

**V o r l a g e**

**V 29/23**

an den Rat  
über den Verwaltungsausschuss  
über den Ausschuss für Bau- und Stadtentwicklung

**Umgestaltung von Verkehrsanlagen im Bereich Leuckartstraße,  
Braunschweiger Straße und Harsleber Torstraße in Helmstedt;  
- Grundzüge der Planung und Festlegung 1. Bauabschnitt**

Die o.g. Planung wurde bereits

- in einer öffentlichen Einwohnerversammlung am 20.09.2023 mit den Anliegern im Kreativlabor am Gröpern,
- in der öffentlichen Sitzung des Ausschusses für Bau- und Stadtentwicklung am 22.09.22 sowie
- in einer weiteren Bürgerveranstaltung zusammen mit den interessierten Ratsmitgliedern am 02.02.2023

vorgelegt und diskutiert.

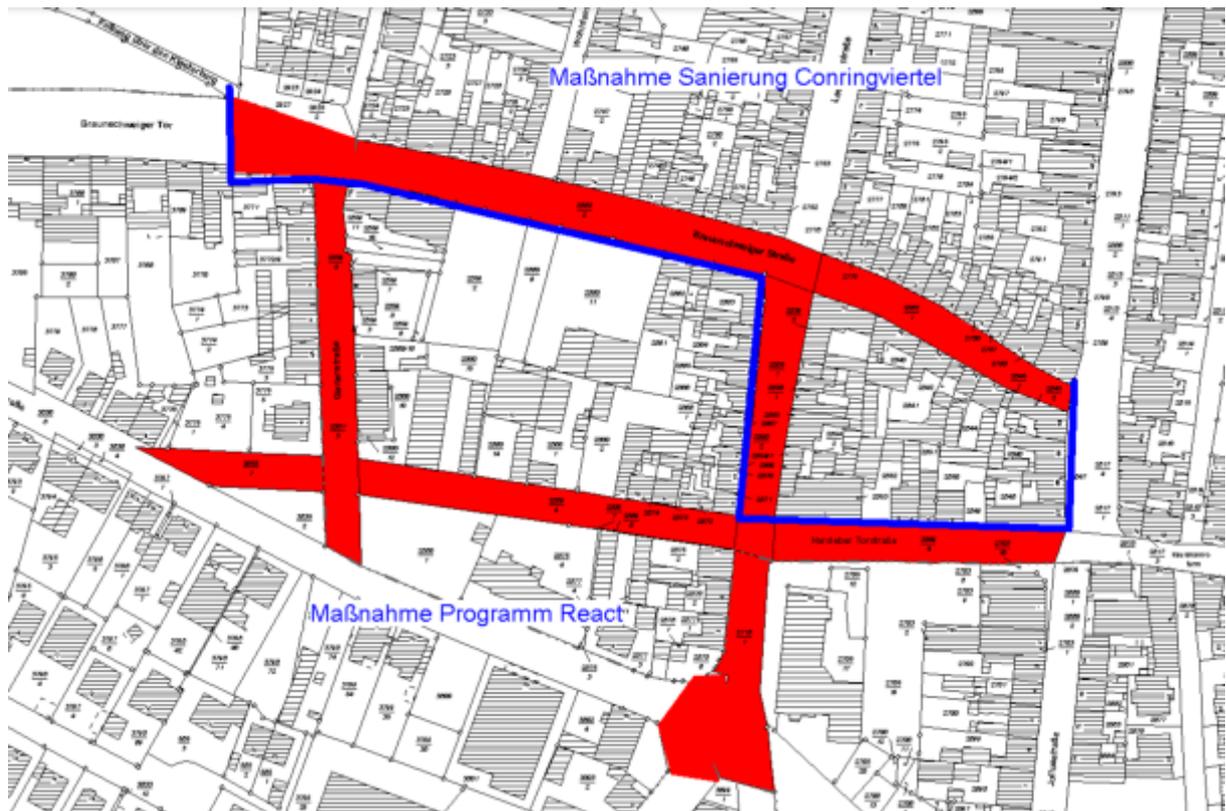
Ziel der Planung war eine perspektivische Darstellung der gestalterischen und funktionalen Aufwertungsmöglichkeiten des Bereiches Braunschweiger Straße – Leuckartstraße – Harsleber Torstraße zu entwickeln. An diese – bislang vorrangig dem motorisierten Individualverkehr vorbehaltenen – Straßen werden hinsichtlich der Verkehrs- und Verweilfunktion künftig komplexere und weiterreichende Anforderungen gestellt. Dabei stehen folgende Zielsetzungen im Vordergrund:

- Den zentralen Gedanken des Stadtentwicklungskonzepts (ISEK) folgend soll die fußläufige Ost-West-Verbindung zwischen dem kommerziellen Zentrum (Neumärker Straße) und dem Kloster St. Marienberg geöffnet, attraktiviert und betont werden. Diese Verbindung ist in direkter Linie über die Harsleber Torstraße angedacht.
- Parallel soll auch eine Ost-West-Achse über die Braunschweiger Straße ertüchtigt werden.
- Der voraussichtlich im Jahr 2023/24 stattfindende Ansiedlung eines Edeka soll bereits mit einer parallel fertig geplanten und gebauten Leuckartstraße zwischen den beiden genannten Knotenpunkten begegnet werden können. Der Straßenumbau soll allerdings alle künftigen Gestaltungsoptionen der Querstraßen antizipierend einbeziehen.
- Für den Knoten Leuckartstraße, Henkestraße, Elzweg und Wilhelmstraße soll eine Kreisellösung entworfen werden, die auch eine Abbiegemöglichkeit in die Henkestraße planerisch berücksichtigt.
- Die Gehwegbereiche der genannten Straßen sollen künftig die Aufenthaltsqualität betonen und dem vorhandenen oder noch zu entwickelnden Einzelhandel eine größere Zugänglichkeit verleihen.
- Die punktuelle Einbeziehung und Anlage von Kleingrünflächen oder technischen Bauwerken zur Verringerung oder Vergleichmäßigung des Regenwasserabflusses ist anzustreben.

Es sollte ein belastbarer modellhafter Maßnahmenkatalog geschaffen werden, der eine richtungweisende Funktion auch für weitere Tiefbauprojekte im Bereich des sich nördlich anschließenden „Conringviertel“ übernimmt. Im Vordergrund stand die Verbesserung der (Aufenthalts-) Qualität von Plätzen und Straßenräumen.

Der zu überplanende Bereich betrifft Teile des Sanierungsgebietes „Conringviertel“ und des Bereiches „Perspektive Innenstadt-REACT“ und wurde aus diesen Bereichen mit den jeweiligen Ansätzen mit Fördergeldern finanziert.

#### Zugehörigkeit zu den Teilbereichen:



Gegen die vorgestellte Planung wurden keine grundsätzlichen Bedenken geäußert. Die konkreten Details in den jeweiligen Straßenzügen sind der Anlage „Umgestaltung von Verkehrsanlagen im Bereich Leuckartstraße, Braunschweiger Straße und Harsleber Torstraße in Helmstedt“ zu entnehmen.

Aufgrund der Abrissarbeiten im Zusammenhang mit der Edeka Ansiedlung ab März 2023 soll ein erster Bauabschnitt die Straßen Braunschweiger Straße und nördliche Leuckartstraße im Bereich innerhalb des Sanierungsgebiets Conringviertel umfassen. Entsprechende Gelder stehen über das Sanierungsgebiet zur Verfügung.

**Beschlussvorschlag:**

1. Den Grundzügen der Planung, wie in der Anlage " Umgestaltung von Verkehrsanlagen im Bereich Leuckartstraße, Braunschweiger Straße und Harsleber Torstraße in Helmstedt" dargestellt, wird zugestimmt
2. Der erste Bauabschnitt der Umsetzung soll im Sanierungsgebiet Conringviertel die Straßen Braunschweiger Straße und nördliche Leuckartstraße umfassen. Entsprechende Mittel werden über das Sanierungsprogramm „Conringviertel zur Verfügung gestellt.

Gez Wittich Schobert

(Wittich Schobert)

Anlage: Umgestaltung von Verkehrsanlagen im Bereich Leuckartstraße, Braunschweiger Straße und Harsleber Torstraße in Helmstedt

## Umgestaltung von Verkehrsanlagen im Bereich Leuckartstraße, Braunschweiger Straße und Harsleber Torstraße in Helmstedt

### Vorbemerkung

Auf dem Gelände Alter Posthof an der Braunschweiger Straße ist die Neuansiedlung eines Edeka Verbrauchermarktes mit Zufahrten und Zugängen von der Harsleber Torstraße, der Braunschweiger Straße und der Leuckartstraße geplant. Der Markt soll nach derzeitiger Planung Anfang 2024 eröffnet werden und ist als Vollsortimenter mit Fleisch- und Käsebedientheke sowie Backshop auf einer Fläche von 1.600 Quadratmetern mit einer modernen Ladenbaugestaltung, breiten Gängen, niedrigeren Regalen, einem barrierefreien Eingang und Kundentoiletten geplant. Auch Bio-, vegetarische und vegane Waren sowie zahlreiche Produkte aus der Region sollen neben Waren auf Discounter-Preisniveau angeboten werden.

Der Verbrauchermarkt bietet damit zukünftig auch fußläufig im Nahbereich eine gute Einkaufsmöglichkeit in zentraler Lage in der Innenstadt von Helmstedt. Aber auch aus weiten Teilen der gesamten Altstadt von Helmstedt, aus dem Conringviertel oder aus dem Elzwegviertel wird der neue Verbrauchermarkt zukünftig bequem zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichbar sein.

Nach Angaben des Betreibers, der Edeka Minden-Hannover Holding GmbH, wird der Neubau durch eine moderne Architektur gekennzeichnet sein, in die auch Teile der denkmalgeschützten Stadtmauer integriert werden. Er wird in einer energieeffizienten Bauweise errichtet werden und über eine LED-Beleuchtung und einem Verfahren zur Wärmerückgewinnung verfügen<sup>1</sup>. Zudem sind für Kunden rund Pkw-100 Stellplätze auf dem Gelände vorgesehen.

Parallel zum Bau des neuen Verbrauchermarktes soll der Gesamtbereich um das Gelände (vgl. *Abbildung 1*) des ehemaligen Posthofes herum neugestaltet werden. Dieser ist derzeit vorrangig dem motorisierten Individualverkehr vorbehalten und weist nur eine sehr geringe Aufenthaltsqualität auf (siehe unten). Durch die Umgestaltung soll eine gestalterische und funktionale Aufwertung insbesondere des Bereichs Braunschweiger Straße, Harsleber Torstraße und südliche Leuckartstraße erreicht werden. Im Rahmen der Bautätigkeit soll auch die Kreuzung Leuckartstraße/Braunschweiger Straße zur Optimierung des Verkehrsflusses umgebaut werden. Begleitend sollen im Zuge der Umgestaltung zudem in Teilbereichen dringend notwendige Kanalbaumaßnahmen erfolgen.

Folgende konkrete Ziele will die Stadt Helmstedt mit dieser Aufwertung vor allem erreichen:

- In dem gesamten Bereich soll durch die Umgestaltung eine wesentliche Verbesserung der (Aufenthalts-) Qualität der Plätze und Straßenräume erreicht werden.
- Die fußläufige Ost-West-Verbindung zwischen dem kommerziellen Zentrum (Neumärker Straße) und der Altstadt und dem Kloster St. Marienberg soll durch die Umgestaltung geöffnet und deutlich attraktiver gestaltet werden. Diese Verbindung ist zum einen in direkter

---

<sup>1</sup> Alle Angaben nach [https://www.neueroeffnung.info/helmstedt/edeka\\_385](https://www.neueroeffnung.info/helmstedt/edeka_385)

Linie über die Harsleber Torstraße angedacht, zum anderen soll parallel eine Ost-West-Achse über die Braunschweiger Straße hergestellt werden.

- Besonders die Gehwegbereiche der genannten Straßen sollen künftig die Aufenthaltsqualität betonen und so dem bereits vorhandenen oder noch zu entwickelnden Einzelhandel eine größere Zugänglichkeit für den Fußverkehr verleihen.
- Es soll eine punktuelle Einbeziehung und Anlage von Kleingrünflächen oder technischen Bauwerken zur Verringerung oder zumindest Vergleichmäßigung des Regenwasserabflusses erfolgen.

**Abbildung 1: Umzugestaltender Bereich**



Graphik: Weinkopf Ingenieure für Bauwesen GmbH/CIMA

- Es soll eine Lösung entwickelt und umgesetzt werden, die auch flexiblen Anforderungen standhalten kann, da eine Änderung der Verkehrsbedeutung einzelner Straßen in Zukunft nicht ausgeschlossen werden kann, sowohl als Folge einer bewussten zukünftigen Änderung der Verkehrsordnung im Rahmen eines neuen Gesamtkonzeptes zur Neuordnung der Verkehrsströme in der Kernstadt von Helmstedt als auch in Folge eines allgemein geänderten Verkehrsverhaltens zugunsten der Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Daher soll durch die Neugestaltung möglichst eine flexible und „weiche“ Separierung der Verkehrs-

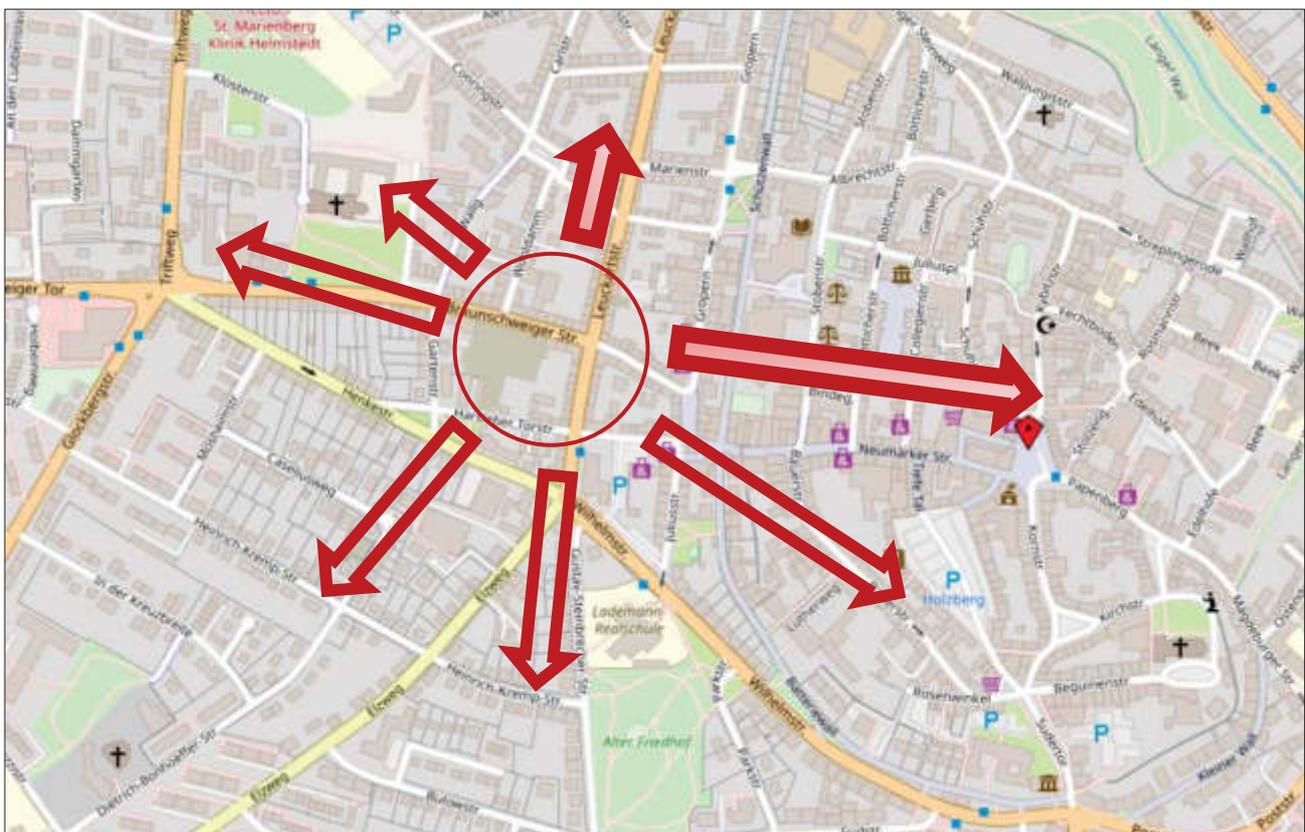
mittel erreicht werden, zudem soll der Straßenumbau möglichst alle künftigen Gestaltungsoptionen der Querstraßen antizipierend einbeziehen.

