

Vorlage Nr. 26/0213

Federf. Stadamt: Amt für Stadtplanung, Bauaufsicht und Verkehr

Vorlage für den	Berichterstatter:in	Zuständigkeit	Sitzung am	Punkt
Ausschuss für Stadtplanung, Verkehr und Bauen	Erster Beigeordneter/Stadtbaurat Dr. Volker Kreuzer	Entscheidung	11.06.2026	6

öffentliche Sitzung

Betrifft:

Brauck - West wird klimafest

Vorstellung der konzeptionellen Variantenbetrachtung und Festlegung einer Vorzugsvariante

Begründung:

Übergeordneter Rahmen und Hintergrund

Ausgehend von der dringend notwendigen Erneuerung des Kanalnetzes wurde für den sogenannten Betrachtungsraum „Brauck West“ ein ganzheitlicher Ansatz entwickelt, der das Quartier darüber hinaus zukunftsfähig aufstellen soll (vgl. Vorlage 24/0023). Neben der Erneuerung des Kanalnetzes umfasst dies insbesondere die verbesserte Widerstandskraft gegen Überflutungsereignisse und Hitzeperioden im Zuge der Klimaanpassung, Maßnahmen der Wohnumfeldverbesserung zur Erhöhung der Aufenthaltsqualitäten und Aufwertung des Stadtbildes sowie der Verkehrssicherheit und zukunftsfähigen Verkehrsführung.

Die notwendigen Tiefbauarbeiten am Entwässerungsnetz sollen somit in den nächsten 10-15 Jahren effizient zur Aufwertung des Quartiers genutzt werden. Zugleich ermöglicht das Vorgehen den Zugriff auf das Förderprogramm „Klimaresiliente Region mit internationaler Strahlkraft (KRiS)“ mit einer Förderquote für kommunale siedlungswasserwirtschaftlich relevante Maßnahmen von 100 %.

Damit sind die geplanten Baumaßnahmen des 1. Bauabschnitts von „Brauck-West“ Bestandteil einer integrierten Infrastrukturstrategie zur nachhaltigen Erneuerung und Anpassung der städtischen Infrastruktur. Durch die Bündelung der einzelnen Straßenzüge in einer quartiersübergreifenden Planung können Planungs- und Bauleistungen sehr gut koor-

Mitzeichnungen				
Bürgermeisterin:	Erster Beigeordneter/ Stadtbaurat:	Stadtkämmerin/ Beigeordnete:	Beigeordnete:	Rechtsamt:
Datum: _____	Datum: _____	Datum: _____	Datum: _____	Datum: _____

diniert und damit finanzielle und personelle Ressourcen effizient eingesetzt werden. Die Planungs- und Bauleistungen für den 1. Bauabschnitt wurden auf Basis eines intern erarbeiteten Planungskonzepts (vgl. Vorlage 24/0360) an ein externes Fachbüro vergeben. Die Leistungsphase 2 ist nun weitestgehend abgeschlossen, so dass für die weitere Bearbeitung eine Entscheidung über die auszuwählende Vorzugsvariante getroffen werden muss.

1) Vorstellung der konzeptionellen Variantenbetrachtung Brauck-West Rahmenbedingungen & Planungsziele

Die Planung erfolgt unter anspruchsvollen städtebaulichen Rahmenbedingungen. Das Quartier zeichnet sich durch eine hohe Siedlungsdichte, einen erheblichen Parkdruck sowie einen hohen Versiegelungsgrad aus.

Die vorhandenen Straßenräume weisen überwiegend eine klare Trennung zwischen Fahrbahn und Seitenräumen auf. Gleichzeitig sind zahlreiche Gehwege unterdimensioniert. Der bestehende Baumbestand führt teilweise zu erheblichen Aufbrüchen, Schäden und Eingenungen der Verkehrsflächen, insbesondere der Gehwege. Das Parken erfolgt teils ungeordnet einschließlich einer unzulässigen Nutzung des Gehwegs (Halbbordparken).

Darüber hinaus bilden die vorhandenen Straßenbäume in weiten Bereichen geschützte Alleen, deren Erhalt oder Ersatz rechtlich sicherzustellen ist. Die Standfestigkeit und die Vitalität der Bäume werden derzeit intensiv geprüft.

