

*Betreff:*  
**Bauliche Geschwindigkeitsreduzierung auf der Ackerstraße in Höhe der KiTa**

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	<i>Datum:</i> 29.02.2024
--	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (zur Kenntnis)	23.04.2024	Ö

**Sachverhalt:**

Beschluss des Stadtbezirksrats 130 vom 30.01.2024 (Anregung gem. § 94 Abs. 3 NKomVG):  
„Es wird angeregt, dass die Verwaltung eine bauliche Maßnahme vorschlägt, die geeignet ist, in der Ackerstraße in Höhe der KiTa „Ackermäuse“ (Ackerstraße 19 A) die von Kfz gefahrenen Geschwindigkeiten tatsächlich auf max. 30 km/h zu begrenzen. Die Kosten dafür sind zu schätzen und bereits beim Ansatz für den Doppelhaushalt 2025/26 zu berücksichtigen.“

Stellungnahme der Verwaltung:

In Zusammenhang mit der Entwicklung der Bahnstadt wird die Ackerstraße perspektivisch eine andere Aufgabe als heute wahrnehmen. Vor diesem Hintergrund hat die Verwaltung geprüft, ob eine konkrete Gefährdung an der im Antrag genannten Stelle vorliegt.

Die Polizei führt zum Unfallgeschehen in diesem Bereich Folgendes aus:

„In den letzten drei Jahren hat es in diesem Bereich nur einen Abbiegeunfall aus dem Siemensparkplatz gegeben.“

Vor diesem Hintergrund und auch aufgrund nicht vorhandener Planungsressourcen in der Verwaltung kann eine Planung von Maßnahmen zur Geschwindigkeitsbegrenzung an dieser Stelle derzeit nicht in Aussicht gestellt werden. Ungeachtet dessen muss die Verwaltung unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel Maßnahmen priorisieren. Diese Maßnahme wird gegenüber anderen Projekten nicht als prioritär eingestuft.

Leuer

**Anlage/n:**

keine

*Betreff:*  
**Unfallhäufungspunkt Südstraße**

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	<i>Datum:</i> 18.04.2024
--	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (zur Kenntnis)	23.04.2024	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis)	30.04.2024	Ö

**Sachverhalt:**

Die Anfrage der SPD-Fraktion im Stadtbezirksrat 130 vom 15.01.2024 (DS 24-22902) beantwortet die Verwaltung wie folgt:

Zu 1.:

Aus dem Prinzenweg kommend in Richtung Südstraße kann im Kreuzungsbereich keine Rotmarkierung aufgebracht werden, da Furten über Kreuzungen gem. Straßenverkehrsordnung nur zwischen zwei Radverkehrsanlagen markiert werden dürfen. Dies ist hier nicht gegeben, da der Radverkehr im Prinzenweg im Mischverkehr fährt.

Zu 2.:

Ein aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS) erfordert eine markierte Zuführung für Radfahrende. Aufgrund der begrenzten Breite in der Südstraße müssten für diese Zuführung die beiden vorhandenen Fahrspuren stadtauswärts zu einer kombinierten Fahrspur zusammengefasst werden.

Da der Knoten mit weiteren Lichtsignalanlagen koordiniert ist, muss diese Änderung zunächst auf ihre signaltechnische Machbarkeit geprüft werden. Die Ermittlung der dafür erforderlichen Grundlagen (Verkehrszählung) ist eingeplant. Nach Vorliegen der Zahlen wird der Knoten Südstraße / Güldenstraße ganzheitlich betrachtet und hinsichtlich weiterer Optimierungsmöglichkeiten geprüft (entsprechend Maßnahme 15 des Ziele- und Maßnahmenkatalogs).

Zu 3.:

Die Beantwortung dieser Fragestellung erfolgt innerhalb der Beschlussvorlage 23-21756-01 zur Neuordnung der Verkehrsflächen in der Südstraße.

Leuer

**Anlage/n:**  
keine

Absender:

**Frakt. B90/Grüne im Stadtbezirksrat  
130**

TOP 5.1  
**24-23508**  
Antrag (öffentlich)

Betreff:

**Geschwindigkeitsmesstafel an der Ackerstraße in Höhe der KiTa**

Empfänger:

Stadt Braunschweig  
Der Oberbürgermeister

Datum:

08.04.2024

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (Entscheidung)

23.04.2024

Status

Ö

### **Beschlussvorschlag:**

Die Verwaltung wird gebeten, vorübergehend und möglichst noch vor den Sommerferien eine Geschwindigkeitsmesstafel an der Ackerstraße in Höhe der Kita "Ackermäuse" zu installieren, um Autofahrenden ihre soeben gefahrene Geschwindigkeit anzuzeigen.

### **Sachverhalt und Begründung:**

Im genannten Streckenabschnitt fahren, wie Messungen ergeben haben, mehr als die Hälfte der Kfz schneller als das erlaubte Tempo 30. Wegen der Kita ist dies sehr kritisch. Eine bauliche "Entschleunigung", die der Bezirksrat angeregt hatte, ist allerdings nicht in Aussicht. Die Geschwindigkeitsanzeige soll diejenigen, die zu schnell fahren, zumindest sensibilisieren, das Tempolimit einzuhalten. Je nach Verfügbarkeit und technischen Möglichkeiten sollte das Gerät mindestens je eine Woche (möglichst länger) in beiden Fahrrichtungen in einem Zeitraum außerhalb der Schulferien stehen.

### **Anlage/n:**

Keine.

Absender:

**Pahl, Michael / SPD-Fraktion im  
Stadtbezirksrat 130**

TOP 5.2  
**24-23534**  
Antrag (öffentlich)

Betreff:

**Querung Bohlweg - Dankwardstr > Steinweg**

Empfänger:

Stadt Braunschweig  
Der Oberbürgermeister

Datum:

10.04.2024

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (Entscheidung)

23.04.2024

Status

Ö

### **Beschlussvorschlag:**

Die Verwaltung wird gebeten, dem Bezirksrat Vorschläge zu unterbreiten, wie an diesem Verkehrsknotenpunkt eine zeitgemäße und angemessene Aufteilung der Verkehrsflächen erreicht werden kann.

Folgende Szenarien sind zu bedenken:

1. Markierung von Aufstellflächen für Fahrradfahrende in der Dankwardstraße, Richtung Steinweg und Rechtsabbieger in den Bohlweg.
2. Fahrbahnmarkierung für Fahrradfahrende, die aus Norden kommend nach links in den Steinweg einbiegen.
3. Verbesserung der Verkehrssituation für Fahrradfahrende durch Anlegen von Protected-Bike-Lanes an geeigneten Stellen.

### **Sachverhalt:**

Die Kreuzung Bohlweg - Dankwardsstraße - Steinweg bildet die zentrale Schnittstelle der Linien des Öffentlichen Personennahverkehrs in der Innenstadt und eine stark frequentierte Kreuzung des motorisierten Individualverkehrs.

In den Planungen der vergangenen Jahrzehnte sind die Belange der Fahrradfahrenden nicht angemessen berücksichtigt worden.

Heute muss aber dem stetig ansteigenden Fahrradverkehr Rechnung getragen werden.

### **Anlagen:**

Keine.