- Es soll ein belastbarer modellhafter Maßnahmenkatalog geschaffen werden, der eine richtungsweisende Funktion auch für weitere Tiefbauprojekte im Bereich des sich nördlich anschließenden "Conringviertel" übernimmt.

Übergeordnete Ziele dieser geplanten Neugestaltung des Gesamtbereiches sind insbesondere

- die Stärkung der Innenstadt von Helmstedt und ihres Zentralen Versorgungsbereiches Innenstadt und damit die Stärkung der Funktion Helmstedts in seiner Funktion als Mittelzentrum der Region und
- ein Beitrag zur vorgesehenen Sanierung und Aufwertung des Conringviertels (vgl. die skizzierten Ausstrahleffekte des Vorhabens in *Abbildung 2*).

**Abbildung 2: Ausstrahleffekte des Vorhabens**



Graphik: Weinkopf Ingenieure für Bauwesen GmbH/CIMA

Der Weinkopf Ingenieure für Bauwesen GmbH in Zusammenarbeit mit der CIMA Institut für Regionalwirtschaft GmbH wurde auf Grundlage ihres Angebotes vom 15.10.2021 am 22.12.2021 der Auftrag erteilt, unter Berücksichtigung dieser Ziele und Vorgaben einen Gestaltungsvorschlag für den Gesamtbereich zu erarbeiten.

Die Planungsvorgaben lauteten dabei im Einzelnen:

- a. Umbau der Leuckartstraße zwischen Braunschweiger Straße und Harsleber Torstraße zu einer für alle Verkehrsteilnehmer attraktiven Fläche mit großzügig integrierten Aufenthalts- und Querungsanreizen,
- b. Umbau der Braunschweiger Straße zwischen Gröpern und Leuckartstraße, Umbau der Harsleber Torstraße zwischen Neumärker Straße und Leuckartstraße sowie Umbau der westlichen Harsleber Torstraße und Gartenstraße nach vergleichbarem Muster zu einer insbesondere für den nichtmotorisierten Verkehr und die anliegenden Einzelhandelsgeschäfte attraktiven Ost-West-Verbindung mit Aufenthaltsfunktion,
- c. Entwicklung einer Kreisellösung als Ersatz für die Ampelanlage des Knotens Leuckartstraße, Henkestraße, Elzweg und Wilhelmstraße, die auch eine Abbiegemöglichkeit in die Henkestraße planerisch berücksichtigt.

Nachfolgend wird dieser Gestaltungsvorschlag vorgestellt und unter stadtplanerischen, verkehrlichen und technischen Gesichtspunkten erläutert und begründet.

## Stadtplanerische Überlegungen

Die Entwicklung der Stadt Helmstedt war über Jahrzehnte hinweg vor allem durch zwei Besonderheiten geprägt: die Lage der Stadt unmittelbar an der deutschen Zonengrenze und die Braunkohleförderung in unmittelbarer Nachbarschaft zur Stadt.

Beides ist inzwischen Geschichte und wirkt dennoch in vieler Hinsicht noch nach. Heute ist Helmstedt in Deutschland zentral zwischen den wirtschaftlich starken Oberzentren Braunschweig, Wolfsburg und Magdeburg gelegen und damit als Mittelzentrum durch eine Lagegunst gekennzeichnet. Die Stadt hat zudem eine wichtige Versorgungsfunktion für den gleichnamigen Landkreis sowie den westlichen Bördekreis. Die Braunkohleförderung wurde im Jahr 2016 endgültig eingestellt, was noch vor wenigen Jahren Anlass zu großen Sorgen gab.

Dennoch verfügt Helmstedt heute, was auch mit Zahlen belegbar ist, über gute Chancen und Potenziale für eine positive wirtschaftliche Entwicklung. Zum Beispiel ist die Beschäftigungsquote<sup>2</sup> in der Stadt Helmstedt in den letzten Jahren deutlich gestiegen und liegt heute bei einem Wert von 60,9 und damit nur noch äußerst geringfügig unter dem Landesdurchschnitt, der bei 61 liegt.

Die Arbeitslosigkeit ist umgekehrt kontinuierlich gesunken und liegt heute im Landkreis Helmstedt bei 5,6 % und entspricht damit ebenfalls in etwa dem Landesdurchschnitt, der derzeit bei 5,5 % liegt (Stand Dezember 2022).<sup>3</sup> Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten stieg in den letzten

<sup>2</sup> Die Beschäftigungsquote misst den Anteil der am Wohnort als sozialversicherungspflichtig beschäftigt (SvB) gemeldeten am Anteil der Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter von 15 bis 64 Jahren. (SvB am Wohnort 15-64 Jahre) / (Bevölkerung 15-64 Jahre) \* 100 (Stichtag für SvB: 30.06.)

<sup>3</sup> Zahlen nach Bertelsmann Stiftung (Hrsg.): Wegweiser Kommune, <https://www.bertelsmann-stiftung.de/de/unsere-projekte/wegweiser-kommunede/> und Bundesagentur für Arbeit, Statistik (Hrsg.): Arbeitsmarktreport - Länder, Kreise, Regionaldirektionen und Agenturen für Arbeit (Monatszahlen), [https://statistik.arbeitsagentur.de/SiteGlobals/Forms/Suche/Einzelheftsuche\\_Formular.html?topic\\_f=amr-amr](https://statistik.arbeitsagentur.de/SiteGlobals/Forms/Suche/Einzelheftsuche_Formular.html?topic_f=amr-amr)

zehn Jahren in der Stadt Helmstedt kräftig auf 9.874 Personen und damit kaum geringer als im Landesdurchschnitt (19,2 %).<sup>4</sup>

Auch die Einwohnerzahl entwickelte sich innerhalb dieses Zeitraumes in vielen Jahren auf Grund von Zuwanderungen positiv – trotz einer in Folge der Altersstruktur deutlich negativen natürlichen Bevölkerungsentwicklung.<sup>5</sup> Auch das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) charakterisierte Helmstedt damit bereits vor einigen Jahren anhand verschiedener demographischer und wirtschaftlicher Indikatoren als wachsende Mittelstadt.<sup>6</sup> Begleitet und unterstützt wird diese Entwicklung u.a. durch das Förderprogramm „Unternehmen Revier“ der Bundesregierung Ideen- und Projektwettbewerbe, mit denen Projekte identifiziert und ausgewählt werden sollen, die Maßnahmen zur Strukturanpassung in einer Braunkohlebergbauregion darstellen und hierfür einen Modellcharakter haben.<sup>7</sup>

Um diese Chancen für die Stadt Helmstedt noch stärker zu nutzen, werden in den kommenden Jahren vor allem folgende Aspekte entscheidend sein, die daher für uns in der Entwicklung und Ausarbeitung unseres Gestaltungsvorschlages in besonderem Maße handlungsleitend waren:

- Weltweit schreitet die Urbanisierung beständig voran, und für immer mehr Menschen werden Städte zu den „Lebensräumen der Zukunft“.<sup>8</sup> Hier vor allem erwarten sie einen besseren Zugang zu Einkommen, Wohnraum, Bildung, Gesundheit und Mobilität. Dieser Prozess findet keineswegs nur auf der Ebene der großen Metropolen statt (hier findet er nur medial in der Regel die größte Beachtung), sondern vollzieht sich, wenn auch etwas verlangsamt und etwas weniger stark ausgeprägt, ebenso kleinräumig. Dies bietet auch Mittelzentren wie Helmstedt neue Perspektiven, vor allem wenn diese zugleich in der Nachbarschaft von großen Städten liegen.<sup>9</sup> In der Zukunft wird sich dieser Trend vermutlich sogar weiter verstärken, u.a. da Mobilität teurer werden wird, während sie noch an Bedeutung gewinnt, und gleichzeitig aber viele Leistungen der Daseinsvorsorge oder aus dem Bildungs-, Gesundheits- und Freizeitbereich nicht mehr überall in der Fläche angeboten werden können, sondern sich immer stärker auf die zentralen Orte konzentrieren werden.

Dabei liegt, aufgrund knapper Flächen und aufgrund der Tatsache, dass die Inanspruchnahme neuer Flächen in den nächsten Jahren aus vielen ökologischen Gründen (Klimawandel, Biodiversität, Artenschutz etc.) dringend zurückgehen muss, die Zukunft der Städte

<sup>4</sup> Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohnort. Eig. Berechnungen nach Zahlen des Landesamtes für Statistik Niedersachsen. Betrachtet wurde der Zeitraum 30.06.2011 bis 30.06.2021

<sup>5</sup> In den letzten zehn Jahren von 2012 bis 2022 stieg die Zahl der Einwohner in Helmstedt um 2,4 %, allerdings konnte damit die Entwicklung im Landesdurchschnitt nicht erreicht werden. Dennoch war der Wanderungssaldo der Stadt seit dem Jahr 2012 jedes Jahr positiv. Eig. Berechnungen nach Zahlen des Landesamtes für Statistik Niedersachsen.

<sup>6</sup> Vgl. Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR): Wachsende und schrumpfende Städte und Gemeinden in Deutschland, <https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/startseite/topmeldungen/2020-wachsend-schrumpfend.html>

<sup>7</sup> Vgl. im Einzelnen z.B. <https://revier-helmstedt.de/foerderprogramm/>

<sup>8</sup> Vgl. hierzu und in Folgenden: Zukunftsinstitut GmbH, Frankfurt: Urbanisierung: Die Stadt von morgen, <https://www.zukunftsinstitut.de/artikel/urbanisierung-die-stadt-von-morgen/>

<sup>9</sup> Vgl. z.B. Dietmar Scholich (Hrsg.), 2019: Reurbanisierung zwischen Wunsch und Wirklichkeit. Ein Blick auf nordwestdeutsche Städte und Regionen, Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Arbeitsberichte der ARL Nr. 27, Hannover und Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.), 2018: Reurbanisierung in nordwestdeutschen Städten und Regionen. Befunde, Handlungsempfehlungen, Forschungsbedarf, Positionspapier der ARL 110, Hannover

nicht mehr in ihrem Flächenwachstum, sondern vor allem „in ihrer Erneuerung von innen heraus“, d.h. „in einer sukzessiven Optimierung der bestehenden Strukturen – dem permanenten Update der Stadt. Die „Hardware“ – Infrastruktur und Gebäudebestand – in den gewachsenen Städten der westlichen Länder besteht bereits“. Helmstedt bietet hier insbesondere bereits vergleichsweise preisgünstigen Wohnraum, Bildungs- und Betreuungsangebote, kurze Wege und eine gute verkehrliche Anbindung und damit die Chance, auch ohne Auto mobil zu sein.

Hierbei wollen vor allem „gut ausgebildete junge Menschen, Familien und auch immer mehr Silver Surfer ... in den Städten leben“. Deshalb liegen zukünftig im Wettbewerb gerade um diese Menschen vor allem „jene Städte vorn, die das höchste Maß an Lebensqualität bieten“<sup>10</sup>. Dies bezieht sich insbesondere auf eine gute Verkehrsanbindung, attraktive Bildungs-, Freizeit-, Kultur-, Einkaufs- und Naherholungsmöglichkeiten, vielfältige Mobilitätsangebote auch jenseits des MIV, attraktive und bezahlbare Wohnungsangebote, kurz eine lebenswerte, moderne Stadt mit gleichzeitig historischem Ambiente.

- Eine der größten Herausforderungen der nächsten Jahre liegt neben den bisher angesprochenen Aspekten im anhaltenden Klimawandel und damit in der Notwendigkeit, einerseits den nicht mehr auszuweichenden und zu korrigierenden Folgen dieses Wandels mehr als bisher vorzubeugen und andererseits in den nächsten Jahren die Treibhausgasemissionen stärker zu reduzieren. In Städten liegen dabei im Hinblick auf die Anpassung an den Klimawandel größten Probleme vor allem in der Gefahr, dass es durch ihre spezielle Flächennutzung zu einer gefährlichen Überwärmung kommt und Städte somit zu „Wärmeinseln“ werden, da diese sich durch die vielen versiegelten Flächen und Gebäude tagsüber stark aufwärmen und diese Wärme nachts wieder abgeben. Zudem wird in Städten in der Regel Regenwasser nicht ausreichend gespeichert, sondern läuft meist direkt in die Kanalisation ab. Dadurch steht es nicht mehr zur Verdunstung oder zur Versorgung der Vegetation zur Verfügung, was für das Stadtgrün zu weiteren sehr starken Belastungen führt.

Maßnahmen gegen den Klimawandel müssen daher in den Städten vor allem bei einer stärkeren Flächenentsiegelung und Begrünung besonders durch schattenspendende und die Luft kühlende Bäume, einer guten Durchlüftung der Stadt und bei einer dezentralen Regenwasserbewirtschaftung ansetzen, die versucht, sich dem natürlichen Wasserkreislauf in Städten wieder anzunähern.<sup>11</sup> Zudem müssen, neben der besseren Isolierung der Gebäude, Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbundes im Mobilitätsmix ergriffen werden, um so zu einer deutlichen Reduktion von Treibhausgasemissionen beizutragen. Neben dem

<sup>10</sup> Alle Zitate aus: Zukunftsinstitut GmbH, Frankfurt: Urbanisierung: Die Stadt von morgen, <https://www.zukunftsinstitut.de/artikel/urbanisierung-die-stadt-von-morgen/>. Vgl. zu diesem Thema z.B. auch die „Leipzig-Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt“ (2007) und ihre Fortschreibung als „Neue Leipzig-Charta“ (2020), siehe hierzu z.B. auch die Gemeinschaftsinitiative von Bund, Ländern und Kommunen „Integrierte Stadtentwicklung“, [https://www.nationale-stadtentwicklungspolitik.de/NSPWeb/DE/Home/home\\_node.html](https://www.nationale-stadtentwicklungspolitik.de/NSPWeb/DE/Home/home_node.html)

<sup>11</sup> Diese Konzepte werden besonders unter dem Stichwort „Schwammstadt“ diskutiert. Vgl. hierzu z.B. H. Sieker, 2021: Regenwassermanagement zwischen Starkregen und Hitzestress, in: Bund der Ingenieure für Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft und Kulturbau e.V. (Hrsg.): Wasser und Abfall. Nr. 10, 2021, S. 40 ff, ders. et al., 2019: Untersuchung der Potentiale für die Nutzung von Regenwasser zur Verdunstungskühlung in Städten, Abschlussbericht, im Auftrag des Umweltbundesamtes, [https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2019-09-16\\_texte\\_111-2019\\_verdunstungskuehlung.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2019-09-16_texte_111-2019_verdunstungskuehlung.pdf) und die Internetseiten <https://www.schwammstadt.at/>, <https://www.bund-berlin.de/themen/stadtnatur/stadtwasser/schwammstadt/> und <https://schwammstadt.de/>.

öffentlichen Nahverkehr spielt hierbei die Planung von besseren Fuß- und Radwegen eine zentrale Rolle.

Eine grüne Stadtplanung beginnt somit bei der Stadtstruktur und der Verteilung von Bau- und Grünflächen. Eine besondere Rolle spielt hierbei im Bestand auch die Mehrfachnutzung von Flächen. Im Fokus steht dabei die sogenannte „graue Infrastruktur“, also Straßen, Plätze, Parkplätze und Gebäude, die grüner gestaltet werden sollen.<sup>12</sup>

- Zudem sind in den kommenden Jahren neue ökonomische und gesellschaftliche Herausforderungen und Trends zu beachten, die ebenfalls die Stadt- und Regionalentwicklung der nächsten Jahre entscheidend beeinflussen werden. Zu nennen sind hier die vor allem in den großen Städten steigenden Immobilienpreise und immer deutlicher werdenden Wohnraumverknappungen (besonders Braunschweig ist als Wohnort sehr beliebt, aufgrund dessen stiegen die Preise – für Wohnungen und Eigenheime – auch zuletzt weiter an), der heute schon starke, aber in den nächsten zehn Jahren sich massiv verschärfende Fachkräftemangel und der Mangel an Gewerbeflächen.

