

Betreff:
Sanierung des Gebäudes Gemeindestraße 2 und 4 in BS-Rautheim

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat VIII 65 Fachbereich Gebäudemanagement	<i>Datum:</i> 28.03.2024
---	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 212 Südstadt-Rautheim-Mascherode (zur Kenntnis)	23.04.2024	Ö

Sachverhalt:

Beschluss vom 05.03.2024

Wir bitten die Verwaltung um Prüfung des Gebäudes in der Gemeindestraße 2 und 4, in dem u. a. der Kindergarten und der Schallplattenclub bzw. das Schallplattenmuseum untergebracht sind. Hierbei geht es insbesondere um den Zustand des Kellergeschosses und der fehlenden Isolierung gegen Feuchtigkeit. Weiterhin sollte eine grobe Kostenschätzung zur Mängelbeseitigung durchgeführt werden.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Situation vor Ort wurde geprüft. Es wurde festgestellt, dass Wasser in das Gebäude durch die Türöffnung eindringt. Der Verschluss der Türöffnung ist Anfang März umgesetzt und das Problem somit behoben worden. Nach Rücksprache mit der Kita-Leitung sind keine weiteren Probleme im Keller bekannt. Beim Vertrags- und Kundenmanagement liegen zu dem Keller in der Gemeindestr. 2 aus 2023 keine Meldungen vor. Sofern trotz dessen erneut Probleme auftreten, werden sie im Rahmen der Instandhaltung behoben. Eine gesamte Kellertrockenlegung ist derzeit nicht geplant. Die Einlagerung von Schallplatten und Papier benötigen eine relative Luftfeuchtigkeit von rund 50 %, die in Kellerflächen schwer zu halten ist.

Herlitschke

Anlage/n:
keine

Betreff:
Bedarfsgerechte Anpassung der Sportinfrastruktur in BS-Rautheim

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat VIII 0670 Sportreferat	<i>Datum:</i> 11.04.2024
--	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 212 Südstadt-Rautheim-Mascherode (zur Kenntnis)	23.04.2024	Ö

Sachverhalt:

Beschluss des Stadtbezirksrates 212 vom 07.11.2023:

„Parallel zu den Planungen für das neue Baugebiet „Rautheim-Möncheberg“ wird die Verwaltung beauftragt, Pläne zur Schaffung moderner Sportinfrastruktur in Rautheim zu erarbeiten, um den bereits existierenden und zukünftig steigenden Bedarf abdecken zu können. Bis zur Aufstellung des neuen Doppelhaushalts der Jahre 2025/2026 sind hierzu auch Finanzmittel für Planung und Umsetzung vorzusehen.“

Hierzu wird Folgendes mitgeteilt:

Eine bedarfsgerechte Anpassung der Sportinfrastruktur in Rautheim ist ein mittelfristiges Ziel der Verwaltung.

Aufgrund des Bevölkerungswachstums im südöstlichen Stadtgebiet durch das Baugebiet Heinrich-der-Löwe-Kaserne und der damit einhergehenden Schülerzahlentwicklung wurde die GS Rautheim gerade zu einer dreizügigen Ganztagsgrundschule baulich erweitert. Zum Schuljahr 2023/2024 wurde der Ganztagsbetrieb gestartet. Die Erweiterung zur Dreizügigkeit ergibt einen rechnerischen Sporthallenbedarf für den Schulsport von 1,2 Anlageneinheiten (AE) für die Schule, die derzeit über eine nicht DIN-gerechte Sporthalle (0,8 AE) verfügt. Rechnerisch besteht hier ein Fehlbedarf von 0,4 AE.

Der Verwaltungsausschuss hat in seiner Sitzung am 11. Oktober 2022 die Aufstellung des Bebauungsplanes „Rautheim-Möncheberg“ (DS 22-19235) beschlossen. Es ist geplant, dass in diesem Baugebiet bis zu 800 Wohneinheiten bis ca. 2030 entstehen sollen, was den Zuzug von ca. 2.000 Einwohnerinnen und Einwohnern bedeuten würde. Nach einer Prognose zur Schülerzahlentwicklung aus dem Baugebiet ist gegenwärtig damit zu rechnen, dass zwei weitere Grundschulzüge nötig sein werden, um das Aufkommen an Schülerinnen und Schüler abzudecken. Von diesem Baugebiet sind die Schulbezirke der Grundschulen Lindenberg und Rautheim betroffen.

Zum Bebauungsplan wurde außerdem ein interfraktioneller Antrag (DS 22-19235-03) beschlossen, der die Verwaltung auffordert zu prüfen und Vorschläge zu erarbeiten, inwieweit die soziale Infrastruktur, z. B. im Rahmen einer Erweiterung der GS Rautheim durch Abriss der Turnhalle und Errichtung von Unterrichtsräumen an dieser Stelle angepasst und verbessert werden kann.

Eine Machbarkeitsprüfung der Verwaltung hat ergeben, dass ein Erweiterungsbau für Unterrichtsräume anstelle der derzeit vorhandenen Sporthalle der GS Rautheim im Gesamtkontext aller sich daraus ergebenden zusätzlichen Maßnahmen überdurchschnittlich hohe Kosten verursachen würde. Gleichzeitig böte sich aber nur eine eingeschränkte Funktionalität insbesondere in den Bereichen Mensa und Ganztagsbetrieb, da man diese nicht sinnvoll erweitern könnte. Daher wird die Lösung nicht weiterverfolgt.

Die Prüfung einer Erweiterung der GS Lindenberg hat ergeben, dass es grundsätzlich möglich wäre, diese zur Unterbringung für zwei weitere Grundschulzüge zu einer vierzügigen Schule auszubauen. Schulsportlich hätte die GS Lindenberg dann einen Bedarf von 1,6 AE. Derzeit verfügt die GS Lindenberg über eine nicht DIN-gerechte Sporthalle (0,8 AE), sodass ein rechnerischer Fehlbedarf von 0,8 AE entstünde.

Aus schulsportlicher Sicht bestünde nach Realisierung des Baugebietes „Rautheim-Möncheberg“ insgesamt ein Fehlbedarf von 1,2 AE für die Grundschulen Lindenberg und Rautheim. Ob es zur Abdeckung dieses Fehlbedarfs lohnt, die sanierungsbedürftige Sporthalle der GS Lindenberg dauerhaft zu erhalten und nur eine Ein-Fach-Sporthalle zu bauen oder ob es aus wirtschaftlichen Gründen sinnvoller ist, die derzeitige Sporthalle der GS Lindenberg abzubauen und dort eine Zwei-Fach-Sporthalle zu errichten, müsste zu gegebener Zeit geprüft und in Abhängigkeit vom Ergebnis ggf. die finanziellen Folgerungen gezogen werden.

An dieser Stelle wird aber auch darauf hingewiesen, dass zur Beseitigung des vorhandenen Sporthallendefizits im Stadtgebiet in den nächsten Jahren diverse neue Schulsporthallen geplant sind. Diese Hallen und die geplante Sanierung des von der Stadt angekauften „Vienna House“, Salzdahlumer Straße, werden zahlreiche zusätzliche Möglichkeiten im Schul- und Vereinssport eröffnen.

Zur Ertüchtigung der vorhandenen Schießanlage im Dorfgemeinschaftshaus Rautheim wurde dem Schützenverein Freischütz Rautheim von 1920 e. V. im November 2023 ein städtischer Zuschuss zur Erneuerung der Scheibenzuganlagen mit elektronischer Erfassung und Anzeige sowie der Schießstandbeleuchtung bewilligt, so dass eine Modernisierung der Schießanlage erfolgt.

Weiterhin plant die Verwaltung mittelfristig eine Erweiterung des Sportgeländes Rautheim, Braunschweiger Straße, um einen weiteren Kunststoffrasenplatz. Ob und inwieweit die auf dem Sportgelände vorhandene Sportstätteninfrastruktur darüber hinaus angepasst werden muss, wird in diesem Zusammenhang zu gegebener Zeit mit geprüft.

Rudolf

Anlage/n:
keine

Absender:

SPD-Fraktion im Stadtbezirksrat 212

TOP 4.1

24-23553

Antrag (öffentlich)

Betreff:

Baumpflanzung auf städtischer Brachfläche am Mascheroder Holz

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

10.04.2024

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 212 Südstadt-Rautheim-Mascherode
(Entscheidung)

23.04.2024

Status

Ö

Beschlussvorschlag:

Beschluss:

Wir beantragen die Pflanzung von drei Obstbäumen auf der begrünten Brachfläche am Mascheroder Holz, zwischen dem Haus Zimmermannweg 20 und Nietzschestraße 16, das aufgrund der fehlenden Erschließung nicht als Baugrundstück zur Verfügung steht, wie von der Verwaltung in der Vorlage 24-23193-01 vorgeschlagen.

Sachverhalt:

In der Antwort auf die Anfrage 24-23193 hat die Verwaltung ausgeführt, dass die vorhandene Nutzung der in Rede stehenden Brachfläche grundsätzlich nicht geändert werden sollte. Allerdings sei es denkbar, die Fläche durch die Pflanzung von drei Obstbäumen zu ergänzen und so aufzuwerten. Mit diesem Antrag soll dazu der Weg geebnet werden.

Gez.

Detlef Kühn / Jutta Heinemann

Anlage/n:

Keine

Betreff:

Fehlende oder nicht mehr leserliche Verkehrszeichen 260 - Verbot für Kraftfahrzeuge

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

10.04.2024

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 212 Südstadt-Rautheim-Mascherode 23.04.2024
(Entscheidung)

Status

Ö

Beschlussvorschlag:**Beschluss:**

Wir beantragen die Aufstellung bzw. Herrichtung der notwendigen VZ 260.

Sachverhalt:

Vom Möncheweg führen zwei Feldwege nach Rautheim. Dort sind die VZ 260 nicht vorhanden oder nicht mehr leserlich. Da die dortigen Schranken nicht immer geschlossen sind, so wie zum Zeitpunkt der Fotoerstellung, können dort Kfz. fahren, was auch schon mehrmals vorgekommen ist. Die Fahrer wurden angesprochen, sahen sich aber aufgrund der fehlenden oder nicht mehr leserlichen VZ nicht im Unrecht. Da dort neben landwirtschaftlichen Verkehr auch Personen (u.a. Kinder), Radfahrer, Sportler, Eltern mit Kinderwagen und Hundehalter mit Hunden unterwegs sind, kann es zu unklaren Situationen kommen.

Mit dem Vorsitzenden der Feldmarkinteressengemeinschaft haben wir gesprochen, er unterstützt diesen Antrag ausdrücklich. Die Schlösser und Eisenketten der dortigen Schranken, die normalerweise geschlossen sind, wurden mehrmals „durchgekniffen“, so dass zumindest Verbotsschilder deutlich machen würden, dass die Durchfahrt nicht zulässig ist.

gez.

Dietmar Schilff

Hans-Jürgen Voß

Anlage/n:

2 Fotos



Betreff:

Ermittlung eines geeigneten Ortes für einen Bücherschrank in Rautheim

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

09.04.2024

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 212 Südstadt-Rautheim-Mascherode
(Entscheidung)

23.04.2024

Status

Ö

Beschlussvorschlag:**Beschluss:**

Wir bitten die Verwaltung um Vorschläge für einen geeigneten Standort eines Bücherschranks in Rautheim. Diese Vorschläge sollten dann für einen Beschluss zur Aufstellung bei einem Ortstermin mit Verwaltung und Stadtbezirksrat angeschaut und diskutiert werden. Dabei bitten wir einen Standort in der Gemeindestraße vor der Bücherei mitzubetrachten und zu bewerten.

Sachverhalt:

In Rautheim besteht das Interesse, einen Bücherschrank aufzustellen. Auch ist die Betreuung des Bücherschranks abgesichert. Hier wird eine zeitnahe Umsetzung gewünscht.

Gez.

Dietmar Schilff, Dr. Hans-Jürgen Voß

Anlage/n:

Keine

Betreff:

**Salzdahlumer Straße: Barrierefreier Umbau der Bushaltestelle
"Staatliche Untersuchungsämter"**

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

10.04.2024

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 211 Braunschweig-Süd (Anhörung)	18.04.2024	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 212 Südstadt-Rautheim-Mascherode (Anhörung)	23.04.2024	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	30.04.2024	Ö

Beschluss:

„Der Planung und dem barrierefreien Umbau der Haltestelle ‚Staatliche Untersuchungsämter‘ an der Salzdahlumer Straße gemäß Anlage wird zugestimmt.“

Sachverhalt:

Beschlusskompetenz

Die Beschlusskompetenz des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben ergibt sich aus § 76 Abs. 3 NKomVG i. V. m. § 6 Nr. 2 lit. h der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei der Erneuerung von Bushaltestellen um einen Beschluss über Planungen von Straßenbaumaßnahmen, für die der Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben wegen der Überbezirklichkeit der Buslinie beschlusszuständig ist.

