Stadt Burgdorf
Der Bürgermeister

Vorlage Nr.:	**2007 0093**
Datum:	18.04.2008
Amt/Abteilung:	6.2/66
Sachbearbeiter(in):	Rainer Herbst
Aktenzeichen:	642-11-10-4

Beschlussvorlage **öffentlich**

Betreff: **Ausbauprogramm 'Untere Marktstraße', 'Poststraße', 'Braunschweiger Straße', 'Gartenstraße' und 'Bahnhofstraße'**

Beratungsfolge:

	Datum	TOP	abweich. Beschluss	Abstimmungsergebnis Ja	Nein	Enth.
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	06.02.2007					
Verwaltungsausschuss	13.02.2007					

Finanz. Auswirkungen in Euro	Haushaltsstelle	VwH	VmH
Einmalige Kosten: ca. 1.400.000,00 €	------	☐	☒
Laufende Kosten: ------ €		☐	☐
Haushaltsmittel stehen zur Verfügung:	☐ ja ☒ nein		

<u>Beschlussvorschlag</u>:

Der Ausschuss für Umwelt und Verkehr schließt sich dem Beschlussvorschlag zu dieser Vorlage an.

Der Verwaltungsausschuss beschließt den Ausbau der genannten Stadtstraßen wie in der Vorlage dargestellt und empfiehlt dem Rat, die erforderlichen Haushaltsmittel für die genannten Maßnahmen zu gegebener Zeit bereitzustellen.

(Baxmann)

Sachverhalt und Begründung:

I. ALLGEMEINES

I.1. Einführung

Bereits im Jahr 2002 wurde die "Obere Marktstraße" nach ausführlichen Diskussionen mit den Anliegern, Bürgern und in den politischen Gremien nach Beschluss des Verwaltungsausschusses vom 06.11.2001 umgebaut. In Anlehnung an diesen Ausbau soll nunmehr auch der gesamte Straßenzug "Untere Marktstraße" / "Poststraße" / "Braunschweiger Straße" umgebaut werden. Ergänzend sollen auch die "Bahnhofstraße" in ihrem bisher nicht ausgebauten Abschnitt von der "Marktstraße" bis zur "Rolandstraße" sowie die "Gartenstraße" mit überplant und ausgebaut werden.

Die nachfolgend dargestellten und beschriebenen Planungen beruhen auf einem intensiven Abstimmungsprozess in einem begleitenden Arbeitskreis, dem Verein Stadtmarketing und dem AKEB. Des Weiteren wurden erste Anliegerversammlungen durchgeführt und es ist geplant, am 30. Januar d.J. in einer Einwohnerversammlung die hier dargestellten Sachverhalte nochmals umfassend zu erläutern und zu diskutieren. Über die Ergebnisse der Einwohnerversammlung werde ich in der Ausschusssitzung für Umwelt und Verkehr am 06.02. d.J. berichten.

Da der Bau der B188n voraussichtlich im März 2007 beginnt, sollen nunmehr die einzelnen Maßnahmen des Programms „Rückbau Stadtstraßen“ in das Bauprogramm der Stadt Burgdorf überführt werden.

Die Umbaumaßnahmen in der "Gartenstraße" sollen bereits im Jahr 2007 durchgeführt werden, um einen Straßenzustand herzustellen, der mit Beginn der Bauarbeiten in der "Marktstraße" zu einer verträglichen Verkehrsabwicklung in den anderen betroffenen Stadtstraßen führen wird und auch um hier den Anliegern durch einen frühzeitigen Rückbau entsprechend entgegen zu kommen. Der Umbau zweier Buskaps in der "Marktstraße" ist ebenfalls im Jahr 2007 vorgesehen, um hier entsprechende Fördermittel aus dem "Haltestellenprogramm" zu akquirieren, da dieses Programm ab 2008 eingestellt wird.

I.2. Heutige Situation

Die "Untere Marktstraße", "Braunschweiger Straße" und "Poststraße" sind auch heute schon durch hohe städtebauliche Qualitäten gekennzeichnet, die nur in einzelnen Abschnitten aufgewertet werden müssen. Der Großteil der Fassaden ist ansprechend, die Geschäfte sind genutzt.
Aufgrund der bisherigen hohen Verkehrsbelastung der Straßen ist die städtebauliche Qualität in der Straßenraumgestaltung nicht wiederzufinden. Mit Ausnahme der "Unteren Marktstraße", die einen teilweise hochwertigen Gehwegbelag aufweist, stellen sich die Seitenbereiche eher lieblos und zudem sehr schmal dar. Darüber hinaus fehlen der Bezug zu stadtbildprägenden Räumen (wie bspw. im Bereich der Brücke zur Burgdorfer Aue) als auch die Gestaltung von Platzräumen (z.B. am Rathaus I). Im Rahmen des Umbaues sollen diese Defizite behoben werden. Verweilräume zum längeren Aufenthalt auf der Straße sind ebenfalls kaum vorhanden. Dies ist nicht zuletzt dadurch bedingt, dass der dauernde Aufenthalt aufgrund der hohen Verkehrsbelastungen derzeit unattraktiv ist.