Auch diese Entwicklungen bieten vor allem Mittelstädten, die wie Helmstedt geographisch in der Nähe solcher Metropolregionen liegen, neue Perspektiven, wenn es ihnen gelingt, das erforderliche Umfeld anzubieten und zu entwickeln, das für Menschen, die in diesen Metropolregionen arbeiten, ausreichend attraktiv und anziehend ist.

Hinzu kommen wichtige Trends in der Tourismusbranche (u.a. die stärkere Bedeutung von Inlandsreisen, die wachsende Bedeutung von Kurzurlauben, die größere Individualität oder das Reisen gegen den Trend, also das bewusste Aufsuchen neuer, bisher nicht bekannter Ziele), die ebenfalls zumindest perspektivisch für Helmstedt und seine Umgebung ganz neue Perspektiven und Chancen bieten. Die geplante direkte und attraktive Fußwegverbindung zwischen der historischen Altstadt in Helmstedt mit ihren zahlreichen Fachwerkhäusern und ihrem in den vergangenen Jahren bereits neu gestalteten Marktplatz sowie vor allem dem Juleum auf der einen Seite und dem Kloster und der Kirche St. Marienberg auf der anderen Seite kann die in dieser Hinsicht für die Stadt Helmstedt bestehenden Potenziale stärker zur Geltung bringen.

Um auf diese neuen Herausforderungen und Potenziale möglichst gut vorbereitet zu sein, hat die Stadt Helmstedt in den letzten Jahren bereits wichtige planerische Grundlagen gelegt und zahlreiche Projekte umgesetzt. Auch diese planerischen Grundlagen und Vorhaben waren daher für unsere Gestaltungsvorschlag maßgebend. Hier sind im Einzelnen vor allem zu nennen:

- die laufenden Sanierungen in dem Areal „Holzberg – St. Stephanie“ (seit 2010),
- das Klimaschutz-Teilkonzept aus dem Jahr 2015 (zuletzt wurde u.a. mit dem Haushalt 2023 der Klimaschutz als strategisches Ziel der Stadt Helmstedt noch stärker in den Fokus genommen),

---

<sup>12</sup> Vgl. hierzu zuletzt zum Beispiel auch J. Diringer et al., 2022: Frischer Wind für die Innenstädte. Handlungsspielräume für die Transformation nutzen, Deutsches Institut für Urbanistik, Berlin und H.H. Trapp/M. Winkler (Hrsg.), 2020: Blau-grün-graue Infrastrukturen vernetzt planen und umsetzen. Ein Beispiel zur Klimaanpassung in Kommunen, Deutsches Institut für Urbanistik, Berlin

- das Wohnraumversorgungskonzept aus dem Jahr 2016,
- das Radverkehrskonzept, das 2017 einstimmig vom Rat der Stadt Helmstedt beschlossen wurde und seither schrittweise von der Verwaltung umgesetzt wird,
- das Integrierte Stadtentwicklungskonzept und die in diesem Konzept entwickelten Leitlinien, Ziele und Vorhaben aus dem Jahr 2019,
- das Einzelhandelskonzept aus dem Jahr 2019,
- die Gebiete „Energetische Stadtentwicklung“,
- die Zusammenarbeit der Stadt Helmstedt mit der Kreis-Wohnungsbaugesellschaft Helmstedt mbH u.a. im Rahmen eines aktiven Flächenmanagement entsprechend einem gemeinsam erarbeiteten Leitbild, die beispielsweise zu dem Projekt Bebauung des Edelhofareals geführt hat (Projekt „Edelhöfe“),
- die Sanierungsmaßnahmen "Conringviertel" und „Nordwestliche Altstadt“ und ihre Aufnahme in das Städtebauförderungsprogramm des Landes Niedersachsen (seit 2021),
- der Beschluss des Rates der Stadt Helmstedt vom 08.12.2022 zur Stärkung der Fahrradinfrastruktur in der Stadt Helmstedt, in dem zum Ausdruck gebracht wird, dass die Stadt Helmstedt in Zukunft noch einmal „verstärkt initiativ hinsichtlich der Verbesserung der Infrastruktur für den Fahrradverkehr“ wird. Der Radverkehr „wird dabei als wesentlicher Bestandteil einer stadt- und umweltverträglichen Mobilität angesehen.“ Das bestehende Fahrradkonzept soll daher weiter „abgearbeitet und fortentwickelt“ werden,
- die weiteren Projekte im Rahmen des Sofortprogramms „Perspektive Innenstadt“ inkl. dem „Netzwerk Innenstadt“,
- die Mitarbeit und Unterstützung der Stadt Helmstedt in der LEADER-Region „Grünes Band im Landkreis Helmstedt“. Erst kürzlich wurde zudem der Einbindung der Kernstadt der Stadt Helmstedt in das LEADER-Gebiet Grünes Band im Landkreis Helmstedt ab der Förderperiode 2023 vom Rat der Stadt Helmstedt zugestimmt.

## **Verkehrliche Gesichtspunkte und Überlegungen**

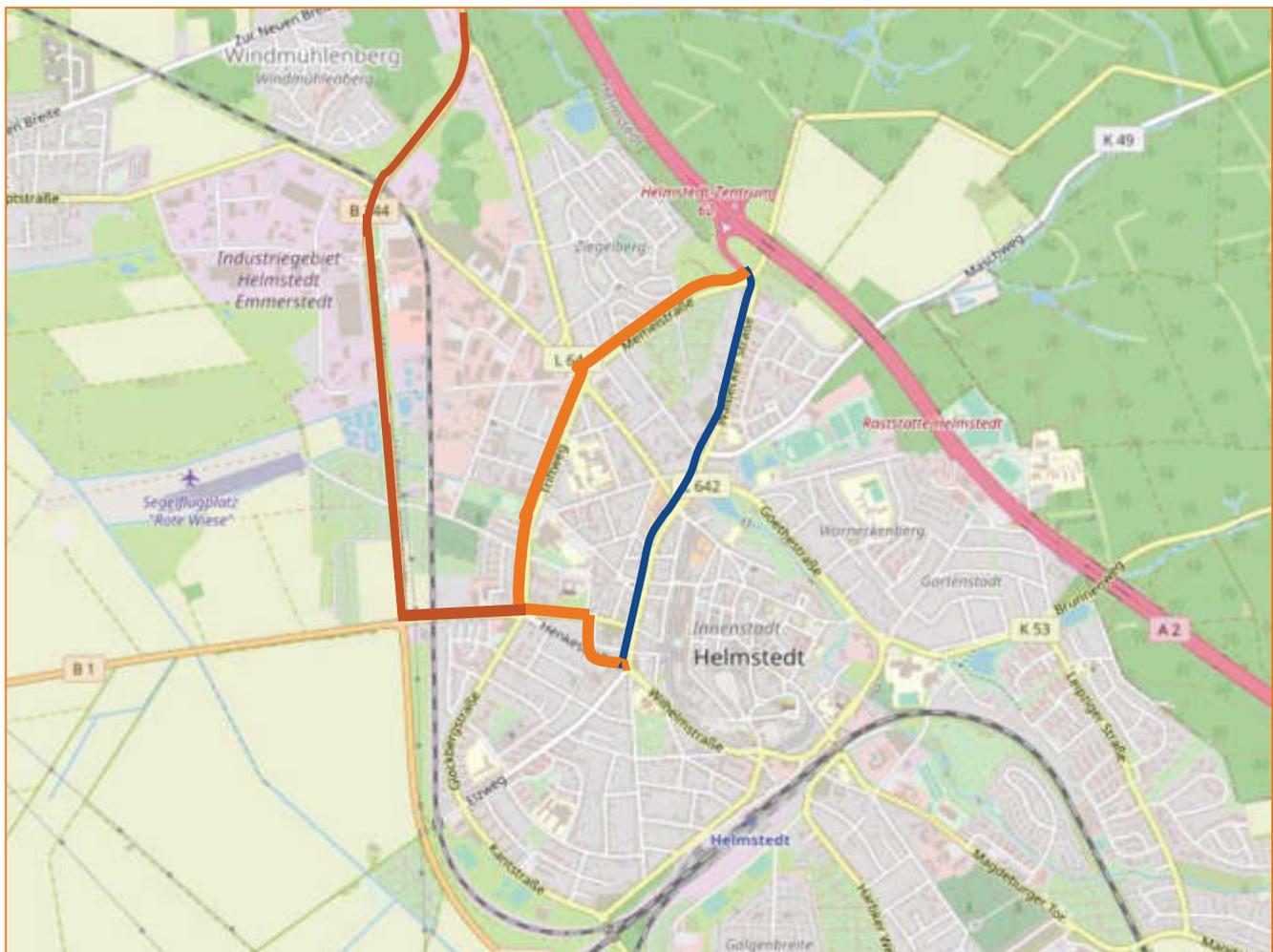
Neben den oben beschriebenen stadtplanerischen Gesichtspunkten wurden vor allem folgenden verkehrlichen Gegebenheiten in der Stadt Helmstedt Rechnung getragen:

### Fließender Verkehr

Aktuell wird ein erheblicher Teil des Nord-Süd-Verkehrs in Helmstedt über die Leuckartstraße geführt (blaue Linie in der nachstehenden Abbildung 3). Damit wird nicht nur die Wohnqualität an dieser Straße stark verschlechtert, sondern damit ist auch eine massive Trennwirkung zwischen Altstadt und Conringviertel (ehemals Unterstadt) verbunden.

Die gewünschte städtebauliche Aufwertung des Conringviertels wird dadurch verhindert.

**Abbildung 3: Verkehrliche Verteileffekte des Vorhabens**



Graphik: Weinkopf Ingenieure für Bauwesen GmbH/CIMA

Wie auf der Abbildung dargestellt, lässt die vorhandene Straßenführung aber problemlos eine andere Verkehrsführung zu.

Perspektivisch kann so die gesamte Leuckardtstraße als Straße, die primär dem Anlieger-, Fahrrad- und Fußverkehr vorbehalten ist, entwickelt werden.

Dies ermöglicht völlig neue städtebauliche Entwicklungen, die den eingangs skizzierten neuen städtebaulichen Überlegungen und Zielen und Planungen der Stadt Helmstedt optimal Rechnung tragen und somit der Stadt wichtige neue Impulse verleihen können.

Ruhender Verkehr

Neben dem fließenden Verkehr kommt dem ruhenden Verkehr eine sehr große Bedeutung für die städtebauliche Entwicklung zu.

Wir empfehlen, hierzu die Ergebnisse der für 2023 geplanten Evaluierung des 2020 beschlossenen Parkraumkonzeptes abzuwarten und auf dieser Grundlage die entsprechenden Planungen weiterzuführen.

## **Verkehrsraumgestaltung: Die grundlegende Planungsidee**

### Bestand

Die aktuelle Situation wird durch den motorisierten Individualverkehr dominiert. Fußläufiger- und Radverkehr findet nahezu keinerlei Berücksichtigung. Eine ökologische Komponente ist innerhalb der betrachteten Flächen nicht vorhanden. Der Verkehrsraum ist zu fast 100 Prozent mit Asphalt bzw. Betonplatten versiegelt. Aufenthaltsbereiche existieren nicht. Das Geschwindigkeitsniveau ist für innerstädtische Verhältnisse hoch. Die bauliche Qualität der Verkehrsflächen ist sehr schlecht.

### Planung

Die Eingangs skizzierten stadtplanerischen und verkehrlichen Gesichtspunkte und Überlegungen erfordern daher aus unserer Sicht ein Umdenken.

Ziel unseres Gestaltungsvorschlages ist ein gleichberechtigtes Miteinander aller VerkehrsteilnehmerInnen und damit verbunden eine deutliche Verbesserung des Wohnumfeldes und der Attraktivität und Aufenthaltsqualität der öffentlichen Räume in dem zu beplanenden Gebiet.

Im Ergebnis steht in den Bereichen Leuckartstraße, Braunschweiger Straße und Harsleber Torstraße eine barrierefreie Gestaltung (shared space) im Vordergrund. Mobilitätseingeschränkten und sehbehinderten Menschen soll eine optimale Teilhabe möglich sein (differenzierte Querungen und Leitsysteme). Der Ausbau soll weitestgehend mit einem optisch attraktiven und sehr gut begehbaren Pflastersystem befestigt werden. Trotz des barrierefreien Ausbaus entsteht durch die geplante Bepflanzung und die Möblierung ein großes Sicherheitsgefühl. An verschiedenen Stellen wird es Aufenthaltsmöglichkeiten geben. Das angestrebte Geschwindigkeitsniveau sollte bei ca. 20 km/Std. (Bsp. Gröpern) liegen. Dem motorisierten Verkehr werden sämtliche Fahrbeziehungen angeboten (dies ist heute nicht der Fall). Einer Befahrung und Bewirtschaftung der betrachteten Straßenzüge mit dem Lieferverkehr wird Rechnung getragen. Der ruhende Verkehr wird in Abstimmung mit der ausstehenden Evaluierung optimiert und den jeweiligen Erfordernissen angepasst.

Die Situation des ÖPNV wird im Bereich der angrenzenden Straßenzüge mit dem mobilitätsgerechten Aus- und Umbau der Haltestellen deutlich verbessert. Die Straßenzüge Leuckartstraße, Braunschweiger Straße und Harsleber Torstraße können von dem ÖPNV befahren werden, sollten aber perspektivisch durch das Angebot alternativer Routen entlastet werden.

Das aktuelle hohe Verkehrsaufkommen in der Leuckartstraße (ca. 10.000 Kfz/24 Std.) wird sich trotz der Ansiedlung des Edekamarktes reduzieren und die zeitliche Verteilung wird sich über den Tagesverlauf verändern.

Die Einbeziehung der Henkestraße und der Gartenstraße ist sowohl perspektivisch als auch für die Realisierung des Projektes wichtig.

Die aufgrund der anstehenden Arbeiten an der Kanalisation auf dem südlichen Teilstück der Leuckartstraße erforderliche Sperrung der Straße ermöglicht es, hier probeweise wichtige erste Erfahrungen im Hinblick auf die Änderungen des Verkehrsflusses zu machen, die für die weitere Planung und Ausgestaltung des Vorhabens genutzt werden können.

Mit diesen Plänen verbunden ist daher die Umgestaltung des Knotenpunktes Leuckartstr./Wilhelmstr. Henkestr./Elzweg zu einem Kreisverkehrsplatz mit der Möglichkeit, die Henkestraße auch in Richtung Westen zu befahren (Aufhebung der Einbahnstraßenregelung zunächst bis zur Gartenstraße).