Absender:

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

TOP 5.3  
**24-23536**  
Antrag (öffentlich)

Betreff:

**Geplante Baum(nach)pflanzungen im Stadtbezirk 130 Mitte**

Empfänger:

Stadt Braunschweig  
Der Oberbürgermeister

Datum:

10.04.2024

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (Entscheidung)

23.04.2024

Status

Ö

**Beschlussvorschlag:**

Die Verwaltung wird gebeten, dem Stadtbezirksrat 130 Mitte darzulegen, an welchen Orten im Stadtbezirk 2024 und 2025 Baumpflanzungen geplant sind.

Ebenso soll dargelegt werden, an welchen Orten/in welchen Baumscheiben im Stadtbezirk in diesem Zeitraum Nachpflanzungen für abgängige Bäume erfolgen sollen.

**Begründung:**

Erfolgt mündlich.

**Anlagen:**

Keine.

Betreff:

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

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/Heidberg im Teilprojekt Salzdahlumer Straße/Heidberg – 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/Heidberg zu beschließen.
3. Die Verwaltung und die Braunschweiger Verkehrs-GmbH werden beauftragt, die Planungen eines konkreten Anlagenentwurfs für den Projektteil Salzdahlumer Straße/Heidberg 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/Heidberg 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/Heidberg 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).

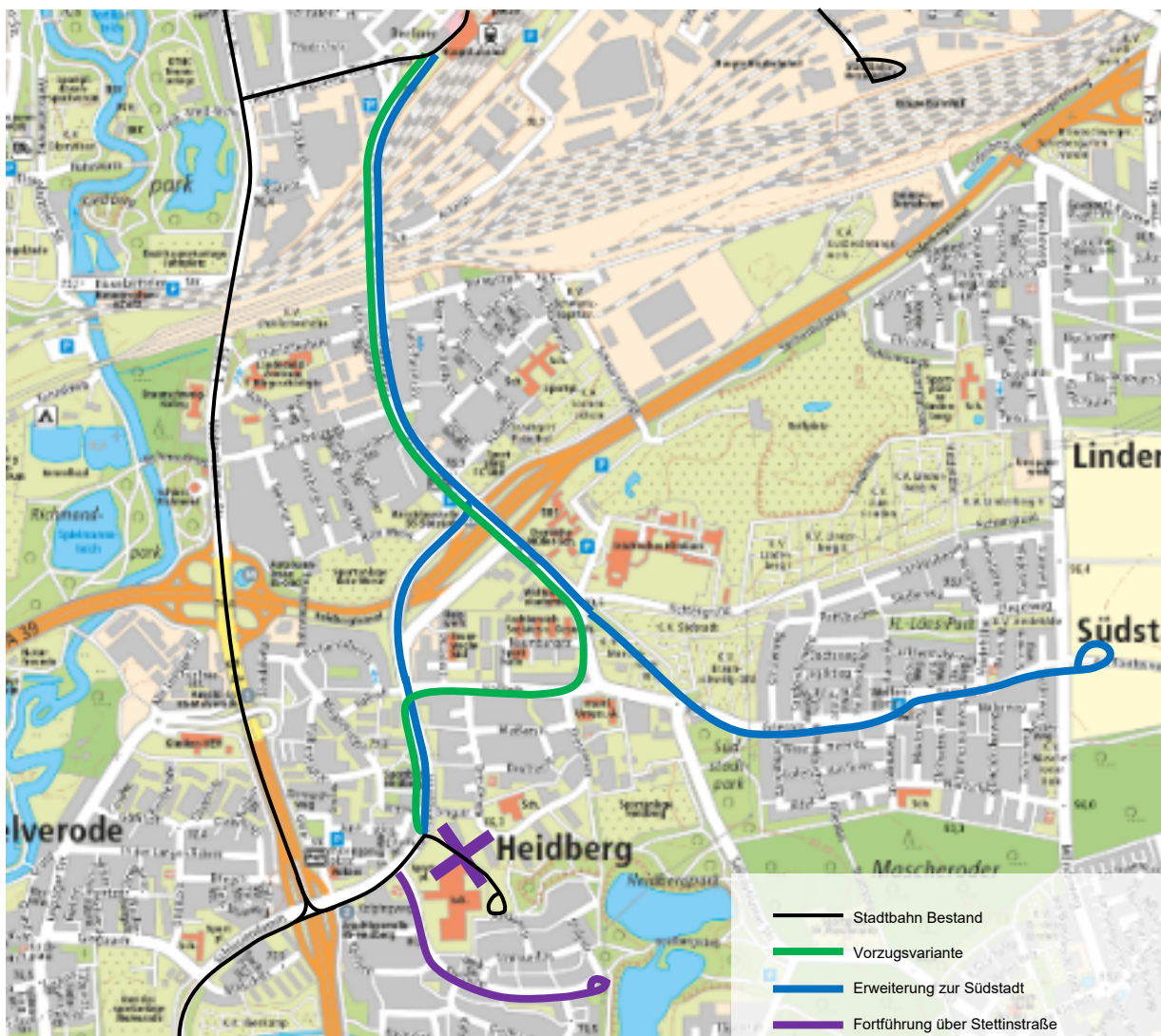


Abb. 1: Untersuchte Streckenführungen der Stadtbahntrasse Salzdahlumer Straße/Heidberg

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 überschlüssiger 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 volkswirtschaftliche 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.