Die verkehrliche Erschließung der Burgdorfer Innenstadt soll ebenfalls verbessert werden. So sind die im Osten der Stadt vorhandenen größeren zusammenhängenden Parkplatzanlagen von Westen aus teilweise nur mit längeren Umwegen anfahrbar.

II. Zukünftige Funktion der Straßen

II.1 Marktstraße, Poststraße, Braunschweiger Straße

Die Straßenfunktion ist der Abbildung 1 zu entnehmen. Die zukünftige Funktion der "Marktstraße", "Poststraße" und "Braunschweiger Straße" wird nach Realisierung der B188n als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit optionaler Nutzung als Fußgängerzone (in Teilabschnitten) angesehen.

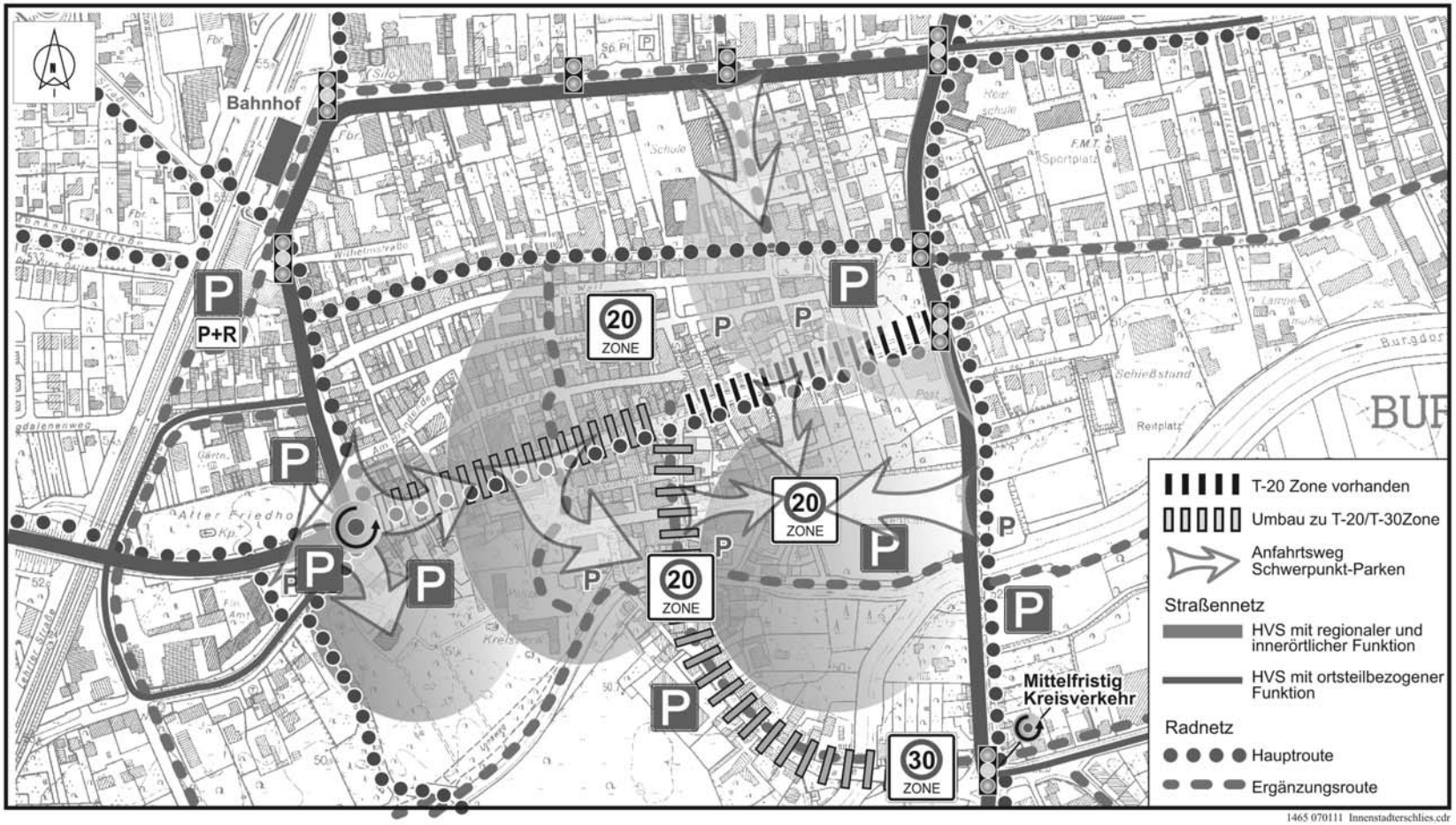
Eine möglichst hohe Entlastung von Kfz-Verkehr soll im Zuge der "Unteren Marktstraße" / "Poststraße" / "Braunschweiger Straße" erzielt werden. Gleichzeitig soll eine möglichst hohe Flexibilität hinsichtlich der Befahrbarkeit des Straßenzuges aufrecht erhalten bleiben.

