

*Betreff:***Planung und Bau der Stadtstraße Nord zwischen der Hamburger Straße und dem Bienroder Weg***Organisationseinheit:*Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr*Datum:*

27.01.2016

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 331 Nordstadt (Anhörung)

Planungs- und Umweltausschuss (Entscheidung)

Sitzungstermin

04.02.2016

10.02.2016

Status

Ö

Ö

Beschluss:

- „1. Der Planung der Stadtstraße Nord (Variante 2) entsprechend der Anlage A wird zugestimmt.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, ein Planfeststellungsverfahren nach Niedersächsischem Straßengesetz (NStrG) einzuleiten.“

Sachverhalt:**1. Beschlusskompetenz des Planungs- und Umweltausschusses:**

Die Beschlusskompetenz des Planungs- und Umweltausschusses ergibt sich aus § 76 (3) Satz 1 NKomVG in Verbindung mit § 6 Ziff. 4 lit. a) Hauptsatzung. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei der Vorlage über die Planung der Stadtstraße Nord um einen Beschluss über die Planung einer Straßenbaumaßnahme, für die der Planungs- und Umweltausschuss beschlusszuständig ist.

2. Anlass:

In der Stadt Braunschweig gibt es einen hohen Bedarf an Wohnraum. Deshalb hat der Rat in seiner Sitzung am 05.05.2015 den Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift Taubenstraße HA 135 zur Satzung beschlossen (DS 17507/15). Das Verkehrsgutachten der WVI hatte dargelegt, dass die vorhandene Straßeninfrastruktur für die Erschließung des 1. Bauabschnittes ausreichend ist. Die weiteren Bauabschnitte im Bereich Taubenstraße bedürfen einer durchgehenden Straßenverbindung zwischen der Hamburger Straße und dem Bienroder Weg.

Der Verwaltungsausschuss hat in seiner Sitzung am 18.06.2013 beschlossen, dass der Rahmenplan „Nördliches Ringgebiet“ in der Fassung vom April 2013 die Leitlinie für die weitere städtebauliche Entwicklung im nördlichen Ringgebiet sein soll (DS 16107/13). Unter Zweck der Rahmenplanung wird hier ausgeführt: „Eine wichtige Erkenntnis ist, dass für den nördlichen Stadtraum eine Stadtstraße zwischen der Hamburger Straße und dem Bienroder Weg langfristig sinnvoll erscheint“.

Unter dem Stichwort Konzept Verkehr ist Folgendes ausgeführt:

„Als Vorzugslösung wird die abschnittsweise Realisierung einer Verbindung zwischen

Hamburger Straße und Bienroder Weg vorgeschlagen. Vorgesehen ist eine dem städtischen Maßstab angepasste Straße mit je einem Fahrstreifen pro Richtung [...] Gleichzeitig könnte diese Straße zu einer deutlichen Entlastung der Siegfriedstraße vom Durchgangsverkehr beitragen“.

Im Rahmen dieses Auftrags hat die Verwaltung eine Planung der sogenannten Stadtstraße Nord erarbeitet.

3. Planung

Die von der Verwaltung vorgeschlagene Variante 2 der Stadtstraße Nord ist als Anlage A beigefügt. Auf Grund der Verkehrsbedeutung wird die Straße als Kreisstraße geplant. Der Querschnitt der Straße beinhaltet durchgehend eine 6,50 m breite Fahrbahn, auf jeder Straßenseite einen Radweg mit einer Breite von 2,00 m und einem Gehweg von mind. 2,50 m Breite. Im Bereich der Bebauung des Bebauungsplans Taubenstraße wird den Fußgängern eine Gehwegbreite von 3,00 m angeboten. In weiten Teilen der Stadtstraße Nord ist darüber hinaus auf jeder Straßenseite ein Längsparkstreifen unterbrochen durch Baumpflanzungen vorgesehen. Dieser Querschnitt ist ein aus der Bauleitplanung weiterentwickelter Querschnitt, der durch die veränderte Führung des Radverkehrs eine Pflanzung der Bäume etwas näher zur Straßenmitte ermöglicht. Dies verbessert die Raumwirkung der Straße.