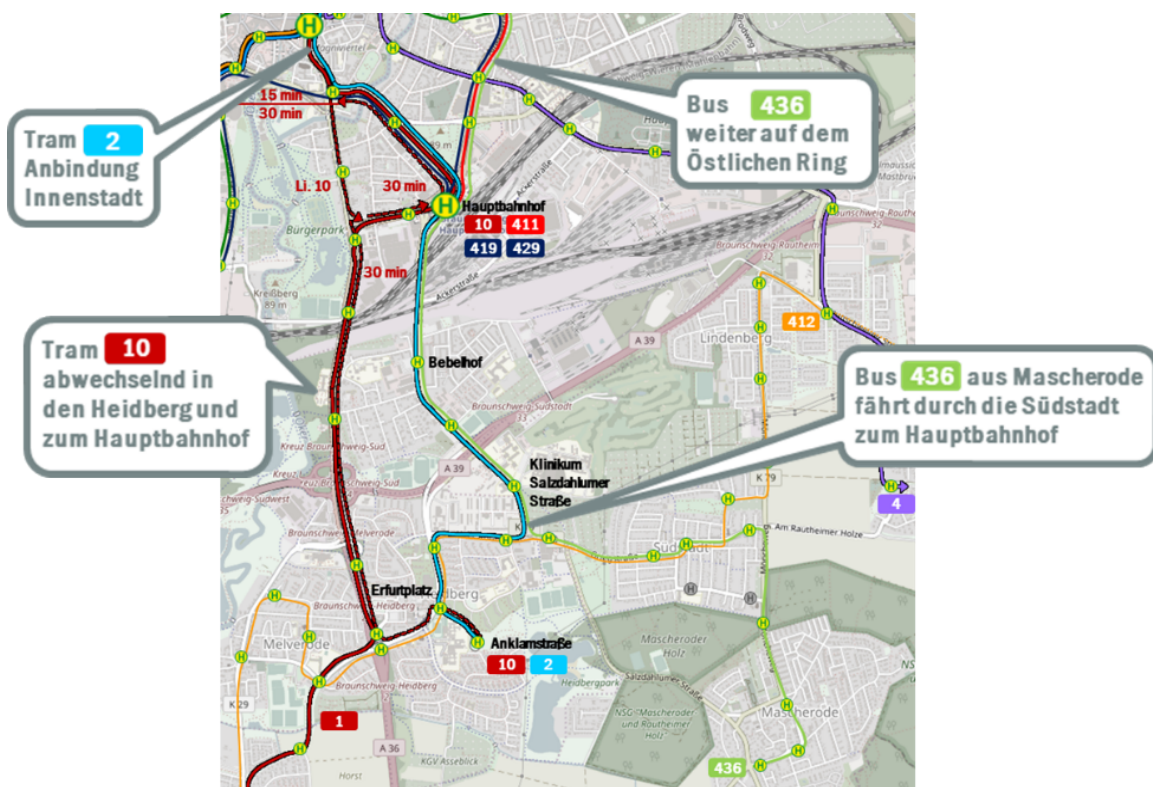


Abb. 2: Zielnetz 2030 nach Umsetzung der Strecke Salzdahlumer Straße/Heidberg

### Abhängigkeit zum Stadtbahnausbauprojekt Campusbahn/Querum

Die Stadtbahnausbauprojekte Salzdahlumer Straße/Heidberg 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 Salzdahlumer Straße/Heidberg 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 Salzdahlumer Straße/Heidberg 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 Salzdahlumer Straße/Heidberg wie folgt dar:

<b>Preisstand</b>	<b>2023</b>
<b>Kostenermittlungsstufe</b>	Grobkostenschätzung
	(netto)
<b>Baukosten (inkl. Grunderwerbskosten)</b>	85,0 Mio. €
<b>Baunebenkosten</b>	17,0 Mio. €
<b>Summe (Prognose)</b>	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/Heidberg – 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/Heidberg 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/Heidberg 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
			
<b>Streckenlänge</b>	3,2 km	3,8 km bis 5,1 km	4,1 km
<b>Anzahl Brückenneubauten</b>	1	2	1
<b>Anteil eigener Gleiskörper</b>	90-100 %	75-85 %	90-100 %
<b>Bewohner im Einzugsgebiet</b>	~ 9.200	~ 11.900 <sup>1</sup>	~ 11.000 <sup>2</sup>
<b>Projektziele erreicht</b>	Ja	Ja	Ja
<b>Bauliche Machbarkeit</b>	Ja	eingeschränkt/Nein	Ja
<b>Förderwürdigkeit<sup>3</sup></b>	Ja (NKI > 1,2)	Nein (NKI < 1,0)	Nein (NKI < 1,0)
<b>Fazit</b>	<b>baulich machbar &amp; förderwürdig</b>	<b>baulich eingeschränkt machbar &amp; voraussichtlich nicht förderwürdig</b>	<b>baulich machbar &amp; voraussichtlich nicht förderwürdig</b>
(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			
	✓	✗	✗

*Betreff:*  
**Salzdahlumer Straße: Barrierefreier Umbau der Bushaltestelle  
Bebelhof in Fahrtrichtung stadteinwärts**

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	<i>Datum:</i> 26.03.2024
--	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (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 „Bebelhof“ in Fahrtrichtung stadteinwärts an der Salzdahlumer Straße gemäß der Anlage wird zugestimmt.“

### **Sachverhalt:**

#### Beschlusskompetenz

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

#### Anlass

Mit Drucksache 23-22100 hat der AMTA die Fortschreibung des „Konzeptes für den barrierefreien Umbau von Bushaltestellen in Braunschweig“ beschlossen. Die Bushaltestelle Bebelhof ist darin aufgrund der Planungen zur Stadtbahntrasse vorerst für den barrierefreien Umbau zurückgestellt worden.

Da die vorhandene Bucht jedoch nicht dem Regelmaß entspricht, erfolgt das Herausfahren der Busse nur durch Nutzung beider Fahrspuren. Dies verursacht dauerhaft Konflikte mit dem MIV und stellt ein Sicherheitsrisiko dar bzw. müssen die Busse unverhältnismäßig lange in der Bucht warten, um sicher herausfahren zu können. Aufgrund dieser Situation schlägt die Verwaltung vor, ein barrierefreies Provisorium an der Bushaltestelle „Bebelhof stadteinwärts“ an der Salzdahlumer Straße herzustellen.

Der Bussteig liegt im Stadtbezirk 130 Innenstadt und wird von den Linien 411, 422 und 431 angefahren und von mehr als 100 Ein- und Aussteigern genutzt. Der vorhandene Bussteig entspricht nicht dem heutigen Standard.

#### Maßnahme

Die vorhandene Busbucht wird zurückgebaut, so dass ein neuer Bussteig direkt am Fahrbahnrand eingerichtet werden kann. Der vorhandene Wetterschutz verbleibt. Die neue Wartefläche wird barrierefrei gestaltet und mit Kasseler Borden von 18 cm Höhe sowie mit taktilen Leitstreifen und Aufmerksamkeitsfeldern versehen. Im Bereich der verbleibenden Flächen der Busbucht werden drei Fahrradständer sowie Poller gesetzt. Der begleitende Geh- und Radweg bleiben im Ausbaubereich in ihrer Lage bestehen.

Die Schaffung dieser Haltestelle erfolgt mit begrenztem Aufwand und nur provisorisch.

#### Finanzierung

Die Kosten für den Umbau der Bushaltestelle werden auf ca. 50.000 € geschätzt. Die Förderung durch das Land Niedersachsen sowie den Regionalverband Großraum Braunschweig kann für diese Umsetzung aufgrund des provisorischen Charakters nicht erfolgen. Im Zuge der Neugestaltung der Salzdahlumer Straße in Abhängigkeit der Stadtbahnanbindung ist eine Förderung möglich.