Die Verkehrsführung mit einem kurzen Abschnitt der "Poststraße" als Einbahnstraße sowie der Option, zwischen dem Knotenpunkt "Poststraße" / "Untere Marktstraße" / "Obere Marktstraße" und Einmündung "Schützenweg" in dem bereits umgebauten Abschnitt der "Oberen Marktstraße" einen Teil als Fußgängerzone einzurichten, wurde im bisherigen Verlauf der Diskussion als insgesamt beste Lösung beurteilt. Zusätzlich wurde jedoch gefordert, die Einbahnstraßenregelung in diesem Abschnitt so herzustellen, dass die Straße wahlweise als Einbahnstraße oder im Zweirichtungsverkehr betrieben werden kann.

Die Funktion der "Unteren Marktstraße", der "Poststraße" und der "Braunschweiger Straße" entspricht demnach im zukünftigen Straßenverkehrsnetz von Burgdorf der einer verkehrsberuhigten innerstädtischen Erschließungsstraße mit hoher Aufenthaltsqualität für Fußgänger. Dessen ungeachtet kann im Rahmen von Verkehrsversuchen überprüft werden, inwieweit auch mit Beibehaltung des Beidrichtungsverkehrs im gesamten Straßenzug der Kernstadt die Verträglichkeit der Verkehrsmengen erhalten bleibt.

Das Einbahnstraßensystem der nördlichen Bereiche der Altstadt soll unter Umständen im Rahmen von Verkehrsversuchen an die Erfordernisse der umgestalteten Innenstadt angepasst werden. Dabei soll die gute Wohnqualität des Quartiers beibehalten, die Kundenerreichbarkeit allerdings verbessert werden. Erste Ideenansätze zur Veränderung der Verkehrssituation bei der Einfahrt in die Straße "Hannoversche Neustadt" sind in der Diskussion.

Abbildung 1 Verkehrskonzept



INNENSTADTVERKEHRSKONZEPT
BURGDORF

VERKEHRSKONZEPT

1

PGT PLANUNGSGEMEINSCHAFT DR.-ING. WALTER THEINE

II.2 Bahnhofstraße, Gartenstraße

Die "Bahnhofstraße" und die "Gartenstraße" werden die Funktion einer innerstädtischen Erschließungs- und Umfahrungsstraße übernehmen. Über sie sind alle wichtigen innerstädtischen Ziele – Bahnhof, Innenstadt sowie Wohnquartiere – zu erreichen. Darüber hinaus haben sie eine wichtige Bedeutung für den Schülerverkehr.

"Bahnhof"- und "Gartenstraße" werden zukünftig als innerörtliche Hauptverkehrsstraße voraussichtlich als Regionsstraße (Kreisstraßennetz Region Hannover) geführt. Die Verträglichkeit der Verkehrsabwicklung soll verbessert werden. Ähnlich wie bereits beim Bahnhofsvorplatz und bei der Fußwegverbindung zur Innenstadt geschehen soll die Querungssicherheit sowie die Längsverkehrssicherheit für den Radverkehr erhöht werden. Zu diesem Zweck sind punktuelle Umbaumaßnahmen vorgesehen.

III. Umbauziele

III.1 Marktstraße, Poststraße, Braunschweiger Straße

Mit dem Umbau wird eine Reihe von Zielen zu erfüllen sein, die sich auf
- die Verbesserung der Erschließungsqualität,
- die Verbesserung der Verkehrsführung,
- die Führung des ÖPNV,
- die Führung des Radverkehrs sowie
- die städtebauliche Qualität

beziehen.
Die wesentlichen Leitlinien der Ziele werden im Folgenden erläutert.

Parkraumsituation
Die Parkraumsituation der Innenstadt stellt sich anhand der Abbildung 1 dar. Im Zuge des Ausbaues werden Stellplatzerweiterungen vorgesehen, die neben Parkplätzen im Straßenraum vor allen Dingen Stellplätze im Bereich der westlichen Eingangssituation an der Bahnhofstraße (als Schräg- oder Längsparkplätze) sowie durch Erweiterung der Flächen im Bereich „Vor dem Hannoverschen Tor“ vornehmen. Insgesamt werden etwa 40 neue, über Parkscheinautomaten zu bewirtschaftende Parkplätze, geschaffen.