Aufgestellt:

Helmstedt / Hannover den 18.01.2023

Stefan Weinkopf / Dr. Gerhard Becher

Weinkopf GmbH / Cima GmbH

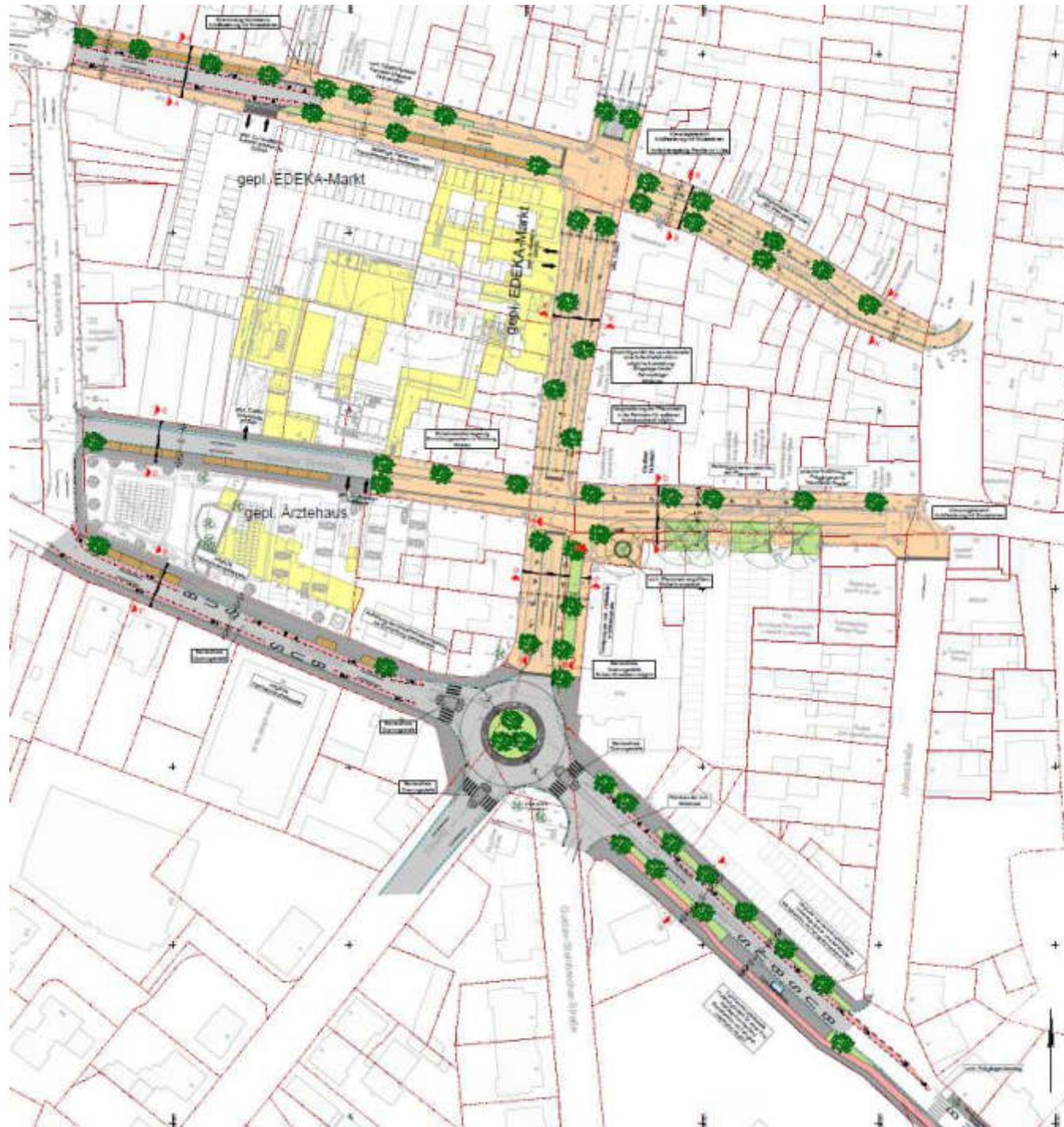
Anlage: Präsentation Stand 12.01.2023

# Straßenumgestaltung im Bereich Braunschweiger Straße, Harsleber Torstraße, südliche Leuckartstraße, östliche Henkestraße und westliche Wilhelmstraße



**WEINKOPF**  
INGENIEURE FÜR BAUWESEN GmbH  
BERATEN • PLANEN • REALISIEREN  
Hameln • Helmstedt • Salzgitter • Wolfenbüttel

# Straßenumgestaltung im Bereich Braunschweiger Straße, Harsleber Torstraße, südliche Leuckartstraße, östliche Henkestraße und westliche Wilhelmstraße



# Straßenumgestaltung im Bereich Braunschweiger Straße, Harsleber Torstraße, südliche Leuckartstraße, östliche Henkestraße und westliche Wilhelmstraße

## Geplanter Ausbau

### Bereich „Braunschweiger Straße“ West; Schnitt A-A:

- Bestand -

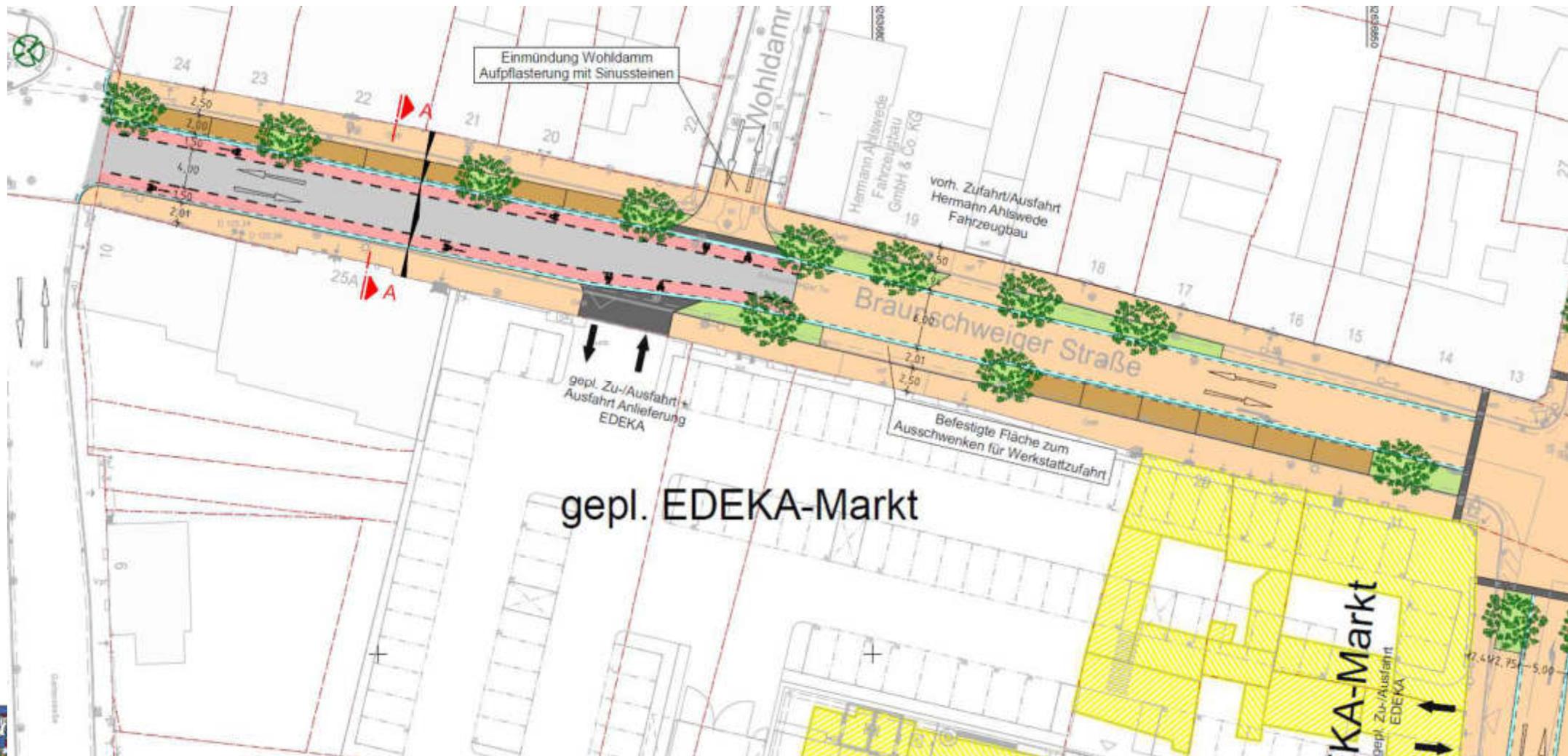


# Straßenumgestaltung im Bereich Braunschweiger Straße, Harsleber Torstraße, südliche Leuckartstraße, östliche Henkestraße und westliche Wilhelmstraße

## Geplanter Ausbau

### Bereich „Braunschweiger Straße“ West; Schnitt A-A; Variante 1:

- Fahrbahn zum Teil in Asphalt und Pflaster
- Beidseitige Radfahrstreifen im Bereich der Asphaltfahrbahn
- Beidseitige Gehwege mit mindestens 2,00m Breite
- Parkstreifen mit Grünflächen

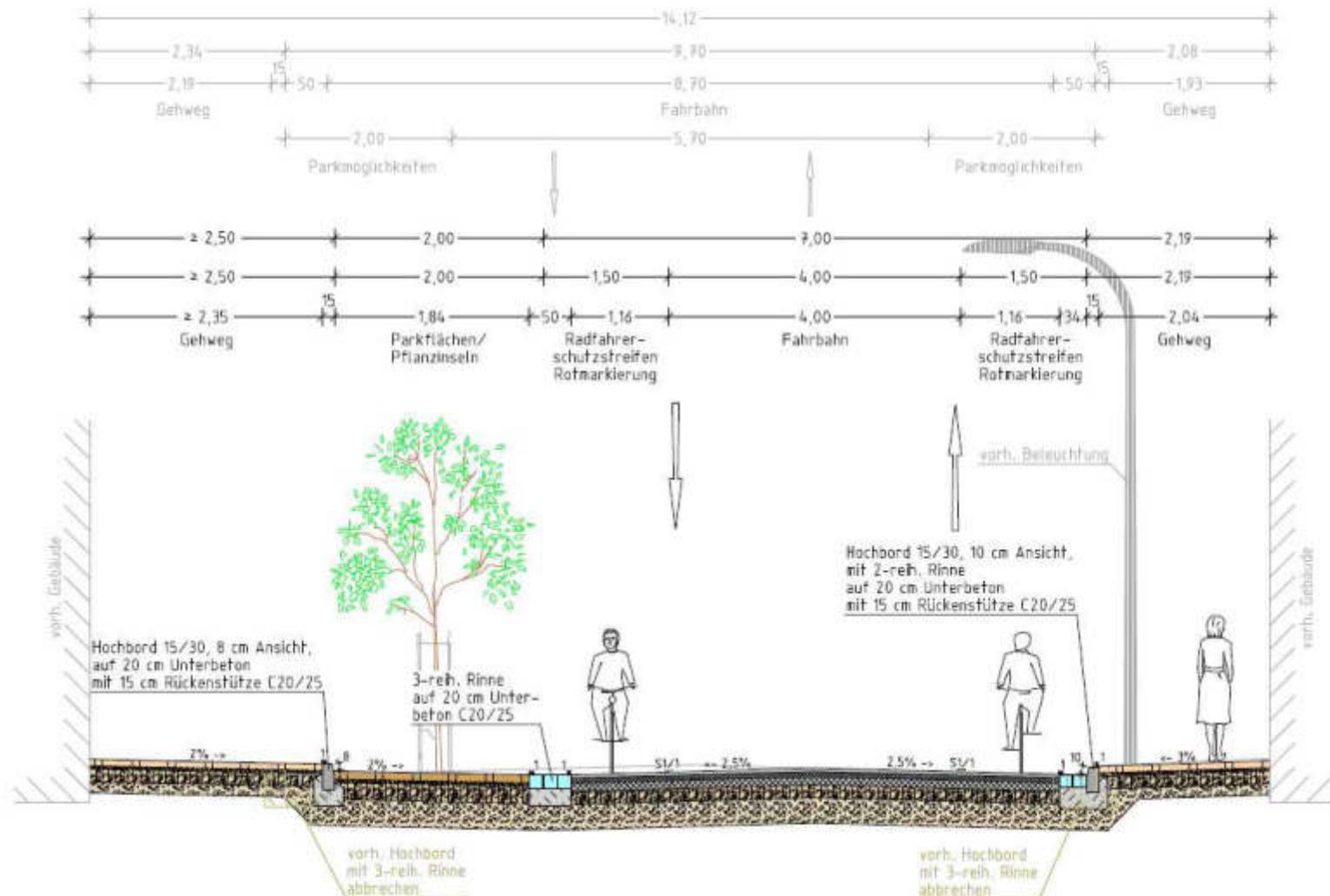


# Straßenumgestaltung im Bereich Braunschweiger Straße, Harsleber Torstraße, südliche Leuckartstraße, östliche Henkestraße und westliche Wilhelmstraße

## Geplanter Ausbau

### Bereich „Braunschweiger Straße“ West; Schnitt A-A:

- Planung -



Aufbau Gehweg gem. RStD 12; Tafel 6; Zeile 1

- 8 cm Betonsteinpflaster (mehrformatig)
- 4 cm Pflasterbettung 0/8
- 15 cm Schottertragschicht 0/32
- 13 cm Frostschuttschicht 0/32
- 40 cm Gesamtaufbau

Aufbau Parkflächen gem. RStD 12; Tafel 3; Zeile 1; Bk 1,0

- 10 cm Betonsteinpflaster
- 4 cm Pflasterbettung 0/8
- 20 cm Schottertragschicht 0/32
- 31 cm Frostschuttschicht 0/32
- 65 cm Gesamtaufbau

Aufbau Fahrbahn gem. RStD 12; Tafel 1; Zeile 3; Bk 3,2

- 4 cm Asphaltdeckschicht AC 11 DS
- 6 cm Asphaltbinderschicht AC 16 BS
- 10 cm Asphalttragschicht AC 32 TS
- 15 cm Schottertragschicht 0/32
- 30 cm Frostschuttschicht 0/32
- 65 cm Gesamtaufbau

Aufbau Gehweg gem. RStD 12; Tafel 6; Zeile 1

- 8 cm Betonsteinpflaster (mehrformatig)
- 4 cm Pflasterbettung 0/8
- 15 cm Schottertragschicht 0/32
- 13 cm Frostschuttschicht 0/32
- 40 cm Gesamtaufbau

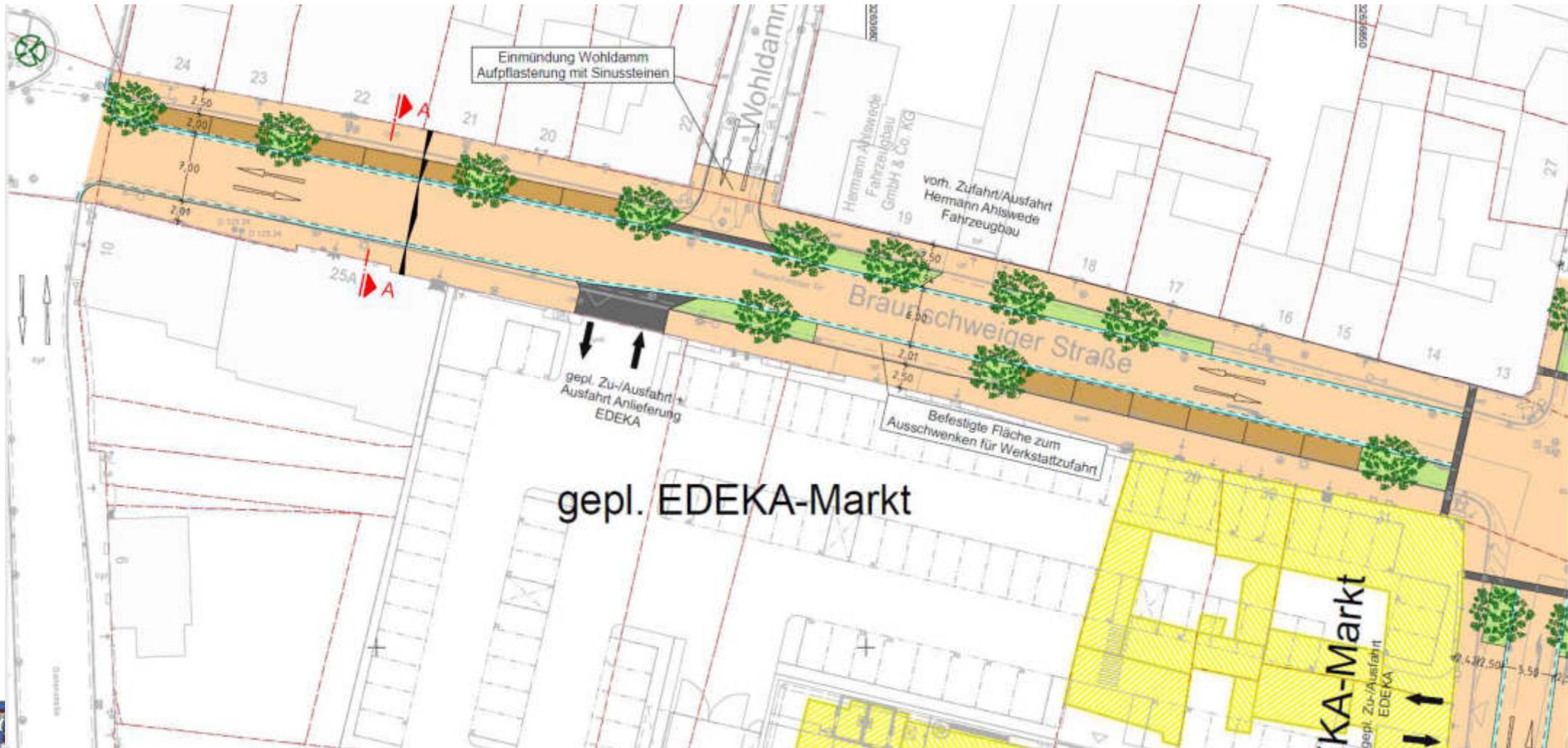


# Straßenumgestaltung im Bereich Braunschweiger Straße, Harsleber Torstraße, südliche Leuckartstraße, östliche Henkestraße und westliche Wilhelmstraße