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

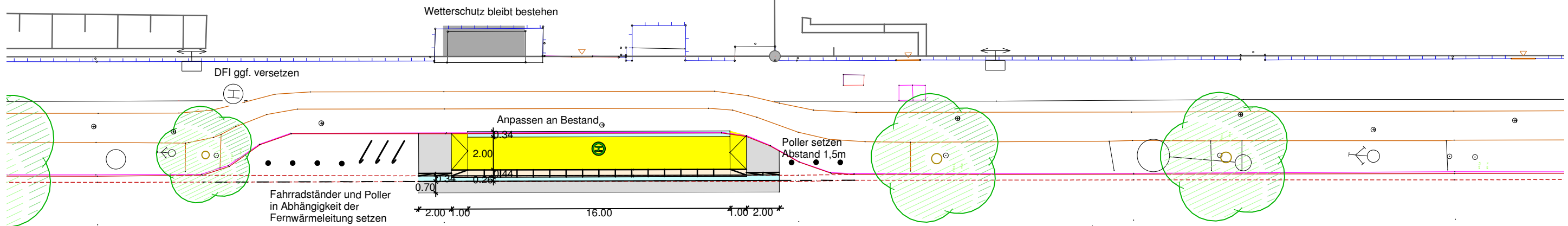
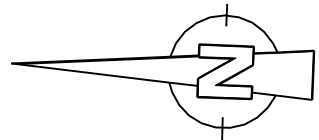
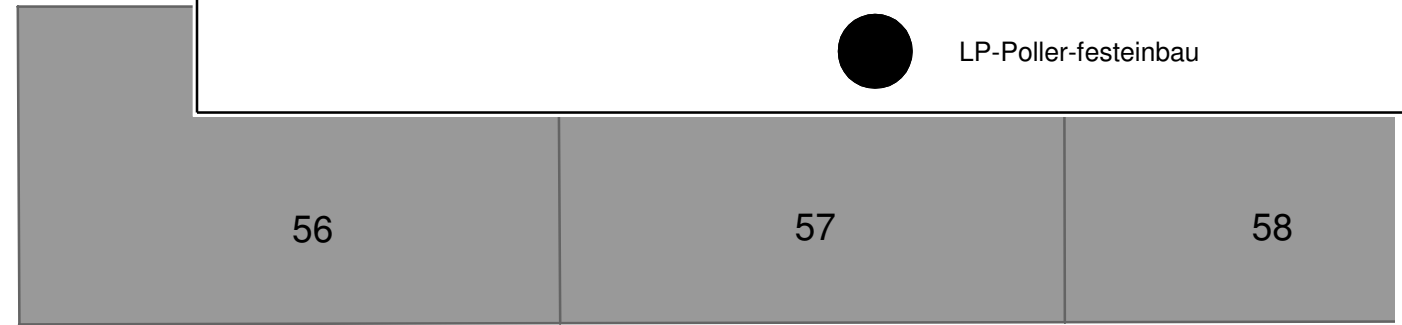
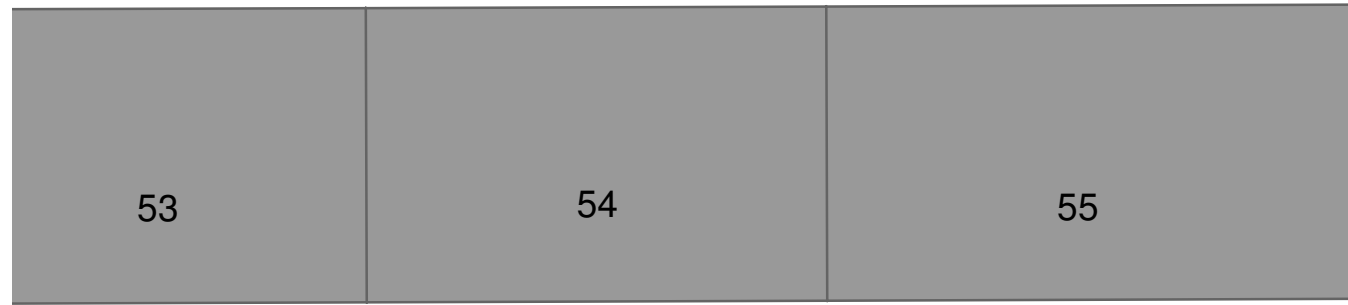
#### **Anlage/n:**

Lageplan Haltestelle „Bebelhof“

TOP Anlage 1

Legende

- Asphalt Angleichung
- Kasseler Bord
- Rinne Betonpflaster
- Wartefläche ÖV  
Betonpflaster 30/30/8
- Absenker
- Baum vorhanden
- Fahrradparker gepl.
- LP-Poller-festeinbau



Salzdahlumer Straße K 10

Index	Datum	Name	Art der Änderung

**Alle Maße und Maßangaben sind am Bau zu prüfen !**

Stadt <b>Braunschweig</b> Fachbereich Tiefbau und Verkehr Abt. Straßenplanung und -neubau Bohlweg 30 38100 Braunschweig	Bebelhof  15.02.2024 schendel
---	--

**Haltestelle Bebelhof SE** Maßstab:  
1: 250

Salzdahlumer Straße Blatt Nr.:

Planart	<b>Lageplan</b>		<b>Entwurf</b>
	Datum	Name	geprüft Braunschweig, den
bearbeitet	11/2023	S. Schendel	
gezeichnet	09/2023	J. Gugger	

Kartengrundlagen: Stadt Braunschweig Abteilung Geoinformation  
 Stadtgrundkarte 1 der Stadt Braunschweig, erstellt auf Grundlage der Liegenschaftskarte 21  
 © 2023 Stadt Braunschweig Abteilung Geoinformation 21 © 2023 LGLN

Betreff:

**Wolfenbütteler Straße: Barrierefreier Umbau der Bushaltestelle  
Richmondweg**

Organisationseinheit:

Dezernat III  
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

12.04.2024

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

**Beschluss:**

„Der Planung und dem barrierefreien Umbau der Haltestelle ‚Richmondweg‘ an der Wolfenbütteler Straße gemäß der Anlage wird zugestimmt.“

**Sachverhalt:**

Beschlusskompetenz

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

Anlass

Mit Drucksache 23-22100 hat der AMTA die Fortschreibung des „Konzeptes für den barrierefreien Umbau von Bushaltestellen in Braunschweig“ beschlossen. Für 2025 respektive 2026 ist der Bau der Bushaltestelle „Richmondweg“ an der Wolfenbütteler Straße in beiden Fahrtrichtungen vorgesehen. Die Bushaltestelle ist im Bushaltestellenkonzept in der höchsten Dringlichkeitsstufe „A“ eingeordnet.

Der östliche Bussteig liegt im Stadtbezirk 130 Mitte. Der westliche Bussteig liegt im Stadtbezirk 211 Braunschweig-Süd. Die Haltestelle wird von der Linie 420 angefahren und von mehr als 100 Ein- und Aussteigern genutzt. Die vorhandenen Bussteige entsprechen nicht dem heutigen Standard.

Maßnahme

Die vorhandene östliche Busbucht in Fahrtrichtung stadteinwärts wird erneuert und dem geltenden Regelwerk angepasst. In Fahrtrichtung Wolfenbüttel wird die vorhandene Busbucht zurückgebaut, direkt am Fahrbahnrand eingerichtet und mit einem neuen Wetterschutz ausgestattet. Beide Bussteige werden 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 Fahrradständer angeordnet. Aufgrund der beengten Platzverhältnisse wird auf der Ostseite im Haltestellenbereich ein

gemeinsamer Geh- und Radweg eingerichtet. Auf der Westseite bleiben die begleitenden Geh- und Radwege bestehen.

#### Finanzierung

Für das Jahr 2025 ist der Umbau der Ostseite mit geschätzten Kosten von ca. 300.000 € geplant. Im Haushaltsplan 2024/IP 2023 - 2027 sind für das Haushaltsjahr 2025 im Projekt „5S.660067 Bushaltestellen/Umgestaltung“ 800.000 € eingeplant. In 2026 sind weitere 800.000 € eingeplant. Hiervon sind die geschätzten Kosten von 170.000 € für die Bushaltestelle auf der Westseite vorgesehen.

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 und 2026 anzumelden. Der abzüglich dieser Zuwendungen verbleibende Eigenanteil wird von der Stadt getragen.