Anlass

Mit Drucksache 20-12696 hat der damalige Planungs- und Umweltausschuss (PIUA) das „Konzept für den barrierefreien Umbau von Bushaltestellen in Braunschweig“ beschlossen. Für 2025 ist der Bau der Bushaltestelle „Staatliche Untersuchungsämter“ an der Salzdahlumer Straße in beiden Fahrtrichtungen vorgesehen. Die Bushaltestelle ist im Bushaltestellenkonzept in der höchsten Dringlichkeitskategorie „A“ eingeordnet. Diese Einstufung erfolgt auch in der ersten Fortschreibung des Konzeptes (DS 23-22100).

Der südliche Bussteig liegt im Stadtbezirk 211 Braunschweig Süd. Der nördliche Bussteig liegt im Stadtbezirk 211 respektive 212 Südstadt-Rautheim-Mascherode. Die Haltestelle wird von den Linien 411, 421 und 481 angefahren und von mehr als 125 Ein- und Aussteigern genutzt. Die vorhandenen Bussteige entsprechen nicht dem heutigen Standard.

Maßnahme

Die vorhandenen Busbuchten werden zurückgebaut und die neuen Bussteige werden direkt am Fahrbahnrand eingerichtet. Die Bussteige werden mit Wetterschutzeinrichtung mit begrüntem Dach ausgestattet, barrierefrei gestaltet und mit Kasseler Borden von 18 cm Höhe sowie mit taktilen Leitstreifen und Aufmerksamkeitsfeldern versehen. An den Bussteigen werden im Rahmen des Umbaus je drei Fahrradständer angeordnet. Die begleitenden gemeinsamen Geh-/Radwege werden im Ausbaubereich ebenfalls erneuert.

Finanzierung

Die Kosten für den Umbau der Bushaltestelle werden auf ca. 400.000 € geschätzt. Das Land Niedersachsen fördert die Grunderneuerung von Verkehrsanlagen des straßengebundenen ÖPNV. Aus diesem Programm können Zuwendungen mit einer Förderhöhe von bis zu 75 % der förderfähigen Kosten abgerufen werden. Zusätzlich wird eine Förderung beim Regionalverband Großraum Braunschweig in Höhe von weiteren 12,5 % beantragt. Es ist geplant, die Sanierung der Bushaltestelle für das Förderprogramm 2025 anzumelden. Der abzüglich dieser Zuwendungen verbleibende Eigenanteil wird von der Stadt getragen.

Im Haushaltsplan 2024/IP 2023 - 2027 sind für das Haushaltsjahr 2025 im Projekt „5S.660067 Bushaltestellen/Umgestaltung“ 800.000 € eingeplant.

Der Umbau der Bushaltestelle ist bei ausreichender Mittelverfügbarkeit im Jahr 2025 vorgesehen. Möglicherweise entsteht aus den Haushaltsjahren 2023 und 2024 aufgrund von Kostensteigerungen ein Projektüberhang, so dass einzelne beschlossene Bushaltestellen erst in den Folgejahren realisiert werden können. Ziel dieser Praxis ist, den vollständigen Einsatz der Haushalts- und Fördermittel in jedem Jahr sicherzustellen.

Leuer

Anlage/n:
Lageplan

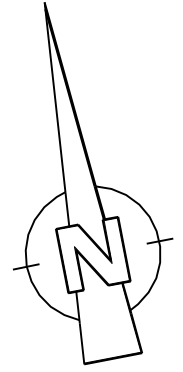
8/2

8/2

10

Anarbeitung Asphaltdeckschicht

— Fahrrad-Anlehnbügel



Markierung anpassen

Salzdahlumer Straße K 10

1017/1

137

mitgez. Kartengrundlagen: **Stadt Braunschweig** Abteilung Geoinformation
Stadtgrundkarte ¹⁾ der Stadt Braunschweig, erstellt auf Grundlage der Liegenschaftskarte ²⁾
¹⁾ © 2023 **Stadt Braunschweig** Abteilung Geoinformatio ²⁾ © 2023  LGLN

Betreff:

**Stadtbahnausbau: Planungsbeschluss zur Streckenführung
Salzdahlumer Straße/Heidelberg**

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

09.04.2024

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 211 Braunschweig-Süd (Anhörung)	18.04.2024	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (Anhörung)	23.04.2024	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 212 Südstadt-Rautheim-Mascherode (Anhörung)	23.04.2024	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	30.04.2024	Ö

Beschluss:

1. Als Vorzugsvariante der Streckenführung des Projektteils Salzdahlumer Straße/Heidelberg im Teilprojekt Salzdahlumer Straße/Heidelberg – Campusbahn/Querum wird der Verlauf vom Hauptbahnhof über die Salzdahlumer Straße, Hallestraße und den Sachsendamm bis in die Bestandswendeanlage Anklamstraße beschlossen. Nicht beschlossen werden die Lage und Ausgestaltung der Stadtbahninfrastruktur im Straßenraum entlang der vorgeschlagenen Streckenführung. Diese werden im Zuge des weiteren Planungsprozesses ermittelt.
2. Die Vertreter der Stadt in der Gesellschafterversammlung der Stadt Braunschweig Beteiligungs-Gesellschaft mbH werden angewiesen, folgenden Beschluss zu fassen: Die Geschäftsführung der Stadt Braunschweig Beteiligungs-Gesellschaft mbH wird veranlasst, in der Gesellschafterversammlung der Braunschweiger Verkehrs-GmbH die unter 1. beschriebene Vorzugsvariante der Streckenführung im Rahmen des Stadtbahnausbauprojektes Salzdahlumer Straße/Heidelberg zu beschließen.
3. Die Verwaltung und die Braunschweiger Verkehrs-GmbH werden beauftragt, die Planungen eines konkreten Anlagenentwurfs für den Projektteil Salzdahlumer Straße/Heidelberg bis einschließlich der Entwurfsplanung fortzuführen. Der Start der weiteren Planungen erfolgt im Sinne eines optimalen Ressourceneinsatzes in Abhängigkeit der Projektfortschritte in den Teilprojekten 1 (Volkmarode Nord) und 2 (Rautheim). Bevor ein Umsetzungsbeschluss auf Grundlage des Anlagenentwurfs gefasst wird, müssen die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zum Projektteil Campusbahn/Querum vorliegen.“

Sachverhalt:

Beschlusskompetenz

Die Beschlusskompetenz des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (AMTA) ergibt sich aus § 76 Abs. 3 Satz 1 NKomVG in Verbindung mit der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig. Gemäß Hauptsatzung § 6 Nr. 2 lit. i ist der AMTA für über die Zuständigkeit von Stadtbezirksräten hinausgehende Verkehrsplanungen beschlusszuständig.

Anlass

Der Rat hat mit dem Grundsatzbeschluss vom 21.02.2017 Verwaltung und Verkehrs-GmbH beauftragt, alle erforderlichen Schritte zur baulichen Umsetzung des Zielnetzes Stadtbahn 2030 und damit auch des Projektteils Salzdahlumer Straße/Heidelberg durchzuführen und die Öffentlichkeit bei den Planungen intensiv zu beteiligen (DS 17-03594-01). Bis zur Umsetzung der jeweiligen Planung sind gemäß ergänzender Information zum Grundsatzbeschluss zwei weitere politische Beschlüsse vorgesehen (vgl. DS 17-03830). Der mit der hier vorliegenden Drucksache zu erwirkende *Planungsbeschluss* legt die konkrete Streckenführung fest und markiert damit den Abschluss der Machbarkeitsstudie. Im darauf aufbauenden Planungsprozess erfolgt die Erarbeitung der Verkehrsanlagen in ihrer konkreten Lage und detaillierten Ausgestaltung. Mit dem *Umsetzungsbeschluss* zum Ende der Entwurfsplanung wird dieser Anlagenentwurf der Politik zur Beschlussfassung vorgelegt.

Untersuchter Trassenkorridor und Ergebnisse der Voruntersuchung

Gemäß Projektsteckbrief im Grundsatzbeschluss soll das Stadtbahnausbauprojekt Salzdahlumer Straße/Heidelberg die Stadtbahn-Bestandsanlagen im Bereich des Hauptbahnhofs über die Salzdahlumer Straße mit der bestehenden Wendeanlage in der Anklamstraße verbinden. Entlang dieser rund 3,2 km langen Strecke sind diverse Ziele an das Stadtbahnnetz anzuschließen, u. a. der Bebelhof als Großwohnsiedlung, der Berufsschulcampus sowie der Klinikstandort an der Salzdahlumer Straße. Auch die städtebaulichen Entwicklungen des Projektes Bahnstadt finden entlang des Trassenkorridors statt.

Im Rahmen der Voruntersuchungen („Machbarkeitsstudie“, MBS) wurde der Planungskorridor aus dem Grundsatzbeschluss durch die Überprüfung unterschiedlicher Streckenführungen konkretisiert (siehe Abb. 1).

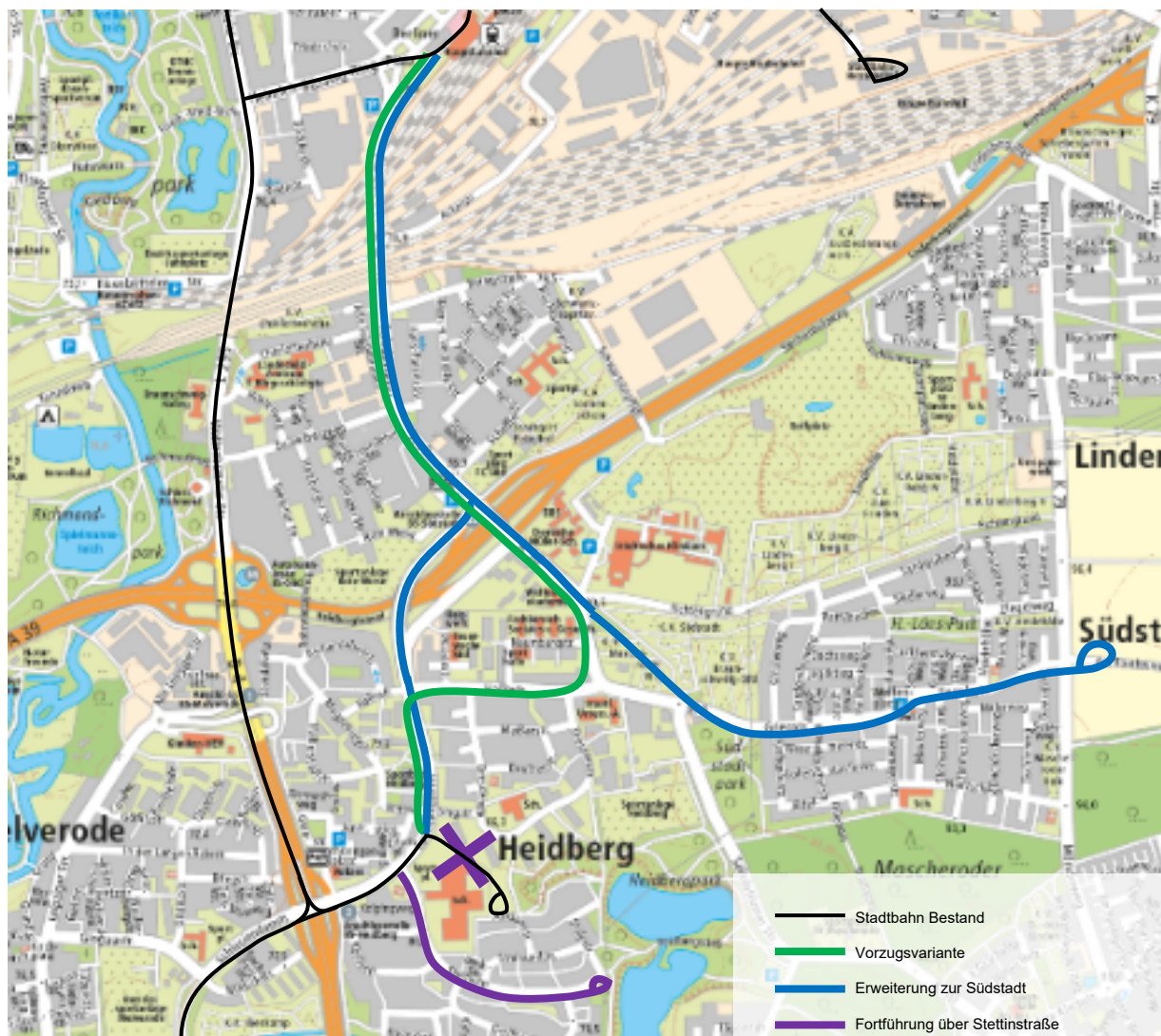


Abb. 1: Untersuchte Streckenführungen der Stadtbahntrasse Salzdahlumer Straße/Heidelberg

Diese Streckenführungen wurden betrachtet, um jeweils Aussagen zur verkehrlichen Machbarkeit (abschnittsbezogen auch mittels verkehrlicher Mikrosimulation) sowie zur finanziellen Machbarkeit (mittels volkswirtschaftlicher Betrachtungen zur Förderfähigkeit (in Anlehnung an die Standardisierte Bewertung) zu tätigen und die beste Streckenführung zur Erreichung der oben genannten Ziele zu finden. In diesem Zuge wurden auch unterschiedliche Lagevarianten der Stadtbahntrasse im jeweiligen Straßenraum erarbeitet. Zur späteren Lage der Trasse im Straßenraum werden im Rahmen des mit dieser Drucksache angestrebten Planungsbeschlusses keine Festlegungen getroffen.

a. Darstellung der Vorzugsvariante

Die Streckenführung schließt an die Bestandsgleise am Hauptbahnhof an und durchquert das südliche Areal des Bahnhofsquartiers („Umfeld Hauptbahnhof“, AW 118, Aufstellungsbeschluss 2019, DS 19-11781). Anschließend folgt die Strecke der Salzdahlumer Straße. Für den Streckenabschnitt unterhalb der DB-Brücken bis einschließlich des Knotenpunkts Salzdahlumer Straße/Zuckerbergweg/Hans-Porner-Straße wurden neun Varianten der Stadtbahntrasse im Straßenraum untersucht und sieben für grundsätzlich baulich machbar befunden. Für zwei dieser Varianten wurde anhand einer Mikrosimulation eine verkehrliche Machbarkeit nachgewiesen.