Die Trasse der Stadtstraße Nord beginnt an der Hamburger Straße gegenüber der Einmündung der A 392 an einer Stelle, von der aus sämtliche Fahrbeziehungen durch Ausbau des Knotenpunktes Hamburger Straße/A 392 abwickelbar sein werden. Der größte Teil des Umbaus des Knotenpunktes bezieht sich auf die zusätzliche Schaffung eines Linksabbiegestreifens von der A 392 Richtung Norden. Dieser zusätzliche Linksabbiegestreifen ist aus Gründen der Leistungsfähigkeit des Gesamtknotens zwingend erforderlich. Die Stadtstraße überwindet danach einen Höhenunterschied von mehreren Metern, um dann die Höhenlage des Sackwegs zu erreichen. In diesem Bereich des Anstiegs wird aus Kostengründen (Breite der Dammschüttung) auf die Längsparkstreifen und die Baumstandorte verzichtet. Für einen möglichen Ersatz des dort liegenden Bolzplatzes erfolgt derzeit eine Bedarfsermittlung. Mittel für einen Ersatzstandort sind in der Finanzierung berücksichtigt. Die Stadtstraße Nord nutzt den Sackweg auf ganzer Länge unter Beibehaltung der südlichen Grundstücksgrenzen. Die Stadtstraße Nord in diesem Bereich ist nur unter Erwerb privater Flächen auf der Nordseite des Sackwegs möglich.

Die Stadtstraße Nord quert den Mittelweg, in einem aufgeweiteten signalisierten neuen Knoten. Die Radfahrer werden, wie es den Vorschlägen der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) entspricht, im Bereich des Knotenpunktes auf der Fahrbahn geführt.

Im weiteren Verlauf der Stadtstraße Nord entlang der geplanten Gebäude des Bebauungsplans Taubenstraße liegt die Straße im Bereich der durch B-Plan festgesetzten öffentlichen Verkehrsfläche. Im Bereich der Querung der Spargelstraße ist eine Signalanlage für Fußgänger und den Radverkehr vorgesehen, um der Bedeutung der Spargelstraße für diese Verkehre zwischen Siegfriedviertel, dem neuen Bebauungsplangebiet und der Innenstadt gerecht zu werden. Die Straße selbst verschwenkt in diesem Bereich in die Trasse der Wodanstraße. Es soll hier ein Platz ausgebildet werden, der zum Aufenthalt unmittelbar nördlich des Nordangers einlädt. Im Bereich der Wodanstraße ist in größerem Umfang Grunderwerb erforderlich.

Die Einmündung der Stadtstraße Nord in den Bienroder Weg erfordert eine Signalisierung, so dass der Bienroder Weg/Bültenweg in geringem Umfang angepasst werden muss. Als Materialien für die Stadtstraße Nord sind Asphalt in der Fahrbahn, Betonpflaster in den Parkstreifen, Betonstein in den Rinnen, Betonborde, Asphalt in den Radwegen und Betonpflaster im Bereich der Gehwege vorgesehen.

Durch die Aufteilung des Querschnitts und die in weiten Teilen der Trasse vorgesehenen beidseitigen Baumstandorte wird ein hochwertiger städtischer Raum erlebbar.

4. Öffentlichkeitsarbeit

In einem ersten Schritt der Öffentlichkeitsarbeit hatte die Verwaltung zum 04.08.2015 und zum 01.09.2015 alle Eigentümer eingeladen, die von einer der denkbaren Varianten unmittelbar dadurch betroffen waren, dass Grundstücksflächen überplant wurden. Diese beiden Veranstaltungen sind in sehr konstruktiver Atmosphäre abgelaufen. Die Verwaltung hatte die Möglichkeit, die ersten Einschätzungen zu einzelnen Trassen von den unmittelbar Betroffenen zu erfahren und in die weiteren Planungsüberlegungen einzubringen.