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

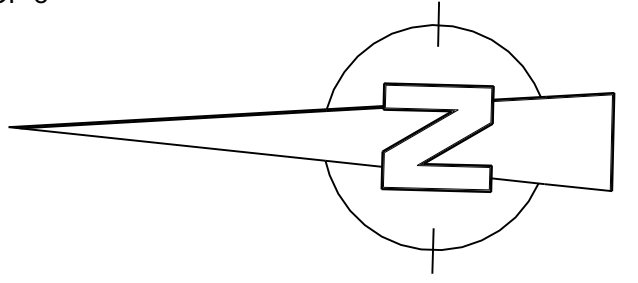
#### **Anlage/n:**

Lageplan

42

TOP 8

# Anlage 1

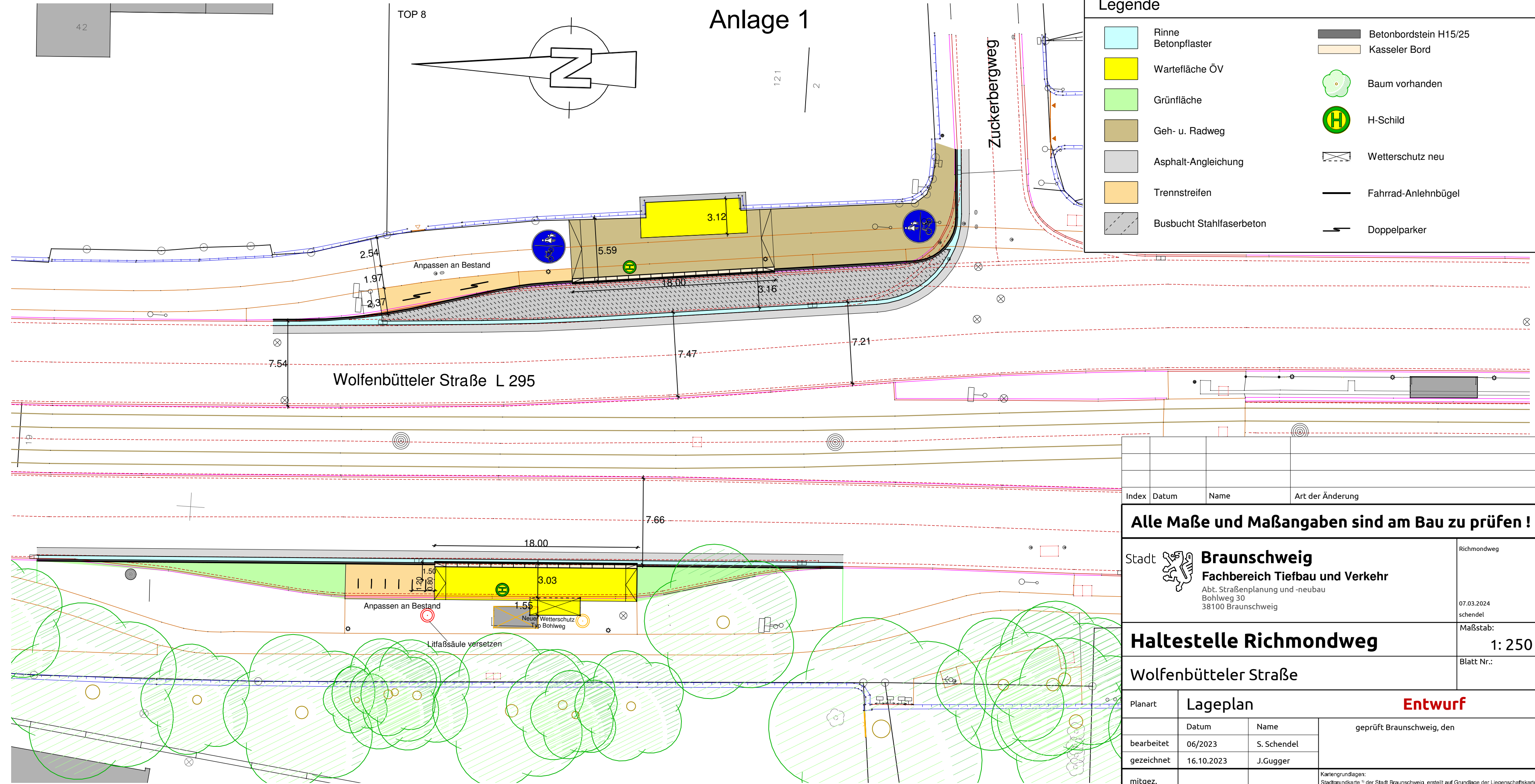


12.1  
2

Zuckerbergweg

## Legende

- Rinne  
Betonpflaster
- Wartefläche ÖV
- Grünfläche
- Geh- u. Radweg
- Asphalt-Angleichung
- Trennstreifen
- Busbucht Stahlfaserbeton
- Betonbordstein H15/25
- Kasseler Bord
- Baum vorhanden
- H H-Schild
- Wetterschutz neu
- Fahrrad-Anlehnbügel
- Doppelparker



Index	Datum	Name	Art der Änderung

**Alle Maße und Maßangaben sind am Bau zu prüfen !**

<p>Stadt  <b>Braunschweig</b>  <b>Fachbereich Tiefbau und Verkehr</b>          Abt. Straßenplanung und -neubau          Bohlweg 30          38100 Braunschweig</p>	<p>Richmondweg</p> <p>07.03.2024 schendel</p>
--	---

**Haltestelle Richmondweg**

Wolfenbütteler Straße

Planart	<b>Lageplan</b>	<b>Entwurf</b>
bearbeitet	06/2023	S. Schendel
gezeichnet	16.10.2023	J. Gugger
mitgez.		
geprüft: Braunschweig, den		
Kartgrundlagen: Stadtgrundkarte <sup>11</sup> der Stadt Braunschweig, erstellt auf Grundlage der Liegenschaftskarte <sup>21</sup> © 2022 Stadt Braunschweig Abteilung Geoinformation <sup>21</sup> © 2022 LGL LN		

Absender:

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

TOP 8.1  
**24-23641**  
Antrag (öffentlich)

Betreff:

**Erhalt der Geh- und Radwege  
Änderungsantrag zu Ö 8, Drs. 24-23340**

Empfänger:

Stadt Braunschweig  
Der Oberbürgermeister

Datum:

22.04.2024

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (Entscheidung)

23.04.2024

Status

Ö

### **Beschlussvorschlag:**

Der Beschlusstext zu Ö 8, Drs. 24-23340 wird wie folgt geändert:

1. Auch auf der Ostseite bleiben die begleitenden Geh- und Radwege, ggf. mit leicht reduzierter Breite, bestehen.
2. Auch die östliche Busbucht wird zurückgebaut.

Mit diesen Änderungen wird der Planung und dem barrierefreien Umbau der Haltestelle ‚Richmondweg‘ an der Wolfenbütteler Straße gemäß der Anlage zugestimmt.

### **Sachverhalt:**

Ein gemeinsamer Geh- und Radweg stellt sowohl für den Rad- als auch den Fußverkehr einen Rückschritt dar, da so ein erhöhtes Konflikt- und Gefährdungspotenzial entsteht.

Auch ohne Entfall der Busbucht wäre ausreichend Platz für getrennte Geh- und Radwege. Der neu hergestellte Busbord benötigt wegen seiner leicht veränderten Lage laut dem Plan nur ca. 0,1 bis 0,2 m mehr als der alte. Im Grundsatz ist eine punktuelle Engstelle im Radweg (Mindestbreite 1,5 m) der Ausweisung eines gepflasterten Gehwegs als "gemeinsamen Geh- und Radweg" vorzuziehen, da dadurch eine Lücke in einem sonst durchgehenden Radweg entsteht.

Wenn auf die geplante Busbucht, wie auf der gegenüberliegenden Straßenseite vorgesehen, verzichtet würde, gäbe es genug Flächen für großzügig breite Rad- und Fußwege und Abstellanlagen.

### **Anlagen:**

Keine.

*Betreff:*  
**Südstraße: Neuordnung der Verkehrsflächen**

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	<i>Datum:</i> 15.04.2024
--	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (Vorberatung)	23.04.2024	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	30.04.2024	Ö

**Beschluss:**

„Der geplanten Neuordnung der Verkehrsflächen in der Südstraße zur Verbesserung der Verkehrssicherheit wird für den Straßenabschnitt zwischen der Alten Knochenhauerstraße und dem Bankplatz gemäß Variante 1 zugestimmt.“

**Sachverhalt:**

Beschlusskompetenz:

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

Die Verwaltung hatte in der DS Nr. 23-21756 (Beschreibung/ Bewertung des Bestandes, Anlass der Planung) zwei Varianten erarbeitet und stellte diese zur Diskussion.

Planungen

• Planung – Variante 1

Die Nutzungen der Verkehrsfläche werden neu geordnet, sodass eine durchgängig ausreichend breite Fahrbahn für die vorhandene Nutzung entsteht und die Sicht für aus Privatgrundstücken ausfahrende Fahrzeuge verbessert wird.

Auf der nördlichen Straßenseite wird das halbhohe Parken und Halten auf dem Gehweg im Bereich der Hausnummern 30/31 beibehalten. Zwischen den Hausnummern 12 und 16 wird die südliche Fahrbahnseite für das Halten, Parken, Taxi (nachts) und die Freisitzfläche genutzt. Durch den Wechsel des ruhenden Verkehrs von der Nord- auf die Südseite („Versatz in der Fahrbahn“) wird eine Geschwindigkeitsreduzierung erzielt.

In den übrigen Bereichen wird ein absolutes Haltverbot angeordnet, damit die Breite der Fahrgasse eine durchgängig sichere Nutzung der Straße gewährleistet. Mit den absoluten Haltverboten ist eine effektive und gerichtsfeste Ahndung von Verstößen möglich. Die mit absolutem Haltverboten belegten Flächen können in den Abend- und Nachtstunden für das Anwohnerparken freigegeben werden. Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung wurden ausschließlich tagsüber dokumentiert, sodass der Handlungsbedarf sich nach aktuellem Kenntnisstand auf diese Zeiten beschränken lässt.

Die neu angeordneten Parkstände sollen gem. den „Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs“ (EAR) mit einer der heutigen Fahrzeugen angepassten Breite von 2,15 m markiert werden.

Durch die entstehende durchgängige Fahrgassenbreite von ca. 5,35 m bzw. 6,35 m besteht die Möglichkeit für Radfahrende im Begegnungsfall mit einem entgegenkommenden Kfz, den erforderlichen Sicherheitsabstand zu parkenden Fahrzeugen einzuhalten.

Die Taxistände werden auf die Südseite vor die Hausnummer 13 verlegt.

- Planung – Variante 2  
(siehe DS 23-21756 (wegen der ablehnenden Diskussion im Stadtbezirksrat und AMTA hier nicht erneut beschrieben))
- Planung – Variante 3 (Vorschlag des Kultviertels)  
Im Vorfeld der Beratung im AMTA am 12.03.2024 hat die Interessengemeinschaft Friedrich-Wilhelm-Viertel e.V. (Kultviertel) eine Stellungnahme eingebracht, die in einer möglichen dritten Variante das Parken auf der Nordseite über die Gesamtlänge unterbindet. Da sich diese Variante von Variante 1 nur darin unterscheidet, dass der Wechsel der zu beparkenden Seite entfällt, erfolgt keine separate Darstellung.

### Beratungen

- Beratung im AMTA am 12.03.2024  
Die Mitteilung DS 23-21756 wurde zur Kenntnis genommen. Es ergeht die Bitte an die Verwaltung, eine dritte Variante in Anlehnung an die Stellungnahme der Interessengemeinschaft Friedrich-Wilhelm-Viertel e.V. (Kultviertel) zu prüfen. Die Verwaltung wird gebeten zu prüfen, ob ein Radfahrstreifen oder Schutzstreifen entgegen der Fahrtrichtung auf der Fahrbahn in der Südstraße markiert werden kann.
- Beratung im Stadtbezirksrat 130 am 14.03.2024  
Es besteht im Stadtbezirksrat das mehrheitliche Meinungsbild, die Variante 2 aus der DS 23-21756 (Variante mit Ausweichstelle in der Mitte) nicht weiterzuverfolgen. Die mögliche dritte Variante in Anlehnung an die Stellungnahme des Kultviertels wird diskutiert und mit der Planung gem. Variante 1 verglichen.

Es besteht im Stadtbezirksrat aufgrund der gesamtheitlichen Verbesserung der Verkehrssicherheit das mehrheitliche Meinungsbild, die Variante 1 als Beschlussvorlage weiterzuverfolgen. Die Verwaltung wird gebeten zu prüfen, ob in diesem Zusammenhang Piktogramme auf der Fahrbahn in der Südstraße auf den Radverkehr in Gegenrichtung der Einbahnstraße aufmerksam machen können.

### Prüfaufträge

- Ergangene Abstimmungen und Prüfungen  
Aus den vorangegangenen Sitzungsläufen wurden verschiedene Fragen an die Verwaltung gerichtet:

Laut vorliegender Stellungnahme der Taxivertretung werden die Taxiplätze abends und nachts benötigt. Tagsüber dienen diese Parkstände als Lieferzone.

Die Möglichkeit wurde geprüft, einen Schutzstreifen oder Radfahrstreifen entgegen der Einbahnstraße zu markieren. Im Ergebnis ist die durchgängige Markierung einer Radverkehrsanlage auf der Fahrbahn aus Gründen des vorhandenen Querschnittes und der einschlägigen Vorgaben nicht möglich.

Die Markierung von Fahrrad-Piktogrammen auf der Fahrbahn soll in Höhe der Ausfahrten zusätzlich auf den Radverkehr in Gegenrichtung der Einbahnstraße aufmerksam machen.

Bezüglich der Anfrage 24-22902 kann mitgeteilt werden, dass geprüft wurde, ob die Ausfahrt aus der Südstraße für den Radverkehr entgegen der Einbahnstraße erleichtert werden kann, indem der Bordstein in Höhe der Einmündung zum Bruchtor abgesenkt wird und der Gehwegbereich für Radfahrende mittels Beschilderung (Schrittgeschwindigkeit) bis zum Bankplatz freigegeben wird.

Auch wenn dieser Gedanke in der ersten Betrachtung naherliegend ist, muss nach eingehender Prüfung aus Gründen der Verkehrssicherheit schlussendlich davon Abstand genommen werden.

Es werden Konflikte mit dem Fußverkehr erwartet. Die Ausleitung des Radverkehrs in den Seitenbereich für eine sehr kurze Strecke mit einer nach wenigen Metern erforderlichen Einfädelung in die Fahrbahn bei entgegenkommendem Busverkehr ist problematisch. Radfahrende, die am Ende der Südstraße in den Seitenbereich ausgeleitet wurden, könnten ebenfalls in Höhe der Hochbeete entlang des Bankplatzes zum Altstadtmarkt weiter auf dem Gehweg fahren. Dies soll nicht begünstigt werden. Eine Weiterführung des Radverkehrs auf der Fahrbahn ist konsequenter und für alle Verkehrsteilnehmenden verständlicher.