Im folgenden Abschnitt bis zur Einmündung in die Hallestraße werden besucherstarke Ziele erschlossen (Gewerbebetriebe, Nahversorger, berufsbildende Schulen, Klinikum). Zwischen dem Zuckerbergweg und der Bundesautobahn A 39 tangiert die Strecke den Betrachtungsraum der Bahnstadt einschließlich des Bebauungsplanes „Schefflerstraße Süd“ (AW 117, Aufstellungsbeschluss 2019, DS 19-11140). Hieraus ergeben sich weitere Erschließungspotenziale.

Südlich der Schefflerstraße muss die A 39 gequert werden. Hierbei zeichnet sich der Neubau einer separaten Stadtbahnbrücke als beste Lösung ab. Die Bestandsbrücke (Baujahr 1994) kann nach überschlägiger Berechnung durch einen Tragwerksplaner weder die statischen Lasten des Oberbaus noch die dynamischen Lasten der Stadtbahn zuzüglich zum bestehenden Verkehr tragen. Daher müsste die vorhandene Brücke bei einer Stadtbahn in Mittellage ersetzt werden.

Am Knotenpunkt mit der Hallestraße zweigt die Streckenführung in westlicher Richtung ab. Mit der Streckenführung durch die Hallestraße werden der nördliche und nordöstliche Heidberg sowie Gewerbetreibende erreicht. Bezüglich der Lage im Straßenraum der Hallestraße wurden bislang vier Varianten untersucht, wobei eine nördlich der Fahrbahn liegende Stadtbahntrasse aufgrund der im Süden konzentrierten Bebauung der Hallestraße durch Reihen- und Mehrfamilienhäuser verkehrlich vorteilhaft erscheint.

Am westlichen Knotenpunkt der Hallestraße schwenkt die Stadtbahntrasse in den Sachsendamm ein und durchfährt diesen in südliche Richtung bis zum Abzweig in die bestehende Wendeanlage in der Anklamstraße. In diesem Abschnitt wurden bislang vier Varianten untersucht. Vorteilhaft erscheint derzeit insbesondere die Anordnung der Stadtbahntrasse auf der westlichen Straßenseite des Sachsendamms. Genau wie in den anderen oben genannten Abschnitten werden die Untersuchungen zur Lage der Stadtbahntrasse im Straßenraum in den nächsten Planungsphasen konkretisiert.

b. Begründung zur Auswahl der Streckenführung

Die vorgeschlagene Streckenführung erreicht die vorgegebenen Ziele und gute volks- sowie betriebswirtschaftliche Ergebnisse. Durch die Anordnung von fünf bis sechs neuen Haltestellen entlang der rund 3,2 km langen Strecke werden bei einem Einzugsradius von jeweils 500 Metern um die Haltestelle rund 9.200 Anliegende erreicht. Durch die Anschlüsse im Norden und Süden an bestehende Stadtbahninfrastruktur können die Infrastrukturkosten minimiert werden. In Kombination mit dem geplanten Busliniennetz wird die Anbindung der häufigsten Ziele im gesamten Stadtgebiet aus den südöstlichen Stadtteilen verbessert. Die reduzierten Reisezeiten werden die Nutzungsrate des ÖPNV erhöhen und die des

MIV senken – also im Sinne der strategischen Ziele der Stadt Braunschweig positive Wirkungen auf den Modal Split haben.

Die Untersuchungen haben gezeigt, dass bei dieser Streckenführung verschiedene Lagevarianten der Stadtbahntrasse im Straßenraum denkbar sind. Ebenfalls konnten anhand der Untersuchungen im Rahmen der Machbarkeitsstudie weitere Optimierungspotenziale bezüglich der Aufteilung des Straßenraums identifiziert werden. Grundsätzlich werden durch die empfohlene Streckenführung Zielerreichung und Förderwürdigkeit einer Stadtbahn über die Salzdahlumer Straße in den Heidberg sichergestellt.

c. Voruntersuchung und Öffentlichkeitsbeteiligung

Zum ersten Bürgerworkshop im Ausbauprojekt Salzdahlumer Straße/Heidberg im August 2018 wurde die zuvor beschriebene Streckenführung entwickelt. Durch die Diskussionen im ersten Bürgerworkshop ergaben sich Varianten der Trassenführung in den einzelnen Planungsabschnitten sowie Vorschläge zur Anpassung der Streckenführung. Diese wurden durch das Planungsteam dargestellt und anhand festgelegter Kriterien gegenüberstellend bewertet.

Im zweiten Bürgerworkshop im April 2019 wurden konkrete planerische Aspekte wie die Führung der Stadtbahn im Straßenraum, die Lage der Haltestellen und die Gestaltung von Knotenpunkten diskutiert, um eine potenzielle Verkehrsanlage als Grundlage für die erforderliche Verkehrssimulation und zur Verifizierung eines Kostenrahmens zu erarbeiten.

Die verkehrlichen Untersuchungen zur Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte einschließlich einer Mikrosimulation zum Verkehrsablauf eines wichtigen Abschnitts wurden im Anschluss an die Diskussionen des zweiten Bürgerworkshops durchgeführt. Ebenfalls zwischen dem zweiten und dritten Workshop wurden Nutzen und Kosten der verschiedenen Streckenführungen in Verbindung mit den möglichen Verkehrsangeboten betrachtet, um eine Abschätzung des Nutzen-Kosten-Indikators (NKI) durchführen zu können. Neben dem Nachweis einer grundsätzlichen Förderwürdigkeit konnte in dieser Untersuchungsphase die Machbarkeit aus baulicher und verkehrlicher Sicht ermittelt werden.

In einem dritten Bürgerworkshop im September 2023 wurden diese Erkenntnisse mit den Bürgerinnen und Bürgern geteilt und weitere Anregungen gesammelt, die im Zuge der kommenden Planungsphasen bestmöglich Berücksichtigung finden werden. Weitere Bürgerbeteiligungsformate werden in den kommenden Planungsphasen folgen. Bürgeranregungen, die über die Projekthomepage oder anderweitige Kommunikationswege an das Planungsteam herangetragen werden, werden kontinuierlich ausgewertet.

d. Alternative Streckenführungen

Nur solche Vorschläge bzw. Varianten, die die Ziele des Grundsatzbeschlusses erfüllen und die Anbindung der oben genannten Erschließungsziele gewährleisten, wurden infrastrukturell betrachtet und volkswirtschaftlich bewertet. Beispielsweise wurde eine Variante, die die direkte Anbindung des Heidbergs über die Brücke Roter Busch und den Sachsendamm vorsah nicht weiterverfolgt, da dadurch keine Erschließung des Klinikums erfolgte.

Für die folgenden Streckenführungen mit neuen Erschließungspotenzialen wurden hingegen Infrastrukturlösungen ausgearbeitet und die Ergebnisse volkswirtschaftlich bewertet.

Erschließung des Klinikums mit Erweiterung bis in die Südstadt

Nördlich der Autobahn verzweigt diese Variante mit zwei Stadtbahnlinien in einen westlichen und einen östlichen Ast. Der westliche Ast führt über einen hierfür notwendigen Neubau der Brücke Roter Busch (Baujahr 1968) in die

Bestandswendeanlage Anklamstraße im Heidberg. Der östliche Ast führt entlang der Salzdahlumer Straße in Richtung Südstadt und ermöglicht die Anbindung des Klinikums. Die erste Idee, diesen östlichen Ast mit einer Wendeschleife am Klinikum enden zu lassen, wurde nicht weiterverfolgt, da die erzielbaren Nutzenanteile nicht ausreichend waren, um die vergleichsweise hohen Infrastrukturkosten aus zusätzlicher Trassenlänge und dem Brückenbau zu decken.

In einer weiteren Untersuchung wurde die Verlängerung des östlichen Astes bis in die Südstadt ausgearbeitet, um hierdurch zusätzliche Nutzen zu generieren. Dabei wurden drei mögliche Endpunkte im Bereich der Südstadt in Erwägung gezogen:

- Wendeschleife an der Griegstraße am westlichen Ortsrand der Südstadt,
- Wendeanlage auf dem Welfenplatz im Zentrum der Südstadt sowie
- Wendeanlage im Bereich der Straßen Möncheweg/Am Rautheimer Holze am östlichen Ortsrand der Südstadt.

Während die engen, teils durch Denkmäler gesäumten Straßen der Südstadt infrastrukturell eine Herausforderung sind, können insbesondere die Kosten aus der zusätzlichen Trassenlänge den Nutzen der Trassenverlängerung auch in diesem Fall nicht aufwiegen. Im Gegenteil wirken insbesondere die für die Fahrgäste aus Mascherode erforderlichen Umstiege deutlich negativ, da mit Einführung einer zweiten Stadtbahnlinie über die Salzdahlumer Straße nur eine Busanbindung bis in die Südstadt und nicht als Direktverbindung zum Hauptbahnhof und weiter Richtung Östliches Ringgebiet abbildbar wäre.

Fortführung über Stettinstraße

Die Streckenführung der Variante „Stettinstraße“ entspricht überwiegend der Vorzugsvariante, umfasst jedoch eine deutliche Verlängerung der Ausbaustrecke. Im Bereich Erfurtplatz würde die Strecke nicht an die Bestandswendeanlage in der Anklamstraße anbinden, sondern weiter durch die Stettinstraße führen. Am östlichen Ende der Stettinstraße im Uferbereich des Heidbergsees wäre eine neue Wendeschleife zu errichten. Die Bestandswendeanlage in der Anklamstraße würde zurückgebaut werden. Einige Anliegende, insbesondere im südlichen Umfeld der Stettinstraße sowie die Besucherinnen und Besucher des Heidbergsees, hätten bei dieser Streckenführung kürzere Wege zur Stadtbahn. Für andere würde sich der Weg verlängern. Dies wirkt sich in der Gesamtbetrachtung dieser Variante im Netzmodell jedoch nicht positiv auf den allgemeinen Fahrgastnutzen aus. In Verbindung mit deutlich höheren Investitionskosten ergibt sich für die Verlängerung bis zum Ende der Stettinstraße kein steigender Gesamtnutzen gegenüber der Streckenführung mit Anschluss an die Bestandswendeanlage.

Demnach zeigt weder die zusätzlich betrachtete Streckenführung in die Südstadt, noch die Verlängerung durch die Stettinstraße eine bessere verkehrliche Wirkung als die skizzierte Vorzugsvariante und führen hierdurch bei in Teilen deutlich höheren Infrastrukturkosten jeweils zu einem NKI von $< 1,0$. Eine Förderwürdigkeit kann bei diesen Varianten nicht gewährleistet werden, so dass die alternativen Streckenführungen nicht zur planerischen Weiterverfolgung empfohlen werden.

Die Kennwerte der Vorzugsvariante und der beiden alternativen Streckenführungen sind dem Anhang zu entnehmen.

e. ÖV-Konzept zur Vorzugsvariante

Für das Teilprojekt Salzdahlumer Straße/Heidberg und Campusbahn/Querum sieht das Zielnetz vor, die Stadtbahnlinie 2 von der Wolfenbütteler Straße auf die Salzdahlumer Straße zu verlagern und diese vom Heidberg zum Hauptbahnhof und weiter durch das Bestandsnetz der Innenstadt über die Campusbahn bis zum Stadion zu führen. Über die Wolfenbütteler Straße verkehrt weiterhin die Linie 1 aus der Innenstadt über den Hauptbahnhof nach Stöckheim. Beide Linien verkehren im Tagesverkehr im 15-Minuten-Takt. Zusätzlich wird die Linie 10 im 30-Minuten-Takt

den Heidberg auf direktem Weg über die Wolfenbütteler Straße an die Innenstadt anbinden. Durch die Verlagerung der Linie 2 wird die wenig besiedelte Wolfenbütteler Straße zukünftig angemessen bedient, während die Bedienung u. a. des stark besiedelten Bebelhofs ohne die Bindung zusätzlicher Ressourcen (Fahrzeuge, Personal) verbessert wird.

