellen?

[1] Informationen dazu findet man hier:

www.balm.bund.de/DE/Foerderprogramme/Radverkehr/SonderprogrammStadtLand/sonderprogrammstadtland_Inhalt.html

[2] Smart-City-Fahrrad-Parkhäuser haben den Vorteil, dass auf wenig Platz oder in leerstehenden Kaufhäusern möglichst viele Fahrräder sicher untergebracht werden. Ein Beispiel dafür findet man hier: www.smart-city.world/?de

Anlagen:

Flyer RadRevolution

RadRevolution

Sonderprogramm Stadt und Land

Was Wir finanzieren **erstmalig** Radwege in Ländern & Gemeinden!

Warum In unserem föderalen System sind Länder und Gemeinden für ihre Infrastruktur vor Ort zuständig. Mit den Finanzhilfen aus unserem **Sonderprogramm** unterstützen wir sie jetzt dabei.

Wie Vertreter:innen vor Ort stellen einen Antrag an ihr Bundesland. Der Bund unterstützt dann **schnell und unbürokratisch** – mit bis zu **90%**.

Freut euch auf:

- Neu-, Um- und Ausbau des Radverkehrsnetzes
- Lastenradverkehr
- Fahrradstraßen
- Radwegebrücken oder -unterführungen
- Abstellanlagen und Fahrradparkhäuser
- Optimierung des Verkehrsflusses
- eigenständige Radwege

Betreff:

RadRevolution - Sonderprogramm "Stadt und Land"

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

06.02.2024

Beratungsfolge

Sitzungstermin

Status

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis) 06.02.2024

Ö

Sachverhalt:

Zur Anfrage der Gruppe Direkte Demokraten vom 22.01.2024 wird wie folgt Stellung genommen:

Der Bund stellte im Rahmen des Sonderprogramms „Stadt und Land“ zwischen 2020 und 2023 insgesamt rund 1 Mrd. Euro für die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur zur Verfügung. Die Verlängerung dieses Programms sieht weitere 800 Mio. Euro für den Zeitraum 2024 bis 2028 vor.

Die Länder sind für die Umsetzung des Programms zuständig. Für Niedersachsen stehen jeweils rund 10 Prozent der bundesweiten Fördermittel bereit.

Für die Verlängerung des Zeitraums wurde die niedersächsische Förderrichtlinie aktualisiert. Am 24. Januar 2024 wurden die Anpassungen der Richtlinie im Ministerialblatt veröffentlicht. Damit ist eine Antragstellung von nun an möglich.

Dies vorangestellt werden die Fragen wie folgt beantwortet:

Zu a):

Für eine Förderung von Maßnahmen des MEP müssen diese zunächst beschlossen sein. Eine Teilfinanzierung der Maßnahmen insbesondere aus dem Handlungsfeld Radverkehr über das Sonderprogramm „Stadt und Land“ wird als grundsätzlich sinnvoll angesehen.

Zu b) und c):

In der Vergangenheit wurden für das Sonderprogramm „Stadt und Land“ bereits Anträge gestellt und positiv beschieden.

Für folgende Maßnahmen konnte eine Förderung erreicht werden:

	Bezeichnung	Bewilligungs- zeitraum	Fördersumme	Kurzbeschreibung	Status
1	Fahrradabstell- anlagen im gesamten Stadtgebiet Braunschweig	15.09.2021 - 30.11.2022	25.294,64 Euro	Mit der Maßnahme wurde das Angebot zur sicheren Abstellung von Fahrrädern erhöht und damit die Attraktivität der Nutzung von Fahrrädern im Stadtgebiet gesteigert.	abgeschlossen
2	Radweg- verbreiterung Hamburger Straße	15.09.2021 - 31.12.2022	169.962,44 Euro	Verbreiterung des Radwegs zwecks Anpassung an das gestiegene Radverkehrsauf- kommens	abgeschlossen
3	Radweg- verbreiterung Kurt- Schumacher- Straße	15.04.2022 - 31.03.2024	463.538,11 Euro	Aus- und Umbau der Verkehrsanlagen für Radfahrer und Fußgänger. Der Bestandsradweg auf der Nord- Ostseite der Kurt- Schumacher- Straße zw. der Haltestelle Campestraße und dem J.-F.-K-Platz wurde als Zweirichtungsradw eg verbreitert.	in Bearbeitung

Weitere Projekte werden auf Fördermöglichkeit geprüft.

Leuer

Anlage/n:

keine