## Geplanter Ausbau

### Bereich „Braunschweiger Straße“ West; Schnitt A-A; Variante 2:

- Fahrbahn vollständig in Pflasterbauweise
- Beidseitige Radfahrstreifen
- Beidseitige Gehwege mit mindestens 2,00m Breite
- Parkstreifen mit Grünflächen



# Straßenumgestaltung im Bereich Braunschweiger Straße, Harsleber Torstraße, südliche Leuckartstraße, östliche Henkestraße und westliche Wilhelmstraße

## Geplanter Ausbau

Bereich „Braunschweiger Straße“ Ost; Schnitt B-B:

- Bestand -



# Straßenumgestaltung im Bereich Braunschweiger Straße, Harsleber Torstraße, südliche Leuckartstraße, östliche Henkestraße und westliche Wilhelmstraße

## Geplanter Ausbau

### Bereich „Braunschweiger Straße“ Ost; Schnitt B-B:

- Mischverkehrsfläche gepflastert
- Einbahnstraßenregelung
- Parkstreifen mit Grünflächen

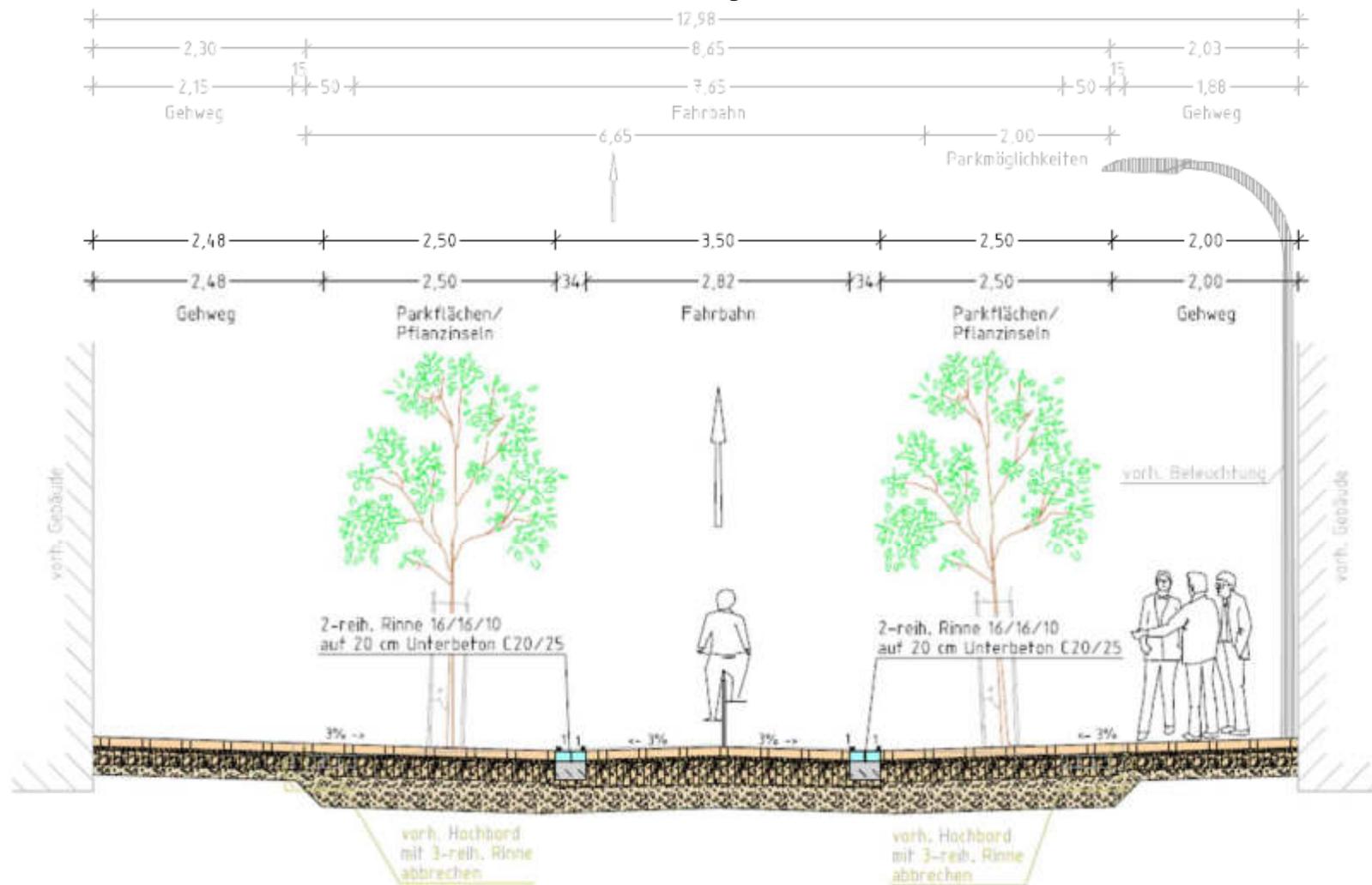


# Straßenumgestaltung im Bereich Braunschweiger Straße, Harsleber Torstraße, südliche Leuckartstraße, östliche Henkestraße und westliche Wilhelmstraße

## Geplanter Ausbau

### Bereich „Braunschweiger Straße“ Ost; Schnitt B-B:

- Planung -



Aufbau Gehweg gem. RStO 12; Tafel 6; Zeile 1  
 8 cm Betonsteinpflaster (mehrformatig)  
 4 cm Pflasterbettung 0/8  
 15 cm Schottertragschicht 0/32  
 13 cm Frostschuttschicht 0/32  
 40 cm Gesamtaufbau

Aufbau Parkflächen gem. RStO 12; Tafel 3; Zeile 1; Bk 1,0  
 10 cm Betonsteinpflaster  
 4 cm Pflasterbettung 0/8  
 20 cm Schottertragschicht 0/32  
 31 cm Frostschuttschicht 0/32  
 65 cm Gesamtaufbau

Aufbau Fahrbahn gem. RStO 12; Tafel 3; Zeile 1; Bk 1,8  
 10 cm Betonsteinpflaster  
 4 cm Pflasterbettung 0/8  
 25 cm Schottertragschicht 0/32  
 26 cm Frostschuttschicht 0/32  
 65 cm Gesamtaufbau

Aufbau Parkflächen gem. RStO 12; Tafel 3; Zeile 1; Bk 1,0  
 10 cm Betonsteinpflaster  
 4 cm Pflasterbettung 0/8  
 20 cm Schottertragschicht 0/32  
 31 cm Frostschuttschicht 0/32  
 65 cm Gesamtaufbau

Aufbau Gehweg gem. RStO 12; Tafel 6; Zeile 1  
 8 cm Betonsteinpflaster (mehrformatig)  
 4 cm Pflasterbettung 0/8  
 15 cm Schottertragschicht 0/32  
 13 cm Frostschuttschicht 0/32  
 40 cm Gesamtaufbau



# Straßenumgestaltung im Bereich Braunschweiger Straße, Harsleber Torstraße, südliche Leuckartstraße, östliche Henkestraße und westliche Wilhelmstraße

## Geplanter Ausbau

### Bereich „Harsleber Torstraße“ West; Schnitt C-C:

- Bestand -



# Straßenumgestaltung im Bereich Braunschweiger Straße, Harsleber Torstraße, südliche Leuckartstraße, östliche Henkestraße und westliche Wilhelmstraße

## Geplanter Ausbau

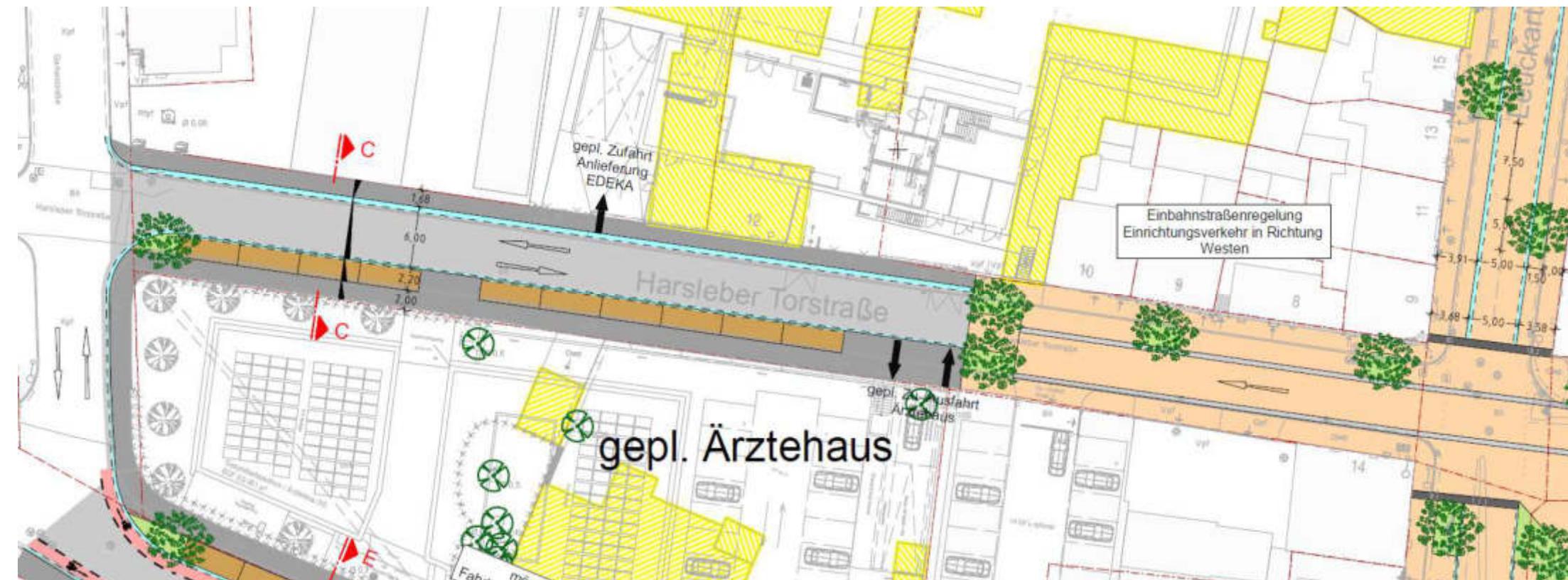
### Bereich „Harsleber Torstraße“ West; Schnitt C-C:

#### Westlicher Teil:

- Fahrbahn Asphalt
- Beidseitige Gehwege mit mindestens 1,50 m Breite
- Parkstreifen mit Grünflächen

#### Östlicher Teil:

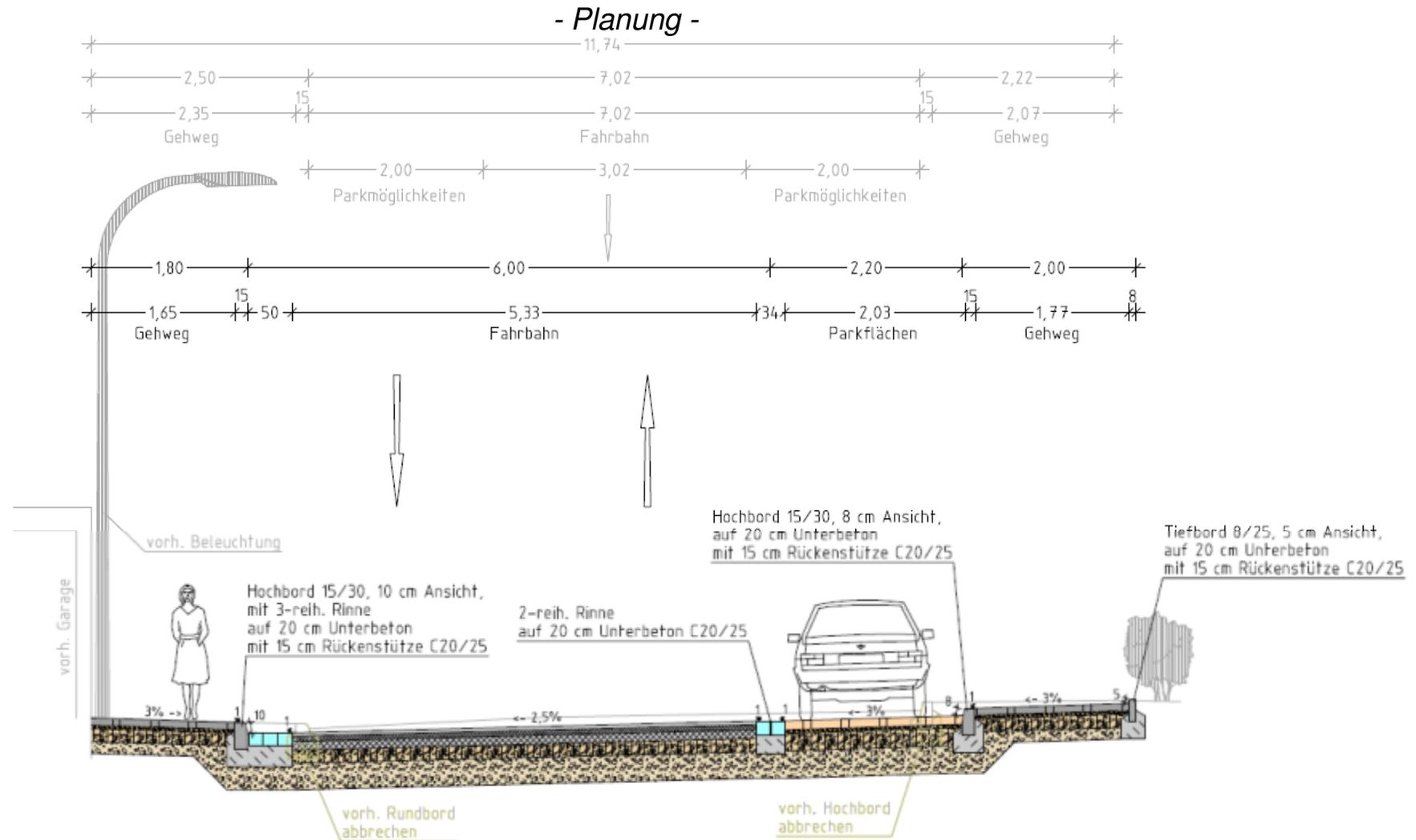
- Mischverkehrsfläche gepflastert
- Einbahnstraßenregelung
- Parkmöglichkeiten zwischen den Grünflächen



# Straßenumgestaltung im Bereich Braunschweiger Straße, Harsleber Torstraße, südliche Leuckartstraße, östliche Henkestraße und westliche Wilhelmstraße

## Geplanter Ausbau

### Bereich „Harsleber Torstraße“ West; Schnitt C-C:



Aufbau Gehweg gem. RStO 12; Tafel 6; Zeile 1

- 8 cm Betonsteinpflaster (mehrformatig)
- 4 cm Pflasterbettung 0/8
- 15 cm Schottertragschicht 0/32
- 13 cm Frostschuttschicht 0/32
- 40 cm Gesamtaufbau

Aufbau Fahrbahn gem. RStO 12; Tafel 1; Zeile 3; BK 3,2

- 4 cm Asphaltdeckschicht AC 11 DS
- 6 cm Asphaltbinderschicht AC 16 BS
- 10 cm Asphalttragschicht AC 32 TS
- 15 cm Schottertragschicht 0/32
- 30 cm Frostschuttschicht 0/32
- 65 cm Gesamtaufbau

Aufbau Parkflächen gem. RStO 12;

- Tafel 3; Zeile 1; BK 1,0
- 10 cm Betonsteinpflaster
- 4 cm Pflasterbettung 0/8
- 20 cm Schottertragschicht 0/32
- 31 cm Frostschuttschicht 0/32
- 65 cm Gesamtaufbau

Aufbau Gehweg gem. RStO 12; Tafel 6; Zeile 1

- 8 cm Betonsteinpflaster (mehrformatig)
- 4 cm Pflasterbettung 0/8
- 15 cm Schottertragschicht 0/32
- 13 cm Frostschuttschicht 0/32
- 40 cm Gesamtaufbau



# Straßenumgestaltung im Bereich Braunschweiger Straße, Harsleber Torstraße, südliche Leuckartstraße, östliche Henkestraße und westliche Wilhelmstraße