In einem nächsten Schritt ist in ungezählten Einzelgesprächen mit allen Eigentümern gesprochen worden, die von Grunderwerb betroffen sein könnten. Die hieraus gewonnenen Erkenntnisse waren überaus hilfreich für die weitere Planung, da sich auf diese Weise insbesondere in der Wodanstraße eine Kompromisslinie zwischen den sehr unterschiedlichen Interessenlagen andeutete.

In einem nächsten Schritt hatte die Verwaltung die Eigentümer schriftlich und die interessierte Öffentlichkeit über die Medien zu einem Planungsworkshop am 21.09.2015 eingeladen, der unter großer Beteiligung der Öffentlichkeit in konstruktiver Atmosphäre ablief. Die Verwaltung hatte drei Varianten (siehe Anlagen 1, 2, 3) erläutert und zur Diskussion gestellt. Die Bürger hatten die Möglichkeit, zu jeder Variante verschiedene Anmerkungen in sehr große Kopien des Plans zu stecken und darüber zu diskutieren. Die Ergebnisse sind dokumentiert auf der Internetseite www.stadtstraße-nord.de. Einige Anmerkungen und Diskussionsbeiträge bedürfen der besonderen Erwähnung. Es gab Kritik an der Entscheidung der Verwaltung, die Variante 1 (siehe Anlage 4) nicht mit vorzustellen, da diese Variante die prognostizierten Verkehrsmengen im Bereich Mittelweg nicht mit der wünschenswerten Qualitätsstufe abwickeln kann. Weiterhin wurde die Untersuchung einer Variante 5 (siehe Anlage 5) gefordert, die über den Weinbergweg einen Versatz zur Mitgaustraße nach Süden über die Spargelstraße und anschließend über den Gotenweg bis zum Bültenweg geführt werden sollte. Diese Variante wurde aufgrund einer Vielzahl von grundsätzlichen Problemen (siehe Anlage 5) aus der weiteren Betrachtung ausgeschlossen. Weiterhin entstand in der Diskussion der Wunsch nach einer modifizierten Variante 3 b (Anlage 6), die zwischen dem Mittelweg und der Spargelstraße nicht vollständig durch die Kleingärten verlaufen sollte, sondern vom Mittelweg aus direkt in Richtung Baugebiet/Mitgaustraße und weiter verlaufend über die Mitgaustraße in die Wodanstraße verlaufen sollte.

Alle drei Wünsche hat die Verwaltung in der Form aufgenommen, dass alle Varianten in den nachfolgenden Auswahlprozess übernommen wurden.

Die Verwaltung hat dann in einem Auswahlprozess (siehe Kapitel 5.) einen Variantenvorschlag herausgearbeitet und diesen der interessierten Öffentlichkeit am 16.12.2015 präsentiert. Dabei wurde auch umfangreich auf die Varianten 1, 3 a und 5 eingegangen.

Es liegt in der Natur der Sache, dass einige Anlieger mit dem Variantenvorschlag nicht einverstanden sind, da die Betroffenheit bei Wahl einer anderen Variante objektiv deutlich geringer ausgefallen wäre. Trotzdem verlief auch die bisher letzte Öffentlichkeitsbeteiligung in sehr konstruktiver Atmosphäre. Folgende Einzelpunkte sind hervorzuheben:

Ein großes Thema waren Fragen zur Lärmbelastung und zur Berechnung der Emissionswerte. Dieser Sachverhalt wurde ausführlich erklärt.

Es gab viele Fragen und Anmerkungen zu der prognostizierten Verkehrsbelastung der Stadtstraße Nord; zum einen Hinweise, dass die Verkehrsbelastung viel zu hoch sei, zum anderen jedoch auch Hinweise, dass die Siegfriedstraße wie im Rahmenplan vorgesehen, entlastet werden müsse.

Der Flächenbedarf für die beidseitigen Parkstreifen und Baumstandorte wurde kritisiert. Die Verwaltung ist der Auffassung, dass angesichts der Entwicklungspotentiale dieses Bereiches nach Bau der Straße ein Bedarf an öffentlichen Parkplätzen entstehen wird, der zu einem späteren Zeitpunkt nur mit sehr hohen zusätzlichen Kosten realisiert werden könnte. Außerdem ginge der Charakter der Stadtstraße Nord - eine Baumallee -

ansonsten verloren.