Ergänzt wird die Stadtbahnlinie 2 auf der Salzdahlumer Straße im Abschnitt zwischen Klinikum und Hauptbahnhof durch die entlang von vier Haltestellen parallel geführte Buslinie 436. Da der Bus im Tagesverkehr ebenfalls im 15-Minuten-Takt verkehrt, wird die Fahrtenanzahl in diesem Abschnitt auf 8 Fahrten pro Stunde und Richtung verdoppelt. Die Buslinie 411 wird hingegen nicht mehr entlang der Salzdahlumer Straße verkehren. Die derzeit durch die 411 in Richtung Innenstadt transportierten starken Fahrgastströme aus dem Bebelhof und vom Klinikum werden zukünftig durch die Stadtbahn bedient. Durch die Buslinie 436 werden die Anzahl der erforderlichen Umstiege zwischen Stadtbahn und Bus erheblich reduziert, da weiterhin eine umsteigefreie Anbindung von Mascherode und Südstadt an den Hauptbahnhof mit dem Bus besteht. Außerdem besteht aus dem Bereich Klinikum und Bebelhof eine Direktverbindung in Richtung Östliches Ringgebiet und weiter Richtung Norden. Beides wirkt sich positiv auf die zu erwartende Fahrgastnachfrage aus. Da ab dem Hauptbahnhof zukünftig bis zu vier Stadtbahnlinien in die Innenstadt verkehren, werden die durch den Wegfall der 411 (als direkte Anbindung aus der Südstadt bzw. Mascherode in die Innenstadt) erforderlichen Umstiege über die kürzere Reisezeit kompensiert. Die Vorteile beider Verkehrsmittel (Stadtbahn & Bus) werden damit verkehrlich und betriebswirtschaftlich optimal kombiniert.

Diese Anpassungen und Ergänzungen des Liniennetzes gehen auf Anregungen aus dem zweiten Bürgerworkshop zurück. Die für einen Bus benötigte Infrastruktur wird in den weiteren Planungen zum Stadtbahnausbau berücksichtigt. Über kombinierte Stadtbahn-/Bus-Haltestellen oder Bushaltestellen in direkter Nähe zur Stadtbahnhaltestelle kann der Komfort für die Fahrgäste optimal gestaltet werden.

Die für den Projektteil Salzdahlumer Straße/Heidberg wichtigsten Änderungen am Liniennetz sind in Abb. 2 grafisch dargestellt.

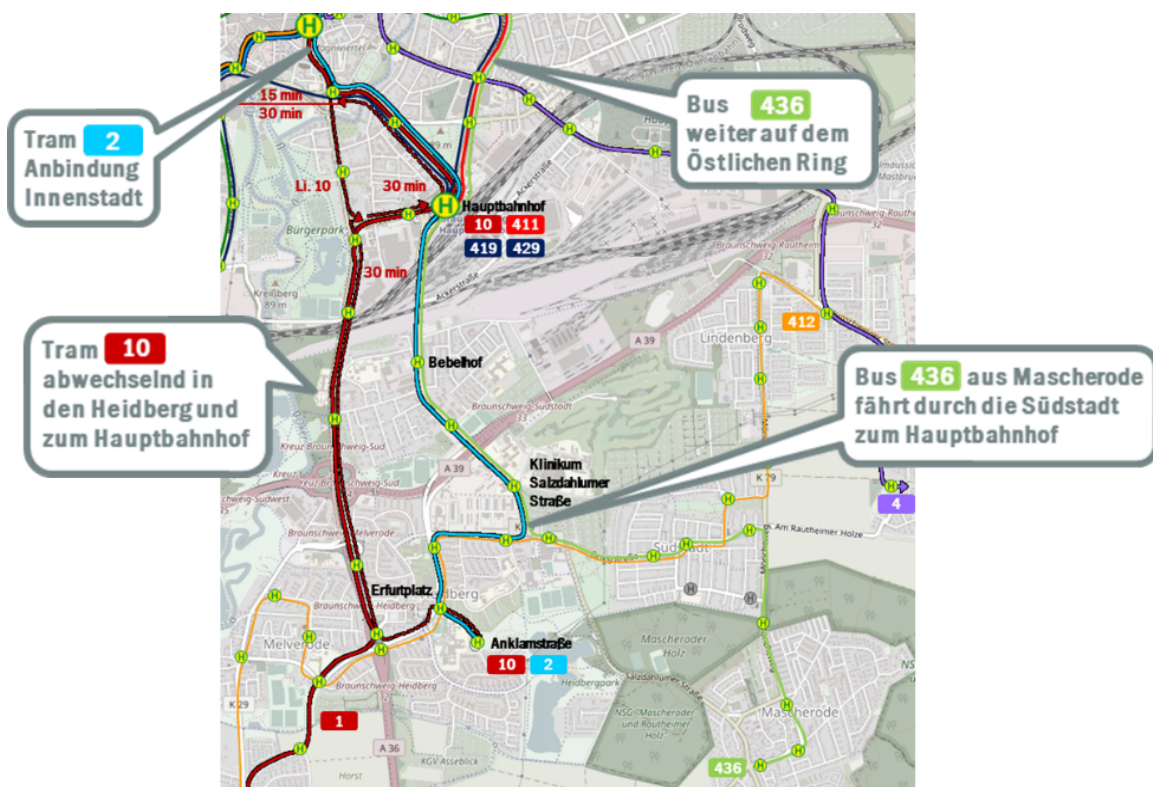


Abb. 2: Zielnetz 2030 nach Umsetzung der Strecke Salzdahlumer Straße/Heidberg

Abhängigkeit zum Stadtbahnausbauprojekt Campusbahn/Querum

Die Stadtbahnausbauprojekte Salzdhahmer Straße/Heidelberg und Campusbahn/Querum bilden, wie im Rahmenantrag von 2020 (DS 20-14670) beschrieben, das dritte Teilprojekt und gleichzeitig zusammen die Stufe 2 im Gesamtprojekt Stadt.Bahn.Plus. Die Nutzung der Infrastruktur der beiden Maßnahmen erfolgt durch die zukünftige Stadtbahnlinie 2. Dennoch sind beide Projektteile baulich unabhängig voneinander. Aufgrund der zu erwartenden Komplexität des deutlich längeren Projektteils Salzdhahmer Straße/Heidelberg wird empfohlen, für diese Streckenführung bereits unabhängig vom Projektteil Campusbahn detaillierte Planungen zu beginnen, um im weiteren Verlauf eine zeitliche Synchronisation der Projektteile herzustellen. Bevor für den Projektteil Salzdhahmer Straße/Heidelberg der Umsetzungsbeschluss erfolgen wird, müssen für den Projektteil Campusbahn/Querum demnach mindestens die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie vorliegen.

Kostenermittlung

Die Kostenermittlung zur vorgeschlagenen Streckenführung stellt sich nach Anpassung der Grobkostenschätzung von 2017 auf Grundlage der Erkenntnisse der Machbarkeitsstudie für den Projektteil Salzdhahmer Straße/Heidelberg wie folgt dar:

Preisstand	2023
Kostenermittlungsstufe	Grobkostenschätzung
	(<i>netto</i>)
Baukosten (inkl. Grunderwerbskosten)	85,0 Mio. €
Baunebenkosten	17,0 Mio. €
Summe (Prognose)	102,0 Mio. €
<i>Prognostizierte Eigenmittel Konzern Stadt BS</i>	<i>35,0 Mio. €</i>
<i>Prognostizierte Fördermittel (Bund, Land, ggf. weitere)</i>	<i>67,0 Mio. €</i>

Die Kostenprognose bezieht sich auf aktuell verfügbare Baupreise. Zum Zeitpunkt der Umsetzung der Baumaßnahme können veränderte Baupreise (durch Inflation) die Höhe der Gesamtkosten beeinflussen.

Die Aufteilung der Kosten im Konzern Stadt auf die Kernverwaltung und die Braunschweiger Verkehrs-GmbH kann derzeit noch nicht belastbar erfolgen. Die städtisch zu tragenden Baukosten fallen erst nach 2029 an, so dass diese zu keiner Belastung des sich im Entwurf befindlichen Haushalts 2025 ff./IP 2024-2029 führen. Die für das Projekt erforderlichen Haushaltsmittel für die Planung der Kernverwaltung werden zur Aufnahme in den Haushaltsplanentwurf 2025 ff./IP 2024-2029 vorgeschlagen und werden auf jährlich 100.000 € für 2025-2028 und in Höhe von 150.000 € für 2029 beziffert.

Seit 2017 haben sich inflationsbedingt Baukostensteigerungen über alle relevanten Gewerke in Höhe von rund 50-60 % ergeben.

Für den Projektteil Campusbahn/Querum wird im ersten Schritt der Voruntersuchung derzeit eine Machbarkeit einer (verkürzten) Campusbahn untersucht (siehe hierzu DS 21- 16096-02), die keine Stadtbahnanbindung Querums beinhaltet (und somit keinen Brückenbau erforderlich werden lässt). Diese Untersuchungen laufen noch.

Für die vorläufige NKI-Abschätzung im Teilprojekt 3 wurden Gesamtkosten einer verkürzten Variante der Campusbahn (ohne Anbindung Querums) von ca. 39 Mio. € (netto, Preisstand 2019) zu Grunde gelegt. Zum Zeitpunkt der Umsetzung der Baumaßnahme können veränderte Baupreise (durch Inflation) die Höhe der Gesamtkosten beeinflussen. Für zusätzliche Kosten, die aus einer Aufrechterhaltung des Anschlussgleises für das Heizkraftwerk Mitte erwachsen können, wurden Annahmen getroffen. Konkrete Kostenermittlungen hierzu liegen noch nicht vor.

Potenziell vom Ausbauprojekt betroffene Eigentümerinnen und Eigentümer wurden im Vorfeld des Planungsbeschlusses informiert. Weitere Abstimmungen und Informationen zu

notwendigem Grunderwerb sowie Straßenausbaubeiträgen werden im weiteren Planungsprozess und nach entsprechender Konkretisierung der Flächenbedarfe erfolgen.

Förderung, Finanzierung und Kostenteilung

Beim Stadtbahnausbau handelt es sich um ein Gemeinschaftsprojekt der Stadt Braunschweig und der Braunschweiger Verkehrs-GmbH. Die Grundlagen der Zusammenarbeit sowie der Kostenteilung und Finanzierung sind in einer Rahmenvereinbarung geregelt. Enthalten sind auch Maßgaben bezüglich der Förderung des Gesamtprojekts. Mit dem oben genannten Rahmenantrag an die Fördermittelgeber von Bund und Land zum Gesamtprojekt Stadt.Bahn.Plus. im Jahr 2020 wurde die Grundlage für die kommenden Einzelfinanzierungsanträge im Rahmen der Förderverfahren gelegt.

Die Ermittlungen zu Nutzen und Kosten der empfohlenen Streckenführung zeigen, dass der NKI den zum jetzigen Planungszeitpunkt empfohlenen Zielwert von 1,2 unter den derzeit bekannten Rahmenbedingungen übersteigt. Mit einem Zielwert > 1,2 wird entsprechend der Empfehlungen des Fördermittelgebers ein für die frühe Projektphase erforderlicher Risikozuschlag berücksichtigt, um nach Abschluss der Genehmigungsplanung einen NKI > 1,0 mit großer Wahrscheinlichkeit erreichen zu können.

Für den Stadtbahnausbau sowie für den stadtbahnbedingten Straßenbau wird von einer Übernahme der förderfähigen Kosten in Höhe von derzeit 75 % durch den Bund und 10 % durch das Land Niedersachsen ausgegangen. Das Stadtbahnteam bemüht sich darüber hinaus um weitere Fördermittel.

Der konkrete Finanzierungsantrag für das Teilprojekt Salzdahlumer Straße/Heidelberg – Campusbahn/Querum ist auf Basis der für beide Projektteile zu erarbeitenden Entwurfsplanung zu stellen. Eine Synchronisierung der beiden Projektteile bis zum Zeitpunkt des Finanzierungsantrags wird daher angestrebt.