ÖPNV
Die beidseitige Haltestelle am Spittaplatz wird beibehalten und ausgebaut. Im Rahmen von GVFG-Förderanträgen wurde ein Antrag zum Ausbau dieser Haltestelle zum behindertengerechten Buskap vorgenommen, der voraussichtlich bewilligt wird. Der Ausbau würde dann im Jahre 2007 durchgeführt. In Bezug auf die Ausstattung der Haltestelle wird untersucht, ob die Integration des Wartehäuschens vor dem Bekleidungsgeschäft "Fehling" in die Gestaltung der angrenzenden Fassaden möglich ist.

Radverkehr
Der Radverkehr wird aufgrund der verminderten Verkehrsmengen und der niedrigen Fahrgeschwindigkeiten sicher in der Fahrbahn mitgeführt. Bei der Führung des Radverkehrs in dem möglichen Teilstück Einbahnstraße wurde die Fahrbahnbreite so gewählt, dass der Begegnungsfall Radverkehr / Kfz-Verkehr ebenso wie der Begegnungsfall Kfz / Kfz möglich ist.
Die Anforderungen des Radverkehrs an die Verkehrsführung sind auch dem Innenstadtverkehrskonzept zu entnehmen.

Städtebauliche Gestaltung
Die Funktionsaufteilung und Gestaltung der Straße soll sich an der "Oberen Marktstraße" orientieren. Der bituminöse Fahrbahnbelag wird nicht erneuert.

Der grundlegende Ansatz der Planung soll zu einer weiteren Belebung der Innenstadt von Burgdorf führen, was insbesondere hinsichtlich der Erreichbarkeit der Kunden sowohl im nichtmotorisierten Verkehr (ÖPNV, Radfahrer und Fußgänger) als auch im motorisierten Kundenverkehr relevant ist.

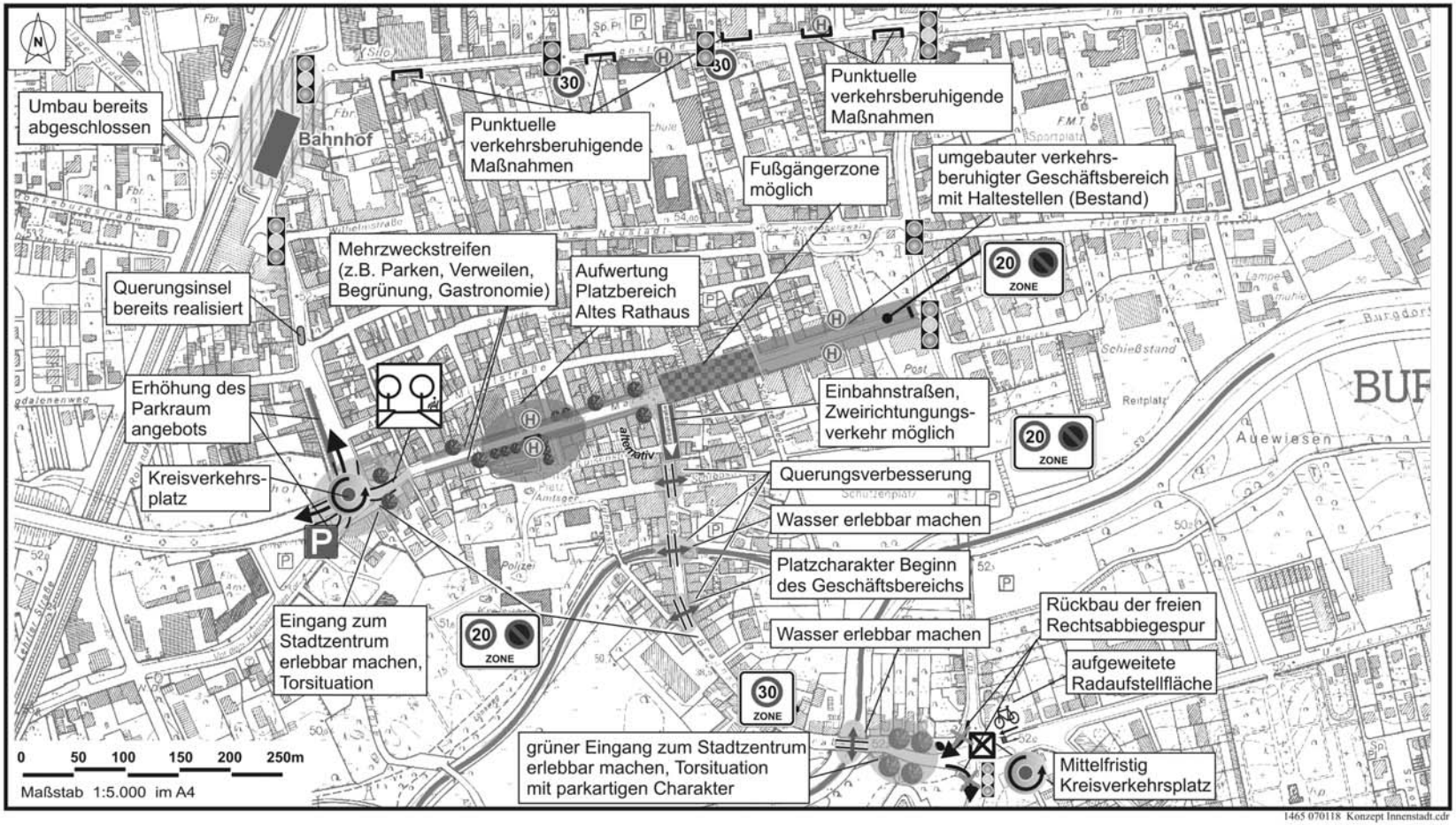
Die städtebauliche Gestaltung des Straßenraumes ist im Wesentlichen durch die Maßnahmen im öffentlichen Straßenraum zu verbessern. Dabei wird es nicht nur darauf ankommen, durch entsprechende Materialwahl ein attraktives Erscheinungsbild zu erzeugen, sondern auch markante städtebauliche Punkte herauszuarbeiten. Die besonders markanten städtebaulichen Punkte, die im Zuge der Überarbeitung verbessert werden sollen, sind:

- "Bahnhofstraße" im südlichen Abschnitt,
- Eingangssituation von Westen "Vor dem Hannoverschen Tor",
- Bereich Rathaus I,
- Kreuzungsbereich "Untere"-, "Obere Marktstraße" / "Poststraße" (Gelenk)
- Brücken über die Gewässer,
- Dreiecksplatz im Bereich "Knickstraße" / "Mühlenstraße" / "Braunschweiger Straße",
- Eingangssituation Schwarzer Herzog.

Für diese Bereiche sollten stadträumliche Aufwertungen entwickelt werden, die ergänzend zur Straßenraumgestaltung funktionale Aufwertungen vorsehen, die die Nutzbarkeit dieser Bereiche für Kunden und Besucher verbessern.

Der Übersichtsplan (Abbildung 2) zeigt die wesentlichen Bereiche der Umgestaltung im Überblick. Deutlich werden die entscheidenden Maßnahmenbereiche.

Abbildung 2 Rückbau Stadtstraßen - Übersicht



INNENSTADTVERKEHRSKONZEPT
BURGDORF

BURGDORF - RÜCKBAU STADTSTRASSEN
- Übersicht-

2

PGT PLANUNGSGEMEINSCHAFT DR.-ING. WALTER THEINE

III.2 Bahnhofstraße (Anlagen 1 und 12), Gartenstraße (Anlagen 8-10, 15, 16)

Die Maßnahmen in der "Bahnhofstraße" und in der "Gartenstraße" sind mit Ausnahme der Eingangssituation der "Bahnhofstraße" im Wesentlichen punktueller Art. In der "Gartenstraße" wird durch Gehwegvorstreckungen bzw. zusätzliche Querungshilfen, die Verlegung der Haltestelle im Bereich der Schule, das Aufheben der Mittelmarkierung und die Markierung von vorgezogenen Radaufstellbereichen ein gleichmäßigerer Verkehrsfluss erzielt. Eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h im Abschnitt vor der Schule dient flankierend der Erhöhung der Verkehrssicherheit.

IV. Ausbaukonzept der Marktstraße, Poststraße, Braunschweiger Straße

IV.1 Grundlagen

Der Straßenzug "Untere Marktstraße" / "Poststraße" / "Braunschweiger Straße" soll im Wesentlichen analog zu dem Maßnahmenrepertoire in der "Oberen Marktstraße" umgebaut werden. Prämissen sind:

- Verringerung der Fahrbahnbreite auf etwa 6,00 m, die für einen Beidrichtungsverkehr auch für Linienbusse ausreicht,
- Führung des Radverkehrs in der Fahrbahn,
- Einbringen von Mehrzweckstreifen und Verbreiterung der Seitenräume, städtebaulich gestalterische Markierung markanter Punkte,
- einheitliche Beleuchtung,
- moderne, zweckmäßige und ansprechende Möblierung.

IV.2 Beschreibung einzelner Bereiche

Knotenpunkt Hochbrücke / Bahnhofstraße (Anlagen 1, 2 und 12)

Für den Knotenpunkt Hochbrücke / "Bahnhofstraße" wird ein GVFG-Antrag vorbereitet, der eine Umgestaltung zum Kreisverkehrsplatz vorsieht. Damit kann die Eingangssituation städtebaulich markant aufgewertet und gleichzeitig die Verteilerfunktion für die Straßen "Vor dem Hannoverschen Tor", "Marktstraße", "Bahnhofstraße" den Verkehrsströmen entsprechend angemessen übernommen werden.