Eine Ausweitung der Fahrbahn oder der Bau eines Radweges im Seitenbereich scheiden aus stadtgestalterischen und aus finanziellen Gründen zum aktuellen Zeitpunkt aus.

Mit dem Vorstand des Kultviertel e.V. erfolgte ein Erörterungstermin zur Planung am 21.03.2024. Es bestehen keine Bedenken gegen die Planung der Variante 1.

- Ruhender Verkehr

Zur Ermittlung der Auswirkungen der Planung auf den ruhenden Verkehr wurden die in der Südstraße durch Markierung ausgewiesenen Parkstände über ihre Länge erfasst und gem. EAR bilanziert (Länge Parkstand = 5,50 m). Teilweise sind durch kleinere Fahrzeuge oder das Parkverhalten vor Ort andere Nutzungszahlen erkennbar. Da diese über die Zeit erheblich variieren, musste der genannte, eher theoretische Ansatz gewählt werden.

Anzahl Parkstände	Bestand	Planung	
Lieferzone	10	5	-5
Taxi	2	2	
Freisitzfläche	1	1	
Fahrradparkstände	12	28	+16
Kfz. Parkstände tagsüber	16	12	-4
Kfz. Parkstände abends/nachts	24	24	+0

Im Bestand kann auf den zwei Taxiständen in der Zeit zwischen 08:00 Uhr und 20:00 Uhr geparkt werden. Im Planungsfall werden die Taxiparkstände außerhalb der Taxizeiten als Lieferzone genutzt.

Für die Belieferung der in der Südstraße ansässigen Betriebe sind die geplanten fünf Lieferplätze auskömmlich.

Hinsichtlich der tagsüber verfügbaren Parkstände ergibt sich im Vergleich zum Bestand eine Reduzierung um vier Parkstände während nachts durch die Freigabe für Anwohner die Stellplatzbilanz neutral ist.

Der Entfall von Parkständen kann im unmittelbaren Umfeld kompensiert werden. Dazu stehen in ca. 60 m Entfernung der öffentliche Parkplatz Südstraße, in ca. 190 m Entfernung das private Parkhaus Steinstraße und in jeweils ca. 300 m Entfernung die

öffentlichen Parkhäuser Eiermarkt und Wallstraße mit ausreichend freien Kapazitäten zur Verfügung.

Sollten sich im Laufe der Zeit Bedarfe ändern, kann innerhalb der Flächen für den ruhenden Kfz-Verkehr die Nutzung angepasst werden.

Da die Variante 1 durch den Wechsel der zu beparkenden Seite auch das Ausfahren aus den Grundstücken auf der Südseite übersichtlicher werden lässt und dadurch eine der Unfallursachen vermeidet, empfiehlt die Verwaltung die Variante 1.

Leuer

**Anlage/n:**  
keine

Absender:

**Michael Pahl (SPD)**

TOP 9.1

**24-22887**

**Antrag (öffentlich)**

Betreff:

**Südstraße - aufgesetztes Parken**

Empfänger:

Stadt Braunschweig  
Der Oberbürgermeister

Datum:

15.01.2024

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (Entscheidung)

30.01.2024

Status

Ö

### **Beschlussvorschlag:**

Die Stadtverwaltung wird gebeten, die Erlaubnis des aufgesetzten Parkens in der Südstraße zu widerrufen und die nördlichen Straßenseite der Südstraße ist mit dem VZ 286 (eingeschränktes Haltverbot) zu versehen, um z.B. Aus- und Einladen, Abholungen, Lieferungen zu ermöglichen.

### **Sachverhalt:**

Die Südstraße muss den Anforderungen der verschiedenen Verkehrsarten (motorisierter Individualverkehr in einer Richtung und dem Fuß- und Radverkehr in beiden Richtungen) sowie Anliegernutzungen gerecht werden. Die derzeitige Aufteilung und Nutzung des Straßenraums führt insbesondere aufgrund der auf beiden Seiten parkenden Autos und der damit verbunden Enge im Bereich zwischen Alte Knochenhauerstraße und Bankplatz regelmäßig zu Konflikten.

Zur Verringerung dieses Konfliktpotenzials, aber auch zur Verbesserung des Stadtbilds und der Aufenthaltsqualität sollten die im Beschlussvorschlag genannten Maßnahmen umgesetzt werden.

### **Anlage/n:**

Keine.

*Betreff:*  
**Trinkbrunnen auf dem Herzogin Anna Amalia Platz**

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat III 0600 Baureferat	<i>Datum:</i> 02.04.2024
---	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (Entscheidung)	23.04.2024	Ö

### **Beschluss:**

Der Aufstellung eines Trinkbrunnens auf dem Herzogin-Anna-Amalia-Platz an dem gemäß Anlage vorgesehenen Standort wird zugestimmt.

### **Sachverhalt:**

#### Beschlusskompetenz:

Der Stadtbezirksrat entscheidet über die Aufstellung von Denkmälern, Kunstwerken, Brunnen u. ä. sowie deren Standortbestimmung und Gestaltung gem. § 16 Abs. 1 Nr. 8 der Hauptsatzung der Stadt i. V. m. § 93 Abs. 1 Satz 3 NKomVG.

#### Hintergrund:

Die Verwaltung hat sich an der EURO-Trinkbrunnen-Kampagne anlässlich der Fußballeuropameisterschaft 2024 beteiligt (Mitteilung 24-23141). Am Weltwassertag, 22.03.2024, ist die Bekanntgabe der Gewinner erfolgt. Von den knapp 700 Bewerbern wurden für Niedersachsen folgende Gemeinden ausgelost:

- Holzminden
- Lilienthal
- Seesen
- Wunstorf

#### Weiteres Vorgehen:

Obwohl keine Förderung durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV) erfolgt, beabsichtigt die Verwaltung dennoch den für die Teilnahme an der Kampagne vorgesehenen Trinkbrunnen auf dem Herzogin-Anna-Amalia-Platz im Jahr 2024 zu realisieren. Die Aufstellung eines Trinkbrunnens auf dem relativ hoch frequentierten Platzbereich lässt eine Steigerung der Aufenthaltsqualität im zentralen Innenstadtbereich erwarten.

#### Standort:

Unter Berücksichtigung der hygienischen und technischen Voraussetzungen sowie des baulichen Aufwands wurde als Standort der in der Anlage gekennzeichnete Bereich ausgewählt.

Bei der konkreten Standortauswahl wurde berücksichtigt, dass eine Trinkwasserleitung von BS-Netz in unmittelbarer Nähe vorhanden ist. Um einen hygienisch sicheren Betrieb einer Trinkwasser-Installation gewährleisten zu können, ist eine direkte Anbindung bei kurzen Leitungswegen zum Schutz vor Verunreinigungen wesentlich.