Von einigen Anwohnern des Mittelweges/Robert-Koch-Straße wurde ein erheblicher Mangel an öffentlichen Parkplätzen in diesem Bereich bemängelt. Dies würde sich durch den Bau der Straße noch verschärfen. Die Verwaltung erkennt an, dass aufgrund des völligen Fehlens von privaten Einstellplätzen für 130 Wohnungen im Geschosswohnungsbau die Parksituation für die betroffenen Anlieger problematisch ist. Durch den Bau der Stadtstraße wird das Parkraumangebot im Zuge des Sackwegs jedoch etwa verdoppelt.

Es wurde die Idee geäußert, im Zuge des Mittelwegs südlich des Sackwegs Parkplätze anzulegen. Dies wäre planerisch zwar möglich, würde aber das Fällen von etwa 10 Bäumen erforderlich machen und die Projektkosten erhöhen. Dieser Bereich entlang des unlängst ausgebauten Mittelweges liegt außerhalb des vorgesehenen Umbaubereichs. Die Verwaltung empfiehlt, diese Parkplätze zu Lasten von 10 Bäumen nicht zu bauen. Alle Verständnisfragen beantwortete die Verwaltung.

Die Verwaltung hatte nach dieser Veranstaltung den Eindruck, dass bei aller Kritik Einzelner die Vorgehensweise der Verwaltung, die Entscheidungsfindung und auch das Ergebnis Variante 2 breite Zustimmung fanden.

5. Auswahlprozess der Verwaltung zur Variantenfindung

Die Verwaltung hat insgesamt 5 Varianten (1, 2, 3 a, 3 b, 4) einer umfangreichen Bewertung nach insgesamt 45 Einzelkriterien in verschiedenen Untersuchungsbereichen unterzogen. Im Rahmen einer interdisziplinär besetzten ständigen Arbeitsgruppe mit Mitgliedern aus Verwaltung und Planungsbüro wurde jeder Variante zu jedem Kriterium eine Bewertung von ++ bis - - zuteil, wobei es bei jedem Einzelkriterium zu einer einvernehmlichen Bewertung innerhalb der Arbeitsgruppe kam. Die Fülle dieser Bewertungspunkte wurde in einer Matrix zusammengetragen und anschließend zu insgesamt 5 Untersuchungsbereichen aufgrund der Detailbewertungen eine Rangfolge der verschiedenen Varianten ermittelt. Die Zusammenstellung dieser Rangfolgen für die verschiedenen Varianten ist als Anlage 7 beigefügt. Es wird deutlich, dass die Variante 2 in insgesamt 4 von 5 Untersuchungsbereichen den 1. Rang einnimmt. Lediglich im Bereich der Umwelt ist die Variante 1 über den Weinbergweg positiver zu beurteilen als die Variante 2.

Die Einzelbewertungen wurden nicht gewichtet. Selbst wenn man den Untersuchungsbereich der Umwelt sehr viel stärker wichten würde als alle anderen Untersuchungsbereiche, bleibt das große Problem der Variante 1 der 5. Rang im Untersuchungsbereich Verkehr mit einer nicht lösbarer verkehrlichen Problematik durch den Versatz Weinbergweg/Mitgaustraße.

Die Verwaltung empfiehlt deshalb die Variante 2 zur Beschlussfassung.

6. Grunderwerb

Für die vorgeschlagene Realisierung der Variante 2 der Stadtstraße Nord ist Grunderwerb in großem Umfang erforderlich. Mit allen Grundstückseigentümern wurde gesprochen, um die grundsätzliche Bereitschaft zum Verkauf von Teilen des Grundstückes zu erkunden. Die Reaktionen waren weit überwiegend konstruktiv. Der Verwaltung wurden

Rahmenbedingungen (z. B. Maximalgröße der zu verkaufenden Fläche) oder Bedingungen genannt, die auch Tauschgrundstücke betrafen. Die Planung wurde modifiziert, wo dies möglich war, um besondere Härten zu vermeiden.