Für die Entwicklung des Straßenraums in Brauck-West wurden folgende Ziele definiert:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Verkehrsberuhigung innerhalb der Wohnquartiere
- Stärkung der Klimaresilienz einschließlich der Verringerung des Überflutungsrisikos bei Starkregenereignissen
- Förderung des Fuß- und Radverkehrs
- weitgehender Erhalt von Kapazitäten für den ruhenden Verkehr im Quartier
- Ausgleich konkurrierender Nutzungsansprüche im Straßenraum
- Erhalt beziehungsweise adäquater Ersatz geschützter Alleen

Planungsvarianten zu Annäherung an den Ausgleich zwischen Ansprüchen

Zur Ermittlung eines ausgewogenen Planungskonzeptes und zur Festlegung einer Vorzugsvariante wurden zunächst vier konzeptionelle Varianten im Status der Vorplanung entwickelt. Diese unterscheiden sich in der Akzentuierung der oben genannten und zum Teil um Flächen im öffentlichen Raum konkurrierende Planungsziele. Die Vorplanungen können den Anlagen entnommen werden.

Variante 1 – Maximierung des ruhenden Verkehrs

Schwerpunkt dieser Variante ist der weitgehende Erhalt beziehungsweise der Ausbau von Stellplatzkapazitäten im öffentlichen Straßenraum. In dieser Variante können die Ziele der KRiS-Förderung mit einer abgekoppelten Fläche – d.h. einer Fläche von der aus das Niederschlagswasser nicht direkt in die Kanalisation geleitet wird - von 25% nicht erreicht werden. Somit wäre voraussichtlich keine Förderung der Maßnahme möglich.

Variante 2 – Maximierung von Begrünung und Straßenbäumen

Diese Variante priorisiert die Schaffung zusätzlicher Grünflächen, Baumstandorte sowie Maßnahmen der blau-grünen Infrastruktur im Sinne der KRiS-Förderung. Das Stellplatzangebot im öffentlichen Straßenraum bleibt hier deutlich unter dem Bestand zurück.

Variante 3 – Kompromiss im Trennprinzip

Die Variante verfolgt einen Kompromiss zwischen Stellplatzangebot und Begrünungsmaßnahmen, setzt aber weitestgehend klassische Straßenquerschnitte ein. Die Anforderungen der KRiS-Förderung werden erfüllt.

Variante 4 – Kompromiss im Mischverkehr

In diesem Kompromiss werden die Verkehrsflächen als verkehrsberuhigter Bereich und damit als Straßenraum im Mischverkehr gestaltet. Die Trennung zwischen Fahrbahn, Gehweg und weiteren Verkehrsflächen tritt zugunsten eines verkehrsberuhigten Gesamtkonzeptes zurück. Die Anforderungen der KRiS-Förderung werden erfüllt.

Grundelemente

Unabhängig von der gewählten Ausgestaltung weisen sämtliche Varianten folgende Grundelemente auf:

Die Verkehrsführung innerhalb des Quartiers sieht die Führung des Kfz-Verkehr in einem Einbahnstraßensystem in der Elisabethstraße und der Johannastraße vor. Die Elisabethstraße kann von der Horster Straße aus in Fahrtrichtung Franzstraße befahren werden. Die umgekehrte Fahrtrichtung ist nur für den Radverkehr freigegeben. Die Johannastraße wird zwischen der Theodorstraße und Horster Straße in Fahrtrichtung Horster Straße als Einbahnstraße für den Kfz-Verkehr geführt. Ebenso ist die Johannastraße zwischen der Franzstraße und der Welheimer Straße als Einbahnstraße in Fahrtrichtung Welheimer Straße für den Kfz-Verkehr ausgewiesen. Damit reduzieren sich Ein- und Ausfahrten an der Horster Straße, die bereits heute unfallauffällig sind. Zugleich reduzieren sich die Verkehrsbelastungen in den entsprechenden Abschnitten der Elisabeth- und Johannastraße. Im Ergebnis werden zusätzlich Verkehrsräume vom fließenden Kfz-Verkehr freigehalten, die für die Einrichtung von Parkplätzen, Baum- und Grünbeeten sowie Gehwegen eingesetzt werden können.