## Geplanter Ausbau

Bereich „Harsleber Torstraße“ Ost; Schnitt D-D:

- Bestand -



# Straßenumgestaltung im Bereich Braunschweiger Straße, Harsleber Torstraße, südliche Leuckartstraße, östliche Henkestraße und westliche Wilhelmstraße

## Geplanter Ausbau

### Bereich „Harsleber Torstraße“ Ost; Schnitt D-D:

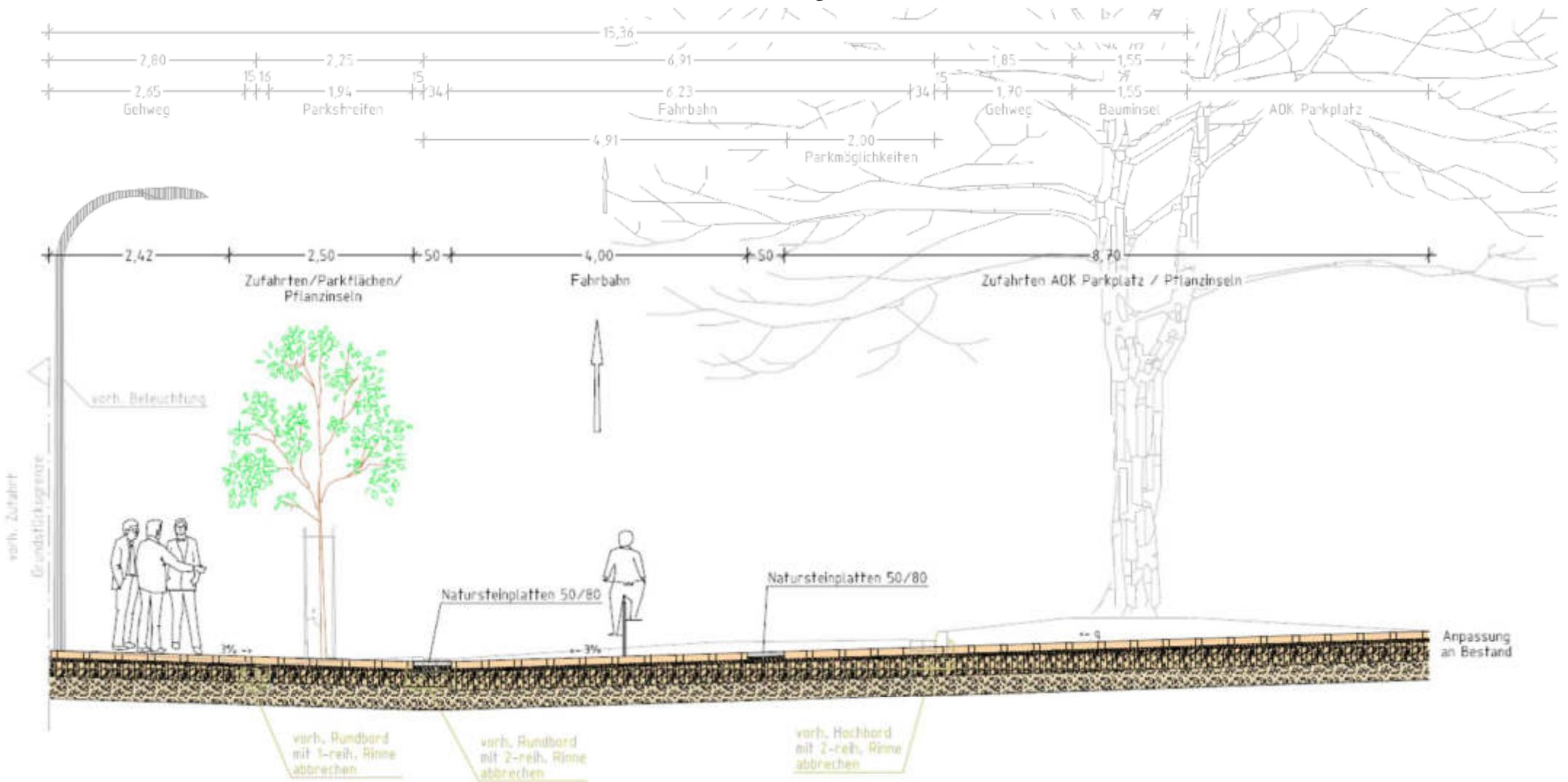
- Mischverkehrsfläche gepflastert, optische Fortführung der Fußgängerzone „Neumärker Straße“
- Einbahnstraßenregelung
- Parkstreifen mit Grünflächen



# Straßenumgestaltung im Bereich Braunschweiger Straße, Harsleber Torstraße, südliche Leuckartstraße, östliche Henkestraße und westliche Wilhelmstraße

## Geplanter Ausbau Bereich „Harsleber Torstraße“ Ost; Schnitt D-D:

- Planung -



Aufbau Parkflächen gem. RStD 12; Tafel 3; Zeile 1; BK 1,0

- 10 cm Betonsteinpflaster
- 4 cm Pflasterbettung 0/8
- 20 cm Schottertragschicht 0/32
- 31 cm Frostschuttschicht 0/32
- 65 cm Gesamtaufbau

Aufbau Fahrbahn gem. RStD 12; Tafel 3; Zeile 1; BK 1,8

- 10 cm Betonsteinpflaster
- 4 cm Pflasterbettung 0/8
- 25 cm Schottertragschicht 0/32
- 26 cm Frostschuttschicht 0/32
- 65 cm Gesamtaufbau



# Straßenumgestaltung im Bereich Braunschweiger Straße, Harsleber Torstraße, südliche Leuckartstraße, östliche Henkestraße und westliche Wilhelmstraße

## Geplanter Ausbau

Bereich „Leuckartstraße“ Süd ; Schnitt G-G:

- Bestand -

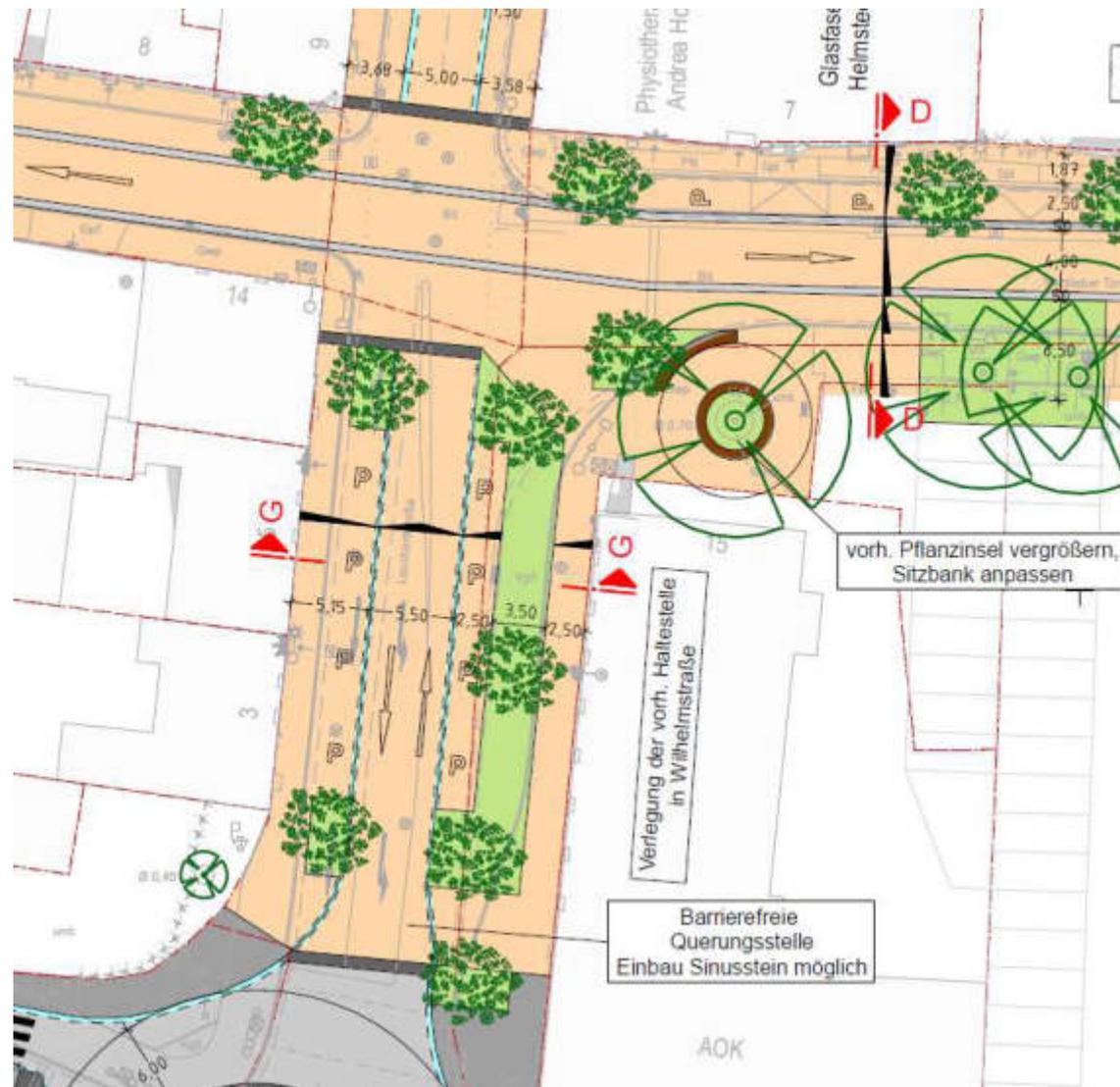


# Straßenumgestaltung im Bereich Braunschweiger Straße, Harsleber Torstraße, südliche Leuckartstraße, östliche Henkestraße und westliche Wilhelmstraße

## Geplanter Ausbau

### Bereich „Leuckartstraße“ Süd ; Schnitt G-G:

- Mischverkehrsfläche gepflastert
- Beidseitige Parkstreifen mit Grünflächen
- Zukünftig mehr Aufenthaltsfunktion durch Sitzgelegenheiten, Fahrradbügel, Mülleimer etc.

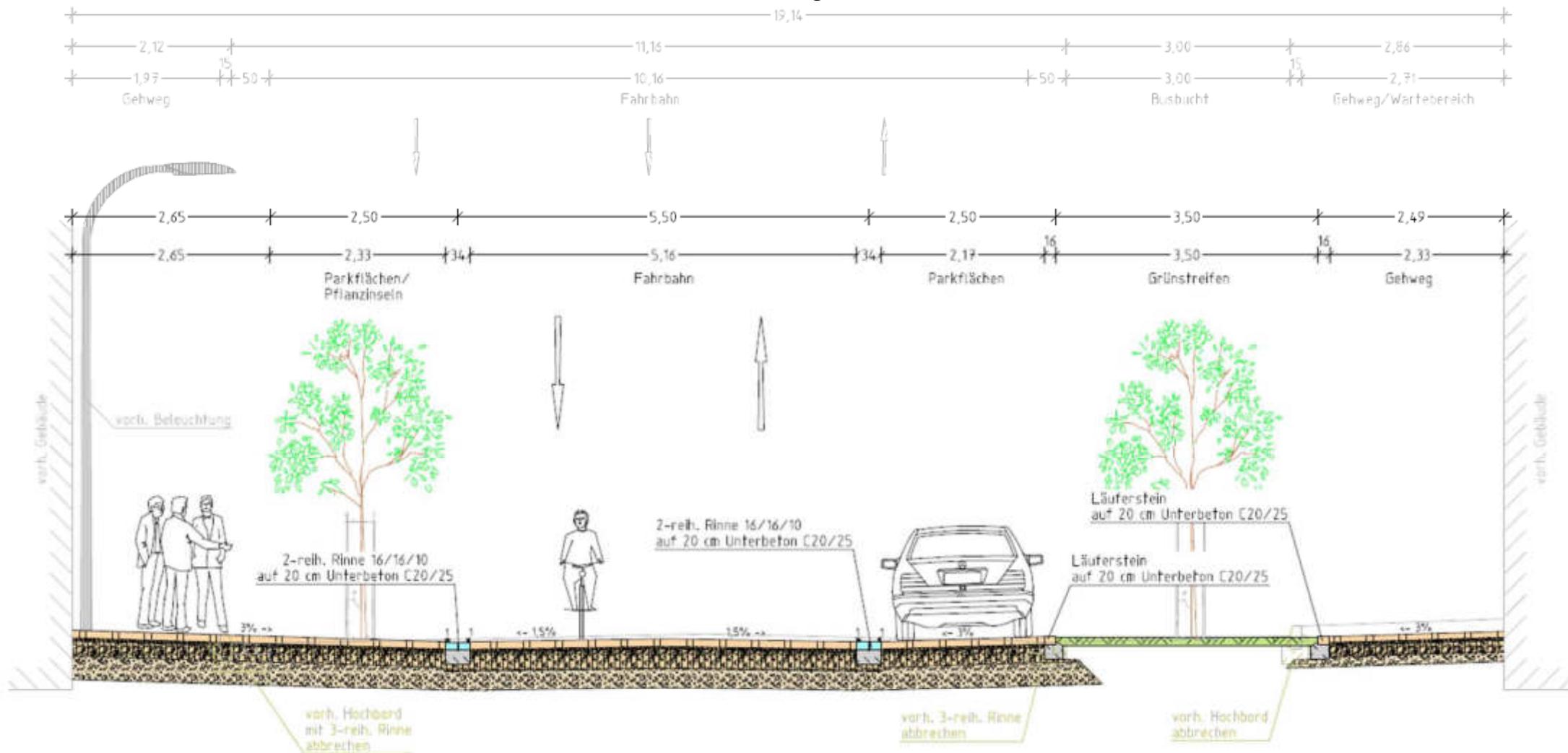


# Straßenumgestaltung im Bereich Braunschweiger Straße, Harsleber Torstraße, südliche Leuckartstraße, östliche Henkestraße und westliche Wilhelmstraße

## Geplanter Ausbau

### Bereich „Leuckartstraße“ Süd ; Schnitt G-G:

- Planung -



Aufbau Parkflächen gem. RStD 12; Tafel 3; Zeile 1; Bk 1,0  
 10 cm Betonsteinpflaster  
 4 cm Pflasterbettung 0/8  
 20 cm Schottertragschicht 0/32  
 31 cm Frostschuttschicht 0/32  
 65 cm Gesamtaufbau

Aufbau Fahrbahn gem. RStD 12; Tafel 3; Zeile 1; Bk 1,8  
 10 cm Betonsteinpflaster  
 4 cm Pflasterbettung 0/8  
 25 cm Schottertragschicht 0/32  
 24 cm Frostschuttschicht 0/32  
 65 cm Gesamtaufbau

Aufbau Parkflächen gem. RStD 12; Tafel 3; Zeile 1; Bk 1,0  
 10 cm Betonsteinpflaster  
 4 cm Pflasterbettung 0/8  
 20 cm Schottertragschicht 0/32  
 31 cm Frostschuttschicht 0/32  
 65 cm Gesamtaufbau

Aufbau Gehweg gem. RStD 12; Tafel 6; Zeile 1  
 8 cm Betonsteinpflaster (mehrformatig)  
 4 cm Pflasterbettung 0/8  
 15 cm Schottertragschicht 0/32  
 13 cm Frostschuttschicht 0/32  
 40 cm Gesamtaufbau



# Straßenumgestaltung im Bereich Braunschweiger Straße, Harsleber Torstraße, südliche Leuckartstraße, östliche Henkestraße und westliche Wilhelmstraße

## Geplanter Ausbau

Bereich „Leuckartstraße“ Nord ; Schnitt H-H:

- Bestand -

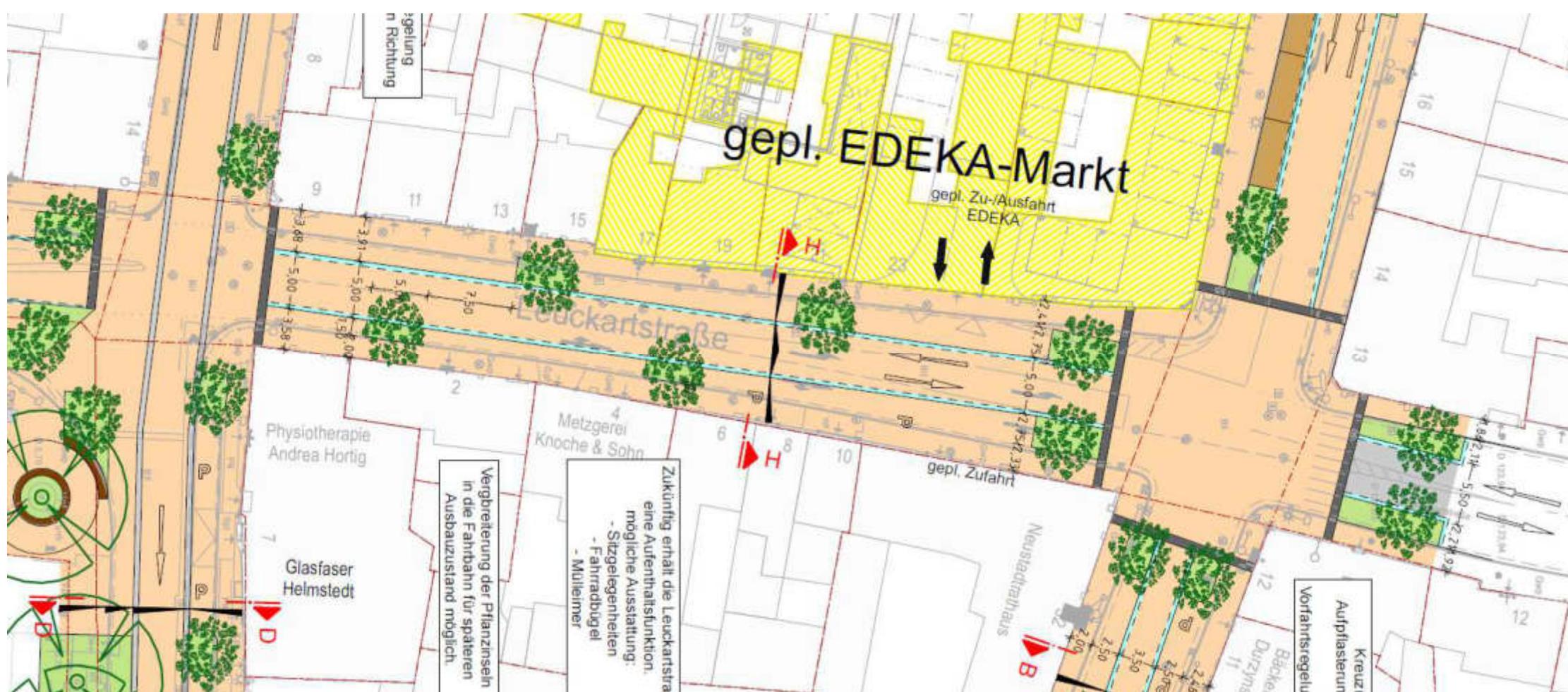


# Straßenumgestaltung im Bereich Braunschweiger Straße, Harsleber Torstraße, südliche Leuckartstraße, östliche Henkestraße und westliche Wilhelmstraße

## Geplanter Ausbau

### Bereich „Leuckartstraße“ Nord ; Schnitt H-H:

- Mischverkehrsfläche gepflastert
- Kurzparkmöglichkeiten und Grünflächen
- Zukünftig mehr Aufenthaltsfunktion durch Sitzgelegenheiten, Fahrradbügel, Mülleimer etc.

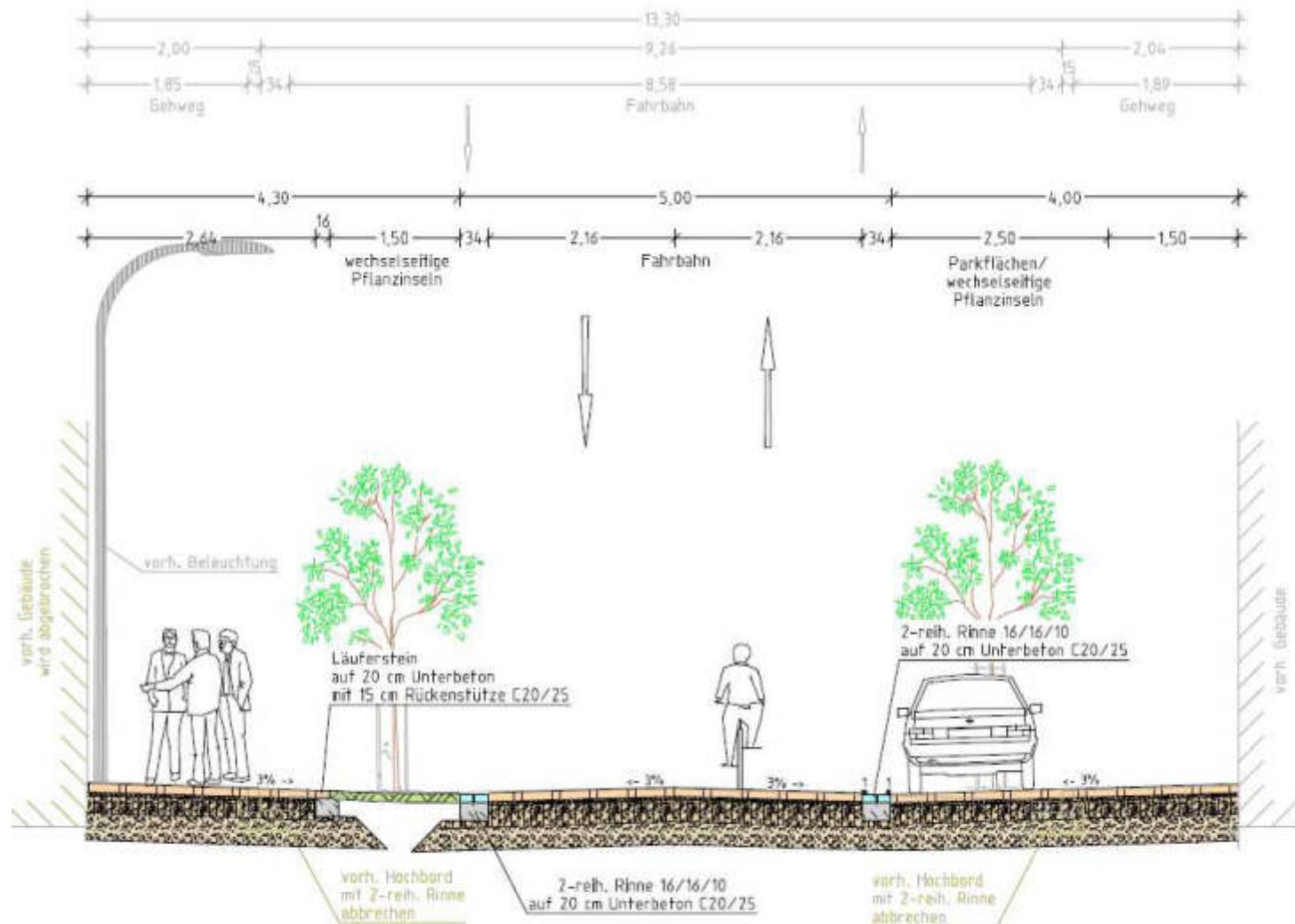


# Straßenumgestaltung im Bereich Braunschweiger Straße, Harsleber Torstraße, südliche Leuckartstraße, östliche Henkestraße und westliche Wilhelmstraße

## Geplanter Ausbau

### Bereich „Leuckartstraße“ Nord ; Schnitt H-H:

- Planung -



Aufbau Fahrbahn gem. RStD 12; Tafel 3; Zeile 1; Bk 1,8

10 cm Betonsteinpflaster  
4 cm Pflasterbettung 0/8  
25 cm Schottertragschicht 0/32  
26 cm Frostschuttschicht 0/32  
65 cm Gesamtaufbau

Aufbau Parkflächen gem. RStD 12; Tafel 3; Zeile 1; Bk 1,0

10 cm Betonsteinpflaster  
4 cm Pflasterbettung 0/8  
20 cm Schottertragschicht 0/32  
31 cm Frostschuttschicht 0/32  
65 cm Gesamtaufbau

# Straßenumgestaltung im Bereich Braunschweiger Straße, Harsleber Torstraße, südliche Leuckartstraße, östliche Henkestraße und westliche Wilhelmstraße

## Geplanter Ausbau

### Bereich „Henkestraße“ ; Schnitt E-E:

- Bestand -

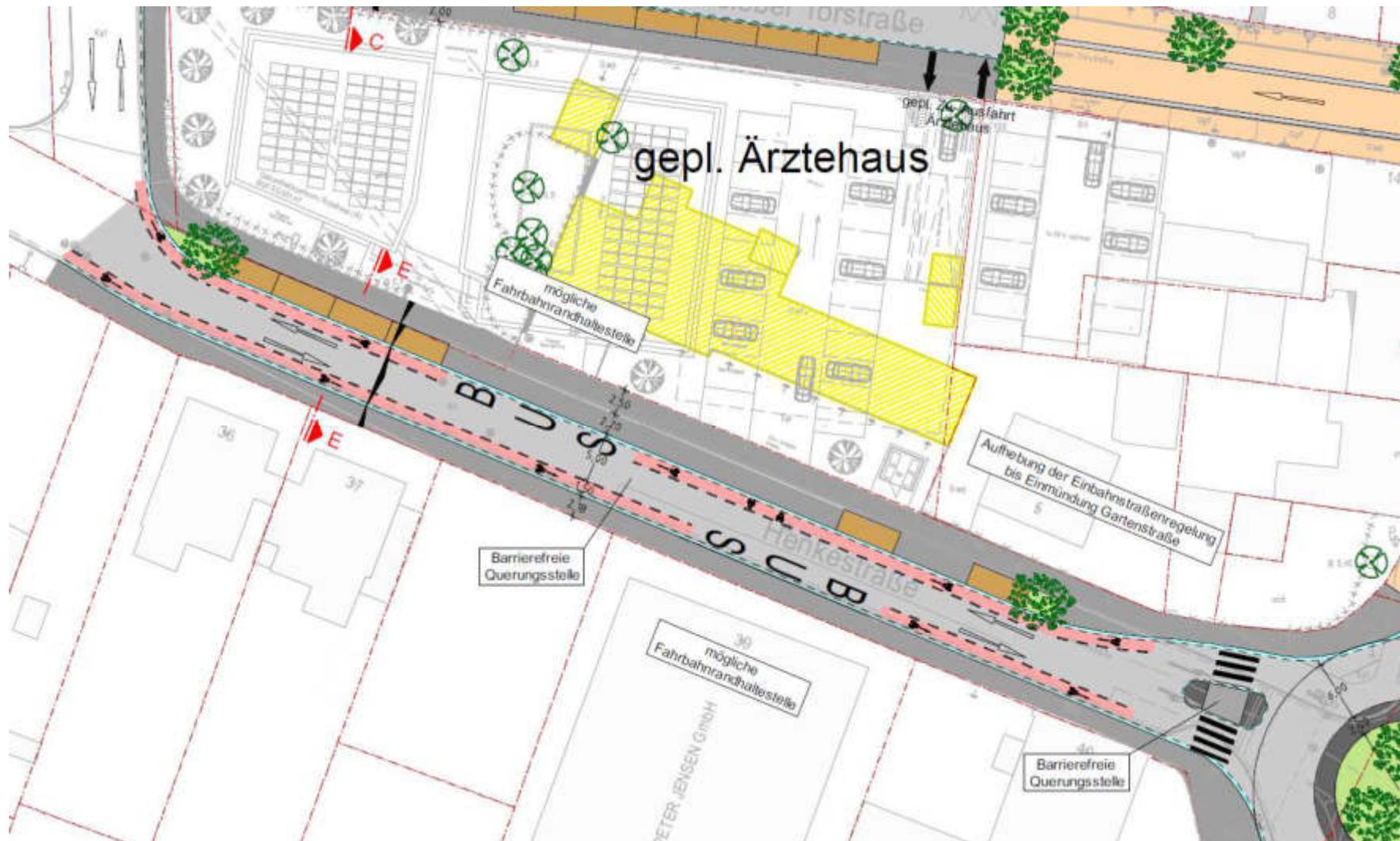


# Straßenumgestaltung im Bereich Braunschweiger Straße, Harsleber Torstraße, südliche Leuckartstraße, östliche Henkestraße und westliche Wilhelmstraße

## Geplanter Ausbau

### Bereich „Henkestraße“ ; Schnitt E-E:

- Fahrbahn in Asphalt
- Beidseitige Radfahrstreifen
- Beidseitige Gehwege mit mindestens 2,00m Breite
- Beidseitig barrierefreie Fahrbahnrandhaltestellen mit Querungsstelle

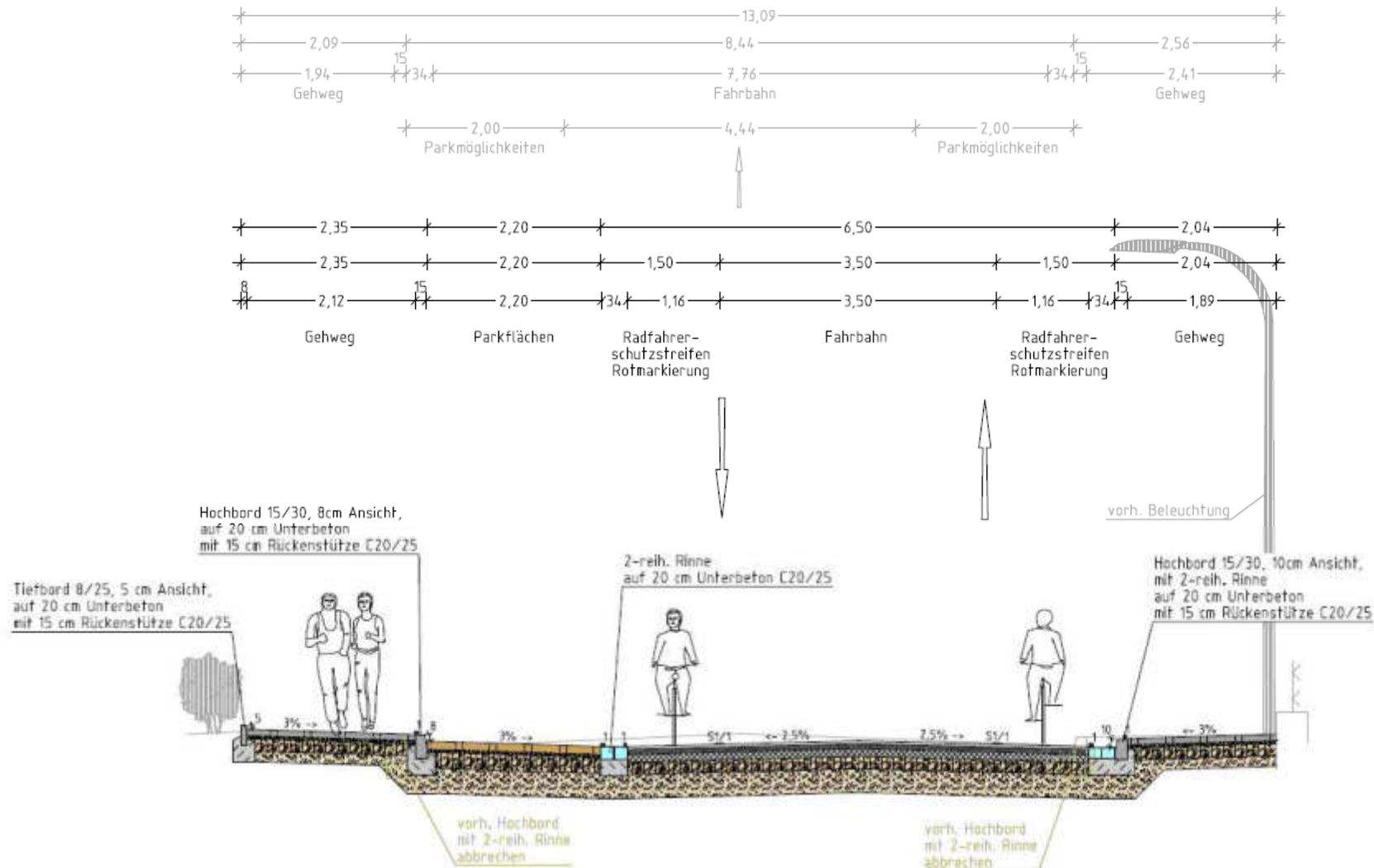


# Straßenumgestaltung im Bereich Braunschweiger Straße, Harsleber Torstraße, südliche Leuckartstraße, östliche Henkestraße und westliche Wilhelmstraße