Nach dem Beschluss über diese Vorlage wird die Verwaltung versuchen, alle benötigten Grundstücke im Einvernehmen mit den Eigentümern zu erwerben.

Es gibt auch Grundstückseigentümer, die sich bislang noch nicht bereit erklärt haben, die benötigten Flächen zu verkaufen. Hier sind weitere Gespräche vorgesehen. Den Grunderwerb durch eine Änderung der Planung zu vermeiden, ist in diesen Fällen nicht möglich.

7. Kosten

Die Investitionskosten für die Stadtstraße in den Abschnitten Hamburger Straße bis Planstraße A (Lichtwerkallee) und Spargelstraße bis Bienroder Weg betragen einschl. Kostenanteilen für Unvorhergesehenes und Indexsteigerungen ca. 11,2 Mio. € zzgl. Grunderwerbskosten. Der Abschnitt Planstraße S2 (zwischen Planstraße A/Lichtwerkallee und der Spargelstraße) wird vollständig von der NiWo im Rahmen der aktuellen inneren Erschließung für das Baugebiet HA 135 finanziert.

8. Finanzierung

Die benötigten Haushaltsmittel sind im Haushaltsplanentwurf 2016/IP 2015-2019 wie folgt eingeplant:

Projekte	2015 -Mio. €-	2016 -Mio. €-	2017 -Mio. €-	2018 -Mio. €-	2019 -Mio. €-	2020 ff -Mio. €-	Gesamt -Mio. €-
5E.660101 Stadtstr. Hamburger Str. - Bienroder Weg	0,43	0,20	0,40	3,00	3,00	4,15	11,18
5E.660123 Nördl. Ringgeb. - Planstraße S1	0,05		0,30	0,40			0,75
5S.210008 - Grundstückskäufe Nördliches Ringgebiet		0,58					0,58

Das Projekt 5E.660123 stellt den von der Stadtstraße Nord zunächst unabhängigen Anschluss des Baugebietes HA 135 an den Mittelweg dar. Sofern die Stadtstraße in der vorgeschlagenen Trasse realisiert wird, entfallen die im Projekt 5E.660123 enthaltenen Ausgaben (752.000 €) und Einnahmen (567.000 €). Die Finanzierung dieses Abschnittes erfolgt dann mit den zur Verfügung stehenden Mitteln des Projektes 5E.660101.

Für die Grunderwerbskosten sind Mittel in Höhe von 580.000 € im Haushaltsplanentwurf 2016/IP 2015-2019 vorgesehen.

Es handelt sich bei der Stadtstraße Nord auf ganzer Länge beitragsrechtlich um eine Erschließung, so dass sich die Anlieger über Erschließungsbeiträge mit 4,9 Mio. € an den Gesamtkosten beteiligen. Zusätzlich beteiligt sich die NiWo an den Kosten der Stadtstraße mit 3,7 Mio. €.

Über den Haushalt 2016 / IP 2015-2019 wird der Rat voraussichtlich im März entscheiden.

9. Information der Anlieger über die Erschließungsbeiträge

Die von Erschließungsbeiträgen betroffenen Anlieger werden am 27.01.2016 von der Verwaltung über die Rechtsgrundlage und die Höhe der Erschließungsbeiträge informiert.

10. Vorschlag der Verwaltung

Die Verwaltung empfiehlt, die Variante 2 (Anlagen A 1 bis A 3) zu beschließen und das erforderliche Planfeststellungsverfahren nach Niedersächsischem Straßengesetz einzuleiten, mit dem Ziel, das Nördliche Ringgebiet entsprechend der Rahmenplanung weiter zu entwickeln.

Anlage/n:

Anlage A 1 - A 3: Lagepläne der Vorzugsvariante

Anlage 1: Lageplan der Variante 2

Anlage 2: Lageplan der Variante 3

Anlage 3: Lageplan der Variante 4

Anlage 4: Lageplan der Variante 1

Anlage 5: Lageplan der Variante 5

Anlage 6: Lageplan der Variante 3 b

Anlage 7: Zusammenstellung der Rangfolgen der Varianten