Sachstand Haushalts- und Wirtschaftsplanung

Seitens der Verkehrs-GmbH wurden kumuliert für die Jahre 2024 bis 2027 für Bau-, Planungs- und Nebenkosten 2,946 Mio. Euro in den Wirtschaftsplan 2024 eingestellt:

2024: 512.000 €
 2025: 853.000 €
 2026: 853.000 €
 2027: 728.000 €

Die Stadt Braunschweig hat im Haushaltsplan 2024 einschließlich IP 2023 bis 2027 im Projekt 4E.660029 „Stadtbahnausbau Salzdahlumer Straße“ folgende Finanzmittel für den städtischen Anteil am Teilprojekt Salzdahlumer Straße/Heidelberg eingeplant:

2024: 94.000 €
 2025: 94.000 €
 2026: 94.000 €
 2027: 96.000 €
 2028 (Restbedarf): 6.592.000 €

Mit den übrigen projektbezogenen Finanzabflüssen ist in den folgenden Haushalts- und Wirtschaftsjahren zu rechnen. Sofern die genaue Aufteilung der Kosten auf Kernverwaltung und Verkehrs-GmbH bekannt ist, erfolgt eine Anpassung der Restbedarfskosten.

Beschluss der Gesellschafterversammlung

Auf Grundlage des § 12 Ziffer 14 Gesellschaftsvertrag der Braunschweiger Verkehrs-GmbH obliegt die „Festlegung von Verkehrs-Trassen“ der Entscheidung der Gesellschafterversammlung. Nach § 12 Ziffer 5 des Gesellschaftsvertrages der Stadt Braunschweig Beteiligungs-Gesellschaft mbH (SBBG) unterliegt die Stimmabgabe in der Gesellschafterversammlung der Verkehrs-GmbH der Entscheidung durch die Gesellschafterversammlung der SBBG.

Weiteres Vorgehen

Nach dem Planungsbeschluss soll ein europaweites Ausschreibungsverfahren zur Bindung eines Generalplanungsbüros starten. Der Start des Ausschreibungsverfahrens erfolgt im Sinne eines optimalen Ressourceneinsatzes in Abhängigkeit der Projektfortschritte in den Teilprojekten 1 (Volkmarode Nord) und 2 (Rautheim), und wird nach dem Planungsbeschluss voraussichtlich zeitlich verzögert erfolgen.

Nach Fertigstellung der Entwurfsplanung wird die Anlagenplanung den Gremien zur Beschlussfassung vorgelegt. Nach Vorliegen dieses Umsetzungsbeschlusses kann der Antrag auf Einleitung des Planfeststellungsverfahrens bei der Planfeststellungsbehörde erfolgen.

Über den weiteren Zeitplan für den Projektteil Salzdahlumer Straße/Heidelberg wird fortlaufend in den Berichten zum Stadtbahnausbauprojekt Stadt.Bahn.Plus. informiert werden.

Leuer

Anlage/n:

Kennwerte der Vorzugs- und Alternativvarianten

	VORZUGSVARIANTE	ERWEITERUNG BIS IN DIE SÜDSTADT	FORTFÜHRUNG ÜBER STETTINSTRASSE
			
Streckenlänge	3,2 km	3,8 km bis 5,1 km	4,1 km
Anzahl Brückenneubauten	1	2	1
Anteil eigener Gleiskörper	90-100 %	75-85 %	90-100 %
Bewohner im Einzugsgebiet	~ 9.200	~ 11.900 ¹	~ 11.000 ²
Projektziele erreicht	Ja	Ja	Ja
Bauliche Machbarkeit	Ja	eingeschränkt/Nein	Ja
Förderwürdigkeit³	Ja (NKI > 1,2)	Nein (NKI < 1,0)	Nein (NKI < 1,0)
Fazit	baulich machbar & förderwürdig	baulich eingeschränkt machbar & voraussichtlich nicht förderwürdig	baulich machbar & voraussichtlich nicht förderwürdig
(1) Max. Einwohnerzahl bei Wendeanlage östl. der Südstadt (2) Eigene Ableitung aus den Ergebnissen zur Vorzugs- und Südstadt-Variante (3) Ziel-NKI ≥ 1,2; Empfehlung des Fördermittelgebers zur Berücksichtigung eines Risikozuschlags in früher Projektphase			
	✓	✗	✗

Absender:

SPD-Fraktion im Stadtbezirksrat 212

TOP 8.1

24-23523

Anfrage (öffentlich)

Betreff:

Verbesserung des Fußweges an der Sporthalle Rautheim

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

09.04.2024

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 212 Südstadt-Rautheim-Mascherode
(zur Beantwortung)

23.04.2024

Status

Ö

Sachverhalt:

Westlich der Sporthalle Rautheim gibt es einen viel genutzten Fußweg zwischen der Schulstraße und der Braunschweiger Straße. Dieser ist bei Regenwetter sehr matschig und verdeckt Schuhe und Kleidung.

Deshalb fragen wir an:

- Ist es aus Sicht der Verwaltung möglich, hier mit überschaubarem Aufwand die Wegesituation zu verbessern?

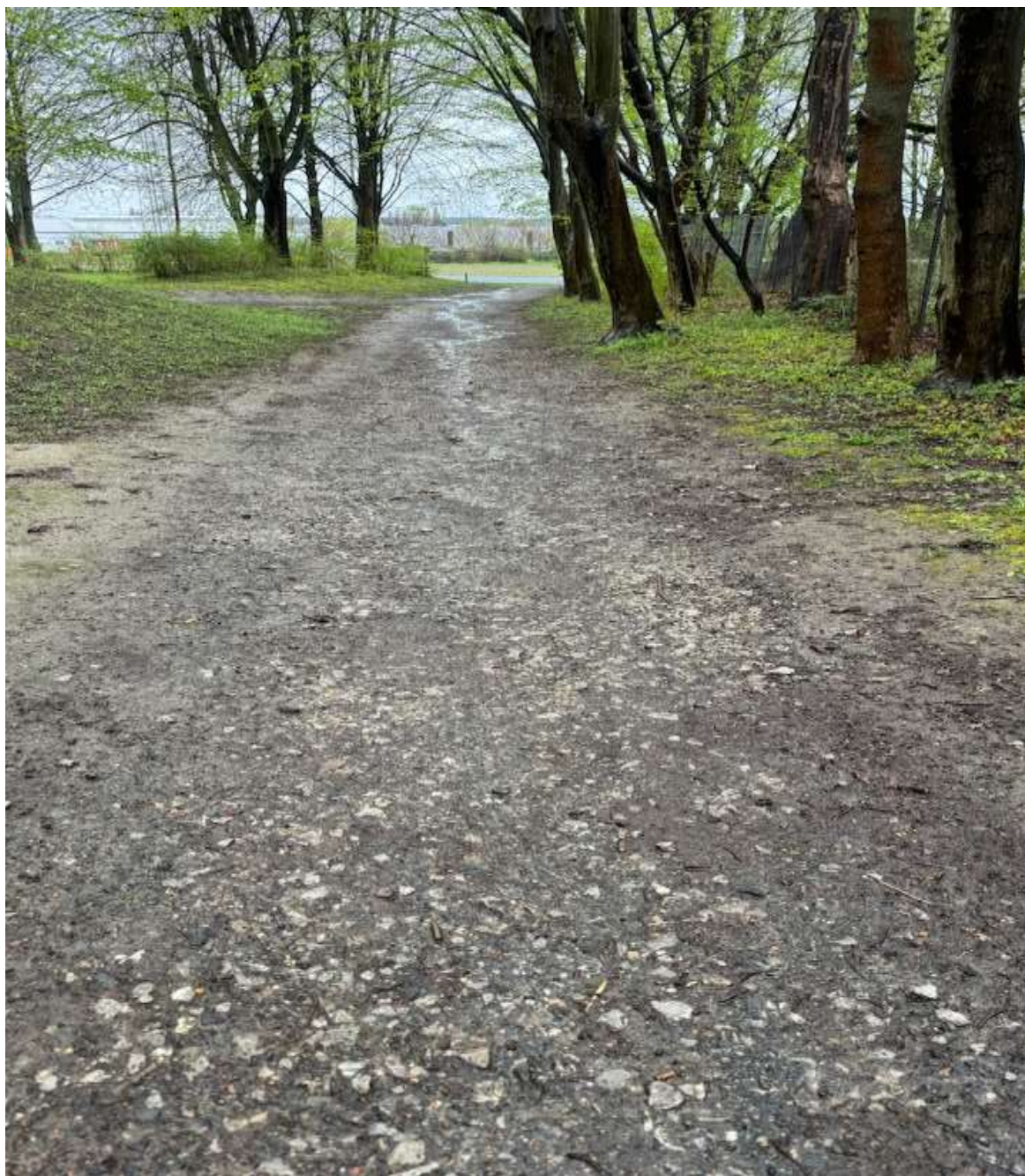
Gez.

Dietmar Schilff, Dr. Hans-Jürgen Voß

Anlage/n:

2 Fotos





Betreff:

Wasserversorgung im Stadtbezirk

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

10.04.2024

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 212 Südstadt-Rautheim-Mascherode
(zur Beantwortung)

23.04.2024

Status

Ö

Sachverhalt:

Die Wasserversorgung im Stadtbezirk 212 wird in Mascherode und Rautheim durch den Wasserverband Weddel-Lehre sichergestellt und in der Südstadt und dem Lindenberg durch BS-Energy. Die Abgrenzung der Gebiete ist allerdings nicht deutlich erkennbar. Die Bereiche Roselies, HdL und Mastbruch/Elmaussicht, sowie das Gewerbegebiet Rautheim-Nord, sind nicht ohne Weiteres zuzuordnen. Weiterhin gibt es aktuell Diskussion über die Zusammensetzung des Trinkwassers in Braunschweig.

Deshalb fragen wir:

1. Welche Bereiche in unserem Stadtbezirk 212 werden durch BS-Energy versorgt und welche durch den Wasserverband Weddel-Lehre?
2. BS-Energy bezieht das Trinkwasser aus drei verschiedenen Quellen. Welche Quellen stehen für das Trinkwasser des Wasserverbandes Weddel-Lehre zur Verfügung, mit welchen Anteilen?
3. Eine vollständige und gleichbleibende Vermischung verschiedener Wasserarten ist grundsätzlich nicht immer möglich. Wie und an welcher Stelle wird sichergestellt, dass es zu keinen wesentlichen Schwankungen bei der Zusammensetzung des Trinkwassers für die Endverbraucher kommt?

gez.

Frank Täubert

Anlagen:

Keine

Absender:

**Fraktion B90/Grüne im Stadtbezirksrat
212**

TOP 8.3

24-23526
Anfrage (öffentlich)

Betreff:

**Wohnungsbau im Stadtbezirk 212; Aktuelle Prognose der
Bertelsmann-Stiftung zur Zahl der EinwohnerInnen in
Braunschweig**

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

10.04.2024

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 212 Südstadt-Rautheim-Mascherode 23.04.2024
(zur Beantwortung)

Status

Ö

Sachverhalt:

Bis 2040 wird die Zahl der EinwohnerInnen in Braunschweig um 10 Prozent schrumpfen. So die aktuelle Prognose der renommierten Bertelsmann-Stiftung und im Widerspruch zu bisherigen Annahmen der Verwaltung stehend.

(Siehe Braunschweiger Zeitung vom 10.4.2024)

Fragen:

1. Welchen Einfluss nimmt die Prognose der Bertelsmann-Stiftung auf geplanten Wohnungsbau im Stadtbezirk 212?
2. Welche Maßnahmen werden in diesem Zusammenhang ergriffen, um finanziellen Schaden für die Stadt Braunschweig durch Kosten für überflüssige Planung und Erschließung im Stadtbezirk 212 zu vermeiden?

Gez.

Konrad Czudaj
Fraktionsvorsitzender

Anlage/n:

Keine

Betreff:

Radwegesituation Ecke Braunschweiger und Rautheimer Straße

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

09.04.2024

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 212 Südstadt-Rautheim-Mascherode
(zur Beantwortung)

23.04.2024

Status

Ö

Sachverhalt:

An der Ecke Braunschweiger Straße / Rautheimer Straße ist die Situation für Radfahrende unübersichtlich und gefährlich. Kommt man über die Braunschweiger Straße aus Richtung Rautheim oder über die Von-Wrangell-Straße in den Bereich der vorliegenden Querung, so fahren schon viele unerlaubterweise auf dem Fußweg. Einzelne Personen berichteten gefährlichen Situationen auf dem regulären Weg, andere fühlen sich hier nicht sicher. Nachts wird es noch durch die schlechte Beleuchtungssituation in der Kurve verstärkt.

Deshalb fragen wir an:

1. Es ist hilfreich und möglich schon bei der genannten Querung das Fahren mit dem Rad auf dem Fußweg zu erlauben?
2. Sieht die Verwaltung zeitnah andere Möglichkeiten die subjektive und objektiven Verkehrssicherheit zu verbessern?

Gez.