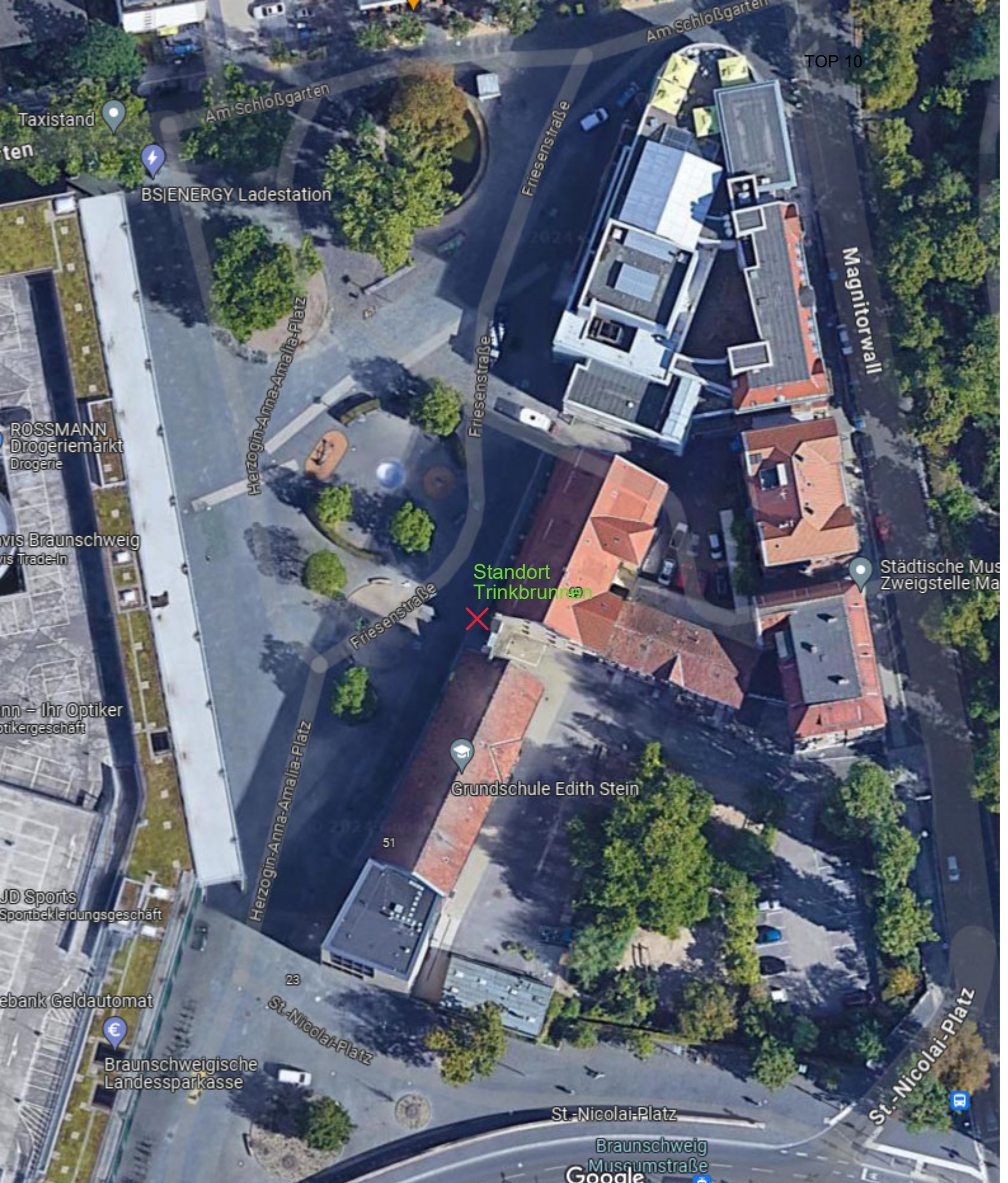
Finanzierung:

Die Finanzierung des Trinkbrunnens an diesem Standort sowie seine Unterhaltung erfolgt aus dem Budget des Baureferats. Sollte ein anderer Standort favorisiert werden, müssten ggf. damit verbundene Mehrkosten für die Leitungsverlegung über das Budget des Stadtbezirksrats getragen werden.

Leuer

**Anlage/n:**

Standort Trinkbrunnen



*Betreff:*  
**Berufung von 4 Stellvertretenden Ortsbrandmeistern**

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat II 10 Fachbereich Zentrale Dienste	<i>Datum:</i> 12.04.2024
--	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 321 Lehdorf-Watenbüttel (Anhörung)	17.04.2024	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (Anhörung)	23.04.2024	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 322 Nördliche Schunter-/Okeraue (Anhörung)	23.04.2024	Ö
Ausschuss für Finanzen, Personal und Digitalisierung (Vorberatung)	02.05.2024	Ö
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	07.05.2024	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	14.05.2024	Ö

**Beschluss:**

Die nachstehend aufgeführten Mitglieder der Freiwilligen Feuerwehr Braunschweig werden zum nächstmöglichen Zeitpunkt für die Dauer von 6 Jahren in das Ehrenbeamtenverhältnis berufen:

lfd. Nr.	Ortsfeuerwehr	Funktion	Name, Vorname
1	Lehdorf	Stellv. Ortsbrandmeister	Pape, Michael
2	Innenstadt	Stellv. Ortsbrandmeister	Lemmer, Kilian
3	Ölper	Stellv. Ortsbrandmeister	Dittmer, Marco
4	Rühme	Stellv. Ortsbrandmeister	Dr. Grürmann, Kai

**Sachverhalt:**

Die Mitgliederversammlungen der Ortsfeuerwehren haben die Obengenannten als Stellvertretende Ortsbrandmeister vorgeschlagen.

Die für die Berufung in das Ehrenbeamtenverhältnis geforderten fachlichen und beamtenrechtlichen Voraussetzungen werden erfüllt.

Die Zuständigkeit des Rates ergibt sich aus § 20 Abs. 4 des Nieders. Brandschutzgesetzes.

Dr. Pollmann

**Anlage/n:**  
Keine

Absender:

**Frakt. B90/Grüne im Stadtbezirksrat  
130**

TOP 13.1  
**24-23479**  
Anfrage (öffentlich)

Betreff:

**Belebung der Platzfolge Wollmarkt / Alte Waage durch veränderte  
Platzgestaltung**

Empfänger:

Stadt Braunschweig  
Der Oberbürgermeister

Datum:

07.04.2024

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (zur Beantwortung)

23.04.2024

Status

Ö

### Sachverhalt:

Der Wollmarkt ist geprägt durch die Kirche St. Andreas und die rekonstruierte "Alte Waage". Er wurde 1995 wieder zu einem innerstädtischen Platz entsprechend dem historischen Grundriss umgestaltet, u.a. durch eine Pflasterung und einen Wasserlauf. Die größte Teil der Fläche ist heute als Fußgängerzone gewidmet. Inzwischen findet der Wettbewerb zum Umgestaltung des "Großen Hofes" östlich der Andreaskirche statt, von dem aber der Wollmarkt ausgenommen ist. Im Sommer gibt es Außengastronomie in der Fußgängerzone, sonst wird diese Fläche praktisch nicht genutzt. Im Dezember 2023 war es möglich, an den Adventssamstagen auch in der Fußgängerzone zwischen Kirche und Kaiserstraße zu parken, die Resonanz war aber gering.

Vor diesem Hintergrund fragen wir an:

1. Welche stadtgestalterischen Ziele wurden bei der damaligen Umgestaltung des Platzes verfolgt?
2. Welcher Rahmen ist aus Sicht des Denkmalschutzes bei einer erneuten Umgestaltung einzuhalten?
3. Welche Maßnahmen, die die Fußgängerzone beleben würden (z.B. mehr Außengastronomie, Umgestaltung von Teilflächen für Spielen, Stadtgrün oder Veranstaltungen) sind denkbar?

### Anlage/n:

Keine.