Im Rahmen des Ausbaus wird auf der "Bahnhofstraße" ein Fahrbahnteiler mit Zebrastreifen und einem mittig geführten Zweirichtungsradweg (zur Führung des Radverkehrs) vorgesehen, der Anschluss an die straßenunabhängigen Geh- und Radwegverbindungen aus der Weststadt oder aus der Südstadt hat.

Die anderen Knotenarme "Vor dem Hannoverschen Tor" und "Marktstraße" werden mit einfachen Einmündungen versehen. Die Haltestelle "Bahnhofstraße" für den ÖPNV wird nach Westen an die Hochbrücke verlegt und mittels einer Querungshilfe (Fahrbahnteiler) gesichert.

Im südlichen Eingangsbereich der "Bahnhofstraße" werden zahlreiche neue Parkplätze geschaffen, die durch Verzicht auf die Busspur und Verringerung der Fahrbahnbreite als Schrägparkplätze ausgeführt werden können. Auch im Bereich der jetzigen Bushaltestelle werden Längsparkplätze angeordnet. Weitere Parkplätze entstehen in der Dreiecksfläche südöstlich des Finanzamtes durch Erweiterung des vorhandenen Parkplatzes.

Vor dem Hannoverschen Tor bis Spittaplatz (Anlagen 2, 3 und 13)

In diesem Abschnitt, in dem der engste Bereich der "Marktstraße" liegt, soll durch Verringerung der Fahrbahnbreiten auf 6,00 m und die Anlage von durch Rundbord abgetrennten Mehrzweckstreifen im Randbereich eine attraktivere Nutzungsoption z.B. als Parkraum und als Außenbewirtschaftungsfläche erreicht werden. Der westliche Eingangsbereich wird durch entsprechende Gestaltung als Platz und Eingangstor erkennbar gemacht werden. Hierzu soll der Platz als dreieckige Pflasterfläche ausgeführt und mit einem hellen Belag versehen werden. Im Eingangsbereich wird durch Baumtore und Beleuchtung eine Aufenthaltsfläche geschaffen. Der weitere Platzbereich kann auch für das Abstellen von Fahrrädern und für die Außengastronomie der vorhandenen Gaststätte genutzt werden. Die Zufahrten zu den Grundstücken bleiben unverändert.

Spittaplatz bis Rathaus I (Anlage 4)

Am Spittaplatz ist der Rückbau der vorhandenen Busbuchten und die Verringerung der Fahrbahnbreiten vorgesehen. Der Bus hält an einem Buskap in der Fahrbahn. Die Einfahrtmöglichkeiten in die Seitenstraßen bleiben unverändert. Die Aufweitung des Bereiches ist seitlich der Kirche vorgesehen.

Neuer Platz am Rathaus I (Anlagen 4, 13)

Ein wichtiges Element des Umbaus ist die Neuschaffung des Platzes vor dem alten Rathaus. Dieser zeigt durch die eigenständige Gestalt des Baukörpers des Rathauses mit den vorgelagerten zwei Bäumen bereits ein markantes Gesicht, welches nunmehr durch Umbau im gesamten Straßenraum erkennbar gemacht werden soll. Damit kann auch die Platzfolge Spittaplatz / Platz am Rathaus I optimiert werden. Vorgesehen ist eine Arrondierung dieses Platzes durch eine Verbesserung mit Pflasterstrukturen inkl. des Fahrbahnbereiches.

Eine angepasste Beleuchtung hebt sowohl die Fassadenstrukturen des alten Rathauses hervor – ergänzt durch Bodenstrahler – als auch die vorhandenen und neu zu pflanzenden Bäume. Die Platzausleuchtung wird zudem in veränderter Form gegenüber der Straßenbeleuchtung abgehoben, so dass dieser Platz auch als helle Platzfläche in der dunklen Jahreszeit erkennbar ist.

Rathaus I bis Knotenpunkt Obere Marktstraße / Poststraße (Anlage 4)

In diesem Bereich wird ein erheblicher Rückbau der Fahrbahn möglich. Großzügige Mehrzweckstreifen erlauben sowohl Parken als auch eine bessere Nutzung der Randbereiche.

Gelenk Marktstraße / Poststraße (Anlage 4)

Das Gelenk dient dem Übergang zwischen der "Oberen Marktstraße" zur "Unteren Marktstraße" sowie der Anbindung der "Poststraße". Es wird als symbolischer Platz ausgeführt mit einem kreisförmigen Pflasterband, bei dem insbesondere auf der Westseite großzügigere Aufenthaltsmöglichkeiten (für Treffen, Verabredungen, etc.) mit Sitzblöcken und Begrünung geschaffen werden. Der Anschluss an die
"Obere Marktstraße" erfolgt entsprechend des derzeitigen Bestandes.

Poststraße / Braunschweiger Straße (Anlagen 5, 6, 7, 14)

Im gesamten Bereich der "Poststraße" und der "Braunschweiger Straße" wird die Fahrbahn verengt. Teilweise – insbesondere in den engen Bereichen der Kurve – kann die Fahrbahnbreite auf 5,25 m reduziert werden, um ausreichende Gehweganlagen zu erhalten. In einigen Abschnitten kann zudem der Mehrzweckstreifen so verbreitert werden, dass auch Parken möglich wird.

Gewässerquerungen (Anlagen 5 und 7)

Die Brücke über die Aue und ihre Randbereiche mit den aufmündenden Fußwegen (Lönsweg) werden insgesamt mit einer Zugänglichkeit zum Wasser aufgewertet. Von der Aue gehen die wesentlichen Ost-/West-Rad- und Fußwegverbindungen durch die angrenzenden attraktiven Stadt- und Naturräume aus. Hierzu ist die Instandsetzung der vorhandenen Treppenanlage und die Aufwertung der angrenzenden Uferbereiche sinnvoll, die als Platz zum Verweilen genutzt werden können. Auf der Brücke wird ein "Ausguck" den Blick auf das Wasser erlauben.

Im Bereich der Gewässerquerung am Schwarzen Herzog (Gümmekanal) sollen ebenfalls gestalterische aufwertende Maßnahmen ergriffen werden. Diese sehen neben einer Heranführung an das Wasser ebenfalls dessen Sichtbarmachung vor.
Brücken und Übergang zu den Gewässern sollen zudem durch ein eigenständiges Beleuchtungskonzept betont werden.

Dreiecksplatz (Anlage 6)

Im Mündungsbereich "Braunschweiger Straße" / "Mühlenstraße" und "Knickstraße" wird ein kleiner Stadtplatz geschaffen. Der behutsame Einsatz von Großgrün und die über die Fahrbahn durchgehende Pflasterung schaffen einen eindrucksvollen Eingang in die Altstadt.

Knotenpunkt Schwarzer Herzog (Anlage 7)

Für den Knotenpunkt Schwarzer Herzog wird zunächst der Rückbau der freien Rechtsabbieger vom "Kleinen Brückendamm" vorgesehen. Da auch hier untersucht wird, inwiefern ein Kreisverkehrsplatz mittelfristig zu einer Verbesserung der Situation führen kann, wird die Maßnahme unter Umständen zurückgestellt, um zu überprüfen,

- ob der Kreisverkehrsplatz unter Berücksichtigung der Prognoseverkehrsmengen
  leistungsfähig und insbesondere, ob der Busverkehr zügig abzuwickeln ist,
- ob Fördermittel akquiriert werden können.

V. Oberflächenentwässerung

Das von den befestigten Flächen anfallende Oberflächenwasser wird über Regenabläufe in die Mischwasserkanalisation eingeleitet. Vor Baubeginn werden hier die Hausanschlüsse und der Hauptkanal nochmals untersucht, um festzustellen, ob ggf. Sanierungsbedarf vorhanden ist. Die hier evtl. anstehenden Kosten einer offenen bzw. einer Sanierung mittels Inliner sind zu gegebener Zeit in den Haushalt einzustellen.

VI. Kosten

Es wird mit Gesamtbaukosten in einer Größenordnung von ca. 1,4 Mio. € (ohne Kanalisation) gerechnet. Im Rahmen des Ausbaues der "Gartenstraße" wird eine Deckensanierung vorgenommen. Die vorhandene Fahrbahndecke und -binder werden abgefräst und neu aufgebracht. Diese Maßnahme dient der Substanzerhaltung und Verbesserung. Die Kosten in Höhe von ca. 200.000,00 € sind in den Gesamtbaukosten nicht enthalten. Eine detaillierte Kostenschätzung habe ich dieser Vorlage als Anlage 17 beigefügt. Zu berücksichtigen bleibt, dass die Maßnahmen in den Straßenzügen "Marktstraße" / "Poststraße" / "Braunschweiger Straße" zum Teil beitragsfähige Maßnahmen nach den Vorgaben des Niedersächsischen Kommunalabgabengesetzes in Verbindung mit der Straßenausbausatzung der Stadt Burgdorf darstellen. Dies bedeutet, dass die Anlieger einen Teil der Kosten tragen müssen.

Der Ausbau der "Bahnhofstraße" ist nicht in vollem Umfang beitragsfähig, sondern nur in bestimmten Teileinrichtungen (Parkflächen / Radweg).

In der "Marktstraße" / "Poststraße" / "Braunschweiger Straße" (bis "Mühlen" - / "Knickstraße") sind die Aufwendungen für den Mehrzweckstreifen, die Ausstattungsgegenstände und die Anpassung der Beleuchtung beitragsfähig.

In der "Braunschweiger Straße" (ab "Mühlen" - / "Knickstraße") bis Kreuzung Schwarzer Herzog sind voraussichtlich die Kosten für die Erneuerung des Gehweges inkl. Mehrzweckstreifen beitragsfähig.

Die Maßnahmen in der "Gartenstraße" sind nicht beitragsfähig, sodass die Anlieger hier an den Kosten nicht beteiligt werden.

Zu berücksichtigen bleibt, dass mit Beginn der Ausbauarbeiten erst 2010 zu rechnen ist. Da sich in den drei Jahren die Rechtssprechung bezüglich der Erhebung von Straßenausbaubeiträgen noch erheblich ändern kann und auch nicht sicher ist, inwieweit sich die derzeitigen Kostenschätzungen noch verschieben, wird vorgeschlagen, Anfang 2010 eine reine Anliegerversammlung durchzuführen und in dieser dann den betroffenen Anliegern genaue Auskünfte zur Beitragspflicht und Höhe der zu erwartenden Beiträge zu geben.

VII. Bauliche Ausführung

Die im Umbaukonzept enthaltenen Maßnahmen sollen analog zu den Gestaltungsmaßnahmen in der "Oberen Marktstraße" durchgeführt werden. Für die Gehwegbereiche sind Klinker und ergänzende Natursteinpflasterbänder zu verwenden. Im Unterschied zur "Oberen Marktstraße" ist geplant, die Fahrbahn zu erhalten. Die Fahrbahn ist intakt und kann durch Anschneiden an die zukünftige Situation angepasst werden. Nur in wenigen Ausnahmen ist eine komplette Veränderung des Fahrbahnbelages vorgesehen. Die Gehwege und Mehrzweckstreifen werden beidseitig zu Lasten der Fahrbahnbreite aufgeweitet bzw. erstellt und mit einem abgesenkten Bord analog der "Oberen Marktstraße" versehen. Die Materialien im Bereich zwischen dem Platz an der "Knickstraße" und der Hochbrücke werden analog denen der "Oberen Marktstraße" entwickelt.

Im südöstlichen Bereich der "Braunschweiger Straße" werden in den Randbereichen aus Kostengründen statt des Klinkerbelags hochwertige Betonplatten mit 30 cm Quadratmaß verwendet. Hier wird lediglich einseitig der Hochbord

aufgenommen und so die Fahrbahn eingeengt. Die Hochbordanlage bleibt bestehen.

Für den Ausbau des Kreisverkehrsplatzes und der "Bahnhofstraße" (Geh- / Radweg und Parkplätze) werden Anträge nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz gestellt. Hier ist mit einer Förderung von bis zu 60 % der förderungsfähigen Aufwendungen zu rechnen.

Die konkrete Bauausführung wird letztlich abhängen von der Fertigstellung der B188n. Vorgesehen ist, kurzfristig nach Fertigstellung mit den Bauarbeiten zu beginnen. Voraussichtlich wird die Baumaßnahme in zwei bis drei Abschnitte geteilt, um die Belastung der Geschäftsleute und Anlieger möglichst gering zu halten. Auch hierüber wird zu gegebener Zeit mit den Betroffenen nochmals eine Abstimmung erfolgen. Derzeit ist vorstellbar, dass in einem Abschnitt die Marktstraße vom projektierten Kreisverkehrsplatz bis zur Knickstraße, in einem weiteren Abschnitt die "Braunschweiger Straße" bis zum Schwarzen Herzog ausgebaut wird. Der Ausbau der Bahnhofstraße kann dann zu einem späteren Zeitpunkt in einem dritten Bauabschnitt erfolgen.

VIII. Schlussbemerkungen

Wie bereits angesprochen, ist die Durchführung der Baumaßnahme nach den vorbereitenden Arbeiten in 2007 für 2010 nach Fertigstellung der B188n vorgesehen. Die Straßenzüge müssen während der Bauarbeiten zumindest zeitweise voll gesperrt werden. Nach Möglichkeit werde ich dafür Sorge tragen, dass nur eine halbseitige Sperrung erfolgt, sodass zumindest ein Einrichtungsverkehr während der Bauphase ermöglicht wird. Gesehen werden muss auch, dass durch die Baumaßnahme ein Großteil der Verkehre auf die neue Umgehungsstraße "gezwungen" wird und somit ein gewisser Gewöhnungseffekt eintritt.

Über weitere Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Ausbau der B188n, wie z.B. den Rückbau der Ortsdurchfahrten Schillerslage und Hülptingsen, werde ich zu gegebener Zeit entsprechende Beschlussvorlagen fertigen.

- Anlagen -