Dietmar Schilff, Dr. Hans-Jürgen Voß

Anlage/n:

Keine

Absender:

CDU-Fraktion im Stadtbezirksrat 212

TOP 8.5

24-23533

Anfrage (öffentlich)

Betreff:

Kurzumtriebsplantage an der Helmstedter Straße am Mastbruch/Elmaussicht

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

10.04.2024

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 212 Südstadt-Rautheim-Mascherode
(zur Beantwortung)

23.04.2024

Status

Ö

Sachverhalt:

Vor einigen Jahren wurde an der Helmstedter Straße eine Kurzumtriebsplantage angelegt, direkt neben dem Bereich Mastbruch/Elmaussicht. Die Bäume haben inzwischen schon eine stattliche Höhe erreicht und stehen sehr dicht an den Wohngebäuden. Weiterhin sollen sich in der Plantage regelmäßig Wildtiere aufhalten, unter anderem auch Wildschweine.

Wir haben folgende Fragen:

1. Wann ist hier mit der Ernte der Bäume zu rechnen?
2. Sind der Verwaltung Beschwerden der Anwohner/innen zu der sehr nahen Bepflanzung und Problemen mit den Wildtieren bekannt?

gez.

Frank Täubert

Anlagen:

Keine

Betreff:

**Kurzumtriebsplantage an der Helmstedter Straße am
Mastbruch/Elmaussicht**

Organisationseinheit:

Dezernat VIII
67 Fachbereich Stadtgrün und Sport

Datum:

23.04.2024

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 212 Südstadt-Rautheim-Mascherode
(zur Kenntnis)

Sitzungstermin

23.04.2024

Status

Ö

Sachverhalt:

Zu den Fragen nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Zu 1: Grundsätzlich ist die Ernte der Kurzumtriebsplantagen nach acht Jahren geplant. Allerdings wird diese grundsätzliche Ernte-Planung von der Wachstumsgeschwindigkeit des Aufwuchses beeinflusst. Die Verwaltung plant im Laufe des 3. Quartals 2024 eine fachliche Beurteilung vorzunehmen, anhand derer das konkrete Ernte-Intervall festgelegt werden soll. Daher kann zum jetzigen Zeitpunkt keine genauere Aussage zum Erntezeitpunkt getroffen werden.

Zu 2: Der Verwaltung liegen keine Beschwerden der Anwohnerinnen und Anwohner in der Nähe der Kurzumtriebsplantage vor.

Loose

Anlage/n: keine

Absender:

**Fraktion B90/Grüne im Stadtbezirksrat
212**

TOP 8.6

24-23529
Anfrage (öffentlich)

Betreff:

Entwässerung RA 29

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

10.04.2024

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 212 Südstadt-Rautheim-Mascherode
(zur Beantwortung)

23.04.2024

Status

Ö

Sachverhalt:

Starkregen und Dauerregen haben 2023 binnen weniger Monate wiederholt zu Überflutungen in Rautheim geführt.

Das Gelände des geplanten Baugebiets Rautheim-Möncheberg (RA29) fällt Richtung Osten ab. Allein die Bodenversiegelung im geplanten Baugebiet RA29 lässt daher schon eine Zunahme an Überflutungen in Rautheim befürchten.

Fragen:

1. Wann liegen Lösungen für das zentrale Problem der Entwässerung in der Planung für RA29 vor ?
2. Werden dabei Folgen des Klimawandels (Starkregen oder Dauerregen, wie binnen eines halben Jahres in Braunschweig 2023) Maßstab der Planung sein?

Gez.

Konrad Czudaj
Fraktionsvorsitzender

Anlagen:

Keine

Betreff:

Rechtmäßiges Parken in der Straße Am Backhaus möglich?

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

10.04.2024

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 212 Südstadt-Rautheim-Mascherode
(zur Beantwortung)

23.04.2024

Status

Ö

Sachverhalt:

In der Straße „Am Backhaus“ ist es aufgrund der Anforderungen der Straßenverkehrsordnung (StVO) zurzeit nicht möglich, rechtmäßig ein Kraftfahrzeug (Kfz) zu parken. Hintergrund ist die Forderung in der StVO, dass neben einem parkenden Kfz eine Fahrbahnbreite von mindestens 3,05 m zur Verfügung stehen muss. Diese Anforderung wird bei in der Straße Am Backhaus parkenden Personenkraftwagen zurzeit nicht erfüllt. Dennoch haben in der Vergangenheit Anwohner und Besucher in der Straße Am Backhaus an der Westseite geparkt, auch weil der Parkdruck in diesem Wohngebiet hoch ist, und ein Vorbeifahren an parkenden Kfz immer unter Nutzung des unbefestigten Grünstreifens an der Ostseite der Straße möglich war.

Es gibt im Stadtbezirk einige Straßen, die ohne Grünstreifen oder Versickerungsbereich ausgestaltet sind und die beschriebene Problematik der unzureichenden verbleibenden Fahrbahnbreite bei einseitig parkenden Kfz/Pkw somit nicht zum Tragen kommt.

In diesem Zusammenhang fragen wir an:

1. Unter welchen Bedingungen wäre es denkbar, den in der Straße Am Backhaus vorhandenen Grünstreifen so auszurüsten und umzuwidmen, dass dieser Teil als Teil der Fahrbahn angesehen wird, so dass die Anforderungen der STVO auch bei einseitig parkenden Fahrzeugen erfüllt sind (bspw. die Grünfläche mit Rasengittersteinen oder anderen wasserdurchlässigen Systemen ausstatten, so dass zum einen die Versickerungsfähigkeit in diesem Bereich erhalten bleibt, andererseits aber auch die verbleibende Fahrbahnbreite bei einseitig parkenden Kfz das vorgeschriebene Mindestmaß von 3.05 m erfüllt wird)?
2. Was schlägt die Verwaltung zur Lösung der Parkplatzproblematik in der Straße Am Backhaus vor, auch angesichts des hohen Parkdrucks im Umfeld?
3. Mit welchen Kosten wären die jeweiligen Vorschläge oder Lösungen verbunden und wer müsste diese Kosten jeweils tragen?

Gez.

Detlef Kühn

Anlage/n:

Keine

Betreff:

Straßenausbaubeitragssatzung - Maßnahmen im Stadtbezirk 212

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

10.04.2024

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 212 Südstadt-Rautheim-Mascherode
(zur Beantwortung)

23.04.2024

Status

Ö

Sachverhalt:

Die Abschaffung der Straßenausbaubeitragssatzung wird seit einiger Zeit diskutiert. Ob es hier zu einer anderen Regelung kommt ist offen. Für viele Menschen ist die Anwendung der Satzung in finanzieller Hinsicht problematisch. Eine Einflussnahme auf den Zeitpunkt und den Umfang der Maßnahmen ist nicht gegeben. Die Höhe der Kosten ist damit für den Einzelnen ebenfalls nicht steuerbar.

Wir haben folgende Fragen:

1. Welche kostenpflichtigen Maßnahmen gab es in den letzten 5 Jahren im Stadtbezirk 212 und welche sind für die nächsten 5 Jahre in der Planung?
2. In welcher Höhe wurden Eigentümerinnen und Eigentümer durchschnittlich belastet?
3. Welche Bandbreite (niedrigster Wert/höchster Wert) gibt es bei den zu leistenden Beiträgen in Euro?

gez.

Frank Täubert

Anlagen:

Keine

Betreff:

Tempo 30 Bereich auf der Stöckheimstraße in Mascherode einrichten

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

10.04.2024

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 212 Südstadt-Rautheim-Mascherode 23.04.2024
(zur Beantwortung)

Status

Ö

Sachverhalt:

Der vielgenutzte Radweg von Stöckheim in Richtung Mascherode wird außerorts nördlich der Stöckheimstraße einseitig als Zweirichtungsradweg geführt. Dies ändert sich mit Erreichen des Ortseingangsschildes Mascherode. Der Radverkehr muss die Stöckheimstraße kreuzen, um zum Radschutzstreifen auf der Südseite der Stöckheimstraße zu gelangen. Dies ist für den Radverkehr nicht selten eine gefährliche und unübersichtliche Situation, da der in den Ort Mascherode einfahrende Kfz-Verkehr subjektiv oft unangemessen schnell unterwegs ist, und der ausfahrende Verkehr – das Ortsausgangsschild vor Augen - nicht selten schon beschleunigt. Zudem fehlt ein Hinweis auf diese Gefahrenstelle durch möglicherweise kreuzenden Fahrradverkehr an dieser Stelle.

In diesem Zusammenhang fragen wir an:

1. Ist es möglich, im fraglichen Ortseingangs- bzw. Ortsausgangsbereich auf der Stöckheimstraße einen Tempo-30-Bereich einzurichten und so die Sicherheit für den kreuzenden Radverkehr zu verbessern?
2. Welche anderen Möglichkeiten gibt es, um die Gefahrenstelle wirksam zu entschärfen?

Gez.

Detlef Kühn / Jutta Heinemann

Anlage/n:

2 Fotos



Betreff:

Tempo 30 Bereich auf der Stöckheimstraße in Mascherode einrichten

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

23.04.2024

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 212 Südstadt-Rautheim-Mascherode
(zur Kenntnis)

Sitzungstermin

23.04.2024

Status

Ö

Sachverhalt:

Zur Anfrage der SPD-Fraktion im Stadtbezirksrat 212 vom 10. April 2024 nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Zu 1.)

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften ist in der Straßenverkehrsordnung (StVO) bundeseinheitlich für alle Kraftfahrzeuge auf 50 km/h festgelegt. Außerhalb geschlossener Ortschaften auf 100 km/h. Für die Einrichtung einer streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkung müssen demnach bestimmte Voraussetzungen nach der StVO erfüllt sein. So muss beispielsweise aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage bestehen, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs erheblich übersteigt.

Für den Kurvenbereich außerhalb der geschlossenen Ortschaft besteht eine Gefahrenlage, die eine Geschwindigkeitsbeschränkung nötig macht. Aus diesem Grund besteht für den Kurvenbereich eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h, sodass der Verkehr mit der innerhalb geschlossener Ortschaften üblichen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h nach Mascherode einfährt. Zudem wird in Fahrtrichtung Mascherode durch Zeichen 138 (Radverkehr) auf Radfahrende hingewiesen.

Darüber hinaus teilt die Polizei mit, dass keine Häufungen von Unfällen erkennbar sind. Nach Auffassung der Polizei und der Verwaltung liegen auch keine Hinweise auf das Bestehen weiterer Gefahrenlagen vor.

Eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ist demnach nicht zulässig.

zu 2.)

Am Ortsausgang Mascherode in Fahrtrichtung Stöckheim wird die Verwaltung das Verkehrszeichen 138 „Radverkehr, Aufstellung rechts“ in Höhe der Einmündung Kohliwiese aufstellen.

Wiegel

Anlage/n:

keine

Absender:

CDU-Fraktion im Stadtbezirksrat 212

TOP 8.10

23-21904

Anfrage (öffentlich)

Betreff:

Schulteich GS Lindenberg

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

16.08.2023

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 212 Südstadt-Rautheim-Mascherode
(zur Beantwortung)

29.08.2023

Status

Ö

Sachverhalt:

Am Schulteich der Grundschule Lindenberg wurde mit den Reinigungsarbeiten begonnen. Diese wurde nun ohne Begründung gestoppt.

1. Warum ist das so?
2. Wann werden die Arbeiten wieder aufgenommen?

Gez.

Rainer Fietzke
Stellv. Fraktionsvorsitzender

Anlagen:

Keine

Betreff:

Pfeilmarkierungen auf Radweg am Möncheweg - Kreuzung Kleiner Schafkamp

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

16.08.2023

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 212 Südstadt-Rautheim-Mascherode
(zur Beantwortung)

29.08.2023

Status

Ö

Sachverhalt:

Auf dem Zweirichtungsradweg am Möncheweg im Bereich Kreuzung / Einmündung Kleiner Schafkamp sind zur Verdeutlichung der Situation zwei entgegengesetzte Richtungspfeile - getrennt durch eine Strichlinie - aufgebracht. Obwohl dies für viele eine verständliche Kennzeichnung ist, wird der Richtungspfeil in Richtung Süden (Richtung Kleiner Schafkamp) von einigen Radfahrenden missverstanden als anweisender Fahrtrichtungspfeil für die kommende Einmündung des Radweges in den Kleinen Schafkamp: der Richtungspfeil wird als Anweisung „Fahrtrichtung geradeaus“ interpretiert, der somit das Abbiegen nach links (nach Osten, Richtung Kleiner Schafkamp) oder rechts (nach Westen, Richtung Alte Kirchstraße) verbietet. Diese Radfahrenden glauben fälschlicherweise, dass sie geradeaus auf den Bürgersteig auf der Südseite des Kleinen Schafkamp fahren sollen.

In diesem Zusammenhang fragen wir an:

1. Welche Alternativen zur aktuellen Fahrbahnmarkierung auf dem Zweirichtungsradweg gibt es, die unter Umständen die Situation für Radfahrende an dieser Stelle so verbessern, dass eine falsche Interpretationen durch Radwegnutzende möglichst vermieden wird?
2. Welche Art Kennzeichnung wäre aus Sicht der Verwaltung an dieser Stelle zielführend?
3. Was wird zum Beispiel im Bereich der Grundschulen im Stadtbezirk getan, um fahrradfahrende Kinder auf ähnliche Situationen wie am Fahrradweg Möncheweg/Ecke Kleiner Schafkamp vorzubereiten?