## Geplanter Ausbau

### Bereich „Henkestraße“ ; Schnitt E-E:

- Planung -



Aufbau Gehweg gem. RStD 12; Tafel 6; Zeile 1

- 8 cm Betonsteinpflaster (mehrfarbig)
- 4 cm Pflasterbettung 0/8
- 15 cm Schottertragschicht 0/32
- 13 cm Frostschuttschicht 0/32
- 40 cm Gesamtaufbau

Aufbau Parkflächen gem. RStD 12; Tafel 3; Zeile 1; BK 1,0

- 10 cm Betonsteinpflaster
- 4 cm Pflasterbettung 0/8
- 20 cm Schottertragschicht 0/32
- 31 cm Frostschuttschicht 0/32
- 65 cm Gesamtaufbau

Aufbau Fahrbahn gem. RStD 12; Tafel 1; Zeile 3; BK 3,2

- 4 cm Asphaltdeckschicht AC 11 DS
- 6 cm Asphaltbinderschicht AC 16 BS
- 10 cm Asphalttragschicht AC 32 TS
- 15 cm Schottertragschicht 0/32
- 30 cm Frostschuttschicht 0/32
- 65 cm Gesamtaufbau

Aufbau Gehweg gem. RStD 12; Tafel 6; Zeile 1

- 8 cm Betonsteinpflaster (mehrfarbig)
- 4 cm Pflasterbettung 0/8
- 15 cm Schottertragschicht 0/32
- 13 cm Frostschuttschicht 0/32
- 40 cm Gesamtaufbau



# Straßenumgestaltung im Bereich Braunschweiger Straße, Harsleber Torstraße, südliche Leuckartstraße, östliche Henkestraße und westliche Wilhelmstraße

## Geplanter Ausbau

### Bereich „Wilhelmstraße“ ; Schnitt I-I:

- Bestand -



# Straßenumgestaltung im Bereich Braunschweiger Straße, Harsleber Torstraße, südliche Leuckartstraße, östliche Henkestraße und westliche Wilhelmstraße

## Geplanter Ausbau

### Bereich „Wilhelmstraße“ ; Schnitt I-I:

- Fahrbahn in Asphalt
- bergab Radfahrstreifen, bergauf separater Radweg
- Beidseitige Gehwege mit mindestens 1,50 m Breite
- Beidseitig barrierefreie Fahrbahnrandhaltestellen

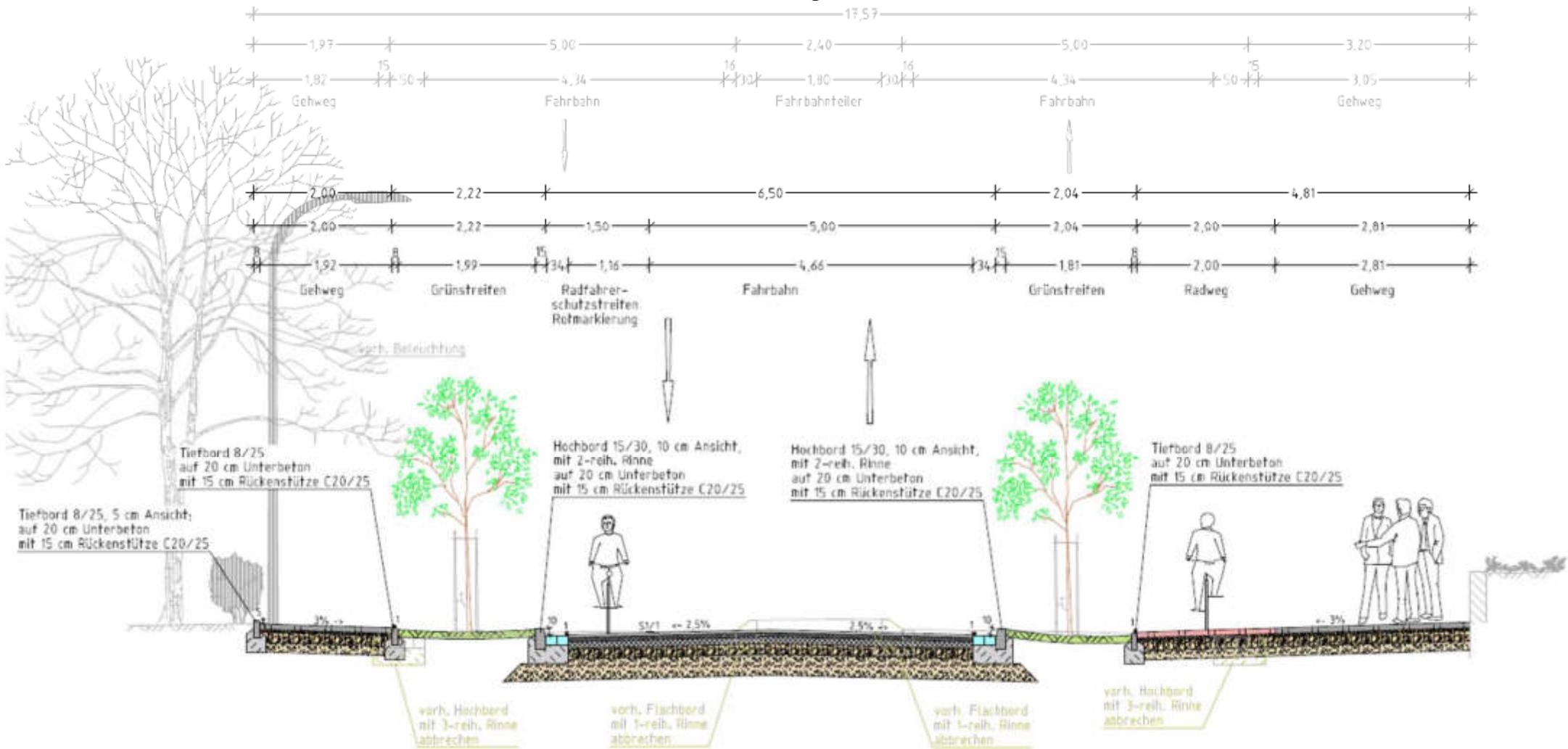


# Straßenumgestaltung im Bereich Braunschweiger Straße, Harsleber Torstraße, südliche Leuckartstraße, östliche Henkestraße und westliche Wilhelmstraße

## Geplanter Ausbau

### Bereich „Wilhelmstraße“ ; Schnitt I-I:

- Planung -



Aufbau Gehweg gem. RStD 12; Tafel 6; Zeile 1  
 8 cm Betonsteinpflaster (mehrformatig)  
 4 cm Pflasterbettung 0/8  
 15 cm Schottertragschicht 0/32  
 13 cm Frostschuttschicht 0/32  
 40 cm Gesamtaufbau

Aufbau Fahrbahn gem. RStD 12; Tafel 1; Zeile 3; BK 3,2  
 4 cm Asphaltdeckschicht AC 11 DS  
 6 cm Asphaltbinderschicht AC 16 BS  
 10 cm Asphalttragschicht AC 32 TS  
 15 cm Schottertragschicht 0/32  
 30 cm Frostschuttschicht 0/32  
 65 cm Gesamtaufbau

Aufbau Gehweg gem. RStD 12; Tafel 6; Zeile 1  
 8 cm Betonsteinpflaster (mehrformatig)  
 4 cm Pflasterbettung 0/8  
 15 cm Schottertragschicht 0/32  
 13 cm Frostschuttschicht 0/32  
 40 cm Gesamtaufbau



# Straßenumgestaltung im Bereich Braunschweiger Straße, Harsleber Torstraße, südliche Leuckartstraße, östliche Henkestraße und westliche Wilhelmstraße

## Geplanter Ausbau

Bereich Knotenpunkt „Wilhelmstraße“, „Henkestraße“ und „Leuckartstraße“:

- Bestand -

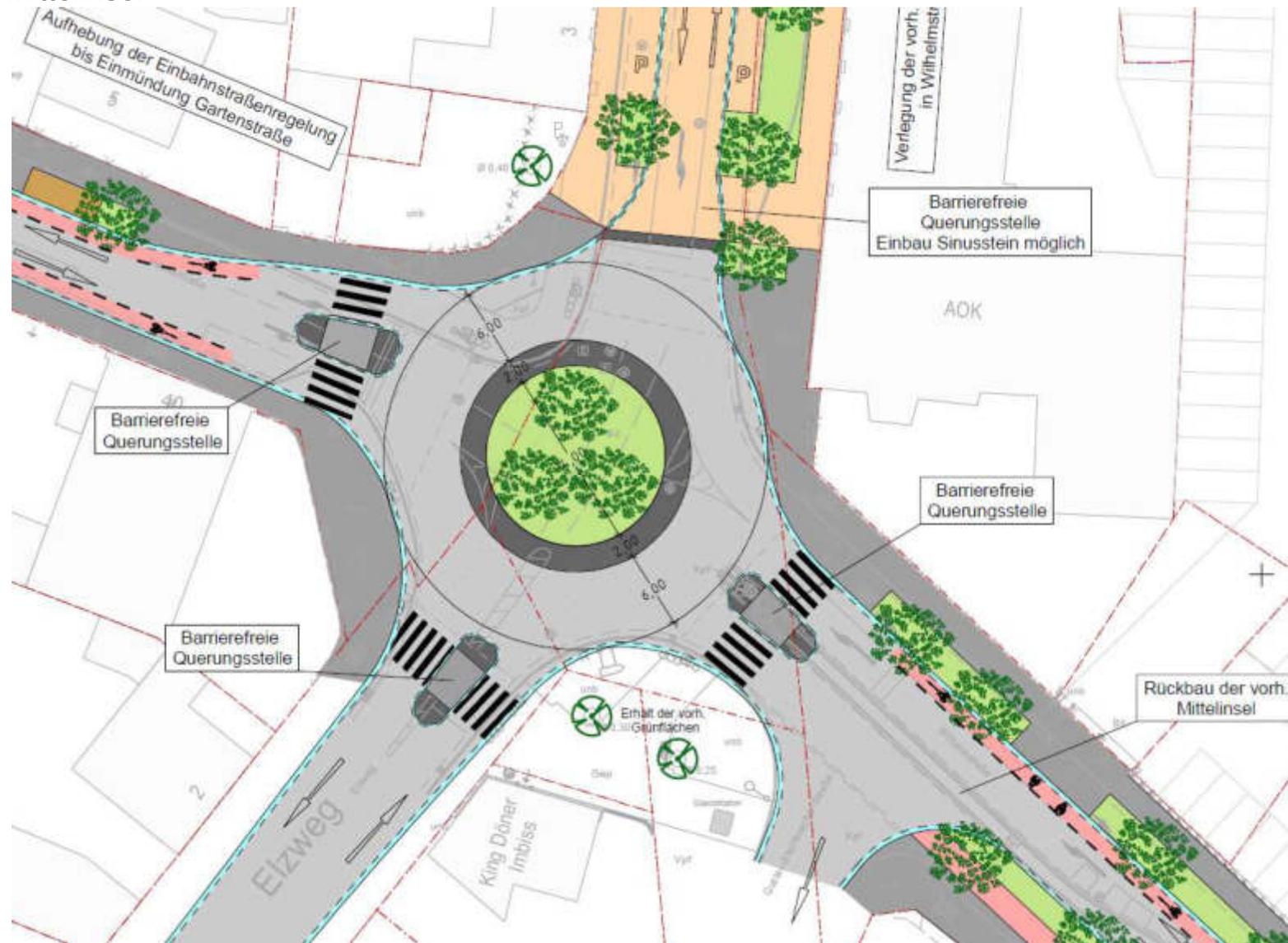


# Straßenumgestaltung im Bereich Braunschweiger Straße, Harsleber Torstraße, südliche Leuckartstraße, östliche Henkestraße und westliche Wilhelmstraße

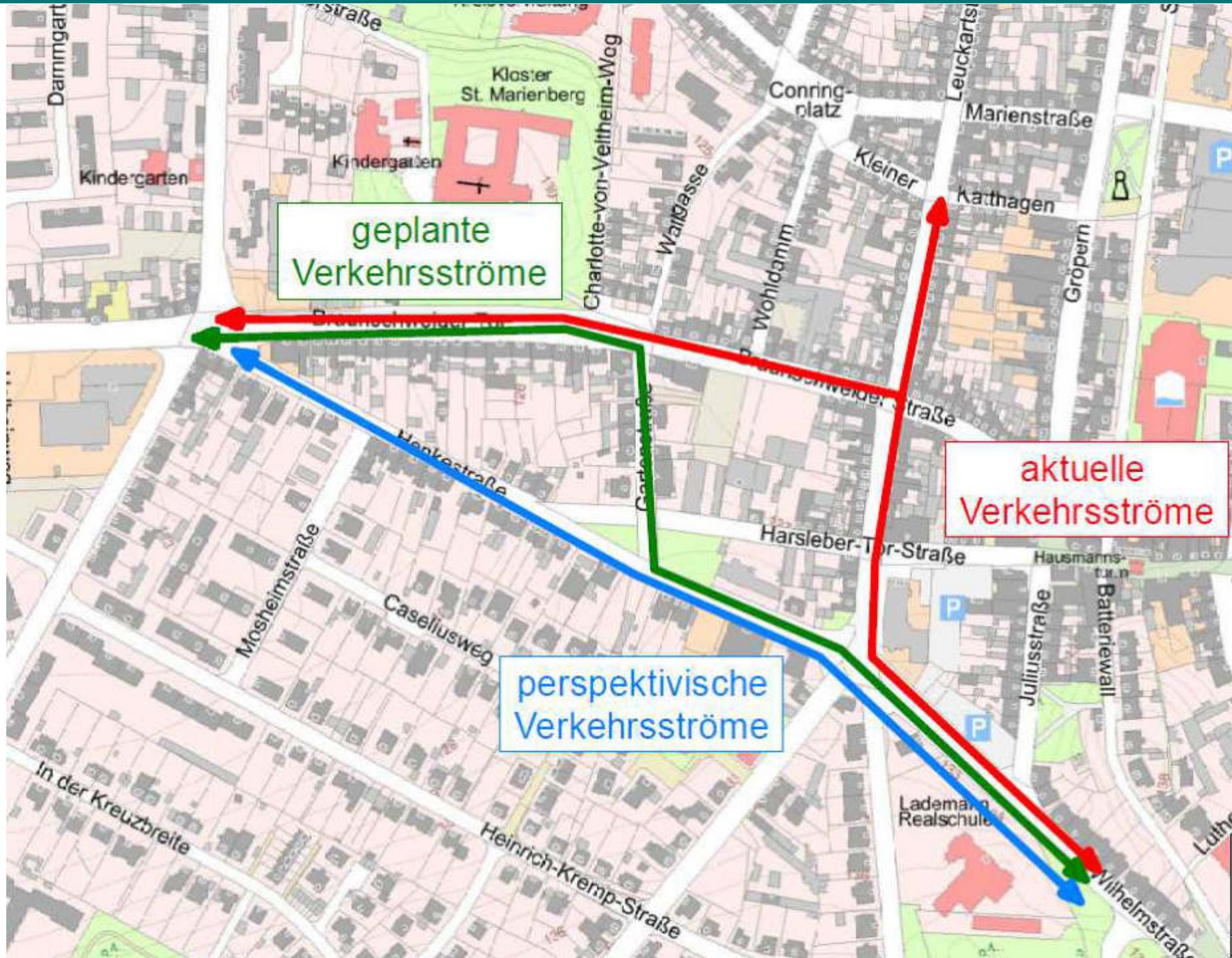
## Geplanter Ausbau

### Bereich Knotenpunkt „Wilhelmstraße“, „Henkestraße“ und „Leuckartstraße“:

- Kreisverkehrsplatz, Durchmesser 30 m
- Barrierefreie Querungsstellen in allen Armen
- Begrünte Mittelinsel



# Straßenumgestaltung im Bereich Braunschweiger Straße, Harsleber Torstraße, südliche Leuckartstraße, östliche Henkestraße und westliche Wilhelmstraße



**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!**



**Für weitere Erläuterungen stehen wir Ihnen  
sehr gern zur Verfügung.**



**WEINKOPF**

INGENIEURE FÜR BAUWESEN GmbH

BERATEN • PLANEN • REALISIEREN

Hameln • Helmstedt • Wolfenbüttel