Die Gewerbeflächen an der Franzstraße werden über die Helmutstraße weiterhin erschlossen. Die notwendigen Verkehrsflächen für Anlieferungen werden in der Vorplanung berücksichtigt.

In der Helmutstraße wird in jeder Variante der gleiche Querschnitt und die gleiche Straßenraumgestaltung vorgesehen. Hier bestehen aufgrund der technischen und planerischen Rahmenbedingungen, insbesondere mit Blick auf die KRiS-Förderung keine Spielräume zur Ausarbeitung verschiedener Varianten.

Die jeweiligen Auswirkungen auf Stellplatzkapazitäten, Begrünungspotenziale, Entsiegelungsmaßnahmen, Verkehrsführung und Aufenthaltsqualität sind der Variantenbilanz zu entnehmen.

Bilanzen der 4 Varianten in Tabellenform

	Bestand	Variante 1 „Stellplätze“	Variante 2 „Grün-blau“	Variante 3 „Kompromiss - Trennprinzip“	Variante 4 „Kompromiss - Mischverkehr“
Stellplätze	194 <i>davon 80 - 100 illegal *</i>	196	70	137	161
Bäume	70	87	158	147	131
Grünflächen in m²	-	2.148	4.319	3.264	3.460

** illegales Halbbordparken, das nicht dauerhaft geduldet werden kann*

Empfehlung einer Vorzugsvariante

Nach Abwägung der verkehrlichen, städtebaulichen, ökologischen und wirtschaftlichen Aspekte empfiehlt die Verwaltung die **Weiterverfolgung der Variante 4.**

Die Variante ermöglicht einen besonders ausgewogenen Ausgleich zwischen den unterschiedlichen Anforderungen an den Straßenraum. Sie bietet die größten Potenziale zur Verkehrsberuhigung und lässt mit Blick auf das reduzierte Geschwindigkeitsniveau und die Interaktion zwischen den Verkehrsteilnehmern maximale Verkehrssicherheit erwarten. Zudem wird die Variante zu einer deutlichen Steigerung der Aufenthaltsqualität führen u.a. durch die Pflasterung der Oberfläche statt einer Ausführung in Asphalt und durch die straßenverkehrsrechtliche Anordnung als beispielbare Mischverkehrsfläche.

Durch die niveaugleiche Ausgestaltung der Verkehrsfläche und das Prinzip der Mischung aller Verkehrsarten bei gleichzeitigem Vorrang des Fußverkehrs entfallen die sonst notwendigen Vorgaben an die jeweiligen Straßenräume bei einem Trennprinzip (z.B. das Mindestmaß für Gehwege mit 2,50 m).

Damit zeigt die Vorplanung große Kapazitäten für den ruhenden Verkehr und umfangreiche Gestaltungsspielräume für Maßnahmen der Klimaanpassung und Entsiegelung im Sinne der KRiS-Förderung und damit der langfristigen Entwicklung von Brauck-West zu einem klimaresilienten Quartier.

2) Erweiterung des Planungsraums um die Welheimer Straße

Im Zuge der weiteren Betrachtungen wird vorgeschlagen, den Planungsraum auf die Welheimer Straße auszuweiten.

Rahmenbedingungen & Planungsziele

Die Welheimer Straße übernimmt als Hauptverkehrsstraße eine bedeutende Verbindungsfunktion innerhalb des Stadtgebietes. Gleichzeitig weist sie in ihrer heutigen Ausgestaltung verschiedene strukturelle Defizite auf. So fehlt auf der südlichen Straßenseite durchgehend ein Gehweg, während für den Radverkehr keine eigenständige und verkehrssichere Führung vorhanden ist. Damit entspricht der vorhandene Straßenquerschnitt den heutigen Anforderungen an eine leistungsfähige und sichere Verkehrsanlage nur eingeschränkt. Darüber hinaus hat die Straße durch die Entwicklung des Sportparks Mottbruch an verkehrlicher Bedeutung gewonnen. Weitere Defizite bestehen im Bereich des Knotenpunktes Europastraße/Welheimer Straße, dessen Gestaltung den aktuellen Anforderungen an Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit nicht gerecht wird. Gleichzeitig wird der Straßenraum durch einen beidseitigen, geschützten Alleebaumbestand geprägt, deren Standfestigkeit und Vitalität zu prüfen ist.