Gez.

Detlef Kühn / Jutta Heinemann

Anlage/n:

Foto Fahrbahnmarkierung Radweg Möncheweg-Kleiner Schafkamp



Betreff:

Schutz für Radfahrende auf der Braunschweiger Straße

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

25.10.2023

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 212 Südstadt-Rautheim-Mascherode
(zur Beantwortung)

07.11.2023

Status

Ö

Sachverhalt:

Auf der Braunschweiger Straße ist in beiden Fahrtrichtungen für Radfahrende ein Schutzstreifen markiert. Dort ist zu beobachten, dass Autofahrer häufig den erforderlichen Mindestabstand von 1,5 Meter nicht einhalten. Dieses ist insbesondere bei Gegenverkehr der Fall und führt potenziell zur Gefährdung von Radfahrenden. Deshalb sollte nach Möglichkeiten gesucht werden, diesen Mindestabstand sicherzustellen.

Wir fragen an:

1. Welche Möglichkeiten sieht die Verwaltung beim Überholen von Radfahrenden den erforderlichen Mindestabstand von 1,5 Meter sicherzustellen?
2. Gibt es die Möglichkeit Schilder in beiden Richtungen aufzustellen, die auf diesen Mindestabstand hinweisen.

Gez.

Dr. Hans-Jürgen Voß

Anlage/n:

Keine

Betreff:

Beleuchtung Gemeindestraße / Ecke Lehmweg

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

15.01.2024

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 212 Südstadt-Rautheim-Mascherode
(zur Beantwortung)

30.01.2024

Status

Ö

Sachverhalt:

Es haben uns Hinweise erreicht, dass die Gehwegbeleuchtung im Bereich Gemeindestraße / Ecke Lehmweg unzureichend ist. Aus unserer Sicht ist dieser Hinweis aus praktischen Gründen und auch dem Aspekt soziale Sicherheit nachvollziehbar.

Deshalb fragen wir an:

1. Ist es möglich die Beleuchtungssituation auf dem Gehweg der Gemeindestraße (Westseite)/Ecke Lehmweg kurzfristig zu verbessern?
2. Nach welchen Kriterien wird beurteilt ob die Beleuchtung ausreichend ist oder nicht?

Gez.

Dietmar Schilff, Dr. Hans-Jürgen Voß

Anlage/n:

Keine

Betreff:

Beleuchtung Gemeindestraße / Ecke Lehmweg

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

23.04.2024

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 212 Südstadt-Rautheim-Mascherode
(zur Kenntnis)

Sitzungstermin

23.04.2024

Status

Ö

Sachverhalt:

Zur Anfrage der SPD-Fraktion vom 15.01.2024 nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Zu 1.: Durch die Installation von neuen LED-Leuchten auf dem Lehmweg wird bis zum Herbst 2024 die Situation verbessert werden.

Zu 2.: Die Kriterien für die Ausleuchtung von öffentlichen Verkehrsflächen geben die zum Zeitpunkt der Errichtung der Beleuchtungsanlage gültigen DIN-Vorschriften vor. Wann diese Anlage errichtet wurde, ist nicht bekannt, da sie vor ca. 50 Jahren von der Stadt Braunschweig übernommen wurde. Unterlagen hierzu liegen nicht vor.

Wiegel

Anlage/n:

keine

Absender:

SPD-Fraktion im Stadtbezirksrat 212

TOP 8.14

24-22916

Anfrage (öffentlich)

Betreff:

Kombiniertes Handballtor / Basketballkorb Spielplatz Käthe-Paulus-Straße

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

15.01.2024

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 212 Südstadt-Rautheim-Mascherode
(zur Beantwortung)

30.01.2024

Status

Ö

Sachverhalt:

Auf dem Spielplatz Käthe-Paulus-Straße ist seit einigen Woche das östliche Tor / Basketballkorb demontiert.

1. Warum ist das Tor / Basketballkorb demontiert?
2. Wann wird es wieder installiert und den Kindern /Jugendlichen zur Verfügung gestellt?

Gez.

Björn Günther

Anlage/n:

Keine

Absender:

**Jürgen Reuter (BIBS) im
Stadtbezirksrat 212**

TOP 8.15
24-22921
Anfrage (öffentlich)

Betreff:

Wege im Naturschutzgebiet Rautheimer Holz

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

16.01.2024

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 212 Südstadt-Rautheim-Mascherode
(zur Beantwortung)

30.01.2024

Status

Ö

Sachverhalt:

Seit Mitte November 2023 sind mehrere breite Wege im beliebten Naturschutzgebiet Rautheimer Holz durch umgestürzte Bäume blockiert, so dass Bürger*innen teilweise gezwungen sind den Naturschutzbereich zu betreten und Outdoorsportler*innen ihr Hobby nicht störungsfrei ausüben können. Ähnliche Blockadesituationen werden im Naturschutzgebiet Herzogsberge in wenigen Tagen behoben.

In diesem Zusammenhang frage ich:

1. Wer ist für die Räumung der Wege verantwortlich?
2. Wer kontrolliert die Sicherheit der breiten Waldwege im Naturschutzgebiet?
3. An wen können sich Bürger*innen im Blockadefall wenden?

Gez.

Jürgen Reuter

Anlagen:

Keine

Betreff:

**Hinweisschild "Achtung Kinder - Kindergarten" an der Kita
Braunschweiger Straße**

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

19.02.2024

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 212 Südstadt-Rautheim-Mascherode
(zur Beantwortung)

05.03.2024

Status

Ö

Sachverhalt:

Es wurde an uns der Wunsch herangetragen auf der Braunschweiger Straße mit Schildern auf die Kita hinzuweisen und dass hier mit kleinen Kindern zu rechnen ist. Da das Tempo 30-Gebot öfter nicht eingehalten wird und der Gehweg schmal ist, ist der Wunsch für uns nachvollziehbar.

Deshalb fragen wir an:

1. Ist es aus Sicht der Verwaltung sinnvoll, hier durch ein Schild auf Kinder bzw. den Kindergarten aufmerksam zu machen, um damit die Sicherheit der Kinder zu verbessern?
2. Sieht die Verwaltung generell Möglichkeiten, die Sicherheit der Kinder an dieser Stelle zu verbessern?

Gez.

Dietmar Schilff, Dr. Hans-Jürgen Voß

Anlage/n:

Keine

*Betreff:***Hinweisschild "Achtung Kinder - Kindergarten" an der Kita
Braunschweiger Straße***Organisationseinheit:*

Dezernat III

66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

28.03.2024

Adressat der Mitteilung:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 212 Südstadt-Rautheim-Mascherode

(zur Kenntnis)

Mitteilungen außerhalb von Sitzungen (zur Kenntnis)

Sachverhalt:

Zur Anfrage der SPD-Fraktion vom 19. Februar 2024 nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Zu 1. und 2.:

Es wurden bereits verschiedene Maßnahmen umgesetzt, die die Sicherheit von zu Fuß Gehenden im fraglichen Bereich verbessert. In Höhe der Einmündung Pablo-Picasso-Straße ist ein Kreisverkehr entstanden, an dessen drei Zufahrten Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) vorhanden sind. Zudem wurde in Höhe der Einmündung Von-Wrangel-Straße eine Querungsinsel gebaut, an der die Fahrbahn der Braunschweiger Straße sicher in zwei Zügen gequert werden kann. Des Weiteren wurden auf der Nordseite entlang des Kindergartens ein Gehweg in einem Regellaß von 2,50 m sowie eine entsprechende Beleuchtung hergestellt. Weitere bauliche Maßnahmen sind derzeit nicht geplant.

Unabhängig hiervon wird die Verwaltung auf der Braunschweiger Straße je Fahrtrichtung in Höhe des Kindergartens ein Verkehrszeichen 136 (Kinder) aufstellen, um die Verkehrsteilnehmenden hier zu sensibilisieren.

Wiegel

Anlage/n:

keine

Betreff:

Verbesserungen am Weg östlich des Mönchewegs im Bereich Lindenberg

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

21.02.2024

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 212 Südstadt-Rautheim-Mascherode
(zur Beantwortung)

05.03.2024

Status

Ö

Sachverhalt:

Der Möncheweg hat im Bereich Lindenberg durch die vier Baumreihen einen Alleecharakter, den es zu erhalten gilt.

Auf der westlichen Seite befindet sich ein gepflasterter Fußweg zwischen den Baumreihen und der angrenzenden Bebauung, der auch für Fahrradfahrer freigegeben ist.

Auf der östlichen Seite des Mönchewegs gibt es dagegen im Wesentlichen nur einen Trampelpfad zwischen den beiden Baumreihen. Bei längeren Niederschlägen ist der überwiegende Teil dieses Trampelpfades schlammig und rutschig, so dass die Nutzenden auch einer nicht unerheblichen Unfallgefahr ausgesetzt sind. Nur auf einem kurzen Teilstück im Bereich der Bushaltstelle wurde der Weg mit einer Art wassergebundenen Decke hergestellt.

Die Länge des Trampelpfades zeigt aber, dass nicht nur das kurze Teilstück im Bereich der Bushaltstelle viel genutzt wird.

Schon 2019 hatte die Verwaltung in der Vorlage 19-10334-01 festgestellt:

Die Anlage eines Gehwegs (Standardbreite 2,50 m) wäre aus rein verkehrlicher Sicht durchaus sinnvoll. Die Erreichbarkeit der Haltestellen würde damit verbessert. Es gibt aus Sicht des Baumschutzes jedoch erhebliche Bedenken.

Verletzungen im Wurzelbereich der Linden durch den Bau eines Gehweges oder andere Verbesserungen am Trampelpfad müssen natürlich vermieden werden.

In diesem Zusammenhang fragen wir an:

1. Welche Möglichkeiten sieht die Verwaltung die Gehwegsituation auf der östlichen Seite des Mönchewegs zu verbessern, ohne die vorhandenen Bäume zu schädigen?
2. Könnte zum Beispiel durch einen Hocheinbau ein Weg in einer wassergebundenen Qualität hergestellt werden (auch schmaler als 2,50m) ohne dass oberflächennahe Wurzeln der Linden unzulässig geschädigt würden?

Gez.

Detlef Kühn

Anlage/n: DS 19-10334-01

Betreff:

Befestigung des östlichen Fußwegs auf dem Möncheweg

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

16.08.2019

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 213 Südstadt-Rautheim-Mascherode
(zur Kenntnis)

Sitzungstermin

27.08.2019

Status

Ö

Sachverhalt:

Beschluss des Stadtbezirksrates vom 19.03.2019:

1. Die Verwaltung wird gebeten, am Möncheweg zwischen Kreisel und Rautheimer Straße einen befestigten Geh- und Radweg einzurichten. Dies ist auch ohne Schädigung der Baumwurzeln möglich, wie das Beispiel „Grünwaldstraße“ (zwischen Bahnübergang und „An der Wabe“) zeigt; dort wurde der Radweg erhöht angelegt, statt den Untergrund auszukoffern.
2. Weiterhin wird die Verwaltung gebeten, die Übergänge zwischen „Roselies-Nord“ und dem Möncheweg zu befestigen, die Stufen zu beseitigen und beim Übergang auf die Fahrbahn abzusenken.

Stellungnahme der Verwaltung:

Zu 1.: Die Situation östlich des Mönchewegs zwischen Kreisel und Rautheimer Straße ist nicht vergleichbar mit dem Radweg entlang der Grünwaldstraße. Dieser war bereits asphaltiert und es wurde im Hocheinbau lediglich eine neue Asphaltdeckschicht eingebaut.

Die Herstellung eines Radwegs wird auf dem Möncheweg zwischen Kreisverkehr und Rautheimer Straße nicht als notwendig angesehen. Die Fahrbahnbreite von über 8 m und die Kfz-Verkehrsmengen von 3.800 - 5.200 Kfz/24 Std. erfordern keine Radwege. Eine aus Sicherheitsgründen abgeleitete Benutzungspflicht von Radwegen wäre aufgrund dieser Rahmenbedingungen nicht erforderlich.

Die Anlage eines Gehwegs (Standardbreite 2,50 m) wäre aus rein verkehrlicher Sicht durchaus sinnvoll. Die Erreichbarkeit der Haltestellen würde damit verbessert. Es gibt aus Sicht des Baumschutzes jedoch erhebliche Bedenken.

Aufgrund des aktuellen Alters der dort stehenden Linden hat sich das Wurzelwerk innerhalb ihrer jeweiligen Kronenausdehnung entsprechend ausgebildet. Daher ist auch im Falle der Erstellung eines Gehwegs mit umfangreichen Eingriffen (Kappungen) in den Fein- bis Grobwurzelbereich zu rechnen, die möglicherweise die Statik der betroffenen Bäume beeinträchtigen würden.

Der fragliche Gehweg könnte aus höhergelegten Wurzelbrückenelementen erstellt und somit Verletzungen der Linden minimiert werden. Diese Variante ist aufgrund der hierfür anfallenden immensen Liefer- und Baukosten mit sehr hohen Kosten verbunden. Entsprechende Haushaltsmittel stehen nicht zur Verfügung. Aus diesen Gründen wird vom Bau eines Geh- und/oder Radweges abgesehen.

Zu 2.: Im vergangenen Jahr wurde eine Querungshilfe auf dem Möncheweg in Höhe der Martin-Chemnitz-Kirche hergestellt. Dabei wurden zwei Verbindungswege von der Roseliesstraße kommend an die vorhandene Haltestelle (Ostseite) am Möncheweg mittels wassergebundener Wegedecke angeschlossen. Eine Befestigung mit Pflaster oder Asphalt wurde wegen der o. g. Wurzelproblematik nicht realisiert. Zudem wurden beidseitig des Mönchewegs die Bordanlagen zur Querungshilfe hin abgesenkt. Weitere Maßnahmen im Möncheweg sind derzeit nicht vorgesehen.

Leuer

Anlage/n:

keine

Betreff:

**Verbesserungen am Weg östlich des Mönchewegs im Bereich
Lindenberg**

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

03.04.2024

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 212 Südstadt-Rautheim-Mascherode
(zur Kenntnis)

Sitzungstermin

23.04.2024

Status

Ö

Sachverhalt:

Zur Anfrage der SPD-Fraktion im Stadtbezirksrat 212 vom 21. Februar 2024 nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Zu 1.: Nach erneuter Überprüfung des Sachverhaltes hält die Verwaltung an ihrer ursprünglichen Einschätzung, dass es keine sinnvollen Verbesserungsmöglichkeiten ohne Gefährdung der Bäume gibt, fest.

Zu 2.: Auch ein hochliegender Weg müsste auf einer Frostschutzschicht gründen, deren Einbau in den Wurzelraum eingreifen würde. Zudem wären sowohl Aufschüttungen über Wurzeln als auch ggf. Seitenbefestigungen durch z. B. Winkelstützen/Beton-Winkelsteine abzulehnen, da dies den Gas- und Wasseraustausch der betroffenen Wurzeln erheblich mindern würde. Ein Bohlensteg wird als Möglichkeit ebenfalls ausgeschlossen, da dessen Stützpfähle mit Fundamentierung oder Bodenhülsen genauso Wurzeln beschädigen würden.

Wiegel

Anlage/n:

keine

Betreff:

Überhöhte Geschwindigkeit auf der Mühlentrift in Rautheim

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

21.02.2024

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 212 Südstadt-Rautheim-Mascherode
(zur Beantwortung)

05.03.2024

Status

Ö

Sachverhalt:

Anwohner/innen der Mühlentrift in BS-Rautheim beklagen seit geraumer Zeit, dass dort Fahrzeuge mit sehr hoher Geschwindigkeit unterwegs sind. Daran hat auch das "Tempo-30 Piktogramm" auf der Straße nichts geändert.

Die Mühlentrift endet quasi als Sackgasse und es gibt dort keinen Durchgangsverkehr.

Deshalb fragen wir:

1. Ist es möglich, die Mühlentrift als Anliegerstraße auszuweisen, ggfs. in einem Teilbereich?
2. Welche Möglichkeiten gibt es ggfs. noch, die zu einer Verbesserung führen können?

gez.

Frank Täubert

Anlagen:

Keine

Betreff:

Überhöhte Geschwindigkeit auf der Mülhentrift in Rautheim

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

15.04.2024

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 212 Südstadt-Rautheim-Mascherode
(zur Kenntnis)

Sitzungstermin

23.04.2024

Status

Ö

Sachverhalt:

Zur Anfrage der CDU-Fraktion im Stadtbezirksrat 212 vom 21. Februar 2024 nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

zu 1.)

Die Beschilderung der Straße Mülhentrift als Anliegerstraße hätte voraussichtlich keine wesentlichen Auswirkungen. Es ist davon auszugehen, dass jetzt schon nur Anlieger die Straße nutzen. Besucher der anliegenden Hundewiese, Pferdekoppel und Landschaftsbesucher und Nutzer der Wertstoffcontainer würden durch die Beschilderung nicht ausgeschlossen, da sie rechtlich ebenfalls als Anlieger gelten.

zu 2.)

Es wurde in der Vergangenheit ein Geschwindigkeitsprofil mit Hilfe eines Seitenstrahlradargerätes in der Straße Mülhentrift in Höhe der Haus-Nr. 4 erhoben. Die Ergebnisse waren unbedenklich, so dass aus Sicht der Verwaltung keine weiteren Maßnahmen erforderlich sind.

Wiegel

Anlage/n:

keine

Betreff:

Dringlichkeitsanfrage - Brandkatastrophe am Schöppenstedter Turm am 16.04.2024

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

18.04.2024

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 212 Südstadt-Rautheim-Mascherode
(zur Beantwortung)

23.04.2024

Status

Ö

Sachverhalt:

Am frühen Nachmittag des 16.04.2024 kam es zu einem furchterlichen Brand bei der Firma Aerosol Service GmbH am Schöppenstedter Turm, die mit Gefahrstoffen gearbeitet hat. Dabei ist die Firma offensichtlich völlig ausgebrannt und es wurden dadurch massiv Gefahr- und Schadstoffe freigesetzt. Die Rauchsäule ging mehrere hundert Meter hoch und breitete sich in der Umgebung aus. Aufgrund der bestehenden Wettersituation zog der schwarze schwer belastete Rauch Richtung Süd-Ost ab, so dass die Stadt Braunschweig kaum betroffen war.

In Bereich des Schöppenstedter Turmes, im nördlichen Bereich Rautheims, in der Elmaussicht und im Gewerbegebiet Rautheim und selbstverständlich auch in Klein Schöppenstedt und weiter, kam es zu Schadstoffbelastungen und im Umkreis von einem Kilometer zu Evakuierungen. Es kam durch das Feuer zu unmittelbaren Verletzten, zum Glück eine geringe Zahl. Inwiefern es aufgrund der Schadstoffbelastungen noch weitere Betroffene gibt, kann derzeit nicht gesagt werden.

Großen Dank sprechen wir den Einsatzkräften aus, die wieder einmal durch ihre ausgezeichnete Arbeit gezeigt haben, wie wichtig ausreichend und gut ausgebildete/fortgebildete und hervorragend ausgestattete Hilfsdienste sowie Behörden für Ordnung und Sicherheit sind. Wir wünschen den Verletzten schnelle und gute Genesung.

In diesem Zusammenhang fragen wir an:

1. Wie wird die Schadstoffbelastung auf den betroffenen Feldern, in der Buchhorst/Riddagshausen sowie in der Mittelriede und Wabe bewertet und welche Maßnahmen sind notwendig?
2. Durch welche Maßnahmen der Stadt ist daran gedacht, den betroffenen Bewohnern und Gewerbetreibenden Soforthilfen zukommen zu lassen, sowie die Beschäftigten der Firma im Sinne von Sofortnothilfeleistungen zu unterstützen?

Gez.

Dietmar Schilff

Anlage/n:

Keine

Betreff:

Dringlichkeitsanfrage - Brandkatastrophe am Schöppenstedter Turm am 16.04.2024

Organisationseinheit:

Dezernat VIII
68 Fachbereich Umwelt

Datum:

23.04.2024

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 212 Südstadt-Rautheim-Mascherode
(zur Kenntnis)

Sitzungstermin

23.04.2024

Status

Ö

Sachverhalt:

Zur Anfrage der SPD-Fraktion vom 18. April 2024 wird wie folgt Stellung genommen:

Zu 1:

Am 17. April wurden im Auftrag der Verwaltung jeweils 4 Wasserproben aus der Wabe und der Mittelriede entnommen. Die Probenahmestellen verteilen sich hierbei zwischen dem Schöppenstedter Turm und dem Mündungsbereich in die Schunter. Weiterhin wurde eine Wasserprobe aus dem Feuerlöschbecken des Firmengeländes entnommen, in welches ein Großteil des belasteten Löschwassers geflossen ist.

Die Wasserproben werden zum einen auf brandtypische Verbindungen (Dioxine, Furane, polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK), Polychlorierte Biphenyle (PCB)) untersucht.

Zum anderen werden an den Wasserproben Untersuchungen auf Kohlenwasserstoffe durchgeführt, mit denen nach derzeitigem Kenntnisstand auf dem Werksgelände umgegangen wurde bzw. dies zu vermuten ist. Da der Verwaltung zum Zeitpunkt der Beprobung keine vollständigen Informationen über die dort gelagerten Stoffe vorlagen, wurden gaschromatographische Screenings auf Kohlenwasserstoffe sowie Pestizide veranlasst, so dass ein möglichst breites Spektrum an potentiellen Schadstoffverbindungen abgebildet werden kann. Zudem werden die Proben auf aromatische und chlorierte Kohlenwasserstoffe sowie polyfluorierte Alkylsubstanzen (sogenannte PFAS) untersucht. Zwar hat die Berufsfeuerwehr Braunschweig im Rahmen der Löscharbeiten keine PFAS-haltigen Löschschäume eingesetzt, jedoch hatte die Verwaltung Kenntnis über auf dem Werksgelände gelagerte Löschmittel unbekannter Zusammensetzung.

Ergänzend ist für die Mittelriede eine biologische Untersuchung (eine sogenannte Saprobienuntersuchung) zur Beurteilung der Wassergüte veranlasst worden. Hierzu liegen bereits erste Erkenntnisse der TU Braunschweig vor: In einer aus der Mittelriede auf Höhe des Kaulenteichs entnommenen Probe konnte am Makrozoobenthos nichts Ungewöhnliches festgestellt werden. Die typischen Arten waren vorhanden und vital. Um die mittelfristigen Auswirkungen auf das Gewässer erkennen zu können, wird eine Wiederholungsbeprobung durchgeführt.

Am 17. April erfolgte durch die Untere Wasserbehörde und die Untere Naturschutzbehörde der Stadt Braunschweig eine visuelle Begutachtung der Gewässer. Hierbei zeigten sich keine Auffälligkeiten wie z. B. tote Fische oder Verfärbungen in Wabe und Mittelriede. Die vorsorglich herausgegebene Warnung vor einer möglichen Verschmutzung der Gewässer Wabe und Mittelriede bleibt aber noch bestehen, bis auch die Laborwerte eine Un-

bedenklichkeit ausweisen.

Zusätzlich wurde auch eine Probe aus dem im Umfeld des Brandortes vorgefundenen Aschenmaterial entnommen, die ebenfalls auf brandtypische Verbindungen untersucht wird. In Abhängigkeit der Untersuchungsergebnisse werden ggf. auch weitere Bodenanalysen erforderlich.

Die Untersuchungsergebnisse liegen aktuell noch nicht vor, zumal es sich teilweise um sehr zeitaufwändige Analyseverfahren handelt. Seitens der unter Hochdruck arbeitenden Labore wurde der Verwaltung zugesagt, die Ergebnisse jeweils nach Analysenabschluss sukzessive innerhalb von wenigen Tagen bis maximal 2 Wochen zur Verfügung zu stellen. Nach Vorliegen der entsprechenden Analysenberichte und deren Auswertung wird die Verwaltung in einer Mitteilung außerhalb von Sitzungen über die Ergebnisse berichten.

Ob und welche Maßnahmen zur nachsorgenden Gefahrenabwehr notwendig werden, kann erst nach Vorliegen der entsprechenden Analyseergebnisse abgeleitet werden.

Zu 2:

Detaillierte Kenntnisse über Brandfolgen und Auswirkungen für das Unternehmen und weitere Betroffene sind der Verwaltung nicht bekannt.

Insgesamt liegt die Verantwortung für eine entsprechende Versicherung bzw. Absicherung bei den Unternehmen, durch z. B. eine Betriebsunterbrechungsversicherung. Etwaige Soforthilfen werden von der Stadt für solche Vorfälle nicht gewährt.

Die Kolleginnen und Kollegen der städtischen Wirtschaftsförderungsgesellschaft Braunschweig Zukunft GmbH stehen der Firma Aerosol GmbH für Fragen zur Verfügung. Auch Unternehmen, die durch den Brand in Mitleidenschaft gezogen wurden, können im Rahmen der Möglichkeiten beraten werden.

Hinsichtlich der Unterstützung der Beschäftigten wird auf die Angebote der Bundesagentur für Arbeit verwiesen, die finanzielle Unterstützung unter bestimmten Rahmenbedingungen leisten kann (z. B. Kurzarbeitergeld, Arbeitslosengeld).

Aufgrund der noch unklaren Lage kann die Verwaltung keine konkreten Aussagen zu Hilfsangeboten treffen.

Herlitschke

Anlage/n:

Keine