Für die Welheimer Straße werden folgende Ziele verfolgt:

- Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsarten
- Sicherstellung der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit des Knotenpunktes Welheimer Straße / Europastraße
- Schaffung zusätzlicher Kapazitäten für den ruhenden Verkehr für das Quartier Brauck-West und die Nutzer:innen des Sportpark Mottbruch
- Erhalt beziehungsweise Ersatz der geschützten Allee

Sachstand und weiteres Vorgehen

Für die Welheimer Straße liegen bereits erste konzeptionelle Ansätze vor. Im nächsten Schritt soll ein Fachbüro mit der Erstellung einer vertiefenden Variantenuntersuchung im Rahmen der Vorplanung beauftragt werden.

Darüber hinaus ist zu prüfen, ob zur Umsetzung der bevorzugten Lösung die Schaffung von Baurecht durch ein Bebauungsplanverfahren erforderlich wird.

Anlagen

- 1) Betrachtungsraum
- 2) Lageplan Variante 1 – Maximierung des ruhenden Verkehrs
- 3) Visualisierung Variante 1
- 4) Lageplan Variante 2 – Maximierung von Begrünung und Straßenbäumen
- 5) Visualisierung Variante 2
- 6) Lageplan Variante 3 – Kompromiss im Trennprinzip
- 7) Visualisierung Variante 3
- 8) Lageplan Variante 4 – Kompromiss im Mischverkehr
- 9) Visualisierung Variante 4

Finanzielle Auswirkungen:

keine

folgende

Ergebnisrechnung

Ertrag	€
einmalig	
jährlich	

Aufwand	€
einmalig	
jährlich	
<i>darin enthalten:</i>	
Personalaufwand	
Sach- und Dienstleistungen	
Transferaufwand	

investiver Finanzplan

Einzahlung	€
einmalig	
jährlich	
<i>darin enthalten:</i>	
Zuschüsse	
Beiträge Dritter	

Auszahlung	€
einmalig	560.000 €
jährlich	

Haushaltsmittel stehen: zur Verfügung nicht zur Verfügung

Klimarelevante Auswirkungen:

- keine wesentliche Klimarelevanz**
Die Durchführung der Haupt- und Alternativenprüfung war daher nicht notwendig (keine Anlage).
- keine negative oder eine positive Klimawirkung**
Die Durchführung der Alternativenprüfung war daher nicht notwendig (keine Anlage).
- eine negative Klimawirkung**
Die Alternativenprüfung wurde durchgeführt und das Prüfungsergebnis ist als Anlage beigefügt.

Beschlussentwurf:

1. Der Ausschuss nimmt die Ergebnisse der konzeptionellen Variantenbetrachtung für den 1. Bauabschnitt „Brauck-West“ zur Kenntnis.
2. Der Ausschuss beschließt die Weiterverfolgung der vorgestellten Vorzugsvariante (Variante 4) als Grundlage für die weiteren Planungs- und Abstimmungsschritte.
3. Der Ausschuss beauftragt die Verwaltung, zu der vorgestellten Vorzugsvariante (Variante 4) eine Informations- und Beteiligungsveranstaltung der Öffentlichkeit durchzuführen.
4. Der Planungsraum wird um den Bereich der Welheimer Straße (Horster Straße bis Europastraße) einschließlich Knotenpunkt Welheimer Straße / Europastraße erweitert. Die Verwaltung wird beauftragt, für diesen Abschnitt Planungsvarianten zu erarbeiten und zur Beratung erneut vorzulegen.

Die Bürgermeisterin
i.V.



- Dr. Volker Kreuzer -
Erster Beigeordneter/Stadtbaurat

In der Sitzung des

_____-Ausschusses

Rates

Haupt-, Finanz- und Digitalisierungsausschusses

am _____ (nicht - öffentlicher Teil) wurde wie folgt beschlossen: