Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Tagesordnung öffentlicher Teil

Sitzung des Rates der Stadt Braunschweig - Hybridsitzung

Sitzung: **Dienstag, 18.02.2025, 14:00 Uhr**

Raum, Ort: **Rathaus, Großer Sitzungssaal, Platz der Deutschen Einheit 1, 38100 Braunschweig**

Tagesordnung

Öffentlicher Teil:

1.	Eröffnung der Sitzung	
2.	Genehmigung des Protokolls der Sitzung vom 17.12.2024	
3.	Mitteilungen	
4.	Anträge	
4.1.	Wohnungslosigkeit bis 2030 überwinden Antrag der Gruppe Die FRAKTION. BS	**24-24648**
4.1.1.	Wohnungslosigkeit bis 2030 überwinden - Änderungsantrag Änderungsantrag der Fraktionen der SPD, CDU, Bündnis 90/ Die GRÜNEN und der Gruppe Die FRAKTION. BS	**24-24648-01**
4.2.	Weiteren Verlust von Sozialwohnungen stoppen Antrag der Gruppe Die FRAKTION. BS	**24-24910**
4.2.1.	Weiteren Verlust von Sozialwohnungen stoppen Stellungnahme der Verwaltung	**24-24910-01**
4.3.	Festlegung einer Vorzugsvariante für die weitere Planung eines Ersatzes für den bestehenden Bahnübergang Grünewaldstraße Antrag der SPD-Fraktion	**25-25134**
4.4.	Bürgerbegehren Grünewaldstraße umsetzen Antrag der CDU-Fraktion	**25-25141**
4.5.	Förderung zur Sanierung des Gliesmaroder Bades Antrag der BIBS-Fraktion	**25-25181**
4.6.	Verweis auf die Ombudsstelle im Bereich der Jugendhilfe Antrag des Ratsherrn Glogowski	**25-25187**
5.	Umbesetzung und Änderungen in Ausschüssen sowie in der Entsendung von Bürgermitgliedern	**25-25188**
6.	Zusammensetzung des Jugendhilfeausschusses	**25-25186**
7.	Bestellung eines städtischen Vertreters im Aufsichtsrat der Nibelungen-Wohnbau-GmbH Braunschweig	**25-25128**
8.	Beitritt zum Verein Wasserstoff Campus Salzgitter e.V. und Teilnahme am Förderprojekt Wasserstoffregion SON	**25-25167**
9.	Berufung eines Prüfers im Rechnungsprüfungsamt	**25-24939**
10.	Klarstellungsbeschluss über § 3 der Haushaltssatzung 2025/2026	**25-25180**
11.	Haushaltsvollzug 2024 hier: Zustimmung zu über- und außerplanmäßigen Aufwendungen und Auszahlungen bzw. Verpflichtungsermächtigungen gemäß §§ 117 und 119 Abs. 5 NKomVG	**25-25118**
12.	Annahme oder Vermittlung von Zuwendungen über 2.000 €	**25-25037**
13.	Änderung der Benutzungs- und Gebührensatzung für die Stadtbibliothek Braunschweig	**25-25031**

14.	Festsetzung von Teilnahmeentgelten für die geplanten Ferienfreizeiten (FaBS) des Fachbereichs Kinder, Jugend und Familie in 2025	**24-24908**
15.	Teilnahmeentgelte für die Ferien in Braunschweig (FiBS)-Angebote: Sportscamp und 2stromLand	**24-24898**
16.	Mobilitätsentwicklungsplan 2035+	**24-24770**
16.1.	Änderungsantrag DS 24-24770 "Mobilitätsentwicklungsplan 2035+" Änderungsantrag der BIBS-Fraktion	**25-25183**
16.2.	Mobilitätsentwicklungsplan 2035+ Änderungsantrag zur Vorlage 24-24770 Änderungsantrag der Gruppe Die FRAKTION. BS	**24-24770-01**
16.3.	Mobilitätsentwicklungsplan 2035+ Änderungsantrag zur Vorlage 24-24770 Änderungsantrag der AfD-Fraktion	**24-24770-02**
17.	Sanierungsgebiet "Soziale Stadt - Westliches Ringgebiet" 4. Teilaufhebung der Sanierungssatzung über das förmlich festgelegte Sanierungsgebiet	**24-23919**
18.	Sanierungsgebiet "Soziale Stadt - Westliches Ringgebiet", Zweite Änderung der Richtlinie der Stadt Braunschweig zur Förderung von Maßnahmen mit Städtebauförderungsmitteln	**24-24828**
19.	Änderung der Sportförderrichtlinie der Stadt Braunschweig	**24-24876**
20.	Anträge - Fortsetzung (weitere Anträge i. S. v. § 14 Ziffer 9 Geschäftsordnung)	
20.1.	Antrag: Bau eines Hochgeschwindigkeitskonzeptes in Braunschweig - Der "Ringkansen" Antrag der Gruppe Die FRAKTION. BS	**25-25133**
21.	Anfragen	
21.1.	Sportstätteninvestitionsprogramm für das Bad Gliesmarode Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die GRÜNEN	**25-25185**
21.2.	Lokaler Aktionsplan gegen Rechtsextremismus Anfrage der Gruppe Die FRAKTION. BS	**25-25182**
21.3.	Gibt es ausreichende Planungsdaten zum Gliesmaroder Bad? Anfrage der AfD-Fraktion	**25-25190**

Braunschweig, den 7. Februar 2025

Absender:
Gruppe Die FRAKTION. BS im Rat der Stadt

24-24648
Antrag (öffentlich)

Betreff:
Wohnungslosigkeit bis 2030 überwinden

Empfänger:	*Datum:*
Stadt Braunschweig Der Oberbürgermeister	06.11.2024

Beratungsfolge:		*Status*
Ausschuss für Soziales und Gesundheit (Vorberatung)	20.11.2024	Ö
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	10.12.2024	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	17.12.2024	Ö

Beschlussvorschlag:
Der Rat möge beschließen:

Die Verwaltung wird gebeten in einem partizipativen Prozess einen kommunalen Aktionsplan zu erarbeiten, um Wohnungslosigkeit bis 2030 in Braunschweig zu überwinden.

Sachverhalt:
Die Bundesregierung hat am 24.04.2024 den „Nationalen Aktionsplan gegen Wohnungslosigkeit“ beschlossen. Ziel ist es, dass mit 31 Maßnahmen die Wohnungslosigkeit bis 2030 überwunden wird. Ein wesentlicher Akteur bei der Umsetzung sind die Kommunen, die kommunale Handlungspläne erstellen sollten. An diesem Prozess sollten verschiedene Akteure beteiligt werden. Eine Wiederbelebung der früheren AG 2 des Bündnisses für Wohnen wäre möglich.

https://www.hannover.de/Service/Presse-Medien/Landeshauptstadt-Hannover/Meldungsarchiv-f%C3%BCr-das-Jahr-2023/Aktionsplan-soll-Obdachlosigkeit-bis-2030-vermeiden

https://www.bmwsb.bund.de/Webs/BMWSB/DE/themen/stadt-wohnen/nap-gegen-wohnungslosigkeit/nap-gegen-wohnungslosigkeit-node.html

Anlagen:
keine

Absender:

SPD-Fraktion im Rat der Stadt / CDU-Fraktion im Rat der Stadt / Fraktion Bündnis 90 - DIE GRÜNEN im Rat der Stadt / Gruppe Die FRAKTION. BS im Rat der Stadt

24-24648-01
Antrag (öffentlich)

Betreff:
Wohnungslosigkeit bis 2030 überwinden - Änderungsantrag

Empfänger:	*Datum:*
Stadt Braunschweig Der Oberbürgermeister	21.01.2025

Beratungsfolge:		*Status*
Ausschuss für Soziales und Gesundheit (Vorberatung)	22.01.2025	Ö
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	11.02.2025	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	18.02.2025	Ö

Beschlussvorschlag:
1. Die Verwaltung wird gebeten, zeitnah zu prüfen, wie in einem partizipativen Prozess unter Einbeziehung aller Akteure und Fachbereiche ein kommunaler Aktionsplan erstellt werden kann, in Anlehnung an den „Nationalen Aktionsplan gegen Wohnungslosigkeit“. Aufbauend auf den bereits schon bestehenden vielfältigen Beratungs- und Unterstützungsangeboten soll in Braunschweig das bestehende Wohnungsangebot für Obdachlose optimiert werden.

2. Die Verwaltung wird gebeten, den zu beteiligenden Gremien zwecks weiterer Bearbeitung und gezielter Beschlussfassungen darzulegen, welche Maßnahmen entsprechend dem Nationalen Aktionsplan gegen Wohnungslosigkeit sich auf Braunschweig übertragen lassen, mit weiteren bedürfnisgerechten Unterstützungsmaßnahmen, mit abgestufter Zeitschiene, finanziell und organisatorisch erforderlichen Mitteln und einer ersten groben Einschätzung eines erforderlichen Wohnraumbedarfs.

3. Der Prozess soll interdisziplinär ausgerichtet sein, ein Beratungsangebot nach dem Housing-First-Ansatz vorsehen und eine Zielgruppenanalyse, wie zum Beispiel der Situation älterer, behinderter wohnungsloser Menschen, Frauen und Familien, beinhalten.

Sachverhalt:
Gemäß den Leitlinien zur Überwindung von Wohnungs- und Obdachlosigkeit in Deutschland arbeiten alle Beteiligten gemeinsam im Rahmen ihrer Verantwortung daran, dass jede wohnungslose und von Wohnungslosigkeit bedrohte Person bis 2030 ein passendes Wohnungsangebot erhält, welches ihr ermöglicht, die Wohnung als Basis für ein selbstbestimmtes Leben in Würde zu nutzen.

Beteiligte beim Nationalen Aktionsplan gegen Wohnungslosigkeit 2024 sind insbesondere auch die Kommunen.

In Braunschweig gibt es bereits eine Vielzahl an Hilfsangeboten für wohnungslose und von Wohnungslosigkeit bedrohte Personen. Diese sollen unter Beteiligung der örtlichen Akteure und ihrer Expertise überprüft und gegebenenfalls bedarfsgerecht ausgebaut oder ergänzt werden. So fordert der Nationale Aktionsplan gegen Wohnungslosigkeit 2024 eine regelmäßige Überprüfung der Hilfesysteme, „ob sie veränderten, fachlichen, rechtlichen oder räumlichen Rahmenbedingungen noch gerecht werden und ob sie den diversen Bedarfen und Problemlagen sich ebenfalls verändernder Zielgruppen mit passenden Angeboten begegnen“.

Der Nationale Aktionsplan setzt zur Zielerreichung insbesondere auf die Kooperation, Vernetzung und den Wissensaustausch zwischen den Beteiligten. Dieser Ansatz soll auch auf kommunaler Ebene fortgesetzt werden. Die Expertise zur Erarbeitung eines solchen partizipativen Handlungskonzeptes liegt bei der Verwaltung, sie soll daher geeignete Maßnahmen prüfen und der Politik vorlegen.

Anlagen:
keine

Absender:
Gruppe Die FRAKTION. BS im Rat der Stadt

24-24910
Antrag (öffentlich)

Betreff:
Weiteren Verlust von Sozialwohnungen stoppen

Empfänger:	*Datum:*
Stadt Braunschweig Der Oberbürgermeister	18.12.2024

Beratungsfolge:		*Status*
Ausschuss für Soziales und Gesundheit (Vorberatung)	22.01.2025	Ö
Ausschuss für Planung und Hochbau (Vorberatung)	05.02.2025	Ö
Ausschuss für Finanzen, Personal und Digitalisierung (Vorberatung)	06.02.2025	Ö
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	11.02.2025	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	18.02.2025	Ö

Beschlussvorschlag:

1. Der Rat erneuert seinen Beschluss zum Kommunalen Handlungskonzept für bezahlbaren Wohnraum 2017 und fordert die Verwaltung auf, pro Jahr weiterhin mindestens 50 Belegungs- und Mietpreisbindungen anzukaufen. Sollte das nicht möglich sein, wird die Verwaltung gebeten jährlich zu berichten, welche Versuche sie konkret unternommen hat.

2. Die Verwaltung wird außerdem gebeten, die seit Jahren von der Grundstücksgesellschaft Braunschweig (GGB) vorgehaltene Fläche für Wohnen dem Bereich Wohnen tatsächlich zur Verfügung zu stellen.

3. Die Verwaltung wird gebeten, ein Konzept zur personellen und wirtschaftlichen Stärkung der Nibelungen Wohnbau GmbH zu erarbeiten, damit die von der Grundstücksgesellschaft Braunschweig zur Verfügung gestellten Flächen von der Niwo entwickelt und die entstehenden Wohnungen in den eigenen Bestand überführt werden können.

4. Zur besseren sozialräumlichen Verteilung der Sozialwohnungen und zum Ausgleich der Verluste der letzten Jahre sollen nach Möglichkeit in den folgenden Bereichen frühere Belegungs- und Mietpreisbindungen angekauft oder neue Sozialwohnungen entstehen: Veltenhof, Broitzem, Stöckheim und Wenden und in den statistischen Bezirken Hohetor (04), Neustadt (05), Hauptbahnhof (21), Zuckerberg (23), Alt Lehndorf (29), Ölper (36), Rühme West (40), Schuntersiedlung (44), Bienrode (46), Mastbruch (51), Lindenberg (52), Geitelde (57), Stiddien (58), Harxbüttel (62), Thune (63), Bevenrode (65) und Schapen (69).

Sachverhalt:

Zu 1.
Mit Stellungnahme 24-23259-01 hat die Verwaltung mitgeteilt, dass ab dem Jahr 2021 überhaupt keine Belegungs- und Mietbindungen angekauft wurden. Dazu wurde mündlich erläutert, dass der Grund darin liege, dass Wohnungsgesellschaften keine geeigneten Wohnung mehr zur Verfügung hätten. Das kann nicht einfach so hingenommen werden.

Zu 2.
Am 23. März 2021 wurde vom Rat der baulandpolitische Grundsatzbeschluss und am 05. Juli 2022 die entsprechende Richtlinie zur sozialgerechten Bodennutzung (22-19055) beschlossen. Ziel ist es, dass die Stadt Braunschweig eine aktive Bau- und Bodenpolitik

umsetzt und insbesondere bezahlbaren Wohnraum für breite Kreise der Bevölkerung schafft. So steht es im Beschluss. Tatsächlich hat die GGB sowohl in 2022 als auch in 2023 nicht einen Quadratmeter Boden für den Bereich zur Verfügung gestellt. Insgesamt hatte die GGB bis Mitte 2023 Flächen von insgesamt rund 2 Mio. Quadratmetern im Bestand.

Zu 3.
In 2023 gab es 147.100 Wohnungen in Braunschweig. Die städtische Nibelungen-Wohnbau GmbH (Niwo) hielt davon rund 7.500 Wohnungen. Das sind 5 %. Von den 3.625 Sozialwohnungen (Stand 31.12.2021) hielt die Niwo 47,64 %, also 1.727 Wohnungen (Stellungnahme 24-23258-01). Dieser Trend dürfte sich durch die Baugebiete am Alsterplatz und in der Nordstadt weiter verstärkt haben. Daneben engagiert sich die Niwo auch in allen anderen sozialen Bereichen. Wohnungskonzerne bzw. private Vermieter beteiligen sich fast nicht. So hält bspw. der Vonovia Konzern nur 70 Sozialwohnungen (1,93 %) in Braunschweig. Wenn es jetzt darum gehen soll, dass die Sozialwohnungen nicht weiter abnehmen - von 2016 bis 2023 ist die Zahl von 4.081 auf 3.747 gesunken - dann muss das Unternehmen gestärkt werden, das sich hier immer engagiert hat und auch zukünftig engagieren wird. Und das bedeutet: Stärkung der Niwo. Hinzu kommt, dass die Grundstücksgesellschaft Braunschweig (GGB) seit Jahren große Flächen im Bestand hat, aber niemanden findet, der sie entwickelt. Eine gestärkte Niwo könnte dieser Partner sein und da sowohl die GGB als auch die Niwo städtische Gesellschaften sind, ist ein effektiver Prozess möglich.

Zu 4.
Mit Stellungnahme 24-23260-01 hat die Verwaltung Angaben zur räumlichen Verteilung der Sozialwohnungen gemacht. Hier ist zu erkennen, dass die genannten Stadtteile im Zeitraum von 2016 bis 2023 fast ihren gesamten Bestand an Sozialwohnungen verloren haben.
In Broitzem sank die Zahl von 102 auf 4 Sozialwohnungen. In Wenden von 24 auf 5.
In Veltenhof von 43 auf 1 und in Stöckheim blieben von 96 gebundenen Wohnungen noch 14 übrig. Hier sollte entgegengesteuert werden. Falls möglich auch gerade durch den Ankauf von ausgelaufenen Bindungen.

In der Weststadt leben rund 9 % der Braunschweiger Gesamtbevölkerung, aber 58 % der Braunschweiger Sozialwohnungen sind hier zu verorten. Gleichzeitig gibt es eine Vielzahl von Stadtteilen, in denen es gar keine oder so gut wie keine Sozialwohnungen gibt.
Im Sinne einer guten sozialräumlichen Verteilung besteht hier großer Handlungs- und Veränderungsbedarf.

Anlagen:
keine

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

24-24910-01
Stellungnahme
öffentlich

Betreff:
Weiteren Verlust von Sozialwohnungen stoppen

Organisationseinheit:	*Datum:*
Dezernat III 0600 Baureferat	14.01.2025

Beratungsfolge	*Sitzungstermin*	*Status*
Ausschuss für Soziales und Gesundheit (zur Kenntnis)	22.01.2025	Ö
Ausschuss für Planung und Hochbau (zur Kenntnis)	05.02.2025	Ö
Ausschuss für Finanzen, Personal und Digitalisierung (zur Kenntnis)	06.02.2025	Ö
Verwaltungsausschuss (zur Kenntnis)	11.02.2025	N
Rat der Stadt Braunschweig (zur Kenntnis)	18.02.2025	Ö

Sachverhalt:

Die Verwaltung verweist auf die Mitteilung Drs.-Nr. 24-23390. Damit hat die Verwaltung im Jahr 2024 eine Übersicht über die Maßnahmen zur Schaffung bezahlbaren Wohnraums in der Stadt Braunschweig vorgelegt und anhand einer Präsentation im AfSG sowie APH die Instrumente im Einzelnen aktuell bewertet. Auf der Grundlage dieser Mitteilung nimmt die Verwaltung zu den vier Punkten des Antrags Stellung:

Zu 1.) Das Kommunale Handlungskonzept für bezahlbaren Wohnraum wurde im Jahr 2017 beschlossen (Drs.-Nr. 17-03839) und 2020 evaluiert. Der daraus resultierende Ratsbeschluss (Drs.-Nr. 19-11251) hat weiterhin Bestand. Wie bereits in der Gremienmitteilung Mitte letzten Jahres ausgeführt, finden die evaluierten Instrumente weiterhin konsequent Anwendung.

Der bestehende Ratsbeschluss regelt bereits den Ankauf von 50 Belegungs- und Mietpreisbindungen p.a. In der o.a. Mitteilung hat die Sozialverwaltung ausgeführt: „*Aufgrund der Bedeutung als eines vom Rat der Stadt beschlossenen Instrumentes zum Erhalt und der Erweiterung sozialen Wohnraums ist die Zentrale Stelle für Wohnraumhilfe (ZSW) weiterhin kontinuierlich mit Wohnungsbaugesellschaften und mit privaten Vermieter:innen im Gespräch, um weitere Bindungen anzukaufen. Inwieweit dieses Instrument in den kommenden Jahren noch erfolgreich sein wird, wird aufgrund der Erfahrungen der vergangenen zwei Jahre eher kritisch gesehen.*“

Beim Ankauf von Mietpreis- und Belegungsbindungen bedarf es der Bereitschaft der Eigentümer:innen. Die Erfahrungen 2022 bis 2024 zeigen, dass diese Bereitschaft derzeit eher nicht vorhanden ist. Die Verwaltung wird sich dennoch auch weiterhin um Ankäufe bemühen.

Zu 2.) Zentrale Aufgabe der GGB ist die Entwicklung und Erschließung von Wohn- und Gewerbegebieten. Ziel ist dabei im Wesentlichen die Bereitstellung von erschwinglichem Bauland zur Deckung des Wohnbedarfs und zur Förderung des kinder- und familienfreundlichen Wohnstandortes Braunschweig. Die GGB erwirbt Grundstücke, entwickelt und erschließt sie und veräußert sie an bauwillige Interessenten. Sie wird die Baugebiete in Wenden-West 1. und 2. BA, Glogaustraße-Süd, Rautheim-Möncheberg sowie Feldstraße-Süd, 1. BA für die Stadt entwickeln. Dabei ist die GGB auch dem Prinzip der Innenentwicklung unterworfen; zukünftige Wohnstandorte sollen im Außenbereich nur

entwickelt werden, wenn sie eine sehr gute Anbindung an den ÖPNV haben. Darüber hinaus erfolgen regelmäßige Ankäufe von Grundstücken, um auch über Ersatz- oder Tauschland, z.B. für Landwirte, zu verfügen. Dies begründet einen Grundstücksbestand der GGB, der nicht mit verfügbarem Bauland gleichzusetzen ist.

Zu 3.) Die Stärkung der kommunalen Wohnungsbaugesellschaft ist bereits eines der Instrumente in dem bestehenden Kommunalen Handlungskonzept.

Auch wenn Wohnraumförderung grds. Ländersache ist, können - wie bereits in der o.a. Mitteilung unter Pkt. 2.8 ausgeführt -, Wohnungsbauprojekte in Braunschweig, die eine finanzielle Landesförderung erhalten, über das kommunale Wohnraumförderprogramm ergänzend unterstützt werden. Mit dem Kommunalen Wohnraumförderprogramm könnte auch die NiWo gezielt gestärkt werden, sofern dieser Finanzierungsbaustein projektbezogen und unter Beachtung der beihilferechtlichen Regelungen neben der Landesförderung in Betracht kommt.
Bei Baugebietsentwicklungen der GGB ist die NiWo zudem regelmäßiger Ansprechpartner, um die Möglichkeiten der Zusammenarbeit projektbezogen auszuloten.

Ein darüber hinaus gehendes Konzept zur personellen und wirtschaftlichen Stärkung der NiWo bedarf es aus Sicht der Verwaltung nicht.

Zu 4.) Hierzu verweist die Verwaltung auf Pkt. 2.5 der o.a. Mitteilung. Für alle sich in der Entwicklung befindenden und zukünftigen Baugebiete/Wohngebiete sieht die Verwaltung eine Quote von mindestens 30% vor. So wird auch einer Segregation entgegengewirkt.

Mit ihrer Mitteilung Mitte letzten Jahres kommt die Verwaltung ihrer Informationspflicht umfassend nach und wird dies auch weiterhin bei einer der wichtigsten sozialen Fragen unserer Zeit regelmäßig und unaufgefordert tun.

Leuer

Anlage/n:
keine

Absender:
SPD-Fraktion im Rat der Stadt

25-25134
Antrag (öffentlich)

Betreff:
Festlegung einer Vorzugsvariante für die weitere Planung eines Ersatzes für den bestehenden Bahnübergang Grünewaldstraße

Empfänger:	*Datum:*
Stadt Braunschweig Der Oberbürgermeister	22.01.2025

Beratungsfolge:		*Status*
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Vorberatung)	04.02.2025	Ö
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	11.02.2025	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	18.02.2025	Ö

Beschlussvorschlag:
Der Beschluss des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben vom 28.09.2023 zum Ersatz des Bahnübergangs Grünewaldstraße durch eine Unterführung (Drs. 23-21448) wird aufgehoben, und stattdessen wird die Verwaltung beauftragt,

die Planung der Variante 0+ mit Wiederherstellung eines Bahnübergangs mit zusätzlichen Signalen zur Optimierung der Schrankenschließzeiten

als Vorzugsvariante der Stadt Braunschweig gemeinsam mit der Deutschen Bahn AG und dem Regionalverband Großraum Braunschweig weiter voranzutreiben.

Sachverhalt:
Mit Drs. 25-25068 teilte die Verwaltung dem Rat das Ergebnis der Unterschriftenprüfung zum Bürgerbegehren „Bahnübergang Grünewaldstraße“ mit. Etwa 15.700 gültige Unterschriften wurden fristgerecht für das Bürgerbegehren eingereicht. Der Verwaltungsausschuss wird voraussichtlich am 11. Februar 2025 das Bürgerbegehren zulassen. Der VA-Beschluss hat dann u. a. folgende Rechtsfolgen:

1. Der Oberbürgermeister gibt den Vertretungsberechtigten des Bürgerentscheids die Entscheidung unverzüglich bekannt und unterrichtet den Rat in der nächsten Sitzung, also am 18. Februar 2025, über die Entscheidung (§ 32 Abs. 7 Satz 3 NKomVG).

2. Innerhalb von drei Monaten muss an einem Sonntag in der Zeit von 8:00 bis 18:00 Uhr ein Bürgerentscheid stattfinden; die Verwaltung schlägt den 11. Mai 2025 vor. Die Abstimmungsberechtigten sind rechtzeitig vor dem Bürgerentscheid schriftlich zu benachrichtigen. Die Abstimmung in Briefform ist zu ermöglichen (§ 32 Abs. 7 Satz 4, § 33 Abs. 2 u. 3 NKomVG).

3. Der Rat kann den Bürgerentscheid abwenden, indem er zuvor vollständig oder im Wesentlichen im Sinne des Bürgerbegehrens entscheidet (§ 32 Abs. 7 Satz 5 NKomVG).

Die SPD-Fraktion hatte sich bereits frühzeitig zum Bürgerbegehren positioniert: „Sollte ein Bürgerbegehren zustande kommen und genügend Unterschriften erhalten, werden wir uns erneut mit dem Thema befassen und eine erneute Abwägung vornehmen“, erklärte der SPD-Fraktionsvorsitzende Christoph Bratmann der Braunschweiger Zeitung (BZ am 15. Mai 2024).

Nachdem sich abzeichnete, dass das erforderliche Unterschriftenquorum für das Bürgerbegehren erreicht werden würde, hat sich die SPD-Fraktion daher erneut intensiv mit der Angelegenheit befasst. Nach umfangreicher Abwägung sind wir zu dem Schluss gekommen, dass wir unseren ursprünglichen Mehrheitsbeschluss revidieren und dem Anliegen des Bürgerbegehrens Rechnung tragen. Verkehrspolitische Baumaßnahmen sind oft Gegenstand von Kontroversen, und es gibt nach wie vor gute Gründe für die Unterführungs-Lösung, ein solch weitreichender Eingriff in die Infrastruktur vor Ort braucht aber auch breite Akzeptanz in der Bevölkerung. Dass diese Akzeptanz nicht gegeben ist, wurde uns sowohl durch die hohe Anzahl an Unterschriften als auch durch zahlreiche Gespräche nicht nur mit Menschen aus den unmittelbar betroffenen Stadtteilen deutlich. Vor diesem Hintergrund ist zu erwarten, dass sich auch bei einem Bürgerentscheid, der für die Stadt zudem mit hohem Aufwand verbunden wäre, eine Mehrheit gegen die Unterführung am Bahnübergang Grünewaldstraße aussprechen würde, weshalb wir diesem Verfahren (Bürgerentscheid) mit einem Ratsbeschluss zuvorkommen möchten.

Anlagen:
keine

Absender:
CDU-Fraktion im Rat der Stadt

25-25141
Antrag (öffentlich)

Betreff:
Bürgerbegehren Grünewaldstraße umsetzen

Empfänger:	*Datum:*
Stadt Braunschweig Der Oberbürgermeister	23.01.2025

Beratungsfolge:		*Status*
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	11.02.2025	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	18.02.2025	Ö

Beschlussvorschlag:
Der Rat der Stadt Braunschweig hebt im Sinne von § 32 Abs. 7 S. 5 NKomVG den Beschluss des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (AMTA) vom 28. September 2023 zur „Festlegung einer Vorzugsvariante für die weitere Planung eines Ersatzes für den bestehenden Bahnübergang Grünewaldstraße“ (DS.-Nr. 23-21448) auf.

Der Rat der Stadt Braunschweig beschließt im Sinne von § 32 Abs. 7 S. 5 NKomVG:
„Die Verwaltung wird beauftragt, die Planung der Variante 0+ mit Wiederherstellung eines Bahnübergangs mit zusätzlichen Signalen zur Optimierung der Schrankenschließzeiten als Vorzugsvariante der Stadt Braunschweig gemeinsam mit der Deutschen Bahn AG und dem Regionalverband Großraum Braunschweig weiter voranzutreiben.“

Sachverhalt:
15.686 Braunschweigerinnen und Braunschweiger haben mit ihrer Unterschrift bestätigt, dass sie dem von Rot-Grün im Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (AMTA) am 28. September 2023 durchgedrückten Beschluss für einen überdimensionierten Tunnel widersprechen und der Bahnübergang Grünewaldstraße vielmehr mit einer ertüchtigten Schrankenanlage modernisiert werden soll. Darüber hat die Verwaltung kürzlich in einer Mitteilung außerhalb von Sitzungen informiert (vgl. DS.-Nr. 25-25068) und darin auch das von ihr geplante bzw. durch das Niedersächsische Kommunalverfassungsgesetz (NKomVG) vorgegebene weitere Verfahren informiert.

Diese große Zahl an Unterstützern des Bürgerbegehrens – weit mehr als das im NKomVG geforderte Quorum von 5 % der Wahlberechtigten – ist ein toller Erfolg. Als CDU-Fraktion hatten wir nicht nur in der bereits genannten Sitzung des AMTA für die Ertüchtigung des Bahnüberganges geworben, sondern auch das Bürgerbegehren von Anfang an aktiv unterstützt. Und somit bereits zu einer Zeit, als die Stadtverwaltung das Bürgerbegehren noch für unzulässig erklären wollte und vom Oberverwaltungsgericht Lüneburg zur Zulassung gezwungen werden musste.

Unsere Position hat sich die gesamte Zeit über nicht geändert, unsere Argumente bleiben richtig. Der Bau eines Tunnels würde einen zu großen Eingriff in Natur und Umwelt darstellen, er ist einfach überdimensioniert. Mit einer Ertüchtigung der bestehenden Schrankenanlagen können die Schließzeiten auf ein akzeptables Maß deutlich reduziert werden. Die befragten Bürgerinnen und Bürger und auch die beteiligten Bezirksräte hatten sich im Vorfeld mit übergroßer Mehrheit für die Ertüchtigung des Bahnüberganges ausgesprochen. Der große Erfolg des Bürgerbegehrens unterstreicht noch einmal eindrucksvoll, dass die Braunschweigerinnen und Braunschweiger unsere Position teilen.

In der bereits genannten Mitteilung außerhalb von Sitzungen wird nicht nur der weitere Verfahrensweg beschrieben, sondern auch die vom Gesetzgeber eingeräumte Möglichkeit zur Umsetzung des Bürgerbegehrens durch einen Ratsbeschluss dargestellt. In § 32 Abs. 7 Satz 5 NKomVG wird ermöglicht, dass der Bürgerentscheid abgewendet wird, wenn der Rat im Sinne des Bürgerbegehrens entscheidet. Dies bedeutet, dass die verlangte Abkehr vom Tunnel hin zu einer Ertüchtigung der Schranken durch den Rat beschlossen werden muss.

Mit dem vorliegenden Antrag ermöglichen wir diese Änderung.

Anlagen:
keine

Absender:
Fraktion BIBS im Rat der Stadt

25-25181
Antrag (öffentlich)

Betreff:
Förderung zur Sanierung des Gliesmaroder Bades

Empfänger:	*Datum:*
Stadt Braunschweig Der Oberbürgermeister	04.02.2025

Beratungsfolge:		*Status*
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	11.02.2025	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	18.02.2025	Ö

Beschlussvorschlag:
Die Verwaltung der Stadt Braunschweig wird gebeten, zeitnah einen Antrag auf Förderung zur Sanierung des Gliesmaroder Bades zu stellen.

Sachverhalt:
Für 2025 stellt die niedersächsische Landesregierung 25 Millionen Euro für die Sanierung von Sportstätten zur Verfügung. Davon sind 20 Millionen für Kommunen und 5 Millionen für Sportvereine vorgesehen. Eine entsprechende Richtlinie soll „zeitnah“ in Kraft treten, wie es in einem Artikel vom 15.01.25 auf der Webseite der Landesregierung heißt.

Bei den Kommunen sollen besonders „Sanierung und Modernisierung von Hallenschwimmbädern“ gefördert werden, „wobei Maßnahmen an Lehrschwimmbecken den Förderschwerpunkt darstellen sollen.“

Fördermittel wie diese müssen als wichtiger Baustein erkannt werden auf dem Weg zum Erhalt des Gliesmaroder Bades, das bekanntlich durch seinen Standort, durch das Badkonzept für das Schwimmenlernen in Braunschweig sowie für das Senioren- und Schulschwimmen unverzichtbar ist.

Da die Fördermittel begrenzt sind, ist eine möglichst frühzeitige Antragstellung geboten.

Link zur Webseite der Landesregierung:

https://www.mi.niedersachsen.de/startseite/aktuelles/presseinformationen/25-millionen-euro-fur-kommunale-und-vereinssportstatten-in-niedersachsen-238688.html

Anlagen:
keine

Absender:
Glogowski, Robert

25-25187
Antrag (öffentlich)

Betreff:
Verweis auf die Ombudsstelle im Bereich der Jugendhilfe

Empfänger:	*Datum:*
Stadt Braunschweig Der Oberbürgermeister	04.02.2025

Beratungsfolge:		*Status*
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	11.02.2025	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	18.02.2025	Ö

Beschlussvorschlag:
Im Bereich der Jugendhilfe muss an allen Stellen, an denen auf den Rechtsweg verwiesen wird, auch ausdrücklich auf die zuständige Ombudsstelle hingewiesen werden.

Sachverhalt:
Das Jugendamt verfügt in bestimmten Bereichen, insbesondere im Jugendschutz, über weitreichende Befugnisse. Aufgrund höchstrichterlicher Rechtsprechung können die Mitarbeiter des Jugendamts eigenständig rechtliche Entscheidungen treffen und diese unmittelbar vollziehen. In Braunschweig stellt die Kommunalpolitik die einzige Kontrollinstanz für das Jugendamt dar.

Der Gesetzgeber hat die besondere Stellung der Jugendämter in Deutschland erkannt und mit dem am 10. Juni 2021 in Kraft getretenen Kinder- und Jugendstärkungsgesetz (KJSG) die Bundesländer verpflichtet, unabhängige Ombudsstellen einzurichten. Diese Ombudsstellen fungieren als Vermittler und bieten Kindern, Jugendlichen sowie deren Familien Unterstützung in Konflikten mit der öffentlichen oder freien Jugendhilfe.

Das Land Niedersachsen engagiert sich in diesem Bereich besonders und stellt seit Sommer 2024 zusätzliche 4,5 Millionen Euro zur Förderung unabhängiger Ombudsstellen bereit.

Auch wenn nicht in allen Fällen ein Rechtsstreit vermieden werden kann, tragen die Ombudsstellen dazu bei, die Ursachen solcher Konflikte zu dokumentieren und auszuwerten. Entscheidend ist, dass der Zugang zu der Ombudsstelle nicht durch das Jugendamt selbst gesteuert oder eingeschränkt wird. Vielmehr muss an allen relevanten Stellen, an denen auf den Rechtsweg hingewiesen wird, automatisch auch ein Verweis auf die zuständige Ombudsstelle erfolgen.

Anlage/n:
keine

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

25-25188
Beschlussvorlage
öffentlich

Betreff:
Umbesetzung und Änderungen in Ausschüssen sowie in der Entsendung von Bürgermitgliedern

Organisationseinheit:	*Datum:*
Dezernat I 0100 Steuerungsdienst	06.02.2025

Beratungsfolge	*Sitzungstermin*	*Status*
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	18.02.2025	Ö

Beschluss:

1. Umbesetzung in Ausschüssen

Ausschuss für Finanzen, Personal und Digitalisierung

- Ratsherr Frank Täubert wird anstelle von Ratsherrn Sven-Markus Knurr als Mitglied im Ausschuss für Finanzen, Personal und Digitalisierung benannt.
- Ratsfrau Heidemarie Mundlos wird anstelle von Ratsherrn Frank Täubert als Stellvertreterin im Ausschuss für Finanzen, Personal und Digitalisierung benannt.

Ausschuss für Kultur und Wissenschaft

- Ratsfrau Antje Maul wird anstelle von Ratsherrn Sven-Markus Knurr als Mitglied im Ausschuss für Kultur und Wissenschaft benannt.
- Ratsherr Maximilian Pohler wird anstelle von Ratsfrau Antje Maul als Stellvertreter im Ausschuss für Kultur und Wissenschaft benannt.

Ausschuss für Planung und Hochbau

- Ratsherr Thorsten Köster wird anstelle von Ratsherrn Sven-Markus Knurr als Stellvertreter im Ausschuss für Planung und Hochbau benannt.

Ausschuss für Vielfalt und Integration

- Ratsherr Oliver Schatta wird anstelle von Ratsherrn Sven-Markus Knurr als Stellvertreter im Ausschuss für Vielfalt und Integration benannt.

2. Grundmandat gemäß § 71 Abs. 4 Satz 3 NKomVG

Der fraktions-/gruppenlose Ratsherr Sven-Markus Knurr wird beratendes Mitglied (Grundmandat gemäß § 71 Abs. 4 Satz 3 NKomVG) im Ausschuss für Kultur und Wissenschaft.

3. Änderung in der Entsendung von Bürgermitgliedern

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben

- Anstelle von Herrn Shivam-Ortwin Tokhi wird Herr Jens Lüttge als Bürgermitglied im Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben benannt.

Sachverhalt:
Gemäß § 71 Abs. 5 des Niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetzes (NKomVG) hat der Rat der Stadt in seiner Sitzung am 16. November 2021 die Besetzung der Ausschüsse durch Beschluss festgestellt.

Zu 1.:
Gemäß § 71 Abs. 9 Satz 3 NKomVG können Fraktionen und Gruppen Mitglieder in Ausschüssen, die sie benannt haben, abberufen und durch andere Ausschussmitglieder ersetzen.

Gemäß § 51 GO sind für Ratsmitglieder in Ausschüssen mit Beschlussrechten nach § 6 der Hauptsatzung Stellvertreterinnen und Stellvertreter zu bestimmen. Stellvertreterinnen und Stellvertreter, die von derselben Fraktion oder Gruppe benannt worden sind, vertreten sich untereinander.

Die CDU-Fraktion hat mit Schreiben vom 23. Dezember 2024 darüber informiert, dass Ratsherr Sven-Markus Knurr die Fraktion am 22. Dezember 2024 verlassen hat. Vor diesem Hintergrund hat die CDU-Fraktion mit Nachricht vom 22. Januar 2025 die oben genannten, ihre Fraktion betreffenden Änderungen in der Besetzung der Ausschüsse mitgeteilt.

Zu 2.:
Gemäß § 71 Abs. 4 Satz 3 NKomVG können Ratsfrauen und Ratsherren, die keiner Fraktion oder Gruppe angehören, verlangen, in einem Ausschuss ihrer Wahl beratendes Mitglied zu werden (Grundmandat nach § 71 Abs. 4 Satz 3 NKomVG), wenn sie nicht bereits stimmberechtigtes Mitglied eines Ausschusses sind.

Ratsherr Sven-Markus Knurr hat die CDU-Fraktion am 22. Dezember 2024 verlassen. Er hat daraufhin erklärt, dass er sein Mandat künftig als fraktions-/gruppenloses Ratsmitglied ausüben und als beratendes Mitglied im Ausschuss für Kultur und Wissenschaft tätig sein möchte. Infolge der unter Ziffer 1 genannten Umbesetzungen ist er in keinem Ausschuss stimmberechtigtes Mitglied.

Zu 3.:
Nach § 71 Abs. 7 NKomVG kann der Rat neben Ratsfrauen und Ratsherren auch andere Personen zu Mitgliedern seiner Ausschüsse berufen (Bürgermitglieder). Gemäß § 71 Abs. 9 Satz 3 NKomVG können Fraktionen und Gruppen Ausschussmitglieder, die sie benannt haben, durch andere Ausschussmitglieder ersetzen.

Die SPD-Fraktion hat mit Schreiben vom 4. Februar 2025 mitgeteilt, dass Herr Tokhi auf seine Mitgliedschaft als Bürgermitglied im Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben verzichtet und an seiner Stelle Herrn Jens Lüttge für diese Aufgabe benannt.

Die Umbesetzungen und Änderungen in den Ausschüssen sowie in der Entsendung von Bürgermitgliedern werden gemäß § 71 Abs. 5 NKomVG vom Rat mit diesem Beschluss festgestellt.

Dr. Kornblum

Anlage/n: keine

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

25-25186
Beschlussvorlage
öffentlich

Betreff:
Zusammensetzung des Jugendhilfeausschusses

Organisationseinheit:	*Datum:*
Dezernat V 51 Fachbereich Kinder, Jugend und Familie	05.02.2025

Beratungsfolge	*Sitzungstermin*	*Status*
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	18.02.2025	Ö

Beschluss:
Frau Sarah Mick wird als stimmberechtigtes Mitglied im Jugendhilfeausschuss benannt.

Herr Martin Fuchs wird als stellvertretendes stimmberechtigtes Mitglied im Jugendhilfeausschuss benannt.

Sachverhalt:

Nach § 2 Abs. 1 lit. b), 2 der Satzung für das Jugendamt der Stadt Braunschweig gehören dem Jugendhilfeausschuss als stimmberechtigte Mitglieder u. a. sechs Frauen und Männer an, die auf Vorschlag der im Bereich des Jugendamtes wirkenden und anerkannten Träger der freien Jugendhilfe vom Rat der Stadt gewählt werden. Jedes stimmberechtigte Mitglied hat eine Stellvertreterin oder einen Stellvertreter.

Mit Schreiben vom 4. Februar 2025 hat die SPD-Fraktion mitgeteilt, dass die beiden von der SPD-Fraktion benannten Mitglieder im Jugendhilfeausschuss (Träger der freien Jugendhilfe) ihre Plätze tauschen sollen: Frau Sarah Mick wird ordentliches Mitglied und Herr Martin Fuchs wird Stellvertreter. Der Wechsel entspricht dem Wunsch der beiden JHA-Mitglieder und wurde in der Fraktionssitzung der SPD-Fraktion so bestätigt.

Der Rat wird gebeten, Frau Sarah Mick als stimmberechtigtes Mitglied und Herrn Martin Fuchs als stellvertretendes stimmberechtigtes Mitglied in den Jugendhilfeausschuss zu bestimmen.

Dr. Rentzsch

Anlage/n:

keine

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

25-25128
Beschlussvorlage
öffentlich

Betreff:
Bestellung eines städtischen Vertreters im Aufsichtsrat der Nibelungen-Wohnbau-GmbH Braunschweig

Organisationseinheit:	*Datum:*
Dezernat VII 20 Fachbereich Finanzen	26.01.2025

Beratungsfolge	*Sitzungstermin*	*Status*
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	11.02.2025	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	18.02.2025	Ö

Beschluss:
„Herr Ratsherr Sven-Markus Knurr wird aus dem Aufsichtsrat der Nibelungen-Wohnbau-GmbH Braunschweig abberufen und

Herr Ratsherr Thorsten Köster
(Vorschlagsrecht der CDU-Fraktion)

wird in den Aufsichtsrat der Nibelungen-Wohnbau-GmbH Braunschweig entsandt."

Sachverhalt:

Mit Schreiben vom 23. Dezember 2024 hat die CDU-Fraktion mitgeteilt, dass ihr bisheriges Fraktionsmitglied Herr Ratsherr Sven-Markus Knurr am 22. Dezember 2024 seinen sofortigen Austritt aus der CDU-Fraktion erklärt hat (DS 25-24933).

In diesem Zusammenhang soll auch die Neubesetzung des bisher von Herrn Ratsherr Knurr wahrgenommenen Mandates im Aufsichtsrat der Nibelungen-Wohnbau-GmbH Braunschweig (NiWo) erfolgen.

Der Rat der Stadt Braunschweig entscheidet über die Entsendung von städtischen Vertretern in die Aufsichtsräte von Kapitalgesellschaften. Entsandte Mitglieder können durch den Entsendungsberechtigten jederzeit abberufen und durch ein neues Mitglied ersetzt werden. Eine Abberufung von Herrn Knurr aus dem Aufsichtsrat der NiWo ist daher durch den Rat der Stadt Braunschweig möglich.

Das Vorschlagsrecht für die Neubesetzung des Mandats obliegt der CDU-Fraktion. Die Neubesetzung durch die im Beschlussvorschlag genannte Person entspricht dem Vorschlag der CDU-Fraktion.

Geiger

Anlage/n:

Keine

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

25-25167
Beschlussvorlage
öffentlich

Betreff:
Beitritt zum Verein Wasserstoff Campus Salzgitter e. V. und Teilnahme am Förderprojekt Wasserstoffregion SON

Organisationseinheit:	*Datum:*
Dezernat I 0120 Referat Stadtentwicklung, Statistik, Vorhabenplanung	06.02.2025

Beratungsfolge	*Sitzungstermin*	*Status*
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	11.02.2025	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	18.02.2025	Ö

Beschluss:

1. Die Stadt Braunschweig tritt zum 01.03.2025 dem Wasserstoff Campus Salzgitter e. V. bei.
2. Die Stadt Braunschweig beteiligt sich am Förderprojekt zur Wasserstoffregion SON.

Sachverhalt:

Wasserstoff ist eine Schlüsseltechnologie für die Dekarbonisierung der Industrie und spielt eine zentrale Rolle für die Transformation hin zu einer nachhaltigeren Wirtschaft.
Der in den letzten Jahren aufgebaute Wasserstoff Campus in Salzgitter ist ein bedeutendes Zentrum für die Entwicklung und Förderung von Wasserstofftechnologien und bietet eine gute Grundlage für weitere regionale Aktivitäten. Bereits jetzt arbeiten dort neun Partnerinnen und Partner aus Stadt, Region, Politik, Wirtschaft und Wissenschaft in einer Vereinsstruktur zusammen.
Angesichts der wachsenden Bedeutung von Wasserstoff soll der Wasserstoff Campus Salzgitter e. V. für die Region geöffnet werden und seine Aktivitäten ausweiten, um die regionale Innovationskraft und Wettbewerbsfähigkeit zu stärken. Diese schrittweise Öffnung des Vereins und die Erweiterung der Geschäftsstelle des Campus sollen im Rahmen eines Förderprojekts, unter Federführung des Fraunhofer IST, im Programm Zukunftsregion SüdOstNiedersachsen (SON) erfolgen.

Hauptziel ist dabei, ein umfassendes Netzwerk und eine Governancestruktur aufzubauen, die eine breite Beteiligung relevanter Stakeholder an der künftigen Entwicklung der Region im Kontext der Wasserstofftechnologie ermöglicht. Darüber hinaus ist eine Potenzialanalyse und Strategieentwicklung für Wasserstoff in der Region sowie die Konzepterarbeitungen zur Erweiterung der Energieinfrastruktur vorgesehen. In diesem Rahmen werden unter anderem auch Formate zur Stärkung des Wissens- und Technologietransfers entwickelt. Angedacht sind etwa Veranstaltungen, Fachgruppen und Workshops zur Identifikation von Synergien, Projektkonzeptionen und zum Austausch. Durch Öffentlichkeitsarbeit und Marketing wird fortlaufend über Fortschritte berichtet.

In Braunschweig gibt es mit dem Steinbeis Wasserstoffzentrum am Research Airport auch maßgebliche Aktivitäten zu diesem Zukunftsfeld, die von einer regionalen Vernetzung und Initiative profitieren würden.

Regionale Beteiligung und Projektkosten

Nach aktuellem Stand werden sich neben Braunschweig auch die Städte Salzgitter und Wolfsburg sowie die Landkreise Gifhorn, Helmstedt, Peine und Wolfenbüttel am Vorhaben beteiligen. Der Landkreis Peine ist auch bereits dem Verein beigetreten.

Die Projektkosten für das Förderprojekt belaufen sich auf rund 520.000 € für zwei Jahre. Voraussetzung für die Umsetzung ist Bewilligung durch den Fördermittelgeber. Die Förderquote beträgt 40% – die Förderung somit rund 200.000 €. Der Ko-Finanzierungsanteil der Stadt Braunschweig beläuft sich auf rund 22.000 € jährlich. Die erforderlichen Mittel stehen im Teilhaushalt 0120 – Referats Stadtentwicklung, Statistik, Vorhabenplanung – zur Verfügung.

Weiterhin fällt ein Mitgliedsbeitrag in Höhe von 5.000 € pro Jahr für den Wasserstoff Campus Salzgitter e. V. an, für deren Finanzierung Mittel im Teilhaushalt 0800 – Stabsstelle Wirtschaftsdezernat – zur Verfügung stehen. Die Vereinssatzung ist der Vorlage als Anlage beigefügt. Diese soll mittelfristig nach Etablierung eines gemeinsamen Arbeitsmodus überarbeitet und angepasst werden. Dabei sollen u. a. dann auch ein regionaler Bezug hergestellt und die Zielsetzung des Vereins angepasst werden.

Weiteres Vorgehen

Das Projekt hat das Potenzial, den Innovationsstandort Braunschweig und die gesamte Region nachhaltig zu stärken. Es unterstützt die Zielsetzungen der regionalen Zukunftsstrategie und kann als Basis für die Akquisition weiterer Fördermittel dienen. Aus Sicht der Verwaltung stellt das Projekt somit einen idealen Ausgangspunkt für gemeinsame interkommunale Wasserstoff-Aktivitäten in der Region dar. Die Verwaltung empfiehlt daher die Teilnahme am Förderprojekt sowie den Beitritt zum Wasserstoff Campus Salzgitter e. V.

Nach Beschlussfassung wird die Verwaltung die Erstellung des Förderantrags durch das Fraunhofer IST im 1. Quartal forcieren und begleitend durch die Gremien der Zukunftsregion bringen.

Dr. Kornblum

Anlage/n:

Satzung des Vereins Wasserstoff Campus Salzgitter e.V.

Satzung des Vereins Wasserstoff Campus Salzgitter e.V.

§ 1 Name und Sitz des Vereins, Wirtschaftsjahr

(1) Der Verein führt den Namen „Wasserstoff Campus Salzgitter".

(2) Der Verein hat seinen Sitz in Salzgitter.

(3) Der Verein soll in das Vereinsregister eingetragen werden. Nach der Eintragung führt er zu seinem Namen den Zusatz e.V.

(4) Das Wirtschaftsjahr des Vereins ist das Kalenderjahr. Das Jahr der Gründung bildet ein Rumpfwirtschaftsjahr.

(5) Gründungsmitglieder des Vereins sind die Allianz für die Region GmbH, Alstom Transport Deutschland GmbH, Fraunhofer-Gesellschaft zur Förderung der angewandten Forschung e.V., MAN Energy Solutions SE, Robert Bosch Elektronik GmbH, Salzgitter AG, Stadt Salzgitter, Technische Universität Braunschweig, WEVG Salzgitter GmbH & Co. KG.

§ 2 Zweck und Aufgaben, Gemeinnützigkeit

(1) Der Verein verfolgt ausschließlich und unmittelbar gemeinnützige Zwecke im Sinne des Abschnitts „Steuerbegünstigte Zwecke" der Abgabenordnung.

(2) Zweck des Vereins ist die Förderung von Wissenschaft und Forschung im Bereich der Wasserstofftechnologien, also der Technologien entlang der gesamten Wasserstoffwertschöpfungskette von der Erzeugung bis zur Nutzung von Wasserstoff. Der Fokus des Wasserstoff Campus Salzgitter in diesem Kontext liegt auf der Erforschung von Technologien zur Erzeugung und Nutzung von Wasserstoff (einschließlich der Erforschung effektiver Konzepte zur schnellen Verbreitung der Wasserstofftechnologie in Deutschland), um so einen positiven Beitrag zu den Klimaschutzzielen der Energiewende leisten. Zweck des Vereins ist ferner die Volks- und Berufsbildung, indem er darauf abzielt, wissenschaftliche Erkenntnisse zu Wasserstofftechnologien durch Bildungsaktivitäten in diesem Bereich in die Bevölkerung sowie in Praxis und Wirtschaft zu tragen und dadurch dazu beizutragen, dass diese Erkenntnisse angewandt und umgesetzt werden.

(3) Der Satzungszweck wird insbesondere durch folgende Aktivitäten verwirklicht:

(a) Schaffung eines Forums („Campus") für Forschung und Entwicklung im Bereich „grüne Wasserstofftechnologien" am Standort in Salzgitter. Der Campus soll die gesamte Wertstoffkette für die Produktion und Nutzung von Wasserstoff betrachten.

(b) Schaffung eines Netzwerks von Akteuren aus Wissenschaft und Wirtschaft sowie öffentlicher Entscheidungsträger im Bereich „grüne Wasserstofftechnologien". Hierfür wird der Verein Kommunikationsplattformen schaffen, Konferenzen, Veranstaltungen und Schulungen organisieren, um durch den Austausch neue Erkenntnisse auf dem Gebiet der Produktion und Nutzung von Wasserstoff zu gewinnen.

(c) Schaffung einer Bildungsplattform für Aus-, Fort- und Weiterbildung, die sowohl interessierten Experten (z.B. KMU, Studierenden, Handwerk, Gewerbe) als auch der

Allgemeinheit Wissen über „grüne Wasserstofftechnologien“ nutzbar macht. Hierfür werden Aus-, Fort- und Weiterbildungsinhalte entwickelt und angeboten sowie Schauräume mit Demonstratoren auf dem Campus in Salzgitter eingerichtet.

(d) Veröffentlichung der Forschungsergebnisse und Erkenntnisse zur kostenlosen Nutzung durch die Allgemeinheit

(e) Einrichtung einer Geschäftsstelle zur Koordination und Verwaltung der Aktivitäten des Vereins.

(4) Der Verein ist selbstlos tätig. Er verfolgt nicht in erster Linie eigenwirtschaftliche Zwecke.

(5) Mittel des Vereins dürfen nur für satzungsgemäße Zwecke verwendet werden. Die Mitglieder erhalten keine Zuwendungen aus Mitteln des Vereins.

(6) Es darf keine Person durch Ausgaben, die dem Zweck des Vereins fremd sind, oder durch unverhältnismäßig hohe Vergütungen begünstigt werden.

(7) Jeder Beschluss der Mitgliederversammlung über die Änderung des Zwecks oder der Tätigkeiten des Vereins in der Satzung, der möglicherweise Auswirkungen auf die Gemeinnützigkeit hat, soll vor dessen Anmeldung beim Registergericht dem zuständigen Finanzamt zur Feststellung der satzungsmäßigen Voraussetzungen nach § 60 a Abgabenordnung (AO) vorgelegt werden.

(8) Der Verein ist berechtigt, alle Geschäfte zu tätigen, die der Erfüllung des Vereinszwecks unmittelbar oder mittelbar dienlich sind. Der Verein kann im Rahmen seiner Zwecke Gesellschaften privaten Rechts gründen oder sich an solchen beteiligen. Vor einer solchen Gründung bzw. Beteiligung hat der Vorstand die Zustimmung der Mitgliederversammlung einzuholen, für die eine Mehrheit von 3/4 der abgegebenen Stimmen erforderlich ist.

§ 3 Einhaltung von Rechtsvorschriften, Kartellrecht

Der Verein bekennt sich zu rechtmäßigem Handeln und konsequenter Einhaltung der einschlägigen Rechtsordnungen. Der Verein richtet seine Tätigkeit strikt an der Vereinbarkeit mit deutschem und europäischem Kartellrecht aus. Ergänzend beschließt der Vorstand verbindliche Richtlinien zur Einhaltung sämtlicher kartellrechtlicher Vorschriften ("Leitlinien Kartellrecht"). Die Leitlinien sind bei allen Aktivitäten von Verein, Mitgliedern und Organen zu beachten.

§ 4 Mitgliedschaft

Mitglieder des Vereins sind

(1) Ordentliche Mitglieder

(2) Fördermitglieder

§ 5 Ordentliche Mitglieder

(1) Ordentliches Mitglied kann jede juristische Person oder rechtsfähige Personenvereinigung werden, die die Zwecke, Aufgaben und Aktivitäten des Vereins fördert und fördern kann, insbesondere

(a) durch Bereitstellung von Humanressourcen, finanziellen Mitteln oder Know-how,

(b) als Know-how-Träger, Technologieanwender/ -nutzer, Bildungspartner und/oder Technologieförderer, der einen wesentlichen und fördernden Beitrag für den Verein und dessen Zwecke leistet,

(c) sich an den Aktivitäten und Arbeitsgruppen des Vereins aktiv beteiligt, oder

(d) Vorstand, Beirat und Geschäftsstelle bei der Erreichung des Vereinszwecks unterstützt.

(2) Die Gründungsmitglieder nach §1 Abs. 5 werden mit der Gründung des Vereins als ordentliche Mitglieder geführt.

(3) Jedes ordentliche Mitglied erhält ein Stimmrecht in der Mitgliederversammlung. Das Stimmrecht kann durch einen dem Vorstand gemäß § 7 Abs. 1 Satz 3 angezeigten bevollmächtigten Vertreter des Mitglieds ausgeübt werden.

§ 6 Fördermitglieder

Fördermitglieder sind natürliche oder juristische Personen bzw. rechtsfähige Personenvereinigungen, die die Vereinszwecke finanziell unterstützen und durch den Vorstand zu Fördermitgliedern ernannt werden. Fördermitglieder können an den Mitgliederversammlungen teilnehmen, haben aber kein Stimmrecht.

§ 7 Erwerb der Mitgliedschaft

(1) Für den Erwerb jeglicher Form der Mitgliedschaft ist ein schriftlicher Aufnahmeantrag an den Verein zu richten aus dem hervorgeht, welche Art der Mitgliedschaft beantragt wird. Über die Aufnahme entscheidet der Vorstand mit 2/3-Mehrheit. In dem Antrag ist anzugeben, wer die Vertretung des Mitglieds im Verein ausübt; ein späterer Wechsel in der Vertretung ist dem Verein unverzüglich mitzuteilen. Ein Aufnahmeanspruch besteht nicht.

(2) Gegen den ablehnenden Bescheid des Vorstandes, der mit Gründen zu versehen ist, kann der Antragsteller Beschwerde erheben. Die Beschwerde ist innerhalb eines Monats ab Zugang des ablehnenden Bescheids schriftlich beim Vorstand einzulegen. Über die Beschwerde entscheidet die nächste ordentliche Mitgliederversammlung.

(3) Für den Erwerb der ordentlichen Mitgliedschaft ist dem Aufnahmeantrag eine entsprechende Anlage beizufügen, aus der hervorgeht, inwieweit der Antragsteller die Zwecke, Aufgaben und Aktivitäten des Vereins fördern wird.

(4) Ein neues Vereinsmitglied ist aufgenommen, wenn der Vorstand oder ggf. die Mitgliederversammlung (Abs. 2) der Aufnahme zugestimmt hat und der Mitgliedsbeitrag für das laufende Wirtschaftsjahr bezahlt wurde. Im Falle des unterjährigen Eintritts ist der Mitgliedsbeitrag anteilig für das laufende Wirtschaftsjahr zu bezahlen.

(5) Mit dem Antrag auf Aufnahme erkennt der Antragsteller für den Fall seiner Aufnahme die Satzung und etwaige Vereinsordnungen in der jeweils gültigen Fassung als bindend für sich an.

§ 8 Beendigung der Mitgliedschaft

(1) Die Mitgliedschaft endet

(a) mit der Auflösung des Mitglieds als juristische Person oder rechtsfähige Personenvereinigung bzw. bei natürlichen Personen durch deren Tod,

(b) durch Austritt, oder

(c) durch Ausschluss aus dem Verein.

(2) Der Austritt muss schriftlich gegenüber dem Verein erklärt werden. Er ist nur unter Einhaltung einer Frist von sechs Monaten zum Ende eines Wirtschaftsjahres möglich. Maßgeblich für die Einhaltung der Austrittsfrist ist der Zugang des Austrittsschreibens beim Verein.

(3) Ein Mitglied kann durch Beschluss des Vorstandes mit 2/3-Mehrheit ausgeschlossen werden, wenn es trotz zweimaliger Mahnung mit der Zahlung des Beitrages im Rückstand ist. Der Ausschluss darf erst beschlossen werden, nachdem seit der Absendung des zweiten Mahnschreibens drei Monate verstrichen und die Beitragsschulden nicht beglichen sind. Der Ausschluss ist dem Mitglied schriftlich mittels eingeschriebenen Briefs mitzuteilen.

(4) Ein Mitglied kann, wenn es gegen die Vereinsinteressen gröblich verstoßen hat oder wenn das Verbleiben das Ansehen oder die Interessen des Vereins erheblich und nachhaltig gefährdet, durch Beschluss des Vorstandes, der einer 2/3-Mehrheit bedarf, aus dem Verein ausgeschlossen werden. Vor der Beschlussfassung ist dem Mitglied unter Setzung einer angemessenen Frist Gelegenheit zu geben, sich persönlich vor dem Vorstand oder schriftlich zu rechtfertigen. Eine schriftliche Stellungnahme des Betroffenen ist in der Vorstandssitzung zu verlesen. Der Beschluss über den Ausschluss ist mit Gründen zu versehen und dem Mitglied mittels eingeschriebenen Briefes bekannt zu machen. Gegen den Ausschließungsbeschluss des Vorstandes steht dem Mitglied das Recht der Berufung an die Mitgliederversammlung zu. Die Berufung muss innerhalb einer Frist von einem Monat ab Zugang des Ausschließungsbeschlusses beim Vorstand schriftlich eingelegt werden. Ist die Berufung rechtzeitig eingelegt, so hat der Vorstand innerhalb von zwei Monaten die Mitgliederversammlung zur Entscheidung über die Berufung einzuberufen. Geschieht das nicht, gilt der Ausschließungsbeschluss als nicht erlassen. Macht das Mitglied von dem Recht der Berufung gegen den Ausschließungsbeschluss keinen Gebrauch oder versäumt es die Berufungsfrist, so unterwirft es sich damit dem Ausschließungsbeschluss mit der Folge, dass die Mitgliedschaft zu dem im Ausschließungsbeschluss festgelegten Zeitpunkt als beendet gilt.

(5) Bei Beendigung der Mitgliedschaft, gleich aus welchem Grund, erlöschen alle Ansprüche aus dem Mitgliedschaftsverhältnis. Noch ausstehende Verpflichtungen aus dem Mitgliedschaftsverhältnis, insbesondere ausstehende Beitragspflichten, bleiben hiervon unberührt. Der Jahresbeitrag für das Wirtschaftsjahr, in das die Beendigung der Mitgliedschaft fällt, ist in voller Höhe zu leisten. Vereinseigene Gegenstände sind dem mit

Beendigung der Mitgliedschaft dem Verein herauszugeben. Eine Rückzahlung geleisteter Mitgliedsbeiträge findet bei Beendigung der Mitgliedschaft nicht statt.

§ 9 Rechte und Pflichten der Mitglieder sowie Mitgliedsbeiträge und Umlagen

(1) Die Rechte und Pflichten der Mitglieder bestimmen sich nach dieser Satzung und sonstigen Vereinsordnungen. Die Mitglieder sind verpflichtet, die Ziele und Interessen des Vereins zu unterstützen sowie die Beschlüsse und Anordnungen der Vereinsorgane zu befolgen.

(2) Die Mitglieder entrichten Beiträge in Geld, Dienstleistungen und/oder Sachen in Form von Regelbeiträgen an den Verein. Darüber hinaus können zur Finanzierung besonderer Vorhaben Sonderbeiträge und/oder Umlagen bis zu einer Höhe von zwei Jahresbeiträgen erhoben werden. Das Nähere – insbesondere Inhalt, Art, Höhe und Fälligkeit der Beiträge und Umlagen – regelt die Mitgliederversammlung durch Beschluss. Die Mitgliederversammlung ist auch berechtigt, zu diesem Zwecke eine Beitragsordnung zu erlassen. Die Mitgliederversammlung kann einzelne Mitglieder von der Pflicht zur Zahlung von Beiträgen und Umlagen ganz oder teilweise befreien.

(3) Die Mitglieder sind verpflichtet, dem Vorstand eine ladungsfähige postalische Anschrift sowie eine E-Mail-Adresse mitzuteilen und den Vorstand über jede Änderung ihres Namens und/oder ihrer Adressdaten unverzüglich zu informieren. Sofern das Mitglied eine juristische Person des öffentlichen oder privaten Rechts oder eine sonstige rechtsfähige Personenvereinigung ist, hat das Mitglied nach Maßgabe von § 7 Abs. 1 Satz 3 gegenüber dem Vorstand einen Vertreter dieser Person zu benennen, die diese juristische Person bzw. Personenvereinigung vertritt.

§ 10 Organe und Gremien

(1) Organe des Vereins sind

(a) die Mitgliederversammlung und

(b) der Vorstand.

Darüber hinaus wird ein Beirat als Beratungsgremium gebildet, der den Vorstand nach Maßgabe von § 23 berät und unterstützt.

§ 11 Die Mitgliederversammlung

(1) In der Mitgliederversammlung hat jedes ordentliche Mitglied eine Stimme. Zur Ausübung des Stimmrechts kann ein anderes stimmberechtigtes Mitglied in schriftlicher Form bevollmächtigt werden. Die Bevollmächtigung ist für jede Mitgliederversammlung gesondert zu erteilen. Ein Mitglied darf jedoch nicht mehr als drei fremde Stimmen vertreten.

(2) Die Mitgliederversammlung ist insbesondere für folgende Angelegenheiten zuständig:

(a) Wahl und Abberufung der Mitglieder des Vorstands

(b) Beschlussfassung über Festsetzung von Beiträgen und Umlagen (§ 9 Abs. 3) und die Verwendung von etwaigen Überschüssen

(c) Entgegennahme des Jahresberichts des Vorstands

(d) Beschlussfassung über den Jahresabschluss

(e) Wahl und Abberufung der Mitglieder des Beirats auf Vorschlag des Vorstands

(f) Wahl der Rechnungsprüfer

(g) Genehmigung des vom Vorstand aufgestellten Haushaltsplans für das nächste Geschäftsjahr

(h) Genehmigung des vom Vorstand aufgestellten Arbeitsprogramms

(i) Entlastung des Vorstands

(j) Beschlussfassung über die Änderung der Satzung

(k) Beschlussfassung über die Auflösung des Vereins

(l) Beschlussfassung über Maßnahmen nach dem Umwandlungsgesetz

(m) Beschlussfassung über die Beschwerde gegen die Ablehnung des Aufnahmeantrags sowie über die Berufung gegen einen Ausschließungsbeschluss des Vorstandes

(n) Beschlussfassung über die Gründung von oder Beteiligung an Gesellschaften privaten Rechts gem. § 2 Abs. 9 der Satzung.

(3) In Angelegenheiten, die in den Zuständigkeitsbereich des Vorstandes fallen, kann die Mitgliederversammlung Empfehlungen an den Vorstand beschließen. Der Vorstand kann seinerseits in Angelegenheiten seines Zuständigkeitsbereiches die Meinung der Mitgliederversammlung einholen.

§ 12 Die Einberufung der Mitgliederversammlung

Mindestens einmal im Jahr, möglichst im letzten Quartal, soll eine ordentliche Mitgliederversammlung stattfinden. Sie wird vom Vorstand unter Einhaltung einer Frist von mindestens vier Wochen in Textform (z.B. E-Mail) unter Angabe der Tagesordnung einberufen. Die Frist beginnt mit dem auf die Absendung des Einladungsschreibens folgenden Tag. Die Einladung gilt dem Mitglied als zugegangen, wenn es an die letzte vom Mitglied dem Verein bekannt gegebene Adresse gerichtet ist. Die Tagesordnung setzt der Vorstand fest. Die Tagesordnung kann durch Mehrheitsbeschluss der Mitgliederversammlung in der Sitzung ergänzt oder geändert werden. Beschlüsse können über neu eingebrachte Punkte nicht gefasst werden. Hierfür ist eine neue Mitgliederversammlung einzuberufen.

§ 13 Form der Versammlung

Die Mitgliederversammlung kann in Form einer Präsenzveranstaltung, einer zeitgleichen virtuellen Zusammenkunft (d.h. ohne Anwesenheit der Mitglieder an einem Versammlungsort, insbesondere im Wege jeder Art von Telekommunikation und Datenübertragung) oder einer Kombination aus Präsenzveranstaltung und zeitgleicher virtueller Zusammenkunft (teilvirtuell bzw. hybrid) stattfinden. Die Entscheidung über die Form der Veranstaltung liegt im Ermessen des Vorstands. Auf die Möglichkeit einer virtuellen Teilnahme muss in der Einladung zur Mitgliederversammlung ausdrücklich hingewiesen werden. Auch im Übrigen ist der Vorstand ermächtigt, Bestimmungen zum Verfahren und zur Ausübung der Mitgliedschaftsrechte in der Versammlung zu treffen. Die Zugangsdaten für eine virtuelle Teilnahme sowie die Information, wie die

Mitgliedschaftsrechte virtuell ausgeübt werden können (zum Beispiel per E-Mail, Online-Formular, Chat oder Handzeichen in Videokonferenzen) sind dem Mitglied in der Einladung mitzuteilen. Die Mitglieder sind verpflichtet, die Zugangsdaten keinem unberechtigten Dritten zugänglich zu machen. Der Vorstand ist berechtigt, die Identität der Teilnehmer an der Mitgliederversammlung durch Vorzeigen eines gültigen Lichtbildausweises (bei virtuell Teilnehmenden z.B. über die Videofunktion des technischen Endgeräts) oder über entsprechende anderweitige Verfahren zur Identitätsprüfung festzustellen.

§ 14 Die Beschlussfassung der Mitgliederversammlung

(1) Die Mitgliederversammlung wird vom Vorsitzenden, bei dessen Verhinderung vom stellvertretenden Vorsitzenden oder bei dessen Verhinderung vom Finanzvorstand geleitet. Ist kein Vorstandsmitglied anwesend, bestimmt die Versammlung den Leiter. Bei Wahlen kann die Versammlungsleitung für die Dauer des Wahlgangs und der vorhergehenden Diskussion einem Wahlausschuss übertragen werden.

(2) Der Protokollführer wird vom Versammlungsleiter bestimmt; zum Protokollführer kann auch ein Nichtmitglied bestimmt werden.

(3) Die Art der Abstimmung bestimmt der Versammlungsleiter. Die Abstimmung muss schriftlich durchgeführt werden, wenn 1/3 der bei der Abstimmung anwesenden stimmberechtigten Mitglieder dies beantragt.

(4) Die Mitgliederversammlung ist nicht öffentlich. Der Versammlungsleiter kann Gäste zulassen. Über die Zulassung der Presse, des Rundfunks und des Fernsehens beschließt die Mitgliederversammlung mit 2/3-Mehrheit.

(5) Die Mitgliederversammlung ist beschlussfähig, wenn so viele Mitglieder oder deren Vertreter anwesend sind, dass mindestens 1/3 der Stimmrechte eingebracht werden können. Bei Beschlussunfähigkeit ist der Vorstand verpflichtet, innerhalb von vier Wochen eine zweite Mitgliederversammlung mit der gleichen Tagesordnung einzuberufen; diese ist ohne Rücksicht auf die Zahl der erschienenen Mitglieder beschlussfähig. Hierauf ist in der Einladung hinzuweisen.

(6) Die Mitgliederversammlung fasst Beschlüsse im Allgemeinen mit einfacher Mehrheit der abgegebenen gültigen Stimmen, soweit das zwingende Gesetz oder diese Satzung keine höheren Mehrheitserfordernisse vorsehen; Stimmenthaltungen bleiben daher außer Betracht. Zur Änderung der Satzung ist eine Mehrheit von 3/4 der abgegebenen gültigen Stimmen erforderlich. Eine Änderung des Zwecks des Vereins kann nur mit Zustimmung aller Mitglieder beschlossen werden. Die schriftliche Zustimmung zur Änderung des Zweckes der in der Mitgliederversammlung nicht erschienenen Mitglieder kann nur innerhalb eines Monats gegenüber dem Vorstand erklärt werden. Der Versammlungsleiter verkündet das Ergebnis der Beschlussfassung.

(7) Für Wahlen unter mehreren Kandidaten für ein Amt gilt Folgendes, sofern nicht über jeden Kandidaten einzeln abgestimmt wird: Hat im ersten Wahlgang kein Kandidat die Mehrheit der abgegebenen Stimmen erreicht, findet eine Stichwahl zwischen den Kandidaten statt, welche die beiden höchsten Stimmenzahlen erreicht haben. Gewählt ist dann derjenige, der die meisten Stimmen auf sich vereinigt.

(8) Soweit über die Versammlung keine notarielle Niederschrift aufgenommen wird, ist über den Verlauf der Mitgliederversammlung zu Beweiszwecken (nicht als Wirksamkeitsvoraussetzung) ein Protokoll anzufertigen, das vom jeweiligen Versammlungsleiter und dem Protokollführer zu unterzeichnen ist. Es soll folgende Feststellungen enthalten: Ort, Art und Zeit der Versammlung, die Person des Versammlungsleiters und des Protokollführers, die Zahl der Teilnehmer unter Angabe der Art der Teilnahme (anwesend oder virtuell), die Tagesordnung, die Feststellung des Versammlungsleiters über die Förmlichkeiten der Einberufung und die Beschlussfähigkeit,, alle Anträge, die einzelnen Abstimmungsergebnisse (mit Stimmenergebnissen ja/nein/Enthaltung), die Art der Abstimmung sowie die gefassten Beschlüsse. Bei Satzungsänderungen soll der genaue Wortlaut angegeben werden. Jedem Mitglied ist innerhalb von fünfzehn Werktagen nach der Versammlung eine Kopie des Protokolls per E-Mail zu übermitteln.

(9) Die Nichtigkeit von Beschlüssen der Mitgliederversammlung kann nur innerhalb eines Monats nach Zugang des Protokolls gerichtlich geltend gemacht werden. Nach Ablauf dieser Frist gelten etwaige Beschlussmängel als geheilt. Die Nichtigkeit kann nicht auf die durch technische Störung verursachte Verletzung von Rechten gestützt werden, wenn die Versammlung ganz oder teilweise als virtuelle Mitgliederversammlung durchgeführt wurde, es sei denn, dem Verein ist grobe Fahrlässigkeit oder Vorsatz vorzuwerfen.

§ 15 Nachträgliche Anträge zur Tagesordnung

Jedes ordentliche Mitglied kann bis spätestens eine Woche vor dem Tag der Mitgliederversammlung beim Vorstand schriftlich beantragen, dass weitere Angelegenheiten nachträglich auf die Tagesordnung gesetzt werden. Der Vorstand hat die Mitglieder unverzüglich über die beantragte Ergänzung der Tagesordnung in Textform (z.B. E-Mail) zu informieren, Der Versammlungsleiter hat zu Beginn der Mitgliederversammlung über die Aufnahme der ergänzten Tagesordnungspunkte gem. § 12 Satz 6 beschließen zu lassen. Beschlüsse zu solchen ergänzend aufgenommenen Tagesordnungspunkten können nur wirksam gefasst werden, wenn der jeweilige Tagesordnungspunkt den Mitgliedern nach Maßgabe des vorstehenden Satz 2 spätestens fünf Tage vor der Mitgliederversammlung zur Kenntnis gebracht wurde. Andernfalls gelten § 12 Satz 7 und 8 entsprechend.

§ 16 Außerordentliche Mitgliederversammlungen

Der Vorstand kann jederzeit eine außerordentliche Mitgliederversammlung einberufen. Diese muss einberufen werden, wenn das Interesse des Vereins es erfordert oder wenn die Einberufung von 1/3 aller Mitglieder schriftlich unter Angabe des Zwecks und der Gründe vom Vorstand verlangt wird. Für die außerordentliche Mitgliederversammlung gelten die §§ 12, 13, 14 und 15 entsprechend.

§ 17 Vorstand

(1) Der Vorstand des Vereins besteht aus mindestens drei Personen, dem Vorsitzenden, dem stellvertretenden Vorsitzenden und dem Finanzvorstand und bis zu drei weiteren Vorstandsmitgliedern.

Der Verein wird gerichtlich und außergerichtlich durch zwei Mitglieder des Vorstandes vertreten.

(2) Der Vorstand des Vereins ist ehrenamtlich tätig.

§ 18 Die Zuständigkeit des Vorstandes

(1) Der Vorstand ist für alle Angelegenheiten des Vereins zuständig, soweit sie nicht durch die Satzung oder zwingende gesetzliche Vorgaben einem anderen Vereinsorgan zugewiesen sind.

(2) Er hat vor allem folgende Aufgaben:

(a) Vorbereitung der Mitgliederversammlungen und Aufstellung der Tagesordnungen;

(b) Einberufung der Mitgliederversammlung;

(c) Ausführung der Beschlüsse der Mitgliederversammlung;

(d) Aufstellung eines Haushaltsplans für jedes Geschäftsjahr; Buchführung; Erstellung eines Jahresberichts mit Angaben über die Entwicklungen und Tätigkeiten des Vereins im abgelaufenen Geschäftsjahr sowie Erstellung des Jahresabschlusses;

(e) Abschluss und Kündigung von Arbeitsverträgen;

(f) Beschlussfassung über Aufnahme und Ausschluss von Mitgliedern;

(g) Einbringen von Vorschlägen für die Besetzung des Beirats;

(h) Bestimmung der strategischen Ausrichtung des Vereins im Rahmen des Vereinszwecks;

(i) Initiierung von Arbeitsgemeinschaften gemäß der strategischen Ausrichtung;

(j) Entscheidung über die Einrichtung und Ausgestaltung der Geschäftsstelle nach Maßgabe von § 21.

(3) Der Vorstand soll in grundlegenden Angelegenheiten die Meinung des Beirats einholen, soweit dies zeitlich und tatsächlich möglich ist.

(4) Die Vereinigung mehrerer Vorstandsämter in einer Person ist unzulässig.

(5) Der Vorstand kann sich eine Geschäftsordnung geben.

§ 19 Amtsdauer des Vorstandes

Der Vorstand wird von der Mitgliederversammlung auf die Dauer von vier Jahren, vom Tage der Wahl an gerechnet, gewählt; er bleibt jedoch bis zur Neuwahl des Vorstandes im Amt. Jedes Vorstandsmitglied ist einzeln zu wählen. Wählbar sind Personen, die von einem Vereinsmitglied vorgeschlagen werden. Scheidet ein Mitglied des Vorstandes während der Amtsperiode aus, so wählt der Vorstand ein Ersatzmitglied für die restliche Amtsdauer des Ausgeschiedenen (Recht auf Selbstergänzung).

§ 20 Beschlussfassung des Vorstandes

(1) Beschlüsse des Vorstands werden in Sitzungen gefasst. Als Sitzung gilt auch die gleichzeitige elektronische oder digitale Kommunikation online, per Video- oder Telefonkonferenz oder in gemischter Form. Abwesende Vorstandsmitglieder können an der Beschlussfassung teilnehmen, indem sie ihre Stimme schriftlich, per Telefax oder per E-Mail abgeben. Ausnahmsweise können auch Beschlüsse außerhalb von Sitzungen gefasst werden durch

schriftliche, fernmündliche oder elektronische Stimmabgaben oder Stimmabgaben per Telefax, per E-Mail oder einen Messengerdienst, wenn kein Vorstandsmitglied diesem Verfahren unverzüglich widerspricht. Fernmündlich abgegebene Stimmen sind jeweils in Textform zu bestätigen.

(2) Sitzungen des Vorstands sollen mindestens einmal im Halbjahr, sowie dann, wenn es das Wohl des Vereins erfordert, stattfinden. Jedes Vorstandsmitglied kann jederzeit die Einberufung einer Sitzung und die Aufnahme von Punkten in die Tagesordnung verlangen. Die Vorstandssitzungen werden vom Vorsitzenden, bei dessen Verhinderung dem stellvertretenden Vorsitzenden, einberufen. Der Vorsitzende des Vorstands, im Falle seiner Verhinderung sein Stellvertreter, entscheidet über die Form der Sitzung, die als Präsenzversammlung, als Video- oder Telefonkonferenz oder in gemischter Form abgehalten werden kann. In jedem Fall ist eine Einberufungsfrist von einer Woche einzuhalten. Einer Mitteilung der Tagesordnung bedarf es nicht. Der Vorstand ist beschlussfähig, wenn mindestens zwei Vorstandsmitglieder, darunter der Vorsitzende oder der stellvertretende Vorsitzende, an der Beschlussfassung teilnehmen. Bei der Beschlussfassung entscheidet die Mehrheit der abgegebenen gültigen Stimmen. Bei Stimmengleichheit entscheidet die Stimme des Leiters der Vorstandssitzung. Die Vorstandssitzung leitet der Vorsitzende, bei dessen Verhinderung der stellvertretende Vorsitzende. Die Beschlüsse des Vorstandes sind zu Beweiszwecken (nicht als Wirksamkeitsvoraussetzung) in ein Beschlussbuch (ggf. virtuellen Beschlussbuch) einzutragen und vom Sitzungsleiter zu unterschreiben. Die Niederschrift soll Ort, Zeit und Art der Vorstandssitzung, die Namen der Teilnehmer, die gefassten Beschlüsse und das Abstimmungsergebnis enthalten.

§ 21 Geschäftsstelle

(1) Es kann eine Geschäftsstelle eingerichtet werden, die im Auftrag des Vorstands Koordinationsaufgaben wahrnimmt ohne jedoch rechtsgeschäftlich für den Verein tätig zu werden/den Verein im Außenverhältnis zu vertreten. Für eine rechtsgeschäftliche Vertretung des Vereins durch Mitarbeiter der Geschäftsstelle ist eine spezifische rechtsgeschäftliche Bevollmächtigung durch den Vorstand erforderlich. Sitz der Geschäftsstelle ist Salzgitter.

(2) Der Vorstand kann zur Führung der laufenden Alltagsgeschäfte einen oder mehrere Geschäftsführer als besondere Vertreter gem. § 30 BGB verpflichten.

(3) Die Geschäftsstelle soll die Aktivitäten des Vereins und der Mitglieder koordinieren sowie den Außenauftritt des Vereins bündeln.

§ 22 Rechnungsprüfung

(1) Der Verein hat mindestens zwei Rechnungsprüfer, die die gesamte Vermögensverwaltung, insbesondere das Kassenwesen sowie die Einhaltung des Haushaltsplans zu überwachen und den Jahresabschluss nach Fertigstellung zu prüfen haben. Die Rechnungsprüfer erstatten der Mitgliederversammlung über ihre Prüfung einen Bericht. Die Rechnungsprüfer dürfen nicht dem Vorstand angehören. Die Mitgliederversammlung kann statt mehrerer interner auch einen externen Rechnungsprüfer bestellen.

(2) Die Wahl bzw. Bestellung der Rechnungsprüfer durch die Mitgliederversammlung erfolgt jeweils für die folgenden zwei Wirtschaftsjahre. Eine einmalige Wiederwahl ist möglich.

§ 23 Beirat

(1) Der Beirat setzt sich aus natürlichen Personen zusammen. Die Stadt Salzgitter hat als Vereinsmitglied das nicht übertragbare Sonderrecht, mindestens drei Personen aus dem Rat der Stadt Salzgitter als Mitglieder des Beirats, gebunden an die jeweilige Ratsperiode, zu entsenden. Nach der jeweiligen Ratsperiode endet das Mandat im Beirat. Die Ausübung der Entsendung bzw. der Abberufung hat schriftlich gegenüber dem Vorstand zu erfolgen. Die weiteren Mitglieder des Beirats werden von der Mitgliederversammlung gewählt. Die Mitgliederversammlung bestimmt auch über die Anzahl der weiteren Beiratsmitglieder. Beiratsmitglieder müssen keine Mitglieder des Vereins sein. Beiratsmitglieder müssen über Fach- und Sachkenntnisse verfügen, die dem Umfang und der Bedeutung ihres Amtes entsprechen.

(2) Der Beirat hat die Aufgabe, den Vorstand fachlich zu beraten und in seiner Arbeit zu unterstützen.

(3) Die Anzahl und die Personen der von der Mitgliederversammlung zu wählenden Beiratsmitglieder werden vom Vorstand vorgeschlagen und durch Mehrheitsbeschluss in der Mitgliederversammlung für vier Jahre bestellt.

(4) Die Arbeit im Beirat ist ehrenamtlich.

(5) Der Beirat tagt mindestens einmal jährlich.

(6) Der Beirat kann sich eine Geschäftsordnung geben.

§ 24 Auflösung

(1) Die Auflösung des Vereins kann nur von der Mitgliederversammlung mit einer Mehrheit von mindestens 4/5 der stimmberechtigten Mitglieder beschlossen werden.

(2) Gemeinsam vertretungsberechtigte Liquidatoren sind sodann mit einfacher Mehrheit zu wählen.

(3) Im Fall der Auflösung oder Aufhebung des Vereins oder bei Wegfall steuerbegünstigter Zwecke fällt das Vermögen des Vereins einer juristischen Person des öffentlichen Rechts oder einer anderen steuerbegünstigten Körperschaft zwecks Verwendung für die Förderung der Wissenschaft und Forschung im Bereich der „grünen“ Wasserstofftechnologie, vornehmlich in der Region Salzgitter, zu.

§ 25 Gendergerechte Sprache

Soweit in dieser Satzung Personenbezeichnungen und personenbezogenen Hauptwörter nur in der männlichen Form verwendet werden, dient dies allein der besseren Lesbarkeit des Textes. Entsprechende Begriffe gelten im Sinne der Gleichbehandlung grundsätzlich für alle Geschlechter. Die verkürzte Sprachform hat nur redaktionelle Gründe und beinhaltet keine Wertung.

§ 26 Schriftform

Soweit in dieser Satzung Schriftform bzw. Schriftlichkeit verlangt ist, genügt, mit Ausnahme der Regelungen unter § 8 Abs. 3 und § 11 Abs. 1 Satz 2, auch die Textform gemäß § 126b BGB.

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

25-24939
Beschlussvorlage
öffentlich

Betreff:
Berufung eines Prüfers im Rechnungsprüfungsamt

Organisationseinheit:	*Datum:*
Dezernat II 10 Fachbereich Zentrale Dienste	08.01.2025

Beratungsfolge	*Sitzungstermin*	*Status*
Ausschuss für Finanzen, Personal und Digitalisierung (Vorberatung)	06.02.2025	Ö
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	11.02.2025	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	18.02.2025	Ö

Beschluss:

Der Beschäftigte Peter Meyer wird gem. § 154 Abs. 2 des Nieders. Kommunalverfassungsgesetzes - NKomVG - zum Prüfer beim Rechnungsprüfungsamt berufen.

Sachverhalt:

Dem Beschäftigten Peter Meyer wurde mit Wirkung vom 1. September 2024 der Dienstposten eines Prüfers in der Stelle 0140.20 Prüfbereich Technik im Rechnungsprüfungsamt übertragen. Die Zuständigkeit von Herrn Meyer erstreckt sich insbesondere auf die Prüfung des Fachbereichs 61 Stadtplanung und Geoinformation und des Referates 0610 Stadtbild und Denkmalpflege sowie die Prüfung von Verträgen (einschließlich der Vertragserfüllung) mit Architekten, Ingenieuren, Gutachtern u. ä. nach VgV/UVgO bzw. HOAI, abgeschlossenen Baumaßnahmen, Vergaben der Städt. Klinikum BS gGmbH und die technische Prüfung.

Das Rechnungsprüfungsamt hat bestätigt, dass sich Herr Meyer im Rahmen seiner Einarbeitungszeit auf dem Dienstposten bewährt hat. Seine bisherigen Leistungen lassen erkennen, dass Herr Meyer für die Wahrnehmung der Aufgaben eines Prüfers im Rechnungsprüfungsamt befähigt ist. Daher wird vorgeschlagen, ihn nunmehr zum Prüfer zu berufen.

Gemäß § 154 Abs. 2 des Nieders. Kommunalverfassungsgesetzes - NKomVG - in der geltenden Fassung in Verbindung mit § 3 Abs. 1 der Rechnungsprüfungsordnung der Stadt Braunschweig vom 28. Februar 2012 obliegt die Berufung von Prüferinnen und Prüfern beim Rechnungsprüfungsamt dem Rat der Stadt Braunschweig. Hinderungsgründe im Sinne des § 154 Abs. 4 NKomVG liegen in der Person von Herrn Meyer nicht vor.

Ein Personalblatt mit Angaben zur Person und zum beruflichen Werdegang von Herrn Meyer ist als Anlage beigefügt.

Dr. Pollmann

Anlage/n:

-Personalblatt

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

25-25180
Beschlussvorlage
öffentlich

Betreff:
Klarstellungsbeschluss über § 3 der Haushaltssatzung 2025/2026

Organisationseinheit:	*Datum:*
Dezernat VII 20 Fachbereich Finanzen	03.02.2025

Beratungsfolge	*Sitzungstermin*	*Status*
Ausschuss für Finanzen, Personal und Digitalisierung (Vorberatung)	06.02.2025	Ö
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	11.02.2025	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	18.02.2025	Ö

Beschluss:

In § 3 der Haushaltssatzung 2025/2026 der Stadt Braunschweig wird der Gesamtbetrag der Verpflichtungsermächtigungen in der Stadt Braunschweig – abweichend von der am 17. Dezember 2024 beschlossenen Fassung der Haushaltssatzung (Anlage 1 zur DS 24-24845 – für das

Haushaltsjahr 2025 auf 209.985.900 Euro und für das

Haushaltsjahr 2026 auf 322.267.400 Euro festgesetzt.

Sachverhalt:

Im Rahmen der Endausfertigung des Haushaltsplans 2025/2026 ist aufgefallen, dass der dem Rat am 17. Dezember 2024 vorgelegte Entwurf der Haushaltssatzung 2025/2026 (Anlage 1 zur DS 24-24845) unter § 3 Gesamtbeträge der Verpflichtungsermächtigungen in der Stadt Braunschweig für die Jahre 2025 und 2026 vorsieht, die von den Beträgen abweichen, die sich aus der rechnerischen Zusammenfassung der Veränderungen gegenüber dem Haushaltsplanentwurf aus der Anlage 2.5 der DS 24-24845 ergeben.

Verpflichtungsermächtigungen ermächtigen die Verwaltung zum Vorgriff auf spätere Haushaltsjahre für Investitionsmaßnahmen durch die Vergabe von Aufträgen, die erst in späteren Haushaltsjahren zu Auszahlungen für Investitionstätigkeit führen. Die daraufhin in späteren Jahren zu leistenden Auszahlungen müssen nach dem Kassenwirksamkeitsprinzip in den jeweiligen Haushaltsjahren als Auszahlungen im Haushaltsplan veranschlagt werden, damit sie tatsächlich geleistet werden dürfen. Die Ausweisung der Verpflichtungsermächtigungen ist nicht ergebniswirksam. Die Veranschlagung der Auszahlungen für Investitionstätigkeiten ist in der Haushaltssatzung in der korrekten Höhe ausgewiesen.

In der Anlage 1 der Haushaltsvorlage (Ds Nr.24-24845) sind aufgrund eines Übertragungsfehlers in § 3 der Satzung Gesamtbeträge für Verpflichtungsermächtigen für das Haushaltsjahr 2025 in Höhe von 220.821.300 Euro und für das Haushaltsjahr 2026 in Höhe von 287.316.000 Euro festgesetzt worden. Unter Berücksichtigung der Beschlussempfehlungen des Ausschusses für Finanzen, Personal und Digitalisierung (und der etwaigen vorgehenden Fachausschussberatungen) hätten in § 3 der Haushaltssatzung

als Gesamtbetrag der Verpflichtungsermächtigungen für das Haushaltsjahr 2025 209.985.900 und für das Haushaltsjahr 2026 322.267.400 Euro richtigerweise festgesetzt werden müssen.

Die korrekten Gesamtbeträge für die Verpflichtungsermächtigungen ergeben sich zwar im Ergebnis aus der Anlage 2.5 der DS 24-24845, allerdings müssen dafür sämtliche Verpflichtungsermächtigungen für die Einzelprojekte in der Anlage mit über 150 Seiten addiert und dem zutreffenden Haushaltsjahr zugeordnet werden.

Auch im weiteren Text der Vorlage „Haushaltssatzung 2025/2026 der Stadt Braunschweig“ (Ds. Nr. 24-24845) sind die korrekten Gesamtbeträge der Verpflichtungsermächtigungen nicht aufgeführt.

Um etwaige Rechtsunsicherheiten in Bezug auf die Haushaltssatzung 2025/2026 zu vermeiden, zumal gemäß § 119 Abs. 4 NKomVG der Gesamtbetrag der Verpflichtungsermächtigungen der Genehmigung der Kommunalaufsicht im Rahmen der Haushaltssatzung bedarf, wird verwaltungsseitig empfohlen, einen klarstellenden Beschluss in Bezug auf den Gesamtbetrag der Verpflichtungsermächtigungen in § 3 der Haushaltssatzung zu fassen.

Die bisherige Terminplanung sah vor, den Doppelhaushalt 2025/2026 vor dem Gremienlauf zur Ratssitzung am 1. April 2025 zur Genehmigung an die Kommunalaufsicht zu übersenden. Ein klarstellender Ratsbeschluss in Bezug auf die Verpflichtungsermächtigungen in der Haushaltssatzung soll daher in der Ratssitzung am 18. Februar 2025 herbeigeführt werden, um keine Verzögerung eintreten zu lassen. Durch den Klarstellungsbeschluss zu einem späteren Zeitpunkt würde sich die Zeit der vorläufigen Haushaltsführung der Stadt Braunschweig verlängern, da die oben genannte Terminplanung nicht gehalten werden könnte.

Geiger

Anlage/n:

Keine

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

25-25118
Beschlussvorlage
öffentlich

Betreff:
Haushaltsvollzug 2024 hier: Zustimmung zu über- und außerplanmäßigen Aufwendungen und Auszahlungen bzw. Verpflichtungsermächtigungen gemäß §§ 117 und 119 Abs. 5 NKomVG

Organisationseinheit:	*Datum:*
Dezernat VII 20 Fachbereich Finanzen	27.01.2025

Beratungsfolge	*Sitzungstermin*	*Status*
Ausschuss für Finanzen, Personal und Digitalisierung (Vorberatung)	06.02.2025	Ö
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	11.02.2025	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	18.02.2025	Ö

Beschluss:

„Den in der Vorlage aufgeführten über- und außerplanmäßigen Aufwendungen und Auszahlungen bzw. Verpflichtungsermächtigungen gemäß §§ 117 und 119 Abs. 5 NKomVG wird unter Inanspruchnahme der aufgezeigten Deckungsmittel zugestimmt."

Sachverhalt:

1. Teilhaushalt Fachbereich Schule

Zeile 15	Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen
Kostenart	427110 Besondere Verwaltungs- und Betriebsaufwendungen
Kostenstelle	400-3000 Planung und Bildung

Für den Teilergebnishaushalt 40 werden außerplanmäßige Aufwendungen in Höhe von **140.000,00 €** beantragt.

Haushaltsansatz 2024 (Aufwendungen):	0,00 €
außerplanmäßige beantragte Aufwendungen:	**140.000,00 €**
neu zur Verfügung stehende Haushaltsmittel	140.000,00 €

Aus den oben genannten Haushaltsansätzen werden u. a. zwei Vorbereitungskurse einschließlich Sprachstandserhebungen im Rahmen der Schulbildungsberatung Braunschweig - SchuBS für neu zugezogene schulpflichtige Kinder und Jugendliche finanziert. Die dafür erforderlichen Mittel wurden im Rahmen der Haushaltsberatungen 2021 durch die Polititk eingebracht und dauerhaft im Budget des Fachbereiches Finanzen hinterlegt. Mit der Durchführung wurde die VHS Braunschweig per Dienstleistungsvertrag beauftragt. Mit Schreiben vom 21. November 2024 wurde nun die Jahresrechnung der VHS Braunschweig für die beiden Vorbereitungskurse aus 2024 in Höhe von 140.000,00 Euro übersandt. Daneben liegt noch eine weitere Rechnung für einen dritten Vorbereitungskurs vor (74.200 Euro, Rechnung vom 29. November 2024), die ebenfalls aus dem Budget des FB 40 beglichen werden muss. Zudem steht die Rechnungstellung für die Alphabetisierungskurse aus 2023 (rd. 29.000 Euro) und 2024 (rd. 55.200 Euro) noch aus.

Aus Gründen der inhaltlichen Projektverantwortlichkeit sowie der Haushaltsklarheit werden die Aufwendungen ab dem Haushaltsjahr 2023 aus dem Budget des Fachbereiches Schule beglichen. Die dafür vorgesehenen Mittel wurden im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2023/2024 nicht aus dem Budget des Fachbereiches Finanzen in das Budget des Fachbereiches Schule überführt. Da zwischen beiden Budgets keine gegenseitige Deckungsfähigkeit gegeben ist, müssen die Ansätze nun im Rahmen einer außerplanmäßigen Ausgabe umgesetzt werden, um die aufgelaufenen Rechnungen aus dem Budget des Fachbereiches Schule begleichen zu können.

Zur Deckung dienen die Planansätze für die Kurse im Budget des Fachbereiches Finanzen.

Deckung:

Art der Deckung	**PSP-Element / Kostenart**	**Bezeichnung**	**Betrag in €**
Minderaufwendungen	1.25.2710.01 / 431510	Volkshochschulen / Zuschuss a·n verb. Unternehmen	**140.000,00**

Geiger

Anlage/n:

Keine

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

25-25037
Beschlussvorlage
öffentlich

Betreff:
Annahme oder Vermittlung von Zuwendungen über 2.000 €

Organisationseinheit:	*Datum:*
Dezernat VII 20 Fachbereich Finanzen	28.01.2025

Beratungsfolge	*Sitzungstermin*	*Status*
Ausschuss für Finanzen, Personal und Digitalisierung (Vorberatung)	06.02.2025	Ö
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	11.02.2025	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	18.02.2025	Ö

Beschluss:

1. Der Annahme bzw. Vermittlung der in den Anlagen aufgeführten Zuwendungen wird zugestimmt.

2.1 Der Annahme der Zuwendung im Rahmen einer Erbschaft von Herrn Hans Walter Heinrich Ballüer wird zugestimmt.

2.2 Für den Fall, dass sich aus dem weiteren Verfahren eine Überschuldung des Nachlasses herausstellen sollte, wird die Verwaltung ermächtigt, die für eine Ausschlagung des Nachlasses erforderlichen Erklärungen abzugeben.

Sachverhalt:

Zu 1.:

Gemäß § 111 Abs. 8 Niedersächsisches Kommunalverfassungsgesetz in Verbindung mit § 26 Kommunalhaushalts- und -kassenverordnung entscheidet seit dem 20. Mai 2009 der Rat über die Annahme oder Vermittlung von Zuwendungen über 100 €. Mit Beschluss vom 16. Februar 2010 hat der Rat für Zuwendungen von über 100 € bis höchstens 2.000 € von der in der Verordnung geregelten Delegationsmöglichkeit an den Verwaltungsausschuss Gebrauch gemacht, so dass hiermit lediglich ein Beschlussvorschlag bezüglich der Zuwendungen über 2.000 € vorgelegt wird.

In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass bei der Festlegung der Wertgrenzen eine Sonderregelung zu sogenannten Kettenzuwendungen zu beachten ist. Nach den Regelungen der o. g. Verordnung werden als Kettenzuwendungen mehrere Einzelzuwendungen eines Gebers innerhalb eines Haushaltsjahres bezeichnet, deren Werte erst in der Summierung die für die Zuständigkeiten maßgeblichen Wertgrenzen überschreiten. Ein entsprechender Hinweis ist der Spalte Zuwendungszweck/Erläuterungen zu entnehmen.

Eine weitere Besonderheit sind Zuwendungen von Ratsmitgliedern, sonstigen Mitgliedern von Ausschüssen, Stadtbezirksräten oder von der Oberbürgermeisterin oder dem Oberbürgermeister. Nach § 58 Abs. 1 Nr. 20 NKomVG ist ausschließlich der Rat zuständig für die Beschlussfassung über Verträge mit dem vorgenannten Personenkreis. Bei Zuwendungen handelt es sich formell um Schenkungsverträge. Demnach müssen alle

Spenden und Zuwendungen des vorgenannten Personenkreises dem Rat zur Beschlussfassung vorgelegt werden.

Die Zuwendungen werden erst nach der entsprechenden Entscheidung angenommen bzw. vermittelt. Ausnahmen bilden die Zuwendungen, für die eine nachträgliche Zustimmung erforderlich ist, weil sie zweckgebunden vor der Gremienentscheidung verwendet werden sollen oder von dem zuständigen Fachbereich versehentlich nicht fristgerecht gemeldet wurden. Zuwendungsbestätigungen werden erst nach dem erforderlichen Gremienbeschluss zur Annahme oder Vermittlung ausgestellt.

Nach einem Jahreswechsel wird regelmäßig eine hohe Zahl an Zuwendungen zur nachträglichen Zustimmung gemeldet, da einheitlich alle noch im Vorjahr bekanntgewordenen Zuwendungen diesem Haushalts-/Kalenderjahr zugeordnet werden.

Nähere Informationen zu den einzelnen Zuwendungen sind den Anlagen zu entnehmen.

Zu 2.1 und 2.2:

Herr Ballüer hat in seinem Testament verfügt, dass sein Vermögen “unter bedürftigen Familien und Alleinerziehenden zugunsten deren Kindern im Bereich der Stadt Braunschweig verteilt wird“ und mit der Umsetzung die Stadt Braunschweig beauftragt.

Die Verwaltung hat nach externer rechtlicher Beratung einen Erbschein beantragt und Ende des Jahres 2024 erhalten.

Die Verwaltung kann nunmehr eine Vermögensermittlung sowie die sonstige Abwicklung der Erbschaft (bspw. Wohnungsauflösung) vornehmen. Nach Abzug der der Verwaltung entstehenden Kosten soll das verbleibende Vermögen dem treuhänderisch von der Stadt Braunschweig verwalteten Braunschweiger Fonds für Kinder und Jugendliche zugutekommen. Für verbleibendes Sachvermögen (Möbel etc.) sollen gesonderte Verwertungsmöglichkeiten eruiert werden.

Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass (neben dem vermutlichen Vermögen von rd. 100.000 €) auch Schulden des Erblassers existieren. Dies gilt aber nicht als wahrscheinlich. Wird der Verwaltung eine solche Überschuldung bekannt, könnte sie die Erbschaftsannahme wegen eines Irrtums in Bezug auf den Nachlass anfechten, was als Ausschlagung der Erbschaft wirkt.

Geiger

Anlage/n:
Anlage 1 (Rat) Annahme von Zuwendungen an die Stadt Braunschweig - nachträgliche Zustimmung (2024)
Anlage 2 (Rat) Vermittlung von Zuwendungen an Dritte - nachträgliche Zustimmung (2024)
Anlage 3 (Rat) Annahme von Zuwendungen an die Stadt Braunschweig (2025)

Fachbereich 20
20.51

Anlage 1
(Rat)

Annahme von Zuwendungen an die Stadt Braunschweig - nachträgliche Zustimmung (2024)

Fachbereich 37

lfd. Nr.	Zuwendungsgeber	Zuwendung Art / Wert	Zuwendungszweck / Erläuterungen
1	Christoph Lachmund-Sturm	2.200,00 €	Spende an die Ortsfeuerwehr Leiferde Abteilung Kinder- und Jugendfeuerwehr Beschaffung Pullover
2	Öffentliche Versicherung Braunschweig	250,00 €	Spende an die Ortsfeuerwehr Geitelde **Kettenzuwendung**
3	Öffentliche Versicherung Braunschweig	125,00 €	Spende an die Ortsfeuerwehr Bienrode Abteilung Kinderfeuerwehr **Kettenzuwendung**

Fachbereich 40

lfd. Nr.	Zuwendungsgeber	Zuwendung Art / Wert	Zuwendungszweck / Erläuterungen
1	Baugenossenschaft >Wiederaufbau< eG	1.000,00 €	Zuschuss zur Durchführung des "Pop Chor Till Seifert" der Grundschule Ilmenaustraße (Produktions- und Beförderungskosten) **Kettenzuwendung**
2	Braunschweiger Fonds für Kinder und Jugendliche	1.000,00 €	Förderung der Handball-AG der GS Ilmenaustraße (Materialkosten, Teamshirts, Geschenke, Reisekosten) **Kettenzuwendung**
3	Bürgerstiftung Braunschweig	600,00 €	Zuschuss zum Erwerb von 43 Büchern für die Schulbücherei der RS John-F.-Kennedy-Platz **Kettenzuwendung**
4	Bürgerstiftung Braunschweig	300,00 €	Zuschuss zur Durchführung einer Autorenlesung an der Grundschule Am Schwarzen Berge **Kettenzuwendung**
5	Bürgerstiftung Braunschweig	Sachspende 300,00 €	Einkauf von Büchern für die Schulbücherei der GS Gartenstadt **Kettenzuwendung**
6	Bürgerstiftung Braunschweig	4.099,00 €	Anschaffung eines Telepräsenzavatars zur Ausleihe für erkrankte Schülerinnen und Schüler
7	Förderverein der GS Bebelhof e.V.	Sachspende 130,00 €	Durchführung einer Autorenlesung **Kettenzuwendung**

Fachbereich 40

lfd. Nr.	Zuwendungsgeber	Zuwendung Art / Wert	Zuwendungszweck / Erläuterungen
8	Förderverein der GS Bebelhof e.V.	Sachspende 885,00 €	Stickerhefte und Aufkleber für den Unterricht von der Firma Lumis Medien **Kettenzuwendung**
9	Förderverein der GS Bebelhof e.V.	Sachspende 223,08 €	Ein gesundes Frühstück für die Kinder **Kettenzuwendung**
10	Förderverein der GS Mascheroder Holz	Sachspende 357,52 €	41 Rechenrahmen für den Unterricht **Kettenzuwendung**
11	Förderverein des Gym. Raabeschule	Sachspende 312,02 €	150 Zeugnismappen für die Aushändigung der Abiturzeugnisse **Kettenzuwendung**
12	Förderverein des Gym. Raabeschule	Sachspende 375,00 €	25 Bücher für die Schulbücherei **Kettenzuwendung**
13	Förderverein des Gym. Raabeschule	Sachspende 332,00 €	Erneuerung der Elektrodenkassetten für zwei Defibrillatoren **Kettenzuwendung**
14	Förderverein des Gym. Raabeschule	Sachspende 317,97 €	Ein Regal für die Schulmaterialien im Kunstraum **Kettenzuwendung**
15	Förderverein des Gym. Ricarda-Huch-Schule	653,00 €	Erwerb von Eintrittskarten für das Staatstheater (124 Karten für "Momo" und 81 Karten für "Der zerbrochene Krug") **Kettenzuwendung**
16	Förderverein des Lessinggymnasiums	Sachspende 83,82 €	Heizer, Reiniger, Thermometer und Fischfutter für das Schulaquarium **Kettenzuwendung**
17	Förderverein des Lessinggymnasiums	Sachspende 60,00 €	Eine Walderlebnisführung während der Projektwoche **Kettenzuwendung**
18	Geberit Vertriebs GmbH	Sachspende 895,00 €	Eine Flow-Fit-Pressbacke, eine Handpresse und Verbrauchsmaterialien für den Unterricht der Heinrich-Büssing-Schule **Kettenzuwendung**
19	Landwirtschaftskammer Niedersachsen	Sachspende 2.690,00 €	Wöchentliche Lieferung von Obst und Gemüse an die GS Gartenstadt im Rahmen eines EU-Schulprogramms im Jahr 2024

Fachbereich 40

lfd. Nr.	Zuwendungsgeber	Zuwendung Art / Wert	Zuwendungszweck / Erläuterungen
20	Stiftung - Unsere Kinder in Braunschweig c/o VW Financial Services	910,00 €	Zuschuss zur Durchführung einer Autorenlesung an der GS Diesterwegstraße **Kettenzuwendung**
21	Verein der Ehemaligen der Gaußschule, Gym. Am Löwenwall	250,00 €	Zuschuss zur Traueranzeige für Dr. Wolfram Keller **Kettenzuwendung**
22	Verein der Ehemaligen der Gaußschule, Gym. Am Löwenwall	569,95 €	Anschaffung eines speziellen Motors für den Physikunterricht **Kettenzuwendung**
23	Verein der Ehemaligen der Gaußschule, Gym. Am Löwenwall	1.856,40 €	Anschaffung von Klemmschienen für den Musikraum **Kettenzuwendung**
24	Verein der Ehemaligen der Gaußschule, Gym. Am Löwenwall	90,00 €	Zuschuss zur Anschaffung von zehn Fußbällen für den Sportunterricht **Kettenzuwendung**

Fachbereich 41

lfd. Nr.	Zuwendungsgeber	Zuwendung Art / Wert	Zuwendungszweck / Erläuterungen
1	Konzert- und Förderverein e.V.	Sachspende 135,00 €	Übernachtungskosten für zwei Musikerinnen des Jugend-Sinfonie-Orchesters im Rahmen des Niedersächsischen Orchesterwettbewerbs in Papenburg am 17. November 2024 **Kettenzuwendung**
2	Konzert- und Förderverein e.V.	Sachspende 400,74 €	Essen und Getränke für die Weihnachtsfeier des Jugend-Sinfonie-Orchesters **Kettenzuwendung**
3	Konzert- und Förderverein e.V.	Sachspende 237,00 €	Übernachtungskosten für sechs Musikerinnen und Musiker des Jugend-Sinfonie-Orchesters im Rahmen des Niedersächsischen Orchesterwettbewerbs in Papenburg am 17. November 2024 **Kettenzuwendung**

Referat 0412

lfd. Nr.	Zuwendungsgeber	Zuwendung Art / Wert	Zuwendungszweck / Erläuterungen
1	Bürgerstiftung Braunschweig	Sachspende 3.000,00 €	Projekt "Ferien am Bücherpool"
2	Bürgerstiftung Braunschweig	Sachspende 1.150,00 €	Projekt "Rucksack-Bibliothek - LEsel unterwegs 2024/2025" **Kettenzuwendung**

Referat 0412

lfd. Nr.	Zuwendungsgeber	Zuwendung Art / Wert	Zuwendungszweck / Erläuterungen
3	Bürgerstiftung Braunschweig	Sachspende 2.500,00 €	Projekt "Auf dem Weg zum Buch"
4	Jürgen vom Hoff	Sachspende 3.026,20 €	Diverse Literatur Stadtbibliothek

Referat 0413

lfd. Nr.	Zuwendungsgeber	Zuwendung Art / Wert	Zuwendungszweck / Erläuterungen
1	Lotte Reimers	Sachspende 5.750,00 €	23 Gefäße (Künstlerkeramik), Steinzeug, 1995-2020 von Lotte Reimers

Fachbereich 51

lfd. Nr.	Zuwendungsgeber	Zuwendung Art / Wert	Zuwendungszweck / Erläuterungen
1	Braunschweiger Fonds für Kinder und Jugendliche	341,10 €	Spendengeld für einen Ausflug ins Tropical Islands mit den Kindern der Spielstube Hebbelstraße **Kettenzuwendung**
2	Braunschweigische Landessparkasse	7.140,00 €	Zuwendung aus Sponsoringvereinbarung für ein neues Klettergerüst zur Neugestaltung der Spielfläche auf dem Kinder- und Jugendzeltplatz Lenste
3	Braunschweigische Landessparkasse	Sachspende 300,00 €	Im Rahmen der Aktion Wetbags statt Einwegplastiktüten spendet die BLSK Wetbags im Wert von 300,00 € an das Kinder- und Familienzentrum Hondelage **Kettenzuwendung**

Fachbereich 67

lfd. Nr.	Zuwendungsgeber	Zuwendung Art / Wert	Zuwendungszweck / Erläuterungen
1	Kinderschutzhaus e.V.	12.783,53 €	Lieferung und Einbau einer Schaukelkombination mit Vogelnestschaukel für das Kinderschutzhaus Ölper, Celler Heerstraße 64, 38114 Braunschweig

Fachbereich 20
20.51

Anlage 2
(Rat)

Vermittlung von Zuwendungen an Dritte - nachträgliche Zustimmung (2024)

Referat 0500

lfd. Nr.	Zuwendungsgeber	Zuwendung Art / Wert	Zuwendungsempfänger	Zuwendungszweck/Erläuterungen
1	Braunschweiger Fonds für Kinder und Jugendliche	1.546,00 €	Braunschweiger Kinder und Jugendliche, Schulen und Kindertagesstätten	Defizitausgleich Mittagessen, Einzelfallhilfe, Projektförderung **Kettenzuwendung**
2	Braunschweiger Fonds für Kinder und Jugendliche	225,00 €	Braunschweiger Kinder und Jugendliche, Schulen und Kindertagesstätten	Defizitausgleich Mittagessen, Einzelfallhilfe, Projektförderung **Kettenzuwendung**
3	Horst Rüdiger Drake	2.500,00 €	Braunschweiger Fonds für Kinder und Jugendliche	Defizitausgleich Mittagessen, Einzelfallhilfe, Projektförderung
4	Ev.-luth. Kirchenverband Braunschweig	120,56 €	Braunschweiger Fonds für Kinder und Jugendliche	Defizitausgleich Mittagessen, Einzelfallhilfe, Projektförderung **Kettenzuwendung**
5	Ev.-luth. Kirchenverband Braunschweig	146,69 €	Braunschweiger Fonds für Kinder und Jugendliche	Defizitausgleich Mittagessen, Einzelfallhilfe, Projektförderung **Kettenzuwendung**
6	Elizabeth Harding	2.000,00 €	Braunschweiger Fonds für Kinder und Jugendliche	Defizitausgleich Mittagessen, Einzelfallhilfe, Projektförderung **Kettenzuwendung**
7	PSD Bank Braunschweig eG	400,00 €	Braunschweiger Fonds für Kinder und Jugendliche	Defizitausgleich Mittagessen, Einzelfallhilfe, Projektförderung **Kettenzuwendung**

Fachbereich 51

lfd. Nr.	Zuwendungsgeber	Zuwendung Art / Wert	Zuwendungsempfänger	Zuwendungszweck/Erläuterungen
1	Jüdel-Stiftung	45.000,00 €	Braunschweiger Familien mit wenig Einkommen	Weihnachtsbeihilfe der Jüdelstiftung für Braunschweiger Familien mit wenig Einkommen

Fachbereich 20
20.51

Anlage 3
(Rat)

Annahme von Zuwendungen an die Stadt Braunschweig (2025)

Fachbereich 37

lfd. Nr.	Zuwendungsgeber	Zuwendung Art / Wert	Zuwendungszweck / Erläuterungen
1	Öffentliche Versicherung Braunschweig	250,00 €	Spende an die Ortsfeuerwehr Bienrode **Kettenzuwendung**

Fachbereich 51

lfd. Nr.	Zuwendungsgeber	Zuwendung Art / Wert	Zuwendungszweck / Erläuterungen
1	Braunschweigische Sparkassenstiftung	4.000,00 €	Spende für ein neues Klettergerüst für den Kinder- und Jugendzeltplatz Lenste
2	Funke Medien Niedersachsen GmbH	Sachspende 2.937,00 €	Tageszeitungen im Rahmen des Taki-Projektes der Braunschweiger Zeigung für diverse Kitas im Wert von 2.937,00 €
3	Öffentliche Versicherung Braunschweig	15.000,00 €	Versand von Elternbriefen (Übernahme von Beschaffungs- und Portokosten)
4	Stiftung Braunschweigischer Kulturbesitz	7.000,00 €	Spende für ein neues Klettergerüst für den Kinder- und Jugendzeltplatz Lenste

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

25-25031
Beschlussvorlage
öffentlich

Betreff:
Änderung der Benutzungs- und Gebührensatzung für die Stadtbibliothek Braunschweig

Organisationseinheit:	*Datum:*
Dezernat IV 41 Fachbereich Kultur und Wissenschaft	16.01.2025

Beratungsfolge	*Sitzungstermin*	*Status*
Ausschuss für Kultur und Wissenschaft (Vorberatung)	21.01.2025	Ö
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	11.02.2025	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	18.02.2025	Ö

Beschluss:
Die sechste Satzung zur Änderung der Benutzungs- und Gebührensatzung für die Stadtbibliothek Braunschweig wird in der als Anlage 1 beigefügten Fassung beschlossen.

Sachverhalt:
Beschlusskompetenz:
Die Beschlusskompetenz ergibt sich aus § 58 Abs. 1 Nr. 5 NKomVG. Danach ist der Rat für Beschlüsse über Satzungen und Verordnungen zuständig; hierzu gehören neben dem Erlass auch die Änderung und Neufassung von Satzungen und Verordnungen.

Begründung:
1. Umsetzung der KGSt-Empfehlungen im Rahmen der Haushaltsoptimierung seit 2021

Der Ausschuss für Kultur und Wissenschaft (AfKW) beschloss am 15. Januar 2021 im Rahmen des Haushaltsplanentwurfes 2021 die Haushaltsoptimierung gemäß der KGSt-Vorschläge für das Dezernat IV Kultur und Wissenschaft, darunter für die Stadtbibliothek Braunschweig (vgl. DS Nr. 21-15033, S. 25-27). Die KGSt-Vorschläge wurden im Weiteren im vom Rat am 23. März 2021 beschlossenen Haushalt 2021 berücksichtigt (vgl. DS Nr. 21-15506, S. 475-479).

Mit Beschluss der dritten Satzung zur Änderung der Benutzungs- und Gebührensatzung für die Stadtbibliothek Braunschweig durch den Rat am 23. März 2021 (DS Nr. 21-15249) wurden die KGSt-Vorschläge Nr. 013, 014 und 015 durch Gebührenerhöhungen zwecks Ertragssteigerung umgesetzt.

Mit Beschluss der fünften Satzung zur Änderung der Benutzungs- und Gebührensatzung für die Stadtbibliothek Braunschweig durch den Rat am 20. Februar 2024 (DS Nr. 23-22704) wurde der KGSt-Vorschlag Nr. 009 durch die Einführung eines RFID-Systems zwecks Aufwandsreduzierung (Kosteneinsparung) umgesetzt.

Die aktuelle Beschlussvorlage dient u.a. im Rahmen der fortgesetzten Haushaltsoptimierung nach DS Nr. 21-15033 der weiteren Umsetzung der KGSt-Vorschläge Nr. 013 und 014 durch Gebührenerhöhungen zwecks Ertragssteigerung.

- Nr. 013 der KGSt-Empfehlung - betrifft Nr. 1.1 im Gebührentarif der Stadtbibliothek (Jahresbenutzungsgebühr):

  Mit DS Nr. 21-15249 wurde die Jahresnutzungsgebühr von 15 € auf 18 € erhöht. Daraus ergab sich eine kalkulierte Ertragserhöhung für die Stadtbibliothek i.H.v. 62.100 € p.a. ab dem Jahre 2021. Die KGSt empfahl 2021 weiter eine Erhöhung der Jahresbenutzungsgebühr von 18 € auf 21 € für das Jahr 2024, um eine Ertragserhöhung i.H.v. 124.200 € p.a. gegenüber dem Jahr 2020 zu erreichen. Diese Erhöhung wird nun für das Jahr 2025 umgesetzt. Gleichbleibende Nutzerzahlen vorausgesetzt, ergeben sich durch die Erhöhung der Jahresbenutzungsgebühr Mehreinnahmen i.H.v. 45.000 € p.a. (ca. 15.000 Nutzerinnen und Nutzer x 3 €).

- Nr. 014 der KGSt-Empfehlung - betrifft Nr. 2 und 3 im Gebührentarif der Stadtbibliothek (Benutzungsgebühren bei Überschreitung der Leihfrist):

  Mit DS Nr. 21-15249 wurden die Benutzungsgebühren bei Überschreitung der Leihfrist für Volljährige erhöht. Eine Erhöhung der Benutzungsgebühren bei Überschreitung der Leihfrist für Minderjährige wurde bisher unterlassen, um der Leseförderung von Kindern nicht entgegenzustehen. Im Rahmen der fortgesetzten Haushaltsoptimierung nach DS Nr. 21-15033 werden die Benutzungsgebühren bei Überschreitung der Leihfrist für Volljährige und erstmals auch für Minderjährige erhöht.

2. Gebührenerhöhungen aufgrund gestiegener Personal- und Sachkosten

Nach Maßgabe des Niedersächsischen Kommunalabgabengesetzes (NKAG) kann die Stadtbibliothek Braunschweig Gebühren erheben. Die Gebühren sind regelmäßig zu überprüfen und ggf. anzupassen.
Die entstehenden Personal- und Sachkosten und die darin begründeten Gebühren ab Nr. 4 im Gebührentarif der Stadtbibliothek wurden überprüft. Die Überprüfung hat ergeben, dass es aufgrund gestiegener Personal- und Sachkosten notwendig ist, teilweise die Gebühren unter Nr. 4, 5, 6, 7, 8 und 13 zu erhöhen.

Zur Übersichtlichkeit liegt als Anlage 2 eine Synopse bei, die die Änderungen im Gebührentarif, wie unter 1. und 2. beschrieben, farblich darstellt.

3. Mehreinnahmen und Kostendeckungsgrad

Die o.g. Gebühren werden mit der vorliegenden Beschlussvorlage größtenteils erstmalig seit dem Jahr 2021 erhöht.

Für die Stadtbibliothek Braunschweig wurden im Haushaltsplanentwurf 2025/2026 für das Jahr 2025 Aufwendungen i.H.v. 6.694.257 € und Erträge i.H.v. 527.372 € angenommen. Zzgl. der prognostizierten Mehreinnahmen von 45.000 € durch die o.g. Erhöhung der Jahresbenutzungsgebühr, die einen der größten Posten im Gebührentarif darstellt, wäre wenigstens mit ordentlichen Erträgen i.H.v. ca. 572.327 € im Jahr 2025 zu rechnen. Dies entspräche einer Erhöhung des Kostendeckungsgrades um 0,7 Prozentpunkte auf 8,6 %. Vor dem Hintergrund des Bildungsauftrages der Stadtbibliothek Braunschweig wird keine Vollkostendeckung durch die Erhebung von Gebühren angestrebt (vgl. § 5 Abs. 1 S. 3 NKAG).

Prof. Dr. Hesse

Anlage/n:

1. Sechste Satzung zur Änderung der Benutzungs- und Gebührensatzung für die Stadtbibliothek Braunschweig

2. Synopse der sechsten Satzung zur Änderung der Benutzungs- und Gebührensatzung für die Stadtbibliothek Braunschweig, Gebührentarif (Anlage der Satzung)

**Sechste Satzung
zur Änderung
der Benutzungs- und Gebührensatzung
für die Stadtbibliothek Braunschweig**

vom 18. Februar 2025

Aufgrund der §§ 10 und 111 des Niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetzes in der Fassung vom 17. Dezember 2010 (Nds. GVBl. S. 576), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 6. November 2024 (Nds. GVBl. 2024 Nr. 91), und der §§ 1, 2, 4 und 5 des Niedersächsischen Kommunalabgabegesetzes in der Fassung vom 20. April 2017 (Nds. GVBl. S. 121), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 22. September 2022 (Nds. GVBl. S. 589), hat der Rat der Stadt Braunschweig in seiner Sitzung am 18. Februar 2025 folgende Satzung beschlossen:

Artikel I

Der Gebührentarif der Stadtbibliothek Braunschweig (Anlage) der Benutzungs- und Gebührensatzung für die Stadtbibliothek Braunschweig vom 8. Juli 2008 (Amtsblatt für die Stadt Braunschweig Nr. 12 vom 18. Juli 2008, S. 27), zuletzt geändert durch die fünfte Änderungssatzung vom 20. Februar 2024 (Amtsblatt für die Stadt Braunschweig Nr. 2 vom 28. Februar 2024, S. 5), wird wie folgt geändert:

1. Nummer 1 wird wie folgt geändert:

   a) In Nummer 1.1 wird die Angabe „18,00“ durch die Angabe „21,00“ ersetzt.

   b) In Nummer 1.2 wird die Angabe „10,00“ durch die Angabe „15,00“ ersetzt.

2. Nummer 2 wird wie folgt geändert:

   a) In Nummer 2.1.2 wird die Angabe „0,55“ durch die Angabe „0,60“ und die Angabe „14,40“ durch die Angabe „15,60“ ersetzt.

   b) In Nummer 2.2.1 wird die Angabe „0,05“ durch die Angabe „0,10“ ersetzt.

   c) In Nummer 2.2.2 wird die Angabe „0,25“ durch die Angabe „0,30“ und die Angabe „6,30“ durch die Angabe „7,80“ ersetzt.

3. Nummer 3 wird wie folgt geändert:

   a) In Nummer 3.1 wird die Angabe „0,55“ durch die Angabe „0,60“ ersetzt.

   b) In Nummer 3.1.1 wird die Angabe „16,50“ durch die Angabe „18,00“ ersetzt.

   c) In Nummer 3.2 wird die Angabe „0,25“ durch die Angabe „0,30“ ersetzt.

   d) In Nummer 3.2.1 wird die Angabe „6,25“ durch die Angabe „9,00“ ersetzt.

4. In Nummer 4 wird die Angabe „20,00“ durch die Angabe „30,00“ ersetzt.

5. Nummer 5 wird wie folgt geändert:

   a) In Nummer 5.1 wird die Angabe „5,00“ durch die Angabe „bis 12,00“ ergänzt.

b) In Nummer 5.2 wird die Angabe „2,50“ durch die Angabe „4,00“ ersetzt.

6. In Nummer 6 wird die Angabe „7,00“ durch die Angabe „10,00“ ersetzt.
7. Nummer 7 wird wie folgt geändert:
   a) In Nummer 7.1 wird die Angabe „7,50 bis 60,00“ durch die Angabe „9,00 bis 65,00“ ersetzt.
   b) In Nummer 7.2 wird die Angabe „2,50 bis 40,00“ durch die Angabe „3,00 bis 45,00“ ersetzt.
8. Nummer 8 wird wie folgt geändert:
   a) In Nummer 8.2 wird die Angabe „1,50 bis 5,00“ durch die Angabe „3,50 bis 8,50“ ersetzt.
   b) In Nummer 8.3 wird die Angabe „1,50 bis 5,00“ durch die Angabe „3,50 bis 8,50“ ersetzt.
   c) In Nummer 8.4 wird die Angabe „1,00 bis 5,00“ durch die Angabe „3,00 bis 7,00“ ersetzt.
   d) In Nummer 8.6 wird die Angabe „1,00 bis 10,00“ durch die Angabe „2,00 bis 14,00“ ersetzt.
   e) In Nummer 8.7 wird die Angabe „35,00 bis 50,00“ durch die Angabe „35,00 bis 53,00“ ersetzt.
9. In Nummer 13 wird die Angabe „30,00“ durch die Angabe „35,00“ ersetzt.

Artikel II

Diese Satzung tritt am 1. März 2025 in Kraft.

Braunschweig, den ...

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister
I. V.

Prof. Dr. Hesse
Dezernentin für Kultur und Wissenschaft

Vorstehende Satzung wird hiermit bekannt gemacht.

Braunschweig, den …

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister
I. V.

Prof. Dr. Hesse
Dezernentin für Kultur und Wissenschaft

Gebührentarif der Stadtbibliothek Braunschweig

		EURO
1	**Benutzungsgebühren**	
1.1	**Jahresbenutzungsgebühr** für die Entleihung von Medien von Benutzerinnen und Benutzern, die das 18. Lebensjahr vollendet haben. Von der Jahresbenutzungsgebühr ausgenommen sind Inhaberinnen und Inhaber eines gültigen *Braunschweig Passes* für dessen Gültigkeitsdauer. Die Benutzungsgebühr bei Überschreitung der Leihfrist und andere Gebühren sind jedoch zu zahlen!	~~18,00~~ 21,00
1.2	**Benutzungsgebühr** für Werke der Artothek je Werk für die Dauer der Leihfrist	~~10,00~~ 15,00
2	**Benutzungsgebühr** bei Überschreitung der Leihfrist je Buch, Note und Spiel	
2.1	nach Vollendung des 18. Lebensjahres	
2.1.1	bis einschließlich zum 6. Öffnungstag nach Ablauf der Leihfrist je Öffnungstag und Medieneinheit	0,20
2.1.2	für jeden weiteren Öffnungstag je Medieneinheit bis zum Höchstbetrag je Medieneinheit von	~~0,55~~ 0,60 ~~14,40~~ 15,60
2.2	bis zur Vollendung des 18. Lebensjahres	
2.2.1	bis einschließlich zum 6. Öffnungstag nach Ablauf der Leihfrist je Öffnungstag und Medieneinheit	~~0,05~~ 0,10
2.2.2	für jeden weiteren Öffnungstag je Medieneinheit bis zum Höchstbetrag je Medieneinheit von	~~0,25~~ 0,30 ~~6,30~~ 7,80
3	**Benutzungsgebühr** für das Überschreiten der Leihfrist bei CDs, CD-ROMs, DVDs, DVD-ROMs, MP3, Blu-rays und Zeitschriften, Konsolenspielen, Konsolen-Lernsoftware sowie Werken aus der Artothek je Öffnungstag und Medieneinheit	
3.1	nach Vollendung des 18. Lebensjahres	~~0,55~~ 0,60
3.1.1	bis zum Höchstbetrag je Medieneinheit von	~~16,50~~ 18,00
3.2	bis zur Vollendung des 18. Lebensjahres	~~0,25~~ 0,30
3.2.1	bis zum Höchstbetrag je Medieneinheit von	~~6,25~~ 9,00
4	**Bearbeitungsgebühr je Heranziehungsbescheid**	~~20,00~~ 30,00
5	**Einarbeitungsgebühr**	
5.1	für Buch, Note und Spiel, die von der Entleiherin bzw. dem Entleiher zu ersetzen sind, je Medieneinheit	5,00 bis 12,00
5.2	für AV-Medien und Zeitschriften, die von der Entleiherin bzw. dem Entleiher zu ersetzen sind, je Medieneinheit	~~2,50~~ 4,00

6	**Bearbeitungsgebühr** für die Wiederbeschaffung bzw. Ersatzbeschaffung je Medieneinheit	~~7,00~~ 10,00
7	**Einbandarbeiten bei Verlust und Reparatur**	
7.1	Einbandarbeiten je Medieneinheit, nach Umfang	~~7,50 bis 60,00~~ 9,00 bis 65,00
7.2	buchbinderische Reparaturen zur Wiederherstellung der Ausleihfähigkeit je Medieneinheit, nach Art und Umfang	~~2,50 bis 40,00~~ 3,00 bis 45,00
8	**Wiederausstellen/Wiederbeschaffung bei Verlust (Verlustgebühr)**	
8.1	Ersatz-Benutzerausweis	2,50
8.2	Beilage AV-Medien u. ä.	~~1,50 bis 5,00~~ 3,50 bis 8,50
8.3	Cover für AV-Medien u. ä.	~~1,50 bis 5,00~~ 3,50 bis 8,50
8.4	Hülle/Box für AV-Medien u. ä.	~~1,00 bis 5,00~~ 3,00 bis 7,00
8.5	Medientasche	3,60
8.6	Spielekleinteile und Spieleanleitungen unter Berücksichtigung der Wiederbeschaffungskosten	~~1,00 bis 10,00~~ 2,00 bis 14,00
8.7	Tiptoi-/Tingstift (je nach aktuellem Preis)	~~35,00 bis 50,00~~ 35,00 bis 53,00
8.8	Kabel für Tiptoi-/Tingstift	5,00
9	**Ersatz für maschinenlesbares oder RFID-Etikett**	2,50
10	**Telekommunikationsdienstleistungen, Büchertaschen und Fotokopien**	
10.1	Nutzung des Internets für Benutzerinnen und Benutzer je halbe Stunde…	1,01
10.2	Erstellung von Fotokopien durch Benutzerinnen und Benutzer (Schwarz-Weiß-Kopie / Farbkopie)…	0,13 bis 0,50
10.3	Büchertaschen…	1,26
	…jeweils zzgl. der gesetzlichen Umsatzsteuer	
10.4	Kopien von/aus Büchern (Papier oder per Datenträger) je angefangene Viertelstunde der aufgewendeten Arbeitszeit zzgl. Versandkosten	8,00
11	**Bearbeitung von Vormerkungen bzw. Benachrichtigungen im Leihverkehr**	0,80
12	**Bezug von Werken im auswärtigen Leihverkehr** je Medieneinheit	1,50
13	**Ersatzbeschaffung eines Taschen- bzw. Garderobenschrankschlosses** bei dessen Beschädigung oder Verlust des Schlüssels	~~30,00~~ 35,00
14	**Öffnen eines Garderobenschrankes** außerhalb der Öffnungszeiten der Stadtbibliothek	35,00

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

24-24908
Beschlussvorlage
öffentlich

Betreff:
Festsetzung von Teilnahmeentgelten für die geplanten Ferienfreizeiten (FaBS) des Fachbereichs Kinder, Jugend und Familie in 2025

Organisationseinheit:	*Datum:*
Dezernat V 51 Fachbereich Kinder, Jugend und Familie	07.01.2025

Beratungsfolge	*Sitzungstermin*	*Status*
Jugendhilfeausschuss (Vorberatung)	16.01.2025	Ö
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	11.02.2025	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	18.02.2025	Ö

Beschluss:

Die Teilnahmeentgelte für die geplanten Ferienfreizeiten des Fachbereiches Kinder, Jugend und Familie in den Oster-, Sommer- und Herbstferien 2025, in den Weihnachtsferien 2025/2026 sowie für die Familienfreizeit 2025 und die „Ferien, die schlauer machen“ werden wie folgt festgesetzt:

Die Osterferienfreizeit im Schullandheim des Märkischen Kreises auf Norderney soll vom 12. bis 19. April 2025 stattfinden.

- 451,- € pro Teilnehmerin/Teilnehmer wohnhaft in Braunschweig
- 491,- € pro Teilnehmerin/Teilnehmer wohnhaft außerhalb Braunschweigs und/oder wohnhaft in einer Einrichtung der stationären Jugendhilfe

Die Familienfreizeit auf dem Kinder- und Jugendzeltplatz Lenste soll vom 3. bis 10. Mai 2025 stattfinden.

- 294,- € pro Elternteil wohnhaft in Braunschweig
- 86,- € pro Kind unter 3 Jahren
- 261,- € pro Kind von 3 bis 6 Jahren

- 334,- € pro Elternteil wohnhaft außerhalb Braunschweigs
- 126,- € pro Kind unter 3 Jahren
- 301,- € pro Kind von 3 bis 6 Jahren

Die Sommerfreizeit auf dem Kinder- und Jugendzeltplatz Lenste soll vom 26. Juli bis 9. August 2025 stattfinden. Aus pädagogischen Gründen wird sie als eine lange Freizeit durchgeführt, aber im Vergleich zu 2023 um zwei Tage gekürzt.

- 400,- € pro Teilnehmerin/Teilnehmer wohnhaft in Braunschweig
- 550,- € pro Teilnehmerin/Teilnehmer wohnhaft außerhalb Braunschweigs und/oder wohnhaft in einer Einrichtung der stationären Jugendhilfe

Die Herbstfreizeit im Schulland- und Jugendheim Berlin in Braunlage/Hohegeiß soll vom 11. bis 18. Oktober 2025 stattfinden.

- 291,- € pro Teilnehmerin/Teilnehmer wohnhaft in Braunschweig
- 331,- € pro Teilnehmerin/Teilnehmer wohnhaft außerhalb Braunschweigs und/oder wohnhaft in einer Einrichtung der stationären Jugendhilfe

Die Herbstfreizeit „Ferien, die schlauer machen“ im Naturfreundehaus Bündheim soll vom 13. Oktober bis 24. Oktober 2025 stattfinden.

- 60 € pro Teilnehmerin/Teilnehmer wohnhaft in Braunschweig

Die Winterfreizeit im Schulland- und Jugendheim Berlin in Braunlage/Hohegeiß soll vom 28. Dezember 2025 bis 4. Januar 2026 stattfinden.

- 309,- € pro Teilnehmerin/Teilnehmer wohnhaft in Braunschweig
- 349,- € pro Teilnehmerin/Teilnehmer wohnhaft außerhalb Braunschweigs und/oder wohnhaft in einer Einrichtung der stationären Jugendhilfe

Bei der Kalkulation der Entgelte für die Freizeiten von Ferien außerhalb Braunschweigs (FaBS) finden folgende Berechnungsdetails weiterhin Anwendung:

- Die Gewährung eines Zuschusses von 5,00 € pro Person pro Tag für Teilnehmende aus Braunschweig sowie dem Betreuungspersonal für alle FaBS-Ferienfreizeiten (Oster-, Familien-, Sommer-, Herbst- und Winterfreizeit).

  Dieser Zuschuss wird allen nicht städtischen Trägern der Jugendhilfe bei Ferienmaßnahmen gewährt. Analog wird er auch bei der Ermittlung der Teilnehmerbeiträge für FaBS-Ferienfreizeiten gewährt.

- Für Teilnehmende aus Braunschweig wird für die Sommerfreizeit in Lenste weiterhin exklusiv eine zusätzliche FaBS-Unterstützung von 5,00 € pro Teilnehmenden pro Tag gewährt, um die Freizeit im Hinblick auf den besonders hohen Anteil von Kindern aus sozial benachteiligten Familien auf einem bezahlbaren Niveau zu halten.

- Die Ermäßigung für Inhabende des Braunschweig-Passes wird wie folgt geregelt:

  - Für das erstgeborene Teilnehmerkind wird ein Preisnachlass pro Tag von 10,00 € vom vollen Teilnehmerentgelt gewährt.
  - Für das zweitgeborene Kind (1. Geschwisterkind) gilt ein Preisnachlass von 50 % des Teilnehmerentgeltes des erstgeborenen Teilnehmerkindes.
  - Alle weiteren Geschwisterkinder erhalten einen Nachlass von 100 % des Teilnehmerentgeltes.

- Teilnehmende, welche außerhalb Braunschweigs wohnhaft sind oder in stationären Einrichtungen der Jugendhilfe untergebracht sind, bekommen keine Zuschüsse/Ermäßigungen wie Geschwisterermäßigung oder die FaBS-Unterstützung.

- Die Geschwisterermäßigung für die Ferienfreizeiten wird wie folgt gehandhabt:

  - Für das erstgeborene Teilnehmerkind müssen 100 % des Teilnehmerentgeltes gezahlt werden.
  - Für das zweitgeborene Teilnehmerkind (1. Geschwisterkind) wird ein Preisnachlass von 50 % des Teilnehmerentgeltes gewährt.
  - Alle weiteren Geschwisterkinder erhalten einen Nachlass von 100 % des Teilnehmerentgeltes.

- Für die Sommerferienfreizeit wird für bis zu 10 Betreuerkinder und für die Oster-, Herbst- und Winterfreizeit jeweils für ein Betreuerkind je ein Platz kostenlos vorgehalten.

- Die Aufwandsentschädigungen für die ehrenamtlichen Betreuungskräfte bleiben jeweils pro Tag bei 13,00 € für die Sommerferienfreizeit bzw. 8,50 € für die Oster-, Familien-, Herbst-, und Winterfreizeit.

Sachverhalt:

Auch im Jahr 2025 ist beabsichtigt, von Seiten des Fachbereiches Kinder, Jugend und Familie während der Schulferien Ferienfreizeiten durchzuführen.

Die Osterfreizeit 2025 findet weiterhin auf der ostfriesischen Insel Norderney statt. Gesundes Klima und neue Freizeitperspektiven stehen im Vordergrund der Braunschweiger Nordsee-Freizeit.

Die Familienfreizeit 2025 findet im Mai in den Festgebäuden des Kinder- und Jugendzeltplatzes Lenste statt. 30 Personen (Familien mit noch nicht schulpflichtigen Kindern) können hier gemeinsam einen Kurzerholungsurlaub verbringen.

Die Sommerfreizeit I wird wie in jedem Jahr von der Sportjugend Braunschweig vom 12. Juli bis 26. Juli 2025 auf dem Kinder- und Jugendzeltplatz Lenste durchgeführt.

Bei der FaBS-Sommerfreizeit der Stadt Braunschweig vom 26. Juli bis 9. August 2025 werden erneut bis zu 250 Kinder die Möglichkeit nutzen, ihre Sommerferien bei Sport, Spiel und Spaß an der Ostsee zu verbringen. Hier bietet der städtische Kinder- und Jugendzeltplatz in Lenste den Kindern und Jugendlichen alle erdenklichen Möglichkeiten einer sinnvollen Freizeitgestaltung.

Trotz gestiegener Kosten bei Transport und Unterkunft fällt die Steigerung des Teilnahmeentgeltes moderat aus. Die Aktualisierung der Kalkulation ergab eine bedarfsgerechte Reduzierung verschiedener Positionen der Sachkosten. Auf die Umlage der Ausbildungskosten der Ehrenamtlichen wird verzichtet. Ebenso werden die Kosten für die „Spülis“ im Sinne der Nachwuchsförderung von der Verwaltung übernommen und nicht mehr auf die Teilnehmenden umgelegt.

Die Herbstfreizeit 2025 sowie die Winterfreizeit 2025/2026 (mit je 38 Kindern) wird im Oktober bzw. Dezember/Januar im Schulland- und Jugendheim Haus Berlin in Braunlage/ Hohegeiß stattfinden.

Einzelheiten zur Berechnung aller Teilnahmeentgelte sind aus der Anlage ersichtlich.

Bei der Freizeit „Ferien, die schlauer machen“ handelt es sich um eine Sprachförderfreizeit, die sich speziell an Kinder der 3. und 4. Grundschulklassen richtet. Sie zielt darauf ab, die Sprachkompetenz der Kinder in der Sprache Deutsch zu fördern. Die Freizeit wird von der Richard-Borek-Stiftung finanziell unterstützt und kann deshalb den sehr niedrigen Teilnehmendenbeitrag ermöglichen. Aus diesem Grund werden keine weiteren Ermäßigungen für die Freizeit gewährt.

Die Geschwisterermäßigung ermöglicht kinderreichen Familien aus Braunschweig preiswerte Ferien für ihre Kinder. Die weiteren Ermäßigungsmöglichkeiten für Braunschweig-Pass-Besitzer erleichtern Kindern aus einkommensschwachen Familien ebenfalls die Teilnahme an diesen Ferienmaßnahmen.

Um weiterhin Betreuungspersonal zu gewinnen und zu binden, ist eine Regelung für sogenannte „Betreuerkinder“ wichtig. Diese können jeweils von einem Betreuer bzw. einer Betreuerin kostenlos mitgenommen werden. Die Kosten werden aus dem Haushaltsansatz getragen.

Die entsprechenden Ausgaben und Einnahmen sind im Haushaltsplanentwurf 2025 unter dem PSP 1.36.3620.01.15 veranschlagt und stehen unter dem Vorbehalt der Rechtskraft des Haushaltsplanes 2025 zur Verfügung.

Gemäß § 5 Abs. 3 der Satzung für den Fachbereich Kinder, Jugend und Familie der Stadt Braunschweig beschließt der Rat insbesondere über die Festlegung und Anpassung von Entgelten oder Gebühren für Leistungen der Jugendhilfe. Die Durchführung von Ferienfreizeiten gehört gemäß §§ 2 und 11 des Sozialgesetzbuches VIII zu den Leistungen der Jugendhilfe.

Dr. Rentzsch

Anlage/n:

Kalkulation FaBS

	2025	2024
Teilnehmer- / Teilnehmerinnenanzahl	**38**	38
Betreuerinnen- / Betreueranzahl	**6**	6
Freizeitleitung	**1**	1
Tagessatz Unterkunft	**43 €**	39 €

Ermittlung des Teilnehmerentgeltes je Teilnehmerin/Teilnehmer	**Osterfreizeit**	
	2025	2024
Übernachtungen	7	7
Freizeittage	8	8
Unterkunft	301,00 €	273,00 €
Fahrt	114,54 €	92,00 €
Kostenbeitrag Ferienfreizeitbedarf (1,30 €/Tag)	10,40 €	10,40 €
Betreuungskosten (siehe B)	64,86 €	59,71 €
abzüglich Zuschuss Freizeithilfe (5,00 €/Tag)	-40,00 €	-40,00 €
abzüglich FaBS-Zuschuss pro Tag f. Teilnehmer	0,00 €	0,00 €
Teilnehmerentgelte aus Braunschweig gerundet	**451,00 €**	395,00 €
Teilnehmerentgelte außerhalb Braunschweig gerundet	**491,00 €**	435,00 €
Teilnehmerentgelte Träger/Heim gerundet	**491,00 €**	435,00 €

B Kostenermittlung der Betreuerinnen und Betreuer für die Berechnung der Teilnehmerentgelte

	2025	2024
a) Kosten für Freizeitleitung Unterkunft, Verpflegung	301,00 €	273,00 €
abzüglich Zuschuss Freizeithilfe (5,00 €/Tag)	-40,00 €	-40,00 €
Kosten Freizeitleitung Endsumme	261,00 €	233,00 €
b) Kosten für Betreuerinnen/Betreuer Unterkunft, Verpflegung	1.806,00 €	1.638,00 €
Aufwandsentschädigung (8,50 €/Tag)	408,00 €	408,00 €
abzüglich Zuschuss Freizeithilfe (5,00 €/Tag)	-240,00 €	-240,00 €
Kosten Betreuungspersonal Endsumme	1.974,00 €	1.806,00 €

a) Kosten für Freizeitleitung	261,00 €	233,00 €
b) Kosten für Betreuerinnen/Betreuer	1.974,00 €	1.806,00 €
c)Kostenbetrag für Freizeitgestalt. (0,30 €/Tag/TN)	79,80 €	79,80 €
d) Kosten für Telefon, Benzin, etc.	150,00 €	150,00 €
Endsumme	2.464,80 €	2.268,80 €

Ermittlung des Umlagebetrages für die Freizeiten		
	2.464,80 €	2.268,80 €
geteilt durch Teilnehmeranzahl	38	38
Umlagebetrag auf Teilnehmer	64,86€	59,71€

	2025	2024
Teilnehmer- / Teilnehmerinnenanzahl	**30**	30
Betreuerinnen- / Betreueranzahl	**1**	1
Freizeitleitung	**0**	0
Tagessatz Unterkunft	**25 €/ 28 €**	26 €

Ermittlung des Teilnehmerentgeltes je Teilnehmerin/Teilnehmer	**Familienfreizeit**	
	2025	2024
Übernachtungen	7	7
Freizeittage	8	8
Unterkunft Kind 0-3 Jahre	0,00 €	84,00
Unterkunft Kind 3-6 Jahre	175,00 €	84,00
Unterkunft Erwachsene	196,00 €	168,00
Fahrt	107,00 €	84,00
Kostenbeitrag Ferienfreizeitbedarf (1,30 €/Tag)	10,40 €	10,40
Betreuungskosten (siehe B)	9,34 €	8,70 €
abzüglich Zuschuss Freizeithilfe (5,00 €/Tag)	-40,00 €	-40,00 €
abzüglich FaBS-Zuschuss pro Tag f. Teilnehmer	0,00 €	0,00 €
Teilnehmerentgelte aus Braunschweig gerundet Erwachsene Begleitperson	**294,00 €**	231,00 €
Teilnehmerentgelte aus Braunschweig gerundet 0-3 Jahre	**86,00 €**	147,00 €
Teilnehmerentgelte aus Braunschweig gerundet 3-6 Jahre	**261,00 €**	147,00 €
Teilnehmerentgelte außerhalb Braunschweig gerundet Erwachsene Begleitperson	**334,00 €**	271,00 €
Teilnehmerentgelte außerhalb Braunschweig gerundet 0-3 Jahre	**126,00 €**	187,00 €
Teilnehmerentgelte außerhalb Braunschweig gerundet 3-6 Jahre	**301,00 €**	187,00 €

B Kostenermittlung der Betreuerinnen und Betreuer für die Berechnung der Teilnehmerentgelte

	2025	2024
a) Kosten für Freizeitleitung (Unterkunft, Verpflegung)	0,00 €	0,00 €
Kurtaxe	12,00 €	
abzüglich Zuschuss Freizeithilfe (5,00 €/Tag)	0,00 €	0,00 €
Kosten Freizeitleitung Endsumme	12,00 €	0,00 €
b) Kosten für Betreuerinnen/Betreuer (Unterkunft, Verpflegung)	175,00 €	168,00 €
Aufwandsentschädigung (8,50 €/Tag)	68,00 €	68,00 €
abzüglich Zuschuss Freizeithilfe (5,00 €/Tag)	-40,00 €	-40,00 €
Kosten Betreuungspersonal Endsumme	203,00 €	196,00 €

a) Kosten für Freizeitleitung	12,00 €	*0,00 €*
b) Kosten für Betreuerinnen/Betreuer	203,00 €	*196,00 €*
c)Kostenbetrag für Freizeitgestalt. (0,30 €/Tag/TN)	65,10 €	65,10 €
d) Kosten für Telefon, Benzin, etc.	0,00 €	0
Endsumme	280,10 €	261,10 €

Ermittlung des Umlagebetrages für die Freizeiten		
	280,10 €	261,10 €
Geteilt durch Teilnehmeranzahl	30	30
Umlagebetrag auf Teilnehmer	9,34 €	8,70 €

	2025	2023*4
Teilnehmer- / Teilnehmerinnenanzahl	**250**	300
Betreuerinnen- / Betreueranzahl	**66**	66
Freizeitleitung	**4**	4
Tagessatz Unterkunft	**22 €/ 25 €/ 28 €**	17,10 €/21,60 €

Ermittlung des Teilnehmerentgeltes je Teilnehmerin/Teilnehmer	Sommerfreizeit	
	2025	2023
Übernachtungen	14	16
Freizeittage	15	17
Unterkunft	308,00 €	273,60 €
Fahrt	122,02 €	80,60 €
Kostenbeitrag Ferienfreizeitbedarf (0,70 €/Tag) (2023 / 1,30 €)	10,50 €	22,10 €
Betreuungskosten (siehe B)	109,17 €	129,02 €
abzüglich Zuschuss Freizeithilfe (5,00 €/Tag)	-75,00 €	-85,00 €
abzüglich FaBS-Zuschuss pro Tag f. Teilnehmer	-75,00 €	-85,00 €
Teilnehmerentgelte aus Braunschweig gerundet	**400,00 €**	335,00 €
Teilnehmerentgelte außerhalb Braunschweig gerundet	**550,00 €**	505,00 €
Teilnehmerentgelte Träger/Heim gerundet	**550,00 €**	505,00 €

B Kostenermittlung der Betreuerinnen und Betreuer für die Berechnung der Teilnehmerentgelte

	2025	2023
a) Kosten für Freizeitleitung (Unterkunft, Verpflegung)	1.568,00 €	1.382,40 €
Aufwandsentschädigung (28 €/Tag)	840,00 €	952,00 €
Kurtaxe	90,00 €	/
abzüglich Zuschuss Freizeithilfe (5,00 €/Tag)	-300,00 €	-340,00 €
Kosten Freizeitleitung Endsumme	2.198,00 €	1.994,40 €
b) Kosten für Betreuerinnen/Betreuer (Unterkunft, Verpflegung)	14.826,00 €	18.057,60 €
Aufwandsentschädigung (13 €/Tag)	9.165,00 €	14.586,00 €
Betreuereintrittskosten	1.887,00 €	2.340,00 €
abzüglich Zuschuss Freizeithilfe (5,00 €/Tag)	-3.525,00 €	-5.610,00 €
Kosten Betreuungspersonal Endsumme	22.353,00 €	29.373,60 €
c) Kosten für "Spülis" (8 Pers.) (Unterkunft, Verpflegung)	0,00 €	2.325,60 €
Aufwandsentschädigung (7 €/Tag)	0,00 €	952,00 €
abzüglich Zuschuss Freizeithilfe (5,00 €/Tag)	0,00 €	-680,00 €
Kosten Spülis Endsumme	0,00 €	2.597,60 €
a) Kosten für Freizeitleitung	2.198,00 €	1.994,40 €
b) Kosten für Betreuerinnen/Betreuer	22.353,00 €	29.373,60 €
c) Kosten für "Spülis"	0,00 €	2.597,60 €
d) Kurtaxe für Personal ohne Freizeitleitung	1.192,50 €	/
e) Kostenbetrag für Freizeitgestalt. (0,30 €/Tag/TN)	1.050,00 €	1.440,00 €
f) Kosten für Seminare	0,00 €	2.500,00 €
h) Kosten für Telefon, Benzin, etc.	500,00 €	800,00 €
Endsumme	27.293,50 €	38.705,60 €

Ermittlung des Umlagebetrages für die Freizeiten		
	27.293,50 €	38.705,60 €
Geteilt durch Teilnehmeranzahl	250	300
Umlagebetrag auf Teilnehmer	109,17 €	129,02 €

*Aufgrund von Zweiteilung der Freizeit 2024, hier der Vergleich zu 2023

	2025	2024
Teilnehmer- / Teilnehmerinnenanzahl	**38**	38
Betreuerinnen- / Betreueranzahl	**6**	6
Freizeitleitung	**1**	1
Tagessatz Unterkunft	**33,50 € / 40,50 €**	32,00 €

Ermittlung des Teilnehmerentgeltes je Teilnehmerin/ Teilnehmer	**Herbstfreizeit**	
	2025	2024
Übernachtungen	7	6
Freizeittage	8	7
Unterkunft	234,50 €	192,00 €
Fahrt	32,00 €	26,00 €
Kostenbeitrag Ferienfreizeitbedarf (1,30 €/Tag) (1,30 €/Tag)	10,40 €	10,40 €
Betreuungskosten (siehe B)	53,90 €	44,30 €
abzüglich Zuschuss Freizeithilfe (5,00 €/Tag)	-40,00 €	-35,00 €
abzüglich FaBS-Zuschuss pro Tag f. Teilnehmer	0,00 €	0,00 €
Teilnehmerentgelte aus Braunschweig gerundet	**291,00 €**	237,00 €
Teilnehmerentgelte außerhalb Braunschweig gerundet	**331,00 €**	272,00 €
Teilnehmerentgelte Träger/Heim gerundet	**331,00 €**	272,00 €

B Kostenermittlung der Betreuerinnen und Betreuer für die Berechnung der Teilnehmerentgelte

	2025	2024
a) Kosten für Freizeitleitung Unterkunft, Verpflegung	234,50 €	192,00 €
abzüglich Zuschuss (5,00 €/Tag)	-40,00 €	-40,00 €
Kosten Freizeitleitung **Endsumme**	243,50 €	196,00 €
b) Kosten für Betreuerinnen/Betreuer Unterkunft, Verpflegung	1.407,00 €	1.152,00 €
Aufwandsentschädigung (8,50 €/Tag)	408,00 €	357,00 €
abzüglich Zuschuss Freizeithilfe (5,00 €/Tag)	-240,00 €	-240,00 €
Kosten Betreuungspersonal **Endsumme**	1.575,00 €	1.269,00 €
a) Kosten für Freizeitleitung	243,50 €	196,00 €
b) Kosten für Betreuerinnen/Betreuer	1.575,00 €	1.269,00 €
c) Kostenbetrag für Freizeitgestalt. (0,30 €/Tag/TN)	79,80 €	68,40 €
d) Kosten für Telefon, Benzin, etc.	150,00 €	150,00 €
Endsumme	2.048,30 €	1.683,40 €

Ermittlung des Umlagebetrages für die Freizeiten		
	2.048,30 €	1.683,40 €
geteilt durch Teilnehmeranzahl	38	38
Umlagebetrag auf Teilnehmer	53,90 €	44,30 €

	2025/26	2024/25
Teilnehmer- / Teilnehmerinnenanzahl	**38**	38
Betreuerinnen- / Betreueranzahl	**6**	6
Freizeitleitung	**1**	1
Tagessatz Unterkunft	**33,5 € / 40,5 €**	32 €

Ermittlung des Teilnehmerentgeltes je Teilnehmerin/ Teilnehmer	**Winterfreizeit**	
	2025/26	2024/25
Übernachtungen	7	7
Freizeittage	8	8
Unterkunft	234,50 €	224,00 €
Fahrt	32,00 €	23,00 €
Kostenbeitrag Ferienfreizeitbedarf (1,30 €/Tag)	10,40 €	10,40 €
Silvesterzuschlag	15,00 €	10,00 €
Betreuungskosten (siehe B)	57,06 €	53,42 €
abzüglich Zuschuss Freizeithilfe (5,00 €/Tag)	-40,00 €	-40,00 €
abzüglich FaBS-Zuschuss pro Tag f. Teilnehmer	0,00 €	0,00 €
Teilnehmerentgelte aus Braunschweig gerundet	**309,00 €**	281,00 €
Teilnehmerentgelte außerhalb Braunschweig gerundet	**349,00 €**	321,00 €
Teilnehmerentgelte Träger/Heim gerundet	**349,00 €**	321,00 €

B Kostenermittlung der Betreuerinnen und Betreuer für die Berechnung der Teilnehmerentgelte

	2025/26	2024/25
a) Kosten für Freizeitleitung (Unterkunft, Verpflegung)	283,50 €	269,50 €
Silvesterzuschlag	10,00 €	10,00 €
abzüglich Zuschuss Freizeithilfe (5,00 €/Tag)	-40,00 €	-40,00 €
Kosten Freizeitleitung Endsumme	258,50 €	239,50 €
b) Kosten für Betreuerinnen/Betreuer (Unterkunft, Verpflegung)	1.407,00 €	1.344,00 €
Silvesterzuschlag	105,00 €	60,00 €
Aufwandsentschädigung (8,50 €/Tag)	408,00 €	408,00 €
abzüglich Zuschuss Freizeithilfe (5,00 €/Tag)	-240,00 €	-240,00 €
Kosten Betreuungspersonal Endsumme	1.680,00 €	1.572,00 €
a) Kosten für Freizeitleitung	258,50 €	*239,50 €*
b) Kosten für Betreuerinnen/Betreuer	1.680,00 €	*1.572,00 €*
c) Kostenbetrag für Freizeitgestalt. (0,30 €/Tag/TN)	79,80 €	68,40 €
d) Kosten für Telefon, Benzin, etc.	150,00 €	150,00 €
Endsumme	2.168,30 €	2.029,90 €

Ermittlung des Umlagebetrages für die Freizeiten		
	2.168,30 €	2.029,90 €
geteilt durch Teilnehmeranzahl	38	38
Umlagebetrag auf Teilnehmer	57,06 €	53,42 €

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

24-24898
Beschlussvorlage
öffentlich

Betreff:
Teilnahmeentgelte für die Ferien in Braunschweig (FiBS)-Angebote: Sportscamp und 2stromLand

Organisationseinheit:	*Datum:*
Dezernat V 51 Fachbereich Kinder, Jugend und Familie	07.01.2025

Beratungsfolge	*Sitzungstermin*	*Status*
Jugendhilfeausschuss (Vorberatung)	16.01.2025	Ö
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	11.02.2025	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	18.02.2025	Ö

Beschluss:

1. Die Teilnahmegebühr für das SportsCamp wird auf 75,00 € pro Kind festgelegt.

2. Die Teilnahmegebühr für das 2stromLand wird auf 80,00 € pro Kind festgelegt.

Sachverhalt:

Die Stadt Braunschweig, hier vertreten durch das Sachgebiet Ferien in Braunschweig (FiBS), plant und organisiert während der Oster-, Sommer- und Herbstferien vielfältige Angebote und Projekte für Kinder und Jugendliche im Alter von sechs bis 15 Jahren.

In den Oster- und Sommerferien werden dabei eigene Veranstaltungen durchgeführt, für die eine Teilnahmegebühr erhoben wird. Dazu gehört zum einen die ganztägige Betreuung im Sportscamp, das jährlich in der Karwoche der Osterferien stattfindet und zum anderen die Betreuung im 2stromLand, eine fünfwöchige, ganztägige Ferienbetreuung während der Sommerferien.

Beide Programme haben sich über die Jahre etabliert, erfreuen sich einer konstant hohen Nachfrage und stellen einen großen Teil der Betreuungsangebote in den jeweiligen Ferien dar.

SportsCamp und 2stromLand bieten seit Jahren qualitativ hochwertige ganztägige Betreuung für Kinder an. Aufgrund verschiedener externer Faktoren ist allerdings eine Anpassung der Preise und Honorare notwendig geworden, u.a. da die Kosten für Lebensmittel und Materialien im zurückliegenden Zeitraum signifikant gestiegen sind.

Neben der erforderlichen Kostendeckung soll auf diese Weise vor allem die Qualität der Betreuung, langfristig die qualitative Weiterentwicklung und den Fortbestand des Angebots gesichert werden.

Gleichzeitig wird bei der Betreuung im SportsCamp und im 2stromLand großer Wert auf qualifiziertes Personal gelegt. Dies beinhaltet eine (möglichst) langfristige Bindung von (angehenden) Fachkräften, die sich z.B. in einer pädagogischen Ausbildung oder einem entsprechenden Studium befinden und damit bereits Fachkompetenz in die Betreuung einbringen können. Zudem ist der Betreuungsbedarf gestiegen – sei es aufgrund höherer Teil-

nahmezahlen oder durch erhöhte Anforderungen, etwa im Bereich Inklusion oder bei pädagogischen Ansprüchen.

Mit Blick auf die Braunschweiger Familien bleiben beide Angebote im unteren Preissegment vergleichbarer Programme, die eine ganztägige Betreuung mit Mittagessen und Material beinhalten. Um soziale Härten zu vermeiden, gibt es die Möglichkeit von Entgeltreduzierungen, beispielsweise durch Geschwisterermäßigungen oder Vergünstigungen für Braunschweig-Pass-Inhaber/-innen[1].

Dr. Rentzsch

Anlage/n:

Preise Ferien in Braunschweig ab 2025

[1] Entsprechende preisliche Anpassungen für Geschwisterermäßigungen, Braunschweig-Pass und Preise für nicht-braunschweiger Kinder können der beigefügten Tabelle entnommen werden.

Preise Ferien in Braunschweig 2025

Ferienangebot	Wohnort	Anzahl Kind	Preis alt	Preis mit BS-Pass	Preis neu	Preis mit BS-Pass2
SportsCamp	Braunschweig	pro Kind	55,00 €	27,50 €	**75,00 €**	37,50 €
	Extern	*pro Kind*	*75,00 €*	*X*	***95,00 €***	*X*
2stromLand	Braunschweig	1. Kind	60,00 €	30,00 €	**80,00 €**	40,00 €
		2. Kind	45,00 €	22,50 €	65,00 €	32,50 €
		3. Kind	38,00 €	19,00 €	58,00 €	29,00 €
		ab 4. Kind	33,00 €	16,50 €	53,00 €	26,50 €
	Extern	*pro Kind*	*80,00 €*	*X*	***100,00 €***	*X*

Legende	
SportsCamp =	
2stromLand =	
kursiv =	Preise für Externe
fett =	neue Preise
fett+kursiv	neue Preise Externe
unterstrichen=	neue Preise mit BS-Pass

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

24-24770
Beschlussvorlage
öffentlich

Betreff:
Mobilitätsentwicklungsplan 2035+

Organisationseinheit:	*Datum:*
Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	09.01.2025

Beratungsfolge	*Sitzungstermin*	*Status*
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 310 Westliches Ringgebiet (Anhörung)	16.01.2025	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 330 Nordstadt-Schunteraue (Anhörung)	16.01.2025	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 212 Südstadt-Rautheim-Mascherode (Anhörung)	21.01.2025	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 222 Südwest (Anhörung)	21.01.2025	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 321 Lehndorf-Watenbüttel (Anhörung)	22.01.2025	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 111 Hondelage-Volkmarode (Anhörung)	23.01.2025	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (Anhörung)	23.01.2025	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 322 Nördliche Schunter-/Okeraue (Anhörung)	28.01.2025	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 221 Weststadt (Anhörung)	29.01.2025	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 120 Östliches Ringgebiet (Anhörung)	30.01.2025	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (Anhörung)	30.01.2025	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 211 Braunschweig-Süd (Anhörung)	30.01.2025	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Vorberatung)	04.02.2025	Ö
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	11.02.2025	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	18.02.2025	Ö

Beschluss:

1. Der Mobilitätsentwicklungsplan 2035+ wird als ganzheitliche und strategische Planungsgrundlage der Verwaltung zustimmend zur Kenntnis genommen.

2. Die Verwaltung wird im Rahmen der verfügbaren Ressourcen beauftragt, die 88 Maßnahmen aus dem Zielszenario 2035 zu konkretisieren und koordiniert umzusetzen. Vor der jeweiligen Umsetzung sind die Maßnahmen den Ratsgremien zur Entscheidung vorzulegen.

3. Die Verwaltung wird beauftragt, den Fortschritt der Maßnahmenumsetzung zu untersuchen und den politischen Gremien, den Bürgerinnen und Bürgern sowie den Interessensträgern zu berichten. Mit den Ergebnissen und gewonnenen Erkenntnissen wird iterativ die Zielerreichung kontrolliert. Bei sich verändernden Mobilitätsanforderungen wird auf neue Herausforderungen reagiert und unter Einbeziehung der relevanten Akteure neue Lösungen entwickelt.

Sachverhalt:
Mit Beschluss des Rates vom 06.11.2018 wurde das Integrierte Stadtentwicklungskonzept Braunschweig 2030 (ISEK) als stadtentwicklungspolitischer Orientierungsrahmen für den

Zeithorizont 2030 beschlossen (DS 18-09266). Aus dem Rahmenprojekt R.24 des ISEK ergibt sich der Auftrag, einen Mobilitätsentwicklungsplan für die Stadt Braunschweig als umsetzungsorientiertes Handlungskonzept aufzustellen und damit den Verkehrsentwicklungsplan aus dem Jahr 1998 abzulösen. Mit Beschluss vom 18.06.2019 (DS 19-11030) wurde die Verwaltung beauftragt, den Mobilitätsentwicklungsplan 2035+ zu erstellen.

Der Mobilitätsentwicklungsplan 2035+ (MEP) ist angelehnt an die Leitlinien der Europäischen Kommission als nachhaltiger urbaner Mobilitätsplan (SUMP) entstanden. In diesem Sinne fokussiert der MEP die integrierte Entwicklung aller Verkehrsträger und fördert die verkehrsmittelübergreifende Erreichbarkeit und Lebensqualität der Stadt Braunschweig. Die Mobilitätsbedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden werden adressiert, wodurch die soziale Gerechtigkeit im Mobilitätssektor steigt. Mit dem MEP werden ebenso die Ziele verfolgt, die Umweltqualität zu optimieren und den Wirtschaftsstandort Braunschweig zu fördern.

Beteiligungsprozess
Der Prozess zur Aufstellung und Umsetzung des MEP als nachhaltiger urbaner Mobilitätsplan unterteilt sich in vier Phasen. Alle Phasen zeichnen sich durch umfangreiche Beteiligungsprozesse aus. In regelmäßigen Informationsveranstaltungen und Workshops entstand der MEP gemeinsam mit dem Lenkungskreis, dem Expertenkreis, dem wissenschaftlichen Beirat, den Braunschweigerinnen und Braunschweigern sowie den Wirtschaftsverbänden.

- Der **Lenkungskreis** bestand aus Vertreterinnen und Vertretern der Ratsfraktionen und -gruppen, die über die wesentlichen Arbeitsschritte informiert wurden. Zur Wahrung der Transparenz diente der Lenkungskreis dem kontinuierlichen Informationsfluss an die Politik. Darüber hinaus brachten die Mitglieder die kommunalpolitischen Anforderungen in den Prozess ein.

- Der **Expertenkreis** setzte sich aus 20 Mitgliedern unterschiedlicher Institutionen, Organisationen und Verbänden zusammen, darunter u. a. der ADAC und ADFC, der VCD, der Behindertenbeirat Braunschweig, BS|Energy und anlassbezogen die IHK und der AAI. Die Akteure brachten während des gesamten Prozesses das jeweilige Fachwissen, Interessenslagen und Ziele ein. Zwischenergebnisse und Richtungsentscheidungen wurden mit dem Expertenkreis rückgekoppelt.

- Mit der **verwaltungsinternen Projektgruppe** fanden regelmäßige Arbeitsgespräche zur Projektkoordination und –steuerung statt. Zwischenergebnisse und die strategische Festlegung von Arbeitsschritten wurden iterativ überprüft, um ein zielgerichtetes Vorgehen zu garantieren. Die verwaltungsinterne Projektgruppe bestand aus Vertreterinnen und Vertretern der Fachrichtungen Klimaschutz und strategische Umweltplanung, Stadtgrün mit Fokus auf Stadtgrün- und Grünflächenmanagement und –entwicklung sowie Tiefbau und Verkehrsplanung. Weiterhin waren die BSVG und der Regionalverband eingebunden. Ebenso vertreten waren die Stadt- und integrierte Entwicklungsplanung, die Stabstelle Digitalisierung, das Sozialreferat und der Gesamtpersonalrat, die Braunschweig Zukunft GmbH als Wirtschaftsförderung, die geplante Gefahrenabwehr und das Gleichstellungsreferat.

- Der **wissenschaftliche Beirat** sicherte eine gesamthafte, methodisch und inhaltlich kohärente Bearbeitung unter Berücksichtigung lokaler und globaler mobilitätsrelevanter Erkenntnisse.

- Die **Bürgerinnen und Bürger** wurden in diversen Präsenzveranstaltungen und über den Internetauftritt des MEP regelmäßig am Prozess beteiligt. Insbesondere die Europäische Mobilitätswoche diente dem Austausch mit der Bevölkerung.

- Mit Blick auf die **Wirtschaftsverbände** wurden die IHK, der AGV, der AAI und die Dehoga sowohl bei der Festlegung der zu untersuchenden Maßnahmen für den MEP als

auch bei der Bewertung der Maßnahmen vor dem Ratsbeschluss eingebunden. Ein Gespräch mit der Handwerkskammer ist in der ersten Januarhälfte terminiert.

Prozess der Aufstellung

Im Folgenden wird der Beschluss des Mobilitätsentwicklungsplan 2035+ als weiterer Meilenstein in den bisherigen Projektablauf eingeordnet und ein Ausblick auf die kommenden Schritte gegeben.

1. Vorbereitung und Analyse
   In einem ersten Schritt wurden die personellen, institutionellen und finanziellen Ressourcen geschaffen und die Rahmenbedingungen für den Planungsprozess definiert. Mit der DS 19-11030 wurde am 18.06.2019 das Konzept zur Aufstellung des MEP vom Verwaltungsausschuss beschlossen, im weiteren Verlauf die Besetzung des Lenkungskreises definiert (DS 19-11315) und die Bietergemeinschaft Planersocietät/WVI/urbanista zur Erarbeitung des MEP beauftragt (DS 20-13026). Es begann die Zustandsbestimmung des Verkehrssystems inkl. Potential- und Mängelanalyse. Unter dem starken Einfluss der COVID-19 Pandemie wurden die MEP-Arbeitsgruppen (Expertenkreis, Lenkungskreis, wissenschaftlicher Beirat, verwaltungsinterne Projektgruppe) sowie die Öffentlichkeit und weitere Interessensgruppen in den Prozess eingebunden und gemeinsam mit den Planungsbüros die erforderlichen Arbeitsgrundlagen geschaffen. Mit der DS 20-14032 wurden die dem ISEK entlehnten sechs strategischen Zielfelder als Handlungsrahmen zur Erarbeitung des MEP beschlossen. Der MEP-Zwischenbericht markiert als wichtiger Meilenstein den Abschluss der Analysephase am 10.05.2022 (DS 22-18402).

2. Strategieentwicklung
   In enger Zusammenarbeit mit den Arbeitsgruppen, der Öffentlichkeit sowie weiteren Interessensgruppen konkretisierte sich die strategische Ausrichtung des MEP. Mit Blick auf aktuelle Entwicklungstrends entstanden die drei Zielbilder „Smarte Mobilität“, „Starker Umweltverbund“ und „Stadtraum für Menschen“, die sich aus insgesamt 145 Einzelmaßnahmen zusammensetzen. Mit der DS 22-20226-01-02 wurde die Verwaltung am 31.01.2023 beauftragt, die Zukunftsszenarien mit den jeweils zugeordneten Maßnahmen weiter zu prüfen und die wirksamsten Maßnahmen in einem finalen Zielszenario zusammenzufassen. Damit startete die Phase der Maßnahmenplanung.

3. Maßnahmenplanung
   Am Beginn der Maßnahmenplanung stand die Entwicklung einer geeigneten Bewertungsmethodik. Die 145 Einzelmaßnahmen aus den Zielbildern sollten bezüglich ihrer Wirksamkeit zur Zielerreichung, der räumlichen Auswirkung und der Kostenklassen differenziert betrachten werden können. Es wurden umfangreiche qualitative und quantitative Kriterien aufgestellt, mit denen die Wirkungen der Einzelmaßnahmen auf die strategischen Zielfelder sowie einer möglichen Treibhausgasreduzierung bewertet wurden (DS 23-20864). In zahlreichen Beteiligungsformaten und Workshops priorisierten die Arbeitsgruppen und die Öffentlichkeit die Einzelmaßnahmen entsprechend einer optimalen Zielwirkung. Es entstanden insgesamt sechs Zielszenarien, die die Planungsbüros in ein Zielszenario mit 88 Einzelmaßnahmen überführten. Gemeinsam mit den Arbeitsgruppen und weiteren Interessensgruppen wurde der erste Entwurf des Zielszenarios auf Vollständigkeit überprüft und auch der Öffentlichkeit gezeigt. Am 18.12.2023 erfolgte mit der DS 23-22068-01 der Beschluss zur weiteren Prüfung des vorgeschlagenen Zielszenarios inkl. der darin enthaltenen 88 Einzelmaßnahmen. Die Maßnahmenprüfung sollte ebenfalls die Potenziale für eine optimierte Treibhausgasreduzierung des Zielszenarios aufzeigen.

4. Zielszenario 2035
   Mit Beginn des Jahres 2024 starteten die Planungsbüros mit der Szenarienmodellierung, der Erstellung eines Handlungs- und Umsetzungskonzeptes und der Dokumentation der Ergebnisse im Mobilitätsentwicklungsplan 2035+. Als erstes Zwischenergebnis konnte ein Beschluss der strategischen Hauptnetze für den Kfz-Verkehr, den Radverkehr sowie

den ÖPNV erreicht werden (DS 24-23510). Neben dem Analysefall 2016 wurde das Basisszenario 2035 als weiteres Referenzszenario aufgestellt, welches die allgemeine Verkehrsentwicklung ohne Umsetzung der MEP-Maßnahmen darstellt (DS 24-24182). In der zweiten Jahreshälfte wurden die gemeinsam erarbeiteten 88 Einzelmaßnahmen auf das Basisszenario 2035 aufgesetzt, womit das Zielszenario 2035 entstand. Das im Mobilitätsentwicklungsplan 2035+ enthaltene Handlungs- und Umsetzungskonzept sowie das Evaluationskonzept stellen zentrale Planungsgrundlagen dar und setzen die Rahmenbedingungen für die Phase der Umsetzung und des Monitorings.
Der Beschluss zur Umsetzung des MEP stellt den Abschluss der Maßnahmenplanung dar und leitet in die nächste Projektphase ein.

5. Zielszenario 2035 Plus
   In ein Zielszenario 2035 Plus sind infrastrukturelle, planerische und gesetzgebende Faktoren eingegangen, die über das Zielszenario 2035 hinausgehen würden. Es handelt sich dabei überwiegend um Faktoren, die von der Region, Land und Bund sowie der EU beeinflussbar sind, aber nicht alleine von der Stadt Braunschweig vorangebracht werden können.

6. Umsetzung und Monitoring
   Mit dem Mobilitätsentwicklungsplan 2035+ liegt ein umsetzungsorientiertes Handlungskonzept vor, welches die Verwaltung im Rahmen der verfügbaren Ressourcen zur Umsetzung der Einzelmaßnahmen befähigt. So ist das Ziel der vierten Projektphase die Konkretisierung und koordinierte Umsetzung der MEP-Maßnahmen. Die relevanten Interessensträger und die Öffentlichkeit sind bei der Maßnahmenumsetzung weiterhin umfänglich einzubinden und über den Fortschritt zu informieren. Eine sorgfältige Kommunikation der städtisch und regional unternommenen Anstrengungen zur Förderung der Mobilität in Braunschweig ist unerlässlich, um über die vielfältigen Mobilitätsangebote aufzuklären und eine optimale Ausnutzung aller Verkehrsmittelangebote zu erreichen. Die Bewerbung der umfänglichen Mobilitätsangebote in Verbindung mit Marketingmaßnahmen stärkt letztlich auch die Attraktivität des Standortes Braunschweig in der Region. Die kontinuierliche Analyse der Maßnahmenumsetzung ermöglicht es, regelmäßig die Zielerreichung zu kontrollieren. Weiterhin ist der MEP im Sinne der nachhaltigen urbanen Mobilitätsplanung durch das Monitoring im Stande, auf unvorhersehbare gesamtgesellschaftliche Entwicklungen flexibel zu reagieren. Aufgrund der regelmäßigen Evaluation des Umsetzungsstandes ist die Verwaltung langfristig handlungsfähig, kann neue Herausforderungen im Mobilitäts- und Verkehrssektor identifizieren und auf diese reagieren.

Die Checkliste „Klimacheck“ ist als Anlage beigefügt.

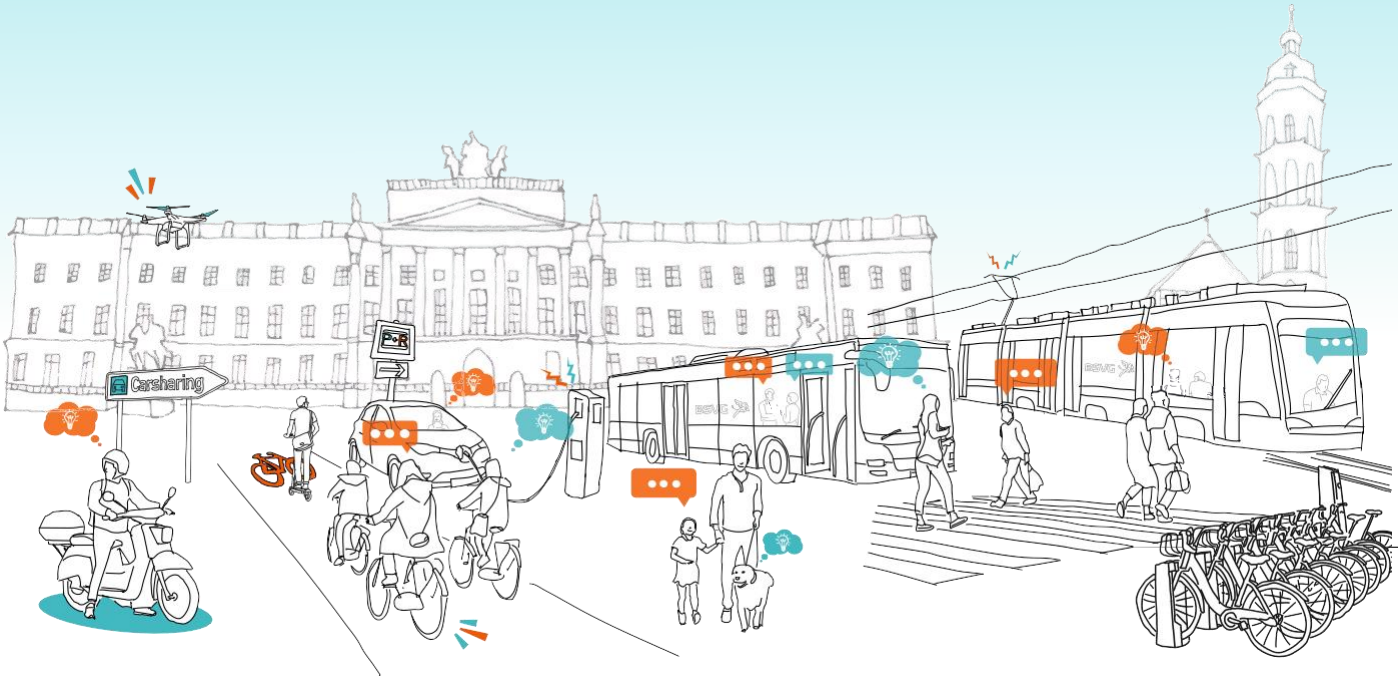
Leuer

Anlage/n:
Mobilitätsentwicklungsplan 2035+
Anlagenband
Maßnahmentabelle
Klimacheck

Braunschweig Löwenstadt

MOBILITÄTS ENTWICKLUNGS PLAN

Braunschweig - Gemeinsam - Bewegen



MEP Endbericht

Dezember 2024

Impressum

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner
Stadt- und Verkehrsplaner
Gutenbergstraße 34
44139 Dortmund

www.planersocietaet.de

Michael Frehn
Sebastian Schröder-Dickreuter
Ilka Bürling
Niklas Engelhardt
Sonja Gerling
Nico Hrkalović

Braunschweig Löwenstadt

Stadt Braunschweig
Dezernat Stadtplanungs-, Verkehrs-, Tiefbau- und Baudezernat
Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Platz der Deutschen Einheit 1
38100 Braunschweig

WVI Verkehr Infrastruktur

WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH
Nordstraße 11
38106 Braunschweig

www.wvigmbh.de

Manfred Michael
Florian Amme
Nicolai Meier
Tara Schröder

urbanista

Urbanista

urbanista GmbH & Co KG
Springeltwiete 4
20095 Hamburg

www.urbanista.de

Sören Rothert
Suitbert Schmitt
Birte Kepp
Constanze Ackermann

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Berichtes werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter angesprochen.

Sofern nicht anders angegeben liegen alle Bildrechte bei Planersocietät und WVI.

Inhaltsverzeichnis

0. Einführung und Anlass des Mobilitätsentwicklungsplan 2035+ 5
0.1. Anlass des Mobilitätsentwicklungsplan 2035+ 5
0.2. Aufgabe des Mobilitätsentwicklungsplan 2035+ 8
0.3. Struktur des Mobilitätsentwicklungsplan 2035+ 9
0.4. Strategische Zielfelder des Mobilitätsentwicklungsplan 2035+ 10
0.5. Bestandsanalyse: Stärken und Schwächen 11
0.6. Prozessbegleitung 13
0.6.1. Verwaltungsinternes Projektteam 14
0.6.2. Expertenkreis 14
0.6.3. Wissenschaftlicher Beirat 15
0.6.4. Lenkungskreis 15
0.6.5. Beteiligung der Öffentlichkeit 15
1. Kommunikation und Öffentlichkeitsbeteiligung zum Mobilitätsentwicklungsplan 2035+ 17
1.1. Bürgerbeteiligung 17
1.1.1. Chancen- und Mängelanalyse 17
1.1.2. Zukunftserzählungen 17
1.1.3. Szenariospiel 19
1.1.4. Zielszenario 19
1.2. Allgemeine Kommunikation 19
1.2.1. Web-Auftritt 20
1.2.2. Prozesszeitung 20
2. Der Weg zum Zielszenario 21
2.1. Prognose-Nullfall 2035 23
2.2. Zukunftsszenario 1 – „Smarte Mobilität“ 25
2.3. Zukunftsszenario 2 – „Starker Umweltverbund“ 27
2.4. Zukunftsszenario 3 – „Stadtraum für Menschen“ 30
2.5. Zusammenfassung der Ergebnisse der Zukunftsszenarien 34
3. Das Zielszenario 36
3.1. Verkehrsmodellierung im MEP-Prozess 38
3.2. Analyse 39
3.3. Basisszenario 2035 42
3.3.1. Eingangsdaten 42
3.3.2. Verkehrliche Maßnahmen 46
3.3.3. Verkehrsnachfrage und THG-Emissionen 50
3.4. Zielszenario 2035 55
3.4.1. Verkehrsnachfrage und Modal Split 55
3.4.2. Fahrleistung und THG-Emissionen 59

3.5. Zielszenario 2035 Plus 60
3.5.1. Fahrleistung und THG-Emissionen 61
4. Das Handlungskonzept 63
4.1. Bewertungsschema der Maßnahmen 63
4.2. Fußverkehr 65
4.3. Radverkehr 70
4.4. Öffentlicher Verkehr 76
4.5. Inter- und Multimodalität 81
4.6. Alternative Antriebe 84
4.7. Fließender Kfz-Verkehr 87
4.8. Ruhender Kfz-Verkehr 92
4.9. Wirtschaftsverkehr 96
4.10. Verkehrssicherheit 99
4.11. Mobilitätsmanagement 102
4.12. Raum- und Siedlungsentwicklung 105
4.13. Maßnahmenübersicht und Umsetzungsplanung 108
5. Evaluationskonzept 110
5.1. Kompaktbericht mit Umsetzungsanalyse 111
5.2. Zielerreichungsanalyse und Evaluationsbericht 112
6. Fazit und Ausblick 114
7. Abkürzungsverzeichnis 116
8. Abbildungsverzeichnis 118
9. Glossar 119
10. Quellen 121

0. Einführung und Anlass des Mobilitätsentwicklungsplan 2035+

0.1. Anlass des Mobilitätsentwicklungsplan 2035+

Die Stadt Braunschweig stellte in der Bearbeitungszeit von 2020 bis 2024 einen Mobilitätsentwicklungsplan (MEP) auf. Der MEP ging als Rahmenprojekt aus dem Integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK) hervor.

Die Erarbeitung eines MEP war aus verschiedenen Gründen erforderlich: Zum einen sind seit dem letzten gesamtstädtischen Verkehrsentwicklungsplan (VEP) von 1998 viele Veränderungen in der Siedlungs- und Infrastruktur vor Ort vorgenommen worden. Zum anderen sorgen zahlreiche übergeordnete und global wirkende Trends für veränderte Ansprüche an die Mobilitätsinfrastruktur, auf die sich eine Stadt entsprechend einstellen muss. Darüber hinaus hat sich auch die Sicht auf Verkehrsplanung verändert, indem das Thema der sozialgerechten und nachhaltigen Mobilität verstärkt in den Fokus gerückt ist. Drei der Trends, der Klimawandel, die Urbanisierung und die Digitalisierung werden im Folgenden kurz umrissen, um beispielhaft die Notwendigkeit und Denkansätze der Mobilitätswende zu verdeutlichen. Zuvor wird kurz auf die von der EU vorgegebenen Richtlinien für Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP) verwiesen, um die Notwendigkeit solcher Planwerke, wie der MEP, zu unterstreichen.

SUMP-Richtlinien

Mit den SUMP-Richtlinien gibt die EU-Kommission mittlerweile in der 2. Novellierung Kommunen und Städten in ganz Europa eine Hilfestellung für den Prozess zur nachhaltigen und zukunftsorientiertem Mobilitätsgestaltung[1]. Die Richtlinien empfehlen insgesamt 12 Prozessschritte für die Erstellung eines SUMP. Diese lassen sich in vier wesentliche Phasen einteilen:

1. Vorbereitung und Analyse, u.a. • Planungsrahmen festlegen • Mobilitätssituation analysieren	3. Maßnahmenplanung, u.a. • Maßnahmenpakete auswählen • Arbeitsschritte festlegen
2. Strategieentwicklung, u.a. • Szenarien erstellen und bewerten • Leitbild und Strategie entwickeln	4. Umsetzung und Monitoring, u.a. • Umsetzung sicherstellen • Evaluieren und Erkenntnisse sammeln

[1] vgl. Rupprecht Consult 2019

Wesentliche Prinzipien während aller Arbeitsschritte sind u. a. die integrierte Betrachtung aller Verkehrsmittel, die aktive Einbindung von und Kommunikation mit der Öffentlichkeit und Interessensvertretungen sowie die Berücksichtigung der Wechselwirkungen mit dem Umland. Die SUMP-Richtlinien wurden für den vorliegenden MEP 2035+ stets und über den gesamten Prozessverlauf berücksichtigt. Auch sind die SUMP-Richtlinien maßgebend für die Umsetzung und das Monitoring der Maßnahmen aus dem MEP.

Mit der überarbeiteten Verordnung über das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V) wird das Erreichen der politischen Ziele in Bezug auf Nachhaltigkeit, Zugänglichkeit, Effizienz und Nutzerorientierung der Verkehrsinfrastrukturen von europäischer Bedeutung hervorgehoben. Dabei stärkt die EU die Rolle von Großstädten, die als städtische Knoten (engl. urban nodes) die Verkehrswege des transeuropäischen Netzes etwa durch Personen- und Güterbahnhöfe oder Flughäfen miteinander verbinden. Die Stadt Braunschweig wird von der EU-Kommission als relevanter städtischer Knoten im transeuropäischen Verkehrsnetz eingestuft.

Die EU formuliert das Ziel, dass alle städtischen Knoten entlang dieses Netzes bis 2027 SUMPs erarbeiten müssen. Der vorliegenden MEP erfüllt die europäischen SUMP-Richtlinien. Die Stadt Braunschweig ist der Verordnung somit einen wichtigen Schritt voraus und kann die europäischen Bestrebungen hin zu einer nachhaltigen Mobilität frühzeitig anstoßen.

Klimawandel

Im Zuge des Klimawandels stehen insbesondere Städte vor zahlreichen Problemen und Herausforderungen: Als Bevölkerungs- und Wirtschaftszentren sind Städte und Kommunen unmittelbar von den sozialen und ökonomischen Folgen des Klimawandels betroffen. Auch die ökologischen Folgewirkungen machen sich in urbanen Räumen auf unterschiedlichste Art und Weise bemerkbar: Extremwetterereignisse, wie beispielsweise Hitzewellen, können insbesondere in stark bebauten Umgebungen verheerende gesundheitliche Auswirkungen für die lokale Bevölkerung haben[2]. Zur Bekämpfung des Klimawandels kommt dem Verkehrs- und Mobilitätssektor in Zukunft eine entscheidende Rolle zu. In den letzten Jahrzehnten sanken im Verkehrssektor allerdings die Treibhausgasemissionen kaum und stiegen sogar zwischen 2009 und 2017 auf 167 Millionen Tonnen an CO_2-Äquivalenten an[3]. Umso wichtiger sind wirkungsvolle Maßnahmen zur Treibhausgasreduktion in diesem Bereich: So ist etwa die Verlagerung des städtischen Verkehrs vom motorisierten Individualverkehr auf den Umweltverbund aus Bus, Bahn, Fahrrad- und Fußverkehr entscheidend für eine Treibhausgasminderung[4]. Indem Kommunen nachhaltige Verkehrsträger durch planerische Entscheidungen fördern, werden Impulse für einen Mobilitätswandel gesetzt und alternative Angebote geschaffen.

[2] vgl. Fekkak et al. 2016, S. 20.

[3] vgl. Umweltbundesamt 2019b, S. 8.

[4] vgl. Umweltbundesamt 2019b, S. 28.

Urbanisierung

Während im Jahr 1950 lediglich 30 % der Weltbevölkerung in Städten lebte, sind es heutzutage mehr als die Hälfte aller Menschen, nämlich etwa 55 % (2018). Bis zum Jahr 2050 wird eine weitere Erhöhung dieses Anteils auf 68 % erwartet[5]. Diese Zahlen spiegeln eine globale Entwicklung wider, die auch als Urbanisierung bezeichnet wird. Darunter werden gesellschaftliche Veränderungsprozesse verstanden, in deren Zuge es zu einer Konzentration von Menschen im städtischen Raum kommt[6]. Auch wenn Braunschweig diese Entwicklung bereits vor Jahrzehnten weitgehend abgeschlossen hat, verzeichnete die Stadt vor allem in der ersten Hälfte der 2010er-Jahre einen vergleichsweise hohen Bevölkerungszuwachs. Laut der städtischen Bevölkerungsvorausschätzung wird sich dieses Bevölkerungswachstum von 2022 bis 2028 fortsetzen, bevor sich anschließend ein Seitwärtstrend abzeichnet[7]. Der Zuwachs an Einwohnerinnen und Einwohnern stellt für die Stadt eine große Chance aber auch Herausforderung dar: Bestehende Verkehrsinfrastrukturen werden stärker belastet und müssen dementsprechend früher erneuert werden. Zudem ist der Bau neuer Verkehrsinfrastrukturen oder vielmehr die Neuaufteilung des Verkehrsraumes notwendig, um den Mobilitätsbedürfnissen der wachsenden Bevölkerung gerecht zu werden. Einen wichtigen Stellenwert in der Mobilitätswende erhält darüber hinaus der suburbane und ländliche Raum, dessen Siedlungs- und Mobilitätsprofil insbesondere bei der Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes eine besondere Beachtung bedarf.

Digitalisierung

Neben der Urbanisierung ist die Digitalisierung ein weiterer übergeordneter Trend, der das Leben in Städten bereits heute und auch in Zukunft prägt. Im urbanen Kontext wird die Digitalisierung häufig mit dem Konzept der „Smart City“ übersetzt: Darunter wird der verstärkte Einsatz von Informations- und Kommunikationstechnologien (IKT) im Bereich kommunaler Infrastrukturen verstanden[8]. Ein Teilbereich ist davon der Verkehrs- und Mobilitätssektor. Auch hier sorgen IKT für einen umfassenden Wandel im Sinne einer „Smart Mobility“: Dazu zählt etwa die Automatisierung von Fahrzeugen und anderen Vorgängen. Der Einsatz von Sensoren sorgt für das Anwachsen großer Datenmengen, die unter anderem dabei helfen können, die eigenen Wegestrecken verkehrsträgerübergreifend komfortabel und effizient zu gestalten oder mit anderen zu teilen[9]. Darüber hinaus bereitet die Digitalisierung den Weg für weitere Angebote, wie digitales Ticketing, den Aufbau von Mobilitäts-Apps oder dynamische Fahrgast Informationen (DFI) im ÖPNV, um so die Nutzung alternativer Mobilitätsangebote attraktiv und zugänglich zu gestalten. Risiken einer zunehmend digitalisierten Mobilität liegen unter

[5] vgl. United Nations 2018, S. xix.

[6] vgl. Herrle und Fokdal 2018.

[7] vgl. Stadt Braunschweig 2021.

[8] vgl. Bundesinstut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) 2021, S. 8.

[9] vgl. Beckmann 2018.

anderem in der Nutzung der anfallenden und zum Teil personenbezogenen Daten, insbesondere, wenn sie von privaten Unternehmen für kommerzielle Zwecke genutzt werden. Zudem ist eine zunehmend digitalisierte Verkehrsinfrastruktur anfälliger gegenüber Hacking-Angriffen[10]. Im Zuge der Digitalisierung angestrebte Ressourcen- und Energieeffizienzgewinne können sich außerdem in ihr Gegenteil verkehren, etwa wenn Maßnahmen zur Optimierung des Verkehrsflusses Anreize für eine vermehrte Nutzung des eigenen Pkw setzen[11]. Schlussendlich sind Digitalisierung und technische Innovationen essentielle Elemente einer effizienten und klimafreundlichen Mobilität.

0.2. Aufgabe des Mobilitätsentwicklungsplan 2035+

Durch den Mobilitätswicklungsplan mit dem Zielhorizont 2035+ werden strategische Weichenstellungen für den nicht-motorisierten und motorisierten Verkehr auf Straßen und Schienen, sowie für den Wirtschaftsverkehr vorgenommen. Fragen, die behandelt werden, sind beispielsweise: Wie werden sich die Menschen zukünftig in Braunschweig bewegen? Welche Infrastrukturmaßnahmen sollen angegangen werden? Wie zeigen sich die verkehrlichen Anforderungen in einem gesamtstädtischen Konzept? Welche Prioritäten sind zu setzen?

Für den MEP Braunschweig wurde ein langfristiger Zeithorizont von zehn Jahren gewählt. Da eine Vielzahl von Maßnahmen aus unterschiedlichen Handlungsbereichen und mit verschiedenen Rahmenbedingungen (z.B. Fördermittel, Kosten, Vorplanungen) im MEP behandelt werden, kann eine gesamte Maßnahmenumsetzung innerhalb von zehn Jahren nicht garantiert werden. Dementsprechend wird realistischerweise von einem Zeithorizont über das Jahr 2035 hinaus ausgegangen.

Hierfür wurde zunächst eine umfassende Bestandsaufnahme des gegenwärtigen Ist-Zustandes der Mobilitätssituation in Braunschweig und teilweise der Region durchgeführt. Neben der Berücksichtigung bisheriger Planwerke und Konzepte aus dem Verkehrsbereich aber auch aus anderen Bereichen der Stadtentwicklung, gehörten auch Analysen zu Pendlerverkehren und der demografischen Entwicklung dazu (vgl. Zwischenbericht). Als integriertes Handlungskonzept berücksichtigt der MEP alle Verkehrsmittel übergreifend und betrachtet ebenso den Personen- wie den Güterverkehr sowie die verschiedenen Verkehrszwecke (Arbeit, Ausbildung, Freizeit, Einkauf, Begleitwege etc.).

[10] vgl. ebd.

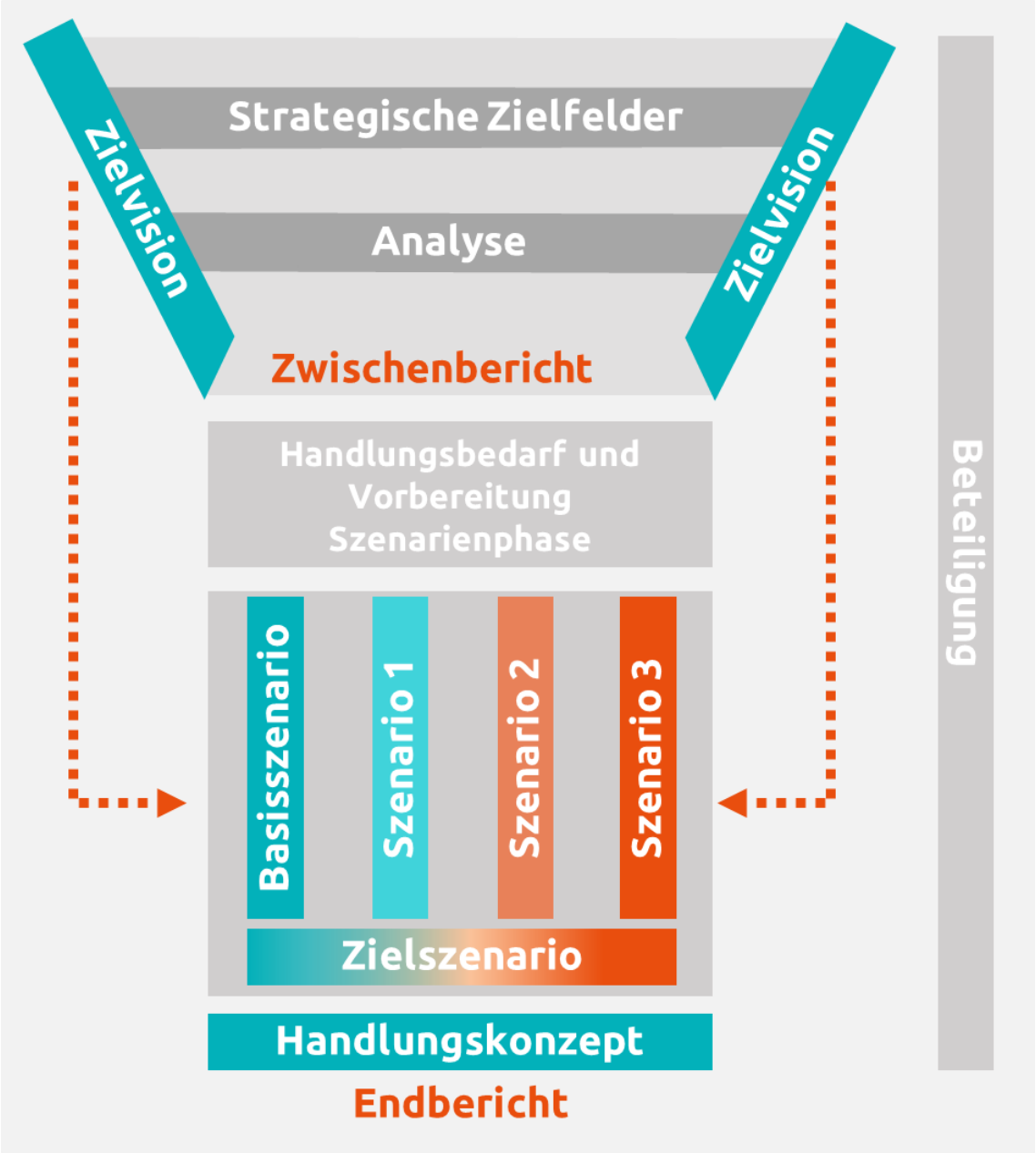
[11] vgl. Rammler 2016.

0.3. Struktur des Mobilitätsentwicklungsplan 2035+

Der Mobilitätsentwicklungsplan ist ein umsetzungsorientiertes Handlungskonzept, welches die neue Mobilitäts- und Verkehrsstrategie für Braunschweig festlegt. Er identifiziert Problemlagen, entwickelt Lösungsansätze und skizziert ein sogenanntes Zielszenario für die Planung der Mobilität in Braunschweig. Der MEP ist somit zugleich Planungsgrundlage als auch Zukunftsausblick für die Mobilitätsgestaltung, welche den zukünftigen Rahmen für die Fachplanungen im Bereich Mobilität in Braunschweig vorgibt.

Als neue verkehrliche Strategie wird der MEP den Verkehrsentwicklungsplan von 1998 ablösen. Um Braunschweigs Strategie zur Zukunft der Mobilität zu verankern, wurde die Gegenwart der Mobilität im Rahmen einer Bestandsanalyse analysiert, die Zukunft in Form verschiedener Szenarien betrachtet und im Ergebnis Handlungsbedarfe abgeleitet (s. Abbildung 1). Das Handlungskonzept, an welchem sich die Folgeplanungen Braunschweigs orientieren sollen, vereint die Maßnahmen zur Zielerreichung, die Umsetzung (Finanzierung und Verantwortlichkeiten) sowie Evaluation und Monitoring des MEP.

Abbildung 1: Aufbau und Vorgehen des MEP



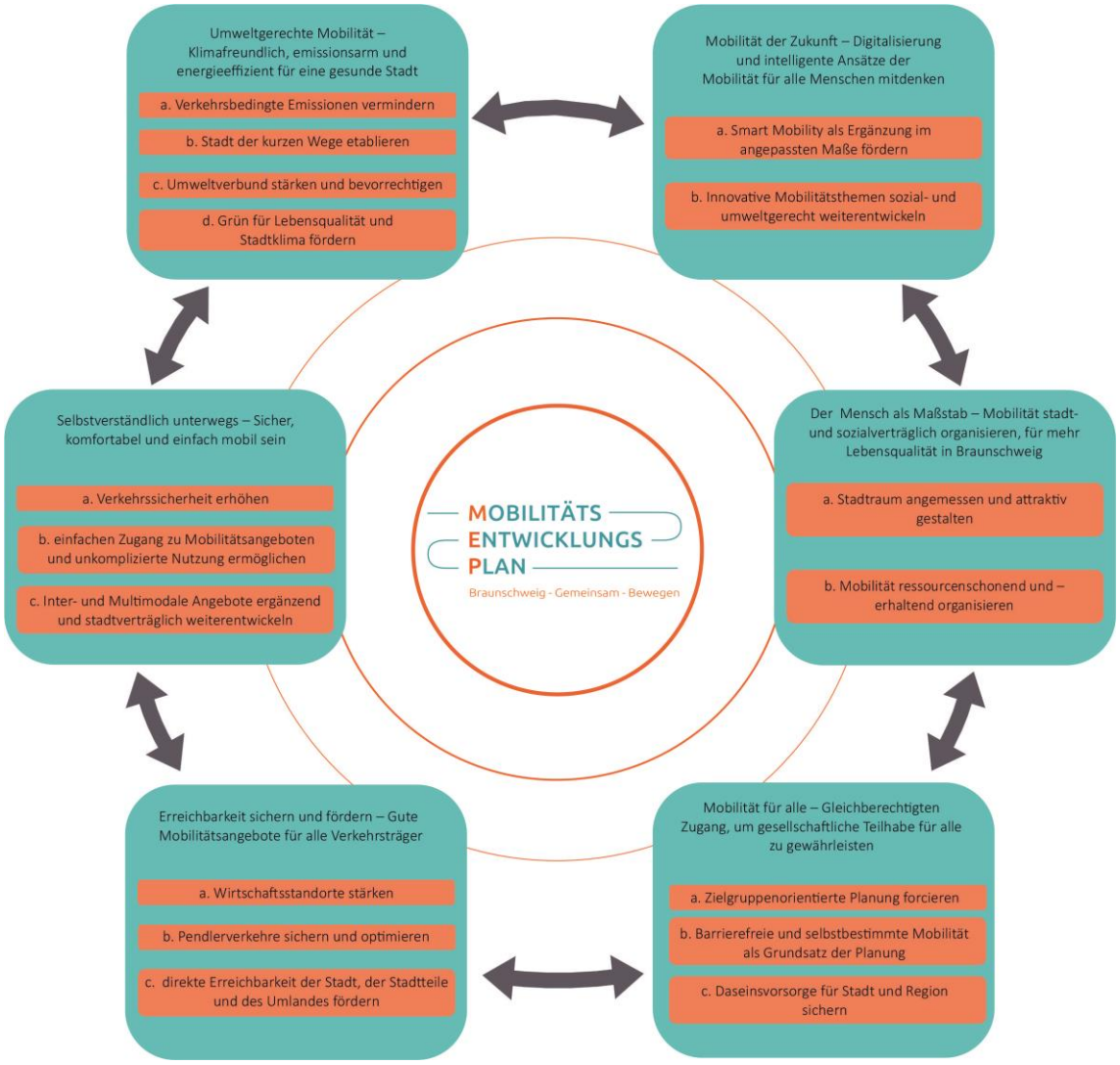
0.4. Strategische Zielfelder des Mobilitätsentwicklungsplan 2035+

Die strategischen Zielfelder bilden den zentralen Orientierungsrahmen für den MEP-Prozess sowie das Handlungskonzept und wurden u.a. aus den Leitzielen und Strategie des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts (ISEK) abgeleitet.

Die sechs Zielfelder wurden bereits zum Prozessbeginn formuliert und mit Ober- sowie Unterzielen unterfüttert (siehe Abbildung 2). Die Zielfelder funktionieren nicht getrennt voneinander, sondern unterstützen sich gegenseitig und sind somit zusammenhängend zu verstehen.

Im September 2020 wurden die strategischen Zielfelder von der Politik beschlossen. Die weitere inhaltliche Konkretisierung und Bedeutung der Ober- und Unterziele kann dem Zwischenbericht im Kapitel 2 entnommen werden.

Abbildung 2: Strategische Zielfelder des MEP



0.5. Bestandsanalyse: Stärken und Schwächen

In der Bestandsanalyse wurde der Ist-Zustand der Mobilität im Untersuchungsraum erhoben. Die Sichtung und Recherche bestehender Konzepte, Untersuchungen und Unterlagen wurde durch verschiedene Vor-Ort-Erhebungen ergänzt. Ferner vervollständigen die Ergebnisse aus den vielzähligen Beteiligungsformaten (z. B. öffentliche Online-Beteiligung, Expertenkreis,

Lenkungskreis) die Beschreibung des Status Quo. Die vollständige Ergebnissicherung der Bestandsanalyse wurde im Zwischenbericht abgebildet, welcher auf der Webseite des MEP eingesehen werden kann[12].

Folgende wesentliche Stärken und Schwächen wurden für den MEP Braunschweig zusammengefasst herausgestellt:

Stärken

- **Verkehrsverflechtungen:** Stark vernetzte Verkehrsstrukturen zwischen dem Oberzentrum, dem Großraum Braunschweig und dem Umland bei Pendler-, Einkaufs- und Freizeitverkehr.
- **Rad- und Fußverkehr:** Überdurchschnittliche Nutzung von Fahrrädern, bereits fahrradfreundliche Strukturen wie engmaschiges Radwegenetz und Wegweisung, verkehrsberuhigte und autofreie Verbindungen; hohes Potenzial zur Steigerung des Fußverkehrs insbesondere in den Stadtteilzentren.
- **ÖPNV**: dichtes Netz an Haltestellen und gut getaktete Linien; Stadtbahnhaltestellen nahezu vollständig barrierefrei; gute Verbindungen ins Umland mit Ausbau der SPNV-Haltepunkte.
- **Sharing und Verknüpfung:** Bike-, E-Scooter- und Carsharing-Angebote vorhanden; bereits viele Bus- und Stadtbahnhaltestellen mit Verknüpfung; Potenzial für weitere Kooperationen mit Wirtschaftsstandorten.
- **Alternative Antriebe:** Gutes Netz an Ladepunkten; Integration alternativer Antriebe in Sharing-Modelle ist in Planung; Pilotprojekte zur Nutzung der öffentlichen Ladeinfrastruktur durch Sharing-Anbieter sind in Planung.
- **Kfz-Verkehr:** Gut ausgebautes Straßennetz und überwiegend fließender Verkehr, zahlreiche Parkmöglichkeiten und freie Kapazitäten in den Tiefgaragen und Parkhäusern in der Innenstadt.
- **Wirtschaftsverkehr:** Trimodale Verkehrsträger (Straße, Schiene, Wasser) ermöglichen effiziente Güterverkehrsabwicklung; Verlagerungspotenzial vom Lkw-Verkehr auf alternative Verkehrsträger.

[12] https://mep.braunschweig.de/downloads/

Schwächen

- **Verkehrsverflechtungen:** Nutzung des ÖPNV im Berufsverkehr ist unterdurchschnittlich; Radverkehrsanteil in die Region aktuell unbedeutend
- **Rad- und Fußverkehr:** Radverkehrsnetz weist verbesserungsfähige Infrastruktur und Konflikte mit dem Fußverkehr auf; teilweise Optimierungsbedarf der vorhandenen Wegweisung; es fehlen Radabstellplätze und direkte, schnelle Verbindungen; mitunter Kfz-dominierte Straßen trennen Stadtteile, Gehwege sind punktuell nicht barrierefrei und bieten nicht genügend Platz; in peripheren Bereichen sind Versorgungseinrichtungen häufig nur eingeschränkt fußläufig erreichbar
- **ÖPNV**: Verbindungen zwischen einigen Stadtteilen unattraktiv; besonders am Abend und ins Umland kein ausreichendes Angebot; kaum Busbevorrechtigung; Tarifsystem ohne moderne Ansätze, Konkurrenzfähigkeit des ÖPNV verbesserungswürdig
- **Sharing und Verknüpfung:** Bikesharing und Carsharing sind unzureichend ausgebaut, insbesondere in Randlagen und an Umsteigepunkten; keine einheitlichen Mobilitätsstationen; fehlendes multimodales Zugangsmedium für verschiedene Verkehrsmittel
- **Alternative Antriebe:** Fahrzeuge mit alternativen Antrieben sind im Sharing-Angebot wenig vertreten
- **Kfz-Verkehr:** stadtweite Parkraummanagementkonzepte fehlen
- **Wirtschaftsverkehr:** keine stadtweiten Regelungen für Lieferverkehre; Lieferzonen und Lkw-Leitsystem ausbaufähig; das Potenzial des Schienengüterverkehrs ist ungenutzt

0.6. Prozessbegleitung

Alle Phasen wurden eng mit dem verwaltungsinternen Projektteam, dem fraktionsübergreifenden Lenkungskreis sowie dem Expertenkreis, bestehend aus gesellschaftlichen Akteurinnen und Akteuren sowie Institutionen und der Öffentlichkeit abgestimmt. Fest eingebunden in die Strategieentwicklung und Maßnahmenplanung waren ebenso der Arbeitsausschuss Innenstadt (AAI), die Industrie- und Handelskammer (IHK), der Arbeitgeberverband (AGV) sowie der Deutsche Hotel- und Gaststättenverband (DEHOGA). Gemeinsam wurden Zwischenergebnisse des Erarbeitungsprozesses des Mobilitätsentwicklungsplans diskutiert sowie Ziele und Maßnahmen erarbeitet. Zudem wurde das methodische Vorgehen laufend durch einen wissenschaftlichen Beirat begleitet und diskutiert (s. Abbildung 3).

Die Perspektiven aller Projektbeteiligten sind stets gleichberechtigt in den Prozess eingeflossen. Der Input von Personengruppen, Verbänden und Interessensvertretungen, die verhältnismäßig wenig Repräsentanten aufbringen konnten, wurde entsprechend höher gewichtet. Die Gleichberechtigung aller Stimmen unabhängig der Anzahl an Repräsentierenden wurde damit gewährleistet. Auf eine gleichberechtigte und paritätische Besetzung von Frauen und Männern in den Fachgremien wurde geachtet. In der Phase der Maßnahmenumsetzung und des Monitorings soll der Dialog zu allen Projektbeteiligten fortgeführt werden.

0.6.1. Verwaltungsinternes Projektteam

Im verwaltungsinternen Projektteam fanden regelmäßige Arbeitsgespräche zur Projektkoordination und Prozesssteuerung statt. Laufende Besprechungen der Zwischenergebnisse und die strategische Festlegung von weiteren Arbeitsschritten sowie das regelmäßige Überprüfen und Anpassen des Projektplans sicherten das zielgerichtete Vorgehen bei der Erarbeitung des Mobilitätsentwicklungsplans. Zudem stellte das verwaltungsinterne Projektteam sicher, dass der MEP die Schnittstellen der Verwaltung dezernatsübergreifend berücksichtigt. Im Sinne einer interdisziplinären Zusammenarbeit setzt sich das verwaltungsinterne Projektteam aus Vertreterinnen und Vertretern diverser Fachplanungen zusammen. Über den gesamten Prozess waren der Klimaschutz und die strategische Umweltplanung, der Fachbereich Stadtgrün mit Fokus auf das Stadtgrün-, Grünflächenmanagement und –entwicklung, diverse Themen des Tiefbaus und der Verkehrsplanung sowie die BSVG und der Regionalverband eingebunden. Weiterhin vertreten waren die Stadt- und integrierte Entwicklungsplanung, die Stabstelle Digitalisierung, das Sozialreferat und der Gesamtpersonalrat, die Wirtschaftsförderung, die planende Gefahrenabwehr und das Gleichstellungsreferat.

Im Sinne einer integrierten Stadt-, Klima- und Mobilitätsplanung ist in der nachgelagerten Maßnahmenplanung stets die interdisziplinare Zusammenarbeit der verwaltungsinternen Fachthemen zu gewährleisten. Es soll erreicht werden, dass potenzielle soziale, ökologische oder ökonomische Zielkonflikte frühzeitig in den Planungsprozessen identifiziert und durch eine kooperative Abstimmung nach Möglichkeit vermieden werden. Um auch in Zukunft die Sicherheit der Bevölkerung zu gewährleisten, sind in der nachgelagerten Straßen- und Verkehrsplanung weiterhin mit einem besonderen Augenmerk die Belange der Polizei, Rettungsdienste und Feuerwehr zu berücksichtigen.

0.6.2. Expertenkreis

Der Expertenkreis, der den gesamten Prozess des Mobilitätsentwicklungsplans begleitete, setzte sich aus bis zu 20 Mitgliedern zusammen. Dazu gehörten Vertreterinnen und Vertreter aus unterschiedlichen verkehrsrelevanten Institutionen, Organisationen und Verbänden. Der Expertenkreis traf sich während des gesamten Prozesses zu wichtigen Meilensteinen. Wäh-

rend des gesamten Prozesses hatte der Expertenkreis wichtige Funktionen: Einerseits brachten die Akteurinnen und Akteure als Alltagsexperten ihr jeweiliges Wissen sowie Interessenlagen und Ziele mit ein. Zum anderen wurden fortlaufend die Zwischenergebnisse des MEP mit ihnen rückgekoppelt. Darüber hinaus wurden Richtungsentscheidungen sowie Meilensteine des Erarbeitungsprozesses vorgestellt und Meinungsbilder eingeholt. Die fortlaufende Diskussion mit den unterschiedlichen Akteurinnen und Akteuren war daher ein zentrales Element des Beteiligungsprozesses, um den MEP möglichst passgenau auf die alltäglichen Herausforderungen der Stadt Braunschweig abzustimmen.

0.6.3. Wissenschaftlicher Beirat

Der wissenschaftliche Beirat hatte die Aufgabe eine gesamthafte, methodisch und inhaltlich kohärente Bearbeitung unter Berücksichtigung lokaler und globaler mobilitätsrelevanter Erkenntnisse sicherzustellen. Dabei beriet der wissenschaftliche Beirat das Projektteam zur Bearbeitungsmethode und gab Hinweise zu wissenschaftlichen Erkenntnissen. In diesem Zusammenhang spielte die Berücksichtigung paralleler und globaler Entwicklungen unterschiedlicher Bereiche im Mobilitätssektor und deren Anforderungen an den Mobilitätsentwicklungsplan eine zentrale Rolle. Über den gesamten Prozesslauf wurde der wissenschaftliche Beirat regelmäßig beratend hinzugezogen, um die Sichtweisen aus der Forschung und Entwicklung mit einzubringen.

0.6.4. Lenkungskreis

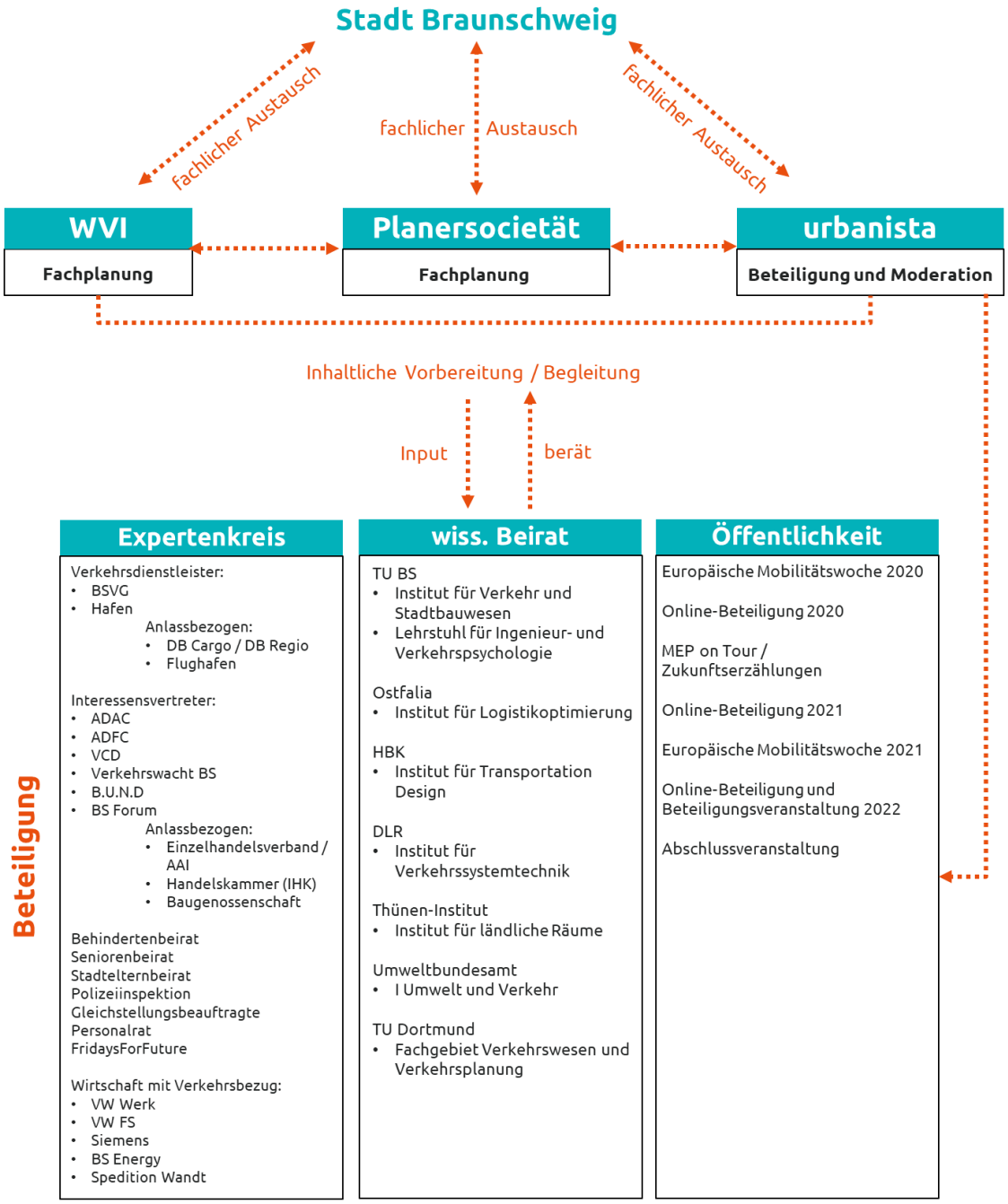
Der Lenkungskreis setzte sich aus Vertreterinnen und Vertretern der Ratsfraktionen und -gruppen, zusammen. Der Lenkungskreis wurde anlassbezogen über die wesentlichen Arbeitsschritte (z. B. Beteiligung, Analyseergebnisse) informiert. Zur Wahrung der Transparenz diente der Lenkungskreis dem kontinuierlichen Informationsfluss an die Politik. Darüber hinaus brachten die Mitglieder die kommunalpolitischen Anforderungen in den Prozess ein. Unabhängig des Lenkungskreises lag die Beschlusskompetenz im Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergabe, ehemals Planungs- und Umweltausschuss sowie im Rat der Stadt Braunschweig.

0.6.5. Beteiligung der Öffentlichkeit

Der Mobilitätsentwicklungsplan wurde unter Beteiligung der Braunschweigerinnen und Braunschweiger erarbeitet, um auf Grundlage von Empfehlungen der Beteiligten ein wegweisendes, aber auch tragfähiges Mobilitätskonzept vorzulegen. Der Prozess zur Information und Beteiligung der breiten Öffentlichkeit wurde umfassend und aktivierend angelegt. Um alle Bevölkerungs- und Altersgruppen zu erreichen wurde ein breiter Mix aus unterschiedlichen

Online- und Offline-Beteiligungsmethoden genutzt. Die einzelnen Schritte der Öffentlichkeitsbeteiligung werden in Kapitel 1.1 vorgestellt.

Abbildung 3: Projektorganigramm und Beteiligte



1. Kommunikation und Öffentlichkeitsbeteiligung zum Mobilitätsentwicklungsplan 2035+

1.1. Bürgerbeteiligung[13]

1.1.1. Chancen- und Mängelanalyse

Zum Start der **Europäischen Mobilitätswoche** am 16. September 2020 erfolgte der öffentliche Auftakt zum MEP in Braunschweig. Neben einer Erklärung, worum es sich bei einem MEP handelt, gab es eine Einführung in den Ablauf des Erstellungsprozesses sowie der geplanten Beteiligung.

Zeitgleich startete bereits der erste Beteiligungsschritt in Form einer **Online-Beteiligung**, die einen knappen Monat später am 12. Oktober 2020 endete. Neben Fragen zu den einzelnen Verkehrsträgern und Mobilitätsformen (Fahrrad, zu Fuß, MIV und ÖPNV) wurden die Teilnehmenden auch zu den Querschnittsbereichen Sicherheit, Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität befragt. Zur räumlichen Verortung ihrer Anregungen konnten die Teilnehmenden sowohl Wegeverbindungen als auch Punkte auf einer digitalen Karte eintragen. Ziel war es, Chancen und Mängel von den Braunschweigerinnen und Braunschweigern zu erfahren. Insgesamt nahmen an der Online-Beteiligung 245 Braunschweigerinnen und Braunschweiger teil, die über 3000 Beiträge einbrachten, sodass das Projektteam auf einen umfangreichen Fundus an lokalem Fachwissen, Vorschlägen und Hinweisen zurückgreifen konnte.

1.1.2. Zukunftserzählungen

Im Juni 2021 befand sich der **MEP „On-Tour“**: An fünf Tagen war das Projektteam mit einem Lastenrad und einem Informationsstand an diversen Orten im Braunschweiger Stadtgebiet vertreten, um interessierten Bürgerinnen und Bürgern die Möglichkeit zu geben, zum Erstellungsprozess des MEP Stellung zu beziehen. Neben dem Magnikirchplatz in der Innenstadt und dem Hauptbahnhof, waren auch der Wochenmarkt Weststadt, der EDEKA in der Hamburger Straße sowie der Wochenmarkt Stadtpark, Standorte der Tour. So wurden stadtweit Anlaufstellen zu unterschiedlichen Zeiten angeboten, um eine breite Masse zu erreichen. An den Informationsständen konnten Interessierte zudem eine „Beteiligung To Go“ in Empfang neh-

[13] Die Erarbeitung des MEP und die entsprechenden öffentlichen Beteiligungen erfolgten überwiegend während der COVID-19-Pandemie. Dadurch haben sich vereinzelt Verzögerungen im Erarbeitungsprozesses ergeben.

men: Dabei handelte es sich um ein analoges Beteiligungsformat, bei dem Teilnehmende neben Informationen zum Prozess auch die Möglichkeit zur Bewertung einzelner Zukunftserzählungen erhielten und eigene Zukunftsvorstellungen für Braunschweigs Mobilität entwickeln konnten. Bei den Zukunftserzählungen handelte es sich um vier mitunter überspitzte utopische Visionen, wie die Zukunft der Mobilität in Braunschweig aussehen könnte. Dabei dienten die im Zwischenbericht beschriebenen strategischen Zielfelder als Grundlage:

1. Der Mensch als Maßstab – Mobilität stadt- und sozialverträglich organisieren, für mehr Lebensqualität in Braunschweig
2. Mobilität für alle – Gleichberechtigten Zugang, um gesellschaftliche Teilhabe für alle zu gewährleisten
3. Erreichbarkeit sichern und fördern – Gute Mobilitätsangebote für alle Verkehrsträger
4. Selbstverständlich unterwegs – Sicher, komfortabel und einfach mobil sein
5. Umweltgerechte Mobilität – Klimafreundlich, emissionsarm und energieeffizient für eine gesunde Stadt
6. Mobilität der Zukunft – Digitalisierung mitdenken und intelligente Ansätze der Mobilität fördern

Die einzelnen Erzählungen schlossen sich dabei nicht gegenseitig aus, auch wenn es selbstverständlich Konflikte zwischen einzelnen Teilaspekten gab. Die vier Erzählungen lauteten wie folgt:

- Umweltgerechte Mobilität
- Soziale Mobilität
- Vernetzte Mobilität
- Sichere Mobilität

Die ausgefüllten Bögen konnten anschließend an einem Info-Stand oder im Rathaus abgegeben oder eingescannt per Mail geschickt werden.

Die „On-Tour“- und „To-Go“-Beteiligung wurde von einer weiteren **Online-Beteiligung** flankiert, die vom 28. Mai bis zum 30. Juni 2021 lief. Dort konnten die Braunschweigerinnen und Braunschweiger die vier Zukunftserzählungen und ihre einzelnen Teilaspekte bewerten und ebenfalls eigene zukünftige Gestaltungsvorschläge einbringen. Insgesamt gingen mehr als 7.500 Hinweise ein.

Die **Europäische Mobilitätswoche** fand 2021 unter dem Motto „Aktiv, gesund und sicher unterwegs“ vom 16. September bis 22. September statt. In Braunschweig fanden in diesem Zeitraum zahlreiche Vorträge, Fahrradtouren, Rundgänge und viele andere Veranstaltungen statt. Auch der MEP war mit einer Ausstellung während der gesamten Woche vor Ort. Auf dem Platz der Deutschen Einheit, direkt vor dem Rathaus, konnten sich Interessierte auf Stellwänden über erste Analyseergebnisse, die strategischen Zielfelder, Ausschnitte der Beteiligung zu den Zukunftserzählungen und den allgemeinen Erstellungsprozess des MEP informieren.

1.1.3. Szenariospiel

Im Rahmen der **Europäischen Mobilitätswoche** 2022 fand am 16. September ein MEP-Happening statt. Über eine Bodenkarte mit beispielhaft verorteten Maßnahmen konnten Interessierte am Platz der Deutschen Einheit über die exemplarischen Vorschläge diskutieren und zusätzliche Hinweise geben. Dies erfolgte v.a. anhand der Leitfragen „Wie findest du diese Maßnahmen für Braunschweig?“ und „Was fehlt dir noch?“.

Nach dem Motto „Plane Deine Mobilität der Zukunft“ konnten Bürgerinnen und Bürger zusätzlich an einem digitalen **Mobilitätsspiel** teilnehmen. Aus einem Katalog an vorformulierten Maßnahmen konnte ein eigenes Mobilitätsszenario zusammengestellt werden. So bestand die Möglichkeit eigene Wünsche und Vorstellungen für die zukünftige Entwicklung der Mobilität in Braunschweig einzubringen.

Die einzelnen Maßnahmen wurden in übergeordneten Kategorien zu verschiedenen mobilitätsbezogenen Themenbereichen zusammengefasst. Zu jeder Maßnahme war eine ausführliche Beschreibung aufrufbar, welche diese im Detail erläutert. Jede Einzelmaßnahme war mit einem bestimmten Budget zwischen 10 und 250 „Mobilitätseuro“ verbunden. Alle Teilnehmenden hatten ein Gesamtbudget von insgesamt 700 „Mobilitätseuro“ zur Verfügung. Dadurch konnte die Maßnahmenauswahl nicht willkürlich erfolgen, sondern unterlag einem begrenzten finanziellen Rahmen. Insgesamt haben sich 563 Teilnehmerinnen und Teilnehmer zur Beteiligung eingebracht.

1.1.4. Zielszenario

Ein Vorschlag für das Zielszenario entstand durch die Bürgerinnen und Bürger Braunschweigs. Das „Bürger:innen-Szenario“ wurde in der Zeit vom 16. bis zum 21. September .2023 auf dem Platz der Deutschen Einheit im Verlauf der **Europäischen Mobilitätswoche** 2023 erarbeitet. Dabei konnten Bürgerinnen und Bürger entweder mit Klebepunkten an vorbereiteten Säulen, welche alle zuvor zusammengestellten Maßnahmen aufgeführt hatten, oder mittels eines Papierbogens für ihre favorisierten Maßnahmen stimmen. Die Betreuung vor Ort zur Einbeziehung der Passierenden erfolgte durch permanent anwesendes Fachpersonal.

1.2. Allgemeine Kommunikation

Auf der Projektwebsite wurde über alle wichtigen Schritte und Termine des MEP informiert. Darüber hinausgehende Fragen zum MEP konnten direkt über das Funktionspostfach mep@braunschweig.de gestellt werden. Zusätzlich dazu bündelte der Newsletter alle wichtigen Informationen, von anstehenden Terminen bis hin zu wichtigen Zwischenergebnissen.

Pressemitteilungen und Social-Media-Beiträge wurden parallel zum Prozess durch die Verwaltung veröffentlicht. Alle Newsletter sind neben zahlreichen weiteren Informationsmaterialien im Downloadbereich der Projektwebsite abrufbar.

Alle prozessbegleitenden Veranstaltungen wurden zudem transparent und wertfrei dokumentiert. Die Dokumentationen der öffentlichen Beteiligungsveranstaltungen wurden im Nachgang der Veranstaltungen ebenfalls auf der Projektwebsite des MEP veröffentlicht.

1.2.1. Web-Auftritt

Auf der eigens für die Erstellung des MEP eingerichteten Website unter dem Link https://mep.braunschweig.de/ konnten sich Bürgerinnen und Bürger mit dem MEP vertraut machen. Neben grundsätzlichen Informationen über die einzelnen Bestandteile eines MEP konnten sich Interessierte im Bereich „News“ über den Prozess auf dem Laufenden halten oder sich direkt für den Newsletter anmelden. Insbesondere dem Beteiligungsprozess wurde viel Platz eingeräumt, sodass sich schnell erkennen ließ, wann, wo und wie Interessierte sich einbringen können.

Mit Blick auf die kommende Projektphase der Umsetzung und des Monitorings des MEP wird die online-Kommunikation weiterhin eine wichtige Rolle spielen. Es ist vorgesehen, mit den Unterlagen und Informationen zu den zurückliegenden Projektphasen auf die Homepage der Stadt Braunschweig umzuziehen. Über sie Unterseite „Mobilität und Verkehr“ wird perspektivisch rund um die Mobilitätsentwicklung in Braunschweig informiert.

1.2.2. Prozesszeitung

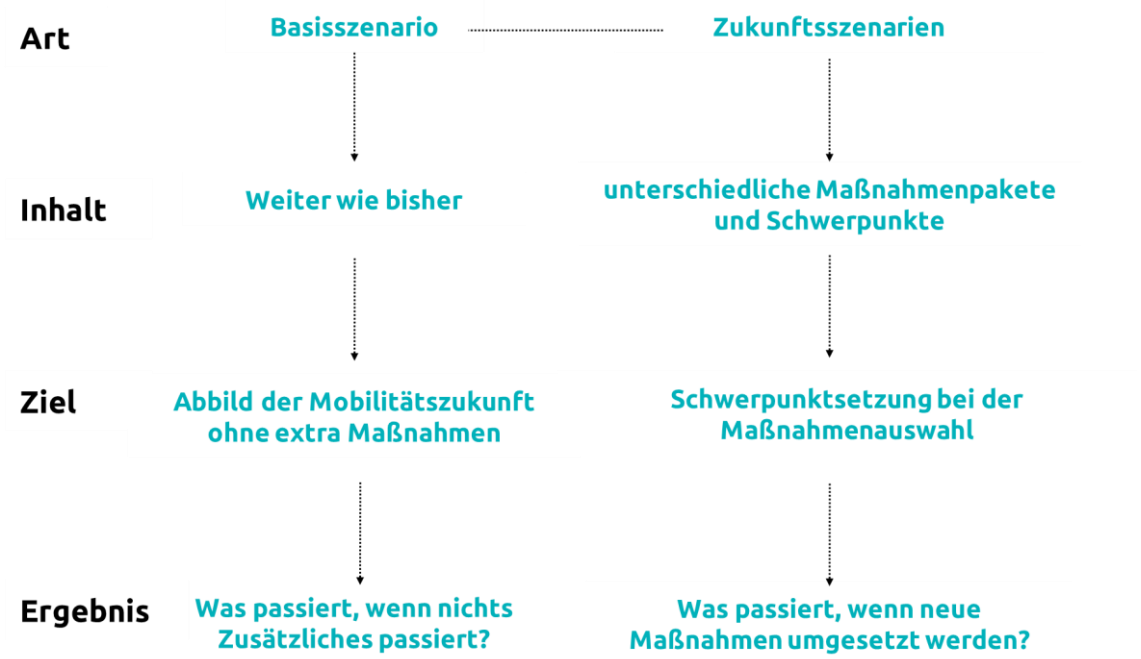
Ergänzend zum Web-Auftritt des MEP gab es die Prozesszeitung. Die 40-seitige Broschüre erschien im September 2020 zum Start der Europäischen Mobilitätswoche und informiert umfassend über den gesamten Entwicklungsprozess des MEP und zu seinen einzelnen Themenfeldern. Die Prozesszeitung beinhaltete zudem ein Glossar, das über unterschiedliche Begriffe aus den Themen Mobilität und Verkehr aufklärt. Bei Beteiligungs-Veranstaltungen zum MEP in Braunschweig lag die handliche Broschüre vor Ort aus.

2. Der Weg zum Zielszenario

Anhand von Szenarien wurden verschiedene Optionen für die zukünftige Entwicklung der Verkehrs- und Mobilitätssituation in Braunschweig ausgearbeitet, um Erkenntnisse hinsichtlich Maßnahmenwirkungen und Wechselwirkungen zwischen unterschiedlichen Maßnahmen abzuleiten. Diese Erkenntnisse flossen in die Erstellung des Handlungskonzeptes ein.

Diese Zukunftsszenarien beschreiben mögliche Zukunftsbilder des Mobilitäts- und Verkehrsgeschehens auf der Grundlage unterschiedlicher Handlungskonzepte. Zukunftsszenarien sollen dabei die Spannbreite der zukünftigen Verkehrsentwicklung in Abhängigkeit von Maßnahmen sowie den demografischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen abbilden. Sie sind also keine Prognosen, sondern die Kombination fachlich und politisch vorgedachter Maßnahmen und Entwicklungen. Die Zukunftsszenarien wurden hinsichtlich ihrer Wirkungen untersucht, um bewusst zu machen, welche unterschiedlichen Möglichkeiten bestehen und mit welchen verkehrsplanerischen Maßnahmen welche Wirkungen und Ergebnisse in Hinblick auf die strategischen Zielfelder erreicht werden können. Damit trugen sie dazu bei, die Wirksamkeit von Konzepten und die daraus ableitbaren Konsequenzen und Handlungsstrategien abzuschätzen. Die Zukunftsszenarien stellen jeweils unterschiedliche Fokussierungen dar und damit eine Bandbreite der Entwicklung, beschreiben aber noch keine Umsetzungsstrategien.

Abbildung 4: Methodik Szenarienvergleich



Es wurden insgesamt drei Zukunftsszenarien vorgedacht und vor dem Hintergrund möglicher inhaltlicher Schwerpunkte je Szenario gemeinsam mit den prozessbeteiligten Gremien diskutiert.

Um die Vergleichbarkeit der Zukunftsszenarien mit der allgemeinen Verkehrsentwicklung ohne die Implementierung der jeweiligen Maßnahmen herzustellen, wurde ein Prognose-Nullfall 2035 erstellt. Hierbei wurden auch die aus den vorherigen Arbeitsphasen an den MEP herangetragenen Anmerkungen für eine zukünftige Entwicklung einbezogen und berücksichtigt. Nach Festlegung der inhaltlichen Schwerpunkte der Szenarien, wurden diese mit Maßnahmenpaketen – abgeleitet aus den Beteiligungsprozessen und der Analyse – gefüllt. Der nächste Schritt war eine zweistufige Wirkungsabschätzung:

Qualitative Bewertung: Die Einzelmaßnahmen der Zukunftsszenarien wurden daraufhin bewertet, ob sie jedes der 17 Einzelziele der strategischen Zielfelder unterstützen, ob sie sich dem Ziel ggü. neutral verhalten oder ob die Maßnahme eine gegenteilige Wirkung hervorruft. Diese an die Delphi-Methode angelehnte Vorgehensweise wurde in mehreren Abstimmungsrunden – insbesondere mit der Verwaltung – wiederholt und unter Beteiligung der weiteren Gremien (siehe Kap. 0.6) finalisiert.

Quantitative Bewertung: Die Szenarien wurden mittels einer verkehrsmodellgestützten Untersuchung bewertet und in ihrer Wirkung (u. a. Modal Split, Verkehrsleistung, Treibhausgas-Emissionen) analysiert. Bei diesem Schritt wurden keine Einzelmaßnahmen untersucht, sondern die Gesamtwirkung der Maßnahmenpakete jedes Szenarios. Dabei wurde das neue Verkehrsmodell Braunschweig als „Werkstatt“(Vorab)-Version für die Bewertung der Szenarien eingesetzt. Wenngleich der Modellansatz und der Datenkranz des neuen Modells nicht direkt mit dem WVI-Modell, mit dem die Berechnungen für das finale Basisszenario und das Zielszenario vorgenommen wurden, übereinstimmt, sind die Wirkungsweisen und Veränderungen in den Indikatoren vergleichbar.

Die Modellierung der verkehrlichen Wirkungen wurde für folgende Zukunftsszenarien vorgenommen. Der Vergleich zum Analysefall bezieht sich auf das Analysejahr 2018 des neuen Verkehrsmodells Braunschweig (Arbeitsstand Frühjahr 2023).

- Prognose-Nullfall 2035
- Zukunftsszenario 1 - Smarte Mobilität
- Zukunftsszenario 2 - Starker Umweltverbund
- Zukunftsszenario 3 - Stadtraum für Menschen

Dabei werden die im Kapitel 3.1 aufgeführten Indikatoren betrachtet, die die Zielerreichung der einzelnen Zielfelder quantifizieren.

2.1. Prognose-Nullfall 2035

Der Prognose-Nullfall 2035 beinhaltet in den Bereichen Wohnen, Gewerbe und Infrastruktur städtische und regionale Maßnahmen mit Satzungs- und Aufstellungsbeschluss. Entsprechend des Ansatzes einer Worst-Case-Betrachtung wurden darüber hinaus Planungen in den Prognose-Nullfall aufgenommen, die trotz nicht vorliegender Planungsbeschlüsse denkbar oder perspektivisch möglich sind.

Der Prognose-Nullfall 2035 beinhaltet dabei die Entwicklung der Raum- und Siedlungsstruktur (Bevölkerung einschl. Demografie, Arbeitsplätze, Schul- und Studienplätze, Einkaufs- und Freizeiteinrichtungen), Entwicklungen in den Verkehrsangebotssystemen (Kfz-Verkehr, öffentlicher Verkehr, Fuß- und Radverkehr) sowie das Mobilitätsverhalten mit veränderten Rahmenbedingungen (Homeoffice, Videokonferenzen, Elektrifizierung der Fahrzeugflotte etc.).

Zudem enthält es alle bereits beschlossenen und bis 2035 voraussichtlich umgesetzten Maßnahmen in den Verkehrssystemen. Zusammengefasst sind dies:

- Maßnahmen des Ziele- und Maßnahmenkatalogs „Radverkehr in Braunschweig“
- Radschnellverbindungen ins Umland (WOB, WF/SZ, Vechelde)
- Umsetzung des Stadtbahnausbaukonzeptes in allen Stufen
- Bau von drei neuen Bahnhaltepunkten (BS-West, Bienrode, Leiferde)
- Taktverdichtung Regionalverkehr SPNV und Bus
- Parkraumbewirtschaftung Innenstadt

Der Prognose-Nullfall 2035 stellt somit den aktuellen Trend der Braunschweiger Mobilitätsentwicklung dar, ohne dass weitere über den heutigen Stand hinausgehenden Aktivitäten (z. B. für den Klimaschutz) unternommen werden.

Die Eckwerte der Verkehrsnachfrage und des Modal-Split bezogen auf die Stadt Braunschweig zeigt die nachfolgende Abbildung 6. Zum Vergleich zeigt die Abbildung 5 die Werte für den Analysefall 2018.

Abbildung 5: Eckwerte der Verkehrsnachfrage im Analysefall 2018

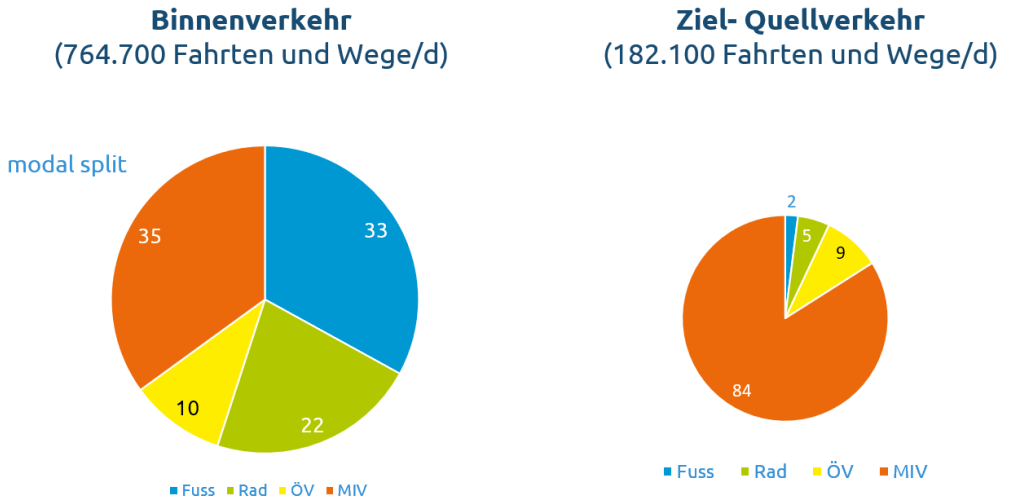
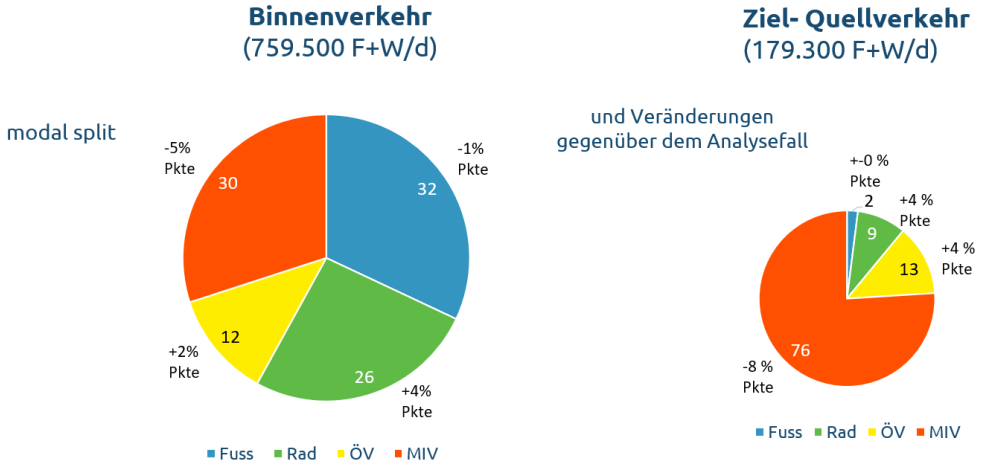


Abbildung 6: Eckwerte der Verkehrsnachfrage im Prognose-Nullfall 2035



Mit den Maßnahmen des Prognose-Nullfalls 2035 steigt im Binnenverkehr die Verkehrsnachfrage im Radverkehr um vier Prozentpunkte sowie im ÖPNV um zwei Prozentpunkte an. Dagegen sinkt der MIV um fünf Prozentpunkte ab, ebenso sinkt der Anteil des Fußverkehrs leicht um einen Prozentpunkt gegenüber dem Analysefall.

Im Ziel und Quellverkehr der Stadt zeigen sich ebenfalls Veränderungen im Modal-Split: aufgrund der weitreichenden Verbesserungen im ÖPNV-Angebot sowie durch die unterstellten Verbesserungen im Radverkehr mit den Radschnellverbindungen geht der MIV um acht Prozentpunkte zurück, dagegen gewinnen der Radverkehr und der ÖPNV jeweils vier Prozentpunkte hinzu.

2.2. Zukunftsszenario 1 – „Smarte Mobilität“

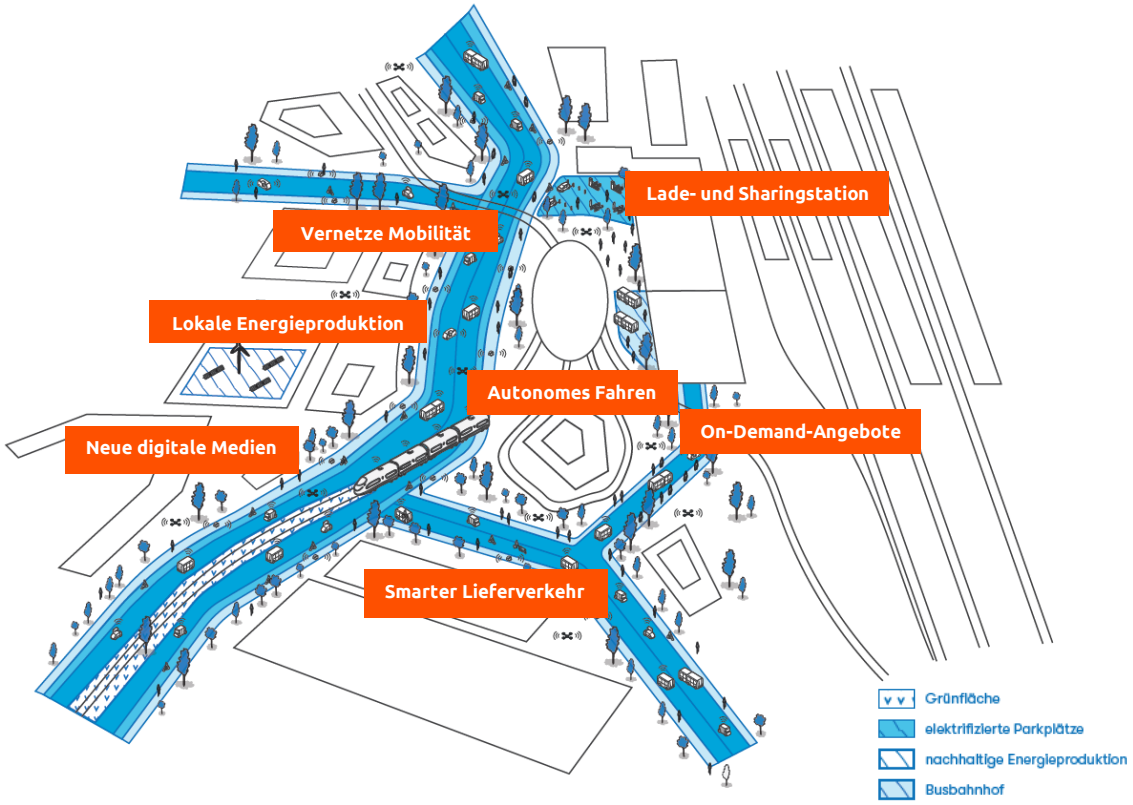
Beim Zukunftsszenario „Smarte Mobilität“ steht der **technische Fortschritt durch Digitalisierung** im Vordergrund und bildet den strategischen Schwerpunkt. Mit der fortschreitenden Digitalisierung kommen in diesem Szenario **(digitale) Technologien** vermehrt zum Einsatz, um den Verkehr und die Mobilität in Braunschweig nachhaltig zu gestalten. Neue technische und digitale Hilfsmittel (z. B. Echtzeitinformationen im ÖPNV, smartes Parkleitsystem, vernetzte Buchungsplattformen) verbessern die Vernetzung und die Nutzung bestehender und neuer Verkehrsmittel auf einem Weg. Ob an modernen Mobilitätshubs, an kleinen Mobilitätsstationen, an denen verschiedene Mobilitätsangebote gebündelt werden, oder Mobilitätsangebote, die bedarfsorientiert verfügbar sind (on-demand-Systeme): innerhalb kürzester Zeit ist die einfachste und schnellste Mobilitätsform auffindbar. Durch verschiedene Zugänge (digital und analog) und Informationsangebote ist eine einfache, transparente und barrierearme Nutzung für Alle möglich. Ein gemeinsames Buchungssystem ermittelt für jeden Verkehrszweck und jede Lebenssituation das passende Angebot und den günstigsten Preis.

Ein bedarfsorientiertes Netz an E- Ladesäulen in Kombination mit dem zusätzlichen Ausbau lokaler/quartiersbezogener Anlagen für erneuerbare Energien (PV) ermöglicht es, dass die Braunschweigerinnen und Braunschweiger sich mit **elektrisch** angetriebenen Fahrzeugen lokal CO_2-neutral durch die Stadt bewegen. Ein smartes Leitungsnetz ermöglicht die Einbindung der Fahrzeugbatterien als Energiepuffer für den stadtweiten Energiebedarf und trägt damit zur Stabilität der Versorgung mit erneuerbaren Energien bei (Smart Grid). Technologien wie künstliche Intelligenz und **Sensoren** sorgen dafür, dass sich Fahrzeuge, wie Shuttle-Busse, autonom fortbewegen und der **Verkehrsfluss** durch smarte Ampelschaltungen und Wegweisung nicht ins Stocken gerät. Dadurch steigt die Verkehrssicherheit und die Leitung und Regelung von Verkehrsströmen noch effizienter geworden.

Schwerpunkte



Abbildung 7: Visualisierung des Szenarios Smarte Mobilität



Quelle: urbanista

Maßnahmen

Zusätzlich zum Prognose-Nullfall sind folgende Maßnahmen berücksichtigt:

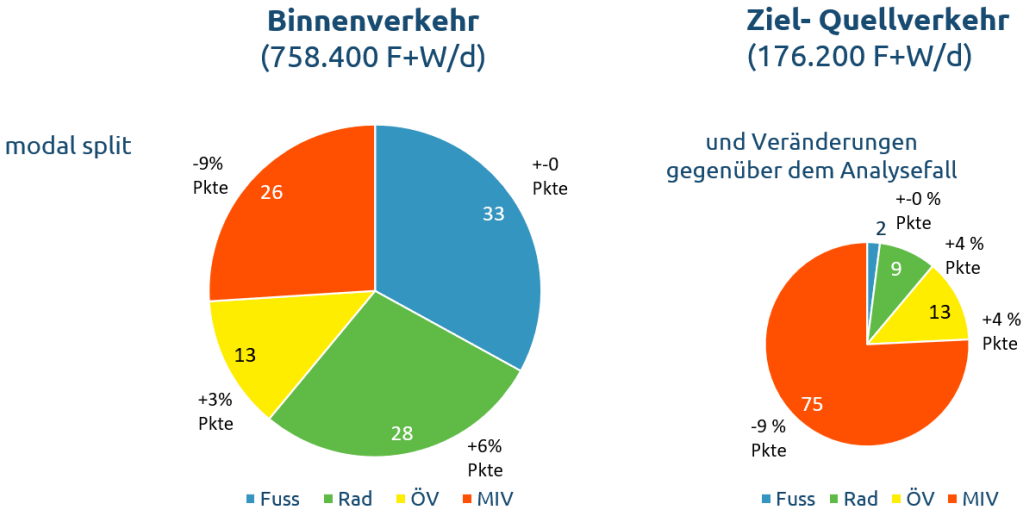
- Das **zu Fuß-Gehen** wird durch Maßnahmen wie fußgängerfreundliche Kreuzungen und Querungen, Leitsystem, Beleuchtung gestärkt
- Es gibt weitere Optimierungen für den **Radverkehr**, z. B. bei den LSA-Schaltungen und ein Parkleitsystem in der Innenstadt
- Der **ÖPNV** wird durch Smartes Ticketing, Ausbau von On-Demand-Verkehren verbessert
- Im **Kfz-Verkehr** werden die Dynamische Verkehrssteuerung/-lenkung und die Kommunikation der Fahrzeuge mit der Infrastruktur (Car2X) umgesetzt.
  Für den ruhenden Verkehr erfolgt ein konsequentes Parkraummanagement in der Kernstadt inkl. der Ringgebiete
- Aufbau attraktiver **inter- und multimodaler Angebote** mit Mobilitätsstationen, Ausbau Carsharing und Bikesharing, Bündelung aller Mobilitätsangebote in einem Buchungssystem
- Es erfolgt ein konsequenter Ausbau der Ladeinfrastruktur und damit verbunden ein Anstieg der Fahrzeuge mit **Alternativen Antrieben**. Dies gilt auch für die Busflotte

- Für den **Wirtschaftsverkehr** erfolgt die Umsetzung der Erkenntnisse aus der Logistikstudie Innenstadt sowie der Aufbau eines effizienten Lieferzonenmanagements und eines Lkw-Leitsystems
- Bündelung aller Mobilitätsangebote in ein Buchungssystem
- Smartes Parkleitsystem
- Ausbau von On-Demand-Verkehren vorantreiben (flexibler ÖPNV)

Wirkungen

Die Auswirkungen auf die Verkehrsnachfrage und den Modal Split sowie die Veränderungen zum Analysefall zeigt die Abbildung 8.

Abbildung 8: Eckwerte der Verkehrsnachfrage im Szenario 1 - Smarte Mobilität



Die Strategien und Maßnahmen im Szenario Smarte Mobilität führen zu einem weiteren Rückgang des MIV sowohl im Binnenverkehr als auch im Quell- und Zielverkehr um jeweils neun Prozentpunkte gegenüber dem Analysefall. Der MIV-Anteil im Binnenverkehr beträgt jetzt lediglich 26 %, im Quell- und Zielverkehr sinkt er auf 75 % ab. Dagegen gibt es deutliche Gewinne für den Fahrradverkehr sowie für den ÖPNV. Die ÖPNV-Anteile steigen sowohl für den Binnenverkehr als auch für den Quell- und Zielverkehr auf 13 % an. Der Radverkehr erreicht in diesem Szenario im Binnenverkehr einen Anteil von 28 %, im Quell- und Zielverkehr von 9 %.

2.3. Zukunftsszenario 2 – „Starker Umweltverbund“

Beim Zukunftsszenario „Starker Umweltverbund“ steht die **Förderung** des Öffentlichen Verkehrs, des Radverkehrs und des Fußverkehrs im Mittelpunkt. Hierbei sollen Angebote der Infrastrukturplanungen sowie eine Steigerung des Komforts und der Qualität dazu führen, dass

die Menschen bei persönlichen Mobilitätsentscheidungen häufiger den Umweltverbund wählen.

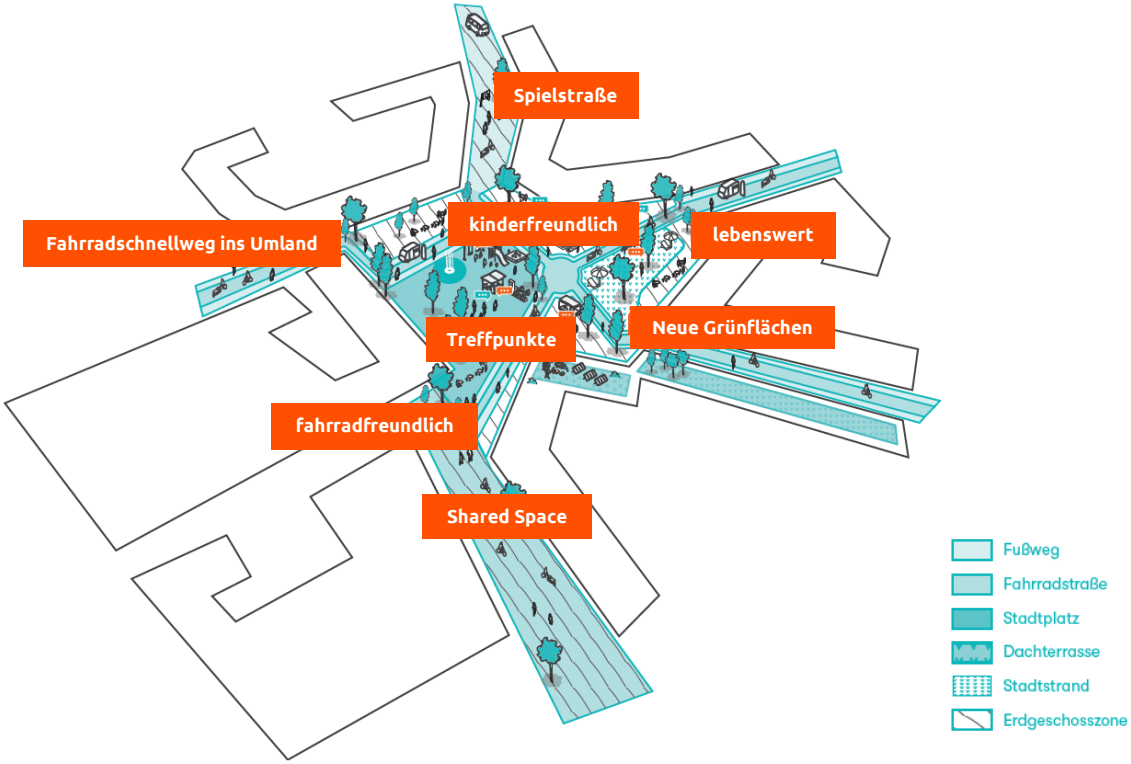
Mit sehr gut ausgebauten und leicht zugänglichen Mobilitätsangeboten des Umweltverbundes (Rad, Fuß und ÖPNV) fallen freiwillige Änderungen des **Mobilitätsverhaltens** von denjenigen, die bisher mit dem Auto unterwegs waren, leicht. Dafür sorgen **attraktive Alternativen**, weshalb eine Angebotsoffensive für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes nötig ist. Hierzu gehört der Ausbau von **Radwegen**, ein zuverlässiger **ÖPNV, flexible Sharing-Angebote** bis hin zu kurzen und barrierefreien **Fußwegen** zum nächsten Nahversorgungszentrum. Dadurch wird an vielen Stellen eine Abwägung der Priorisierung zwischen den unterschiedlichen Verkehrsmitteln erforderlich.

Aber nicht nur der Ausbau, sondern auch die **Sanierung** bestehender Infrastrukturen verbunden mit einer Qualitätsverbesserung sorgen für eine hohe Attraktivität des Umweltverbundes. So entsteht ein dichtes Wegenetz für Bus und Bahn sowie Rad- und Fußverkehr, das die unterschiedlichen Stadtteile verbindet und ihre Erreichbarkeit untereinander verbessert. Ziele des täglichen Bedarfs, wie z. B. zum Einkaufen oder zur Arbeit, sind dann mit den Angeboten des Umweltverbundes und der Sharing-Flotten schneller, leichter und kostengünstiger als mit dem privaten Pkw zu erreichen. Eine optimale **Vernetzung der Verkehrsmittel – auch im Umland –** macht die Nutzung des eigenen Pkws auch für Pendelnde obsolet. Flexible und digitale Buchungsoptionen erleichtern das Umsteigen auf den und innerhalb des Umweltverbund(s).

Schwerpunkte



Abbildung 9: Visualisierung des Szenarios Starker Umweltverbund



Quelle: urbanista

Maßnahmen

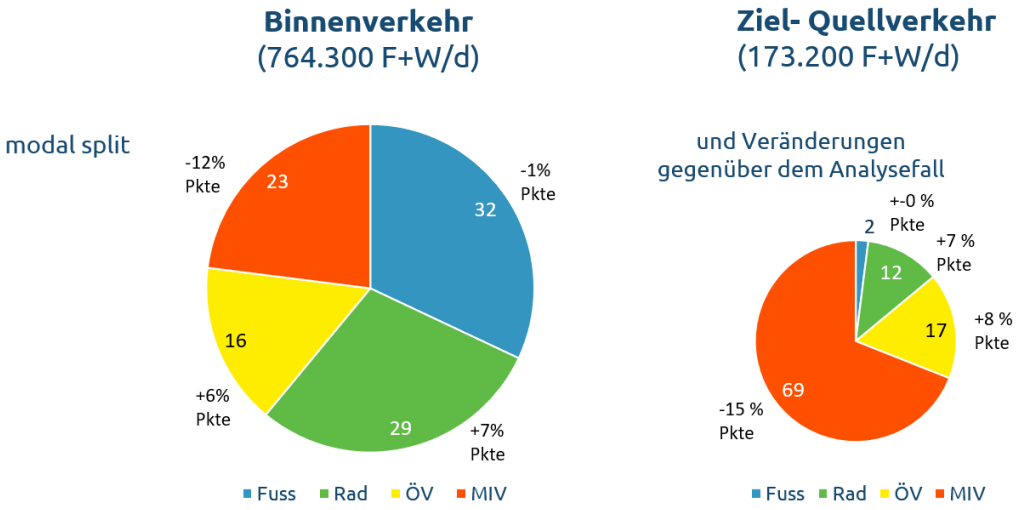
Zusätzlich zu den Maßnahmen im Prognose-Nullfall sind schwerpunktmäßig folgende Maßnahmen berücksichtigt:

- Weitere Verbesserungen für den **Radverkehr** (Netz, Qualität, Velorouten, Protected bike lanes, Neubau von Fahrradparkhäusern)
- Aufbau attraktiver **inter- und multimodaler Angebote** Park + Ride, Bike + Ride, Mobilitätsstationen, Ausbau Carsharing und Bikesharing
- Deutliche Attraktivierung des **ÖPNV-Angebotes** durch Taktverdichtung im Stadt- und Regionalverkehr, Busbeschleunigung sowie attraktives Tarifsystem, flexible Bedienung
- Ausbau des Bahnangebotes durch zusätzliche **Stationen** (Kralenriede und BS-Harvesse)
- Der **Kfz-Verkehr** wird durch stadtweite Verkehrsberuhigung, Umbau des City-Rings und des Wilhelminischen Rings, Einrichtung einer Low-Emission-Zone in der Innenstadt eher zurückgenommen, Erhöhung der Gebühren des Bewohnerparkens

Wirkungen

Die Auswirkungen auf die Verkehrsnachfrage und den Modal Split sowie die Veränderungen zum Analysefall zeigt die Abbildung 10.

Abbildung 10: Eckwerte der Verkehrsnachfrage im Szenario 2 - Umweltverbund



Die starke Förderung des Umweltverbundes, also des ÖPNV sowie des Rad- und Fußverkehrs führen zu einem deutlichen Rückgang des MIV sowohl im Binnenverkehr als auch im Quell- und Zielverkehr um zwölf bzw. 15 Prozentpunkte gegenüber dem Analysefall. Der MIV-Anteil im Binnenverkehr beträgt jetzt lediglich 23 %, im Quell- und Zielverkehr sinkt er auf 69 % ab. Dagegen gibt es deutliche Gewinne für den Fahrradverkehr sowie für den ÖPNV. Die ÖPNV-Anteile steigen auf 16 bzw. 17 % an. Der Radverkehr erreicht in diesem Szenario im Binnenverkehr mit einer starken weiteren Förderung einen Anteil von 29 %, im Quell- und Zielverkehr von 12 %.

2.4. Zukunftsszenario 3 – „Stadtraum für Menschen“

Im Szenario 3 steht eine **Entwicklung des Stadtraums** im Fokus, die auf Nachhaltigkeit und Klimaanpassung ausgelegt ist. Neben Verhaltensänderungen aufgrund verbesserter Mobilitätsangebote sind in diesem Szenario von staatlicher bzw. kommunaler Seite zusätzlich **Reglementierungen** und **Einschränkungen** bestehender, nicht-nachhaltiger Fortbewegungsarten als begleitende Maßnahme notwendig. Eine Verhaltensänderung hin zu einer nachhaltigen Mobilität wird aktiv angestoßen. Durch eine Neuverteilung der Flächen muss der Verkehrsraum umstrukturiert werden und andere Verkehrsträger werden eingeschränkt. Ziel sind neue Räume, die nicht nur als Transitorte dienen, sondern wieder verstärkt Funktionen

des gesellschaftlichen Lebens, der Erholung, des Aufenthalts und des sozialen Austausches übernehmen.

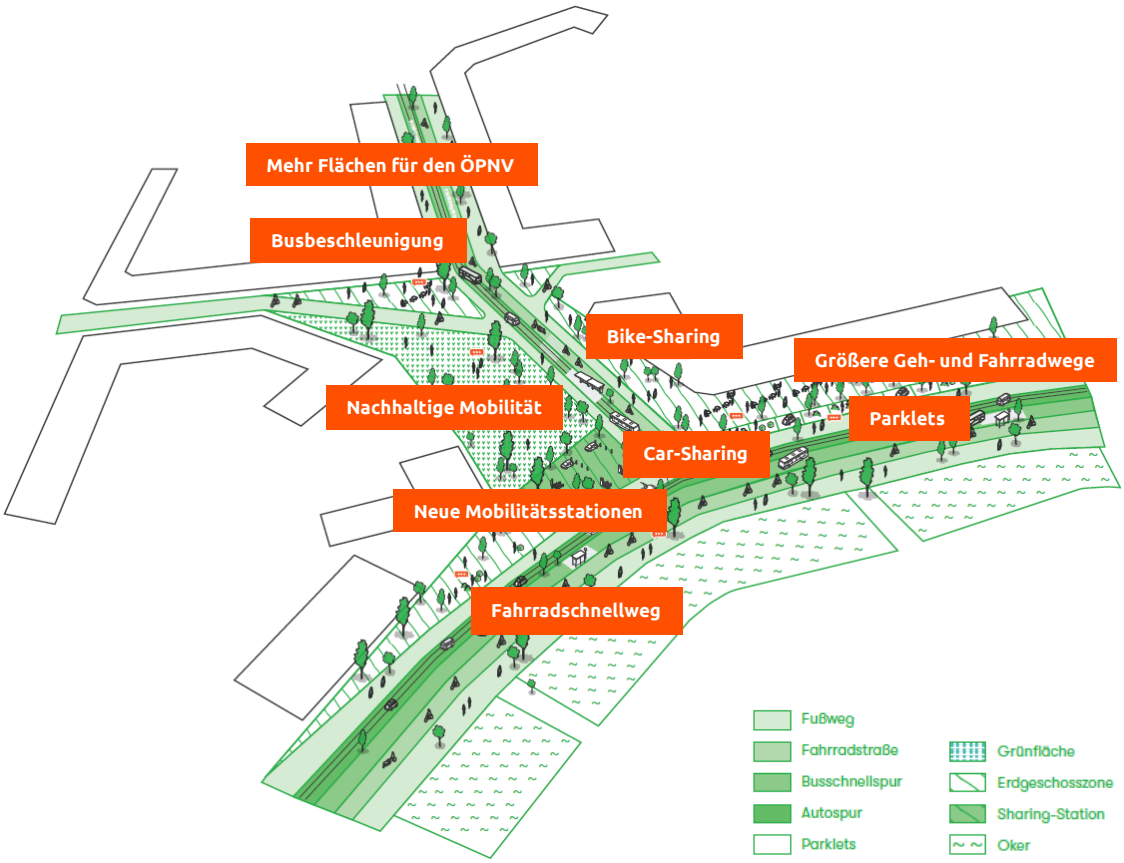
Neben der Angebotsausweitung und einer verbesserten Vernetzung der Verkehrsmittel sollen weitere Anreize geschaffen werden, um von dem eigenen Pkw auf den Umweltverbund umzusteigen. Dazu können etwa **autoarme Quartiere** oder eine **autoarme Innenstadt** gehören. Durch eine Vielzahl an intermodalen Angeboten ist die Innenstadt sehr gut – auch aus peripheren Lagen - erreichbar. Mithilfe von Durchfahrtsbeschränkungen wird der Kfz-Verkehr auf einem bestimmten Straßennetz gebündelt und sensible Straßenabschnitte geschont. Der Lieferverkehr wird mit einer Vielzahl an zusätzlichen Warenumschlagplätzen effizienter und zielgerichteter organisiert. Weitere innerörtliche Streckenabschnitte werden verkehrsberuhigt, sodass zum einen die Verkehrssicherheit erhöht und gleichzeitig die Umweltbelastung reduziert wird. Die Parkraumbewirtschaftung wird ausgeweitet, Flächen des ruhenden Kfz-Verkehrs werden damit optimiert und anderen Nutzungen zugänglich gemacht, wodurch der öffentliche Raum zusätzlich aufgewertet wird.

Durch ein stadtweites **Kommunikationskonzept** ist die Akzeptanz bei allen Braunschweigerinnen und Braunschweigern für Veränderungen gestiegen und das Verkehrsgeschehen ist durch ein harmonisches Miteinander und von gegenseitiger Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmenden geprägt.

Schwerpunkte



Abbildung 11: Visualisierung des Szenarios Stadtraum für Menschen



Quelle: urbanista

Maßnahmen

Zusätzlich zu den Maßnahmen im Prognose-Nullfall ist berücksichtigt:

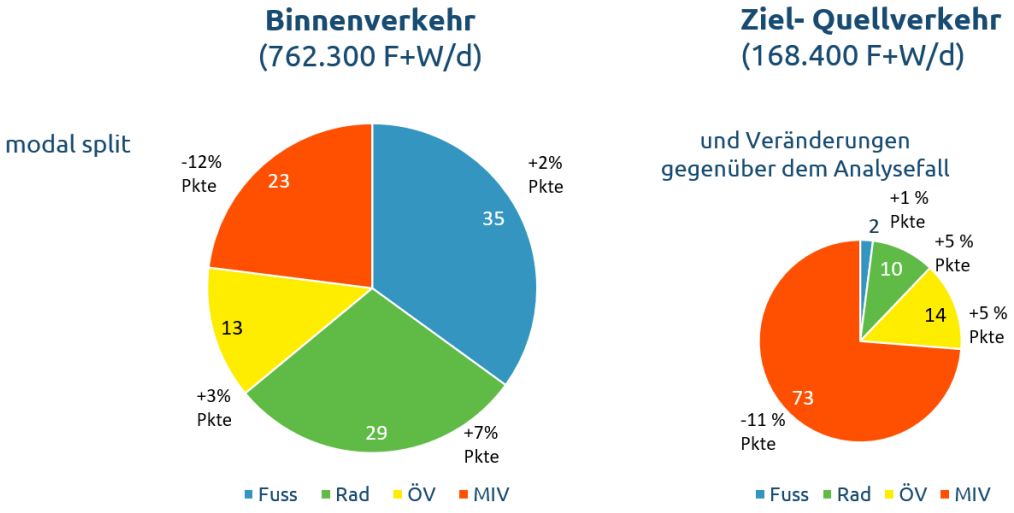
- Eine **Flächenneuverteilung** der Verkehrsräume bewirkt mehr **Teilhabe** und **Austausch** im Leben der Braunschweiger Bevölkerung.
- Qualitäten für **Fußverkehr**, fußgängerfreundliche Kreuzungen und Querungen, Barrierefreiheit, Verbesserung der Aufenthaltsqualität, Grün in Straßenräumen
- Weitere Verbesserungen für den **Radverkehr** (Netz, Qualität, Velorouten, Protected bike lanes)
- Konzepterstellung zur **Umgestaltung von Innenstadtstraßen** mit Reduktion der Flächen für den Kfz-Verkehr zugunsten von Rad- und Fußverkehr ist zu erstellen.
- Stadtweite **Verkehrsberuhigung** für den Kfz-Verkehr, Umbau City-Ring, Wilhelminischer Ring, Autoarme Innenstadt als Low-Emission-Zone ohne Durchgangsverkehr, City-Maut, autoarme Wohnquartiere
- **Parkraum-Bedarfsprüfung**, Planung von Quartiersgaragen in Neubaugebieten und Bestandsquartiere

- Neuaufteilung und Umgestaltung von Verkehrsräumen
- Orientierung am **Leitbild der 15 Minuten-Stadt**, Engere Verzahnung zwischen Stadt- und Verkehrsentwicklung

Wirkungen

Die Auswirkungen auf die Verkehrsnachfrage und den Modal Split im Szenario 3 – Stadtraum für Menschen sowie die Veränderungen zum Analysefall 2016 zeigt die Abbildung 12.

Abbildung 12: Eckwerte der Verkehrsnachfrage im Szenario 3 – Stadtraum für Menschen



Das Szenario 3 „Stadtraum für Menschen“ beinhaltet insgesamt weniger Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes, dagegen sind einige Reglementierungen insbesondere für den Kfz-Verkehr unterstellt. Die Wirkungen sind aber ähnlich zu den Wirkungen in den vorangegangenen Szenarien:

Es zeigt sich ein deutlicher Rückgang des MIV sowohl im Binnenverkehr als auch im Quell- und Zielverkehr um zwölf bzw. elf Prozentpunkte gegenüber dem Analysefall. Der MIV-Anteil im Binnenverkehr beträgt jetzt 23 %, im Quell- und Zielverkehr sinkt er auf 73 % ab. Dagegen gibt es Gewinne für den Fahrradverkehr sowie für den ÖPNV. Die ÖPNV-Anteile steigen auf 13 bzw. 14 % an. Der Radverkehr erreicht in diesem Szenario im Binnenverkehr einen Anteil von 29 %, im Quell- und Zielverkehr von 10 %.

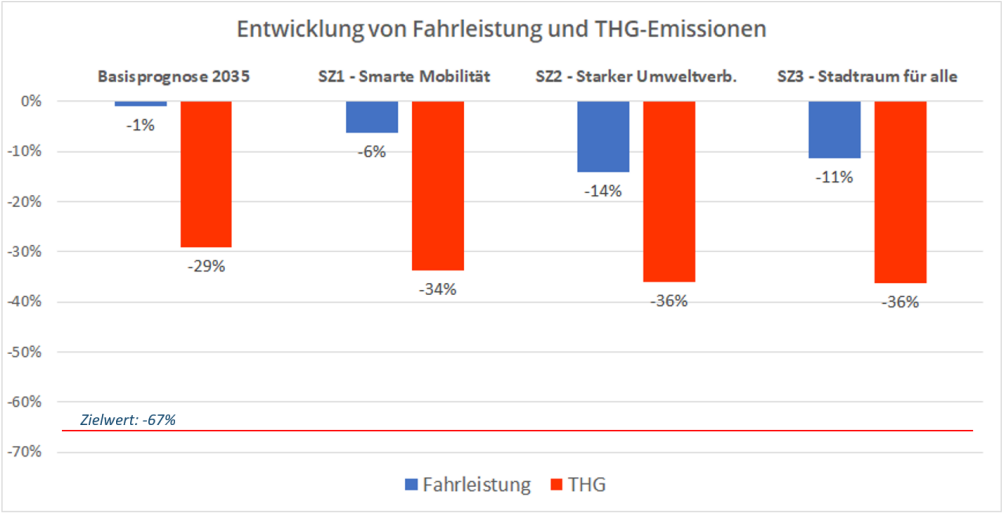
2.5. Zusammenfassung der Ergebnisse der Zukunftsszenarien

Die Abbildung 13 zeigt in einer Gesamtschau die Wirkungen der untersuchten Zukunftsszenarien auf die Fahrleistung im Stadtgebiet von Braunschweig und die Treibhausgasemissionen.

Im Prognose-Nullfall zeigen sich nur geringe Wirkungen auf die Fahrleistungen, die auf den Straßen im Stadtgebiet Braunschweig nur um ein Prozent abnimmt. Die Treibhausgas-Emissionen nehmen im Basisszenario um 29 % ab, was i. w. auf die bis 2035 gemäß HBEFA deutlich ansteigende Elektrifizierungsquote der Fahrzeugflotte sowohl für PKW als auch für leichte Nutzfahrzeuge und schwere Lkw zurückzuführen ist.

Die Rückgänge der Fahrleistungen liegen in den einzelnen Zukunftsszenarien zwischen 6 % im Szenario 1 und 14 % im Szenario 2 – „Starker Umweltverbund“. In diesem Szenario zeigen sich gemeinsam mit dem Szenario 3 – „Stadtraum für alle“ auch die stärksten Reduktionen bei den Treibhausgasemissionen.

Abbildung 13: Wirkungen der Basisprognose (Prognose-Nullfall) und der drei Zukunftsszenarien auf Fahrleistung und THG-Emissionen



Aus den Berechnungen der Zukunftsszenarien mit dem Verkehrsmodell lassen sich folgende Erkenntnisse zusammenfassen:

- Im Binnenverkehr der Stadt erreichen alle drei Szenarien hohe Wegeanteile im Umweltverbund, der MIV-Anteil sinkt auf Anteile von 23-26 % ab.
- Im Quell- und Zielverkehr zeigen sich ebenfalls deutliche Verlagerungen auf ÖV und Radverkehr, es verbleiben aber MIV-Anteile zwischen 69 und 75 %.
- Bei der Verkehrsleistung zeigen sich weniger starke Effekte, da die modalen Verlagerungen insbesondere im Binnenverkehr eher auf den kurzen Wegen erfolgen (Fuß- und Radverkehr).

- Die Fahrleistungen im Kfz-Verkehr im Stadtgebiet sinken je nach Szenario um 6 % bis 14 % gegenüber dem Analysefall ab. Dabei zeigen sich die stärksten Abnahmen im Umweltverbund-Szenario aufgrund der Verlagerungen auf den ÖV mit längeren Fahrtweiten.
- Die THG-Emissionen im Kfz-Verkehr im Stadtgebiet sinken je nach Szenario um 34 % bis 36 % gegenüber dem Analysefall ab, darin enthalten sind -28 % aufgrund der Elektrifizierung der Fahrzeugflotte.
- Die drei Zukunftsszenarien haben unterschiedliche Wirkungsweisen: während in den Szenarien 1 und 2 i. W. auf die Förderung des Umweltverbundes gesetzt wird, beinhaltet das Szenario 3 – „Stadtraum für Menschen“ eher Maßnahmen auf, mit denen der fließende und ruhende Kfz-Verkehr gesteuert werden kann.
- Ein Zusammenwirken aller Maßnahmen ist in keinem Szenario enthalten, insofern erreicht auch kein Szenario allein das Ziel einer Reduktion der THG-Emissionen von 67 %.

Für das Zielszenario wird ein Zusammenführen der wirksamsten Maßnahmen im Sinne eines Maßnahmenmixes empfohlen, zudem wird eine weitere Verschärfung und Konkretisierung der Maßnahmen erforderlich.

3. Das Zielszenario

Für das Zielszenario wurden insgesamt 88 Maßnahmen final ausgewählt und abgestimmt, welche in das spätere Handlungskonzept (siehe Kap. 4) übersetzt werden. Das Zielszenario berücksichtig alle 11 Handlungsfelder und ist somit verkehrsmittelübergreifend angelegt:

- Radverkehr
- Inter- und Multimodalität
- Wirtschaftsverkehr
- Alternative Antriebe
- Mobilitätsmanagement
- Verkehrssicherheit
- Fußverkehr
- Fließender Kfz-Verkehr
- Ruhender Kfz-Verkehr
- Öffentlicher Verkehr
- Raum- und Siedlungsentwicklung

Mit insgesamt 40 Maßnahmen entfallen knapp die Hälfte der Maßnahmen auf den Mobilitätsverbund (Fuß- und Radverkehr, Umweltverbund). Ungefähr jede vierte Maßnahme entfällt auf den Kfz-Verkehr (Wirtschaftsverkehr, fließender und ruhender Kfz-Verkehr). Wichtig hierbei ist, dass das Zielszenario nicht nur Angebotsmaßnahmen enthält (z. B. Bikesharing-Angebot, Mobilitätsstationen), sondern ebenfalls Maßnahmen benennt, die für Verhaltensänderungen bei Verkehrsteilnehmenden sensibilisieren (z. B. Verkehrsberuhigung, Parkraummanagement). Das Zusammenspiel der wirksamsten Maßnahmen im Sinne eines Maßnahmenmixes ermöglicht Synergieeffekte und positive Wechselwirkungen zwischen den Maßnahmen, um in der Gesamtheit die Ziele einer nachhaltigen und zukunftsorientierten Mobilitätsentwicklung zu erreichen.

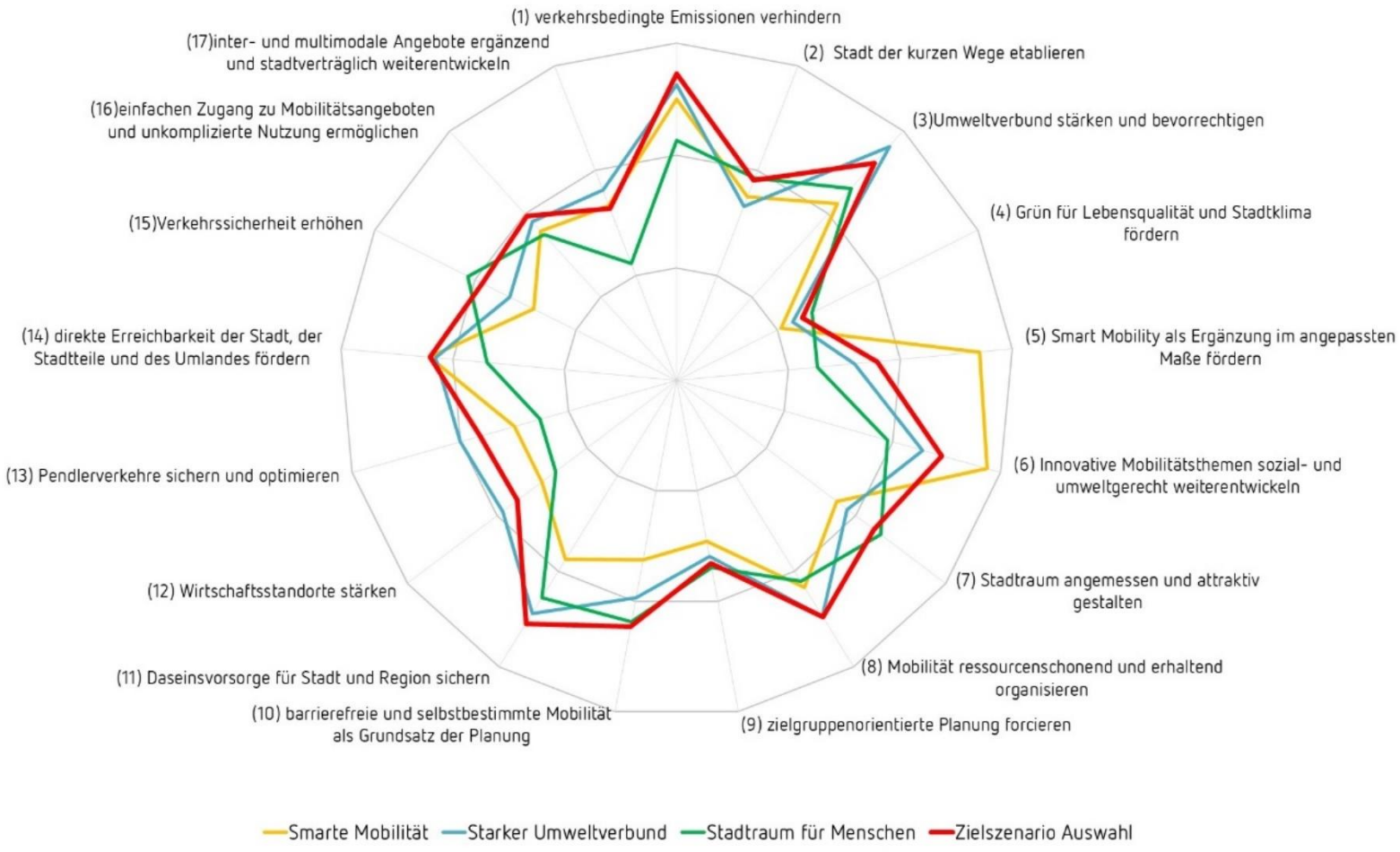
Auf Grundlage der qualitativen Bewertung (siehe Kap. 2) zeigt sich, dass das Zielszenario alle 17 Ziele der strategischen Zielfelder in unterschiedlicher Stärke adressiert. Die folgenden Ziele werden durch die 88 Maßnahmen am stärksten angesprochen:

- verkehrsbedingte Emissionen verhindern
- Umweltverbund stärken und bevorrechtigen
- Daseinsvorsorge für Stadt und Region sichern

Es wird deutlich, dass das Zielszenario bei allen Zielen einen vergleichsweise hohen Wert erreicht (siehe Abbildung 14). Insbesondere dort, wo die Maßnahmenszenarien aufgrund ihrer Schwerpunktsetzung Schwächen aufweisen, kann das Zielszenario eine höhere Zielansprache erreichen. Dies hebt den integrierten und übergreifenden Charakter für alle Themen, Ziele und Verkehrsmittel hervor und zeichnet das Zielszenario entsprechen aus.

Die quantitative Auswertung des Zielszenarios wird in Kap. 3.4 aufgezeigt, während Kap. 4 detailliert auf die Handlungsfelder und Maßnahmen des Zielszenarios eingeht.

Abbildung 14: Vergleich Zielerreichung der Szenarien



3.1. Verkehrsmodellierung im MEP-Prozess

Das Verkehrsmodell Braunschweig bildet ein wichtiges Werkzeug für den Mobilitätsentwicklungsplan. Im Rahmen der Bestandsaufnahme und Verkehrsanalyse wurden wesentliche verkehrliche Kennwerte aus dem Verkehrsmodell entnommen und ermöglichen damit eine Einordnung der Mobilität in Braunschweig. Das Verkehrsmodell wird über die Analyse hinaus durch seine Wirkungsweise auch für prognostische Betrachtungen eingesetzt.

Im Rahmen von Planfall- und Szenarienbetrachtungen werden mit dem Verkehrsmodell die Wirkungen unterschiedlicher Strategien und Maßnahmen im Mobilitäts- und Verkehrsbereich ermittelt. Dabei werden unterschiedliche Indikatoren berechnet, die die Zielerreichung der einzelnen Zielfelder quantifizieren. Die wesentlichen Kennwerte dazu sind:

- Verkehrsnachfrage und Modal-Split
- Verkehrsmengen im Netz
- Fahrleistung im Kfz-Verkehr
- Treibhausgas-Emissionen (THG)

Die Ergebnisse der Verkehrsmodellierung bilden damit eine wesentliche Entscheidungsgrundlage für die strategische Ausrichtung des Mobilitätsentwicklungsplans.

Das Verkehrsmodell Braunschweig ist ein makroskopisches Modell unter Anwendung der Software VISEM/VISUM der PTV AG, welches die Verkehrsnachfrage auf Basis verhaltenshomogener Personengruppen abbildet. Das Modell ist synthetisch, d. h. die Verkehrsnachfrage wird auf Ebene von Verkehrszellen und auf Basis der Siedlungsstruktur, dem Verkehrsangebot sowie Kennwerten zum Mobilitätsverhalten aus quantitativen Erhebungen errechnet.

Das Verkehrsmodell beinhaltet den Personenverkehr der Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt Braunschweig sowie den Verkehr der Bewohnenden der Region Großraum Braunschweig und des angrenzenden Umlandes. Der Durchgangsverkehr sowie der Güterwirtschaftsverkehr sind ebenfalls im Modell über Matrizen aus der Bundesverkehrswegeplanung (BVWP) abgebildet.

Das Modell berechnet die werktägliche Verkehrsnachfrage (Mo-Fr) außerhalb der Ferienzeit. Die THG-Emissionen werden auf Jahreswerte hochgerechnet und sind für den Analysefall mit den Ergebnissen des Klimaschutzkonzeptes der Stadt Braunschweig abgeglichen.

Für die Bearbeitung der Prognosen und der Entwicklungsszenarien sollte ursprünglich auf das in Aufstellung befindliche neue Verkehrsmodell der Stadt zurückgegriffen werden. Die drei Zukunftsszenarien (siehe Kap. 2) wurden deshalb zwischenzeitlich mit dem neuen Verkehrsmodell bewertet. Bei der Bearbeitung zeigte sich aber, dass für das neue Verkehrsmodell noch Abstimmungs- und Kalibrierungsbedarf besteht. Insbesondere soll das neue Modell noch auf die voraussichtlich im Frühjahr 2025 vorliegenden Ergebnisse der Haushaltsbefragungen

zum werktäglichen Mobilitätsverhalten („SRV“ - System repräsentativer Verkehrserhebungen) für die Stadt Braunschweig abgeglichen werden.

Deshalb wurde für die Modellierung des Basisszenarios (Prognose-Nullfall 2035, siehe Kapitel 3.3) sowie des Zielszenarios 2035 (siehe Kapitel 3.4) wiederum auf das Verkehrsmodell der WVI zurückgegriffen. Der Analysefall 2016 sowie die darauf basierende Prognose 2030 aus dem Verkehrsmodell der WVI wurden in den letzten Jahren für eine Vielzahl von Verkehrsuntersuchungen der Stadt Braunschweig als wertvolle und belastbare Datengrundlage herangezogen. Insofern besteht für das hier erarbeitete Basisszenario 2035 als auch für das Zielszenario 2035 ein konsistenter Modellzusammenhang auch gegenüber dem Ist-Zustand (Analysefall).

Das Ergebnis der Wirkungsuntersuchung der Zukunftsszenarien lieferte die Grundlage für die Auswahl der einzelnen Maßnahmen für das finale Zielszenario, welches dann in ein umsetzungsorientiertes Handlungskonzept übersetzt wurde. Für den Fall, dass das Zielszenario nicht die erwünschte Zielerreichung – insbesondere mit Blick auf das Reduktionsziel für Treibhausgase (THG) des Klimaschutzkonzeptes 2.0 – erfüllt, wurde zusätzlich ein weitergehendes „Zielszenario 2035 Plus“ formuliert (vgl. Kapitel 3.5). Hierfür wurden Maßnahmen des Zielszenarios identifiziert, denen ein besonderes Potenzial bzgl. der Reduktion von THG-Emissionen und der Verlagerung der Verkehrsmittelwahl zugunsten des Umweltverbunds unterstellt wurde. Diese Maßnahmen wurden in ihrer Ausprägung und Zielabsicht nochmals geschärft, mit der Absicht einen stärkeren Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl auszuüben und somit eine deutlichere Reduktion von Luft- und Lärmemissionen zu bewirken.

3.2. Analyse

Der Analysefall 2016 dient als Bezugsfall und ermöglicht den Vergleich mit der Verkehrsentwicklung im Basisszenario 2035 (vgl. auch Zwischenbericht mit umfangreichen Ergebnissen der Verkehrsanalyse).

Die nachfolgenden Abbildungen zeigen die Modal Split Werte im Verkehrsaufkommen der Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt Braunschweig sowie bezogen auf das Stadtgebiet Braunschweig den Gesamtverkehr im Binnenverkehr und Quell-/Zielverkehr.

Abbildung 15: Modal-Split Analysefall 2016 Bewohner der Stadt Braunschweig

Verkehrsnachfrage in [Fahrten und Wege/Tag]		
Verkehrsmittel	Bewohner der Stadt Braunschweig	%
zu Fuß	170.600	19%
Rad	214.800	24%
ÖV	90.700	10%
MIV	425.700	47%
Summe	901.800	100%

Einwohner gesamt	251.490	Personen
Einwohner ab 6 J.	238.830	Personen
Wege/Person ges.	3,59	Wege/Person
Wege/Person ab 6 J.	3,78	Wege/Person
Wege/Person mot. V.	2,05	Wege/Person

Im Mittel werden von den Bewohnerinnen und Bewohnern der Stadt Braunschweig an einem mittleren Werktag rd. 3,6 Fahrten und Wege durchgeführt (siehe Abbildung 15). Für nahezu die Hälfte (47 %) davon wird der Pkw als Fahrer oder als Mitfahrer genutzt. Der Anteil der Wege mit dem Rad beläuft sich auf 24 %. Fast ein Fünftel der Wege (19 %) wird zu Fuß zurückgelegt (ohne Wege von der Wohnung zur Haltestelle oder zum Kfz). Der ÖV wird von den Bewohnern für 10 % der werktäglichen Wege genutzt. Die hier ausgewiesenen Anteile sind vergleichbar mit allgemein verfügbaren Ergebnissen von Haushaltsbefragungen zum werktäglichen Mobilitätsverhalten wie z. B. der Befragung zur „Mobilität in Deutschland (MiD)“ oder dem „System repräsentativer Verkehrserhebungen (SrV)“. Speziell für die Stadt Braunschweig wurden beide Erhebungen im Jahr 2023 durchgeführt, erste Ergebnisse sollen voraussichtlich im Frühjahr 2025 vorliegen.

Die Abbildung 16 zeigt die Auswertung der Verkehrsströme bezogen auf das Stadtgebiet Braunschweig. Der hier ausgewiesene Modal-Split bezieht sich jeweils auf den Gesamtverkehr (Verkehr der Braunschweiger und der Besucher) auf der betrachteten Relation (Binnenverkehr oder Quell-/ Zielverkehr). Der Modal-Split im Binnenverkehr ist stark durch den Verkehr der Bewohner geprägt. Der MIV-Anteil fällt aufgrund der höheren Fahrtweiten im Quell- und Zielverkehr mit 44 % im Binnenverkehr etwas geringer aus. Der Quell- und Zielverkehr wird von den motorisierten Verkehrsmitteln dominiert: 88 % MIV- und 9 % ÖV-Anteil. Auf den nicht-motorisierten Verkehr (i. W. Fahrradfahrten) entfallen lediglich 12.500 bzw. 3 % der Fahrten.

Der untere Teil der Abbildung 16 zeigt das entsprechende Mengengerüst im Straßengüterverkehr getrennt für leichte Nutzfahrzeuge (Lkw < 3,5t) und Schwerverkehr (Lkw ab 3,5t).

Abbildung 16: Modal-Split Analysefall 2016 Binnenverkehr und Quell-/Zielverkehr

Verkehrsnachfrage [Fahrten und Wege/Tag] bezogen auf das Stadtgebiet BS						
Personenverkehr Verkehrsmittel	Binnenverkehr	%	Quell-/ Zielverkehr	%	Summe	%
zu Fuß	171.900	21%	400	0%	172.300	14%
Rad	208.400	25%	12.100	3%	220.500	18%
ÖV	86.700	10%	38.800	9%	125.500	10%
MIV	364.500	44%	372.000	88%	736.500	59%
Summe	831.500	100%	423.300	100%	1.254.800	100%

Verkehrsnachfrage [Fahrten und Wege/Tag] bezogen auf das Stadtgebiet BS						
Straßengüterverkehr	Binnenverkehr	%	Quell-/ Zielverkehr	%	Summe	%
Lkw < 3,5t	21.800	69%	13.300	56%	35.100	63%
Lkw ab 3,5t	9.700	31%	10.600	44%	20.300	37%
Summe	31.500	100%	23.900	100%	55.400	100%

3.3. Basisszenario 2035

Das Basisszenario beinhaltet (analog zum Prognose-Nullfall) in den Bereichen Wohnen, Gewerbe und Infrastruktur städtische und regionale Maßnahmen mit Satzungs- und Aufstellungsbeschluss. Entsprechend des Ansatzes einer Worst-Case-Betrachtung wurden darüber hinaus Planungen in das Basisszenario aufgenommen, die trotz nicht vorliegender Planungsbeschlüsse denkbar oder perspektivisch möglich sind. Er bildet somit neben dem Analysefall den Vergleichsfall für das Zielszenario.

Das Basisszenario beinhaltet dabei die Entwicklung der Raum- und Siedlungsstruktur (Bevölkerung einschl. Demografie, Arbeitsplätze, Schul- und Studienplätze, Einkaufs- und Freizeiteinrichtungen), Entwicklungen in den Verkehrsangebotssystemen (Kfz-Verkehr, öffentlicher Verkehr, Fuß- und Radverkehr) sowie das Mobilitätsverhalten mit veränderten Rahmenbedingungen (Homeoffice, Videokonferenzen, Elektrifizierung der Fahrzeugflotte etc.).

3.3.1. Eingangsdaten

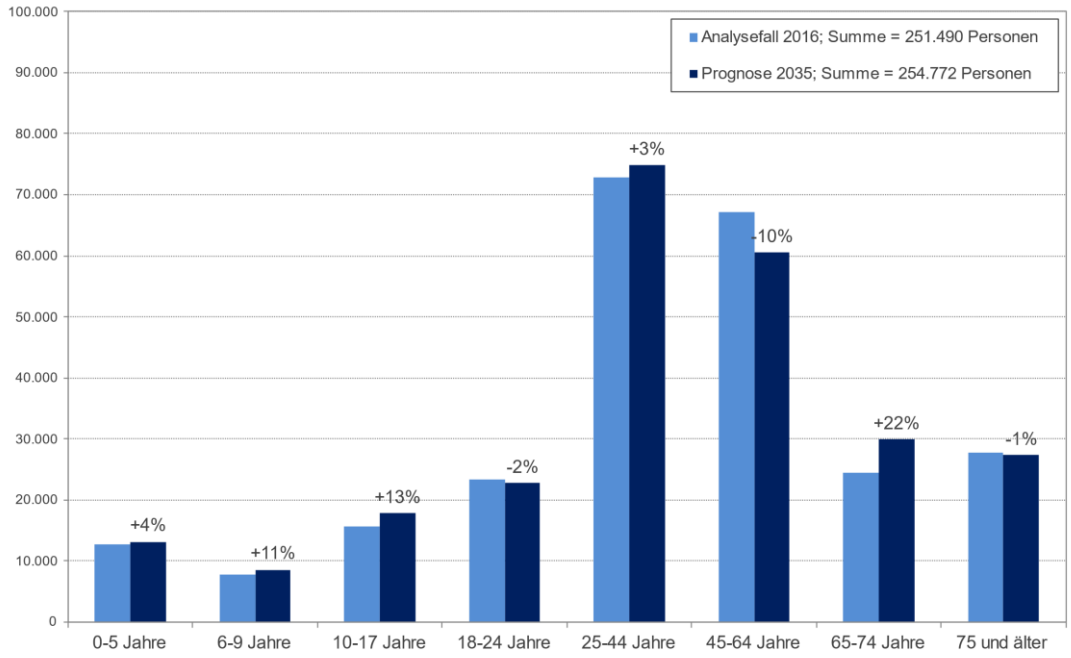
Raum- und Siedlungsentwicklung und Demografie

Für die Stadt Braunschweig liegt aus dem Referat Stadtentwicklung und Statistik eine Prognose der Einwohnerzahlen (Wohnbevölkerung inkl. Bewohner mit Nebenwohnsitz) bis zum Prognosehorizont 2035 vor[14]. Demzufolge wird bis 2035 für die Gesamtstadt ein Zuwachs von rd. 3.300 Personen gegenüber 2016 erwartet.

Für den Prognosehorizont 2035 ergibt sich damit ein Eckwert von insgesamt 254.772 Einwohnerinnen und Einwohnern.

[14] Quelle: Stadtforschung aktuell – 09/2021, Bevölkerungsvorausschätzung 2020-2035, Referat Stadtentwicklung und Statistik der Stadt Braunschweig, März 2021

Abbildung 17: Bevölkerungsentwicklung in der Stadt Braunschweig bis 2035 nach Altersgruppen



Die Verkehrsprognose berücksichtigt zudem die seit 2016 realisierten und die aktuell geplanten und bis 2035 teilweise bzw. vollständig realisierten Wohnbauvorhaben im Stadtgebiet. Dies sind u. a.:

- Neue Nordstadt (rd. 2.600 EW; z. T. bereits realisiert)
- Entwicklungen Bahnstadt (rd. 2.200 EW)
- Wenden-West (rd. 1.900 EW)
- Rautheim Möncheberg (rd. 1.800 EW)
- Holzmoor (rd. 1.600 EW)
- Entwicklungen im Umfeld des Hauptbahnhofs (rd. 1.400 EW)
- Holwedestraße (rd. 600 EW)

Die in der Verkehrsprognose berücksichtigten geplanten Wohnbauvorhaben haben insgesamt einem Umfang von rd. 14.500 Wohneinheiten bzw. rd. 30.500 Einwohnern.

Mit den neuen Wohngebieten ergibt sich eine veränderte räumliche Verteilung der Bevölkerung durch Wanderungen. Dabei zeigen sich Auswirkungen auf die Entwicklung in den Bestandsflächen, in denen die Bevölkerung um rd. 11 % zurück geht (vgl. Abbildung 18). Dieser Effekt einer rückläufigen Bevölkerungsdichte in Bestandsgebieten ist seit Jahren zu beobachten und zeigt sich u.a. in der ständig wachsenden Wohnfläche, die von 1991 bis 2021 von 34,9 m^2 auf 47,7 m^2 pro Person angewachsen sind (+37 % in 30 Jahren).

Im Ergebnis wird damit der Prognoseeckwert von 254.772 Einwohnern in der Gesamtstadt eingehalten.

Abbildung 18: Rechenmodell zur feinräumigen Abbildung der Prognose der Einwohner im Stadtgebiet

Einwohner 2016 bis 2035	2016	2035	Abs. Veränderung	Rel. Veränderung
Eckwert	251.490	254.772	+3.282	+1,3%
Einwohner in Neubaugebieten	-	30.483	+30.483	
Bestandsgebiete Wohnen	251.490	224.289	-27.201	-10,8%

Geplante Gewerbeentwicklungen

Ebenso wie die geplanten Wohngebiete wurden die geplanten Gewerbeentwicklungen in der Verkehrsprognose berücksichtigt. Insgesamt befinden sich in den geplanten Potenzialflächen der Stadt Braunschweig rd. 24.000 Arbeitsplätze (geplante Erweiterungen in den aufgeführten Flächen). Die wesentlichen Flächen bilden:

- Bahnstadt (rd. 2.600 Arbeitsplätze)
- Bahnhofsquartier (rd. 1.700 Arbeitsplätze)
- Klinikum Salzdahlumer Straße (rd. 3.000 Arbeitsplätze)
- Forschungsflughafen (rd. 700 Arbeitsplätze)
- Am Alten Bahnhof / Theodor Heuss Straße (rd. 850 Arbeitsplätze)
- Interkommunales Gewerbegebiet BS-SZ - Bereich BS (rd. 4.300 Arbeitsplätze)
- Gewerbepark Waller See – Bereich BS (rd. 600 Arbeitsplätze)

Im Verkehrsmodell wird der Großraum Braunschweig als gemeinsamer Wirtschaftsraum betrachtet. Aus diesem Grund sind hier auch größere Gewerbeentwicklungen im Umland der Stadt berücksichtigt (insbesondere in Salzgitter und Wolfsburg). Die Anzahl der Arbeitsplätze im gesamten Gebiet des Regionalverbands wird als konstant angenommen.

Bezogen auf die Stadt Braunschweig ergibt sich aufgrund der oben aufgeführten Entwicklungen im Stadtgebiet insgesamt ein leichter Anstieg der Arbeitsplätze um +7.856 Arbeitsplätze bzw. +4,8 % (siehe Abbildung 19). Zusätzlich wird eine Verlagerung der Arbeitsplätze vom produzierenden Gewerbe zum Dienstleistungssektor angenommen.

Abbildung 19: Annahme zur Arbeitsplatzprognose nach Wirtschaftskategorien für die Stadt Braunschweig

Erwerbstätige am Arbeitsort	2016	2035	Abs. Veränderung	Rel. Veränderung
Produzierendes Gewerbe	30.188	25.342	-4.846	-16,1%
Handel, Gastgew., Verkehr	38.677	37.181	-1.496	-3,9%
Dienstleistungen	93.970	108.168	+14.198	+15,1%
Summe	162.835	170.691	+7.856	+4,8%

Entwicklung in der übrigen Region Braunschweig und im Umland

Für das Gebiet des Regionalverbands Großraum Braunschweig wurde die Einwohnerentwicklung der RGB-Prognose, Variante B, übernommen[15]. Insgesamt sinkt die Einwohnerzahl in der Region nach der Prognose geringfügig um rd. 1 % bei einem deutlich wachsenden Anteil der älteren Bevölkerungsgruppen. Damit erfolgte eine Neuberechnung der Verkehrsströme der Regionsbewohner im Verkehrsmodell.

Die Entwicklung der Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehre bezogen auf den Regionalverband wurde relationsbezogen anhand der Prognosen des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) auf 2030 hochgerechnet und anhand der Ergebnisse der Langfristprognose des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) auf 2035 fortgeschrieben.

Elektrifizierung des Verkehrs und Zusammensetzung der Fahrzeugflotte

Die Annahmen zur Flottenzusammensetzung im Jahr 2035 sowie die spezifischen Emissionskennwerte der einzelnen Fahrzeugarten sind dem Handbuch für Emissionsfaktoren des Umweltbundesamtes (HBEFA) in der Version 4.2 für das Prognosejahr 2035 entnommen.

- Nach dem HBEFA steigt der Anteil der elektrisch angetriebenen Pkw (BEV und PHEV) bis zum Jahr 2035 auf 32,8 % an. Für Braunschweig ergeben sich damit zur Prognose 2035 bei (geschätzt) rd. 150.000 zugelassenen Pkw rd. 49.200 elektrische BEV und PHEV.
- Bei den leichten Nutzfahrzeugen steigt der Anteil der Fahrzeuge mit emissionsfreien Antrieben auf 18,1 %.
- Bei den schweren Lkw beträgt der E-Anteil laut HBEFA 8,8 %.
- Die Busse der BSVG werden bis 2035 als vollständig elektrifiziert angesetzt.

[15] Quelle: Bevölkerungs- und Haushaltsprognose für den Regionalverband Großraum Braunschweig, Variante B, Spiekermann & Wegener Stadt- und Regionalforschung, Dortmund, März 2023

Entwicklung des Mobilitätsverhaltens

Für die Verkehrsprognose 2035 wurden folgende allgemeine Entwicklungen im Mobilitätsverhalten seit 2016 unterstellt. Die Festlegungen erfolgten in Anlehnung an die in der Langfristprognose des Bundes unterstellten Annahmen[16]:

- Entwicklung Homeoffice: Reduktion der Berufsverkehrsfahrten um 6 %
- Videokonferenzen statt Geschäftsreisen: Reduktion der Geschäftsreisen um 10 %
- Verstärkter Trend zum Online-Shopping - statt stationärem Einkauf: -7,5 % im täglichen Bedarf; -15 % im längerfristigen Bedarf
- Führerscheinbesitz: Leichte Abschwächung in den unteren Altersgruppen
- Pkw-Verfügbarkeit: Leichte Abschwächung in den unteren Altersgruppen, Zuwächse bei den älteren Altersgruppen insgesamt unveränderte Quote bezogen auf die Bevölkerung
- Verbreitung des Deutschlandtickets: Anstieg der Personen mit Zeitkartenverfügbarkeit
- Zunehmende Verbreitung von Pedelecs
- Umweltbewusstes Verkehrsverhalten / Entwicklung der Mobilitätsbedürfnisse: Kein verbreiteter Mobilitäts- oder Konsumverzicht

3.3.2. Verkehrliche Maßnahmen

Die im Basisszenario 2035 berücksichtigten verkehrlichen Maßnahmen beschränken sich vorwiegend auf die Handlungsfelder Radverkehr, ÖV und Kfz-Verkehr, wobei der Radverkehr mit dem bereits definierten Ziel- und Maßnahmenkatalog „Radverkehr in Braunschweig" die größte Anzahl an Maßnahmen aufweist.

Maßnahmen im Handlungsfeld Radverkehr

Die Stadt Braunschweig setzt die Forderungen für den Radverkehr entsprechend des Ziele- und Maßnahmenkatalogs um. Folgende Maßnahmen sind im Basisszenario von zentraler Bedeutung:

- Gesamtplanung und Ausbau eines Radverkehrsnetzes
- Analyse und Abbau von bestehenden Hindernissen im Radverkehrsnetz
- Qualitätsoffensive für Radwege durch schnelle Beseitigung von Mängeln
- Ausbauziele bis 2030 konsequent verfolgen

[16] Intraplan/Trimode 2023, Gleitende Langfrist-Verkehrsprognose 2021-2022; Im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr, Stand März 2023

- Qualitätsstandards im Radverkehr umsetzen

Es ist eine Gesamtplanung des Radverkehrsnetzes vorzunehmen. Neben der zumeist straßenbegleitenden Radinfrastruktur werden alle Stadtteile durch ein strategisches Hauptnetz des Radverkehrs vernetzt. Zudem wird ein hochwertiges radiales Netz, welches die Stadtteile möglichst direkt an die Innenstadt anbindet, definiert. Der Ausbau wird priorisiert. Ein Umbau bestehender Radwege zu priorisierten Velorouten erfolgt im Basisszenario für die Velorouten Helmstedter Straße/Schöppenstedter Turm und Wallring.

Bis 2030 werden mindestens 35 Kilometer Radwege aus oder neu gemäß Braunschweiger Standard gebaut. Die Prioritäten werden in der Rahmenplanung festgelegt. Für den Bau von Radverkehrsanlagen werden jährlich Haushaltmittel in ausreichendem Umfang bereitgestellt. Die Möglichkeiten, Fördermittel zu akquirieren, werden ausgeschöpft.

Qualitätsstandards wie der „Braunschweiger Standard“ für neu zu bauende Radwege (Abmessungen und Qualitätskriterien) und der Standard für Fahrradstraßen werden konsequent umgesetzt. Eine aktuell laufende Analyse des Streckennetzes im Radverkehr liefert Hinweise für die bestehenden Radverkehrsanlagen. Fahrradstraßen und -zonen werden zur Stärkung wichtiger Radverkehrsachsen anknüpfend an das bestehende Netz geprüft und eingerichtet.

Der Bau der geplanten Radschnellverbindungen von Braunschweig in die Region ist ein wichtiges Projekt zur Attraktivierung der zwischengemeindlichen und regionalen Radinfrastruktur. In Zusammenarbeit mit den Nachbarkommunen und dem Regionalverband wird für den Bau ein verbindlicher Zeitplan erarbeitet und die Korridore für die überregionalen Radschnellverbindungen konkretisiert.

Im Basisszenario berücksichtigt sind die Radschnellverbindungen

- Braunschweig - Wolfsburg
- Braunschweig – Wolfenbüttel
- Braunschweig – SZ-Thiede
- Braunschweig – Vechelde

Im Nachfolgenden werden die gesamten Maßnahmen, welche im Basisszenario abgebildet werden, stichpunktartig für den Radverkehr aufgeführt.

Tabelle 1: Maßnahmen im Handlungsfeld Radverkehr

Radverkehr
Stadtweiter Ausbau von Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Straßenraum
Verbesserung der Radverkehrsführungen in Knotenpunkten
Gesamtplanung und Ausbau eines Radverkehrsnetzes
Analyse und Abbau von bestehenden Hindernissen im Radverkehrsnetz
Qualitätsoffensive für Radwege
Ausbau und Beleuchtung von Radwegen
Verbesserungen bei Radwegereinigungen und Winterdienst
Verbesserte Überwachung im Straßenverkehr
Ausbauziel bis 2030
Qualitätsstandards im Radverkehr umsetzen
Markierung von Fahrradfurten
Ausbau geschützte Radfahrstreifen (Protected bike lanes)
Verbesserung der Radverkehrsführung an Baustellen
Bau der geplanten Radschnellverbindungen
Umbau bestehender Radwege zu priorisierten Velorouten
Ausschöpfung von Fördermitteln
Lastenrad-Förderung
Werbung für mehr Radverkehr
Verstärktes Engagement für Verkehrssicherheit im Radverkehr
Automatische Radverkehrszählung
Jährlicher Bericht der Unfallkommission zu Fahrradunfällen

Maßnahmen im ÖPNV

Für das Handlungsfeld Öffentlicher Verkehr werden insgesamt drei wesentliche Maßnahmen im Stadtgebiet für das Basisszenario berücksichtigt.

In Zusammenarbeit mit der BSVG wird das **Stadtbahnausbaukonzept** konsequent weiterverfolgt und auf allen Stufen umgesetzt. Dies beinhaltet die Projekte

- Neubau der Trassenverlängerung Volkmarode Nord (Stufe 1)
- Neubau der Trassenverlängerung Rautheim (Stufe 1)
- Neubau der Trasse Campusbahn mit Lückenschluss zur Siegfriedstraße (Stufe 2)
- Neubau der Trasse Heidberg/Salzdahlumer Straße (Stufe 2)
- Neubau der Trasse westliche Innenstadt (Stufe 3)
- Neubau der Trasse Lehndorf/Kanzlerfeld (Stufe 3)

Zur Stärkung der regionalen Anbindung wird die Planung und der Bau von zusätzlichen Bahnhaltepunkten in der Stadt konsequent geprüft und umgesetzt. Die Haltepunkte

- BS-West,
- BS-Leiferde und
- BS-Bienrode

werden dabei konsequent und unter Berücksichtigung von Sicherheitsaspekten und Anbindungen an das Fahrradnetz weiterverfolgt.

Zudem wird gemeinsam mit dem Regionalverband Großraum Braunschweig (z. B. im Rahmen der Aufstellung der Nahverkehrspläne) die weitere Attraktivierung des ÖPNV in der Region fokussiert. Durch eine einheitliche Taktung (30/60-Minuten) im Regionalbusverkehr und durch eine Taktverdichtung zu Hauptverkehrszeiten (15/30-Minuten) sowie durch eine Abstimmung der Stadt- und Regionalverkehre (Linien, Takt, Verknüpfung) wird der Regionalverkehr attraktiver gestaltet. Es wird gefördert, dass der Grundtakt auf allen Regiobuslinien montags bis samstags im Tagesverkehr auf mindestens alle 30 Minuten ausgeweitet, sonst auf mindestens alle 60 Minuten festgelegt wird.

Die im Basisszenario enthaltenen Maßnahmen für den Öffentlichen Verkehr zeigt zusammengefasst die folgende Tabelle 2.

Tabelle 2: Maßnahmenübersicht im Handlungsfeld ÖV

Öffentlicher Verkehr
Stadtbahnausbaukonzept konsequent weiterverfolgen
Einsatz für einen attraktiven Regionalverkehr auf Schiene und Bus
Prüfung und Bau zusätzlicher Bahnhaltepunkte (SPNV)

Im Umland ist zudem der Ausbau der Weddeler Schleife mit RE50 im 30min-Takt (bereits erfolgt) und die Einrichtung neuer SPNV-Haltepunkte in WF-Wendessen, SZ-Lichtenberg und SZ-Fredenberg sowie der Entfall des SPNV-Haltepunkt Neudorf-Platendorf berücksichtigt.

Maßnahmen im Kfz-Verkehr

Im Handlungsfeld Kfz-Verkehr sind folgende Maßnahmen für das Basisszenario berücksichtigt.

Städtische Maßnahmen:

- Umbau Hagenmarkt
- Neubau Stadtstraße Nord zwischen Mittelweg und Bienroder Weg
- Neubau Okerbrücke Leiferde (Ersatzneubau, abgeschlossen)
- Umbau Verkehrsführung Bahnhofsquartier
- und weitere kleinere Maßnahmen wie Tempo 30-Zonen, LSA

Regionale und überregionale Maßnahmen gemäß BVWP:

- Neubau A39 zwischen Wolfsburg und Lüneburg
- Ausbau B4 nördlich von BS (Ortsumgehung Meine – Rötgesbüttel)
- Ausbau B188 zwischen A39 und L322

3.3.3. Verkehrsnachfrage und THG-Emissionen

Ausgehend vom Analysefall 2016 entwickelt sich der Verkehr in Braunschweig aufgrund der oben für das Basisszenario 2035 erläuterten Entwicklungen und Einflussfaktoren. Weitere im Zielszenario (siehe Kap. 3.4) enthaltenen Maßnahmen des MEP sind in dieser allgemeinen Verkehrsentwicklung noch nicht berücksichtigt.

Abbildung 20 zeigt die Entwicklung der Verkehrsnachfrage der Bewohner der Stadt Braunschweig. Die Veränderungen gegenüber der Analyse 2016 sind in Abbildung 21 dargestellt. Die größten Veränderungen werden in der Verkehrsnachfrage des Radverkehrs mit einer Zunahme um 19 % bzw. fast 41.000 Fahrten/Tag erwartet. Die Maßnahmen im ÖV führen bei

den Bewohnern ebenfalls zu einem starken Anstieg der ÖV-Nutzung (+22 % bzw. 19.700 Fahrten).

Abbildung 20: Modal-Split Basisszenario 2035 Bewohner der Stadt Braunschweig

Verkehrsnachfrage in [Fahrten und Wege/Tag]		
Verkehrsmittel	Bewohner der Stadt Braunschweig	%
zu Fuß	161.700	18%
Rad	255.700	29%
ÖV	110.400	12%
MIV	366.000	41%
Summe	893.700	100%

Einwohner gesamt	254.760	Personen
Einwohner ab 6 J.	241.640	Personen
Wege/Person ges.	3,51	Wege/Person
Wege/Person ab 6 J.	3,70	Wege/Person
Wege/Person mot. V.	1,87	Wege/Person

Abbildung 21: Veränderungen in der Verkehrsnachfrage der Bewohner der Stadt Braunschweig im Basisszenario 2035 gegenüber dem Analysefall 2016

Verkehrsnachfrage	Veränderung der Verkehrsnachfrage [Fahrten und Wege/Tag]	
Verkehrsmittel	Bewohner der Stadt Braunschweig	%
zu Fuß	-8.900	-5%
Rad	+40.900	+19%
ÖV	+19.700	+22%
MIV	-59.700	-14%
Summe	-8.100	-1%

Einwohner gesamt	+3.270	Personen
Einwohner ab 6 J.	+2.810	Personen
Wege/Person ges.	-0,08	Wege/Person
Wege/Person ab 6 J.	-0,08	Wege/Person
Wege/Person mot. V.	-0,18	Wege/Person

Bezogen auf den Gesamtverkehr der Bewohner und der Besucher ergeben sich die in Abbildung 22 aufgeführten Verkehrsmengen sowie die entsprechenden Veränderungen gegenüber der Analyse. Für den Radverkehr werden die größten Zuwächse erwartet. Dies betrifft

nicht nur die Relationen im Binnenverkehr, sondern auch den Quell- und Zielverkehr (Radschnellwege). Dabei werden auch in geringem Umfang Fußwege ersetzt. Diese Zuwächse sowie die Zuwächse im ÖV gehen zum größten Teil zulasten der Verkehrsnachfrage im MIV.

Abbildung 22: Verkehrsaufkommen der Bewohner und Besucher bezogen auf die Gesamtstadt im Basisszenario 2035

Verkehrsnachfrage [Fahrten und Wege/Tag] bezogen auf das Stadtgebiet BS						
Personenverkehr Verkehrsmittel	Binnenverkehr	%	Quell-/ Zielverkehr	%	Summe	%
zu Fuß	163.000	20%	400	0%	163.400	13%
Rad	246.200	30%	20.800	5%	267.000	21%
ÖV	104.200	13%	49.200	11%	153.400	12%
MIV	312.200	38%	359.900	84%	672.100	54%
Summe	825.600	100%	430.300	100%	1.255.900	100%

Veränderungen in der Verkehrsnachfrage bezogen auf das Stadtgebiet BS						
Personenverkehr Verkehrsmittel	Binnenverkehr	%	Quell-/ Zielverkehr	%	Summe	%
zu Fuß	-8.900	-5%	0	0%	-8.900	-5%
Rad	+37.800	+18%	+8.700	+72%	+46.500	+21%
ÖV	+17.500	+20%	+10.400	+27%	+27.900	+22%
MIV	-52.300	-14%	-12.100	-3%	-64.400	-9%
Summe	-5.900	-1%	+7.000	+2%	+1.100	+0%

Im Straßengüterverkehr werden größere Zuwächse insbesondere bei den leichten Nutzfahrzeugen erwartet. Diese betreffen gleichermaßen den Binnenverkehr, als auch den Quell- und Zielverkehr. Beim Schwerverkehr werden größere Zuwächse nur im Quell- und Zielverkehr erwartet. Insgesamt wächst der Straßengüterverkehr um 30 %.

Abbildung 23: Verkehrsaufkommen im Straßengüterverkehr bezogen auf die Gesamtstadt im Basisszenario 2035

Verkehrsnachfrage [Fahrten und Wege/Tag] bezogen auf das Stadtgebiet BS						
Straßengüterverkehr	Binnenverkehr	%	Quell-/ Zielverkehr	%	Summe	%
Lkw < 3,5t	28.600	74%	18.700	56%	47.300	66%
Lkw ab 3,5t	10.100	26%	14.500	44%	24.600	34%
Summe	38.700	100%	33.200	100%	71.900	100%

Veränderungen in der Verkehrsnachfrage bezogen auf das Stadtgebiet BS						
Straßengüterverkehr	Binnenverkehr	%	Quell-/ Zielverkehr	%	Summe	%
Lkw < 3,5t	+6.800	+31%	+5.400	+41%	+12.200	+35%
Lkw ab 3,5t	+400	+4%	+3.900	+37%	+4.300	+21%
Summe	+7.200	+23%	+9.300	+39%	+16.500	+30%

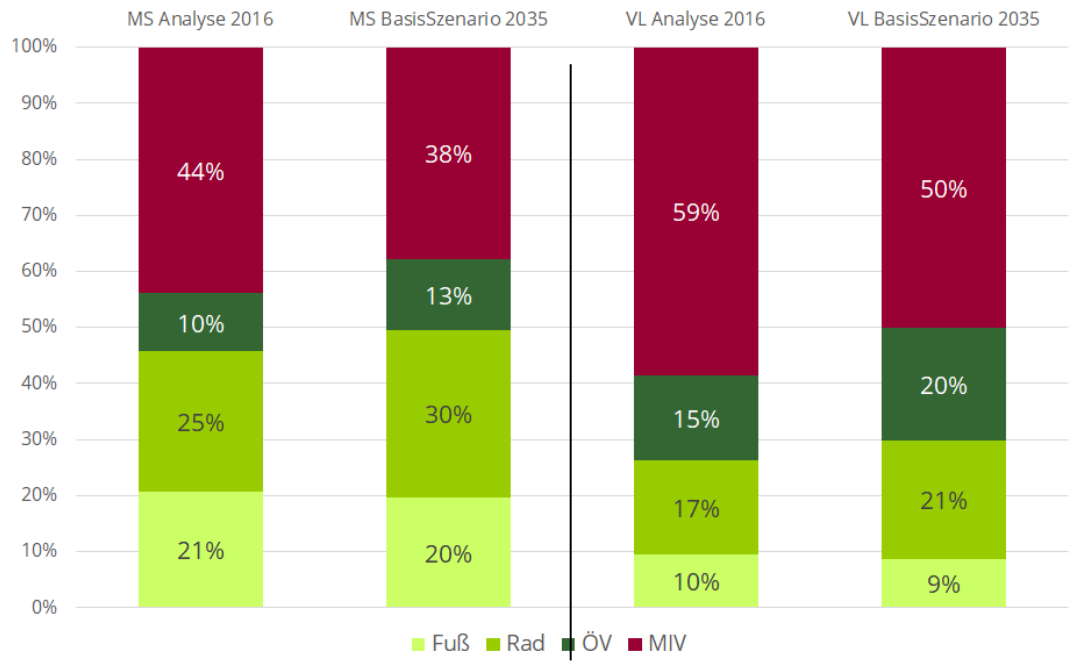
Zusammengefasst zeigen sich folgende Entwicklungen bis 2035 im Vergleich zum Analysejahr 2016:

Verkehrsnachfrage und Modal-Split

- der Radverkehr steigt im Binnenverkehr und im Quell-/Zielverkehr deutlich an
- der öffentliche Verkehr steigt im Binnenverkehr und im Quell-/Zielverkehr ebenfalls an
- die Wege zu Fuß gehen im Binnenverkehr leicht zurück
- im motorisierten Individualverkehr (MIV) ist im Binnenverkehr und im Quell-/Zielverkehr ein merklicher Rückgang zu verzeichnen
- das Aufkommen im Liefer- und Lkw-Verkehr steigt im Binnenverkehr und im Quell-/Zielverkehr merklich an.

In Abbildung 24 ist der Modal-Split im Binnenverkehr noch einmal für das Verkehrsaufkommen und die Verkehrsleistung im Analysefall 2016 und im Basisszenario 2035 gegenübergestellt. In der Verkehrsleistung kann im Basisszenario 2035 eine hälftige Aufteilung zwischen dem MIV und dem Umweltverbund erreicht werden.

Abbildung 24: Modal-Split im Binnenverkehr nach Verkehrsaufkommen (links) und Verkehrsleistung (rechts)

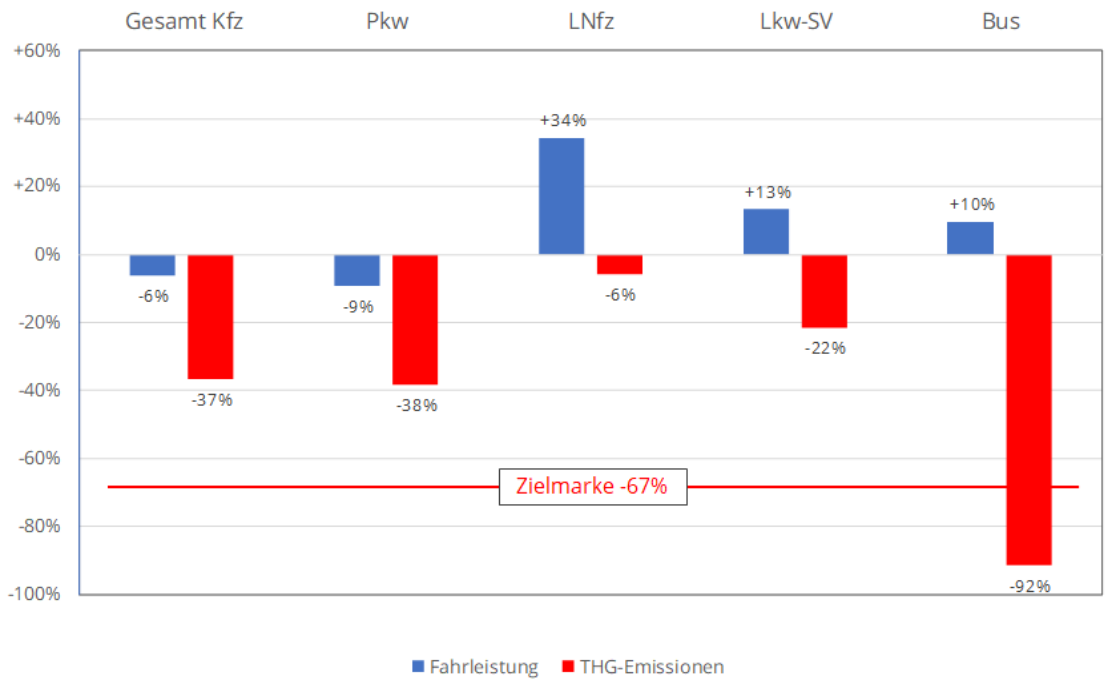


Fahrleistung und Treibhausgasemissionen

Aufgrund der Stärkung der Verkehrsnachfrage im Umweltverbund und dem Rückgang der Fahrleistung des verbrennungsintensiven MIV reduzieren sich die Treibhausgasemissionen (THG). Die THG-Emissionen werden als CO_2 Äquivalente verstanden und enthalten neben Kohlenstoffdioxid (CO_2) weitere THG intensive Immissionen wie Methan oder Lachgas gemäß des integrierten Klimaschutzkonzeptes 2.0 (IKSK 2.0). Die THG-Emissionen beziehen sich nach dem **Territorialprinzip** auf das Braunschweiger Stadtgebiet. Die Berechnung erfolgt mit dem Verkehrsmodell anhand der Emissionsfaktoren des HBEFA des Umweltbundesamtes in der Version 4.2. Grundlage sind die Fahrleistungen im Kfz-Verkehr getrennt nach Fahrzeugklassen.

Mit dem Verkehrsmodell wurden für den Analysefall 2016 und für das Basisszenario 2035 die THG-Emissionen im Stadtgebiet (ohne die Verkehre auf der A2 und der A 39) ausgewertet und gegenübergestellt. Die Fahrleistung im Stadtgebiet geht um 6 % zurück. Die THG-Emissionen sinken überwiegend aufgrund der Veränderungen in der Flottenzusammensetzung (zunehmende Elektrifizierung) um 37 %.

Abbildung 25: Veränderung der Fahrleistung und der THG-Emissionen im Basisszenario 2035 gegenüber dem Analysefall 2016



Die Zielmarke einer Reduzierung um 67 % der THG-Emissionen im Kfz-Verkehr aus dem IKSK 2.0 wird mit den im Basisszenario 2035 angenommenen Maßnahmen und Entwicklungen nicht erreicht. Mit der Umsetzung der Maßnahmen im Zielszenario und dem geschärften Zielszenario plus werden sich die THG-Emissionen im Braunschweiger Verkehrssektor weiter reduzieren.

3.4. Zielszenario 2035

Das Zielszenario 2035 baut auf dem Basisszenario auf und ergänzt dieses um zahlreiche ausgewählte Handlungsfelder bzw. Maßnahmen aus den drei Zukunftsszenarien. Die Maßnahmen wurden in einem umfangreichen Beteiligungsprozess mit Politik, Verwaltung und Expertenkreis diskutiert. Im Ergebnis wurden aus den 145 Maßnahmen der Zukunftsszenarien 88 Maßnahmen für das Zielkonzept 2035 ausgewählt. Sie geben damit die zukünftige Strategie für den Verkehr und die Mobilität in Braunschweig vor. Die im Zielszenario enthaltenen Maßnahmen sind ausführlich im Kapitel 4, Handlungskonzept beschrieben. Zudem sind die bereits im Basisszenario berücksichtigten Entwicklungen wie die Elektrifizierung der Fahrzeugflotte, die Strukturentwicklung und die absehbar bis 2035 realisierten Maßnahmen enthalten.

Die Maßnahmen greifen häufig ineinander und bilden Synergieeffekte und Abhängigkeiten. Bei der Modellierung der Maßnahmen entstehen somit Effekte durch das Zusammenwirken der unterschiedlichen Maßnahmen, die gegenüber einer Einzelbetrachtung verstärkt sind.

3.4.1. Verkehrsnachfrage und Modal Split

Die Abbildung 26 zeigt die Entwicklung der Verkehrsnachfrage der Bewohner der Stadt Braunschweig. Die Veränderungen gegenüber dem Basisszenario sind in Abbildung 27 dargestellt. Die größten Zuwächse werden in der Verkehrsnachfrage des Radverkehrs mit einer Zunahme um 16 % bzw. 41.300 Fahrten/Tag erwartet. Die Maßnahmen im ÖV führen bei den Bewohnern ebenfalls zu einem starken Anstieg der ÖV-Nutzung (+23 % bzw. 25.100 Fahrten). Das Verkehrsaufkommen im MIV sinkt um 28 % bzw. 101.300 Fahrten gegenüber dem Basisszenario.

Abbildung 26: Modal-Split Zielszenario 2035 Bewohner der Stadt Braunschweig

Verkehrsnachfrage in [Fahrten und Wege/Tag]		
Verkehrsmittel	Bewohner der Stadt Braunschweig	%
zu Fuß	196.400	22%
Rad	297.000	33%
ÖV	135.500	15%
MIV	264.700	30%
Summe	893.700	100%

Einwohner gesamt	254.760	Personen
Einwohner ab 6 J.	241.640	Personen
Wege/Person ges.	3,51	Wege/Person
Wege/Person ab 6 J.	3,70	Wege/Person
Wege/Person mot. V.	1,57	Wege/Person

Abbildung 27: Veränderungen in der Verkehrsnachfrage der Bewohner der Stadt Braunschweig im Zielszenario 2035 gegenüber dem Basisszenario 2035

Verkehrsnachfrage	Veränderung der Verkehrsnachfrage [Fahrten und Wege/Tag]	
Verkehrsmittel	Bewohner der Stadt Braunschweig	%
zu Fuß	+34.700	+21%
Rad	+41.300	+16%
ÖV	+25.100	+23%
MIV	-101.300	-28%
Summe	0	0,0%

Einwohner gesamt	0	Personen
Einwohner ab 6 J.	0	Personen
Wege/Person ges.	-0,00	Wege/Person
Wege/Person ab 6 J.	-0,00	Wege/Person
Wege/Person mot. V.	-0,30	Wege/Person

Die Berechnungen im Verkehrsmodell zeigen, dass sich der Modal Split der Braunschweigerinnen und Braunschweiger bis 2035 im Vergleich zum Analysefall 2016 sowie zum Basisszenario 2035 deutlich verändert. Somit kann erreicht werden, dass zukünftig 70 % der Fahrten und Wege der Braunschweigerinnen und Braunschweiger mit dem Umweltverbund durchgeführt werden.

Bezogen auf den Gesamtverkehr der Bewohner und der Besucher ergeben sich die in Abbildung 28 aufgeführten Verkehrsmengen sowie die entsprechenden Veränderungen gegenüber der Basisprognose. Für den Radverkehr werden die größten Zuwächse erwartet. Dies betrifft i. W. die Relationen im Binnenverkehr. Hier sind auch größere Zuwächse bei den Fußwegen zu erwarten, da aufgrund der Entwicklung zur 15min-Stadt die ausserhäusigen Gelegenheiten auf kürzeren Wegen erreicht werden können. Die Zuwächse im Umweltverbund gehen zulasten der Verkehrsnachfrage im MIV, die insgesamt um 15 % abnimmt (Summe Binnenverkehr und Quell-/Zielverkehr).

Abbildung 28: Verkehrsaufkommen der Bewohner und Besucher im Zielszenario 2035 bezogen auf die Gesamtstadt

Verkehrsnachfrage [Fahrten und Wege/Tag] bezogen auf das Stadtgebiet BS						
Personenverkehr Verkehrsmittel	Binnenverkehr	%	Quell-/ Zielverkehr	%	Summe	%
zu Fuß	198.600	23%	500	0%	199.100	16%
Rad	286.200	34%	24.100	6%	310.300	25%
ÖV	129.900	15%	53.900	13%	183.800	15%
MIV	239.400	28%	328.900	81%	568.300	45%
Summe	854.100	100%	407.400	100%	1.261.500	100%

Veränderungen in der Verkehrsnachfrage bezogen auf das Stadtgebiet BS						
Personenverkehr Verkehrsmittel	Binnenverkehr	%	Quell-/ Zielverkehr	%	Summe	%
zu Fuß	+35.600	+22%	+100	+25%	+35.700	+22%
Rad	+40.000	+16%	+3.300	+16%	+43.300	+16%
ÖV	+25.700	+25%	+4.700	+10%	+30.400	+20%
MIV	-72.800	-23%	-31.000	-9%	-103.800	-15%
Summe	+28.500	+3%	-22.900	-5%	+5.600	+0%

Im Straßengüterverkehr werden Veränderungen gegenüber dem Basisszenario 2035 durch die innerstädtische Verlagerung von Lieferfahrten auf das Rad erkennbar. Fahrten, die bisher mit leichten Nutzfahrzeugen erledigt wurden, werden zukünftig auf kürzeren Distanzen mit dem Fahrrad oder Lastenrad durchgeführt. Im Schwerverkehr wird eine stärkere Verlagerung der Gütertransporte auf die Schiene unterstellt.

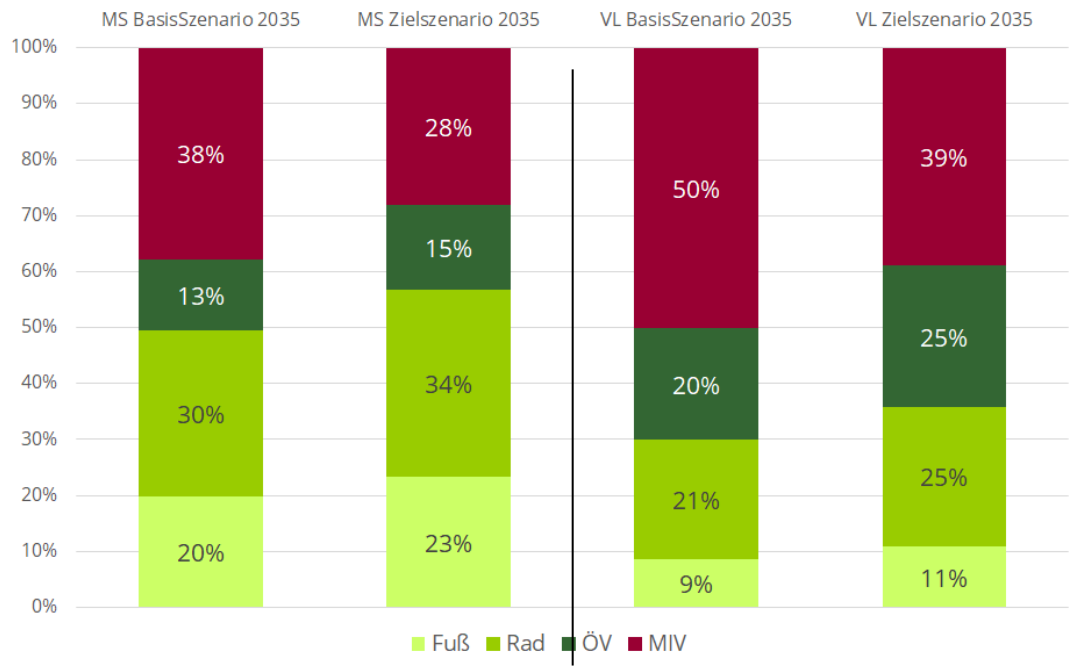
Abbildung 29: Verkehrsaufkommen im Straßengüterverkehr im Zielszenario 2035 bezogen auf die Gesamtstadt

Verkehrsnachfrage [Fahrten und Wege/Tag] bezogen auf das Stadtgebiet BS						
Straßengüterverkehr	Binnenverkehr	%	Quell-/ Zielverkehr	%	Summe	%
Lkw < 3,5t	23.700	62%	18.700	58%	42.400	60%
Lkw ab 3,5t	9.600	25%	13.800	42%	23.400	33%
Rad, Lastenrad	5.000	13%	0	0%	5.000	7%
Summe	38.300	100%	32.500	100%	70.800	100%

Veränderungen in der Verkehrsnachfrage bezogen auf das Stadtgebiet BS						
Straßengüterverkehr	Binnenverkehr	%	Quell-/ Zielverkehr	%	Summe	%
Lkw < 3,5t	-4.900	-17%	0	0%	-4.900	-10%
Lkw ab 3,5t	-500	-5%	-700	-5%	-1.200	-5%
Rad, Lastenrad	+5.000	+100%	0	0%	+5.000	+100%
Summe	-400	-1%	-700	-2%	-1.100	-2%

In Abbildung 30 ist der Modal-Split im Binnenverkehr nachfolgend noch einmal für das Verkehrsaufkommen und die Verkehrsleistung im Basisszenario 2035 und im Zielszenario 2035 gegenübergestellt. In der Verkehrsleistung kann im Zielszenario 2035 eine Aufteilung zwischen dem MIV und dem Umweltverbund im Verhältnis von rd. 40 zu 60 % erreicht werden.

Abbildung 30: Modal-Split im Binnenverkehr nach Verkehrsaufkommen (links) und Verkehrsleistung (rechts)



3.4.2. Fahrleistung und THG-Emissionen

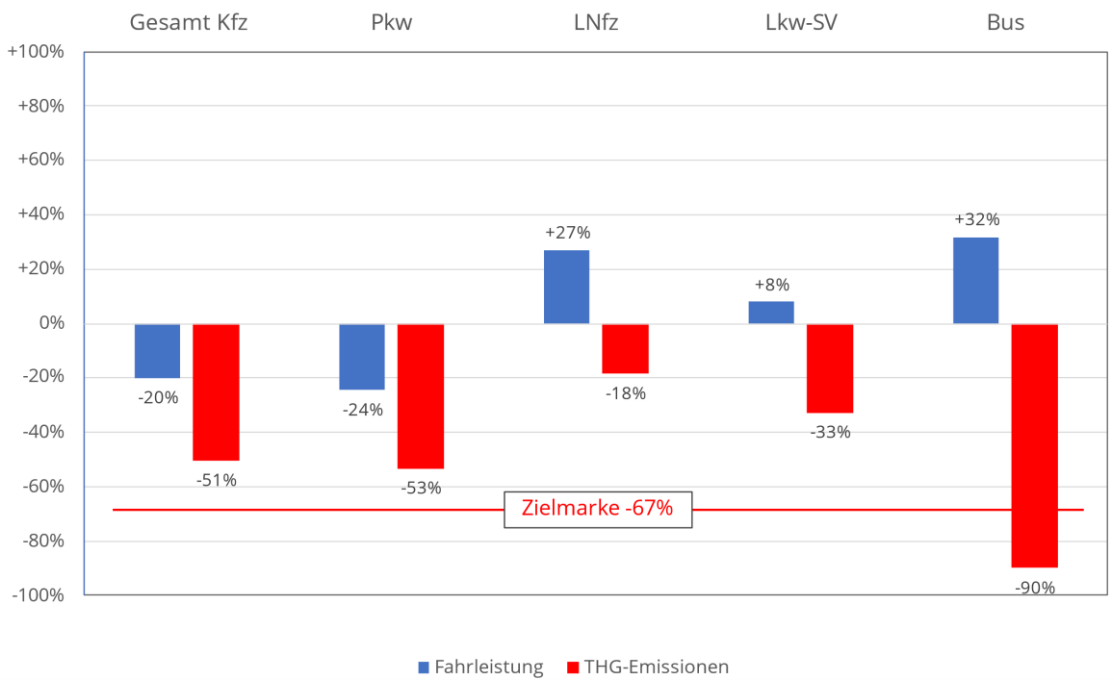
Insgesamt sinken die THG-Emissionen im Braunschweiger Stadtgebiet im Zielszenario um 51 % im Vergleich zum Analysefall 2016 ab. Die Autobahnen A2 und A39 sind dabei nicht mit eingerechnet, da die dortigen Verkehrsbelastungen stark vom Durchgangsverkehr ohne Bezug zum Stadtgebiet geprägt sind.

Die städtischen Maßnahmen des Zielszenarios wirken sich hinsichtlich der Einsparung von THG-Emissionen überwiegend auf den Pkw-Verkehr aus. Die THG-Emissionen im Schwerverkehr, die durch städtische Maßnahmen nur bedingt beeinflusst werden können, gehen um rd. ein Drittel zurück. Von der Reduzierung gehen ca. 30%-Punkte – wie bereits im Basisszenario - auf die Elektrifizierung der Fahrzeugflotte zurück.

Die Betrachtung der Maßnahmen mit dem Verkehrsmodell verdeutlicht, dass der MEP seine Wirkung erst in der Integration aller Handlungs- bzw. Maßnahmenfelder entfaltet. Nur die Elektrifizierung der Antriebe bis 2035 wird für die gewünschte Reduzierung der THG-Emissionen nicht ausreichen. Nur durch einen Mix aller Maßnahmen können die ambitionierten Ziele einer Mobilitätswende und die Vorgaben zur THG-Reduktion ernsthaft verfolgt und erreicht werden. Das heißt Einzelmaßnahmen sind nicht ausreichend, es muss mutig „im Großen“ gedacht werden.

Die zukünftige Verkehrs- und Mobilitätsstrategie für Braunschweig muss somit ein gesamtheitlicher Ansatz sein, welcher alle Strategieansätze der Zukunftsszenarien berücksichtigt.

Abbildung 31: Veränderung der Fahrleistung und der THG-Emissionen im Zielszenario 2035 gegenüber dem Basisszenario 2035



Die angestrebte Zielmarke einer Reduzierung um 67 % der THG-Emissionen im Kfz-Verkehr des IKSK 2.0 kann auch mit den im Zielszenario 2035 angenommenen Maßnahmen und Entwicklung durch die Stadt allein nicht erreicht werden. Mit Berücksichtigung der Rahmenbedingungen und Maßnahmen im Zielszenario 2035 Plus können sich die THG-Emissionen im Braunschweiger Verkehrssektor weiter dem Zielwert annähern.

3.5. Zielszenario 2035 Plus

Wie im vorherigen Kapitel beschrieben, kann mit dem Zielszenario 2035 die angestrebte Zielmarke einer Reduzierung um 67 % der THG-Emissionen im Kfz-Verkehr nicht erreicht werden. Das Zielszenario 2035 berücksichtigt Maßnahmen, die in der Planungshoheit bzw. im Einflussbereich der Stadt liegen. Darüber hinaus bestimmen auch übergeordnete Rahmenbedingungen die Entwicklung von Mobilität und Verkehr in Braunschweig und damit die THG-Bilanz.

Das Zielszenario 2035 Plus beinhaltet deshalb weitere Entwicklungen außerhalb der eigenen Planungshoheit sowie darüber hinaus die Schärfung einiger Maßnahmen in Braunschweig. Folgende ergänzende Maßnahmen und Entwicklungen in der Stadt sind im Zielszenario 2035 Plus berücksichtigt:

- Radverkehr: Verstärkter Netzausbau mit Velorouten und protected bike lanes
- Kfz-Verkehr: Flächendeckend Tempo 30 außerhalb des Hauptnetzes, Unterbindung Durchgangsverkehr Innenstadt, Bohlweg und Schlossplatz autofrei
- ÖPNV: Taktverdichtung im ÖPNV-Angebot ganztägig
- Alternative Antriebe: Weiterer konsequenter Ausbau der Ladeinfrastruktur zur Förderung der E-Mobilität in Braunschweig

Darüber hinaus sind weitere mögliche Entwicklungen im Zielszenario 2035 Plus berücksichtigt, die außerhalb der direkten Planungshoheit der Stadt Braunschweig liegen:

Maßnahmen auf Ebene der Region

Auch auf regionaler Ebene (SUMP) bzw. in den Nachbarkommunen werden Anstrengungen in Richtung Mobilitätswende und Reduzierung der Treibhausgasemissionen unternommen, die Auswirkungen auf die Mobilität der Bewohnerinnen und Bewohner in der gesamten Region und in Braunschweig haben.

Maßnahmen auf Ebene von EU, Bund und Land

Es wird angenommen, dass auch auf übergeordneter politischer Ebene (EU/Bund/Land) ambitionierte Aktivitäten unternommen werden, die zu einer Reduzierung der THG-Emissionen führen und dazu beitragen, die Klimaziele zu erreichen, z.B.

- Höhere CO_2-Preise und damit Anstieg der Kraftstoffpreise

- Abschaffung des Diesel-Privilegs
- Änderung der Dienstwagenbesteuerung
- Bonus-Malus-System für die Kfz-Steuer
- Ausdehnung der (Lkw-)Maut
- Änderung der StVO (z.B. zur flächendeckenden Einführung Tempo 30)
- Förderung der E-Mobilität und größere E-Anteile in der Fahrzeugflotte; angesetzt wurde eine Fahrzeugflotte mit einem Anteil der elektrisch angetriebenen Pkw (BEV und PHEV) von 46% (HBEFA). Damit ergeben sich für das Zielszenario plus bei (geschätzt) rd. 150.000 zugelassenen Pkw in Braunschweig rd. 69.000 elektrische BEV und PHEV.

Die Wirkungen der genannten übergeordneten Rahmenbedingungen und Maßnahmen auf den Verkehr in Braunschweig sind nicht exakt abzubilden. Insgesamt kann davon ausgegangen werden, dass die Nutzung des Fahrrades sowie des ÖV zunehmend attraktiver wird und der Kfz-Verkehr in der Stadt zurückgeht.

3.5.1. Fahrleistung und THG-Emissionen

Unter Berücksichtigung der genannten übergeordneten Rahmenbedingen und Maßnahmen gehen im Zielszenario 2035 Plus die Fahrleistungen im Kfz-Verkehr im Braunschweiger Stadtgebiet um 32 % gegenüber dem Basisszenario zurück. Dadurch sinken die THG-Emissionen des Kfz-Verkehrs im Zielszenario 2035 Plus um weitere 16 %-Punkte gegenüber dem Zielszenario ab.

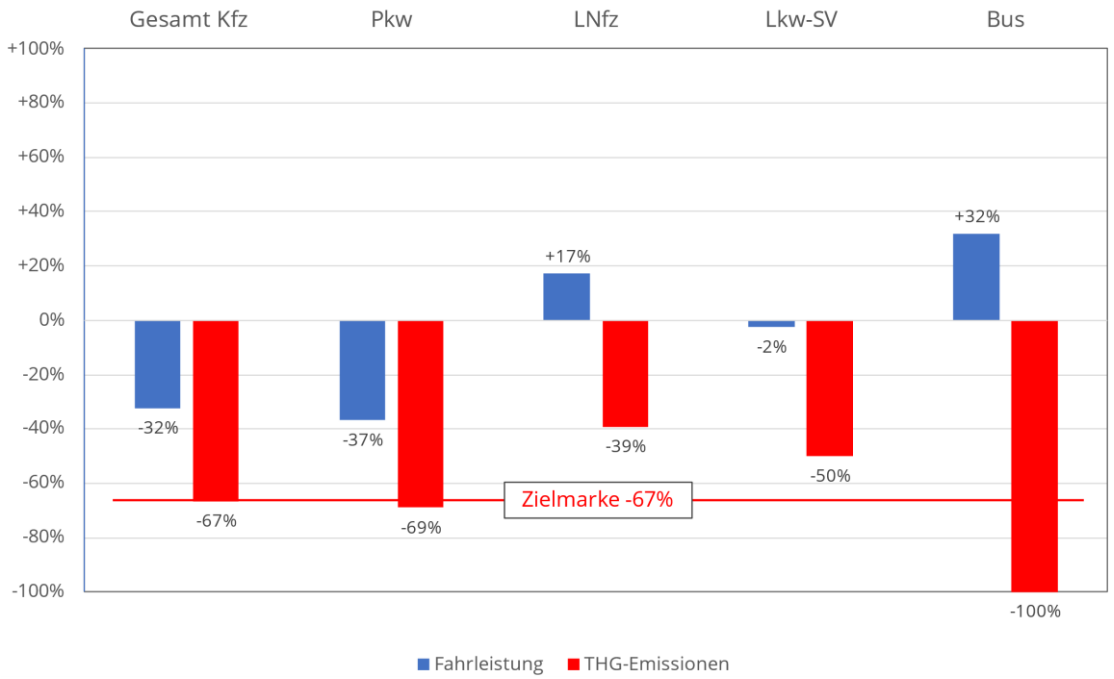
Die angestrebte Zielmarke einer Reduktion um 67 % im Vergleich zum Analysefall 2016 kann erreicht werden.

Von der genannten Reduktion von 16 %-Punkten gegenüber dem Zielszenario resultieren:

- 6 %-Punkte aus dem weiteren konsequenten Ausbau der Ladeinfrastruktur und dem damit unterstellten höheren Anteil E-Fahrzeuge an der Fahrzeugflotte in Braunschweig,
- weitere 6 %-Punkte entfallen auf Verhaltensänderungen der Bewohner aus dem Umland, die auch einen Einfluss auf den Verkehr in Braunschweig ausüben,
- weitere 2 %-Punkte können durch die oben beschriebenen weiteren Angebotsverbesserungen im ÖV und im Radverkehr erreicht werden,
- weitere 2 %-Punkte werden aufgrund der preispolitischen Maßnahmen zur CO_2 / THG-Reduktion sowie im Schwerverkehr erreicht.

Die städtischen Maßnahmen des Zielszenario 2035 Plus wirken sich hinsichtlich der Einsparung von THG-Emissionen überwiegend auf den Pkw-Verkehr aus. Für den Busbereich wird eine vollständige Bedienung im Stadt- und Regionalbusverkehr mit E-Fahrzeugen unterstellt. Die THG-Emissionen im Schwerverkehr, die durch die oben genannten Maßnahmen insbesondere kostenseitig beeinflusst werden, gehen gegenüber dem Basisszenario um rd. die Hälfte zurück.

Abbildung 32: Veränderung der Fahrleistung und der THG-Emissionen im Zielszenario 2035 Plus gegenüber dem Basisszenario 2035



Insgesamt zeigt sich, dass das Ziel einer wirkungsvollen Reduzierung der Treibhausgase in Braunschweig allein durch die Maßnahmen in der Planungshoheit der Stadt nur bedingt erreicht werden kann. Erst durch gemeinsame Anstrengungen auf allen Ebenen also EU, Bund, Land und insbesondere auch in den benachbarten Kommunen in der Region gelingt es, die Ziele der THG-Reduktion im Verkehr zu erreichen.

4. Das Handlungskonzept

Der Mobilitätsentwicklungsplan enthält 88 Maßnahmen, welche in elf Handlungsfeldern zusammengefasst wurden. Die Auflistung der Handlungsfelder sowie der Maßnahmen innerhalb dieser stellt jedoch weder eine Hierarchie der Maßnahmen untereinander dar, noch sind die Maßnahmen nur innerhalb des jeweiligen Handlungsfeldes wirksam. Die Gesamtheit der Maßnahmen bildet das Handlungskonzept ab und damit eine integrierte Mobilitätsstrategie, welche sich an den Zielfeldern orientiert. Ergänzt werden die Maßnahmen durch eine Umsetzungsplanung sowie ein Evaluationskonzept zur Überwachung des Fortschritts (siehe Kap. 4.13 und 5).

4.1. Bewertungsschema der Maßnahmen

Die im Handlungskonzept zusammengeführten Maßnahmen werden – neben einer kurzen Maßnahmenbeschreibung – nach ausgewählten Kriterien bewertet und eingeordnet, um eine Vergleichbarkeit und Dringlichkeit innerhalb der einzelnen Handlungsfelder sowie handlungsfeldübergreifend abzubilden. Dies ermöglicht zudem eine Priorisierung der Maßnahmen mit Blick auf die Umsetzungsplanung und der dafür abzubildenden (finanziellen) Ressourcen. Die Kriterien und Charakteristika der Bewertung und Einordung werden im Folgenden erläutert.

Maßnahmenebene
Für eine Ersteinschätzung des Maßnahmencharakters und der Bedeutung für die Gesamtstadt Braunschweig dient die Maßnahmenebene. Die Maßnahmen können eine unterschiedliche räumliche Bezugsgröße aufweisen, dem mit diesem Kriterium Rechnung getragen werden soll. Zusätzlich wird hierdurch zudem der Konkretisierungsgrad der Maßnahmen verdeutlicht und deutet bereits an, inwiefern eine Umsetzung noch weiterer Vorbereitung bedarf. Die Maßnahmenebene dient ebenfalls dazu, das Wirkungsgeflecht und die Wechselwirkungen der Maßnahmen untereinander zu verdeutlichen. Hierfür ist am Ende jedes Handlungsfelds eine entsprechende Abbildung dargestellt.

- Konzepte / Zielsetzungen:
  Programmatische und strategische Maßnahmen für die Gesamtstadt Braunschweig
- Übergeordnet:
  Konkrete Maßnahmen mit stadtbezirksübergreifendem Charakter
- Untergeordnet:
  Konkrete Maßnahmen mit i. d. R. kleinteiligem und konkretem räumlichen oder inhaltlichem Bezug

Kostenklassen

Um den finanziellen Aufwand der Maßnahmen planen zu können, ist jede Maßnahme einer von fünf Kostenklassen zugeordnet. Die Abschätzung erfolgt dabei aus Erfahrungswerten zum Bezugsjahr 2024, wobei perspektivische Baukostensteigerungen und Inflationen aufgrund der nicht einschätzbaren Entwicklung unberücksichtigt bleiben. Um Scheingenauigkeiten zu vermeiden, werden keine konkreten Zahlen benannt. Die Kategorisierung erfolgt vor allem zur Ausdifferenzierung der Maßnahmen untereinander. Eine grobe Zuordnung erfolgt wie folgt:

- Sehr niedrig: < 50.000 €
- Niedrig: 50.000 € – 250.000 €
- Mittel: 250.000 € – 500.000 €
- Hoch: 500.000 € – 1.000.000 €
- Sehr hoch: > 1.000.000 €

Die Kosten beziehen sich dabei auf die Gesamtkosten und enthalten teilweise Hinweise, ob diese jährlich anfallen.

Umsetzungsdauer

Die Maßnahmen besitzen unterschiedliche Umsetzungsdauern sowie -horizonte. Zur Vereinheitlichung wird der vollständige Realisierungszeitraum der jeweiligen Maßnahmen als Bezugsgröße herangezogen. Gleichwohl ist bewusst, dass die tatsächliche Umsetzungsdauer auch abhängig von parallel und extern laufenden Prozessen ist und somit keine exakten Umsetzungszeiträume vorhergesagt werden können. Dennoch wird im Zuge der Umsetzungsplanung (siehe Kap. 4.13) eine Dauer angenommen, um die Wechselwirkungen zwischen den Maßnahmen zu verdeutlichen. Der Zeithorizont ist in drei Abschnitte unterteilt. Ferner gibt es Daueraufgaben, die regelmäßig oder auch jährlich ausgeübt werden.

- Kurzfristig: < 5 Jahre
- Mittelfristig: 5 – 10 Jahre
- Langfristig: > 10 Jahre
- Daueraufgabe: laufende/regelmäßige Umsetzung

Priorität

Die Maßnahmen sind teilweise mit erheblichem finanziellem, personellem und organisatorischem Aufwand verbunden. Daher ist für eine effiziente Umsetzung des Handlungskonzeptes eine Priorisierung angezeigt. Da die Priorisierung jedoch einen erheblichen Einfluss auf die inhaltliche Ausrichtung und die Wirkungsrichtung des MEP besitzt, erfolgte die vorgeschlagene Priorisierung nach einem ersten gutachterlichen Vorschlag im Weiteren über einen Ab-

stimmungsprozess mit der Stadtverwaltung. Es wurde bewusst auf die Priorität „niedrig“ verzichtet, da die im Handlungskonzept enthaltenen Maßnahmen durchgängig von einer gewissen Relevanz und Wichtigkeit geprägt sind.

Die Priorisierung erfolgt grundsätzlich in drei Stufen:

- Mittel
- Hoch
- Sehr hoch

Bedeutung Modal Shift und THG-Reduktion

Aufgrund des Richtungsbeschlusses mit dem Klimaschutzkonzept 2.0 der Stadt Braunschweig ist die Klimawirkung des Verkehrs von übergeordneter Bedeutung für die Stadt. Um den besonderen Stellenwert der Treibhausgasemissionen zu berücksichtigen, wurde für jede Maßnahme das Einsparpotenzial qualitativ abgeschätzt. Eine quantifizierte Berechnung des Einsparpotenzials ist maßnahmenscharf nicht möglich, da die Wirkung der Maßnahmen sich gegenseitig stark bedingen und somit eine isolierte Berechnung nicht aussagekräftig ist. Es ergibt sich jedoch im Vergleich der Maßnahmen untereinander ein Potenzial für den Beitrag zum Klimaschutz (geringe bis hohe Wirkung). In diesem Zusammenhang soll aber auch die für kleinteilige Maßnahmen vergleichsweise geringe Wirkung auf eine THG-Reduktion insofern charakterisiert werden, dass der Umweltverbund gestärkt wird, wodurch eine indirekte Wirkung unterstellt wird.

- hohe Wirkung auf die THG-Reduktion
- Wirkung auf THG die THG-Reduktion
- Stärkung Umweltverbund, aber niedrige Wirkung auf die THG-Reduktion

4.2. Fußverkehr

Mit einem Anteil von knapp 24 % aller zurückgelegten Wege, spielt der Fußverkehr bereits heute eine zentrale Rolle für die Mobilität der Braunschweigerinnen und Braunschweiger[17]. Vor dem Hintergrund des demographischen Wandels wird das Zufußgehen in Zukunft noch weiter an Bedeutung gewinnen, da insbesondere ältere Personen (>75 Jahre) und Kinder (<10 Jahre) sich zu Fuß bewegen[18]. Insbesondere der Anteil, der über 70-Jährigen wird laut der Bevölkerungsprognose in Braunschweig zunehmen[19].

[17] WVI 2018, nach Verkehrsmodell 2016

[18] MiD 2017

[19] CIMA-Bevölkerungsprognose 2017 nach BSVG 2020

Für die fußläufige Erreichbarkeit sind zentrale Versorgungsbereiche, wie zum Beispiel Lebensmitteleinzelhandel, Schulen, Banken, Gesundheitseinrichtungen, ÖPNV-Haltestellen und Parkplätze (z. B. Quartiersgaragen) relevant. Bereits heute werden in Braunschweig Einkäufe zu 34 % zu Fuß erledigt. Die bestehende Fußverkehrsinfrastruktur bietet dafür eine gute Ausgangslage, kann dem heutigen Bedarf allerdings nicht in allen Belangen gerecht werden. So entsprechen bestehende Fußverkehrsanlagen häufig nicht den geltenden Anforderungen (z. B. nach Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), DIN 18040-3).

Folgende Handlungsbedarfe werden beim Fußverkehr als zentral erachtet:

- Herstellung ausreichend dimensionierter Räume für einen konfliktfreien Fußverkehr
- Schaffung sicherer und barrierefreier Querungsmöglichkeiten (insbes. in den Stadtteilzentren)
- Erhöhung der Durchlässigkeit für den Fußverkehr im Bereich von verkehrlichen Barrieren
- Herstellung barrierefreier Wege insbesondere in historisch geprägten Stadtteilen
- Sicherung einer fußläufigen Erreichbarkeit von Versorgungsbereichen in den außerhalb liegenden Ortsteilen

Um die Fußverkehrsinfrastruktur dem Bedarf entsprechend zu ertüchtigen und weitere Wege auf den Fußverkehr zu verlagern, wird die Umsetzung von neun Maßnahmen empfohlen.

Dabei zielen alle Maßnahmen darauf ab, dass die wichtigen Ziele des täglichen Bedarfs innerhalb von 15 Minuten zu Fuß erreichbar sind. Damit wird sich an dem Stadtentwicklungs-Leitbild der 15 Minuten-Stadt orientiert (s. auch Maßnahme RS1), welches neben der Stärkung der Nahmobilität auch den Vorrang der Innenentwicklung und eine Nutzungsmischung anstrebt. Dabei werden die Räume für den Fußverkehr nicht als reine Transiträume betrachtet, sondern – im Sinne der Walkability – auch vermehrt qualitative Aspekte (z. B. Sicherheit, Komfort und Attraktivität) und soziokulturelle Angebote (z. B. Grün- und Wasserflächen, Spiel- und Erholungsangebote) als Teil einer fußverkehrsfreundlichen Infrastruktur berücksichtigt, die die Aufenthaltsqualität fördert.

Ein wichtiger Baustein zum Erreichen dieser Ansprüche ist die Erarbeitung und Festlegung von Qualitätsstandards für die Fußverkehrsinfrastruktur (Maßnahme F1). Entsprechend der geltenden Regelwerke können so konkrete Vorgaben für die Ausgestaltung der Fußverkehrsinfrastruktur definiert und insbesondere bei Neuplanungen und Baumaßnahmen angewandt werden.

Um ein durchgängiges Fußverkehrswegenetz mit möglichst geringen Umwegen sicherzustellen, wird die Schaffung weiterer fußgängerfreundlicher Kreuzungen und Querungen, insbesondere in den Stadtteilen empfohlen (Maßnahme F5). Um die entsprechenden neuralgischen Situationen und Bedarfe zu erfassen, werden zunächst Fußverkehrskonzepte erstellt. An für

den Fuß- und Radverkehr bedeutenden Knotenpunkten (z. B. in den Stadtteilzentren) wird zudem der Einsatz von "Rundum-Grün"-Phasen im Einzelfall geprüft. Eine weitere Maßnahme zur Verbesserung der Querbarkeit an stark frequentierten Fußgängerrouten ist die Anpassung der LSA-Steuerung, sodass Zufußgehende standardmäßig Grün haben und Kfz über Induktionsschleifen die Grünphase anfordern (Maßnahme F9).

In Geschäftslagen wird zudem eine angemessene Aufwertung und ggf. Erweiterung bestehender Fußgängerzonen geprüft (Maßnahme F7). So soll die Aufenthaltsqualität und das Einkaufen in der Einkaufsstadt noch attraktiver werden.

Mit dem Ausbau der Fußwegeverbindungen soll auch eine flächendeckende Barrierefreiheit einhergehen, welche durch die Erarbeitung eines Programms zur Barrierefreiheit erfolgen soll (Maßnahme F2).

Darüber hinaus gilt es, den Fußverkehr jenseits der klassischen Infrastruktur zu fördern, um den Stellenwert des Zufußgehens als eigene Verkehrsart zu stärken und in der Stadtgesellschaft zu platzieren. Dazu zählt die Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum (Maßnahme 4), die Ausweitung von Grünstrukturen im Stadtgebiet (Maßnahme F3) sowie der Abbau von sogenannten Angsträumen (Maßnahme F8).

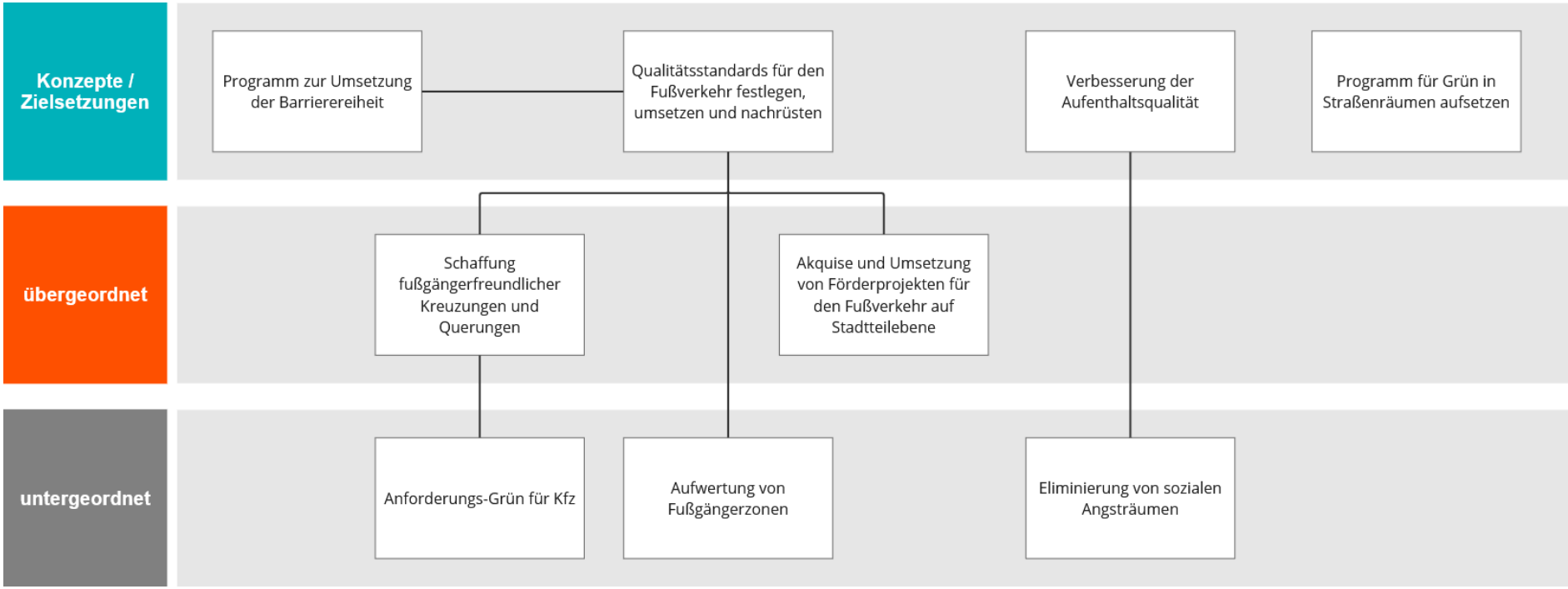
Ein Querschnittsthema bildet die Maßnahme F6 „Akquise und Umsetzung von Förderprojekten für den Fußverkehr auf Stadtteilebene“. Das geförderte Programm "Gut gehen lassen" mit den Modellquartieren Wenden und Rautheim soll auf weitere Quartiere übertragen werden. Weitere Fördermöglichkeiten für den Fußverkehr sollen geprüft werden.

Durch die Umsetzung der Maßnahmen können die im Zielkonzept definierten Handlungsziele erreicht werden: Stadtraum angemessen und attraktiv gestalten, Barrierefreie und selbstbestimmte Mobilität als Grundsatz der Planung, Erreichbarkeit der Stadt, der Stadtteile und Nahversorgungsstandorte fördern, Verkehrssicherheit erhöhen, Verkehrsbedingte Emissionen vermindern und Stadt der kurzen Wege etablieren. Durch einen Beitrag zu diesen Zielen werden fünf der sechs strategischen Zielfelder durch die erarbeiteten Maßnahmen im Fußverkehr berührt (vgl. Zwischenbericht).

Tabelle 3: Maßnahmenübersicht des Handlungsfelds Fußverkehr

Fußverkehr
F1 Qualitätsstandards für den Fußverkehr festlegen, umsetzen und nachrüsten
F2 Programm zur Umsetzung der Barrierefreiheit
F3 Programm für Grün in Straßenräumen aufsetzen
F4 Verbesserung der Aufenthaltsqualität
F5 Schaffung fußgängerfreundlicher Kreuzungen und Querungen
F6 Akquise und Umsetzung von Förderprojekten für den Fußverkehr auf Stadtteilebene
F7 Aufwertung von Fußgängerzonen
F8 Eliminierung von sozialen Angsträumen
F9 Anforderungs-Grün für Kfz

Abbildung 33: Zusammenhang der Maßnahmen im Fußverkehr



4.3. Radverkehr

Der Radverkehr spielt bereits heute eine wichtige Rolle für die Braunschweiger Bürgerinnen und Bürger. Mit 23,8 % (VM 2016) bzw. 20 % (MiD 2017) Radverkehrsanteil hat Braunschweig im Vergleich mit anderen Großstädten bereits eine leicht überdurchschnittliche Radverkehrsnutzung[20]. Insbesondere im Braunschweiger Binnenverkehr spielt der Radverkehr eine große Rolle. Dagegen werden Fahrten aus und nach Braunschweig selten mit dem Fahrrad zurückgelegt. Dem ADFC-Fahrradklima-Test[21] nach gehört Braunschweig zudem zu den führenden Fahrradstädten in Deutschland und liegt im Ranking unter den Top-5-Städten vergleichbarer Stadtgröße.

Mit dem Ratsbeschluss „Braunschweigs Weg für einen besseren Radverkehr" hat sich die Stadt bereits das Ziel gesetzt, die positive Entwicklung in der Radverkehrsnutzung weiter zu fördern und in Zukunft das Rad als Fortbewegungsmittel zu stärken. Konkretisiert wird das Fördervorhaben mit dem von der Politik beschlossenen Ziel- und Maßnahmenkatalog „Radverkehr in Braunschweig". Zur Erreichung der Ziele wurden verschiedene Maßnahmen entwickelt. Im Rahmen des Ziels 3 „Radwege sicherer und komfortabler machen" wurde der „Braunschweiger Standard" definiert, der Maße und Qualitätsstandards für neu zu errichtende Radinfrastruktur vorsieht. Der Braunschweiger Standard definiert darüber hinaus Qualitätskriterien für Velorouten.

Die Ergebnisse der Bestandsanalyse bestätigen diese gute Ausgangslage, zeigen jedoch ausgeprägte räumliche Qualitätsunterschiede und auf vielen Verbindungen, insbesondere im Stadt-Umland-Raum, deutliche Handlungsbedarfe auf.

Radverkehrsanlagen entsprechen verbreitet nicht den angestrebten Anforderungen, insbesondere hinsichtlich der Radwegebreite nach ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen), oder weisen Führungs- und Belagsdefizite auf. Darüber hinaus gibt es weitere Komponenten mit Optimierungsbedarf. Insgesamt ist das Radverkehrssystem im Untersuchungsgebiet nicht für alle Fahrzwecke ausreichend attraktiv, um die bestehenden Potenziale für den Radverkehr zu erschließen.

Folgende Handlungsbedarfe werden beim Radverkehr als zentral erachtet:

- Ausbau von schnellen stadtteil- bzw. regionalen Verbindungen
- Verbesserung und Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur
- Verbesserung der Radverkehrs-Signalisierungen

[20] vgl. WVI 2018 und MiD 2017; Ergebnis der regionalstatistischen Schätzung der Mobilitätskennwerte

[21] ADFC (o. D.). Fahrradklimatest 2022: Alle Ergebnisse im Überblick.

- Ausbau von Radabstellanlagen in den äußeren Stadtteilen und Stadtteilzentren.

Um die Radverkehrsinfrastruktur dem Bedarf entsprechend zu ertüchtigen und weitere Wege auf den Radverkehr zu verlagern, wird die Umsetzung von zwanzig Maßnahmen empfohlen.

Eine sichere, komfortable und intuitiv nutzbare Infrastruktur stellt den grundlegenden Baustein zur Stärkung des Radverkehrs als Verkehrsmittel dar. Daher ist eine Gesamtplanung des Radverkehrsnetzes vorzunehmen (Maßnahme R1). Hierfür wurde bereits ein strategisches Hauptnetz für den Radverkehr im Rahmen des MEP-Prozesses erstellt und von der Politik beschlossen (siehe Anlage). Unter Berücksichtigung des strategischen Hauptnetzes ist die Planung und Umsetzung der Velorouten bis 2035 zu beginnen (Maßnahme R11). Velorouten sind priorisierte, komfortable Radwege für alle Altersgruppen. Sie sind sicher befahrbare, nummerierte, ausgeschilderte und durchgehende Routen für den Alltagsradverkehr. So können schnell und sicher auch längere Wege zurückgelegt werden und wichtige Ziele miteinander verbunden werden. Die gestalterischen Kriterien werden entsprechend der "Definition von einzuhaltenden Qualitätsstandards" konsequent umgesetzt.

Bei der Erarbeitung des strategischen Hauptnetzes wurde sichergestellt, dass eine Anbindung an die identifizierten regionalen Radverkehrsverbindungen hergestellt wird, sodass auch eine lückenlose Erreichbarkeit umliegender Städte und Gemeinden gegeben ist (Maßnahme R8). Darüber hinaus wird in Zusammenarbeit mit den Nachbarkommunen und dem Regionalverband für den Bau der drei geplanten Radschnellwege (BS-WF/SZ-Thiede, BS-WOB, BS-Vechelde) ein verbindlicher Zeitplan erarbeitet und die Korridore für die überregionale Radschnellverbindungen konkretisiert (Maßnahme R6).

Generelle Problemstellen an Kreuzungen und im Netz sowie bestehende Hindernisse im Radverkehrsnetz, auch solche für Lastenräder und Fahrradanhänger, wurden bereits analysiert. Basierend auf den Empfehlungen der Analyse sind die Problemstellen zu prüfen und entsprechend zu eliminieren (Maßnahme R9). Die Zustandserfassung wird laufend fortgeführt und Gefahrenstellen beseitigt (Maßnahme R10). Qualitätsstandards wie der „Braunschweiger Standard“ für neu zu bauende Radwege (Abmessungen und Qualitätskriterien) und der Standard für Fahrradstraßen werden dabei konsequent umgesetzt. Fahrradstraßen und -zonen werden zur Stärkung wichtiger Radverkehrsachsen anknüpfend an das bestehende Netz geprüft und eingerichtet (Maßnahme R5). Entsprechend des Prüfergebnisses, gemäß Maßnahme 4.1 des Ziel- und Maßnahmenkatalogs, werden an den identifizierten (Haupt-)Straßen geschützte Radfahrstreifen gebaut (Maßnahme R13).

Auch Knotenpunkte und Querungsstellen werden durch den MEP in den Blick genommen. Radverkehrsführungen an Knotenpunkten werden auch in Zukunft unter Beachtung der örtlichen Verhältnisse und der einschlägigen Regelwerke (u. a. ERA, Braunschweiger Standard) geplant. Dabei werden auch subjektive Sicherheitsbedürfnisse berücksichtigt. Auf Radfahrstreifen in Mittellage wird nach Möglichkeit verzichtet. Das Netz wird entsprechend des strategi-

schen Hauptnetzes Radverkehr sukzessive fahrradfreundlich optimiert bzw. umgebaut (Maßnahme R4). Konkrete Ansätze sind z. B. eine Freigabe ohne Anforderung nach vorheriger automatischer Detektion als Regellösung für den Radverkehr (Maßnahme R15) und die Optimierung der LSA-Schaltungen (u. a. getrennte Schaltung von Fuß- und Radverkehr, Prüfung freies Rechtsabbiegen; Maßnahme R16).

Als wichtiges Oberzentrum nimmt der MEP insbesondere auch die Innenstadt in den Blick. Bis 2035 werden diverse Planungen zur Umgestaltung von Innenstadtstraßen zur Umsetzung erstellt und erste Bürgerbeteiligungen durchgeführt (Maßnahme R2). Für die Fußgängerzone gilt, dass die mit dem Lieferverkehr gleichberechtigte (zeitliche Regelung) bestehende Befahrbarkeit der Fußgängerzone mit dem Fahrrad fortgeführt wird. Darüber hinaus soll der City-Ringschluss in beiden Fahrtrichtungen für den Radverkehr direkt am Rande der Fußgängerzone ermöglicht werden. Die anliegenden Straßen sind auf ihre Passierbarkeit zu prüfen (Maßnahme R17).

Um zu erreichen, dass mehr Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, ist die Verfügbarkeit der Infrastruktur unabhängig von Witterung und Tageszeit ein wichtiger Aspekt. Dies betrifft auf der einen Seite den Winterdienst (Maßnahme R19), auf der anderen Seite die Beleuchtung (Maßnahme R18). Kritische Beleuchtungslücken im Radwegenetz sind zu identifizieren, und ein Programm zur mittelfristigen Beseitigung ist aufzustellen. Die Umsetzung des Analyseberichts zur Identifizierung von Beleuchtungslücken und dem Programm zur Beseitigung erfolgt vorrangig mit Fokus auf das strategische Hauptnetz Radverkehr. In Hinblick auf Baustellen wird der Radverkehr verstärkt berücksichtigt und sichere Radverkehrsführungen entwickelt (Maßnahme R20).

Neben der Infrastruktur für den Weg stellt auch das Parken des Fahrrades am Ziel einen wichtigen Aspekt der Radverkehrsförderung dar. Neben dem Abbau von Nutzungsbarrieren verhindert eine ausreichende Anzahl an Radabstellanlagen auch Einschränkungen für den Fußverkehr durch ungeordnet abgestellte Fahrräder. Durch die zunehmende Anzahl von teuren Fahrrädern (z. B. Pedelecs) und breiteren Sonderfahrrädern (z. B. Lastenräder) steigen auch die Ansprüche an die Abstellmöglichkeiten. Um zunächst den Bedarf an qualifizierten Fahrradabstellanlagen zu identifizieren, wird zunächst eine Bedarfsanalyse der öffentlichen Fahrradabstellanlagen durchgeführt. Anschließend werden diese verbessert und ausgebaut. Der Fokus liegt auf dem öffentlichen Raum in Stadtteilzentren, Wohngebieten, an ÖPNV-Haltestellen und an städtischen Einrichtungen. Über den Ziele- und Maßnahmenkatalog hinaus soll speziell an Endhaltestellen des ÖPNV die Umsetzung von überdachten und ggf. abschließbaren, baulichen Fahrradabstellanlagen geprüft werden. Zudem sollen stadtweit Abstellflächen speziell für Lastenräder und Fahrradanhänger geschaffen werden (Maßnahme R7). Darüber hinaus wird geprüft, wo und in welcher Anzahl überdachte Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt notwendig sind (z. B. in Bestandsgebäuden). Empfohlen wird mindestens eine Anlage in der Innenstadt und ein Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof. Damit soll das bestehende Angebot um geschützte Abstellmöglichkeiten erweitert werden. Hierfür ist es

hilfreich, einen Standard für die Ausstattung der Fahrradparkhäuser zu definieren (Maßnahme R12).

Durch eine dauerhafte öffentliche Präsenz des Radverkehrs, bspw. in Form spezifischer Kampagnen- und Öffentlichkeitsarbeit, soll die Verkehrssicherheit für den Radverkehr erhöht werden. Dies soll gelingen, indem regelmäßig mit Plakaten im öffentlichen Raum und unter Einsatz digitaler Mittel über Neuerungen und wenig respektierte oder bekannte Regelungen in Verbindung mit dem Radverkehr informiert und zur allgemeinen gegenseitigen Rücksichtnahme aufgefordert wird. Zusätzlich zu den Vorhaben der Maßnahme 16 des Ziel- und Maßnahmenkatalogs ist das Engagement in öffentlichen Einrichtungen (z. B. Schulen, Jugendhäuser oder Kitas) auszubauen. Weitere Ideen im Zusammenhang der Förderung des rücksichtsvollen Miteinanders sollen Berücksichtigung finden (Maßnahme R14).

Für einen langfristigen Erfolg der o. g. Maßnahmen ist eine kontinuierliche Evaluation von besonderer Relevanz. Ziel dieser ist es, Erkenntnisse über Erfolge, Misserfolge und Kontrolle abzuleiten und sichtbar zu machen, welches Vorgehen seine Wirkung erzielt und welches nicht. Dafür wird ein Konzept für die Evaluation von größeren Radverkehrsprojekten erarbeitet. Feedback aus der Bürgerschaft ist mit geeigneten (schlanken, auch digitalen) Verfahren abzufragen. Bei der Umsetzung einer neuen Veloroute sind Radverkehrszählungen vor und nach dem Umbau hilfreich, um den Erfolg des Projektes quantifizieren zu können (Maßnahme R3).

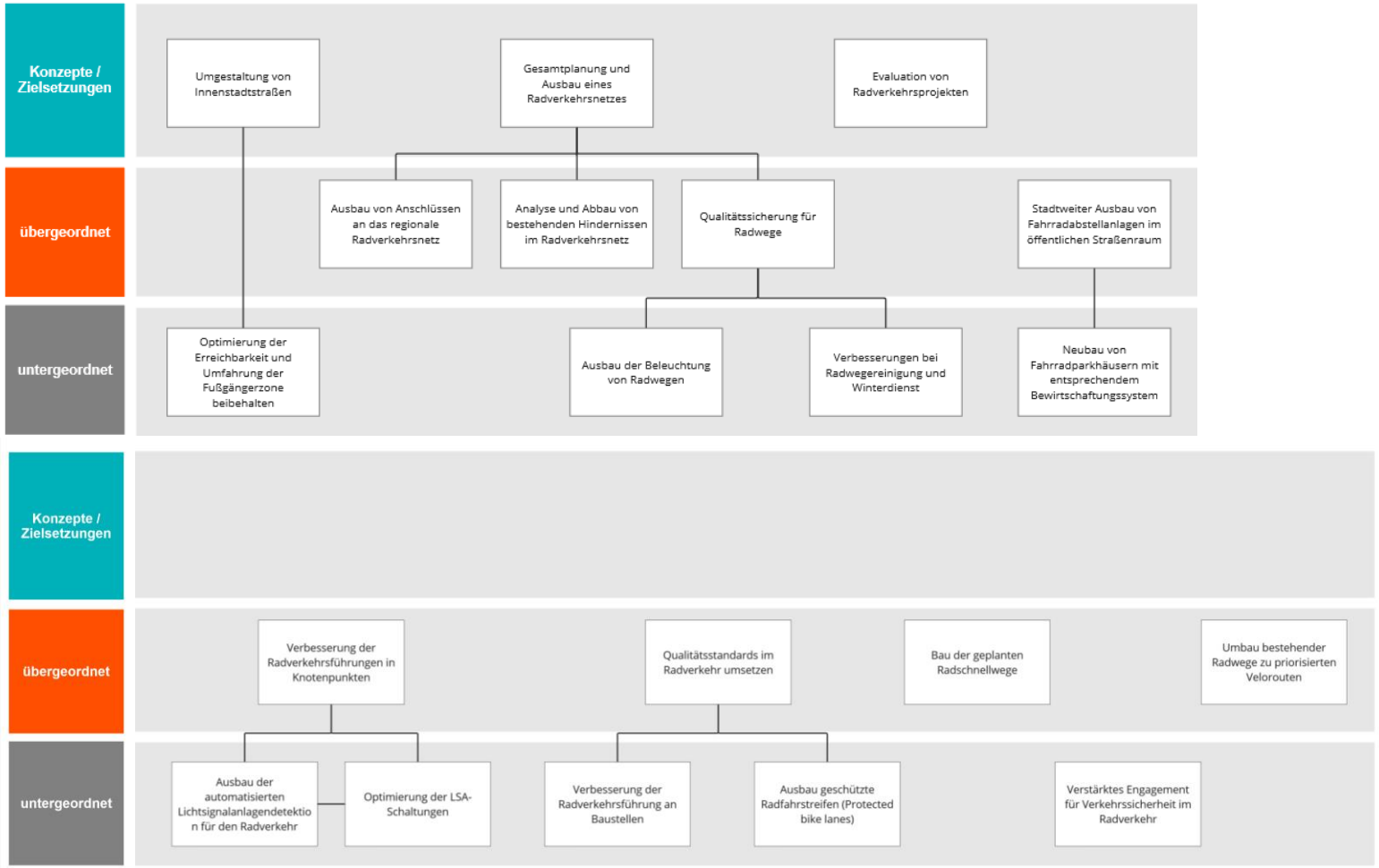
Mit der Förderung des Radverkehrs wird auf verschiedene Ziele des MEP wie u. a. die Förderung der Erreichbarkeit der Stadt, der Stadtteile und Nahversorgungsstandorte, die Weiterentwicklung inter- und multimodaler Angebote und die Verminderung verkehrsbedingter Emissionen eingezahlt (vgl. Zwischenbericht).

Tabelle 4: Maßnahmenübersicht des Handlungsfelds Radverkehr

Radverkehr
R1 Gesamtplanung und Ausbau eines Radverkehrsnetzes
R2 Umgestaltung von Innenstadtstraßen
R3 Evaluation von Radverkehrsprojekten
R4 Verbesserung der Radverkehrsführungen in Knotenpunkten
R5 Qualitätsstandards im Radverkehr umsetzen
R6 Bau der geplanten Radschnellwege
R7 Stadtweiter Ausbau von Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Straßenraum
R8 Ausbau von Anschlüssen an das regionale Radverkehrsnetz
R9 Analyse und Abbau von bestehenden Hindernissen im Radverkehrsnetz
R10 Qualitätssicherung für Radwege
R11 Umbau bestehender Radwege zu priorisierten Velorouten
R12 Neubau von Fahrradparkhäusern mit entsprechendem Bewirtschaftungssystem

R13 Ausbau geschützte Radfahrstreifen (Protected bike lanes)
R14 Verstärktes Engagement für Verkehrssicherheit im Radverkehr
R15 Ausbau der automatisierten Lichtsignalanlagendetektion für den Radverkehr
R16 Optimierung der LSA-Schaltungen
R17 Optimierung der Erreichbarkeit und Umfahrung der Fußgängerzone beibehalten
R18 Ausbau der Beleuchtung von Radwegen
R19 Verbesserungen bei Radwegereinigung und Winterdienst
R20 Verbesserung der Radverkehrsführung an Baustellen

Abbildung 34: Zusammenhang der Maßnahmen im Radverkehr



4.4. Öffentlicher Verkehr

Der öffentliche Verkehr (ÖV) ist ein bedeutender Bestandteil der Mobilitäts- und Alltagskultur, denn ein leistungsfähiger und attraktiver ÖV trägt unmittelbar zur Lebensqualität und Urbanität bei. Der ÖV ist zudem ein wichtiger Faktor für die Verkehrswende in Braunschweig und für Personen ohne eigenes Kfz ein wichtiges Mobilitätsangebot.

Mit rund 41 Millionen Fahrgästen im Jahr (Stand 2019) leistet die Braunschweiger Verkehrs-GmbH den größten Beitrag für den ÖPNV im Stadtgebiet und damit auch einen wichtigen Beitrag zu einer nachhaltigen Mobilität in der Stadt. Insgesamt wurden im Jahr 2019 rd. 10 Mio. Wagen-km mit Stadtbahn und Bus bereitgestellt und pro Betriebstag rd. 112.000 Personen befördert.

Für eine höhere Nutzung dieser Verkehrsmittel ist aus Sicht der nutzenden Personen die Erreichbarkeit und Bedienungshäufigkeit der Haltestellen von Bedeutung. Weiterhin gelten kurze Reisezeiten, eine störungs- und behinderungsfreie Beförderung, eine verlässliche und pünktliche Bedienung, ein überzeugendes Preis-/Leistungsverhältnis und ein verständliches und gerechtes Tarifsystem als Kriterien zur Förderung des ÖPNV.

Bereits heute wird in verschiedenen Projekten intensiv daran gearbeitet, den ÖPNV in Braunschweig stetig zu verbessern. Zu den wichtigsten Projekten neben dem Leuchtturmprojekt des Stadtbahnausbaus (Stadt.Bahn.Plus) zählen:

- Projekt Echtzeit
- E-Bus-Konzept
- ÖPNV-Bevorrechtigungsprogramm
- Mobilitäts-App
- Tarifstrukturreformprozess ab 2022

Auf Grundlage der Bestandsanalyse zeigen sich jedoch auch Verbesserungspotenziale im ÖPNV Braunschweigs. So lässt sich das ÖV-Angebot im Abendverkehr sowie in manchen Ortslagen verdichten. Auch verkürzen sich Fahrzeiten durch direktere Routen zwischen einzelnen Ortsteilen. Insbesondere in kleineren Ortschaften im Umland können die Verbindungsqualitäten durch reduzierte Umsteigevorgänge optimiert werden. Analog zum strategischen Hauptnetz des Radverkehrs (s.o.) wurde im Rahmen des MEP-Prozesses ebenfalls ein entsprechendes Netz für den ÖPNV erarbeitet (siehe Anlage).

Bereits heute werden die Haltestellen in Braunschweig im Rahmen des Haltestellenkonzepts sukzessiv barrierefrei ausgebaut. Dieser Prozess muss weiterhin vorangetrieben werden, um möglichst schnell eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Ein besonderes Augenmerk gilt es auf die Haltestellenbeleuchtung zu legen, bei der es derzeit noch Defizite gibt.

Auch im Bereich der Infrastruktur für den ÖPNV gibt es Optimierungspotentiale. So lässt sich die Flüssigkeit des Verkehrsablaufes im Busverkehr mit eigenen Busspuren oder Bevorrechtigungen an Lichtsignalanlagen gegenüber dem heutigen Verkehrsablauf verbessern.

Im Vergleich zu ähnlich großen Städten sind die ÖV-Tarife in Braunschweig als eher teuer einzustufen, Mehrfahrtenkarten und Abos sind weniger stark rabattiert. Eine Optimierung des Tarifsystems kann zu einer größeren Attraktivität des öffentlichen Verkehrs in Braunschweig beitragen.

Folgende Handlungsbedarfe werden auf Grundlage der Bestandsanalyse beim ÖV abgeleitet:

- Einsatz für einen attraktiven Regionalverkehr auf Schiene und Bus
- Vorhaben zur Beschleunigung des ÖPNV umsetzen
- Prüfung von sinnvollen Verbesserungen des Tarifsystems sowie Schaffung attraktiver und günstiger Angebote
- Anpassung der Infrastruktur an zeitgemäßen ÖPNV

Anhand der Handlungsbedarfe wurden die folgenden Maßnahmen für den ÖV definiert:

Tabelle 5: Maßnahmenübersicht des Handlungsfelds öffentlicher Verkehr

Öffentlicher Verkehr
ÖV1 Einsatz für einen attraktiven Regionalverkehr auf Schiene und Bus
ÖV2 Anpassung der Infrastruktur an zeitgemäßen ÖPNV
ÖV3 Vorhaben zur Beschleunigung des ÖPNV umsetzen
ÖV4 Prüfung und Bau zusätzlicher Bahnhaltepunkte (SPNV)
ÖV5 Unterstützung bei der Sicherung einer attraktiven Verknüpfung (Fahrplan) und Anschlusssicherung zwischen Bahn- und Buslinien
ÖV6 Prüfung von sinnvollen Verbesserungen des Tarifsystems sowie Schaffung attraktiver und günstiger Angebote
ÖV7 Stringente Umsetzung der Barrierefreiheit im ÖPNV forcieren
ÖV8 Ausbau von On-Demand-Verkehren vorantreiben (flexibler ÖPNV)
ÖV9 Smartes Ticketing (Check-In, Check-out)
ÖV10 Prüfung der Einführung von Expressbuslinien
ÖV11 Prüfung der Umsetzbarkeit einer Taktverdichtung im Stadtverkehr

In Zusammenarbeit mit dem Regionalverband Großraum Braunschweig (z. B. im Rahmen der Aufstellung der Nahverkehrspläne) wird die weitere Attraktivierung des ÖPNV in der Region fokussiert (Maßnahme ÖV1). Durch eine einheitliche Taktung (30/60-Minuten) im Regionalbusverkehr und durch eine Taktverdichtung zu Hauptverkehrszeiten (15/30-Minuten) sowie durch eine Abstimmung der Stadt- und Regionalverkehre (Linien, Takt, Verknüpfung) wird der

Regionalverkehr attraktiver gestaltet. Es wird gefördert, dass der Grundtakt auf allen Regiobuslinien montags bis samstags im Tagesverkehr auf mindestens alle 30 Minuten ausgeweitet, sonst mindestens alle 60 Minuten festgelegt wird.

Zur Stärkung der regionalen Anbindung wird die Planung und der Bau von zusätzlichen Bahnhaltepunkte in der Stadt konsequent geprüft (Maßnahme ÖV4). Die Haltepunkte BS-West, Leiferde und Bienrode werden dabei u. a. unter Berücksichtigung von Sicherheitsaspekten und Anbindungen an das Fahrradnetz weiterverfolgt.

Die Abstimmung des Busnetzes auf den Schienenverkehr, erfolgt seitens der BSVG weiterhin und wird wo möglich optimiert, so dass mit wenigen Minuten Wartezeit beim Übergang von Bus und Bahn und andersherum zu rechnen ist und eine Anschlusssicherung gewährleistet wird (Maßnahme ÖV5). Als Daueraufgabe ergibt sich daraus die Abstimmungsprüfung bei der Fahrplanänderung der Bahn (Anfang Dezember). Die Erreichbarkeit von Anschlüssen soll auf digitalen Anzeigen angezeigt und online abrufbar sein.

Die BSVG prüft, auf Grundlage des Deutschlandtickets, Verbesserungen im Braunschweiger Tarifsystem (Maßnahme ÖV6). Zu den Ansatzpunkten zur Vereinfachung und Attraktivitätssteigerung des ÖPNV können beispielsweise, die Einführung eines Mobilitäts-Tickets im Regionalverband, Kombinationstickets (z. B. P+R mit ÖV, Veranstaltungsticket mit ÖV-Nutzung), die einfachere Bezahlung über eine App (E-Ticket) sowie Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme zählen. Gemeinsam mit der Stadt macht sich die BSVG beim Verkehrsverbund Region Braunschweig dafür stark bzw. setzt sich gegenüber Bund und Land für die Neuerungen und finanzielle Unterstützung ein.

Es wird ein umfangreiches ÖPNV-Konzept erarbeitet, um neue Gestaltungsmöglichkeiten für bestehende Straßenräume und Knotenpunkte, die vom ÖPNV betroffen sind, festzusetzen (Maßnahme ÖV2). Das Projekt „2,65 m Wagenkastenbreite“ wird hierbei berücksichtigt. Der Prüfung folgt die bedarfsorientierte Umsetzung des Konzeptes.

In Zusammenarbeit mit der BSVG wird die Einführung eines On-Demand-Systems geprüft und je nach Bedarf umgesetzt (Maßnahme ÖV8). On-Demand-Verkehre beinhalten u.a. die flexible Buchung von ÖPNV-Angeboten per App oder Telefon. Dieses Angebot wird dabei ohne feste Haltestellen und Streckenverläufe auf tangentialen Verbindungen zwischen den Stadtteilen eingerichtet, um insbesondere äußere Stadtteile untereinander zu verbinden und den bestehenden ÖPNV zu ergänzen bzw. schwache Verbindungen zu ersetzen.

Die BSVG wird bei der Erweiterung des Ticketangebots um Smartes Ticketing unterstützt (Maßnahme ÖV9). Es werden Möglichkeiten wie z. B. das Einchecken beim Einstieg und Auschecken beim Verlassen des Systems pilotiert, um über den Tag die Nutzungen des ÖPNV zu analysieren. Am Ende des Tages wird das beste Ticket abgerechnet. Mit der eingeführten FAIRTIQ-App im VRB wurde bereits ein wichtiger Schritt hin zu einem smarten Ticketing gemacht.

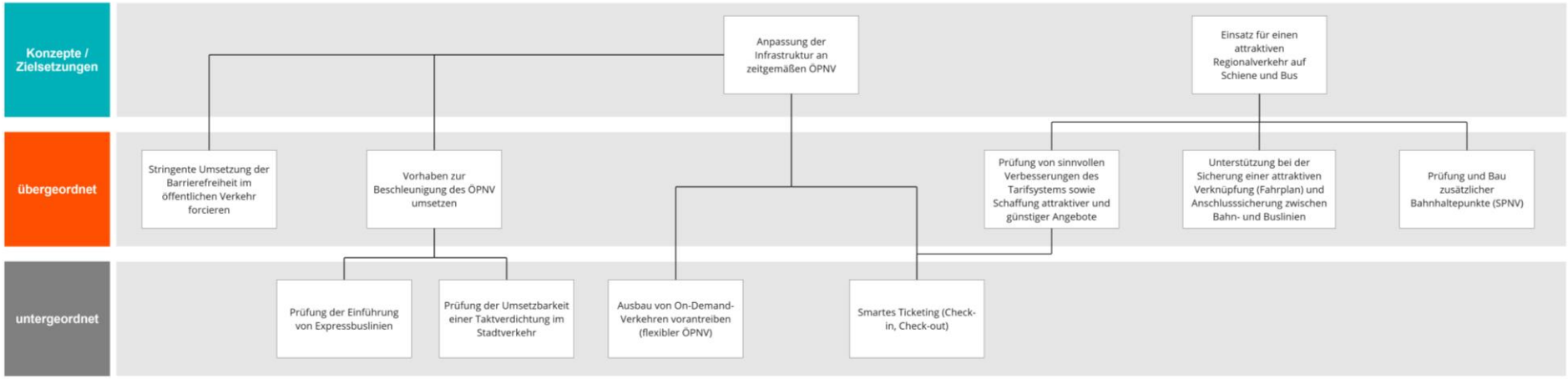
Der stadtweite barrierefreie Ausbau des ÖPNV, insbesondere der Bushaltestellen (taktile Leitelemente, gesicherte Querungen, Hochbord, bedarfsentsprechend dimensionierte Aufstellfläche, ausreichende Gehwegbreiten), wird stringent weitergeführt (Maßnahme ÖV7). Die Barrierefreiheit wird bei der Kalkulation der Fahrzeit berücksichtigt, indem u. a. ein zusätzlicher Zeitaufwand für fahrzeugseitige Einstiegshilfen und der erhöhte Zeitaufwand für Ein- und Ausstieg berücksichtigt werden.

Der ÖPNV wird beschleunigt, z. B. durch die Bevorrechtigung an Knotenpunkten im strategischen Hauptnetz des ÖPNV, durch Busschleusen vor Knotenpunkten, durch den konsequenten Bau von Fahrbahnrandhaltestellen oder durch eigene Busstreifen im Kernstadtbereich (Maßnahme ÖV3). Die Lichtsignalanlagen werden, wo möglich, so gesteuert, dass der ÖPNV – insbesondere die Stadtbahn – voll priorisiert wird, damit die Reisezeiten im ÖV reduziert werden. Eine Ausstattung der LSA für Abmeldevorgänge verbessert die Freigabezeiten für den übrigen motorisierten und nicht-motorisierten Verkehr.

Die BSVG prüft und führt bedarfsorientiert neue Expressbuslinien ein (Maßnahme ÖV10). Durch die Einführung eines Expressbus-Angebots auf ausgewählten Strecken werden die Reisezeiten mit dem ÖPNV verkürzt. Die Expressbusse nutzen dabei auch Autobahnen, um zügig an ihr Ziel zu kommen.

Die BSVG prüft weiterhin eine Taktverdichtung im Stadtverkehr auf den Hauptlinien auf einen 10- oder wenn möglich 7,5-Minuten Takt und auf den Ergänzungslinien auf einen 15 oder 20 Minuten Takt (Maßnahme ÖV11).

Abbildung 35: Zusammenhang der Maßnahmen im Öffentlichen Verkehr



4.5. Inter- und Multimodalität

Im Handlungsfeld Inter- und Multimodalität werden Maßnahmen zusammengefasst, die der Förderung des multi- und intermodalem Mobilitätsverhaltens dienen. Die Verknüpfung von verschiedenen Verkehrsmitteln wurde in den vergangenen Jahren im Untersuchungsgebiet stark ausgebaut und alternative Fortbewegungsmittel, z. B. durch die kontinuierliche Ausweitung von Sharing-Angeboten wie dem Nibelungen Bike und Sheepersharing gefördert. Gerade in peripher gelegenen Stadtteilen, welche bislang nicht im Bediengebiet von Sharing-Angeboten liegen, sollten weitere Angebote geschaffen werden.

Folgende Handlungsbedarfe werden zum Ausbau der Inter- und Multimodalität als zentral erachtet:

- Ausweitung von Bike+Ride an Stadtbahn- und Bushaltestellen
- Aufbau und Umsetzung eines Konzepts für Mobilitätsstationen
- Ausweitung des bestehenden Sharing-Angebots an Verknüpfungspunkten und in periphereren Lagen
- Systematische Koordinierung bestehender Angebote
- Zuverlässige Verknüpfung intermodaler Reiseketten

Um inter- und multimodales Mobilitätsverhalten zu fördern, wird die Umsetzung von sechs Handlungsmaßnahmen empfohlen. Diese Maßnahmen sollen die bereits bestehenden inter- und multimodalen Angebote weiter stärken und ergänzen. Um dies zu erreichen, wird in Kombination mit der Prüfung und Einführung neuer Expressbuslinien (Maßnahme ÖV10) der Ausbau des P+R-Angebots ausgehend von einem Park+Ride-Konzept in enger Zusammenarbeit mit der BSVG empfohlen (Maßnahme IM1). Eine qualitative und quantitative Aufwertung sowie eine Ausweitung der B+R-Anlagen stärkt das Fahrrad als Zu- und Abbringer des SPNV und des Busverkehrs (Maßnahme IM2).

Ein gutes Carsharing- und Bikesharing-Angebot sind wichtige Alternativen zum privaten Pkw-Besitz. Hierdurch ergibt sich eine Entlastung des Flächenbedarfs für den ruhenden Kfz-Verkehr, wodurch neue Spielräume für den Umgang und die Gestaltung des öffentlichen Raumes eröffnet werden. Der Ausbau des bestehenden Angebots von Bike- und Carsharing, insbesondere in den peripher gelegenen Stadtteilen, ist fest im Handlungskonzept verankert (Maßnahmen IM3 und IM4). Da die Ausweitung der oben genannten Mobilitätsangebote im engen Zusammenhang mit der Einrichtung von Mobilitätsstationen steht, sollte dieses von Anfang an bei der Konzepterstellung von Mobilitätsstationen (Maßnahme IM5) berücksichtigt werden.

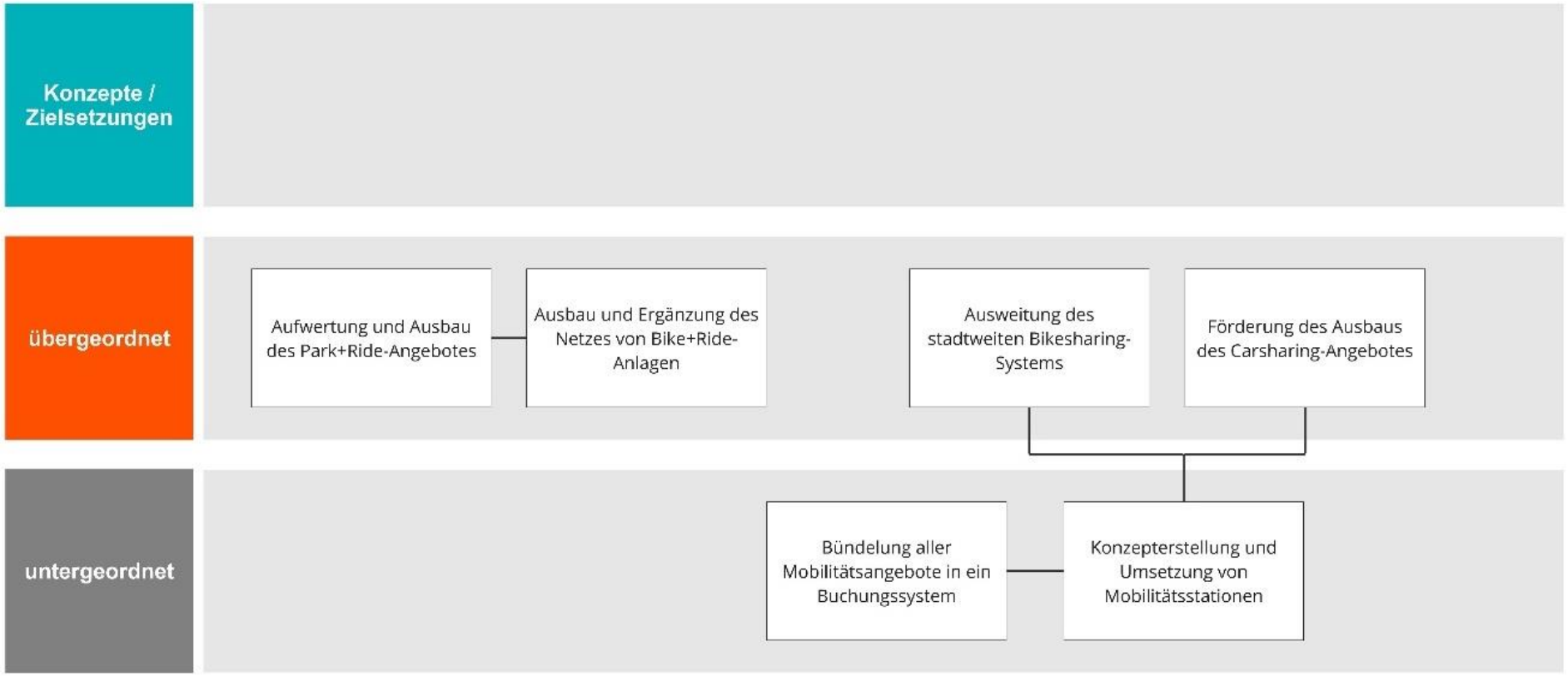
Um die verschiedenen Mobilitätsangebote leicht zugänglich zu machen, wird zudem empfohlen eine angebotsübergreifende Buchungsplattform / App (Maßnahme IM6) aufzubauen. Dabei sollten die Verkehrsmittel der Stadt aber auch der Region eingebunden werden.

Diese Maßnahmen bauen im Wesentlichen auf den im Zielkonzept definierten strategischen Zielen zur Weiterentwicklung inter- und multimodale Angebote sowie der Ermöglichung eines einfachen Zugangs und einer unkomplizierten Nutzung auf (vgl. Zwischenbericht).

Tabelle 6: Maßnahmenübersicht des Handlungsfelds Inter- und Multimodalität

Inter- und Multimodalität
IM1 Aufwertung und Ausbau des Park+Ride-Angebotes
IM2 Ausbau und Ergänzung des Netzes von Bike+Ride-Anlagen
IM3 Ausweitung des stadtweiten Bikesharing-Systems
IM4 Förderung des Ausbaus des Carsharing-Angebotes
IM5 Konzepterstellung und Umsetzung von Mobilitätsstationen
IM6 Bündelung aller Mobilitätsangebote in ein Buchungssystem

Abbildung 36: Zusammenhang der Maßnahmen Inter- und Multimodalität



4.6. Alternative Antriebe

Viele Emissionen entstehen bei der Verbrennung konventioneller Treibstoffe, sodass sich durch alternative Antriebe im Verkehr vor allem lokal Umfeld- und Umweltbelastungen reduzieren lassen. Während viele Bausteine des Mobilitätskonzeptes auf eine Stärkung des Umweltverbundes oder eine Reduzierung von zurückgelegten Personenkilometern im motorisierten Verkehr abzielen, kann durch alternative Antriebe der motorisierte Verkehr verträglicher abgewickelt werden. Im Radverkehr sind Pedelecs und E-Bikes bereits heute Teil des Braunschweiger Mobilitätsalltags. Auch der Anteil der elektrisch angetriebenen Pkw in Braunschweig liegt höher als auf Bundesebene. Jedoch gibt es noch Ausbau-Potenziale im Bereich von Sharing-Dienstleistungen und im ÖPNV.

Folgende Handlungsbedarfe werden zum Ausbau alternativer Antriebe als zentral erachtet:

- höhere Ausbauziele für Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum
- Anteil der Fahrzeuge mit alternativen Antrieben bei Sharing-Angeboten erhöhen
- Elektrifizierung von Fahrzeugflotten

Um alternative Antriebe zu fördern, wird die Umsetzung von fünf Handlungsmaßnahmen empfohlen.

Der Ausbau öffentlicher Ladepunkte erfolgt im Sinne des Konzessionsvertrages mit der KOM|DIA (BS|ENERGY) (Maßnahme A1). Die Stadt Braunschweig fokussiert die flächendeckende und bedarfsgerechte Ausweitung öffentlicher Ladeinfrastruktur auch über den Konzessionsvertrag hinaus. Hierbei lässt sich die Attraktivität des Ladenetzes mit innovativen Ladelösungen steigern. Zusätzlich werden weitere Potenziale für die Einrichtung von Ladepunkten im halböffentlichen Raum geprüft. Das umfasst auch, dass die Verwaltung sich dafür einsetzt, dass bestehende Parkhäuser und Tiefgaragen im Stadtgebiet ertüchtigt werden, um dort (halb-) öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur bereitzustellen (Maßnahme A4).

Um alternative Antriebe verstärkt auch im Carsharing zu etablieren, empfiehlt der MEP Stellflächen für Carsharing-Fahrzeuge im öffentlichen Raum für elektrische Fahrzeuge prioritär zu genehmigen (Maßnahme A5).

Im Sinne eines kommunalen Mobilitätsmanagements stellen die Stadt Braunschweig und ihre Beteiligungen ihre eigenen Fuhrparke sukzessive auf elektrische Antriebe um und gehen so mit positivem Beispiel voran (Maßnahme A2). Des Weiteren werden Unternehmen wie z. B. Sharing-Anbieter bei der Elektrifizierung des Fuhrparks unterstützt. Auch im ÖPNV, insbesondere im Busverkehr sollen alternative Antriebe sukzessive ausgebaut werden (Maßnahme A3). Auf Grundlage des Umstellungskonzeptes der BSVG, werden Neuanschaffungen von Bussen weiterhin geprüft, in welcher Art und Weise diese alternative Antriebe besitzen. So wird

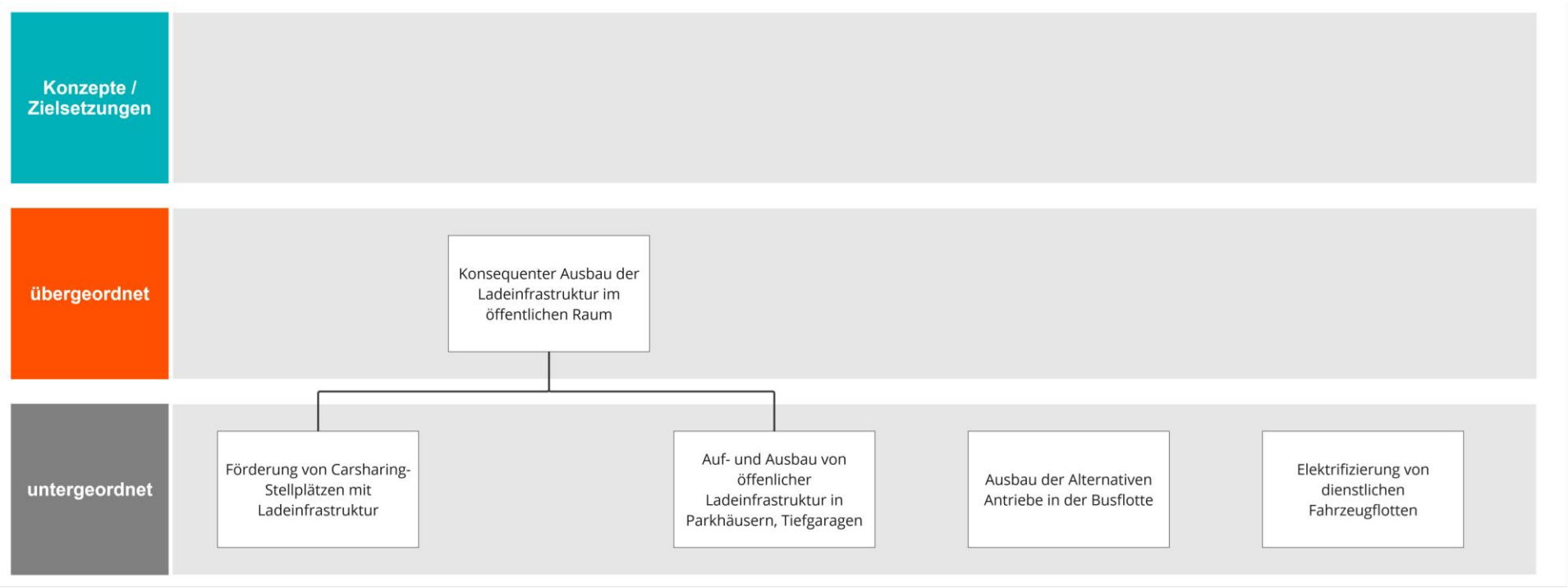
der Busbetrieb schrittweise umgestellt bis hundert Prozent der Busflotte mit alternativen Antrieben verkehren. Für die Regionalbusflotte wird die Investition in alternative Antriebe angeregt.

Mit der Förderung alternativer Antriebe wird auf verschiedene Ziele wie Mobilität ressourcenschonend und -erhaltend organisieren sowie verkehrsbedingte Emissionen vermindern, eingezahlt (vgl. Zwischenbericht).

Tabelle 7: Maßnahmenübersicht des Handlungsfelds Alternative Antriebe

Alternative Antriebe
A1 Konsequenter Ausbau der Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum
A2 Elektrifizierung von dienstlichen Fahrzeugflotten
A3 Ausbau der Alternativen Antriebe in der Busflotte
A4 Auf- und Ausbau von öffentlicher Ladeinfrastruktur in Parkhäusern, Tiefgaragen
A5 Förderung von Carsharing-Stellplätzen mit Ladeinfrastruktur

Abbildung 37: Zusammenhang der Maßnahmen Alternative Antriebe



4.7. Fließender Kfz-Verkehr

Mit einem Anteil von 47 % macht der MIV (motorisierter Individualverkehr, im Wesentlichen Pkw-Verkehr) derzeit den größten Anteil an den Fahrten und Wegen der Braunschweiger Bevölkerung aus (WVI 2018, Analysefall 2016). Hinzu kommen Pendlerverkehre sowie Einkaufs- und Freizeitfahrten aus dem Umland in das Oberzentrum.

Die Stadt Braunschweig verfügt über ein abgestuftes und leistungsfähiges Straßennetz aus Bundesautobahnen, Bundesstraßen, Landes- und Kreisstraßen sowie städtischen Hauptstraßen. Diese Straßen übernehmen unterschiedliche Funktionen innerhalb der Stadt. Sie dienen der Verbindung von Siedlungsbereichen und der Erschließung.

In der Bestandsanalyse wird deutlich, dass einige Straßenzüge zum Großteil für die Hauptverkehrszeiten dimensioniert sind und daher für Schwachverkehrszeiten teilweise überdimensioniert wirken. Hinzu kommen hohe Belastungen aufgrund von Durchgangsverkehr im Innenstadtbereich, z. B. am Bohlweg.

Folgende Handlungsbedarfe werden beim Fließenden Verkehr als zentral erachtet:

- Umsetzung eines strategischen Hauptnetzes für den Kfz-Verkehr
- Verkehrsberuhigung auf Nebenstraßen
- Verlagerung von Durchgangsverkehren durch veränderte Verkehrsführungen
- Strecken zur Innenstadtumfahrung ausbauen

Zur Optimierung des fließenden Verkehrs werden folgende Handlungsmaßnahmen empfohlen:

Tabelle 8: Maßnahmenübersicht des Handlungsfelds Fließender Kfz-Verkehr

Fließender Kfz-Verkehr
K1 Verkehrsberuhigung auf Nebenstraßen
K2 Umsetzung eines strategischen Hauptnetzes für den Kfz-Verkehr
K3 Verkehrliche Beruhigung von Ortsdurchfahrten
K4 Verkehrsberuhigende Maßnahmen in Geschäftslagen umsetzen
K5 Untersuchung veränderter Verkehrsführungen im weiteren Straßennetz (außerhalb Innenstadt)
K6 Prüfung und ggf. Umbau des City-Rings
K7 Konzept zur Verlagerung des Durchgangsverkehrs (z. B. Verkehrsuntersuchung Bohlweg)
K8 Optimierung der südlichen Innenstadtumfahrung
K9 Prüfung und ggf. Umbau des Wilhelminischen-Rings
K10 Prüfung der verkehrsmittelübergreifenden Bedeutung des Brodwegs

Es wird empfohlen, dass außerhalb des Hauptnetzes auf ausgewählten Nebenstraßen verkehrsberuhigende Maßnahmen umgesetzt werden (Maßnahme K1). Auf dem übrigen Straßennetz können weiterhin die bestehenden Geschwindigkeiten beibehalten werden, v. a. aus Gründen der Erreichbarkeit und Bündelung. Die bestehenden Spielräume der geltenden Straßenverkehrsordnung (StVO) sollten genutzt werden, um entsprechende Vorhaben umzusetzen. Hilfreich für ein strukturiertes Vorgehen ist hierbei das bereits entwickelte und beschlossene strategische Hauptnetz für den fließenden Kfz-Verkehr (analog zum Radverkehr und ÖPNV, siehe Anlage).

Der Wilhelminische Ring wird insbesondere im Kontext der Bohlweg-Umgestaltung auf seine Leistungsfähigkeit geprüft und entsprechend umgebaut (Maßnahme K9). Neben dem MIV werden auch die Flächenbedarfe des Umweltverbundes (ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr) berücksichtigt, wobei die Hauptverteilerfunktion für den MIV entsprechend des strategischen Hauptnetzes für den Kfz-Verkehr priorisiert wird.

Zur verkehrlichen Beruhigung von Ortsdurchfahrten empfehlen sich Gestaltungsmaßnahmen (z. B. Fahrbahnverschwenkung, Reduzierung der Fahrbahnbreite, Fahrbahnteiler). Damit wird die Belebung der Seitenräume gefördert (Maßnahme K3).

Soweit erforderlich werden verkehrsberuhigende Maßnahmen in Geschäftslagen geplant und umgesetzt, sodass die Innenstadt und die Stadtteilzentren gestärkt werden (Maßnahme K4). Die Maßnahmen sorgen im näheren Umfeld für mehr Sicherheit des dort viel vorhandenen Fußverkehrs. Gleichzeitig werden z. B. Lieferzonen eingerichtet, um den Lieferverkehr zu ordnen und die Erreichbarkeit der Geschäftslagen zu gewährleisten. Die Einführung des Kurzzeitparkens wird geprüft.

Im Rahmen des Mobilitätsentwicklungsplans für Braunschweig ist ein Hauptnetz für den Kfz-Verkehr umzusetzen (Maßnahme K2). Das Hauptnetz weist auf gesamtstädtischer Ebene strategische Achsen für den Kfz-Verkehr aus, die eine wichtige Bündelungsfunktion im Straßennetz einnehmen. Für den Kfz-Verkehr stellt die flüssige Abwicklung mit einer Reduktion von stop-and-go-Verkehren und Überlastungen ein verlässliches und leistungsfähiges Hauptnetz dar. Priorisierte Maßnahmen an den Achsen werden zügig umgesetzt und weitere folgen im Anschluss.

Im Anschluss an die verkehrliche Untersuchung des Bohlwegs (Maßnahme K7) wird die Optimierung der südlichen Innenstadtumfahrung für den MIV, den ÖPNV sowie den Fuß- und Radverkehr geprüft (Maßnahme K8). Die Erreichbarkeit der Innenstadt muss aber in jedem Fall für alle Verkehrsmittel erhalten bleiben.

Das Kfz-Netz wird geprüft und bedarfsgerecht angepasst (Maßnahme K5). Dies kann unter anderem durch veränderte Verkehrsführungen im Straßennetz auf ausgewählten Abschnitten erfolgen. Rückschlüsse aus dem strategischen Hauptnetz sind für die Umgestaltung zu ziehen und zu berücksichtigen.

Auf der Grundlage der strategischen Hauptnetze wird verkehrsmittelübergreifend die Bedeutung des Brodwegs, insbesondere hinsichtlich der Belange von Einsatzfahrzeugen, geprüft (Maßnahme K10).

Es erfolgt eine Prüfung, ob ein Umbau des City-Rings unter Berücksichtigung verkehrlicher und städtebaulicher Anforderungen sinnvoll ist, um mehr Platz für den Umweltverbund (ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr) zu schaffen und den MIV-Durchgangsverkehr durch die Innenstadt zu reduzieren (Maßnahmen K6 und K7). Im Falle der Eignung wird der City-Ring entsprechend der Prüfergebnisse umgestaltet. Die Erreichbarkeit der Parkhäuser wird in diesem Zuge ggf. neu organisiert, bleibt jedoch vollständig erhalten.

In diesem Zusammenhang wurden veränderte Verkehrsführungen in der östlichen Innenstadt um den **Bohlweg** in drei Varianten untersucht.

- Das Zielszenario beinhaltet die heutige Verkehrsführung auf dem Bohlweg bei Reduktion auf einen Fahrstreifen zwischen Georg-Eckert-Straße und Steinweg.
- Eine zweite Variante beinhaltet eine einstreifige Straßenführung zwischen Georg-Eckert-Straße und Steinweg für beide Fahrtrichtungen über die heutige östliche Fahrbahn (Bohlweg – Ritterbrunnen). Damit können die Flächen der westlichen Fahrbahn zwischen Steinweg und Georg-Eckert-Straße z. B. für eine Ausweitung der Außengastronomie genutzt werden. Durch eine großzügige Verteilung der heutigen Nutzungen auf die Flächen, können die heutigen Konflikte zwischen Passanten, Außengastronomie und Radfahrenden entzerrt werden. Es ist darauf zu achten, dass Anlieferungen weiterhin möglich sind. Die Erreichbarkeit der Parkhäuser ist gegenüber heute unverändert.
- Im Zielszenario 2035 Plus wurde eine dritte Variante unterstellt und zeigt einen autofreien Schlossplatz durch Sperrung des Bohlwegs für den durchfahrenden Kfz-Verkehr zwischen Steinweg und Georg-Eckert-Straße. Es entsteht eine große Platzfläche, die nur noch durch die Stadtbahnen, Lieferverkehr und den Radverkehr befahren werden. Die Erreichbarkeit der Parkhäuser wird neu organisiert und erfolgt für das Parkhaus Schloss von Norden über Steinweg und Ritterbrunnen, von Süden über die Georg-Eckert-Straße mit einer neuen Wendemöglichkeit.

Daneben wurden weitere Anpassungen im umgebenden Straßennetz unterstellt, um die Erreichbarkeit aller Teile der östlichen Innenstadt sowie aller Parkgelegenheiten sicher zu stellen. Es wurden Modellberechnungen sowohl im Zielszenario als auch im Basisszenario 2035 durchgeführt. Im Ergebnis zeigen sich die folgenden Auswirkungen auf die Verkehrsmengen im Kfz-Verkehr:

- Bei einspuriger Verkehrsführung in heutiger Lage zeigen sich in beiden Szenarien nur geringe Verkehrsverlagerungen in die umliegenden Bereiche. Der Verkehr auf dem Bohlweg sinkt bei einstreifiger Führung im heutigen Verlauf um 7.000 Kfz pro Tag gegenüber heute (23.000 Kfz) auf 16.000 Kfz ab (Querschnittsbelastung, Summe beider

Fahrtrichtungen).

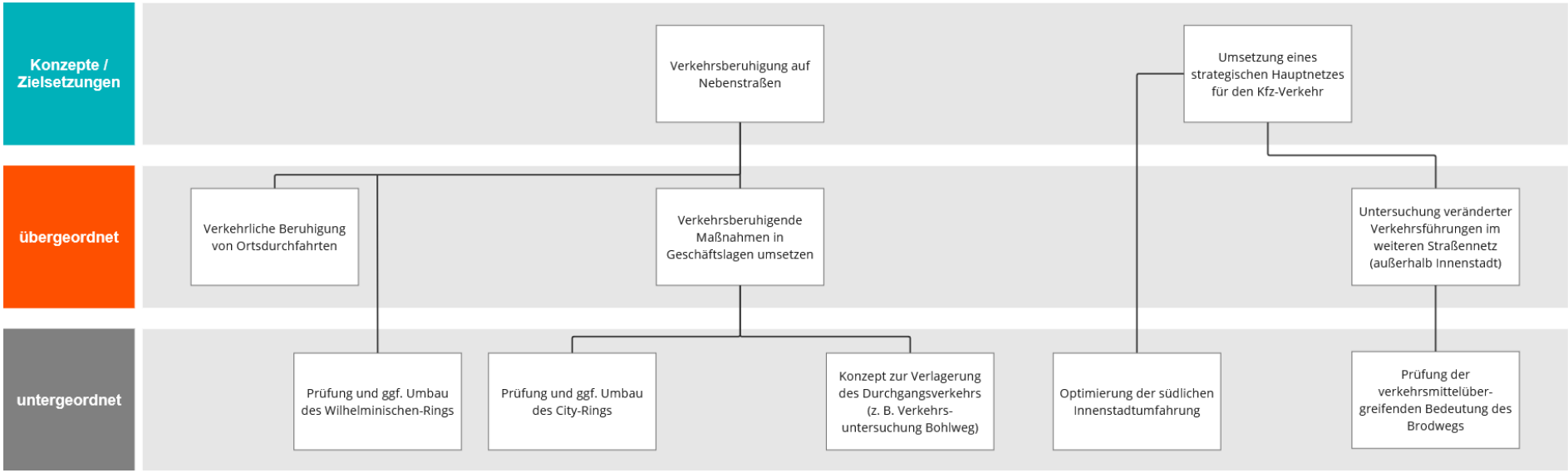
- Bei einer Führung über die östliche Fahrbahn halbiert sich der Kfz-Verkehr vor dem Schloss gegenüber heute, es verbleiben 12.000 Kfz pro Tag.
- Bei der vollständigen Sperrung des Bohlwegs für den durchfahrenden Kfz-Verkehr zeigen sich stärkere Verlagerungen besonders vor dem Hintergrund des Basisszenarios. Auf dem östlichen Wilhelminischen Ring steigt der Verkehr um 2.000 – 2.500 Kfz pro Tag an, auf dem Steinweg um 2.000 – 3.000 Kfz, auf dem Magnitorwall ebenfalls um 3.000 Kfz. Das Basisszenario bildet hierbei die Variante mit den größten Verkehrszunahmen im umliegenden Straßennetz. Durch die umfangreichen Maßnahmen des Zielszenario 2035 Plus geht das Volumen des MIV insgesamt deutlich zurück und auch die Verlagerungen durch die Sperrung des Bohlwegs auf die umliegenden Bereiche fallen deutlich geringer aus.

Im Ergebnis kann festgestellt werden, dass eine einspurige Verkehrsführung auf dem Bohlweg kurz- bis mittelfristig möglich erscheint. Ein autofreier Bohlweg bedarf nach heutigem Kenntnisstand einer deutlichen Abnahme des Kfz-Verkehrs gegenüber heute. Dazu wäre z. B. die Umsetzung der umfangreichen Maßnahmen des Zielszenarios geeignet. Nur dann kann der verbleibende Verkehr verträglich auf dem Straßennetz bei Gewährleistung der Erreichbarkeit der Innenstadt abgewickelt werden.

Insgesamt müssen die verkehrlichen Effekte beider Varianten im Nachgang des MEP in einer Verkehrs- bzw. Machbarkeitsuntersuchung detailliert betrachtet und hinsichtlich der Verlagerungswirkungen und der Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlagen bewertet werden.

Aufbauend auf den genannten Planungsvarianten sind im Zusammenhang mit einer städtebaulichen Aufwertung des Stadtraums Bohlweg, der verbesserten Anbindung des Magniviertels an die Fußgängerzone sowie der Verbesserung der hochbaulichen Situation im Bereich Kaufhof Galeria weitere Varianten möglich. Hierfür bedarf es einer vertieften Untersuchung der verkehrlichen Wirkungen.

Abbildung 38: Zusammenhang der Maßnahmen im fließenden Kfz-Verkehr



4.8. Ruhender Kfz-Verkehr

Der ruhende Verkehr bzw. das Parken von Kfz ist eine wichtige kommunale Stellschraube der Verkehrsentwicklung. Dabei wird der ruhende Verkehr in zwei Bereichen unterschieden: Den öffentlichen Straßenraum (inklusive Bewohnerparken) sowie das Parken in öffentlichen und privaten Parkbauten (Tiefgaragen, Parkhäuser).

Stand heute fehlt es in Braunschweig an gesamtstädtischen sowie quartierbezogenen Parkraummanagementkonzepten, zudem ist die Datenlage zu Parkraumangebot und -nachfrage im öffentlichen Raum nicht ausreichend. In einigen verdichteten Stadtgebieten wie z. B. im östlichen Ringgebiet gibt es einen erhöhten Parkdruck, da offensichtlich mehr Pkw als Stellplätze vorhanden sind. Im Zuge der Novellierung der NBauO wurden die kommunalen Gestaltungsmöglichkeiten für Stellplatzanforderungen insbesondere für Wohnen stark eingeschränkt. Es ist zu prüfen, ob Stellplatznachweise in anderen Nutzungsbereichen sinnhaft und zielführend sind. Zudem gilt es, das innerstädtische Bewohnerparken zu optimieren.

Folgende Handlungsbedarfe werden beim Ruhenden Verkehr als zentral erachtet:

- Erarbeitung einer städtischen Stellplatzsatzung, wenn gesetzlich möglich
- Umsetzung eines konsequenten Parkraummanagements
- Planung von Quartiersgaragen in Neubaugebieten forcieren und Nachrüstung in Bestandsquartieren prüfen

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Maßnahmen zur Verbesserung des ruhenden Kfz-Verkehrs.

Tabelle 9: Maßnahmenübersicht des Handlungsfelds ruhender Kfz-Verkehr

Ruhender Kfz-Verkehr
P1 Erarbeitung einer städtischen Stellplatzsatzung
P2 Planung von Quartiersgaragen in Neubaugebieten forcieren und Nachrüstung in Bestandsquartieren prüfen
P3 Umsetzung eines konsequenten Parkraummanagements
P4 Parkraum-Bedarfsprüfung
P5 Digitale Parkraumüberwachung
P6 Smartes Parkleitsystem

Trotz der fehlenden kommunalen Gestaltungsmöglichkeiten für Stellplatzanforderungen insbesondere für Wohnen wird geprüft, ob eine Stellplatzsatzung für andere Nutzungsformen sinnhaft umsetzbar ist und welche Möglichkeiten es gibt, mit Mobilitätskonzepten z. B. bei Neubauten dem steigenden Parkdruck im öffentlichen Raum im Sinne einer Optimierung der

Parksituation für alle Verkehrsteilnehmenden sinnvoll zu begegnen. Die identifizierten Maßnahmen sind konsequent umzusetzen (Maßnahme P1).

Durch die Etablierung von Quartiersgaragen (Parkplätze und Ladeinfrastruktur) werden Flächen im Straßenquerschnitt neuen Nutzergruppen zugeordnet (Maßnahme P2). Vor allem in Neubaugebieten besteht die Möglichkeit, so benötigte Stellplätze geordnet, abseits des öffentlichen Raumes und gut erreichbar unterzubringen. Hierzu wird ein Quartiersgaragen-Konzept erarbeitet und etabliert, um u. a. den Betrieb und die Flächenbedarfe festzulegen. In diesem Zuge ist der Betreiber von Quartiersgaragen zu benennen.

Es wird ein gesamtstädtisches Parkraummanagementkonzept mit Schwerpunkt Kernstadt erarbeitet (Maßnahme P3). Die Nutzung der Stellplätze im öffentlichen Raum wird je nach Verortung (z. B. quartiersbezogen) definierten Rahmenbedingungen unterliegen. Es wird ein einheitliches Vorgehen für die Parkraumbewirtschaftung erarbeitet, in dem Kurzzeitparken, Langzeitparken, Anwohnerparken, Parken von Wirtschaftsverkehren (Handwerker, Pflegedienste, Lieferdienste), mögliche Mehrfachnutzungen privater Stellplätze etc. betrachtet werden. Die Umsetzung erfolgt entsprechend des Konzeptes.

Im Zuge der erforderlichen Aufwertung heutiger Parkflächen für den MIV, ÖPNV, Rad- und Fußverkehr sowie für die Bereitstellung von Flächen für Grünanlagen zur Verbesserung des Mikroklimas und Erhöhung der Aufenthaltsqualität oder für die Wahrung der Belange der Feuerwehr erfolgt eine Bedarfsprüfung für den Parkraum. Soweit möglich sollen Bedarfe in öffentlichen Parkhäusern und Tiefgaragen gedeckt werden. Betreiber- und Betriebskonzepte 24/7 werden geprüft (Maßnahme P4).

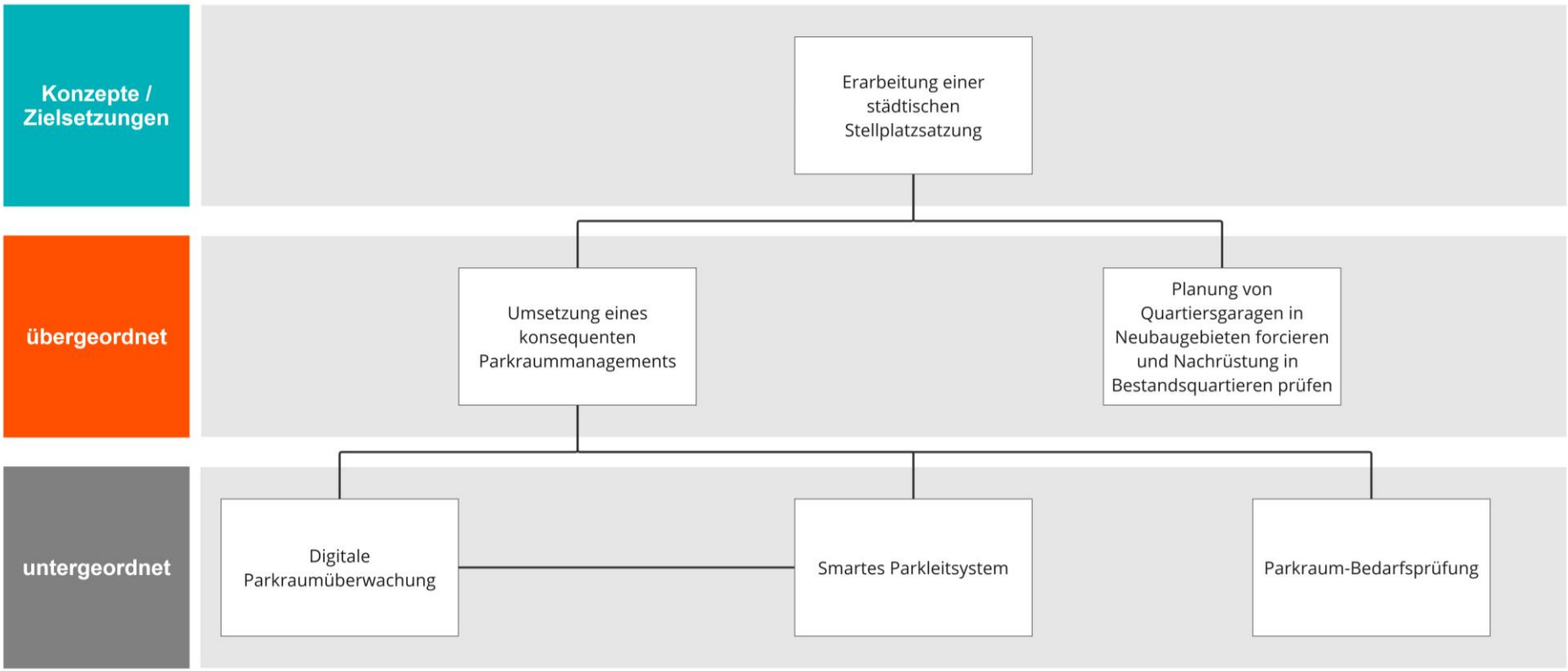
Mittels digitaler Parkraumüberwachung wird der Parkraum effizient überwacht (Maßnahme P5), sobald die rechtlichen Rahmenbedingungen dies zukünftig zulassen. Damit soll u. a. auch eine kontinuierliche Auslastungsermittlung etabliert und die Online-Information zur Parkraumauslastung (Parkbauten und Parkplätze) verbessert werden. Parksuchverkehre und Falschparkende sollen dadurch reduziert werden. Es ist zu prüfen, welches System Anwendung finden kann. Die erhobenen Daten werden zur Steuerung eines Parkraummanagementsystems zur Verfügung gestellt.

Es wird ein stadtweites, smartes Parkleitsystem entwickelt (Maßnahme P6). Dadurch werden Parksuchverkehre durch die frühzeitige Steuerung im gesamten Stadtgebiet möglichst vermieden. Daten sind digital in Echtzeit abrufbar und in Form eines dynamischen Parkleitsystems ist eine Online-Navigation möglich. Abweichende Textbausteine sind hinterlegt, welche in Sondersituationen auf den digitalen Schildern abbildbar sind.

Die Kombination eines stadtweiten Parkraummanagements, der digitalen Parkraumüberwachung und eines stadtweiten, smarten Parkleitsystems bietet die Chance, die Auslastung freier Parkplätze zu optimieren und damit Besucherinnen und Besucher der Stadt Braunschweig in der Stadt zu halten. Vermieden wird damit, dass tatsächlich freie Parkplätze insbesondere in der Innenstadt nicht gefunden werden und Besucherverkehre aus der Region die

Stadt daraufhin wieder verlassen. Gemeinsam mit dem Braunschweiger Stadtmarketing und weiteren Interessensgruppen können Strategien entwickelt werden, wie sich freie Parkmöglichkeiten frühzeitig, umfangreich und digital kommunizieren lassen. Dies lässt sich mit der Bewerbung von z. B. Veranstaltungen oder Kulturangeboten in der Innenstadt kombinieren, wodurch sich die Stadt Braunschweig in der Region attraktiv und einladend präsentiert.

Abbildung 39: Zusammenhang der Maßnahmen im ruhenden Kfz-Verkehr



4.9. Wirtschaftsverkehr

Als Wirtschaftsverkehr wird jeder geschäftsmäßige oder entgeltliche Transport von Gütern sowie beruflich bedingte Ortsveränderung von Personen zur Erbringung einer Arbeits- und/oder Dienstleistung am Zielort während der Arbeitszeit verstanden (FGSV nach BBSV 2020).

Der Wirtschaftsverkehr spielt für das Untersuchungsgebiet eine maßgebliche Rolle. Mit dem Braunschweiger Hafen und dem Hauptgüterbahnhof, weiteren Wirtschafts- und Industriestandorten, zahlreichen Gewerbegebieten sowie Wissenschaftsstandorten bestehen enge Verkehrsverflechtungen des Wirtschaftsverkehrs sowohl innerhalb des Untersuchungsgebiets als auch in umliegende Gebiete auf überregionaler Ebene. Zudem gibt es weitere Potenzialflächen für Gewerbe und Industrie.

Nach Einstellung des Güterverkehrs auf der Ringbahn hat der Lkw die Position als Haupttransportmittel übernommen. Die trimodale Verkehrsanbindung Braunschweigs bietet jedoch eine gute Grundvoraussetzung zur Verlagerung. Das zusätzlich steigende Paketaufkommen durch den stetig expandierenden Online-Handel führt zu einem erhöhten Lieferverkehr in den innerstädtischen (Stadtteil)-Zentren.

Folgende Handlungsbedarfe werden beim Wirtschaftsverkehr als zentral erachtet:

- Schaffung der Voraussetzung für innovative und stadtverträgliche City-Logistik
- Optimierung der Anbindung von Industrie- und Gewerbegebieten zur Stärkung des Umweltverbundes
- Stärkung des Verkehrsträgers Schiene zur Entlastung des Straßengüterverkehres

Um den Wirtschaftsverkehr entsprechend zu gestalten und langfristig eine nachhaltige Änderung zu erwirken, wird die Umsetzung von sieben Maßnahmen empfohlen. Grundlegend sind für eine nachhaltige Abwicklung des Güterverkehrs folgende Maßnahmen zu verfolgen:

Es wird eine innovative City-Logistik gefördert, indem die Lieferverkehre innerhalb der zentralen Versorgungsbereiche nachhaltig abgewickelt werden. Dafür kann sich unterschiedlicher Elemente bzw. Maßnahmen bedient werden. Dabei sollten u. a. die Erkenntnisse aus der branchenübergreifenden Logistik- und Mobilitätsstudie für die Braunschweiger Innenstadt umgesetzt werden (Maßnahme W1). Dabei gibt es nicht eine zentrale Lösung, sondern es werden verschiedene Konzepte für unterschiedliche Stadtquartiere und Siedlungsstrukturen entwickelt, um für diese erfolgversprechende und „passgenaue“ Lösungen der letzten Meile zu ermitteln. Die Umsetzung der Studienerkenntnisse wird, aus Gründen der Umwelt- und Stadtentwicklungsrelevanz und um auch zukünftig Versorgungssicherheit und -effizienz zu gewährleisten, erfolgen. Ein Ansatz sollte die Erarbeitung eines stadtweiten, digitalen Lieferzonenmanagements (Maßnahme W4) sowie die Kontrolle der Einhaltung (Maßnahme W7) sein, um eine geordnete Abwicklung von Lieferverkehren zu gewährleisten. Kleinräumige Maßnahmen

werden ergänzend aufgegriffen. In Abstimmung mit den Kurier-, Express- und Paketdienstleistern (KEP-Dienstleistern) wird ein Gesamtkonzept für den Einsatz von dienstleisterübergreifenden Klein-Verteilzentren aufgestellt und umgesetzt (Maßnahme W5) sowie dienstleisterübergreifende Paketautomaten an wichtigen Wegeachsen und Zielorten aufgestellt (Maßnahme W6).

Darüber hinaus erfolgt die Entwicklung und Umsetzung eines gebietsübergreifenden Lkw Führungskonzeptes zur leistungsfähigen und verträglichen Abwicklung des Großraum- und Schwerlastverkehrs sowie des Schwerverkehrs, indem diese gezielt gebündelt und aus sensiblen Bereichen herausgehalten werden können (Maßnahme W3).

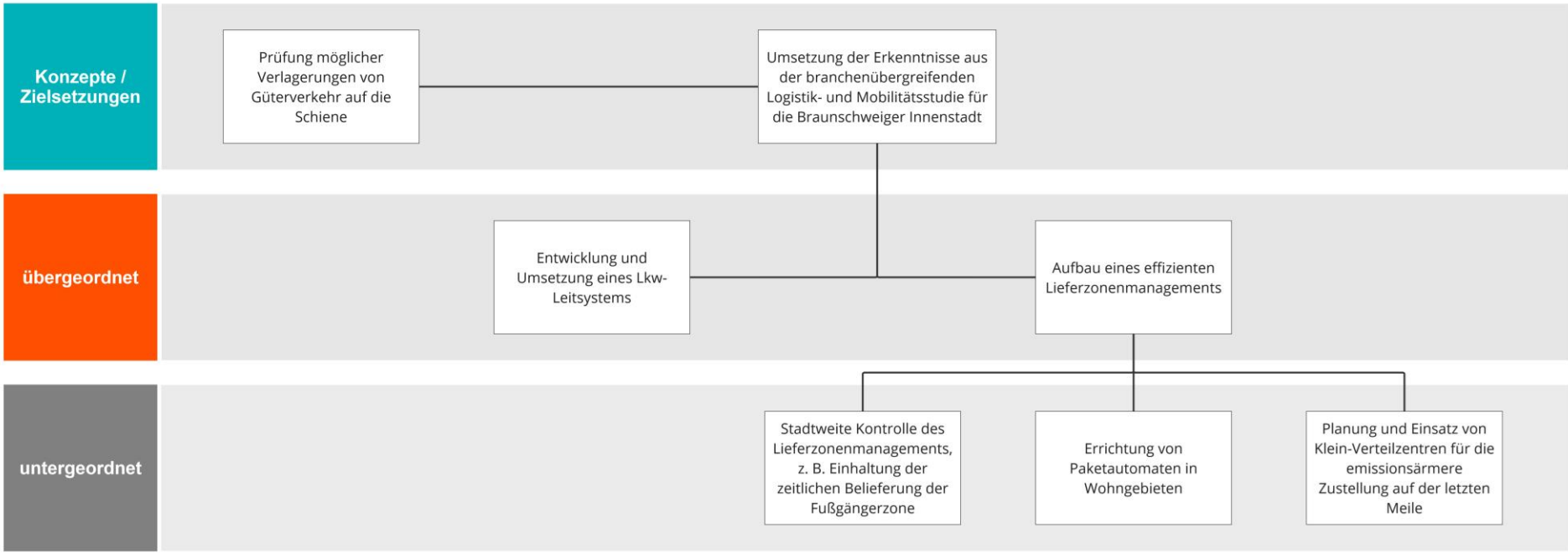
Gleichzeitig sollen die Potenziale zur Abwicklung des Güterverkehrs über den Verkehrsträger Schiene zur Förderung des kombinierten Verkehrs stärker nutzbar gemacht werden (Maßnahme W2). Dafür werden in Abstimmung mit der Braunschweiger Hafenbetriebsgesellschaft Verlagerungspotenziale von Lkw-Fahrten z. B. auf die Hafenbahn geprüft. Auch die Erweiterung und Reaktivierung der Schiene wird geprüft. Darüber hinaus wird die Erreichbarkeit bestehender und neuer Gewerbegebiete auf der Schiene von Seiten der Stadtverwaltung kontinuierlich geprüft.

Ähnlich zu dem Handlungsfeld Kfz-Verkehr finden sich die Herausforderungen des Wirtschaftsverkehrs auf zwei grundlegenden Ebenen wieder: Zum einen gilt es, die Erreichbarkeit des Wirtschaftsstandortes Braunschweig zu sichern (strategisches Ziel) und weiter zu optimieren, zum anderen sollen die Verkehre verträglicher abgewickelt werden. Eine verträgliche Abwicklung des Güterverkehrs erfolgt vor allem durch eine verstärkte Verlagerung von den Straßen auf die Schiene. Die KEP-Verkehre sollen verträglicher abgewickelt werden, indem innovative Konzepte und Projekte in den Zentren des Untersuchungsgebiets erprobt werden und der Transport auf nachhaltige Transportmittel verlagert wird. Darüber hinaus wirken die Maßnahmen im Wirtschaftsverkehr auf die strategischen Ziele ein, verkehrsbedingte Emissionen zu reduzieren und smarte Mobilitätslösungen zu fördern (vgl. Zwischenbericht).

Tabelle 10: Maßnahmenübersicht des Handlungsfelds Wirtschaftsverkehr

Wirtschaftsverkehr
W1 Umsetzung der Erkenntnisse aus der branchenübergreifenden Logistik- und Mobilitätsstudie für die Braunschweiger Innenstadt
W2 Prüfung möglicher Verlagerungen von Güterverkehr auf die Schiene
W3 Entwicklung und Umsetzung eines Lkw-Leitsystems
W4 Aufbau eines effizienten Lieferzonenmanagements
W5 Planung und Einsatz von Klein-Verteilzentren für die emissionsärmere Zustellung auf der letzten Meile **W6** Errichtung von Paketautomaten in Wohngebieten
W7 Stadtweite Kontrolle des Lieferzonenmanagements, z. B. Einhaltung der zeitlichen Belieferung der Fußgängerzone

Abbildung 40: Zusammenhang der Maßnahmen im Wirtschaftsverkehr



4.10. Verkehrssicherheit

Ein weiterer wichtiger Aspekt der Straßenraumgestaltung ist die Verkehrssicherheit. Neben dem Verhalten und der Fahrzeugtechnik ist die Gestaltung der Infrastruktur eine wichtige Einflussgröße auf die Sicherheit. In der Unfallanalyse zeigte sich insbesondere eine Gefährdung von Zufußgehenden und Radfahrenden. Auch konnten einige besonders unfallauffällige Straßenräume identifiziert werden. Unfälle verursachen einen hohen wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und vor allem auch persönlichen Schaden, daher ist die Senkung der Unfallzahlen, insbesondere die Zahl der Verletzten und Getöteten, eine wichtige Aufgabe der Verkehrsplanung. Auch im Zielkonzept ist die Verkehrssicherheit als eigenes Ziel definiert worden.

Folgende Handlungsbedarfe werden bei der Verkehrssicherheit als zentral erachtet:

- Unfallrisiko insbesondere für Zufußgehende und Radfahrende minimieren
- Sensible Gruppen wie Seniorinnen und Senioren sowie Kinder stärker in den Fokus nehmen
- Unfallhäufungsstellen auflösen

Folgende drei Handlungsmaßnahmen werden für die Erhöhung der Verkehrssicherheit empfohlen. Um für alle Verkehrsteilnehmenden die Verkehrssicherheit zu erhöhen, ist es wichtig bestehende Nutzungskonflikte aufzulösen (Maßnahme V1). Hierfür werden bestehende Konflikte zwischen Nutzenden analysiert und sukzessive verringert. Auf Basis bestehender Erkenntnisse (z. B. aktuelle Bestandsaufnahme des Radverkehrsnetzes, Unfallanalysen) werden geeignete Infrastrukturmaßnahmen geprüft, wie z. B. eine visuelle Trennung. Auch Bereiche von Stadtbahngleisen, die unmittelbar vom Radverkehr in Längs- oder Querrichtung befahren werden, werden überprüft und wo möglich verbessert. Zur Sicherheitssteigerung des Fuß- und Radverkehrs werden diese getrennt geführt, wobei durch die Querung der Radinfrastruktur keine neuen Gefahrenstellen oder Barrieren für den Fußverkehr geschaffen werden. Weiterführend sollen insbesondere Nutzungskonflikte zwischen dem Fußverkehr und dem ruhenden Kfz-Verkehr aufgelöst werden (Maßnahme V2). Es wird ein Programm für die Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmende durch die Optimierung des ruhenden Verkehrs bei möglichst gleichbleibendem Parkraumangebot aufgesetzt (insb. im Innenstadtbereich und in angrenzenden Quartieren). Mögliche Aspekte sind dabei das Freihalten von Sichtachsen, eine stärkere Parkraumüberwachung mit Schwerpunktkontrollen im Bereich sensibler Einrichtungen oder die zeitweise Nutzung vorhandener Stellplätze durch Wirtschaftsverkehre. Im Sinne des BVerwG ahndet die Parkraumüberwachung sowohl im Interesse der Gehwegnutzenden als auch der Anwohnenden konsequent nicht angeordnetes Gehwergparken. Das Gehwegparken ist nur zulässig, wenn genügend Platz für den unbehinderten Verkehr von Fußgängern gegebenenfalls mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrern auch im Begegnungsverkehr bleibt. Eine Restgehwegbreite von mind. 1,80 m ist zu gewährleisten.

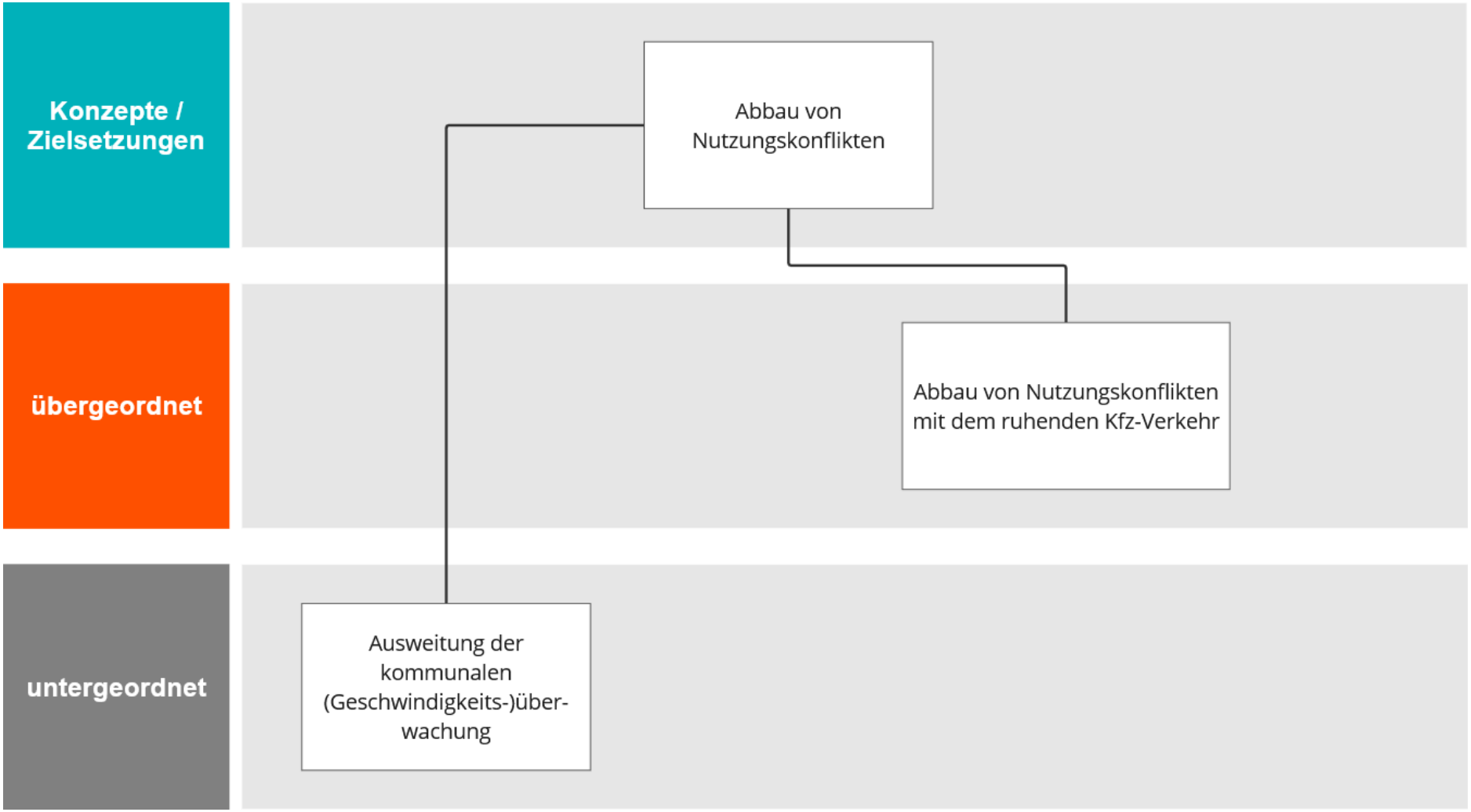
Die kommunale Geschwindigkeitsüberwachung wird intensiviert, um die Einhaltung der geltenden Geschwindigkeitsregelungen zu gewährleisten. Erhöhte Geschwindigkeiten verlängern u. a. den Bremsweg, sodass diese die Verkehrssicherheit insbesondere von querenden Zufußgehende und Radfahrenden beeinträchtigen kann. Eine Einhaltung geltender Geschwindigkeitsregelungen ist daher unerlässlich. Neben verstärkten Kontrollen mit stationären Messgeräten sollen auch Dialogdisplays, z. B. vor sensiblen Einrichtungen, verstärkt zum Einsatz kommen (Maßnahme V3).

Die Maßnahmen aus dem Bereich der Verkehrssicherheit zielen damit neben dem Ziel Verkehrssicherheit erhöhen v. a. auf die Ziele Stadtraum angemessen und attraktiv gestalten sowie die Forcierung einer zielgruppenorientierten Planung ein (vgl. Zwischenbericht).

Tabelle 11: Maßnahmenübersicht des Handlungsfelds Verkehrssicherheit

Verkehrssicherheit
V1 Abbau von Nutzungskonflikten
V2 Abbau von Nutzungskonflikten mit dem ruhenden Kfz-Verkehr
V3 Ausweitung der kommunalen (Geschwindigkeits-) überwachung

Abbildung 41: Zusammenhang der Maßnahmen im Bereich Verkehrssicherheit



4.11.Mobilitätsmanagement

Das Mobilitätsmanagement dient im Gegensatz zu meist aufwendigen infrastrukturellen Lösungen dazu, die Verkehrsmittelwahl durch Informations-, Steuerungs- und Beteiligungsmaßnahmen oder durch die Veränderung von rechtlichen oder finanziellen Rahmenbedingungen zu beeinflussen und trägt zur effizienteren Nutzung der vorhandenen Infrastruktur bei. Hilfsmittel hierbei sind vor allem Information und Beratung. Auch durch bessere Koordination des Angebots sollen die Verkehrsteilnehmenden für mögliche Veränderung ihres Mobilitätsverhaltens sensibilisiert werden. In Verbindung mit entsprechender Öffentlichkeitsarbeit ist eine Steigerung des Bekanntheitsgrads alternativer Mobilitätsformen zu erreichen.

In Braunschweig sind bereits Ansätze des Mobilitätsmanagements vorhanden (z. B. Teilnahmen an Aktionen wie Stadtradeln, Erstellung von Schulwegplänen für die Grundschulen) bzw. befinden sich in Aufstellung, jedoch können noch weitere Potenziale ausgeschöpft werden.

Folgende Handlungsbedarfe werden beim Mobilitätsmanagement als zentral erachtet:

- übergeordnetes (kommunales) Mobilitätsmanagement zur strategischen Steuerung und Monitoring der gesamtstädtischen Mobilitätsentwicklung in der Stadtverwaltung schaffen
- weitere Angebote des Mobilitätsmanagements schaffen und zentral bündeln

Um Mobilitätsmanagement zu fördern und zu verankern, wird die Umsetzung von sechs Handlungsmaßnahmen empfohlen.

Im schulischen Mobilitätsmanagement hat die Stadt Braunschweig mit den bestehenden Schulwegplänen bereits einen wichtigen Schritt gemacht. Weitere Ansätze, die für eine bessere Organisation der Schulmobilität umgesetzt werden sollten, sind z. B. die temporäre Sperrung von Straßen außerhalb der Hauptnetze in Schulumfeldern zu den Hauptzeiten, die konsequente Einrichtung von Elternhaltestellen in der Nähe zu Schulen und Kitas oder das Schaffen von Anreizen für die Wahl umweltfreundlicher Verkehrsmittel z. B. durch einen Fußbus oder Lotsensammelpunkte (Maßnahme M1).

Insbesondere Unternehmen können durch ein aktives betriebliches Mobilitätsmanagement ihre Attraktivität auf dem Arbeitsmarkt sichern. Dies ist insbesondere in Zeiten von Fachkräftemangel von großer Bedeutung, da insbesondere Nachwuchskräfte immer häufiger keinen Führerschein mehr besitzen. Häufig fehlen den Unternehmen jedoch zum einen Ressourcen und die richtigen Ansatzpunkte. Durch ein gezieltes Beratungsangebot (Maßnahme M4) können Unternehmen bei den Anfängen und der Umsetzung von betrieblichen Mobilitätsmanagement unterstützt werden. Ein weiterer Ansatzpunkt Mobilitätsverhalten zu ändern sind z. B. Umzüge oder andere Veränderungen im Privatleben wie z. B. die Familiengründung oder ein

Jobwechsel. Durch eine Mobilitätsberatung für Bürgerinnen und Bürger und das Schaffen gezielter Angebote z. B. für Neubürgerinnen und -bürger können andere Mobilitätsangebote aufgezeigt werden (Maßnahme M3).

Neben schulischem und betrieblichen Mobilitätsmanagement gibt es auch Ansatzpunkte im Veranstaltungsmanagement. Ein veranstaltungsbezogenes Mobilitätsmanagement (Maßnahme M5) steuert die Erstellung standortbezogener Mobilitätskonzepte (z. B. Schaffung ausreichender Fahrradabstellanlagen) und unterstützt die Möglichkeit zur Nutzung von Kombi-Tickets (z. B. Kombi-Ticket: Einbindung von P+R Tickets in das ÖV-Ticket). Veranstaltenden wird so eine Hilfestellung und entsprechende Beratungsmöglichkeiten geboten.

Darüber hinaus werden in einem interaktiven Stadtplan im Smart-City-Dashboard städtische und regionale Mobilitätsangebote verortet (Maßnahme M6). Die Verknüpfung bisher nebeneinanderstehender Datenquellen aller Verkehrsarten erleichtert die Organisation (intermodaler) Wegeketten über die Stadtgrenzen hinaus. Verkehrsmittelübergreifende Echtzeitdaten z. B. zum fließenden und ruhenden Verkehr und Verspätungen im ÖPNV werden abgebildet.

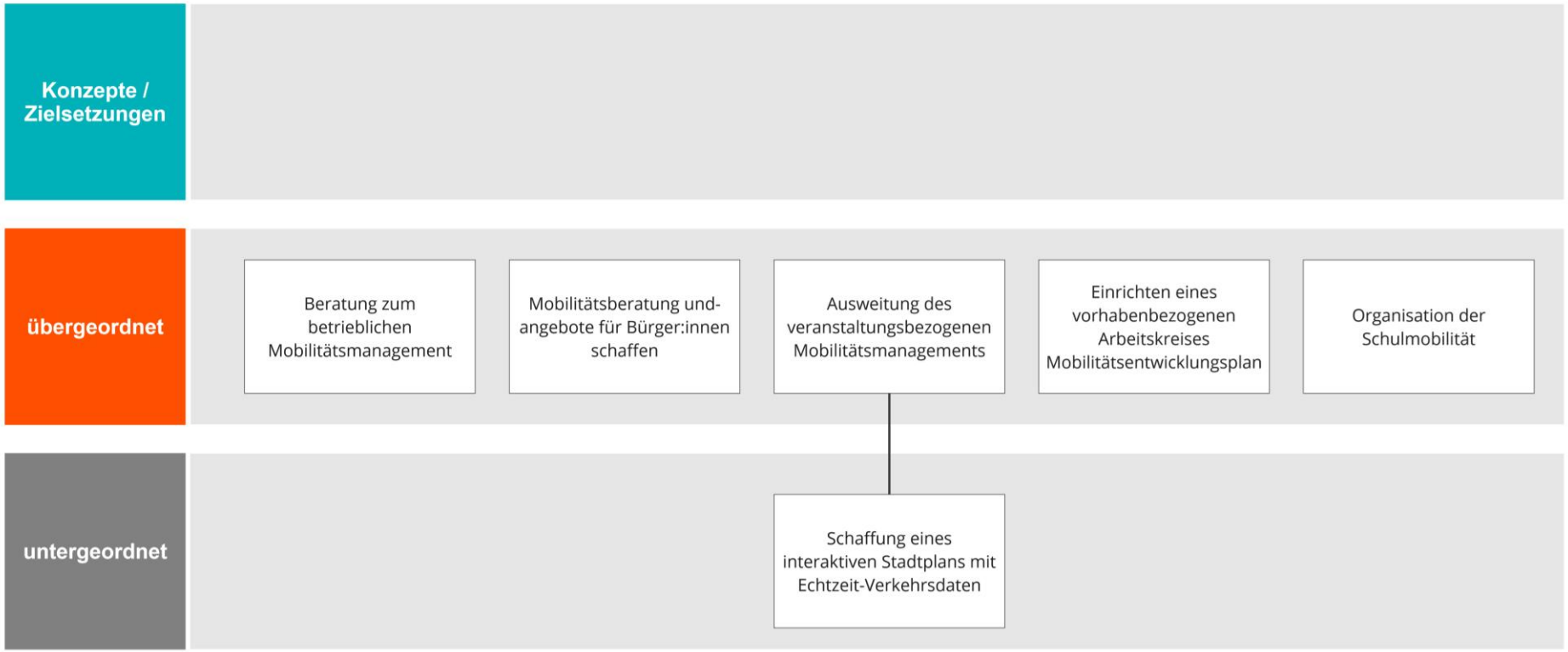
Nach Beschluss des MEP wird als Nachfolgegremium ein vorhabenbezogenen Arbeitskreises MEP mit Vertretungen aus Verwaltung und Politik sowie Verbänden eingerichtet (Maßnahme M2). Der vorhabenbezogene Arbeitskreis hat die Aufgabe die Umsetzung und Zielerreichung des MEPs zu begleiten und zu forcieren.

Diese Maßnahmen bauen im Wesentlichen auf den im Zielkonzept definierten strategischen Zielen einer zielgruppenorientierten Planung, der Stärkung von Wirtschaftsstandorten und Optimierung von Pendlerverkehren, der Ermöglichung eines einfachen Zugangs und unkomplizierten Nutzung sowie der Förderung von Smart Mobility auf (vgl. Zwischenbericht).

Tabelle 12: Maßnahmenübersicht des Handlungsfelds Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement
M1 Organisation der Schulmobilität
M2 Einrichten eines vorhabenbezogenen Arbeitskreises Mobilitätsentwicklungsplan
M3 Mobilitätsberatung und -angebote für Bürger:innen schaffen
M4 Beratung zum betrieblichen Mobilitätsmanagement
M5 Ausweitung des veranstaltungsbezogenen Mobilitätsmanagements
M6 Schaffung eines interaktiven Stadtplans mit Echtzeit-Verkehrsdaten

Abbildung 42: Zusammenhang der Maßnahmen im Mobilitätsmanagement



4.12.Raum- und Siedlungsentwicklung

Die hochwertige Gestaltung des öffentlichen Raums trägt zur Urbanität und Belebung einer Stadt bei und schafft Standortvorteile für Handel, Gastronomie, Dienstleistung und Tourismus. Belebte und attraktiv gestaltete Räume tragen zum Wohlbefinden bei, erhöhen den Konsum, die Aufenthalts- und Wohnqualität und wirken sich dadurch auch positiv auf die wirtschaftliche Aktivität aus. Insofern machen besondere Fußverkehrs- bzw. Nahmobilitätsqualitäten den „Mehrwert" einer Stadt aus. Dieser kommt jedoch nicht zum Tragen, wenn öffentliche Räume monofunktional auf motorisierte Verkehrsmittel ausgelegt sind und bei Straßen die Erfordernisse des Kfz-Verkehrs im alleinigen Vordergrund stehen.

Folgende Handlungsbedarfe werden bei der Raum- und Siedlungsentwicklung als zentral erachtet:

- Kurze Wege schaffen und Nahmobilität stärken
- Stadt- und Verkehrsplanung integriert denken

Folgende Handlungsmaßnahmen sollen zu einer attraktiven Raum- und Siedlungsentwicklung beitragen. Ein wesentlicher Baustein ist, dass die Stadt- und Verkehrsplanung sich am Leitbild der 15-Minuten-Stadt orientiert (Maßnahme RS1). Das bedeutet u. a. Innenentwicklung vor Außenentwicklung, Stärkung der Nahmobilität, Förderung einer Nutzungsmischung, Planung von multifunktionalen Quartiershubs und die gute und frühzeitige Sicherstellung der Anbindung mit dem ÖPNV in Neubaugebieten. Dabei spielt die integrierte Planung, in der Stadt- und Verkehrsplanung verstärkt zusammen gedacht werden, eine wesentliche Rolle (Maßnahme RS3). Die enge Verzahnung sichert die Voraussetzungen für eine sozial-, ökologisch und ökonomisch verträgliche Mobilität in Bestands-, Neubau- und Nachverdichtungsgebieten. Hierzu zählt bspw. eine frühzeitige hochwertige Anbindung der Verkehrsmittel des Umweltverbunds an Neubaugebiete, um zusätzliche Pkw-Verkehre zu vermeiden und die Nutzung auf den Umweltverbund bei einem Umzug zu begünstigen.

Unter dem Stichwort der Flächengerechtigkeit und des Anspruchs einer städtebaulichen Integration wird zudem eine neue Aufteilung der Straßenräume geplant und umgesetzt, unter Beachtung der Anforderungen aller Verkehrsteilnehmenden, der jeweiligen räumlichen Funktion und in Kombination mit dem ruhenden Verkehr sowie den Wirtschaftsverkehren (Maßnahme RS2).

Es müssen aber auch Gewerbegebiete in den Blick genommen werden, insbesondere, wenn diese neu entstehen. Neue Gewerbegebiete sollen nicht nur flächenhaft, sondern auch vertikal geplant werden. Ziel ist eine Abkehr von der ausschließlich flächenhaften Nutzung, um sparsam mit Flächen und deren Versiegelung umzugehen. Kfz-Stellflächen können beispielsweise auch durch Parkpaletten oder in Parkhäusern entstehen. Bauten in Gewerbegebieten

sind zur Flächenreduzierung auf eine Mehrgeschossigkeit zu prüfen und wo möglich umzusetzen. Gewerbegebiete müssen außerdem über einen gut getakteten ÖPNV-Anschluss und sofern möglich über eine Fahrradinfrastruktur verfügen (Maßnahme RS4).

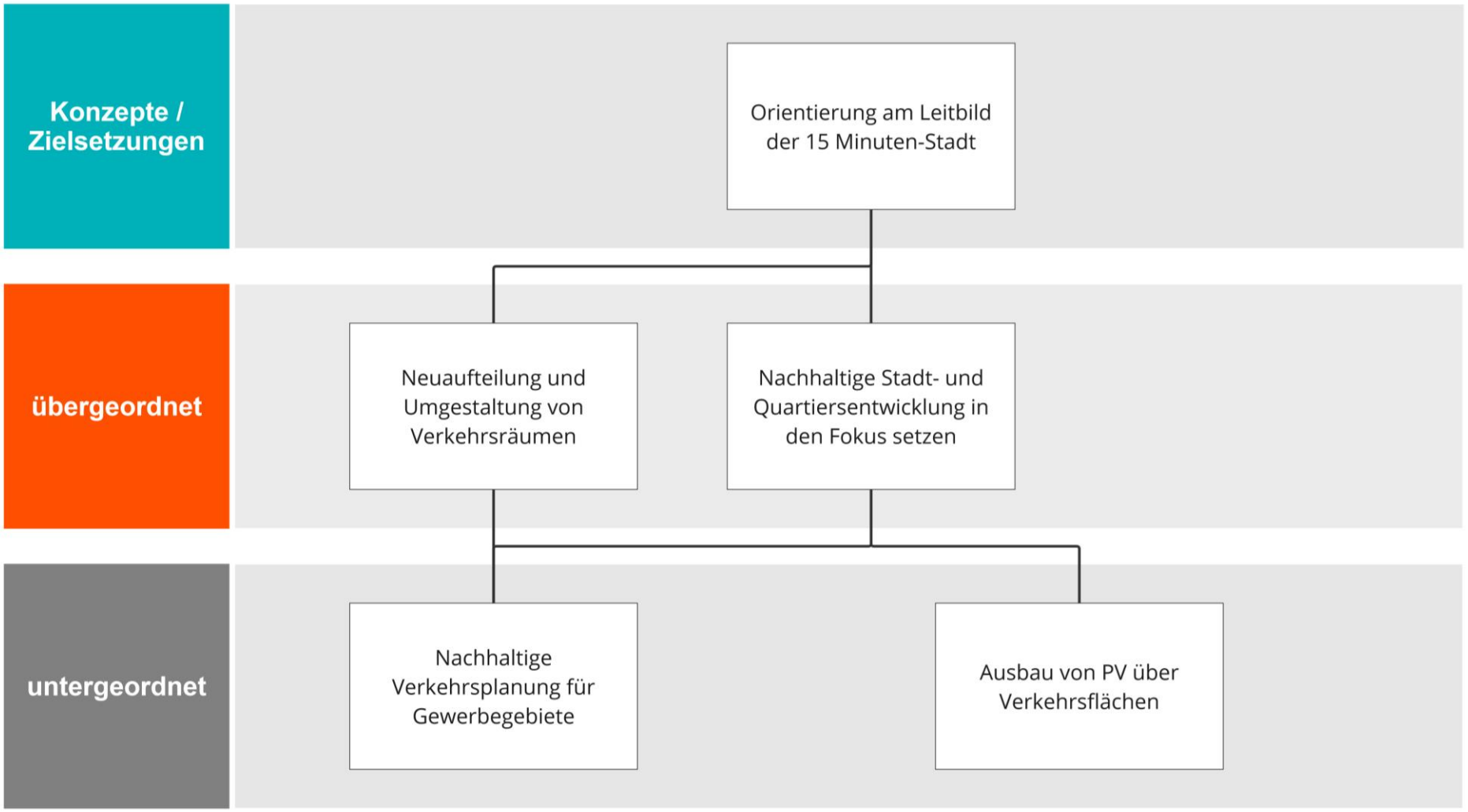
Neben diesen übergeordneten Ansätzen werden auch Einzelmaßnahmen verfolgt wie die Förderung des konsequenten Ausbaus von PV-Anlagen über Verkehrsflächen und Parkplätzen (Maßnahme RS5). Der gewonnene Strom kann u. a. zur Stromversorgung von Elektrofahrzeugen genutzt werden (z. B. auf Mobilitätsstationen, P+R-Plätzen, Bushaltestellen, PKW-Stellplätzen, Quartiersgaragen, über Radwegen).

Mit den vorgeschlagenen Maßnahmen kann eine Vielzahl an Zielen wie Stadtraum angemessen und attraktiv gestalten, Stadt der kurzen Wege etablieren, Verkehrssicherheit erhöhen und die Erreichbarkeit der Stadt, der Stadtteile und Nahversorgungsstandorte fördern, erreicht werden.

Tabelle 13: Maßnahmenübersicht des Handlungsfelds Raum- und Siedlungsentwicklung

Mobilitätsmanagement
RS1 Orientierung am Leitbild der 15 Minuten-Stadt
RS2 Neuaufteilung und Umgestaltung von Verkehrsräumen
RS3 Nachhaltige Stadt- und Quartiersentwicklung in den Fokus setzen
RS4 Nachhaltige Verkehrsplanung für Gewerbegebiete
RS5 Ausbau von PV über Verkehrsflächen

Abbildung 43: Zusammenhang der Maßnahmen im Bereich Raum- und Siedlungsentwicklung



4.13. Maßnahmenübersicht und Umsetzungsplanung

Eine gesamte Maßnahmenübersicht inkl. der Bewertungskriterien (siehe Kap. 4.1) und Maßnahmenbeschreibungen kann den Unterlagen in der Anlage entnommen werden.

Der Maßnahmenkatalog stellt eine reine Auflistung der Einzelmaßnahmen geordnet nach Handlungsfeldern dar. Für die Umsetzungsplanung wird der zeitliche Aspekt in den Vordergrund gestellt und mit den gesetzten Prioritären in die Abhängigkeit gestellt. Damit soll verdeutlich werden, in welcher Reihenfolge die Realisierung des Handlungskonzeptes erfolgen kann.

Anhand der Priorisierung und der prognostizierten zeitlichen Umsetzung können Empfehlungen für den späteren Realisierungszeitraum der Einzelmaßnahmen abgleitet werden. Relevant hierbei ist, dass für die Maßnahmen i. d. R. entsprechende Vorbereitungszeiten und Planungsvorläufe zu berücksichtigen sind, bevor die Maßnahme baulich oder final umgesetzt werden kann. Die Umsetzungsplanung ist zwingend an die kommunale Haushaltslage, rechtliche Rahmenbedingungen, dynamische Förderbedingungen sowie die konkrete Ausgestaltung insbesondere der Maßnahmenfelder mit konzeptionell-strategischem Charakter und die Ergebnisse des Evaluationskonzepts (siehe Kap. 5) kontinuierlich anzupassen.

Einige Maßnahmen erfordern zudem – je nach Intensität und finanzieller Wirkung – einen unterschiedlichen planerischen Vorlauf und müssen in politischen und oft öffentlichen Entscheidungsprozessen abgestimmt werden. Notwendige Rahmenbedingungen für die Umsetzung einer Maßnahme sind teilweise nicht gegeben, andere Maßnahmen müssen mit überregionalen Akteuren abgestimmt werden (z. B. Bau der geplanten Radschnellwege). Viele Maßnahmen, bspw. im Bereich ÖPNV und Intermodalität stehen zusätzlich stark in der Wechselwirkung zum Fortschritt des Stadtbahnausbaukonzepts der Stadt Braunschweig.

Im Sinne einer integrierten Stadt-, Klima- und Mobilitätsplanung ist in der nachgelagerten Maßnahmenplanung stets die interdisziplinare Zusammenarbeit der verwaltungsinternen Fachthemen zu gewährleisten. Es soll erreicht werden, dass potenzielle soziale, ökologische oder ökonomische Zielkonflikte frühzeitig in den Planungsprozessen identifiziert und durch eine kooperative Abstimmung nach Möglichkeit vermieden werden. Dies betrifft neben Themen wie bspw. der Förderung des ÖPNV oder der Wirtschaftsförderung u. a. die Berücksichtigung der Belange des Natur- und Gewässerschutzes sowie des Klima- und Umweltschutzes, um die Aufenthalts- und Erholungsfunktion sowie Wohlfahrtswirkung des Stadtgrüns zu sichern. Weiterhin zu berücksichtigen sind die Belange des Stadtgrüns mit dem Ziel des Schutzes und der Entwicklung des Baumbestandes. Um auch in Zukunft die Sicherheit der Bevölkerung zu gewährleisten, sind in der nachgelagerten Straßen- und Verkehrsplanung weiterhin mit einem besonderen Augenmerk die Belange der Polizei, Rettungsdienste und Feuerwehr z. B. in Bezug auf die erforderliche Hilfsfristerreichung zu berücksichtigen.

Mit der verwaltungsinternen Projektgruppe zum MEP besteht bereits ein wichtiges Gremium, dessen Aufgabe es ist, die Zielerreichung aller Belange zu diskutieren und ggf. strategische Weichenstellungen vorzunehmen, die wiederum in der nachgelagerten Planung und Umsetzung zu berücksichtigen sind. Bei sich räumlich und thematisch überlagernden Anforderungen sind Kompromissfindungen mit bestmöglicher Beachtung aller Belange anzustreben.

Es ist stets zu beachten, dass das Handlungskonzept nicht als starres Werk aufgefasst werden darf, das strikt abgearbeitet werden muss. Vielmehr ist der Maßnahmenkatalog flexibel anzuwenden und stetig zu aktualisieren, um auf ggf. unvorhergesehene Umstände und Entwicklungen reagieren zu können (z. B. Fachkräftemangel, neue Fördermöglichkeiten). Erkenntnisse aus der umsetzungsbegleitenden Evaluation (siehe Kap. 5) sollten aufgegriffen und neue Projekt- und Umsetzungsansätze (z. B. aus Anregungen aus Wissenschaft, Bürgerschaft und Politik) in die jeweiligen Handlungsfelder integriert und das Konzept so stetig und adäquat angepasst werden. Dabei können bisher enthaltene Maßnahmen in ihrer Detailplanung verändert, verworfen oder um neue Dinge ergänzt werden. Doch bei aller Flexibilität des Konzeptes: die Maßnahmenumsetzung muss sich immer an der Zielsetzung orientieren. Die Ausrichtung der Gesamtkonzeption ist keinesfalls einer wahllosen Zusammenstellung gleichzusetzen. Alle enthaltenen Puzzleteile greifen ineinander, gestützt vom Rahmen der Zielsetzung.

5. Evaluationskonzept

Für einen langfristigen Erfolg der Maßnahmen ist eine kontinuierliche Evaluation von besonderer Relevanz. Ziel einer Evaluation ist, Vermutungen durch Daten zu ersetzen. Daraus lassen sich Erkenntnisse über Erfolge, Misserfolge und Kontrolle ableiten und es wird sichtbar, welches Vorgehen seine Wirkung erzielt und welches nicht. Daraus kann ggf. im Rahmen der Projektumsetzung für die Zukunft gelernt werden. Mit Hilfe eines Evaluationskonzeptes soll die Umsetzung des MEP 2035+ regelmäßig, systematisch und mit einem angemessenen Aufwand in allen Verwaltungsebenen daraufhin geprüft werden, ob die gesteckten Ziele erreicht werden. Dabei werden bestehende Berichte zu laufenden Projekten (Kompaktbericht Stadtbahnausbau, Ziele- und Maßnahmenkatalog Radverkehr, Bericht der Unfallkommission etc.) sowie aktuelle Beschlüsse berücksichtigt. Das Evaluationskonzept orientiert sich stark an den Zielen des MEP, diese adressieren neben dem Verkehr und Mobilität auch zahlreiche weitere Fachplanungen und Vorhaben. Dementsprechend gilt es, dass die Ziele und Absichten übergeordneter, strategischer Konzepte auf alle Umsetzungsebenen der unterschiedlichen Akteure und Maßstabsebenen kommuniziert werden. Der Grundsatz des MEP soll in allen Umsetzungsebenen des Untersuchungsraums kommuniziert werden, um eine allgemeingültige Kenntnisnahme und Berücksichtigung der Ziele und Ausrichtungen solcher Konzepte in der lokalen und kleinräumigen (Bauleit-)Planung sicherzustellen.

Der Mobilitätsentwicklungsplan sollte nicht als abgeschlossenes Werk betrachtet werden, sondern muss bei Bedarf kontinuierlich überprüft und an die jeweils bestehenden Erfordernisse angepasst werden. Gerade die in den kommenden Jahren folgenden Entwicklungen z. B. zum Ausbau der Stadtbahn und der Radverkehrsinfrastruktur können Anpassungen der im Mobilitätsentwicklungsplan vorgeschlagenen Maßnahmen erfordern. Gleichzeitig können im Rahmen der Evaluation Umsetzungsfortschritte beschrieben und Wirkungen der umgesetzten Maßnahmen beurteilt werden.

Um einen transparenten Prozess zu gewährleisten und insbesondere die Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger in der Umsetzung mitzunehmen, werden regelmäßig Berichte zur Rückkopplung mit Politik und Öffentlichkeit empfohlen. Dies erleichtert die Nachvollziehbarkeit und damit gleichzeitig die Akzeptanz gegenüber dem Prozess selbst und potenziell erforderlichen Anpassungen.

Für den Mobilitätsentwicklungsplan wird folgende Struktur für die Evaluierung empfohlen:

- Kompaktbericht mit Umsetzungsanalyse: jährlich
- Evaluationsbericht mit Zielerreichungsanalyse: ca. alle fünf Jahre

Es ist zu beachten, dass nicht nur für die Umsetzung des Handlungskonzepts bzw. der Maßnahmen, sondern auch für den Evaluierungsprozess Ressourcen in personeller wie auch finanzieller Hinsicht bereitgestellt werden müssen, um ein regelmäßiges und belastbares Control-

ling zu gewährleisten. Gemäß den Empfehlungen zur Einrichtung einer zentralen Verantwortung im kommunalen Mobilitätsmanagement wurde bereits eine Personalstelle zur Evaluation und Controlling des MEP geschaffen und besetzt.

Das hier entwickelte Evaluationskonzept ist ein erster Aufschlag, der fortlaufend auf Passgenauigkeit und Handhabbarkeit überprüft und ggf. angepasst werden muss. Mit Beschluss des Evaluationskonzeptes wird ein Indikatorensystem entwickelt, welches leicht handhabbar ist und auf bestehende Berichte und Beschlüsse aufbaut. Dieses wird der Politik vorgelegt.

5.1. Kompaktbericht mit Umsetzungsanalyse

In der Umsetzungsanalyse wird ausgewertet, wie viele Maßnahmen bereits umgesetzt wurden bzw. sich in Planung oder einer anderen Phase befinden. Vor dem Hintergrund von Erkenntnissen aus der Evaluation von Einzelmaßnahmen und Projekten werden Erfolge und Schwierigkeiten bzw. Hemmnisse in der Umsetzung dokumentiert. Daraus können erste Konsequenzen für die weitere Umsetzung erfolgen.

Die Auswertung des Umsetzungsfortschritts sollte jährlich erfolgen und mit einem kurzen Kompaktbericht an Politik und Öffentlichkeit kommuniziert werden. Dafür wird eine übersichtliche und einfache Berichtsstruktur erarbeitet, die jährlich aktualisiert wird. Die Basisvariante der Evaluation stellt eine Art Ampelsystem dar: In der Maßnahmentabelle, die alle Handlungsfelder des Mobilitätsentwicklungsplans enthält, wird eine Spalte „Aktueller Stand“ eingefügt und je nach Bearbeitungsstand beispielhaft eingefärbt:

- **Grün**: Maßnahmen vollständig umgesetzt
- **Gelb**: Maßnahmen in Umsetzung
- **Orange**: Maßnahmen in Vorbereitung
- **Schwarz**: Maßnahme in hold

Die Hintergründe der Einstufungen sollten durch kurze Kommentare zum aktuellen Stand erläutert werden.

Zur weitergehenden Umsetzungsanalyse werden nach Beschluss des Evaluationskonzeptes für alle Maßnahmenfelder spezifische Indikatoren entwickelt, die einen messbaren Umsetzungsfortschritt ermöglichen.

5.2. Zielerreichungsanalyse und Evaluationsbericht

Mit Hilfe der Zielerreichungsanalyse werden die Wirkungen der Maßnahmen auf die strategischen Ziele überprüft und somit die Zielerreichung während der Umsetzung analysiert. Sie baut auf den strategischen Zielen und den dort festgelegten Zielwerten auf, und basiert auf vier methodischen Säulen:

- Mobilitätserhebungen in Form von Haushaltsbefragungen
- Verkehrserhebungen für alle Verkehrsträger
- Auswertung von Statistiken und Messungen
- Verkehrsmodell mit kontinuierlicher Aktualisierung

Es beinhaltet je strategischem Ziel einzelne Indikatoren, anhand derer Maßnahmen und Erfolge der Zielerreichung bemessen werden können. Aufgrund des Erhebungsturnus der erforderlichen Daten und unter Berücksichtigung des nicht unerheblichen Bearbeitungsaufwands wird für die Wirkungsanalyse ein Zyklus von etwa 5 Jahren empfohlen. Dazu werden nach Beschluss des Evaluationskonzeptes geeignete Wirkungsindikatoren und Entwicklungsziele entwickelt. Den strategischen Zielen sollten dabei mehrere Indikatoren zugeordnet werden, um möglichst die gesamte Breite der Maßnahmenwirkungen analysieren zu können.

Mit einem Evaluationsbericht sollten die im Rahmen der Umsetzungs- und der Zielerreichungsanalyse gewonnenen Informationen systematisch aufbereitet, anhand bestimmter Regeln bewertet sowie anschließend kommuniziert werden. Der Evaluationsbericht soll Informationen zu den folgenden Aspekten enthalten:

- **Umsetzungsstand:** Darstellung des Stands der Umsetzung mit allgemeinen Aussagen je Handlungsfeld (bspw. „abgeschlossen“, „in Bearbeitung“, „noch nicht begonnen“ oder „wird nicht weiterverfolgt“)
- **Umsetzungsanalyse:** Zusammenfassung des Umsetzungsstandes und Darstellung der Entwicklung einiger besonders wichtiger Handlungsfelder und Indikatoren, aber auch qualitativer Aussagen zu Erarbeitungs-/Umsetzungsstand von im Mobilitätsentwicklungsplan empfohlenen planerischen Konzepten
- **Beschlussstände[22]:** Zusammenfassende Darstellung der Berücksichtigung der Ziele des Mobilitätsentwicklungsplans in den städtischen Beschlüssen (konform/nicht konform/dient der Umsetzung des Mobilitätsentwicklungsplans)
- **Akteursabfrage:** Berücksichtigung aller verantwortlichen Akteure der Maßnahmenumsetzung (z. B. Planung, Steuerung, Umsetzung) für die Evaluierung.
- **Zielerreichungsanalyse:** Zusammenfassung der Ergebnisse der Zielerreichungsanalyse anhand der Entwicklung von Kennwerten der Mobilität
- **Rahmenbedingungen des Mobilitätsentwicklungsplans:** Zur Umsetzung des Mobilitätsentwicklungsplans wurden in den einzelnen Maßnahmen Empfehlungen zur Zusammenar-

[22] Die Ziele des MEP dienen als Entscheidungskriterium für politische Beschlüsse, wodurch der MEP auf politischer Ebene dauerhaft berücksichtigt wird. Diese Berücksichtigung erleichtert die Evaluation für umgesetzte Maßnahmen sowie für die Sicherstellung der MEP-Ziele über alle Fachbereiche hinweg.

beit innerhalb der Verwaltung, zur Öffentlichkeitsbeteiligung und Kooperation mit Stakeholdern formuliert. Das Wirken dieser Methoden sollte an dieser Stelle begutachtet werden.

- **Empfehlungen zur Fortschreibung:** Aufbauend auf den Ergebnissen der Evaluation sollten Empfehlungen zur Fortschreibung des Mobilitätsentwicklungsplans sowie zur Fortführung/Anpassung der Rahmenbedingungen getroffen werden

Es wird empfohlen den ersten Evaluationsbericht des Mobilitätsentwicklungsplans in 4-5 Jahren vorzulegen. Aufgrund des Bearbeitungsaufwands sollte eine Evaluation danach ca. alle 5 Jahre stattfinden, wobei ggf. auf Datenverfügbarkeit, Erhebungszeitpunkte von Daten (z. B. eine neue Haushaltsbefragung) oder die Umsetzung von Maßnahmen Rücksicht genommen werden sollte.

6. Fazit und Ausblick

Mit dem Mobilitätsentwicklungsplan Braunschweig 2035+ liegt eine umfangreiche Mobilitätsstrategie für die kommenden 10-15 Jahre vor. Der MEP wurde nach den europäischen Leitlinien für Nachhaltige Urbane Mobilitätspläne der EU-Kommission (SUMP) erstellt. Damit berücksichtigt das Konzept die wesentlichen und umfangreichen Bausteine, welche durch die EU vorgegeben werden. Ein dauerhafter und regelmäßiger Beteiligungsprozess ermöglichte es der Öffentlichkeit sowie unterschiedlichen Zielgruppen ihre Rückmeldungen in den Prozess einzubringen (siehe Kap. 1). Dabei musste sich der Prozess erheblichen Herausforderungen (insbes. COVID-19-Pandemie) stellen, welche über einen flexiblen Umgang mit den Partizipationsbausteinen gemeistert wurden. Nachdem die umfangreiche Analyse die Probleme und Chancen der Ist-Situation im Sektor Mobilität und Verkehr herausgearbeitet hat (siehe hierzu den Zwischenbericht), Ziele entwickelt und beschlossen wurden, bildeten unterschiedliche Szenarien verschiedene Zukunftsentwicklungen der Mobilität in Braunschweig ab. Diese Vorgehensweise erlaubte eine erste Abschätzung der Wirkungen unterschiedlichen Schwerpunktsetzungen (siehe Kap. 2).

Mit dem Basisszenario 2035 (siehe Kapitel 3.3) liegt die verkehrliche Entwicklung in Braunschweig vor, wie sie sich unter Berücksichtigung der bisher absehbaren und z.T. bereits beschlossenen Entwicklungen abzeichnet. Hier enthalten sind die siedlungs- und demografische Entwicklung sowie z.B. das Stadtbahnausbaukonzept sowie den Ziele- und Maßnahmenkatalog "Radverkehr in Braunschweig" (ZuM).

Aus dem Zielszenario 2035 (siehe Kap. 3) wurden insgesamt 88 Maßnahmen herausgearbeitet, welche die zukünftige Entwicklung der Mobilität in Braunschweig im Sinne der Zielformulierung des MEP maßgeblich steuern und beeinflussen sollen. Die Verkehrsmodellierung des Zielszenarios 2035 zeigt bereits starke positive Wirkungen des gesamten Maßnahmenpakets: es werden mehr Wege im Umweltverbund und weniger Wege im MIV zurückgelegt, dies bedeutet gleichzeitig eine Reduktion der Treibhausgasemissionen. Keines der Zukunftsszenarien aus den vorangegangenen Projektphasen konnte eine ähnliche Entwicklung aufweisen, wodurch die Wichtigkeit der Berücksichtigung aller Handlungsfelder und unterschiedlicher Maßnahmencharaktere deutlich wird. Werden zusätzlich Entwicklungen externer Rahmenbedingungen in einem Zielszenario 2035 Plus unterstellt (z. B. Mobilitätskosten), die außerhalb der Braunschweiger Planungshoheit und Stadtgrenzen liegen, zeigt sich eine nochmalige Verstärkung der Gesamtwirkung der 88 Maßnahmen (siehe Kap. 3.5).

Der Einflussbereich für eine erfolgreiche Maßnahmenumsetzung des MEP konzentriert sich auf das Stadtgebiet der Stadt Braunschweig. Damit fokussiert sich das Handlungskonzept (siehe Kap. 4) auf die Maßnahmen sowie Entwicklungen des Zielszenario 2035 und übersetzt diese in einen Fahrplan, mit dem die Weichen zur Zielerreichung des MEP erreicht werden können. 88 Maßnahmen in elf Handlungsfeldern funktionieren nur in gemeinsamer Wechselwirkung zu- und miteinander. Gleichzeitig besteht die Flexibilität, einzelne Maßnahmen (oder

auch Maßnahmengruppen) in ihrem zeitlichen Umsetzungshorizont anzupassen. Ein Evaluationskonzept (siehe Kap. 5) begleitet den Umsetzungsprozess, um den Umsetzungsfortschritt und die gesteckte Zielerreichung regelmäßig zu überprüfen. Bei Bedarf können im Zuge der Maßnahmenrealisierung Anpassungen vorgenommen werden.

Mit dem Mobilitätsentwicklungsplan 2035+ schlägt die Stadt Braunschweig einen progressiven Weg bei der zukünftigen nachhaltigen Mobilität- und Verkehrsentwicklung ein und stärkt damit die Stadt als Oberzentrum sowie als attraktiven Arbeits- und Lebensstandort.

7. Abkürzungsverzeichnis

ALB	Anruf-Linien-Bus
ALT	Anruf-Linien-Taxi
BEV	Elektroauto mit Batterie (Battery Electric Vehicle)
BSVG	Braunschweiger Verkehrs-GmbH
bzw.	beziehungsweise
ca.	circa
DFI	Dynamische Fahrgast Information (Anzeige)
EFA	Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen
EMW	Europäische Mobilitätswoche
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
FV	Fußverkehr
HVZ	Hauptverkehrszeit
IKT	Informations- und Kommunikationstechnologien
ISEK	Integriertes Stadtentwicklungskonzept
KEP	Kurier-Express-Paket-Dienstleister
Kfz	Kraftfahrzeug
Krad	Kraftrad
Lkw	Lastkraftwagen
LOS	Level of Service
LV	Leichtverkehr (bis 3,5 t zulässiges Gesamtgewicht)
MEP	Mobilitätsentwicklungsplan
MiD	Mobilität in Deutschland
MIV	motorisierter Individualverkehr (Personenverkehr Pkw oder Kraftrad als Fahrer oder Mitfahrer)
MV	Motorisierter Verkehr (MIV und ÖV)
NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Nebenverkehrszeit

ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr (Bus, Stadtbahn, Schienenpersonennahverkehr)
ÖV	öffentlicher Verkehr (inkl. Fernverkehr über 50 km und Luftverkehr)
P+R	Park and Ride bzw. Park+Ride
Pkm	Personenkilometer
Pkw	Personenkraftwagen
PSA	Parkscheinautomat
rd.	rund
RV	Radverkehr
RVB	Regionalverband Großraum Braunschweig
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVG	Straßenverkehrsgesetz
StVO	Straßenverkehrsordnung
SV	Schwerverkehr (über 3,5 t zulässiges Gesamtgewicht)
SVZ	Schwachverkehrszeit
UHS	Unfallhäufungsstelle
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
VM	Verkehrsmodell
VRB	Verkehrsverbund Region Braunschweig
z.B.	zum Beispiel
ZFZR	Zentrales Fahrzeugregister

8. Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Aufbau und Vorgehen des MEP 10
Abbildung 2: Strategische Zielfelder des MEP 11
Abbildung 3: Projektorganigramm und Beteiligte 16
Abbildung 4: Methodik Szenarienvergleich 21
Abbildung 5: Eckwerte der Verkehrsnachfrage im Analysefall 2018 24
Abbildung 6: Eckwerte der Verkehrsnachfrage im Prognose-Nullfall 2035 24
Abbildung 7: Visualisierung des Szenarios Smarte Mobilität 26
Abbildung 8: Eckwerte der Verkehrsnachfrage im Szenario 1 - Smarte Mobilität 27
Abbildung 9: Visualisierung des Szenarios Starker Umweltverbund 29
Abbildung 10: Eckwerte der Verkehrsnachfrage im Szenario 2 - Umweltverbund 30
Abbildung 11: Visualisierung des Szenarios Stadtraum für Menschen 32
Abbildung 12: Eckwerte der Verkehrsnachfrage im Szenario 3 – Stadtraum für Menschen 33
Abbildung 13: Wirkungen der Basisprognose (Prognose-Nullfall) und der drei Zukunftsszenarien auf Fahrleistung und THG-Emissionen 34
Abbildung 14: Vergleich Zielerreichung der Szenarien 37
Abbildung 15: Modal-Split Analysefall 2016 Bewohner der Stadt Braunschweig 40
Abbildung 16: Modal-Split Analysefall 2016 Binnenverkehr und Quell-/Zielverkehr 41
Abbildung 17: Bevölkerungsentwicklung in der Stadt Braunschweig bis 2035 nach Altersgruppen 43
Abbildung 18: Rechenmodell zur feinräumigen Abbildung der Prognose der Einwohner im Stadtgebiet 44
Abbildung 19: Annahme zur Arbeitsplatzprognose nach Wirtschaftskategorien für die Stadt Braunschweig 45
Abbildung 20: Modal-Split Basisszenario 2035 Bewohner der Stadt Braunschweig 51
Abbildung 21: Veränderungen in der Verkehrsnachfrage der Bewohner der Stadt Braunschweig im Basisszenario 2035 gegenüber dem Analysefall 2016 51
Abbildung 22: Verkehrsaufkommen der Bewohner und Besucher bezogen auf die Gesamtstadt im Basisszenario 2035 52
Abbildung 23: Verkehrsaufkommen im Straßengüterverkehr bezogen auf die Gesamtstadt im Basisszenario 2035 52
Abbildung 24: Modal-Split im Binnenverkehr nach Verkehrsaufkommen (links) und Verkehrsleistung (rechts) 53
Abbildung 25: Veränderung der Fahrleistung und der THG-Emissionen im Basisszenario 2035 gegenüber dem Analysefall 2016 54
Abbildung 26: Modal-Split Zielszenario 2035 Bewohner der Stadt Braunschweig 56
Abbildung 27: Veränderungen in der Verkehrsnachfrage der Bewohner der Stadt Braunschweig im Zielszenario 2035 gegenüber dem Basisszenario 2035 56
Abbildung 28: Verkehrsaufkommen der Bewohner und Besucher im Zielszenario 2035 bezogen auf die Gesamtstadt 57
Abbildung 29: Verkehrsaufkommen im Straßengüterverkehr im Zielszenario 2035 bezogen auf die Gesamtstadt 58
Abbildung 30: Modal-Split im Binnenverkehr nach Verkehrsaufkommen (links) und Verkehrsleistung (rechts) 58
Abbildung 31: Veränderung der Fahrleistung und der THG-Emissionen im Zielszenario 2035 gegenüber dem Basisszenario 2035 59
Abbildung 32: Veränderung der Fahrleistung und der THG-Emissionen im Zielszenario 2035 Plus gegenüber dem Basisszenario 2035 62
Abbildung 33: Zusammenhang der Maßnahmen im Fußverkehr 69
Abbildung 34: Zusammenhang der Maßnahmen im Radverkehr 75
Abbildung 35: Zusammenhang der Maßnahmen im Öffentlichen Verkehr 80
Abbildung 36: Zusammenhang der Maßnahmen Inter- und Multimodalität 83
Abbildung 37: Zusammenhang der Maßnahmen Alternative Antriebe 86
Abbildung 38: Zusammenhang der Maßnahmen im fließenden Kfz-Verkehr 91
Abbildung 39: Zusammenhang der Maßnahmen im ruhenden Kfz-Verkehr 95
Abbildung 40: Zusammenhang der Maßnahmen im Wirtschaftsverkehr 98
Abbildung 41: Zusammenhang der Maßnahmen im Bereich Verkehrssicherheit 101
Abbildung 42: Zusammenhang der Maßnahmen im Mobilitätsmanagement 104
Abbildung 43: Zusammenhang der Maßnahmen im Bereich Raum- und Siedlungsentwicklung 107

9. Glossar

Basisszenario

Das Basisszenario beinhaltet (analog zum Prognose-Nullfall) in den Bereichen Wohnen, Gewerbe und Infrastruktur städtische und regionale Maßnahmen mit Satzungs- und Aufstellungsbeschluss.

Cityring

Ringstraße zur Feinerschließung der Innenstadt (Lange Straße – Güldenstraße – Kalenwall – Bohlweg)

Hauptrouten Radverkehr

Verbindung von Stadtteilzentren zum Hauptzentrum und zwischen Stadtteilzentren (vgl. ERA). Das strategische Hautroutennetz Radverkehr wird im MEP festgelegt.

Hauptverkehrsstraßen MIV

Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen und wichtiger Verbindungsfunktion (im Gegensatz zu Nebenstraßen mit überwiegender Erschließungsfunktion). Das strategische Hautroutennetz MIV wird im MEP festgelegt.

Handlungsfeld

Zusammensetzung einer Maßnahmensammlung eines inhaltlichen Themas.

Innenstadt

Bereich innerhalb der Okerumflut (ehemaliger Stadtbezirk 131). Auch Zentrum oder Stadtzentrum genannt.

Kernstadt

Bereich der zusammenhängenden Siedlungsgebiete zwischen der A391 und den Bahnschienen (Bereich Innenstadt – Nördliches Ringgebiet – Westl. Ringgebiet – Hauptbahnhof – Östl. Ringgebiet).

Modalfilter

Ein Modalfilter verhindert das Durchfahren einer Straße oder Weges für bestimmte Verkehrsmittel. Dabei handelt es sich meistens um Poller oder andere Hindernisse, die größere motorisierte Fahrzeuge von der Durchfahrt abhalten, während Fahrrad- und Fußverkehr die entsprechende Stelle weiter passieren können.

Nebenrouten Radverkehr

Verbindung zwischen Stadtteilzentren und Wohngebieten sowie allen wichtigen Zielen. Anbindung aller Grundstücke und potenziellen Quellen und Zielen (vgl. ERA).

On-Demand-Verkehr

Ein On-Demand-Verkehr (Verkehr auf Nachfrage) ist eine Art Shuttleservice angesiedelt in den Angeboten des ÖPNV. Der Fahrgast äußert seinen Fahrtwunsch über eine App oder per Telefon und wird an seinem oder einem ausgewählten Standort eingesammelt.

Radverkehrsnetz

Netzplan mit der Zuordnung der Strecken zu Netzkategorien und der für die Strecken angestrebten Qualitäten (ERA)

Stadtbezirk

Verwaltungseinheit unterhalb der Stadtverwaltung in Braunschweig mit jeweils eigenem Stadtbezirksrat und Bezirksbürgermeisterin oder Bezirksbürgermeister

Stadtteil

Bei den Stadtteilen handelt es sich in Braunschweig nicht um offizielle administrative Raumeinheiten wie die Stadtbezirke, sondern vielmehr um historisch gewachsene Raumeinheiten, die kleinteiliger als die Stadtbezirke sind und sich oftmals räumlich nicht eindeutig voneinander abgrenzen lassen.

Stellplatzsatzung

Regelt, wie viele Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrräder beim Neubau eines Gebäudes auf dem Grundstück oder in der Nähe nachgewiesen werden müssen.

Strategische Zielfelder

Sechs strategische Zielfelder beinhalten mehrere Einzelmaßnahmen. Zusammen bilden die Zielfelder und Ziele die Leitlinie, nach denen die Maßnahmen ausgewählt wurden und stellen den Maßstab dar, an dem sich die spätere Umsetzung messen lassen muss.

Velorouten

s. Hauptrouten Radverkehr

Wilhelminischer Ring

Ringstraße um die Innenstadt und innerhalb der Kernstadt (Wendenring – Altstadtring – Heinrich-Büssing-Ring – Altewiekring)

Zielszenario

Das Zielszenario beinhaltet die 88 final ausgewählten Maßnahmen des MEP, welche später in das Handlungskonzept (unter Berücksichtigung verschiedener Kriterien) übersetzt werden.

Zukunftsszenarien

Diese Zukunftsszenarien beschreiben mögliche Zukunftsbilder des Mobilitäts- und Verkehrsgeschehens auf der Grundlage unterschiedlicher Handlungskonzepte mit verschiedenen inhaltlichen Schwerpunkten.

10. Quellen

Literatur

AB Stadtverkehr (2015) – Radverkehrskonzept 2015, Landeshauptstadt Wiesbaden, 2020.

Bäumer, M./ Hautzinger, H./ Pfeiffer, M. (2019) – Mobilität in Deutschland – Ergebnisse der regionalstatistischen Schätzung. Bonn und Berlin, 2019.

Beckmann, K. J. (2018) – Digitalisierung und Mobilität – Chancen und Risiken für eine Verkehrswende. Hannover, 2018.

Bengler, K./ Schmauder, M. (2016) – Digitalisierung. Berlin Heidelberg, 2016.

Bundesagentur für Arbeit (2019) – Pendlerverflechtungen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach Kreisen, Stichtag: 30.Juni 2019.

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (2021) – Smart City Charta. Digitale Transformation in den Kommunen nachhaltig gestalten. Bonn, 2021.

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (2018) – Elektromobilität – was bringt sie mir? Faktencheck für heute und die Zukunft. Berlin, 2018.

Bundesverband Carsharing (2019) – Carsharing-Stellplätze in den öffentlichen Straßenraum bringen. Leitfaden zur Umsetzung der im Carsharinggesetz (CsgG) vorgesehenen Carsharing-Förderung. 2. Auflage. Berlin, 2019.

Bundesverband Carsharing (2016) – CarSharing fact sheet Nr. 3. Wirkung verschiedener Car-Sharing-Varianten auf Verkehr und Mobilitätsverhalten. Berlin, 2016.

CIMA (2017) – Bevölkerungsprognose 2017, in: BSVG (2020), Stadtbahnausbau Braunschweig – Zielnetz 2030.

Fekkak, M./ Fleischhauer, M./ Greiving, S./ Lucas, R./ Schinkel, J./ von Winterfeld, U. (2016) – „Resiliente Stadt – Zukunftsstadt". Wuppertal, 2016.

FGSV - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (2002) – Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA). Köln, 2002.

FGSV - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (2006) – Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen – RASt 06. Köln, 2006.

FGSV - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (2008) – Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN). Köln, 2008.

FGSV - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (2010) – Arbeitsgruppe Straßenentwurf. Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) Ausgabe 2010.

FGSV - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (2010) – Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs. Forschungsprojekt des Forschungsprogramms Stadtverkehr (FoPS) FA-Nr. 70.837/2009 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Köln, 2010.

FGSV - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (2014) – Arbeitsgruppe Straßenentwurf. Arbeitspapier Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen. Ausgabe 2014.

GMA (2020) – Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes für die Landeshauptstadt Wiesbaden 2020. Köln, 2020.

Hautzinger, H./ Dürholt, H./ Hörnstein, E./ Tassaux-Becker, B. (1993) – Dunkelziffer bei Unfällen mit Personenschaden. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. Bremerhaven, 1993.

Herrle, P./ Fokdal, J. (2018) – Urbanisierung. Hannover, 2018.

infas, DLR, IVT und infas 360 (2019) – Mobilität in Deutschland. Zeitreihenbericht 2002 – 2008 – 2017 (im Auftrag des BMVI). Bonn, 2019.

infas, DLR, IVT und infas 360 (2018) – Mobilität in Deutschland (im Auftrag des BMVI). Bonn, 2018.

KE-CONSULT Marktanalyse und Prognose (2020) – KEP-Studie 2020 – Analyse des Marktes in Deutschland. Köln, 2020.

MiD (2017) – Mobilität in Deutschland. Ergebnisbericht. Bonn, 2017.

LROP (2017) – Landes-Raumordnungsprogramm (LROP), Landesverordnung Neufassung gültig ab 14.07 2017.

Rammler, Stephan (2016) – Digitaler Treibstoff. Chancen und Risiken des Einsatzes digitaler Technologien und Medien im Verkehrssektor. Düsseldorf, 2016.

Regionalverband Großraum Braunschweig (2020) – Nahverkehrsplan 2020 Großraum Braunschweig. Braunschweig, 2020.

Regionalverband Großraum Braunschweig (2019) – Haltestellenkataster (Originalerhebung Sommer 2019), Braunschweig, 2019.

Regionalverband Großraum Braunschweig (2013) – Mobilitätsuntersuchung für den Großraum Braunschweig. Braunschweig, 2013.

Rupprecht Consult (Hrsg.) (2019) – Leitlinien für nachhaltige urbane Mobilitätsplanung. Aus dem Englischen ins Deutsche übersetzt von Fachzentrum Nachhaltige Urbane Mobilität (Leitlinien für Nachhaltige Urbane Mobilitätspläne (SUMP), Zweite Ausgabe). Köln, 2019. Und Frankfurt, 2021.

Sachverständigenrat für Umweltfragen (2017) – Umsteuern erforderlich: Klimaschutz im Verkehrssektor. Sondergutachten November 2017. Berlin, 2017.

Stadt Braunschweig (2021a) – Bevölkerungsvorausschätzung 2020-2035. Braunschweig, 2021.

Stadt Braunschweig (2021c) – Beschlussvorlage 21-15699: Definitionsvorschlag für Velorouten in Braunschweig, 2021

Stadt Braunschweig (2021d) – Beschlussvorlage 21-16987: Konzessionsausschreibung öffentliche Ladeinfrastruktur: Umfang und wesentliche Inhalte, 2021

Stadt Braunschweig (2020a) – Beschlussvorlage 20-14711: E-Bus-Konzept der Braunschweiger Verkehrs-GmbH (BSVG), 2020.

Stadt Braunschweig (2020b) – Beschlussvorlage 20-14032: Mobilitätsentwicklungsplan – Strategische Zielfelder, 2020.

Stadt Braunschweig (2020c) – Beschlussvorlage 20-13342-02: Ziele- und Maßnahmenkatalog "Radverkehr in Braunschweig" - Änderungsantrag zum TOP "Braunschweigs Weg für einen besseren Radverkehr", 2020

Stadt Braunschweig (2019) – Beschlussvorlage 19-11797: Neuaufstellung Flächennutzungsplan 2030, 2019.

Stadt Braunschweig (2018) – Integriertes Stadtentwicklungskonzept Braunschweig 2030, Braunschweig 2018.

Stadt Braunschweig (2016) – Gewerbeflächen Braunschweig Entwicklungskonzept 2016. Braunschweig, 2016.

Statistisches Bundesamt (2019) – Statistisches Jahrbuch 2019, S. 621.

SrV – Mobilität in Städten, Technische Universität Dresden.

Umweltbundesamt/LK Argus (2016) – Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen. Dessau-Roßlau, 2016.

Umweltbundesamt (2019) – Mobilitätsmanagement in der Bundesverwaltung – Handlungsempfehlungen für die Praxis, 9 f.

Umweltbundesamt (2019b) – Kein Grund zur Lücke – So erreicht Deutschland seine Klimaschutzziele im Verkehrssektor für das Jahr 2030. Dessau-Roßlau, 2019.

United Nations (2018) – World Urbanization Prospects. The 2018 Revision. New York, 2019.

Verband Deutscher Verkehrsunternehmer VDV (2019) – Schrift 4, Titel „Verkehrserschließung, Verkehrsangebot und Netzqualität im ÖPNV". Köln, 2019.

WVI - Verkehrlicher Fachbeitrag (2018) – Masterplan 100 % Klimaschutz für den Großraum Braunschweig. Braunschweig, 2018.

WVI (2018) – Verkehrsmodell Braunschweig Analysefall 2016 und Prognose 2030 im Auftrag der Stadt Braunschweig. WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH Braunschweig, 2018.

WVI (2018-2) – Verkehrsmonitoringsystem Braunschweig ViBSmt aufgestellt im Rahmen des Forschungsprojektes UVM-BS – Umweltorientiertes Verkehrsmanagement Braunschweig im Auftrag des BMVBS (jetzt BMDV). Braunschweig, 2011-2016.

WVI (2010) – Mobilitätsuntersuchung Zweckverband Großraum Braunschweig im Auftrag des Zweckverband Großraum Braunschweig. Braunschweig, 2010.

Internet

ADFC Fahrradklimatest 2020 – Ergebnisse ADFC-Fahrradklima-Test 2020. Online abrufbar unter: https://fahrradklima-test.adfc.de/ergebnisse (zuletzt aufgerufen: Oktober 2021).

Bendel, O. (o.J.) – Digitalisierung. Definition: Was ist „Digitalisierung"? Online abrufbar unter: https://wirtschaftslexikon.gabler.de/definition/digitalisierung-54195 (zuletzt aufgerufen: Oktober 2021).

BDEW (2021) – Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft e.V. Online abrufbar unter: https://www.bdew.de/presse/presseinformationen/elektromobilitaet-ausbau-der-ladeinfrastruktur-nimmt-weiter-fahrt-auf/ (zuletzt aufgerufen: Oktober 2021)

BSVG (2021) – Braunschweiger Verkehrs-GmbH. Online abrufbar unter: https://www.bsvg.net/startseite.html (zuletzt aufgerufen: Juni 2021).

BSVG (o.J.) – Fahrplanauskunft – Netzplan. Online abrufbar unter: https://www.liniennetz-bs.de/index.php/de/netzplan (zuletzt aufgerufen: Oktober 2021).

Bundesagentur für Arbeit (o.J.) – Pendlerverflechtungen der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigen nach Kreisen. Online abrufbar unter: https://statistik.arbeitsagentur.de/SiteGlobals/Forms/Suche/Einzelheftsuche_Formular.html?nn=20934&topic_f=beschaeftigung-sozbe-krpend (zuletzt aufgerufen: Oktober 2021).

Bundesverband CarSharing (2019) – CarSharing Städteranking 2019. Online abrufbar unter:https://carsharing.de/alles-ueber-carsharing/carsharing-zahlen/carsharing-staedteranking-2019 (zuletzt aufgerufen: Oktober 2021).

Carsharinggesetz (CsgG) – Gesetz zur Bevorrechtigung des Carsharings. Online abrufbar unter: https://www.gesetze-im-internet.de/csgg/BJNR223000017.html (zuletzt aufgerufen: Oktober 2021).

Centrum für Hochschulentwicklung (CHE) – Studieren in Braunschweig. Online abrufbar unter: https://ranking.zeit.de/che/de/ort/26?wt_ref=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F&wt_t=1644931425741 (zuletzt aufgerufen: Februar 2022).

efahrer (2020) – Geschichte der Elektroautos: Erste Stromer der Welt kommt aus Deutschland. Online abrufbar unter: https://efahrer.chip.de/e-wissen/geschichte-der-elektroautos-erste-stromer-der-welt-kommt-aus-deutschland_1040 (zuletzt aufgerufen: Oktober 2021)

Europäische Kommission (o.J.) – Ursachen des Klimawandels. Online abrufbar unter: https://ec.europa.eu/clima/change/causes_de (zuletzt aufgerufen: Oktober 2021).

Europäische Kommission (2019) – Zahl der Verkehrstoten auf Europas Straßen sinkt zu langsam. Online abrufbar unter: https://ec.europa.eu/germany/news/20190404-zahl-der-verkehrstoten-auf-europas-strassen-sinkt-zu-langsam_de (zuletzt aufgerufen: Oktober 2021).

Geohilfe (2021) – Urbanisierung. Definition und Merkmale. Online abrufbar unter: https://geohilfe.de/humangeographie/stadtgeographie/laufende-prozesse/urbanisierung-definition-merkmale/ (zuletzt aufgerufen: Oktober 2021).

goingelectric (2021) – Stromtankstellenverzeichnis. Online abrufbar unter: https://www.goingelectric.de/stromtankstellen/ (zuletzt aufgerufen: Oktober 2021).

H2 (2021) – H2 – tanken – Tankstellen. Online abrufbar unter: https://h2.live (zuletzt aufgerufen: Oktober 2021).

Hafenbetriebsgesellschaft Braunschweig mbH (2021) – Güterumschlag im Hafen Braunschweig. Online abrufbar unter: https://www.braunschweig-hafen.de/der-hafen/zahlen/ (zuletzt aufgerufen: Februar 2022).

Kraftfahrt-Bundesamt (2021) – Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Zulassungsbezirken (FZ 1). Online abrufbar unter: https://www.kba.de/DE/Statistik/Produktkatalog/produkte/Fahrzeuge/fz1_b_uebersicht.html (zuletzt aufgerufen: Oktober 2021).

Klimaschutz- und Energieagentur Niedersachsen (2021) – Impulsberatung für KMU – Betriebliches Mobilitätsmanagement. Online abrufbar unter: https://www.klimaschutz-niedersachsen.de/energieberatung/unternehmen/impulsberatung-betriebliches-mobilitaet-management.php (zuletzt aufgerufen: Oktober 2021).

Kraftfahrt-Bundesamt (2021) – Zulassungsbezirke und Gemeinden 2021. Online abrufbar unter: https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/Zulassungsbe zirkeGemeinden/zulassungsbezirke_node.html (zuletzt aufgerufen: Oktober 2021).

ladesaeulenregister (2021) – E-Tankstellen in Ihrer Nähe – das Ladesäulenverzeichnis des BDEW. Online abrufbar unter: https://ladesaeulenregister.de/ (zuletzt aufgerufen: Oktober 2021).

Landesamt für Statistik Niedersachsen, Statistik Stadt Braunschweig – Entwicklung der Bevölkerungszahlen bis 2031. Online abrufbar unter: https://www1.nls.niedersachsen.de/statistik/html/default.asp (zuletzt aufgerufen: Oktober 2021).

Lemnet (2021) – Lemnet Braunschweig. Online abrufbar unter: https://lemnet.org/de/map/?destination=Braunschweig (zuletzt aufgerufen: Oktober 2021).

LNVG (2021) – Unsere Vision – neue Mobilität vor Ort. Online abrufbar unter: https://www.mobilotsin-niedersachsen.de/ueber-uns/ (zuletzt aufgerufen: Oktober 2021).

Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung (2020) – Die Niedersächsischen Häfen im Profil: Zahlen – Daten – Fakten. Online abrufbar unter: https://www.mw.niedersachsen.de/download/159619 (zuletzt aufgerufen: Februar 2022).

Niedersächsisches Straßengesetz (NStrG) – Niedersächsisches Straßengesetz (NStrG) in der Fassung vom 24. September 1980). Online abrufbar unter: https://www.nds-voris.de/jportal/?quelle=jlink&query=StrG+ND&psml=bsvorisprod.psml&max=true&aiz=true (zuletzt aufgerufen: Oktober 2021).

OpenStreetMap Mitwirkende – Braunschweig. Online abrufbar unter: https://wiki.openstreetmap.org/wiki/Braunschweig (zuletzt aufgerufen: Oktober 2021).

Polizeiinspektion Braunschweig (2020) – Verkehrsunfallstatistik für das Stadtgebiet Braunschweig. Online abrufbar unter: https://www.pd-bs.polizei-nds.de/verkehr/statistik/verkehrsunfallstatistiken-1348.html (zuletzt aufgerufen: Oktober 2021).

Polizeidirektion Hannover (2022) – Neue Agenda für die Verkehrssicherheit in Niedersachsen. Online abrufbar unter: https://www.pd-h.polizei-nds.de/startseite/verkehr/vsi_2027/-neue-agenda-fuer-die-verkehrssicherheit-in-niedersachsen-114989.html (zuletzt aufgerufen: Januar 2022)

Regionalverband Großraum Braunschweig (2021) – Mobilitätsmanagement für den Regionalverbund Großraum Braunschweig. Online abrufbar unter: https://www.regionalverband-braunschweig.de/mobi/ (zuletzt aufgerufen: Oktober 2021).

Ritchie, Hannah/Roser, Max (2019) – Our World in Data. Urbanization. Online verfügbar unter: https://ourworldindata.org/urbanization?source=content_type%3Areact%7Cfirst_level_url%3Aarticle%7Csection%3Amain_content%7Cbutton%3Abody_link (zuletzt aufgerufen: Oktober 2021).

Stadt.Bahn.Plus – Stadt.Bahn.Plus, Stadt Braunschweig, BSVG, RVB. Online abrufbar unter: https://www.stadt-bahn-plus.de/ (zuletzt aufgerufen: Juli 2021).

Stadt.Bahn.Plus (2020) – Zukunft hat Vorfahrt. Online abrufbar unter: https://www.stadt-bahn-plus.de/ueber-das-projekt/projektbeschreibung (zuletzt aufgerufen: Oktober 2021).

Stadt Braunschweig (2021b) – Zukunftsreise Bahnstadt 4. Öffentlichkeitsveranstaltung am 6. November 2021. Online abrufbar unter: https://www.braunschweig.de/leben/stadtplanung_bauen/bahnstadt/index.php (zuletzt aberufen: Oktober 2021)

Statista (2021) – Urbanisierungsgrad: Anteil der Stadtbewohner an der Gesamtbevölkerung in Deutschland in den Jahren von 2000 bis 2020. Online abrufbar unter: https://de.statista.com/statistik/daten/studie/662560/umfrage/urbanisierung-in-deutschland/ (zuletzt aufgerufen: Oktober 2021).

Statistik der Bundesagentur für Arbeit (o.J.) – Arbeitsmarkt kommunal (Braunschweig und Aachen). Online abrufbar unter: https://statistik.arbeitsagentur.de/DE/Navigation/Statistiken/Statistiken-nach-Regionen/Statistiken-nach-Regionen-Nav.html (zuletzt aufgerufen: Oktober 2021).

Statistisches Bundesamt (2020) – Unfälle im Straßenverkehr 2019: Zahl der Verkehrstoten auf Tiefstand. Pressemitteilung. Online abrufbar unter: https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2020/07/PD20_265_46241.html (zuletzt aufgerufen: Oktober 2021).

Umwelt Bundesamt (2021) – Häufige Fragen zum Klimawandel. Online abrufbar unter:https://www.umweltbundesamt.de/themen/klima-energie/klimawandel/haeufige-fragen-klimawandel#1-was-ist-eigentlich-klima (zuletzt aufgerufen: Oktober 2021).

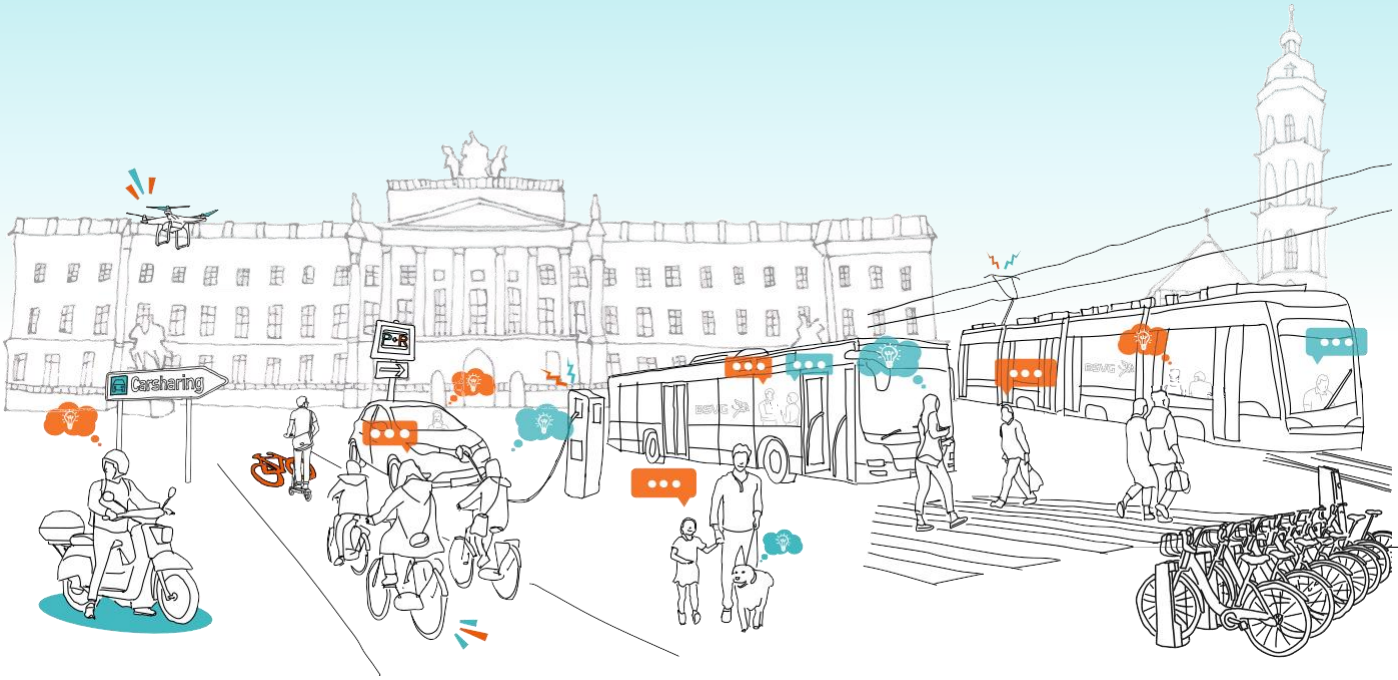
Verkehrsverbund Region Braunschweig (o.J.) – Verkehrsverbund Region Braunschweig. Online abrufbar unter: vrb-online.de (zuletzt aufgerufen: Januar 2021).

Zweirad-Industrie-Verband (ZIV) (2021) – Markdaten 2020. Online abrufbar unter: https://www.ziv-zweirad.de/marktdaten/detail/article/marktdaten-2020/ (zuletzt aufgerufen: Oktober 2021).

Braunschweig Löwenstadt

MOBILITÄTS ENTWICKLUNGS PLAN

Braunschweig - Gemeinsam - Bewegen



MEP Endbericht - Anlagen

Dezember 2024

Impressum

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner
Stadt- und Verkehrsplaner
Gutenbergstraße 34
44139 Dortmund

www.planersocietaet.de

Michael Frehn
Sebastian Schröder-Dickreuter
Ilka Bürling
Niklas Engelhardt
Sonja Gerling
Nico Hrkalović

Braunschweig Löwenstadt

Stadt Braunschweig
Dezernat Stadtplanungs-, Verkehrs-, Tiefbau- und Baudezernat
Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Platz der Deutschen Einheit 1
38100 Braunschweig

WVI Verkehr Infrastruktur

WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH
Nordstraße 11
38106 Braunschweig

www.wvigmbh.de

Manfred Michael
Florian Amme
Nicolai Meier
Tara Schröder

urbanista

Urbanista

urbanista GmbH & Co KG
Springeltwiete 4
20095 Hamburg

www.urbanista.de

Sören Rothert
Suitbert Schmitt
Birte Kepp
Constanze Ackermann

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Berichtes werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter angesprochen.

Sofern nicht anders angegeben liegen alle Bildrechte bei Planersocietät und WVI.

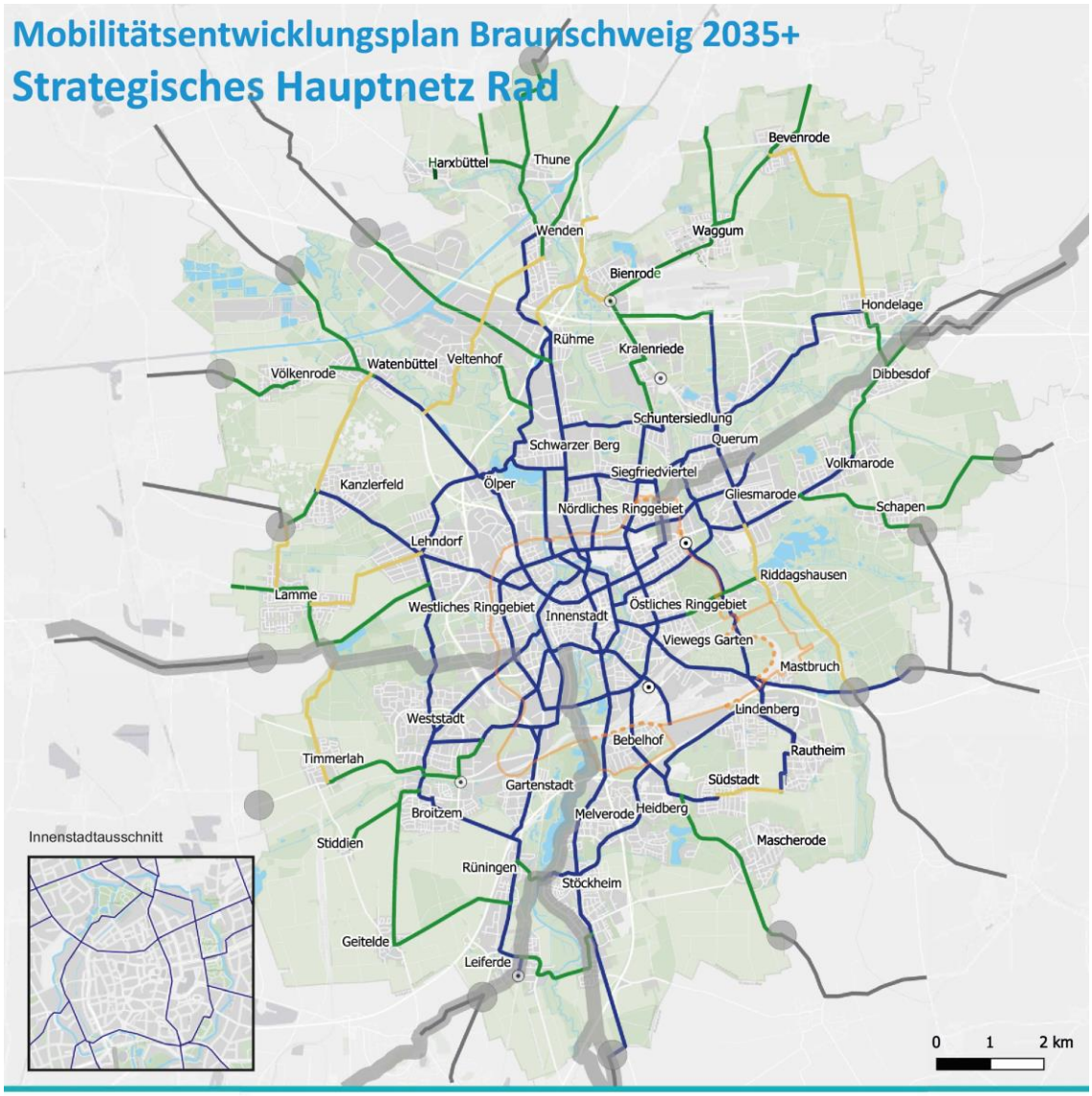
Inhaltsverzeichnis

0. Liste der Maßnahmen 4
1. Hauptverkehrsnetze 5
2. Verkehrsmengenkarten 9
2.1. Basisszenario 2035 9
2.2. Zielszenario 2035 9

0.Liste der Maßnahmen

(separate Datei)

1. Hauptverkehrsnetze



strategisches Hauptnetz

- Hauptverbindungsnetz
- Haupterschließungsnetz
- Hauptergänzungsnetz

- Planungskorridor Radschnellwegeverbindungen*
- regionales Radverkehrsnetz (nachrichtlich übernommen)
- Anbindungspunkt städtisches und regionales Netz

- SPNV Zugangsstelle
- SPNV Zugangsstelle geplant

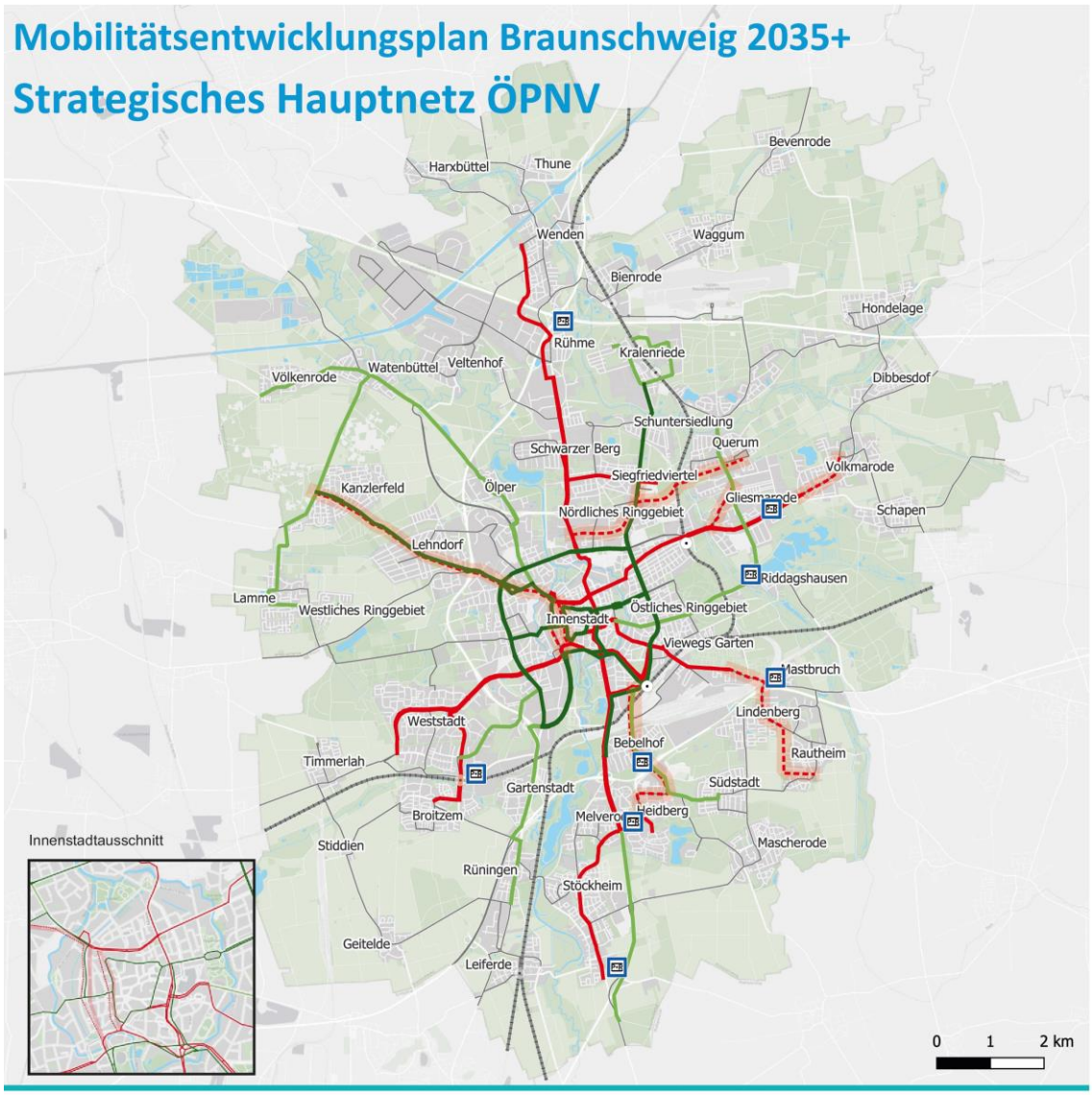
Hintergrundkarte

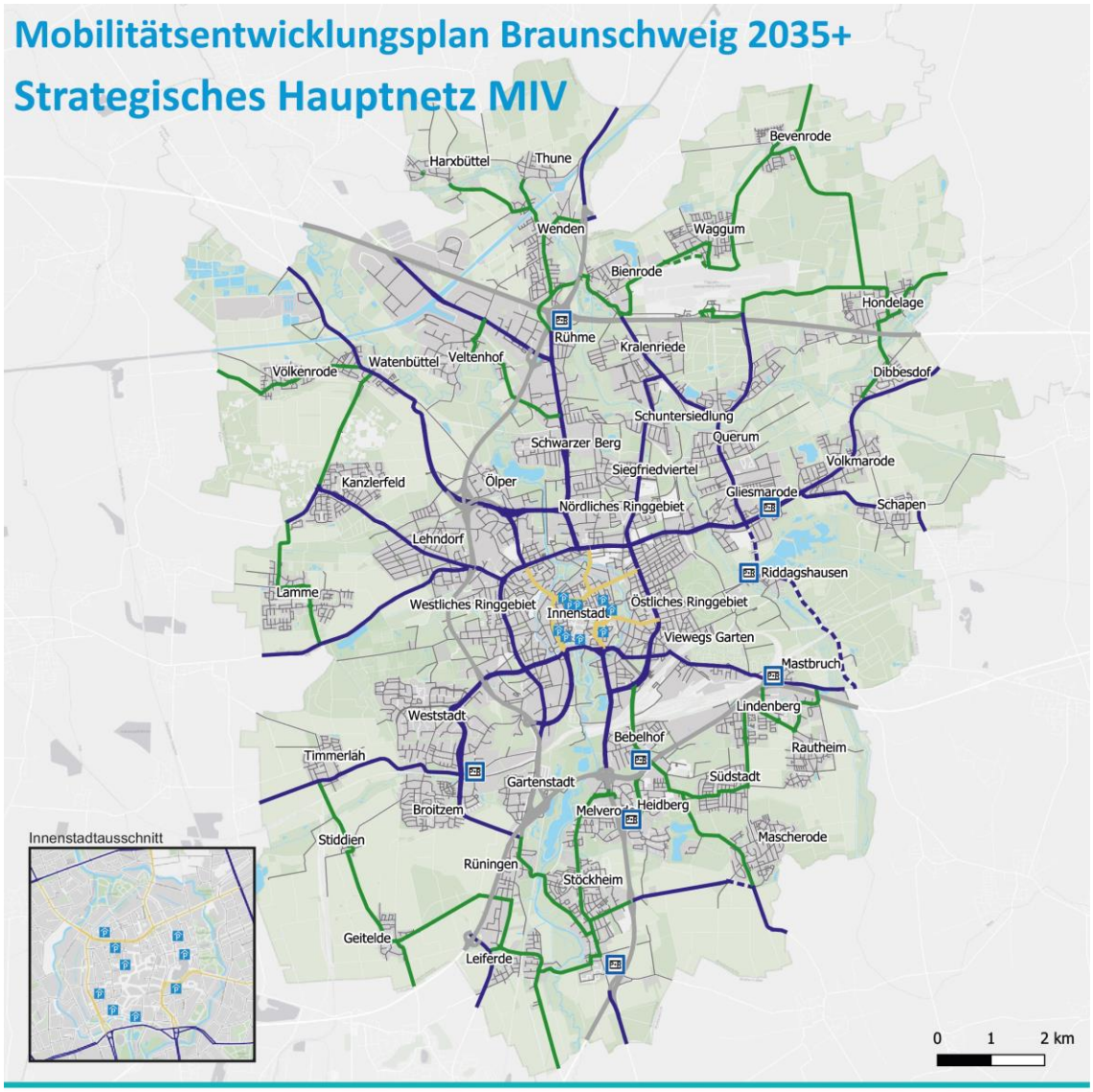
- Stadtgrenze
- Siedlungsfläche
- Industrie- und Gewerbefläche
- Gewässer
- Grünfläche
- landwirtschaftliche Fläche

*Planungsstand: Braunschweig-Wolfenbüttel: Vorbereitung Vergabe und Förderbescheid; Braunschweig-Lehre-Wolfsburg: Vorbereitung Förderantrag

Quelle: OSM (2022); Stadt Braunschweig (2022)
Stand: April 2024

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.


Mobilitätsentwicklungsplan Braunschweig 2035+
Strategisches Hauptnetz ÖPNV
Harxbüttel
Thune
Bevenrode
Wenden
Waggum
Bienrode
Hondelage
Rühme
Kralenriede
Völkenrode
Watenbüttel
Veltenhof
Dibbesdorf
Schuntersiedlung
Querum
Schwarzer Berg
Siegfriedviertel
Volkmarode
Kanzlerfeld
Ölper
Gliesmarode
Nördliches Ringgebiet
Schapen
Lehndorf
Riddagshausen
Lamme
Westliches Ringgebiet
Innenstadt
Östliches Ringgebiet
Viewegs Garten
Mastbruch
Lindenberg
Weststadt
Bebelhof
Timmerlah
Rautheim
Gartenstadt
Südstadt
Broitzem
Melverode
Heidberg
Stiddien
Mascherode
Rüningen
Stöckheim
Geitelde
Leiferde
Innenstadtausschnitt
0 1 2 km
strategisches Hauptnetz
Stadtbahn
Stadtbahnausbaukonzept
Hauptbusnetz
Hauptergänzungsnetz
weiteres Busnetz
Netz des Schienenpersonenverkehrs
SPNV Zugangsstelle
SPNV Zugangsstelle geplant
P&R-Anlage
Hintergrundkarte
Stadtgrenze
Siedlungsfläche
Industrie- und Gewerbefläche
Gewässer
Grünfläche
landwirtschaftliche Fläche
Quelle: OSM (2022); Stadt Braunschweig (2022)
Stand: April 2024
WVI Verkehr Infrastruktur


Mobilitätsentwicklungsplan Braunschweig 2035+
Strategisches Hauptnetz MIV
Bevenrode
Harxbüttel
Thune
Wenden
Waggum
Bienrode
Hondelage
Rühme
Kralenriede
Völkenrode
Watenbüttel
Veltenhof
Dibbesdorf
Schuntersiedlung
Querum
Schwarzer Berg
Volkmarode
Siegfriedviertel
Kanzlerfeld
Ölper
Gliesmarode
Schapen
Nördliches Ringgebiet
Lehndorf
Riddagshausen
Lamme
Westliches Ringgebiet
Innenstadt
Östliches Ringgebiet
Viewegs Garten
Mastbruch
Lindenberg
Weststadt
Bebelhof
Rautheim
Timmerlah
Gartenstadt
Südstadt
Broitzem
Melverode
Heidberg
Stiddien
Mascherode
Rüningen
Stöckheim
Geitelde
Leiferde
Innenstadtausschnitt
0 1 2 km
strategisches Hauptnetz
Hauptverbindungsnetz
Haupterschließungsnetz
Hauptergänzungsnetz
untergeordnetes Netz
Hauptverbindungsnetz geplant
Haupterschließungsnetz geplant
regionales und überregionales Straßennetz
Parkhaus Innenstadt
P&R-Anlage
Hintergrundkarte
Stadtgrenze
Siedlungsfläche
Industrie- und Gewerbefläche
Gewässer
Grünfläche
landwirtschaftliche Fläche
Quelle: OSM (2022); Stadt Braunschweig (2022)
Stand: April 2024
WVI Verkehr Infrastruktur

2. Verkehrsmengenkarten

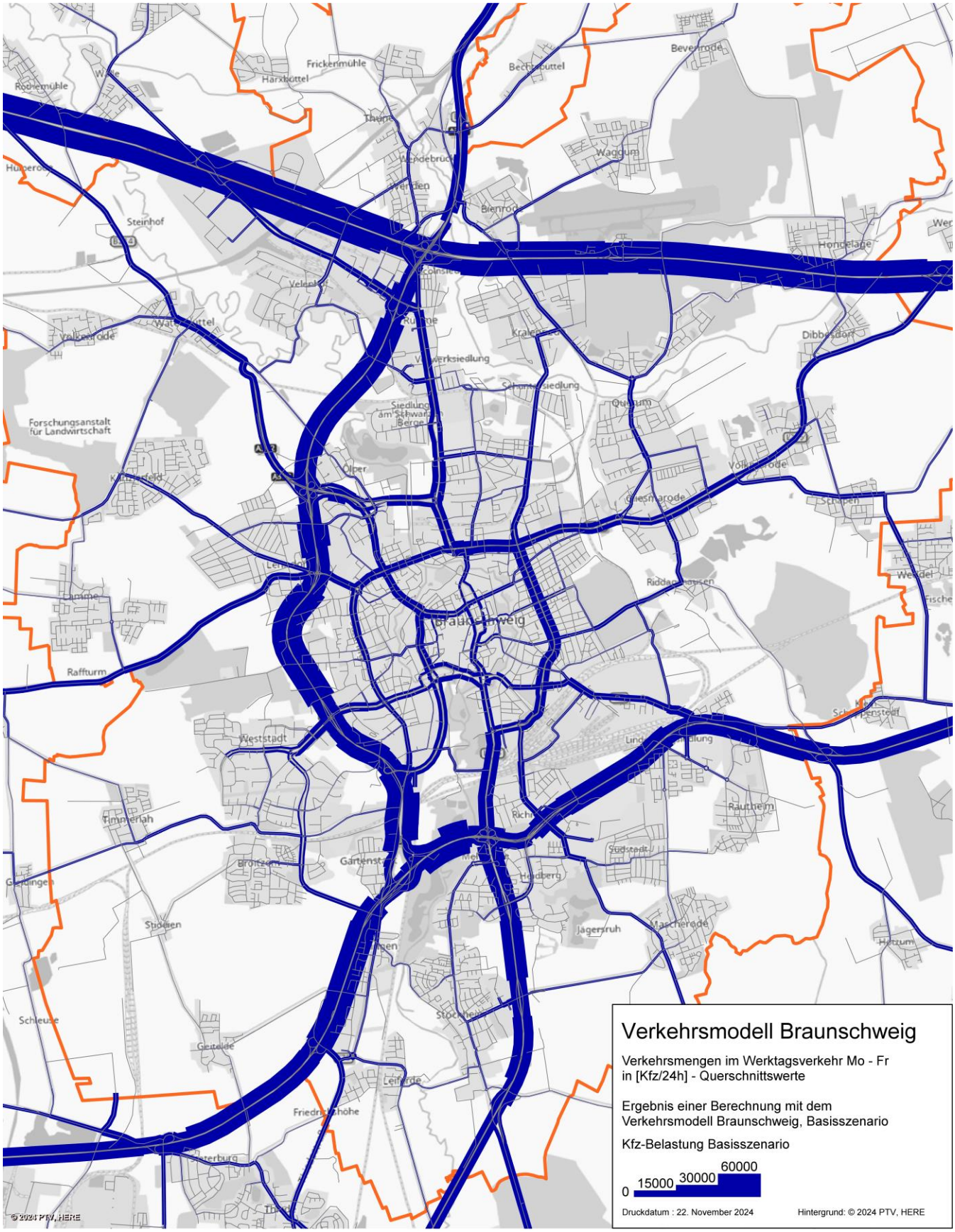
2.1. Basisszenario 2035

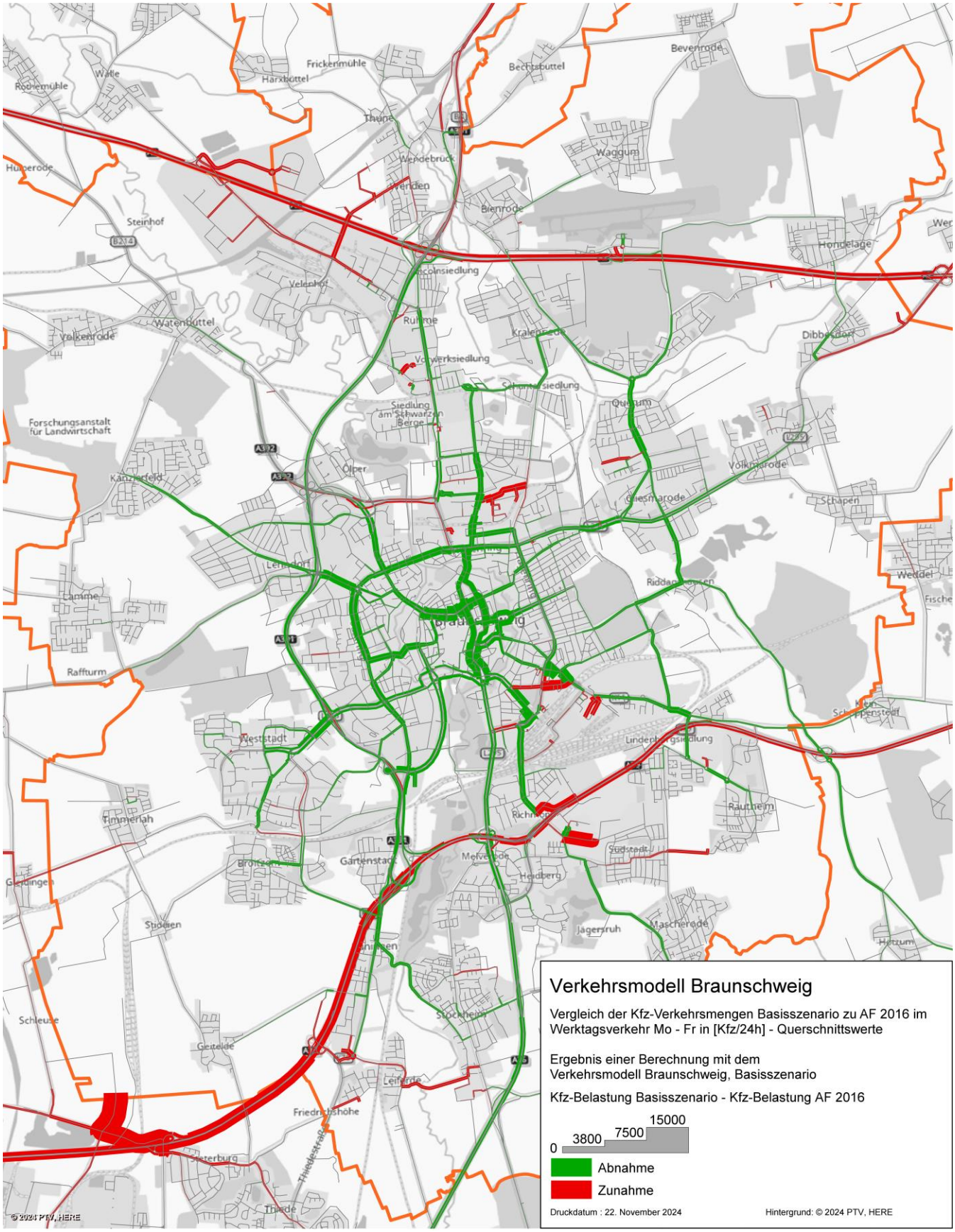
- Kfz-Verkehr Basisszenario 2035
- Kfz-Verkehr Basisszenario 2035 – Differenzen zum Analysefall 2016
- ÖV Basisszenario 2035
- ÖV Basisszenario 2035 – Differenzen zum Analysefall 2016
- Radverkehr Basisszenario 2035
- Radverkehr Basisszenario 2035 – Differenzen zum Analysefall 2016

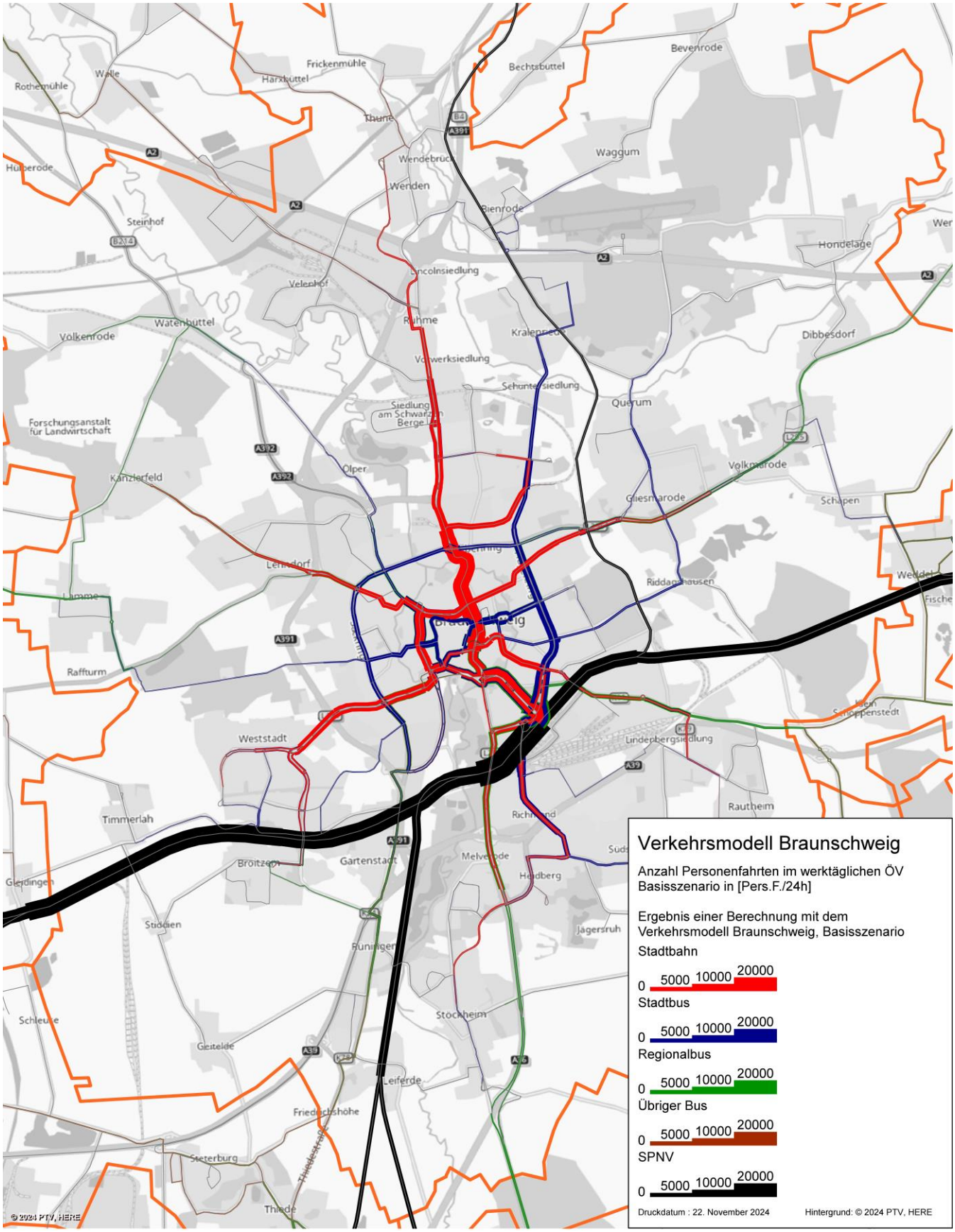
2.2. Zielszenario 2035

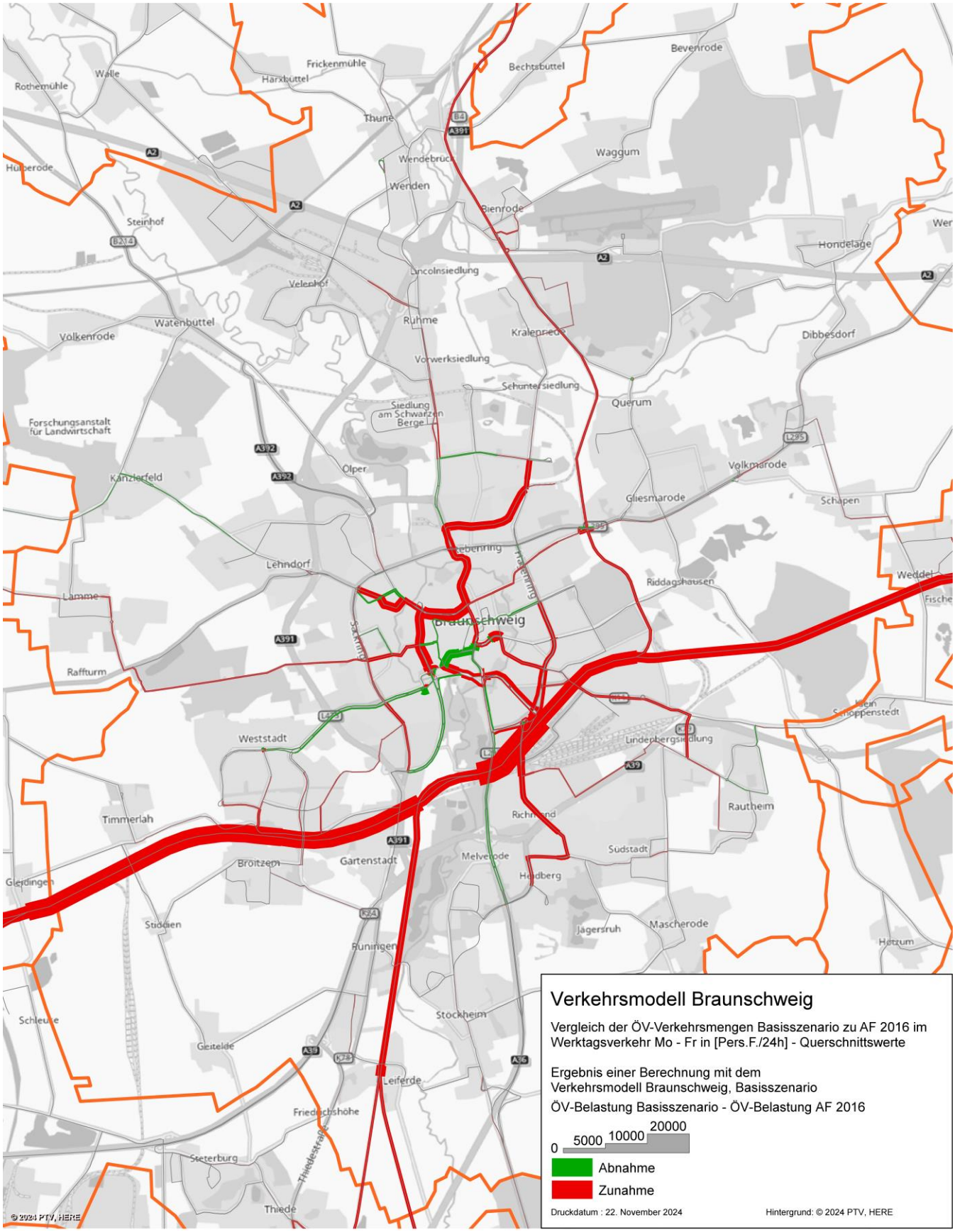
- Kfz-Verkehr Zielszenario 2035
- Kfz-Verkehr Zielszenario 2035 – Differenzen zum Basisszenario 2035
- ÖV Zielszenario 2035
- ÖV Zielszenario 2035 – Differenzen zum Basisszenario 2035
- Radverkehr Zielszenario 2035
- Radverkehr Zielszenario 2035 – Differenzen zum Basisszenario 2035

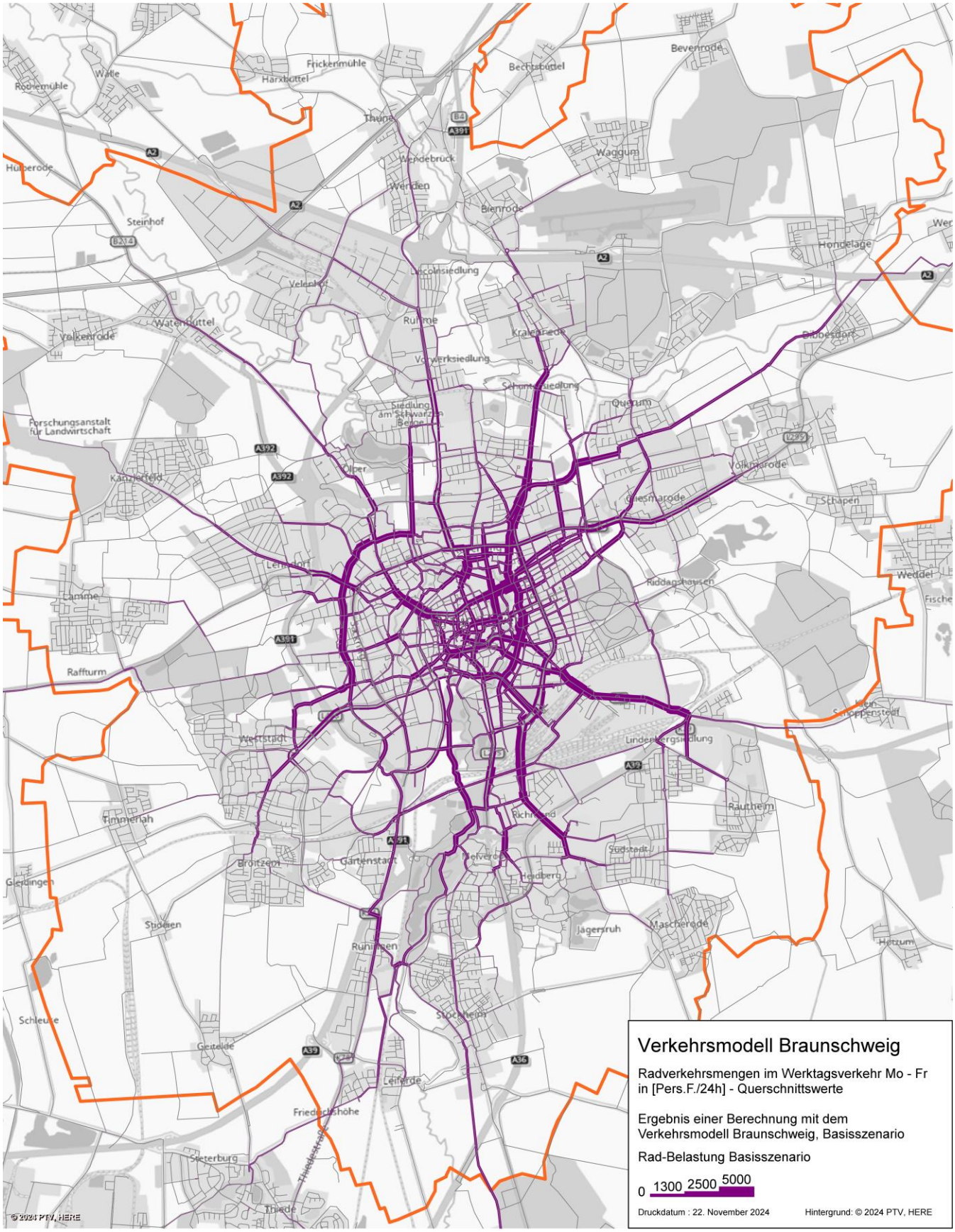
Basisszenario 2035

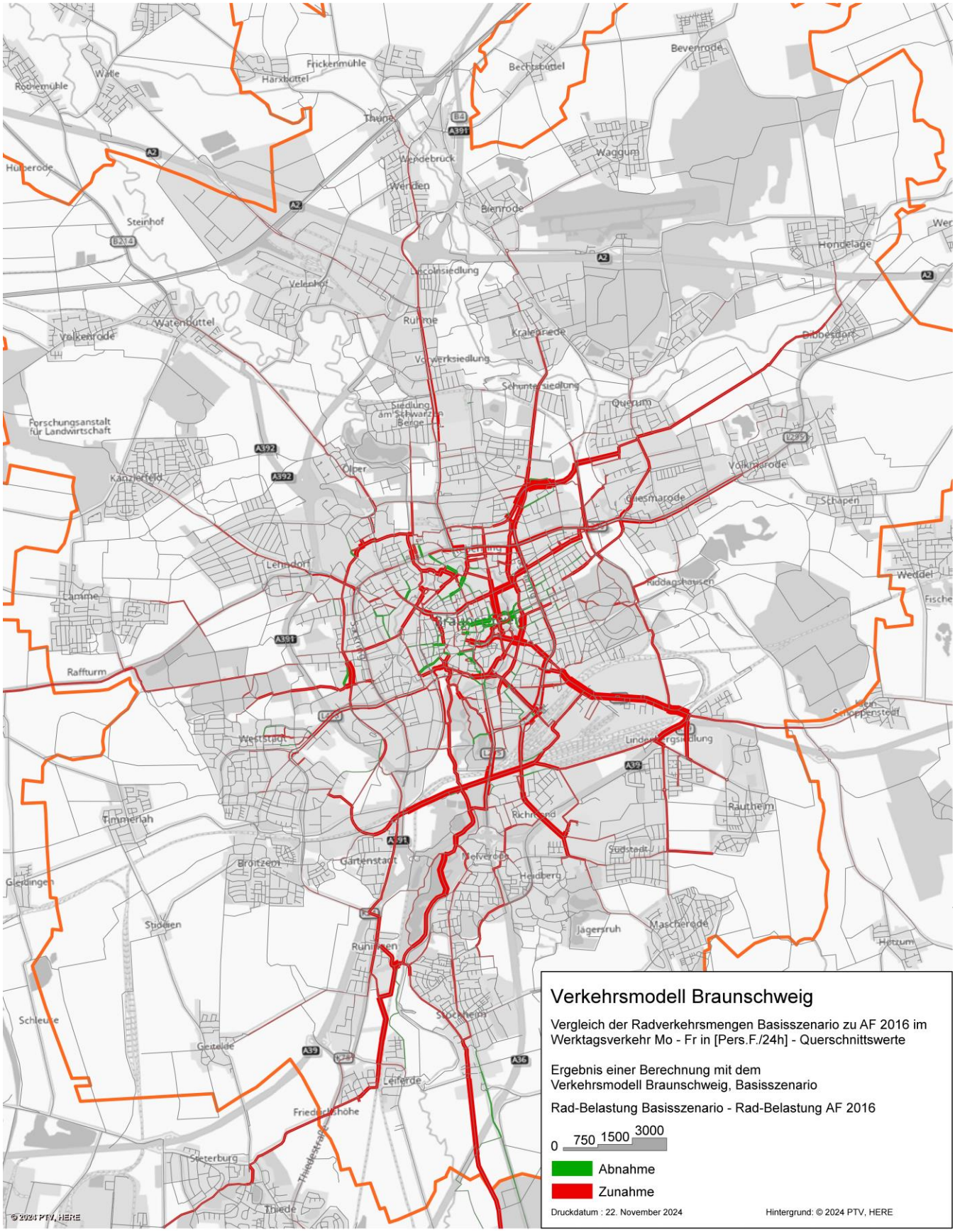

Verkehrsmodell Braunschweig
Verkehrsmengen im Werktagsverkehr Mo - Fr
in [Kfz/24h] - Querschnittswerte
Ergebnis einer Berechnung mit dem
Verkehrsmodell Braunschweig, Basisszenario
Kfz-Belastung Basisszenario
0
15000
30000
60000
Druckdatum : 22. November 2024
Hintergrund: © 2024 PTV, HERE
© 2024 PTV, HERE


Verkehrsmodell Braunschweig
Vergleich der Kfz-Verkehrsmengen Basisszenario zu AF 2016 im Werktagsverkehr Mo - Fr in [Kfz/24h] - Querschnittswerte
Ergebnis einer Berechnung mit dem Verkehrsmodell Braunschweig, Basisszenario
Kfz-Belastung Basisszenario - Kfz-Belastung AF 2016
0
3800
7500
15000
Abnahme
Zunahme
Druckdatum : 22. November 2024
Hintergrund: © 2024 PTV, HERE
© 2024 PTV, HERE

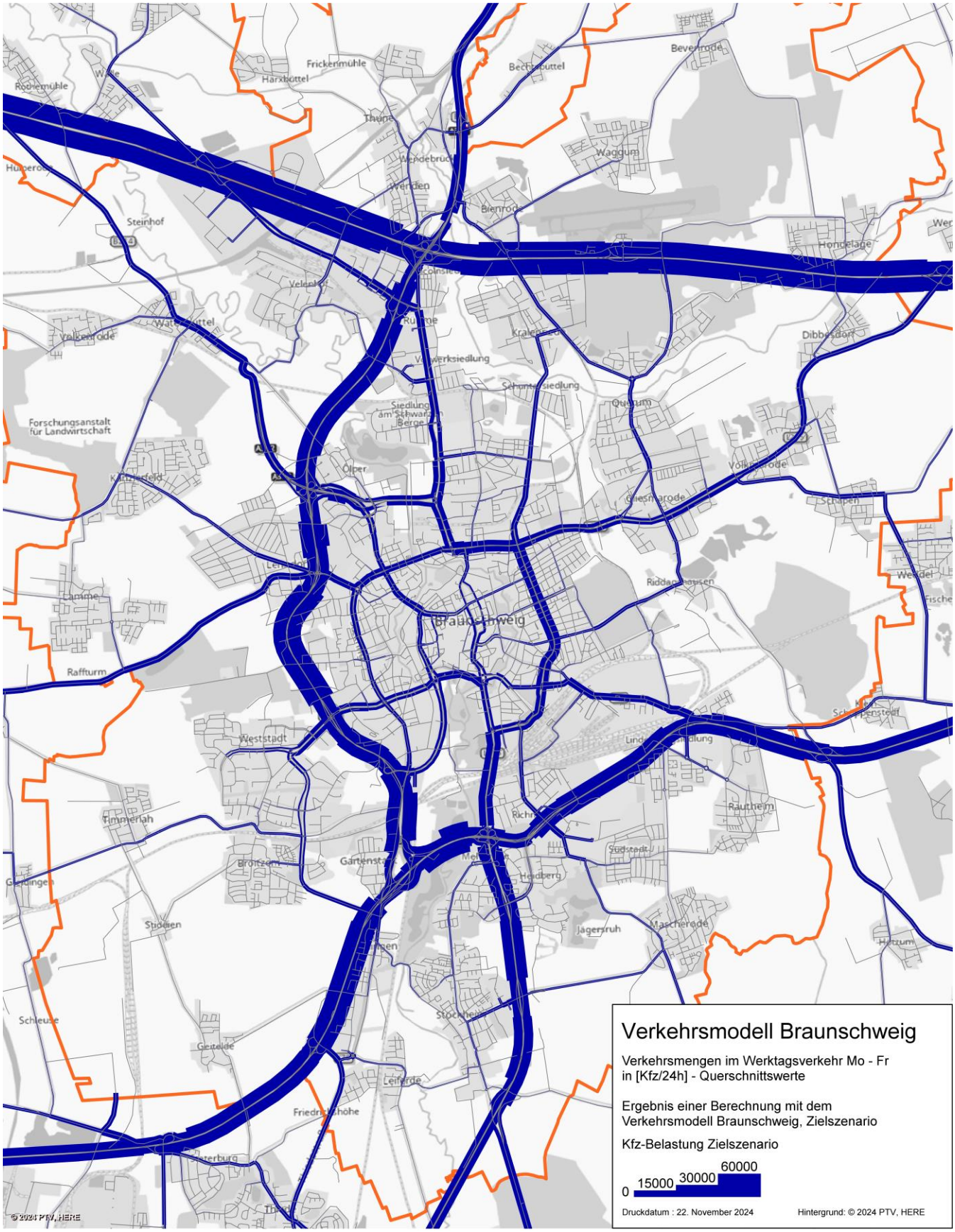

Verkehrsmodell Braunschweig
Anzahl Personenfahrten im werktäglichen ÖV
Basisszenario in [Pers.F./24h]
Ergebnis einer Berechnung mit dem
Verkehrsmodell Braunschweig, Basisszenario
Stadtbahn
0 5000 10000 20000
Stadtbus
0 5000 10000 20000
Regionalbus
0 5000 10000 20000
Übriger Bus
0 5000 10000 20000
SPNV
0 5000 10000 20000
Druckdatum : 22. November 2024
Hintergrund: © 2024 PTV, HERE
© 2024 PTV, HERE
Bevenrode
Bechtsbüttel
Frickenmühle
Harxbüttel
Rothemühle
Walle
Thune
Wendebrück
Wenden
Waggum
Hülperode
Steinhof
Bienrode
Hondelage
Lincolnsiedlung
Velenhof
Ruhme
Kralenried
Dibbesdorf
Völkenrode
Watenbüttel
Volkswerksiedlung
Schuntersiedlung
Querum
Siedlung am Schwarzen Berge
Forschungsanstalt für Landwirtschaft
Kanzlerfeld
Olper
Volkmarode
Gliesmarode
Schapen
Lehndorf
Riddagshausen
Lamme
Raffturm
Weststadt
Lindenbergsiedlung
Rautheim
Timmerlah
Gartenstadt
Broitzem
Melverode
Heidberg
Gliesmarode
Stiddien
Jägersruh
Rüningen
Stockheim
Schleube
Geitelde
Leiferde
Friedrichshöhe
Sieterburg
Thiede

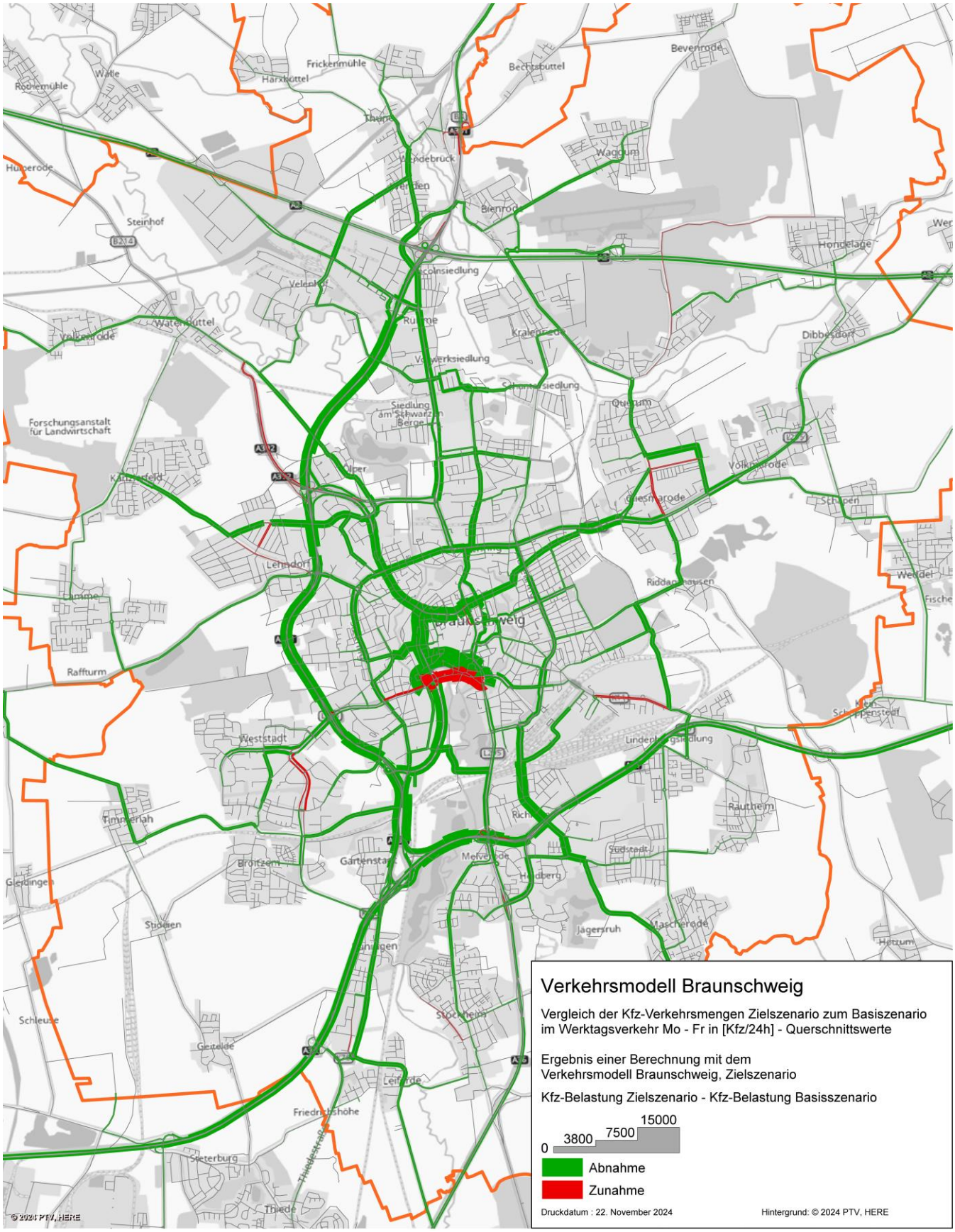

Verkehrsmodell Braunschweig
Vergleich der ÖV-Verkehrsmengen Basisszenario zu AF 2016 im Werktagsverkehr Mo - Fr in [Pers.F./24h] - Querschnittswerte
Ergebnis einer Berechnung mit dem Verkehrsmodell Braunschweig, Basisszenario
ÖV-Belastung Basisszenario - ÖV-Belastung AF 2016
0 5000 10000 20000
Abnahme
Zunahme
Druckdatum : 22. November 2024
Hintergrund: © 2024 PTV, HERE
© 2024 PTV, HERE
Braunschweig
Bevenrode
Bechtsbüttel
Frickenmühle
Harxbüttel
Rothemühle
Walle
Thune
Wendebrück
Wenden
Waggum
Bienrode
Hülperode
Steinhof
Hondelage
Lincolnsiedlung
Velenhof
Watenbüttel
Völkenrode
Ruhme
Kralenried
Vorwerksiedlung
Schuntersiedlung
Dibbesdorf
Querum
Siedlung am Schwarzen Berge
Forschungsanstalt für Landwirtschaft
Olper
Kanzlerfeld
Volkmarode
Gliesmarode
Schapen
Lehndorf
Riddagshausen
Lamme
Raffturm
Weddel
Weststadt
Timmerlah
Broitzem
Gartenstadt
Melverode
Südstadt
Rautheim
Gliesmarode
Stiddien
Runingen
Jägersruh
Mascherode
Hetzum
Schleube
Stockheim
Gleidingen
Leiferde
Friedrichshöhe
Steterburg
Thiede

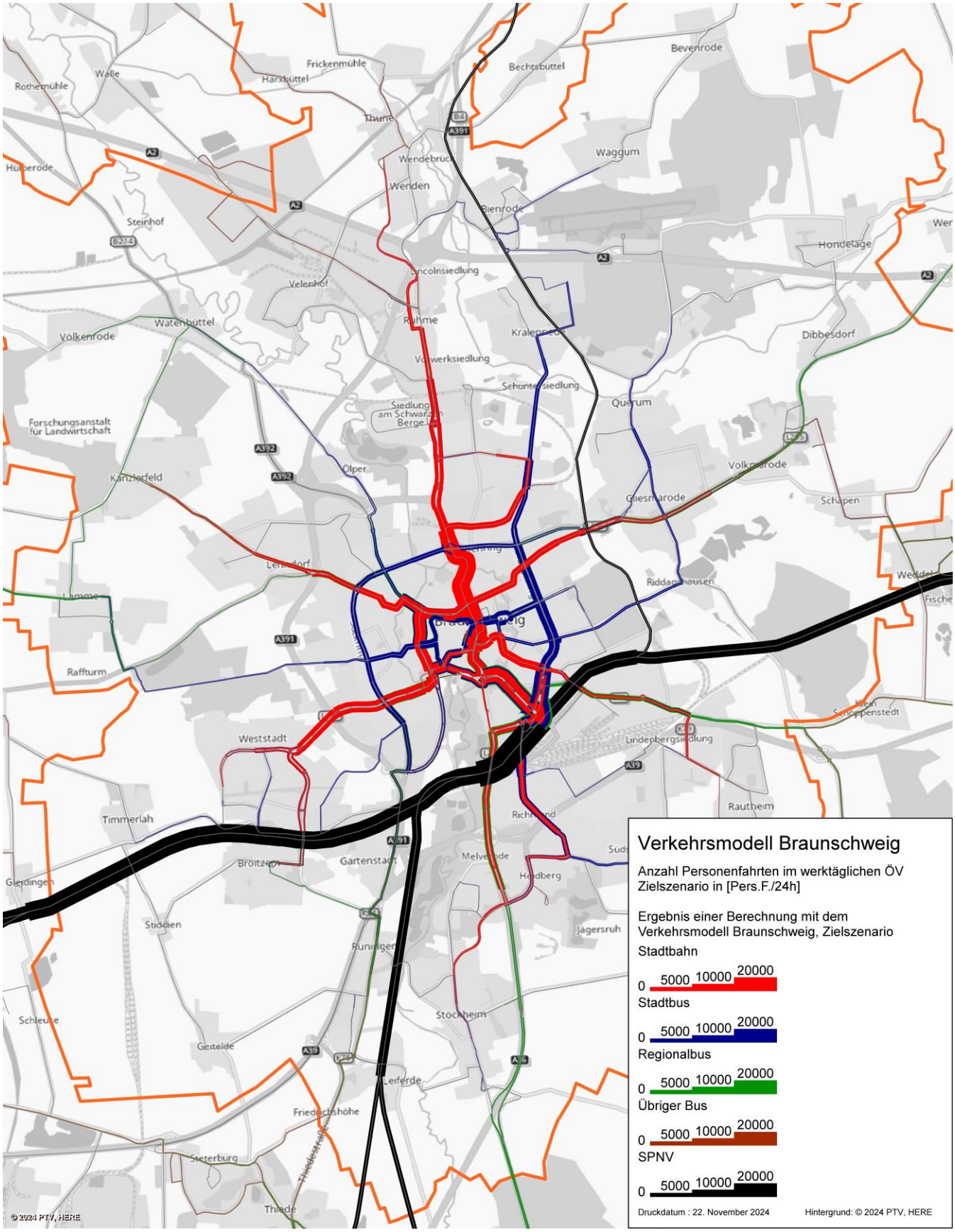

Verkehrsmodell Braunschweig
Radverkehrsmengen im Werktagsverkehr Mo - Fr in [Pers.F./24h] - Querschnittswerte
Ergebnis einer Berechnung mit dem Verkehrsmodell Braunschweig, Basisszenario
Rad-Belastung Basisszenario
0 1300 2500 5000
Druckdatum : 22. November 2024
Hintergrund: © 2024 PTV, HERE
© 2024 PTV, HERE

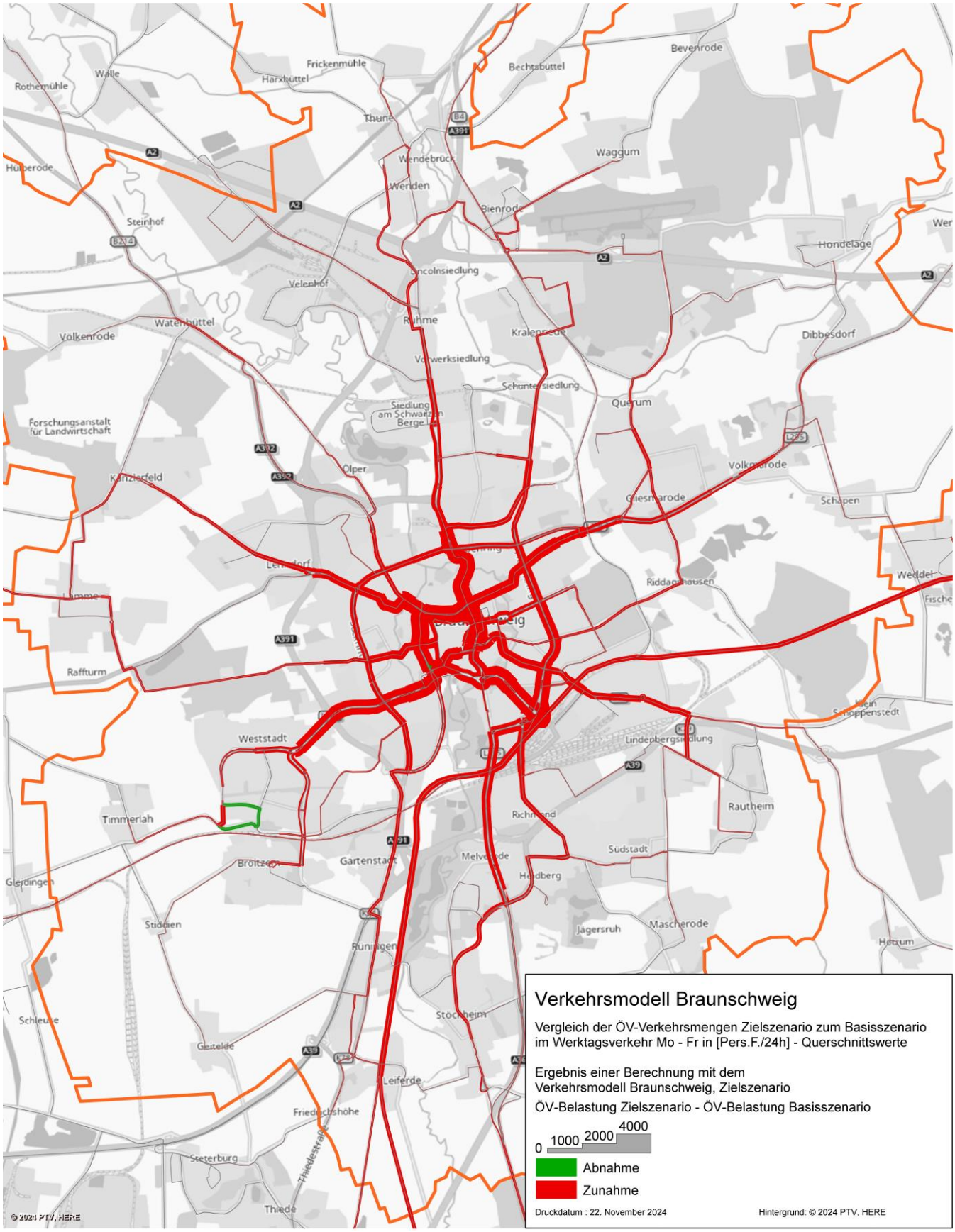

Verkehrsmodell Braunschweig
Vergleich der Radverkehrsmengen Basisszenario zu AF 2016 im Werktagsverkehr Mo - Fr in [Pers.F./24h] - Querschnittswerte
Ergebnis einer Berechnung mit dem Verkehrsmodell Braunschweig, Basisszenario
Rad-Belastung Basisszenario - Rad-Belastung AF 2016
0 750 1500 3000
Abnahme
Zunahme
Druckdatum : 22. November 2024
Hintergrund: © 2024 PTV, HERE
© 2024 PTV, HERE

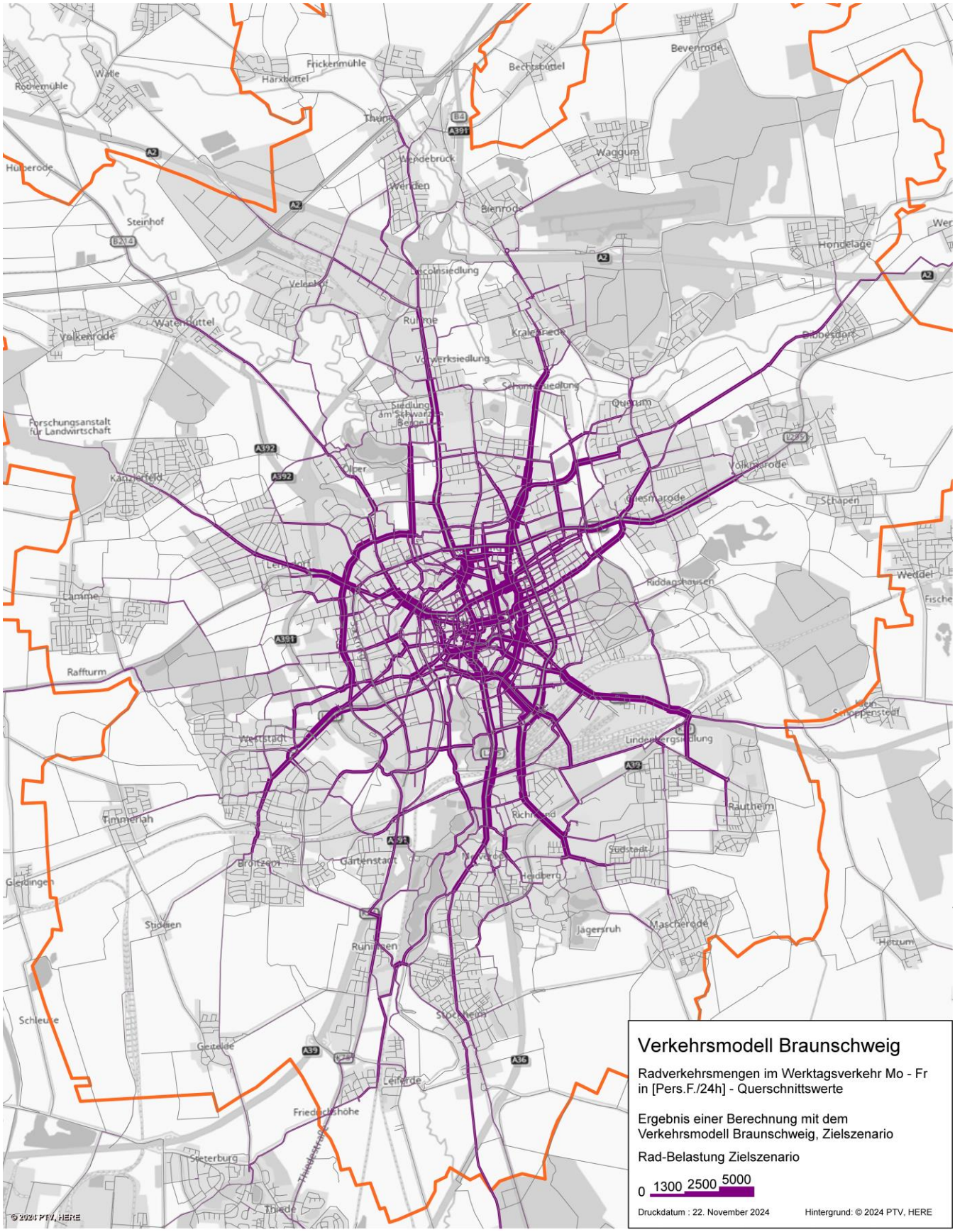
Zielszenario 2035

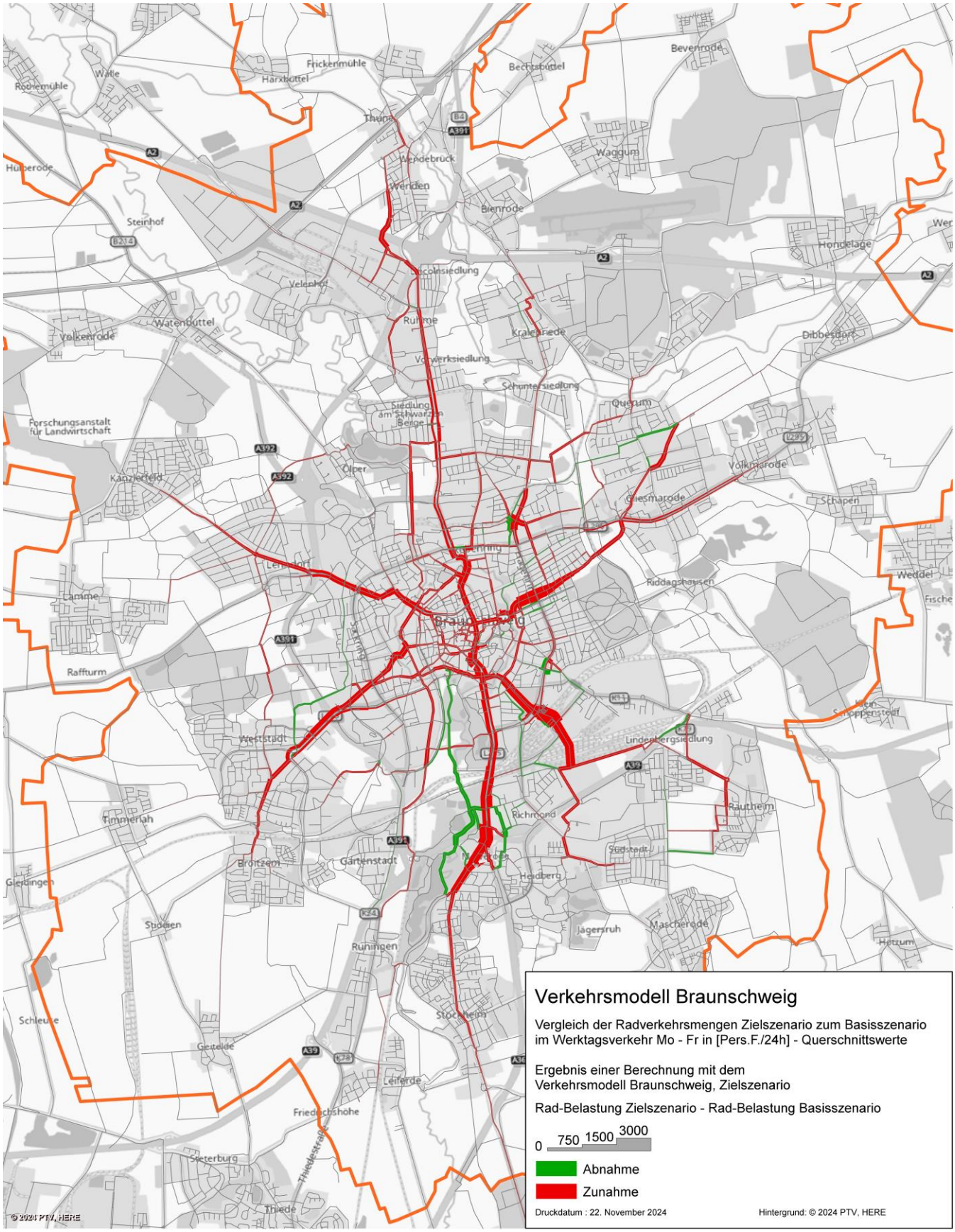

Verkehrsmodell Braunschweig
Verkehrsmengen im Werktagsverkehr Mo - Fr
in [Kfz/24h] - Querschnittswerte
Ergebnis einer Berechnung mit dem
Verkehrsmodell Braunschweig, Zielszenario
Kfz-Belastung Zielszenario
0
15000
30000
60000
Druckdatum : 22. November 2024
Hintergrund: © 2024 PTV, HERE
© 2024 PTV, HERE
Braunschweig
Steinhof
Frickenmühle
Harxbüttel
Bechtsbüttel
Bevenrode
Waggum
Bienrode
Hondelage
Dibbesdorf
Querum
Schapen
Rautheim
Timmerlah
Raffturm
Weststadt
Gartenstadt
Heidberg
Mascherode
Jägerstruh
Stiddien
Schleuse
Geitelde
Leiferde
Völkenrode
Forschungsanstalt
für Landwirtschaft
Olper
Lamme


Verkehrsmodell Braunschweig
Vergleich der Kfz-Verkehrsmengen Zielszenario zum Basiszenario im Werktagsverkehr Mo - Fr in [Kfz/24h] - Querschnittswerte
Ergebnis einer Berechnung mit dem Verkehrsmodell Braunschweig, Zielszenario
Kfz-Belastung Zielszenario - Kfz-Belastung Basisszenario
0
3800
7500
15000
Abnahme
Zunahme
Druckdatum : 22. November 2024
Hintergrund: © 2024 PTV, HERE
© 2024 PTV, HERE


Verkehrsmodell Braunschweig
Anzahl Personenfahrten im werktäglichen ÖV
Zielszenario in [Pers.F./24h]
Ergebnis einer Berechnung mit dem
Verkehrsmodell Braunschweig, Zielszenario
Stadtbahn
0 5000 10000 20000
Stadtbus
0 5000 10000 20000
Regionalbus
0 5000 10000 20000
Übriger Bus
0 5000 10000 20000
SPNV
0 5000 10000 20000
Druckdatum : 22. November 2024
Hintergrund: © 2024 PTV, HERE
© 2024 PTV, HERE
Frickenmühle
Harxbüttel
Bechtsbüttel
Bevenrode
Rothemühle
Walle
Thune
Hülperode
Wendebrück
Waggum
Wenden
Steinhof
Bienrode
Hondelage
Lincolnsiedlung
Velenhof
Rühme
Watenbüttel
Volkenrode
Dibbesdorf
Querum
Siedlung am Schwarzen Berge
Forschungsanstalt für Landwirtschaft
Kanzlerfeld
Olper
Volkmarode
Schapen
Lehndorf
Lamme
Riddagshausen
Raffturm
Weststadt
Timmerlah
Rautheim
Gartenstadt
Broitzem
Melverode
Heidberg
Jägersruh
Stiddien
Rüningen
Stockheim
Schleube
Geitelde
Leiferde
Friedrichshöhe
Sieterburg
Thiede


Verkehrsmodell Braunschweig
Vergleich der ÖV-Verkehrsmengen Zielszenario zum Basisszenario
im Werktagsverkehr Mo - Fr in [Pers.F./24h] - Querschnittswerte
Ergebnis einer Berechnung mit dem
Verkehrsmodell Braunschweig, Zielszenario
ÖV-Belastung Zielszenario - ÖV-Belastung Basisszenario
0 1000 2000 4000
Abnahme
Zunahme
Druckdatum : 22. November 2024
Hintergrund: © 2024 PTV, HERE
© 2024 PTV, HERE
Rothemühle
Walle
Frickenmühle
Harxbüttel
Bechtsbüttel
Bevenrode
Thune
Wendebrück
Waggum
Hülperode
Wenden
Bienrode
Steinhof
Hondelage
Lincolnsiedlung
Velenhof
Völkenrode
Watenbüttel
Ruhme
Kralenriede
Dibbesdorf
Volkwerksiedlung
Schuntersiedlung
Querum
Siedlung am Schwarzen Berge
Forschungsanstalt für Landwirtschaft
Olper
Kanzlerfeld
Volkmarode
Gliesmarode
Schapen
Lamme
Riddagshausen
Weddel
Raffturm
Weststadt
Lindenbergsiedlung
Timmerlah
Rautheim
Gartenstadt
Südstadt
Broitzem
Melverode
Heidberg
Gliesmarode
Stiddien
Jägersruh
Mascherode
Hotzum
Rüningen
Schleube
Stockheim
Geitelde
Leiferde
Friedrichshöhe
Steterburg
Thiede


Verkehrsmodell Braunschweig
Radverkehrsmengen im Werktagsverkehr Mo - Fr in [Pers.F./24h] - Querschnittswerte
Ergebnis einer Berechnung mit dem Verkehrsmodell Braunschweig, Zielszenario
Rad-Belastung Zielszenario
0 1300 2500 5000
Druckdatum : 22. November 2024
Hintergrund: © 2024 PTV, HERE
© 2024 PTV, HERE


Verkehrsmodell Braunschweig
Vergleich der Radverkehrsmengen Zielszenario zum Basisszenario im Werktagsverkehr Mo - Fr in [Pers.F./24h] - Querschnittswerte
Ergebnis einer Berechnung mit dem Verkehrsmodell Braunschweig, Zielszenario
Rad-Belastung Zielszenario - Rad-Belastung Basisszenario
0 750 1500 3000
Abnahme
Zunahme
Druckdatum : 22. November 2024
Hintergrund: © 2024 PTV, HERE
© 2024 PTV, HERE

Maßnahmennr.	Maßnahme	Handlungsfeld	Beschreibung	Maßnahmenebene	Kostenklassen	Umsetzungshorizont	Priorität	Bedeutung Modal Shift und THG
Handlungsfeld Radverkehr								
R1	Gesamtplanung und Ausbau eines Radverkehrsnetzes	Radverkehr	Es ist eine Gesamtplanung des Radverkehrsnetzes vorzunehmen. Neben der zumeist straßenbegleitenden Radinfrastruktur werden alle Stadtteile durch ein strategisches Hauptnetz des Radverkehrs vernetzt. Zudem wir ein hochwertiges radiales Netz, das die Stadtteile möglichst direkt an die Innenstadt anbindet, definiert und ausgebaut.	Konzepte / Zielsetzungen	sehr niedrig	kurzfristig	sehr hoch	hohe Wirkung auf THG
R2	Umgestaltung von Innenstadtstraßen	Radverkehr	Auf der Grundlage des strategischen Hauptnetzes für den Radverkehr werden bis 2035 für geeignete Strecken diverse Planungen für die Optimierung des Fuß- und Radverkehrs zur Umsetzung erstellt und erste Bürgerbeteiligungen durchgeführt.	Konzepte / Zielsetzungen	sehr hoch	mittelfristig	hoch	hohe Wirkung auf THG
R3	Evaluation von Radverkehrsprojekten	Radverkehr	Ein Konzept für die Evaluation von größeren Radverkehrsprojekten wird mit angemessenem Arbeitsaufwand erarbeitet und angewendet. Bei größeren Projekten (z. B. Umsetzung einer Veloroute, Bau von überdachten Fahrradabstellanlagen) sollten die Projekte evaluiert werden. Feedback aus der Bürgerschaft ist mit geeigneten (schlanken, auch digitalen) Verfahren abzufragen. Bei der Umsetzung einer neuen Veloroute sind Radverkehrszählungen vor und nach dem Umbau hilfreich, um den Erfolg des Projektes quantifizieren zu können.	Konzepte / Zielsetzungen	niedrig	Daueraufgabe	mittel	Stärkung Umweltverbund
R4	Verbesserung der Radverkehrsführungen in Knotenpunkten	Radverkehr	Radverkehrsführungen in Knotenpunkten werden auch in Zukunft in jedem Einzelfall unter Beachtung der örtlichen Verhältnisse und der einschlägigen Regelwerke, insbesondere der ERA und des neuen Braunschweiger Standards, geplant. Dabei werden auch subjektive Sicherheitsbedürfnisse berücksichtigt. Auf Radfahrstreifen in Mittellage wird nach Möglichkeit verzichtet. Das Netz wird entsprechend des strategischen Hauptnetzes Radverkehr sukzessive fahrradfreundlich optimiert bzw. umgebaut.	übergeordnet	mittel (pro Jahr)	mittelfristig	sehr hoch	Wirkung auf THG
R5	Qualitätsstandards im Radverkehr umsetzen	Radverkehr	Qualitätsstandards wie der „Braunschweiger Standard“ für neu zu bauende Radwege (Abmessungen und Qualitätskriterien) und der Standard für Fahrradstraßen werden konsequent umgesetzt. Eine aktuell laufende Analyse des Streckennetzes im Radverkehr liefert Hinweise für die bestehenden Radverkehrsanlagen. Fahrradstraßen und -zonen werden zur Stärkung wichtiger Radverkehrsachsen anknüpfend an das bestehende Netz geprüft und eingerichtet.	übergeordnet	mittel (pro Jahr)	Daueraufgabe	sehr hoch	hohe Wirkung auf THG

Maßnahmennr.	Maßnahme	Handlungsfeld	Beschreibung	Maßnahmenebene	Kostenklassen	Umsetzungshorizont	Priorität	Bedeutung Modal Shift und THG
R6	Bau der geplanten Radschnellwege	Radverkehr	In Zusammenarbeit mit den Nachbarkommunen und dem Regionalverband wird für den Bau der drei geplanten Radschnellwege (BS-WF/SZ-Thiede, BS-WOB, BS-Vechelde) ein verbindlicher Zeitplan erarbeitet und die Korridore für die überregionale Radschnellverbindungen konkretisiert.	übergeordnet	sehr hoch	mittelfristig	sehr hoch	hohe Wirkung auf THG
R7	Stadtweiter Ausbau von Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Straßenraum	Radverkehr	Es wird eine Bedarfsanalyse der öffentlichen Fahrradabstellanlagen durchgeführt und anschließend werden diese verbessert und ausgebaut. Der Fokus liegt auf dem öffentlichen Raum in Stadtteilzentren, Wohngebieten, an ÖPNV-Haltestellen und an städtischen Einrichtungen. Über den ZuM hinaus soll speziell an Endhaltestellen des ÖPNV die Umsetzung von überdachten und ggf. abschließbaren, baulichen Fahrradabstellanlagen geprüft werden. Zudem sollen stadtweit Abstellflächen speziell für Lastenräder und Fahrradanhänger geschaffen werden.	übergeordnet	niedrig (pro Jahr)	kurzfristig	hoch	Stärkung Umweltverbund
R8	Ausbau von Anschlüssen an das regionale Radverkehrsnetz	Radverkehr	Bei der Erarbeitung des Braunschweiger Radverkehrsnetz wird sichergestellt, dass eine Anbindung an die identifizierten regionalen Radverkehrsverbindungen hergestellt wird, sodass auch eine lückenlose Erreichbarkeit umliegender Städte und Gemeinden gegeben ist. Die Strecken werden in Abhängigkeit der Ergebnisse der Maßnahme R1 berücksichtigt. Die Verknüpfung mit der Region wird gefördert. Der Austausch mit den Nachbarkommunen hierfür ist essentiell.	übergeordnet	mittel	mittelfristig	hoch	Wirkung auf THG
R9	Analyse und Abbau von bestehenden Hindernissen im Radverkehrsnetz	Radverkehr	Generelle Problemstellen an Kreuzungen und im Netz sowie bestehende Hindernisse im Radverkehrsnetz, auch solche für Lastenräder und Fahrradanhänger, wurden analysiert. Basierend auf den Empfehlungen der Analyse sind die Problemstellen zu prüfen und entsprechend zu eliminieren.	übergeordnet	niedrig (pro Jahr)	Daueraufgabe	hoch	Stärkung Umweltverbund
R10	Qualitätssicherung für Radwege	Radverkehr	Mängel in Bausubstanz, planerischer Qualität und Fahrkomfort an Radverkehrsanlagen werden laufend erfasst. Gefahrenstellen werden beseitigt; weitere Mängel sollen im Rahmen des Budgets möglichst innerhalb von sechs Monaten beseitigt werden. Mängel sind alle Veränderungen, die den Radverkehr gefährden oder den Fahrkomfort einschränken. Die Überprüfung von der Umsetzung endender Radwege ist hierbei inkludiert.	übergeordnet	niedrig (pro Jahr)	Daueraufgabe	hoch	hohe Wirkung auf THG

Maßnahmennr.	Maßnahme	Handlungsfeld	Beschreibung	Maßnahmenebene	Kostenklassen	Umsetzungshorizont	Priorität	Bedeutung Modal Shift und THG
R11	Umbau bestehender Radwege zu priorisierten Velorouten	Radverkehr	Velorouten sind priorisierte, komfortable Radwege für alle Altersgruppen. Sie sind sicher befahrbare, nummerierte, ausgeschilderte und durchgehende Routen für den Alltagsradverkehr. So können schnell und sicher auch längere Wege zurückgelegt werden und wichtige Ziele miteinander verbunden werden. Die gestalterischen Kriterien werden entsprechend der "Definition von einzuhaltenden Qualitätsstandards" konsequent umgesetzt. Unter Berücksichtigung des strategischen Hauptnetzes ist die Planung und Umsetzung der Velorouten bis 2035 zu beginnen.	übergeordnet	hoch	langfristig	hoch	Wirkung auf THG
R12	Neubau von Fahrradparkhäusern mit entsprechendem Bewirtschaftungssystem	Radverkehr	Es wird geprüft, wo und in welcher Anzahl überdachte Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt notwendig und möglich sind (z. B. in Bestandsgebäuden). Geplant wird mindestens eine Anlage in der Innenstadt und ein Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof. Damit wird das bestehende Angebot um geschützte Abstellmöglichkeiten erweitert. Es wird ein Standard für die Ausstattung der Fahrradparkhäuser definiert, der z. B. Serviceangebote wie Schließfächer, Reparaturstation, digitaler Zugang 24/7, Lademöglichkeiten, Leitsystem zum Auffinden freier Stellplätze etc. beinhaltet.	untergeordnet	mittel	kurzfristig	hoch	Stärkung Umweltverbund
R13	Ausbau geschützte Radfahrstreifen (Protected bike lanes)	Radverkehr	Entsprechend des Prüfergebnisses, gemäß Maßnahme 4.1 Ziel- und Maßnahmenkatalog, werden an den identifizierten (Haupt-)Straßen geschützte Radfahrstreifen gebaut.	untergeordnet	sehr hoch	kurzfristig	hoch	hohe Wirkung auf THG
R14	Verstärktes Engagement für Verkehrssicherheit im Radverkehr	Radverkehr	Es wird regelmäßig mit Plakaten im öffentlichen Raum und unter Einsatz digitaler Mittel über Neuerungen und wenig respektierte oder bekannte Regelungen in Verbindung mit dem Radverkehr informiert und zur allgemeinen gegenseitigen Rücksichtnahme aufgefordert. Zusätzlich zu den Vorhaben der Maßnahme 16 des Ziel- und Maßnahmenkatalogs ist das Engagement in öffentlichen Einrichtungen (z. B. Schulen, Jugendhäuser oder Kitas) auszubauen. Weitere Ideen im Zusammenhang der Förderung des rücksichtsvollen Miteinanders sollen Berücksichtigung finden.	untergeordnet	sehr niedrig (pro Jahr)	Daueraufgabe	hoch	Stärkung Umweltverbund
R15	Ausbau der automatisierten Lichtsignalanlagendetektion für den Radverkehr	Radverkehr	An LSA, die eine Anforderung durch den Radverkehr benötigen, soll die Regellösung eine Freigabe für den Radverkehr nach vorheriger automatischer Detektion ohne Anforderung werden. Es wird überprüft, an welchen Anforderungs-LSA eine Umrüstung möglich ist. So erfolgt bis 2035 die Prüfung und die Umgestaltung aller geeigneten LSA-Knotenpunkte. Hierfür ist die nötige Infrastruktur zu verbauen.	untergeordnet	mittel (Jahr)	mittelfristig	mittel	Stärkung Umweltverbund

Maßnahmennr.	Maßnahme	Handlungsfeld	Beschreibung	Maßnahmenebene	Kostenklassen	Umsetzungshorizont	Priorität	Bedeutung Modal Shift und THG
R16	Optimierung der LSA-Schaltungen	Radverkehr	Kombinierte LSA für Fuß- und Radverkehr sollen durch eine getrennte Schaltung voneinander ersetzt werden. Bei der Gestaltung von Knotenpunkten ist die Möglichkeit des freien Rechtsabbiegens für den Radverkehr stets zu prüfen und, wo möglich, baulich abzubilden. Der Fußverkehr erhält bei dieser Lösung Warteflächen zwischen Radweg und Fahrbahn. Ergänzend ist die Umsetzbarkeit von grünen Pfeilen und eine Freigabezeitanpassung zur Minimierung von Halten (grüne Welle) entlang der strategischen Hauptnetze bis 2035 zu prüfen.	untergeordnet	niedrig (pro Jahr)	Daueraufgabe	mittel	Stärkung Umweltverbund
R17	Optimierung der Erreichbarkeit und Umfahrung der Fußgängerzone beibehalten	Radverkehr	Die mit dem Lieferverkehr gleichberechtigte (zeitliche Regelung) bestehende Befahrbarkeit der Fußgängerzone mit dem Fahrrad wird fortgeführt. Darüber hinaus soll der City-Ringschluss in beiden Fahrtrichtungen für den Radverkehr direkt am Rande der Fußgängerzone ermöglicht werden. Die anliegenden Straßen sind auf ihre Passierbarkeit zu prüfen.	untergeordnet	niedrig	kurzfristig	mittel	Wirkung auf THG
R18	Ausbau der Beleuchtung von Radwegen	Radverkehr	Kritische Beleuchtungslücken im Radwegenetz sind zu identifizieren, und ein Programm zur mittelfristigen Beseitigung ist aufzustellen. Ebenso ist zu prüfen, inwieweit eine smarte Beleuchtung der Radwege (außerhalb bzw. in nicht bewohnten Gebieten) analog der Benutzung mit "Bewegungsmeldern" und gemäß des Beleuchtungskonzeptes erfolgen kann. Eine frühzeitige und ausreichende Beleuchtung muss gewährleistet werden. Die Umsetzung des Analyseberichts zur Identifizierung von Beleuchtungslücken und dem Programm zur Beseitigung erfolgt vorrangig mit Fokus auf das strategische Hauptnetz Radverkehr.	untergeordnet	niedrig (pro Jahr)	Daueraufgabe	mittel	Stärkung Umweltverbund
R19	Verbesserungen bei Radwegereinigung und Winterdienst	Radverkehr	Eine kontinuierliche Anpassung der Straßenreinigung und des Winterdienstes auf Radverkehrsanlagen erfolgen innerorts und außerorts in hoher Qualität entsprechend der Festlegungen des strategischen Hauptnetzes.	untergeordnet	niedrig (pro Jahr)	Daueraufgabe	mittel	Stärkung Umweltverbund
R20	Verbesserung der Radverkehrsführung an Baustellen	Radverkehr	An Baustellen wird der Radverkehr intensiv berücksichtigt und nur im Ausnahmefall, sofern nicht anders möglich, werden dem Radverkehr sichere und zumutbare Umleitungen angeboten.	untergeordnet	sehr niedrig	Daueraufgabe	mittel	Stärkung Umweltverbund
Handlungsfeld Inter- und Mulitmodalität								
IM1	Aufwertung und Ausbau des Park+Ride-Angebotes	Inter- und Multimodalität	Ausgehend von einem Park+Ride-Konzept erfolgt der Ausbau von P+R-Standorten. Dabei werden die vorgeschlagenen Standorte konkretisiert und umgesetzt. Die Zusammenarbeit mit der BSVG steht im Fokus, um eine optimale Verknüpfung zum ÖPNV sicherzustellen und die intermodale Nutzung aller Verkehrsmittel zu fördern. Die Aufwertung und der Ausbau des Park+Ride-Angebotes ist in Kombination mit der Maßnahme ÖV10 "Prüfung der Einführung von Expressbuslinien" besonders wirkungsvoll.	übergeordnet	sehr hoch	mittelfristig	sehr hoch	Wirkung auf THG

Maßnahmennr.	Maßnahme	Handlungsfeld	Beschreibung	Maßnahmenebene	Kostenklassen	Umsetzungshorizont	Priorität	Bedeutung Modal Shift und THG
IM2	Ausbau und Ergänzung des Netzes von Bike+Ride-Anlagen	Inter- und Multimodalität	Mit Unterstützung der BSVG wird das bestehende Bike+Ride-Anlagennetz an Bahnhöfen, Bus sowie Bahnhaltestellen inkl. der Berücksichtigung des Regionalverkehrs systematisch ausgebaut und ergänzt. Dabei findet eine enge Abstimmung mit Blick auf die Planung und Umsetzung des Netzes an Mobilitätsstationen statt. Eine Grundausstattung (z. B. überdachte Fahrradparkplätze, Bike-Sharing-Angebote) wird definiert. Hochwertige, abschließbare Anlagen sind an wichtigen Umsteigepunkten zu berücksichtigen.	übergeordnet	sehr hoch	mittelfristig	sehr hoch	Stärkung Umweltverbund
IM3	Ausweitung des stadtweiten Bikesharing-Systems	Inter- und Multimodalität	Die flächendeckende Ausweitung des bestehenden stationären Bikesharing-Systems, insbesondere in den peripher gelegenen Stadtteilen, die bisher nicht im Bediengebiet des Bikesharings liegen, wird sukzessive ausgebaut. Leihoptionen für Lastenfahrräder- und - pedelecs sowie Kooperationen mit Ankermietern werden geprüft und sukzessive ausgebaut.	übergeordnet	niedrig	kurzfristig	hoch	Stärkung Umweltverbund
IM4	Förderung des Ausbaus des Carsharing-Angebotes	Inter- und Multimodalität	Die Ausweitung der bestehenden stationären Carsharing-Angebote, insbesondere in den peripher gelegenen Stadtteilen, die bisher nicht im Bediengebiet der jeweiligen Angebote liegen, wird gefördert. Bei der Planung von Mobilitätsstationen wird ein stationäres Carsharing Angebot mitberücksichtigt. Die Kooperation mit Ankermietern wird geprüft.	übergeordnet	niedrig	kurzfristig	hoch	Stärkung Umweltverbund
IM5	Konzepterstellung und Umsetzung von Mobilitätsstationen	Inter- und Multimodalität	Unter Berücksichtigung der Vorarbeit des Regionalverbandes Großraum Braunschweig wird ein Konzept zur Definition und Umsetzung von Mobilitätsstationen in Braunschweig erstellt. Auf Basis des Konzeptes werden sukzessive die Mobilitätsstationen eingerichtet. Mit Mobilitätsstationen werden mehrere Angebote (z.B. ÖPNV, Sharing-Angebote und Ladeinfrastruktur) an einem Ort gebündelt (z. B. an SPNV-Stationen und Park+Ride-Standorten) und sichtbar gemacht, sodass der Umstieg zwischen Verkehrsmitteln erleichtert wird. Je nach Bedeutung des Standortes können Mobilitätsstationen verschieden viele Angebote (z. B. Paketboxen, Kiosk) miteinander verknüpfen. Informationen können beispielsweise über Mobilitäts-Steelen mit Zugriff auf ein Mobilitäts-Dashboard erfolgen.	untergeordnet	sehr hoch	mittelfristig	hoch	Stärkung Umweltverbund

Maßnahmennr.	Maßnahme	Handlungsfeld	Beschreibung	Maßnahmenebene	Kostenklassen	Umsetzungshorizont	Priorität	Bedeutung Modal Shift und THG
IM6	Bündelung aller Mobilitätsangebote in ein Buchungssystem	Inter- und Multimodalität	Die Verwaltung setzt sich dafür ein, dass durch den Verkehrsverbund Region Braunschweig, der BSVG und weiteren Mobilitätsdienstleistern die Bündelung aller städtischen und regionalen Mobilitätsangebote in eine angebotsübergreifende Buchungsplattform (App) erfolgt. Dies erleichtert die gebündelte Buchbarkeit aller Mobilitätsangebote (digitales Ticket) und den intermodalen Wechsel von Verkehrsmitteln (z. B. von ÖPNV auf Bikesharing, MIV zu ÖPNV).	untergeordnet	sehr niedrig	kurzfristig	mittel	Wirkung auf THG
Handlungsfeld Wirtschaftsverkehr								
W1	Umsetzung der Erkenntnisse aus der branchenübergreifenden Logistik- und Mobilitätsstudie für die Braunschweiger Innenstadt	Wirtschaftsverkehr	Die Logistik- und Mobilitätsstudie zeigt Möglichkeiten und Maßnahmen auf, um die Entwicklung der Letzte-Meile-Verkehre in der Innenstadt Braunschweig nachhaltig beeinflussen zu können. Dabei gibt es nicht eine zentrale Lösung, sondern es werden verschiedene Konzepte für unterschiedliche Stadtquartiere und Siedlungsstrukturen entwickelt, um für diese erfolgversprechende und „passgenaue“ Lösungen der letzten Meile zu ermitteln. Die Umsetzung der Studienerkenntnisse wird aufgrund der Umwelt- und Stadtentwicklungsrelevanz erfolgen. Ziel ist es auch, den Wirtschaftsstandort Braunschweig zu stärken und zukünftig Versorgungssicherheit und -effizienz zu gewährleisten.	Konzepte / Zielsetzungen	mittel	mittelfristig	hoch	Wirkung auf THG
W2	Prüfung möglicher Verlagerungen von Güterverkehr auf die Schiene	Wirtschaftsverkehr	In Abstimmung mit der Braunschweiger Hafenbetriebsgesellschaft werden Verlagerungspotenziale von Lkw-Fahrten z. B. auf die Hafenbahn geprüft. Auch die Erweiterung und Reaktivierung der Schiene wird geprüft. Darüber hinaus wird die Erreichbarkeit bestehender und neuer Gewerbegebiete auf der Schiene von Seiten der Stadtverwaltung geprüft und kontinuierlich weiterverfolgt.	Konzepte / Zielsetzungen	niedrig	mittelfristig	mittel	Wirkung auf THG
W3	Entwicklung und Umsetzung eines Lkw-Leitsystems	Wirtschaftsverkehr	Ausgehend vom strategischen Hauptnetz für den Kfz-Verkehr werden Vorrangrouten für den Großraum- und Schwerlastverkehr sowie für den Schwerverkehr festgelegt. Die Erreichbarkeit der Gewerbegebiete und Unternehmen steht im Vordergrund. (Temporäre) Durchfahrtverbote in sensiblen Bereichen werden bei Bedarf umgesetzt. Es wird für beide Transportformen eine entsprechende Wegweisung eingerichtet.	übergeordnet	niedrig	kurzfristig	hoch	/

Maßnahmennr.	Maßnahme	Handlungsfeld	Beschreibung	Maßnahmenebene	Kostenklassen	Umsetzungshorizont	Priorität	Bedeutung Modal Shift und THG
W4	Aufbau eines effizienten Lieferzonenmanagements	Wirtschaftsverkehr	Es wird ein Konzept für ein stadtweites Lieferzonenmanagement erarbeitet und umgesetzt. Der Aufbau eines effizienten und digitalen Lieferzonenmanagements vermeidet das Parken in "zweiter Reihe", auf Geh- und Radwegen oder in der Fußgängerzone. Ansätze sind die Schaffung, ggf. temporär nutz- und reservierbarer Lieferzonen. Dafür wird an strategischen Orten ein ausreichend dichtes Netz an Lieferzonen eingerichtet. Die Lieferzonen werden in das Parkraummanagementsystem eingebunden.	übergeordnet	niedrig	kurzfristig	hoch	/
W5	Planung und Einsatz von Klein-Verteilzentren für die emissionsärmere Zustellung auf der letzten Meile	Wirtschaftsverkehr	Im Rahmen der Logistik- und Mobilitätsstudie wird in Abstimmung mit den Kurier-, Express- und Paketdienstleistern (KEP-Dienstleistern) ein Gesamtkonzept für den Einsatz von möglichst dienstleisterübergreifenden Klein-Verteilzentren aufgestellt und umgesetzt. Der Einsatz von kleinen Verteilzentren (Mikro-Depots) für die KEP-Dienstleister ermöglicht den Wechsel auf emissionsarme Fahrzeuge (z. B. Cargo-Bikes bzw. Lastenrädern) an strategisch wichtigen Standorten (z. B. Innenstadt, verdichtete Wohnquartiere) für die emissionsarme Belieferung auf der letzten Meile.	untergeordnet	hoch	mittelfristig	hoch	Wirkung auf THG
W6	Errichtung von Paketautomaten in Wohngebieten	Wirtschaftsverkehr	Im Rahmen der Logistik- und Mobilitätsstudie werden in Abstimmung mit den Kurier-, Express- und Paketdienstleistern (KEP-Dienstleistern) möglichst dienstleisterübergreifende Paketautomaten in Wohngebieten und Standorten entlang der Alltagswege eingerichtet. Zur Sensibilieserung für neue Paketautomaten werden diese offensiv beworben. Die Paketautomaten können mit unterschiedlichsten Funktionen ausgestattet (Liefer-, Einkaufs- und Tauschservices) sein. Durch z. B. Kühl-, Tiefkühl- und Raumtemperaturfächern können auch Waren des täglichen Bedarfs angeliefert und kurzzeitig gelagert werden. Die Stationen müssen technisch so vorbereitet sein, dass sie auch von mobilitätseingeschränkten Personen genutzt werden können – z. B. anfahrbar mit einem Rollstuhl oder das Ermöglichen der Sprachausgabe.	untergeordnet	mittel	mittelfristig	hoch	/
W7	Stadtweite Kontrolle des Lieferzonenmanagements, z. B. Einhaltung der zeitlichen Belieferung der Fußgängerzone	Wirtschaftsverkehr	Die Einhaltung der Regeln des Lieferzonenmanagements wird stadtweit kontrolliert. Der punktuelle Einsatz von versenkbaren Pollern in sensiblen Bereichen wird geprüft. Diese ermöglichen unter Berücksichtigung der Belange der Rettungsdienste eine bessere Einhaltung zeitlicher Durchfahrtsbeschränkungen der Fußgängerzone.	untergeordnet	sehr niedrig (pro Jahr)	Daueraufgabe	mittel	/

Maßnahmennr.	Maßnahme	Handlungsfeld	Beschreibung	Maßnahmenebene	Kostenklassen	Umsetzungshorizont	Priorität	Bedeutung Modal Shift und THG
Handlungsfeld Alternative Antriebe								
A1	Konsequenter Ausbau der Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum	Alternative Antriebe	Die bedarfsgerechte Ausweitung öffentlicher Ladeinfrastruktur wird über den Konzessionsvertrag hinaus fokussiert. Die Möglichkeiten im halböffentlichen Raum werden geprüft. Gleichermaßen wird mit der Maßnahme A4 die Ladeinfrastruktur in Prakhäusern und Tiefgaragen ausgebaut.	übergeordnet	sehr hoch	kurzfristig	sehr hoch	hohe Wirkung auf THG
A2	Elektrifizierung von dienstlichen Fahrzeugflotten	Alternative Antriebe	Die Stadt Braunschweig und ihre Beteiligungen stellen ihre eigenen Fuhrparke sukzessive auf elektrische Antriebe um. Darüber hinaus werden weitere Unternehmen wie z. B. Sharing-Anbieter bei der Elektrifizierung des Fuhrparks unterstützt. Zusätzlich wird die Abschaltfunktion des AVAS deaktiviert.	untergeordnet	hoch (pro Jahr)	Daueraufgabe	sehr hoch	Wirkung auf THG
A3	Ausbau der Alternativen Antriebe in der Busflotte	Alternative Antriebe	Bei Neuanschaffungen von Bussen wird weiterhin, auf Grundlage des Umstellungskonzeptes der BSVG, geprüft, in welcher Art und Weise diese alternative Antriebe besitzen. So wird der Busbetrieb schrittweise alternativ angetrieben, bis 100 % der Busflotte mit alternativen Antrieben verkehren. Für die Regionalbusflotte wird die Investition in alternative Antriebe angeregt.	untergeordnet	sehr hoch (pro Jahr)	Daueraufgabe	sehr hoch	Wirkung auf THG
A4	Auf- und Ausbau von öffentlicher Ladeinfrastruktur in Parkhäusern, Tiefgaragen	Alternative Antriebe	Die Verwaltung setzt sich dafür ein, dass bestehende Parkhäuser und Tiefgaragen im Stadtgebiet infrastrukturell ertüchtigt werden, um dort (halb-) öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur bereitzustellen. Hier kann ein intelligenter Mix aus Schnellladern und normalen Ladepunkten entstehen.	untergeordnet	sehr niedrig (pro Jahr)	Daueraufgabe	sehr hoch	hohe Wirkung auf THG
A5	Förderung von Carsharing-Stellplätzen mit Ladeinfrastruktur	Alternative Antriebe	Stellflächen für Carsharing-Fahrzeuge werden im öffentlichen Raum für elektrische Fahrzeuge prioritär genehmigt. Die entsprechende Infrastruktur (Ladepunkte an Standorten) ist zu berücksichtigen. Hierfür werden Strukturen geschaffen die den Prozess unterstützen.	untergeordnet	sehr niedrig (pro Jahr)	Daueraufgabe	mittel	Stärkung Umweltverbund

Maßnahmennr.	Maßnahme	Handlungsfeld	Beschreibung	Maßnahmenebene	Kostenklassen	Umsetzungshorizont	Priorität	Bedeutung Modal Shift und THG
Handlungsfeld Mobilitätsmanagement								
M1	Organisation der Schulmobilität	Mobilitätsmanagement	In Kooperation mit der jeweils betroffenen Schule/Kita und den Schüler:innen werden potenzielle Verkehrsanbindungen identifiziert, um u. a. die "Elterntaxi-Problematik" zu entschärfen. Ansätze sind z. B. die temporäre Sperrung von Straßen außerhalb der Hauptnetze in diesen Bereichen zu den Hauptzeiten, die konsequente Einrichtung von Elternhaltestellen (min. 300 m Entfernung zur Einrichtung) in der Nähe zu Schulen und Kitas oder das Schaffen von Anreizen für die Wahl umweltfreundlicher Verkehrsmittel z. B. durch einen Fußbus oder Lotsensammelpunkte. Die bestehenden Schulwegepläne dienen als konzeptionelle Grundlage. Auch die Verkehrserziehung ist ein Baustein der Schulmobilität. Fördertöpfe werden eingerichtet, um Bildungseinrichtungen bei eigenverantwortlichen Vorhaben und Projektideen finanziell unterstützen zu können. Der Arbeitskreis Sichere Schulwege wird in den Prozess eingebunden.	übergeordnet	niedrig (pro Jahr)	Daueraufgabe	sehr hoch	Stärkung Umweltverbund
M2	Einrichten eines vorhabenbezogenen Arbeitskreises Mobilitätsentwicklungsplan	Mobilitätsmanagement	Der MEP ist auf das Jahr 2035 + ausgerichtet. Nach Beschluss des MEP wird als Nachfolgegremium ein vorhabenbezogener Arbeitskreise MEP mit Vertretungen aus Verwaltung und Politik sowie Verbänden eingerichtet. Der vorhabenbezogene Arbeitskreis hat die Aufgabe, die Umsetzung und Zielerreichung des MEPs zu begleiten und zu forcieren. Mindestens einmal im Jahr sind Treffen zur Rückkopplung geplant. Das Gremium dient auf Anfrage zur Kontrolle und Evaluation des Fortschrittes.	übergeordnet	sehr niedrig (pro Jahr)	Daueraufgabe	sehr hoch	Stärkung Umweltverbund
M3	Mobilitätsberatung und -angebote für Bürger:innen schaffen	Mobilitätsmanagement	Mit telefonischen Beratungen sowie in den BSVG-Kundenzentren oder in den Meldestellen werden Informationsberatungen und -materialien aus dem Verkehrsverbund Region Braunschweig für u. a. neu Hinzuziehende angeboten, um verkehrsmittelübergreifende und nachhaltige Mobilitätsroutinen ausarbeiten zu können. Hierzu gehören z. B. eine persönliche Mobilitätsberatung sowie die Erstellung von Mobilitätspaketen (bspw. BSVG-Gutscheine) oder Beratungsangebote zum Bewohnerparken. Neu-Bürger:innen aber beispielsweise auch Personen in Elternzeit können so neue Mobilitätsroutinen etablieren.	übergeordnet	sehr niedrig (pro Jahr)	Daueraufgabe	hoch	Stärkung Umweltverbund

Maßnahmennr.	Maßnahme	Handlungsfeld	Beschreibung	Maßnahmenebene	Kostenklassen	Umsetzungshorizont	Priorität	Bedeutung Modal Shift und THG
M4	Beratung zum betrieblichen Mobilitätsmanagement	Mobilitätsmanagement	Zur Stärkung des betrieblichen Mobilitätsmanagements in Unternehmen werden Beratungen angeboten. Gegenstand können umfangreiche Informationen zu Förderprogrammen, Bauantragsverfahren, Sharing-Dienstleistungen für Dienstfahrten oder das Braunschweiger Verkehrs- und Tarifsystem sein. Zu den Möglichkeiten der Fahrradförderung zählen beispielsweise die Bereitstellung von Duschen für die Mitarbeitenden, Fahrradleasing, sichere Abstellmöglichkeiten (inkl. Überdachung und Beleuchtung) auch für Lastenräder sowie E-Lademöglichkeiten. Ein Beratungsangebot wird aktiv und z. B. auf der Website beworben, um Aufmerksamkeit zu erzeugen. Nach einem Jahr der Durchführung werden die Bemühungen reflektiert und bei Bedarf entsprechend der Nachfrage angepasst.	übergeordnet	sehr niedrig (pro Jahr)	Daueraufgabe	mittel	Stärkung Umweltverbund
M5	Ausweitung des veranstaltungsbezogenen Mobilitätsmanagements	Mobilitätsmanagement	Ein veranstaltungsbezogenes Mobilitätsmanagement steuert die Erstellung standortbezogener Mobilitätskonzepte (z. B. Schaffung ausreichender Fahrradabstellanlagen) und unterstützt die Möglichkeit zur Nutzung von Kombi-Tickets (z. B. Einbindung von P+R Tickets in das ÖV-Ticket). Veranstaltenden werden Hilfestellungen und Beratungsmöglichkeiten geboten. Nach einem Jahr der Durchführung werden die Bemühungen reflektiert und bei Bedarf entsprechend der Nachfrage angepasst.	übergeordnet	sehr niedrig (pro Jahr)	Daueraufgabe	mittel	Stärkung Umweltverbund
M6	Schaffung eines interaktiven Stadtplans mit Echtzeit-Verkehrsdaten	Mobilitätsmanagement	In einem interaktiven Stadtplan im Smart-City-Dashboard werden städtische und regionale Mobilitätsangebote verortet. Die Verknüpfung bisher nebeneinanderstehender Datenquellen aller Verkehrsarten erleichtert die Organisation (intermodaler) Wegeketten über die Stadtgrenzen hinaus. Verkehrsmittelübergreifende Echtzeitdaten z. B. zum fließenden und ruhenden Verkehr (Staus, Parkhausauslastung, Ladestandorte und ihre Verfügbarkeit) und Verspätungen im ÖPNV werden abgebildet und optimieren die Parkraumauslastung. Eine Datenhistorie wird mit angelegt. Die Möglichkeit des Zugriffs von Navigationsdienstleistern auf die Verkehrsdaten wird geprüft.	untergeordnet	mittel	kurzfristig	hoch	Stärkung Umweltverbund

Maßnahmennr.	Maßnahme	Handlungsfeld	Beschreibung	Maßnahmenebene	Kostenklassen	Umsetzungshorizont	Priorität	Bedeutung Modal Shift und THG
Verkehrssicherheit								
V1	Abbau von Nutzungskonflikten	Verkehrssicherheit	Konflikte zwischen Nutzenden werden analysiert und sukzessive verringert. Auf Basis bestehender Erkenntnisse (z. B. aktuelle Bestandsaufnahme des Radverkehrsnetzes, ADFCFahrradklima-Test, Unfallanalysen) werden geeignete Infrastrukturmaßnahmen geprüft, wie z. B. Aufweitungen oder eine visuelle Trennung bzw. Hervorhebung. Auch im Bereich von Stadtbahngleisen, die unmittelbar vom Radverkehr in Längs- oder Querrichtung befahren werden, werden überprüft und wo möglich verbessert. Zur Sicherheitssteigerung des Fuß- und Radverkehrs werden diese getrennt geführt, wobei durch die Querung der Radinfrastruktur keine neuen Gefahrenstellen oder Barrieren für den Fußverkehr geschaffen werden.	Konzepte / Zielsetzungen	mittel (pro Jahr)	Daueraufgabe	sehr hoch	Stärkung Umweltverbund
V2	Abbau von Nutzungskonflikten mit dem ruhenden Kfz-Verkehr	Verkehrssicherheit	Es wird ein Programm für die Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmende durch die Optimierung des ruhenden Verkehrs bei möglichst gleichbleibendem Parkraumangebot aufgesetzt (insb. im Innenstadtbereich und in angrenzenden Quartieren). Mögliche Aspekte sind dabei das Freihalten von Sichtachsen, eine stärkere Parkraumüberwachung mit Schwerpunktkontrollen im Bereich sensibler Einrichtungen oder die zeitweise Nutzung vorhandener Stellplätze durch Wirtschaftsverkehre. Im Sinne des BVerwG ahndet die Parkraumüberwachung sowohl im Interesse der Gehwegnutzenden als auch der Anwohnenden konsequent nicht angeordnetes Gehwergparken. Das Gehwegparken ist nur zulässig, wenn genügend Platz für den unbehinderten Verkehr von Fußgängern gegebenenfalls mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrern auch im Begegnungsverkehr bleibt. Eine Restgehwegbreite von mind. 1,80 m ist möglichst zu gewährleisten.	übergeordnet	mittel	kurzfristig	sehr hoch	Stärkung Umweltverbund
V3	Ausweitung der kommunalen (Geschwindigkeits-) überwachung	Verkehrssicherheit	Die kommunale Geschwindigkeitsüberwachung wird intensiviert, um die Einhaltung der geltenden Geschwindigkeitsregelungen zu gewährleisten. Neben verstärkten Kontrollen mit stationären Messgeräten sollen auch Dialogdisplays, z. B. vor sensiblen Einrichtungen, zum Einsatz kommen.	untergeordnet	sehr niedrig (pro Jahr)	Daueraufgabe	hoch	Stärkung Umweltverbund

Maßnahmennr.	Maßnahme	Handlungsfeld	Beschreibung	Maßnahmenebene	Kostenklassen	Umsetzungshorizont	Priorität	Bedeutung Modal Shift und THG
Handlungsfeld Fußverkehr								
F1	Qualitätsstandards für den Fußverkehr festlegen, umsetzen und nachrüsten	Fußverkehr	Für die Konzeption eines stadtweiten Fußwegenetzes werden auf den gängigen technischen Regelwerken (EFA, RASt, H BVA, DIN 18040) beruhende Qualitätsstandards (in Bereichen wie Längsverkehr, Querungen, Barrierefreiheit, Führung mit dem Radverkehr etc.) für die Fußverkehrsinfrastruktur erarbeitet. Anschließend werden diese umgesetzt bzw. nachgerüstet.	Konzepte / Zielsetzungen	mittel (pro Jahr)	Daueraufgabe	sehr hoch	Stärkung Umweltverbund
F2	Programm zur Umsetzung der Barrierefreiheit	Fußverkehr	Es wird ein Programm zur flächendeckenden Umsetzung der Barrierefreiheit erarbeitet und umgesetzt. Das Programm hat die Identifizierung von Barrieren im Bestand zum Ziel sowie die konsequente Umsetzung der barrierefreien Gestaltung von Knotenpunkten, Strecken und Plätzen.	Konzepte / Zielsetzungen	mittel	mittelfristig	sehr hoch	Stärkung Umweltverbund
F3	Programm für Grün in Straßenräumen aufsetzen	Fußverkehr	Für mehr Grün im Straßenraum und mehr Resilienz im Stadtgebiet (Schwammstadt) wird in Abhängigkeit der örtlichen Gegebenheiten der Einsatz bepflanzter Mittelinseln, die Dachbegrünung von Haltestellen, die Bepflanzung von Baumscheiben, der Ausbau von „Nachbarschaftsgrünflächen“ u. a. für Urban Farming und die Pflanzung von straßenbegleitenden Bäumen geprüft und umgesetzt (vgl. Biodiversitätskonzept Stadt Braunschweig). Dabei müssen insbesondere in Kreuzungsbereichen die Sichtbeziehungen der Verkehrsteilnehmenden gewährleistet bleiben.	Konzepte / Zielsetzungen	niedrig (pro Jahr)	Daueraufgabe	hoch	Stärkung Umweltverbund
F4	Verbesserung der Aufenthaltsqualität	Fußverkehr	Eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum mit Orten zum Ausruhen, Verweilen, Kommunizieren, Bewegen und Spielen wird angestrebt. Hierzu werden Maßnahmen wie der Ausbau und die qualitative Aufwertung des Seitenraums in den Fokus gestellt, indem beispielsweise Bänke, breitere Wege, Spielgeräte und Abfallbehälter eingerichtet werden. Entlang von Fußgängerrouten werden beispielsweise Sitzmöglichkeiten im Seitenraum eingerichtet.	Konzepte / Zielsetzungen	mittel (pro Jahr)	Daueraufgabe	hoch	Stärkung Umweltverbund
F5	Schaffung fußgängerfreundlicher Kreuzungen und Querungen	Fußverkehr	Zur Schaffung fußgängerfreundlicher Kreuzungen und Querungen in den Stadtteilen werden zunächst die entsprechenden Bedarfe in lokalen Fußverkehrskonzepten identifiziert. Zu möglichen Maßnahmen zählen z. B. das Gewährleisten freier Sichtachsen sowie Schaffung von Querungen (z. B. Fußgängerüberwege) in regelmäßigen Abständen. Die Aufstellbereiche an Knotenpunkten für zu Fuß Gehende sind bedarfsgerecht zu dimensionieren. An für den Fuß- und Radverkehr bedeutenden Knotenpunkten (z.B. in den Stadtteilzentren) wird zudem der Einsatz von "Rundum-Grün"-Phasen im Einzelfall geprüft.	übergeordnet	hoch	kurzfristig	sehr hoch	Stärkung Umweltverbund

Maßnahmennr.	Maßnahme	Handlungsfeld	Beschreibung	Maßnahmenebene	Kostenklassen	Umsetzungshorizont	Priorität	Bedeutung Modal Shift und THG
F6	Akquise und Umsetzung von Förderprojekten für den Fußverkehr auf Stadtteilebene	Fußverkehr	Das geförderte Programm "Gut gehen lassen" mit den Modellquartieren Wenden und Rautheim wird auf je ein weiteres Quartier alle zwei Jahre ausgeweitet. Des Weiteren führt die Stadt, ggf. mit externer Unterstützung, regelmäßig Fußverkehrs-Checks durch und prüft weitere Fördermöglichkeiten. Nach Abschluss der Erkenntnisgewinnung erfolgt die Umsetzung geeigneter Maßnahmen auf Stadtteilebene.	übergeordnet	sehr niedrig (pro Jahr)	Daueraufgabe	hoch	Stärkung Umweltverbund
F7	Aufwertung von Fußgängerzonen	Fußverkehr	Zur Belebung bestehender Fußgängerzonen werden diese wo erforderlich in angemessenem Umfang aufgewertet, um den Aufenthalt und Einkauf in Geschäftslagen zu stärken. Bei Bedarf werden bestehende Fußgängerzonen erweitert.	untergeordnet	niedrig	kurzfristig	hoch	Stärkung Umweltverbund
F8	Eliminierung von sozialen Angsträumen	Fußverkehr	Es wird ein gezieltes Programm auf- und umgesetzt, um soziale Angsträume zu beseitigen, zu denen z. B. schlecht beleuchtete Bereiche, Unterführungen und wenig frequentierte Bereiche bzw. Wege zählen können. Sofern eine Vermeidung nicht möglich ist, werden Gestaltungskonzepte (Farbe. Licht, etc.) eingesetzt.	untergeordnet	niedrig (pro Jahr)	Daueraufgabe	hoch	Stärkung Umweltverbund
F9	Anforderungs-Grün für Kfz	Fußverkehr	An stark frequentierten Fußgängerrouten wird die LSA-Steuerung angepasst, sodass zu Fuß Gehende standardmäßig Grün haben und Kfz über Induktionsschleifen die Grünphase anfordern. In diesem Kontext werden auch alternative smarte Ampelkonzepte geprüft, um die Verkehrsströme nach dem tatsächlichen Verkehrsaufkommen dynamisch zu steuern. Geeignete Orte (z. B. Schulen zu Schulstart- und -schluss) werden identifiziert. Ein experimenteller Ansatz bzw. Pilotprojekte sind denkbar.	untergeordnet	niedrig	kurzfristig	mittel	Stärkung Umweltverbund
Handlungsfeld fließender Kfz-Verkehr								
K1	Verkehrsberuhigung auf Nebenstraßen	Fließender Kfz-Verkehr	Auf ausgewählten Nebenstraßen erfolgt eine Verkehrsberuhigung. Auf dem übrigen Straßennetz können weiterhin die bestehenden Geschwindigkeiten beibehalten werden, v. a. aus Gründen der Erreichbarkeit und Bündelung. Die bestehenden Spielräume der geltenden StVO werden genutzt, um entsprechende Vorhaben umzusetzen.	Konzepte / Zielsetzungen	niedrig	kurzfristig	sehr hoch	hohe Wirkung auf THG
K2	Umsetzung eines strategischen Hauptnetzes für den Kfz-Verkehr	Fließender Kfz-Verkehr	Im Rahmen des Mobilitätsentwicklungsplans für Braunschweig wurde ein Hauptnetz für den Kfz-Verkehr erarbeitet. Das Hauptnetz weist auf gesamtstädtischer Ebene strategische Achsen für den Kfz-Verkehr aus, die eine wichtige Bündelungsfunktion im Straßennetz einnehmen. Für den Kfz-Verkehr stellt die flüssige Abwicklung mit einer Reduktion von stop-and-go-Verkehren und Überlastungen ein verlässliches und leistungsfähiges Hauptnetz dar. Priorisierte Maßnahmen an den Achsen werden zügig umgesetzt und weitere folgen im Anschluss.	Konzepte / Zielsetzungen	niedrig	kurzfristig	sehr hoch	Wirkung auf THG

Maßnahmennr.	Maßnahme	Handlungsfeld	Beschreibung	Maßnahmenebene	Kostenklassen	Umsetzungshorizont	Priorität	Bedeutung Modal Shift und THG
K3	Verkehrliche Beruhigung von Ortsdurchfahrten	Fließender Kfz-Verkehr	Zur verkehrlichen Beruhigung von Ortsdurchfahrten werden entsprechende Maßnahmen umgesetzt, bspw. mithilfe der Gestaltung (z. B. Fahrbahnverschwenkung, Reduzierung der Fahrbahnbreite, Fahrbahnteiler). Damit wird die Belebung der Seitenräume gefördert, gleichzeitig bleibt die Durchlässigkeit für den Kfz-Verkehr erhalten.	übergeordnet	sehr hoch	mittelfristig	hoch	Stärkung Umweltverbund
K4	Verkehrsberuhigende Maßnahmen in Geschäftslagen umsetzen	Fließender Kfz-Verkehr	Es werden verkehrsberuhigende Maßnahmen in Geschäftslagen geplant und umgesetzt, sodass die Innenstadt und die Stadtteilzentren gestärkt werden. Die Maßnahmen sorgen im näheren Umfeld für mehr Sicherheit des dort viel vorhandenen Fußverkehrs. Gleichzeitig werden z. B. Lieferzonen eingerichtet, um den Lieferverkehr zu ordnen und die Erreichbarkeit der Geschäftslagen zu gewährleisten. Die Einführung des Kurzzeitparkens wird geprüft.	übergeordnet	sehr hoch	mittelfristig	hoch	Stärkung Umweltverbund
K5	Untersuchung veränderter Verkehrsführungen im weiteren Straßennetz (außerhalb Innenstadt)	Fließender Kfz-Verkehr	Das Kfz-Netz wird geprüft und bedarfsgerecht angepasst. Dies kann unter anderem durch veränderte Verkehrsführungen im Straßennetz auf ausgewählten Abschnitten erfolgen. Rückschlüsse aus dem strategischen Hauptnetz sind für die Umgestaltung zu ziehen und zu berücksichtigen.	übergeordnet	hoch	mittelfristig	hoch	
K6	Prüfung und ggf. Umbau des City-Rings	Fließender Kfz-Verkehr	Es erfolgt eine Prüfung, ob ein Umbau des City-Rings unter Berücksichtigung verkehrlicher und städtebaulicher Anforderungen sinnvoll ist, um mehr Platz für den Umweltverbund (ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr) zu schaffen. Die Haupterschließungsfunktion für den MIV ist weiterhin zu gewährleisten. Die Erreichbarkeit der Parkhäuser wird in diesem Zuge ggf. neu organisiert, bleibt jedoch vollständig erhalten. Im Falle der Eignung wird der City-Ring entsprechend der Prüfergebnisse umgestaltet.	untergeordnet	sehr hoch	mittelfristig	sehr hoch	Wirkung auf THG
K7	Konzept zur Verlagerung des Durchgangsverkehrs (z. B. Verkehrsuntersuchung Bohlweg)	Fließender Kfz-Verkehr	Es wird ein Konzept für die Reduzierung des Durchgangs-MIV in der Innenstadt erstellt. Die Erreichbarkeit der Innenstadt bleibt erhalten, Staulagen werden vermieden. Nach der Erstellung erfolgt die Planung und Umsetzung des Konzeptes. Die Erreichbarkeit der Parkhäuser wird neu organisiert bleibt jedoch vollständig erhalten.	untergeordnet	sehr hoch	mittelfristig	sehr hoch	hohe Wirkung auf THG
K8	Optimierung der südlichen Innenstadtumfahrung	Fließender Kfz-Verkehr	Im Anschluss an die verkehrliche Untersuchung des Bohlwegs wird die Optimierung der südlichen Innenstadtumfahrung für den MIV, den ÖPNV sowie den Fuß- und Radverkehr geprüft.	untergeordnet	sehr hoch	kurzfristig	sehr hoch	Wirkung auf THG

Maßnahmennr.	Maßnahme	Handlungsfeld	Beschreibung	Maßnahmenebene	Kostenklassen	Umsetzungshorizont	Priorität	Bedeutung Modal Shift und THG
K9	Prüfung und ggf. Umbau des Wilhelminischen-Rings	Fließender Kfz-Verkehr	Der Wilhelminische Ring wird insbesondere im Kontext der Bohlweg-Umgestaltung auf seine Leistungsfähigkeit geprüft und entsprechend umgebaut, wobei die Hauptverteilerfunktion für den MIV entsprechend des strategischen Hauptnetzes für den Kfz-Verkehr priorisiert wird. Neben dem MIV werden auch die Flächenbedarfe des Umweltverbundes (ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr) berücksichtigt.	untergeordnet	sehr hoch	langfristig	mittel	Wirkung auf THG
K10	Prüfung der verkehrsmittelübergreifenden Bedeutung des Brodwegs	Fließender Kfz-Verkehr	Im Rahmen des strategischen Hauptnetzes und dessen regelmäßige Weiterentwicklung wird die Bedeutung des Brodwegs für alle Verkehrsmittel und insbesondere hinsichtlich der Belange von Einsatzfahrzeugen geprüft.	untergeordnet	niedrig	mittelfristig	mittel	
Handlungsfeld ruhender Kfz-Verkehr								
P1	Erarbeitung einer städtischen Stellplatzsatzung	Ruhender Kfz-Verkehr	Im Zuge der Novellierung der NBauO wurden die kommunalen Gestaltungsmöglichkeiten für Stellplatzanforderungen insbesondere für Wohnen stark eingeschränkt. Es ist zu prüfen, ob Stellplatznachweise in anderen Nutzungsbreichen sinnhaft und zielführend sind. Zusätzlich werden Möglichkeiten geprüft, mit Mobilitätskonzepten dem steigenden Parkdruck im öffentlichen Raum im Sinne einer Optimierung der Parksituation für alle Verkehrsteilnehmenden sinnvoll zu begegnen. Die identifizierten Maßnahmen sind konsequent umzusetzen.	Konzepte / Zielsetzungen	niedrig	kurzfristig	sehr hoch	hohe Wirkung auf THG
P2	Planung von Quartiersgaragen in Neubaugebieten forcieren und Nachrüstung in Bestandsquartieren prüfen	Ruhender Kfz-Verkehr	Durch die Etablierung von Quartiersgaragen (Parkplätze und Ladeinfrastruktur) werden Flächen im Straßenquerschnitt neuen Nutzergruppen zugeordnet. Vor allem in Neubaugebieten besteht die Möglichkeit, so benötigte Stellplätze geordnet, abseits des öffentlichen Raumes und gut erreichbar unterzubringen. Hierzu wird ein Quartiersgaragen-Konzept erarbeitet und etabliert, um u.a. den Betrieb und die Flächenbedarfe festzulegen. In diesem Zuge ist der Betreiber von Quartiersgaragen zu benennen.	übergeordnet	niedrig	kurzfristig	sehr hoch	hohe Wirkung auf THG

Maßnahmennr.	Maßnahme	Handlungsfeld	Beschreibung	Maßnahmenebene	Kostenklassen	Umsetzungshorizont	Priorität	Bedeutung Modal Shift und THG
P3	Umsetzung eines konsequenten Parkraummanagements	Ruhender Kfz-Verkehr	Es wird ein gesamtstädtisches Parkraummanagementkonzept erarbeitet. Die Nutzung der Stellplätze im öffentlichen Raum wird je nach Verortung (z.B. quartiersbezogen) definierten Rahmenbedingungen unterliegen. Es wird ein einheitliches Vorgehen für die Parkraumbewirtschaftung erarbeitet, in dem Kurzzeitparken, Langzeitparken, Anwohnerparken, Parken von Wirtschaftsverkehren (Handwerker, Pflegedienste, Lieferdienste), mögliche Mehrfachnutzungen privater Stellplätze etc. betrachtet werden. Angebote für Pendler und Berufsschüler werden geprüft. Die Umsetzung erfolgt entsprechend des Konzeptes.	übergeordnet	niedrig	kurzfristig	sehr hoch	hohe Wirkung auf THG
P4	Parkraum-Bedarfsprüfung	Ruhender Kfz-Verkehr	Im Zuge der erforderlichen Aufwertung heutiger Parkflächen für den MIV, ÖPNV, Rad- und Fußverkehr sowie für die Bereitstellung von Flächen für Grünanlagen zur Verbesserung des Mikroklimas und Erhöhung der Aufenthaltsqualität oder für die Wahrung der Belange der Feuerwehr erfolgt eine Bedarfsprüfung für den Parkraum. Soweit möglich sollen Bedarfe in Parkhäusern und Tiefgaragen gedeckt werden. Betreiber- und Betriebskonzepte 24/7 werden geprüft.	untergeordnet	mittel	kurzfristig	sehr hoch	hohe Wirkung auf THG
P5	Digitale Parkraumüberwachung	Ruhender Kfz-Verkehr	Sobald die rechtlichen Rahmenbedingungen es zulassen, wird mittels digitaler Parkraumüberwachung der Parkraum effizient überwacht. Zudem wird eine kontinuierliche Auslastungsermittlung etabliert und die Online-Information zur Parkraumauslastung (Parkbauten und Parkplätze) verbessert. Dadurch sollen Parksuchverkehre und Falschparken reduziert werden. Die erhobenen Daten werden zur Steuerung eines Parkraummanagementsystems zur Verfügung gestellt.	untergeordnet	hoch	Daueraufgabe	mittel	
P6	Smartes Parkleitsystem	Ruhender Kfz-Verkehr	Es wird ein stadtweites, smartes Parkleitsystem entwickelt und umgesetzt. Dadurch werden Parksuchverkehre durch die frühzeitige Steuerung im gesamten Stadtgebiet möglichst vermieden. Daten sind digital in Echtzeit abrufbar und in Form eines dynamischen Parkleitsystems ist eine Online Navigation möglich. Textbausteine sind hinterlegt, welche in Sondersituationen auf den digitalen Schildern abbildbar sind.	untergeordnet	hoch	mittelfristig	mittel	

Maßnahmennr.	Maßnahme	Handlungsfeld	Beschreibung	Maßnahmenebene	Kostenklassen	Umsetzungshorizont	Priorität	Bedeutung Modal Shift und THG
Handlungsfeld ÖPNV								
ÖV1	Einsatz für einen attraktiven Regionalverkehr auf Schiene und Bus	Öffentlicher Verkehr	In Zusammenarbeit mit dem Regionalverband Großraum Braunschweig (z. B. im Rahmen der Aufstellung der Nahverkehrspläne) wird die weitere Attraktivierung des ÖPNV in der Region fokussiert. Durch eine einheitliche Taktung (30/60-Minuten) im Regionalbusverkehr und durch eine Taktverdichtung zu Hauptverkehrszeiten (15/30-Minuten) sowie durch eine Abstimmung der Stadt- und Regionalverkehre (Linien, Takt, Verknüpfung) wird der Regionalverkehr attraktiver gestaltet. Es wird gefördert, dass der Grundtakt auf allen Regiobuslinien montags bis samstags im Tagesverkehr auf mindestens alle 30 Minuten ausgeweitet, sonst mindestens alle 60 Minuten festgelegt wird.	Konzepte / Zielsetzungen	sehr hoch / sehr niedrig	mittelfristig	sehr hoch	Wirkung auf THG
ÖV2	Anpassung der Infrastruktur an zeitgemäßen ÖPNV	Öffentlicher Verkehr	Es wird ein umfangreiches ÖPNV-Konzept erarbeitet, um neue Gestaltungsmöglichkeiten für bestehende Straßenräume und Knotenpunkte, die vom ÖPNV betroffen sind, festzusetzen. Das Projekt „2,65 m Wagenkastenbreite“ wird hierbei berücksichtigt. Der Prüfung folgt die bedarfsorientierte Umsetzung des Konzeptes.	Konzepte / Zielsetzungen	sehr hoch	kurzfristig	hoch	Wirkung auf THG
ÖV3	Vorhaben zur Beschleunigung des ÖPNV umsetzen	Öffentlicher Verkehr	Der ÖPNV wird beschleunigt, z.B. durch die Bevorrechtigung an Knotenpunkten im strategischen Hauptnetz des ÖPNV, durch Busschleusen vor Knotenpunkten, durch den konsequenten Bau von Fahrbahnrandhaltestellen oder durch eigene Busstreifen im Kernstadtbereich. Die Lichtsignalanlagen werden, wo möglich, so gesteuert, dass der ÖPNV – insbesondere die Stadtbahn – voll priorisiert wird, damit die Reisezeiten im ÖV reduziert werden. Eine Ausstattung der LSA für Abmeldevorgänge verbessert die Freigabezeiten für den übrigen motorisierten und nichtmotorisierten Verkehr.	übergeordnet	hoch	mittelfristig	sehr hoch	Wirkung auf THG
ÖV4	Prüfung und Bau zusätzlicher Bahnhaltepunkte (SPNV)	Öffentlicher Verkehr	Zur Stärkung der regionalen Anbindung wird die Planung und der Bau von zusätzlichen Bahnhaltepunkte in der Stadt konsequent geprüft und bedarfsgerecht umgesetzt. Die Haltepunkte BS-West, Leiferde, und Bienrode werden dabei u. a. konsequent und unter Berücksichtigung von Sicherheitsaspekten und Anbindungen an das Fahrradnetz weiterverfolgt.	übergeordnet	sehr hoch	kurzfristig	sehr hoch	Wirkung auf THG

Maßnahmennr.	Maßnahme	Handlungsfeld	Beschreibung	Maßnahmenebene	Kostenklassen	Umsetzungshorizont	Priorität	Bedeutung Modal Shift und THG
ÖV5	Unterstützung bei der Sicherung einer attraktiven Verknüpfung (Fahrplan) und Anschlusssicherung zwischen Bahn- und Buslinien	Öffentlicher Verkehr	Die Abstimmung des Busnetzes auf den Schienenverkehr, erfolgt seitens der BSVG weiterhin und wird wo möglich optimiert, so dass mit wenigen Minuten Wartezeit beim Übergang von Bus und Bahn und andersherum zu rechnen ist und eine Anschlusssicherung gewährleistet wird. Als Daueraufgabe ergibt sich daraus die Abstimmungsprüfung bei der Fahrplanänderung der Bahn (Anfang Dezember). Die Erreichbarkeit von Anschlüssen soll auf digitalen Anzeigen angezeigt und online abrufbar sein.	übergeordnet	mittel	kurzfristig	sehr hoch	Wirkung auf THG
ÖV6	Prüfung von sinnvollen Verbesserungen des Tarifsystems sowie Schaffung attraktiver und günstiger Angebote	Öffentlicher Verkehr	Die BSVG prüft, auf Grundlage des Deutschlandtickets, Verbesserungen im Braunschweiger Tarifsystem. Zu den Ansatzpunkten zur Vereinfachung und Attraktivitätssteigerung des ÖPNV können beispielsweise, die Einführung eines Mobilitäts-Tickets im Regionalverband, Kombinationstickets (z.B. P+R mit ÖV, Veranstaltungsticket mit ÖV-Nutzung), die einfachere Bezahlung über eine App (E-Ticket) sowie Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme zählen. Gemeinsam mit der Stadt macht sich die BSVG beim Verkehrsverbund Region Braunschweig dafür stark bzw. setzt sich gegenüber Bund und Land für die Neuerungen und finanzielle Unterstützung ein.	übergeordnet	niedrig	kurzfristig	sehr hoch	hohe Wirkung auf THG
ÖV7	Stringente Umsetzung der Barrierefreiheit im ÖPNV forcieren	Öffentlicher Verkehr	Der stadtweite barrierefreie Ausbau des ÖPNV, insbesondere der Bushaltestellen (taktile Leitelemente, gesicherte Querungen, Hochbord, bedarfsentsprechend dimensionierte Aufstellfläche, ausreichende Gehwegbreiten), wird stringent weitergeführt. Die Barrierefreiheit wird bei der Kalkulation der Fahrzeit berücksichtigt, indem u. a. ein zusätzlicher Zeitaufwand für fahrzeugseitige Einstiegshilfen und der erhöhte Zeitaufwand für Ein- und Ausstieg berücksichtigt werden.	übergeordnet	sehr hoch	Daueraufgabe	hoch	Wirkung auf THG
ÖV8	Ausbau von On-Demand-Verkehren vorantreiben (flexibler ÖPNV)	Öffentlicher Verkehr	In Zusammenarbeit mit der BSVG wird die Einführung eines On-Demand-Systems geprüft und je nach Bedarf umgesetzt. On-Demand-Verkehre beinhalten u.a. die flexible Buchung von ÖPNVAngeboten per App oder Telefon. Dieses Angebot wird dabei ohne feste Haltestellen und Streckenverläufe auf tangentialen Verbindungen zwischen den Stadtteilen eingerichtet, um insbesondere äußere Stadtteile untereinander zu verbinden und den bestehenden ÖPNV zu ergänzen bzw. schwache Verbindungen zu ersetzen.	untergeordnet	mittel	mittelfristig	hoch	Stärkung Umweltverbund

Maßnahmennr.	Maßnahme	Handlungsfeld	Beschreibung	Maßnahmenebene	Kostenklassen	Umsetzungshorizont	Priorität	Bedeutung Modal Shift und THG
ÖV9	Smartes Ticketing (Check-In, Check-out)	Öffentlicher Verkehr	Die BSVG wird bei der Erweiterung des Ticketangebots um Smartes Ticketing unterstützt. Es werden Möglichkeiten wie z.B. das Einchecken beim Einstieg und Auschecken beim Verlassen des Systems fortgeführt, um über den Tag die Nutzungen des ÖPNV zu analysieren. Am Ende des Tages wird das beste Ticket abgerechnet. Mit der eingeführten FAIRTIQ-App im VRB wurde bereits ein wichtiger Schritt hin zu einem smarten Ticketing gemacht.	untergeordnet	mittel	kurzfristig	hoch	Wirkung auf THG
ÖV10	Prüfung der Einführung von Expressbuslinien	Öffentlicher Verkehr	Die BSVG prüft und führt bedarfsorientiert neue Expressbuslinien ein. Durch die Einführung eines Expressbus-Angebots auf ausgewählten Strecken werden die Reisezeiten mit dem ÖPNV verkürzt. Die Expressbusse nutzen dabei auch Autobahnen, um zügig an ihr Ziel zu kommen.	untergeordnet	mittel	mittelfristig	hoch	Stärkung Umweltverbund
ÖV11	Prüfung der Umsetzbarkeit einer Taktverdichtung im Stadtverkehr	Öffentlicher Verkehr	Die BSVG prüft eine Taktverdichtung im Stadtverkehr in der Hauptverkehrszeit auf den Hauptlinien auf einen 10- oder wenn möglich 7,5-Minuten Takt und auf den Ergänzungslinien auf einen 15 oder 20 Minuten Takt.	untergeordnet	sehr hoch	kurzfristig	hoch	Wirkung auf THG
Handlungsfeld Raum- und Siedlungsentwicklung								
RS1	Orientierung am Leitbild der 15 Minuten-Stadt	Raum- und Siedlungsentwicklung	Die Stadtentwicklung orientiert sich bei Planungen für Neubau- und Bestandsgebiete (Nachverdichtung) am Leitbild der 15 Minuten-Stadt (Stadt der kurzen Wege, vgl. ISEK). Mit Blick auf das Leitbild der 15-Minuten-Stadt folgt die Entwicklung bei der Stadt- und Verkehrsplanung folgenden Leitlinien: Innenentwicklung vor Außenentwicklung / Stärkung der Nahmobilität / Kurze Wege als Ziele des Rad- und Fußverkehrs / zentrale Nahversorgung und Stadtteilzentren / Nutzungsmischung: Ausweisung gemischter Urbaner Gebiete / Planung von multifunktionalen Quartiershubs / Entwicklung entlang der starken Achsen des ÖPNVs, insbesondere entlang des Schienenverkehrs / gute und frühzeitige Sicherstellung der Anbindung mit dem ÖPNV. Entsprechende Maßnahmen sind forciert mit den Planungen umzusetzen.	Konzepte / Zielsetzungen	niedrig	Daueraufgabe	sehr hoch	hohe Wirkung auf THG

Maßnahmennr.	Maßnahme	Handlungsfeld	Beschreibung	Maßnahmenebene	Kostenklassen	Umsetzungshorizont	Priorität	Bedeutung Modal Shift und THG
RS2	Neuaufteilung und Umgestaltung von Verkehrsräumen	Raum- und Siedlungsentwicklung	Unter dem Stichwort der Flächengerechtigkeit und des Anspruchs einer städtebaulichen Integration wird eine neue Aufteilung der Straßenräume geplant und umgesetzt. Zu beachten sind hierbei die Anforderungen aller Verkehrsteilnehmer:innen (Sicherheit, Barrierefreiheit, Querung, Nahmobilität, Aufenthalt, Gestaltung etc.) in Kombination mit dem ruhenden Verkehr, die jeweiligen räumlichen Funktionen und die Belange der Wirtschaftsverkehre. Die Erreichbarkeit der Innenstadt ist zu erhalten. Eine weitere wichtige Rolle spielt dabei die Klimaanpassung (besonders Entsiegelung, Förderung grüner Strukturen). Die Straßenräume und Plätze, einschl. der innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen, werden städtebaulich integriert gestaltet.	übergeordnet	sehr hoch	langfristig	sehr hoch	hohe Wirkung auf THG
RS3	Nachhaltige Stadt- und Quartiersentwicklung in den Fokus setzen	Raum- und Siedlungsentwicklung	Stadt- und Verkehrsplanung werden zusammen gedacht, um die Ziele des integrierten Klimaschutzkonzeptes zu erreichen. Die enge Verzahnung sichert die Voraussetzungen für eine sozial, ökonomisch und ökologisch verträgliche Mobilität in Bestands-, Neubau- und Nachverdichtungsgebieten. Hierzu zählt bspw. eine frühzeitige hochwertige Anbindung der Verkehrsmittel des Umweltverbunds an Neubaugebiete, um die Nutzung des Umweltverbundes mit dem Umzug zu begünstigen. Auch Flächen für z. B. Quartiersgaragen, Mobilitätsstationen oder Coworking müssen zusammen gedacht werden.	übergeordnet	sehr niedrig (pro Jahr)	Daueraufgabe	sehr hoch	Wirkung auf THG
RS4	Nachhaltige Verkehrsplanung für Gewerbegebiete	Raum- und Siedlungsentwicklung	Neue Gewerbegebiete werden nicht nur flächenhaft, sondern auch vertikal geplant. Ziel ist eine Abkehr von der ausschließlich flächenhaften Nutzung, um sparsam mit Flächen und deren Versiegelung umzugehen. Kfz-Stellflächen können beispielsweise auch durch Parkpaletten oder in Parkhäusern entstehen. Bauten in Gewerbegebieten sind zur Flächenreduzierung auf eine Mehrgeschossigkeit zu prüfen und wo möglich umzusetzen. Gewerbegebiete müssen außerdem über einen gut getakteten ÖPNV Anschluss und sofern möglich über eine Radinfrastruktur verfügen.	untergeordnet	mittel	langfristig	mittel	Wirkung auf THG
RS5	Ausbau von PV über Verkehrsflächen	Raum- und Siedlungsentwicklung	Der konsequente Ausbau von PV-Anlagen über Verkehrsflächen und Parkplätzen wird gefördert. Der gewonnene Strom kann u.a. zur Stromversorgung von Elektrofahrzeugen genutzt werden (z.B. auf Mobilitätsstationen, P+R-Plätzen, Bushaltestellen, PKW-Stellplätzen, Quartiersgaragen, über Radwegen).	untergeordnet	niedrig (pro Jahr)	Daueraufgabe	mittel	Wirkung auf THG

Anhang: Klima-Check

Auswirkungen auf den Klimaschutz

☒ ja ☐ nein

Der Beschluss ist aus folgendem Grund erforderlich

☒ Ratsbeschluss
☐ Kommunale Pflichtaufgabe
☐ Sicherheitsaspekte
☐ Planung, Bau und Unterhaltung von Verkehrsinfrastruktur als Daseinsvorsorge
☐ Schaffung von Barrierefreiheit
☐ Sonstiges:…

➔ Es erfolgt keine weitere Begründung.
Sofern möglich werden Klimaschutz-Optimierungsmaßnahmen benannt
(s. Checkliste oder Erläuterung).

☒ **Der Beschluss leistet grundsätzlich einen Beitrag zur Energie- und Mobilitätswende**. Diese Zielrichtung ist entscheidend. Der mit der Maßnahme verbundene Ressourcen- und Energieverbrauch ist nachrangig.

➔ Es erfolgt keine weitere Begründung.
Sofern möglich werden Klimaschutz-Optimierungsmaßnahmen benannt
(s. Checkliste oder Erläuterung).

Erläuterung / Begründung

Das vom Rat der Stadt beschlossene Integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISEK) 2030 schreibt die Aufstellung eines Mobilitätsentwicklungsplans (MEP) für die Stadt Braunschweig als verbindliches Planwerk für die weitere bauliche und betriebliche Entwicklung sowie für die Förderung von mobilitätsrelevanten Maßnahmen und Projekten vor.

Bei der Aufstellung des MEP waren u. a. die Vorgaben des Integrierten Klimaschutzkonzeptes 2.0 (IKSK) zu berücksichtigen.

Darstellung vorgesehener Klimaschutz-Maßnahmen

☐ Checkliste Baugebiete	☐ Checkliste Hochbau	☒ Checkliste Tiefbau und Mobilität

Checkliste Tiefbau und Mobilität	
THG-relevante Bereiche	**Optimierungsmaßnahmen im Sinne des Klimaschutzes**
Maßnahmen für den Umweltverbund	☒ Berücksichtigung Fußverkehr
	☒ Berücksichtigung Radverkehr
	☒ Berücksichtigung ÖPNV
geplante Grünstruktur	☐ CO_2-Bindung durch begleitendes Grün
	☐ Reduzierter Energie- und Ressourcenbedarf für Erstellung und Unterhaltung (bspw. durch Freihaltung oder Entsiegelung von Teilflächen etwa für Versickerung)
Einsatz klimafreundlicher Baustoffe	☐ Recyclingmaterial
	☐ Wiederverwendung von Baustoffen
	☐ Naturmaterial
Sonstiges	☒ Berücksichtigung Fließender Kfz-Verkehr ☒ Berücksichtigung Ruhender Kfz-Verkehr ☒ Berücksichtigung Wirtschaftsverkehr ☒ Berücksichtigung Alternative Antriebe ☒ Berücksichtigung Verkehrssicherheit ☒ Berücksichtigung Mobilitätsmanagement ☒ Berücksichtigung Inter- und Multimodalität ☒ Berücksichtigung Raum- und Siedlungsentwicklung

Absender:
Fraktion BIBS im Rat der Stadt

25-25183
Antrag (öffentlich)

Betreff:
Änderungsantrag DS 24-24770 "Mobilitätsentwicklungsplan 2035+"

Empfänger:	*Datum:*
Stadt Braunschweig Der Oberbürgermeister	04.02.2025

Beratungsfolge:		*Status*
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Vorberatung)	04.02.2025	Ö
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	11.02.2025	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	18.02.2025	Ö

Beschlussvorschlag:
Eine Überarbeitung des MEP 2035+ ist notwendig. Insbesondere sollten folgende Punkte nachgebessert werden:

1. Umfangreiche Projekte, die voraussichtlich bis 2035 nicht umgesetzt werden können, sollen mit einem ambitionierten und realistischen Zielzeitpunkt benannt werden. Beispiel: Aus- und Umbau der Radwege.

2. Berechnungen für den modal split und die THG-Emissionen werden entsprechend angepasst und für die Jahre 2035 / 2040 / 2045 / 2050 benannt.

3. Da der Zielwert für die THG-Reduktionen von - 67 % bis 2035 unter den gegebenen Bedingungen nicht erreicht wird, werden von der Verwaltung zusätzliche Maßnahmen vorgeschlagen, mit denen das Ziel schneller erreicht wird als mit den bisher formulierten. Dazu gehören u.a. die bisher nur pauschal genannten Maßnahmen „Unterbindung des Durchgangsverkehrs Innenstadt“.

4. Als Beispiel für solche zusätzlichen Maßnahmen seien genannt:
a. Sackgassenbildung Sonnenstraße, Gördelingerstraße nahe Altstadtmarkt
b. Sackgassenbildung Güldenstraße nahe Gieseler; Restverkehr läuft einspurig.
Vorteil für Fußgänger: Innenstadt ist vom Bereich westliche Okerumflut besser zu erreichen.

Sachverhalt:
Laut Beschluss „Radverkehr in Braunschweig“ (20-13342-02, Maßnahme 8) sollen bis 2030 mindestens 35 km Radwege aus- oder neu gebaut werden. Umgesetzt wurden bisher (2024) 1,75 km. Bei diesem Tempo würde das Ziel nach etwa 50 bis 60 Jahren erreicht. Das Planziel wird also bei weitem verfehlt. Die Berechnungen der MEP-Szenarien beruhen jedoch auf der Umsetzung aller beschlossenen Pläne. Damit sind die Folgeberechnungen für den modal split unrealistisch, und es wird den Bürger*innen eine zukünftige Scheinwelt vorgegaukelt.

Daher ist es erforderlich, die Ziele zusammen mit ambitionierten, aber realistischen Schätzungen neu zu definieren und die modal splits sowie die zugehörigen Emissionswerte neu zu berechnen.

Es muss davon ausgegangen werden, dass mit den bisher formulierten Maßnahmen der durch den IKSK 2.0 geforderte Rückgang der Emissionen um 67 % nicht erreicht wird. Daher sind zusätzliche Maßnahmen gefordert. Sackgassenbildungen im Bereich Sonnenstraße und Gördelingerstraße zur Verhinderung des Durchgangsverkehrs wären zu prüfende Vorschläge, ebenso eine Sackgassenbildung im Verlauf der Güldenstraße. Letztere Maßnahme würde durch die Verringerung des Kfz-Verkehrs und einspurige

Straßenführungen die große Chance bieten, City und das Gebiet am westlichen Umflutgraben besser miteinander zu verknüpfen, wovon besonders Fußgänger profitieren würden. Die Güldenstraße könnte mit mehr Platz für die Passanten neu gestaltet werden.

Anlagen:
keine

Absender:
Gruppe Die FRAKTION. BS im Rat der Stadt

24-24770-01
Antrag (öffentlich)

Betreff:
Mobilitätsentwicklungsplan 2035+ Änderungsantrag zur Vorlage 24-24770

Empfänger:	*Datum:*
Stadt Braunschweig Der Oberbürgermeister	04.02.2025

Beratungsfolge:		*Status*
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Vorberatung)	04.02.2025	Ö
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	11.02.2025	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	18.02.2025	Ö

Beschlussvorschlag:
Im Vorschlag der Verwaltung werden die neuen Punkte 3. bis 5. aufgenommen.
Die fortlaufende Numerierung wird entsprechend angepasst.

1. Der Mobilitätsentwicklungsplan 2035+ wird als ganzheitliche und strategische Planungsgrundlage der Verwaltung zustimmend zur Kenntnis genommen.

2. Die Verwaltung wird im Rahmen der verfügbaren Ressourcen beauftragt, die 88 Maßnahmen aus dem Zielszenario 2035 zu konkretisieren und koordiniert umzusetzen. Vor der jeweiligen Umsetzung sind die Maßnahmen den Ratsgremien zur Entscheidung vorzulegen.

3. Die Verwaltung wird beauftragt, konkrete Maßnahmen zur Optimierung des Mobilitätsentwicklungsplans zu erarbeiten und dem Rat in spätestens 6 Monaten vorzulegen, so dass das Erreichen des Zielszenarios nicht von äußeren Effekten abhängig ist, die nicht in der Planungshoheit der Stadt liegen.

4. Die folgenden Beschreibungen in der Anlage 3 „Maßnahmentabelle“ werden durch die ursprünglich vom AMTA zur Prüfung beschlossenen Maßnahmenbeschreibungen (siehe Anlage 1) ganz bzw. teilweise ersetzt:
    a. R10: Qualitätssicherung für Radwege
    b. A1: Konsequenter Ausbau der Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum
    c. P1: Erarbeitung einer städtischen Stellplatzsatzung
    d. P4: Parkraum-Bedarfsprüfung

5. Die folgenden Beschreibungen in der Anlage 3 „Maßnahmentabelle“ werden durch die Maßnahmenbeschreibungen in Anlage 2 ersetzt:
    a. R2: Umgestaltung von Innenstädten
    b. K7: Konzept zur Verlagerung des Durchgangsverkehrs (z.B. Verkehrsuntersuchung Bohlweg)

c. P2: Planung von Quartiersgaragen in Neubaugebieten forcieren und Nachrüstung in Bestandsquartieren prüfen

Die Verwaltung wird beauftragt, den Fortschritt der Maßnahmenumsetzung zu untersuchen und den politischen Gremien, den Bürgerinnen und Bürgern sowie den Interessensträgern zu berichten. Mit den Ergebnissen und gewonnenen Erkenntnissen wird iterativ die Zielerreichung kontrolliert. Bei sich verändernden Mobilitätsanforderungen wird auf neue Herausforderungen reagiert und unter Einbeziehung der relevanten Akteure neue Lösungen entwickelt.

Sachverhalt:
Mit dem Beschluss 23-22068 hat der AMTA der Verwaltung auferlegt, im Rahmen der Prüfung des Zielszenarios die vorgeschlagenen Maßnahmen nachzuschärfen, um die THG-Reduktion zu erreichen, die das Integrierte Klimaschutzkonzept vorsieht. Die Verwaltung hat mit der Beschlussvorlage 23-22068 die folgenden Maßnahmen benannt, deren Verschärfung sie für besonders geeignet hält, um im Zuge der weiteren Ausgestaltung des Zielszenarios eine Optimierung der Treibhausgasreduktion zu erreichen:

- Umgestaltung von Innenstadtstraßen
- Ausbau des Radverkehrsnetzes
- Qualitätsstandards im Radverkehr umsetzen
- Bau der geplanten Radschnellwege
- Konsequenter Ausbau der Ladeinfrastruktur
- Elektrifizierung des ÖPNV
- Verlagerung des Durchgangsverkehrs
- Etablierung einer städtischen Stellplatzsatzung
- Bau von Quartiersgaragen
- Konsequentes Parkraummanagement
- Verbesserungen des Tarifsystems ÖPNV
- Leitbild der 15 Minuten-Stadt (Fußverkehr)
- Neuaufteilung der Verkehrsräume

Entgegen ihrer Ankündigung hat die Verwaltung die benannten Maßnahmen im nun vorgeschlagenen Mobilitätsentwicklungsplan von einer Ausnahme abgesehen nicht nachgeschärft. Teilweise wurden die Maßnahmen sogar weniger verbindlich formuliert als im Prüfauftrag.

Mit dem vorgelegten Plan verfehlt die Verwaltung die Zielmarke von 67 % THG-Reduktion (vgl. S. 60). Eine Optimierung der THG-Reduktion ist nicht zu erkennen. Lediglich ein hypothetisches Zielszenario 2035 Plus umfasst Maßnahmen und Entwicklungen, die ein

Erreichen des Ziels ermöglichen würden. Dieses Szenario steht jedoch nicht zur Abstimmung.

Da die Verwaltung den Beschluss des AMTA 23-22068 nicht umgesetzt hat und stattdessen beabsichtigt, das THG-Reduktionsziel nicht einzuhalten, muss der Rat die Verwaltung beauftragen, weiterreichende Maßnahmen im Sinne der bisherigen Beschlüsse seiner Gremien zu ergreifen.

Geeignete Maßnahmen sind der Verwaltung zum Teil bekannt. Sie wurden jedoch als Teil des hypothetischen Zielszenarios 2035 Plus bewusst außen vor gelassen. Es handelt sich um eine Nachschärfung der zu beschließenden Maßnahmen. Zu ihnen gehören u.a. ein konsequenter Ausbau des Veloroutennetzes, eine ganztägige Taktverdichtung im ÖPNV und ein stärkerer Ausbau der Ladeinfrastruktur als im Zielszenario 2035+ vorgesehen (vgl. S. 60). Während andere Maßnahmen des Zielszenarios 2035 Plus tatsächlich außerhalb der Planungshoheit der Stadt Braunschweig liegen, ist nicht ersichtlich, aus welchen Gründen die Stadt Braunschweig nicht einmal diejenigen Maßnahmen ergreifen will, mit denen sie selbst einen Beitrag dazu leisten kann, ihre Klimaschutzziele zu erreichen. Daher schlagen wir vor, mit dem im Beschlussvorschlag eingefügten 3. Punkt die Verwaltung zu verpflichten, ihren vorhandenen Gestaltungsspielraum zu nutzen, um die ihr auferlegten Beschlüsse umzusetzen.

In jedem Fall kommen für eine Nachschärfung der Maßnahmen diejenigen in Frage, die die Verwaltung ursprünglich selbst dafür vorgeschlagen hat. Der im Beschlussvorschlag eingefügte 4. Punkt betrifft diese Maßnahmen, indem er vage Vorgaben, die gegenüber dem Prüfauftrag gelockert wurden, in ihrer ursprünglichen, konkreten Form wiederherstellt (R10, A1, P1, P4). Der 5. Punkt greift die von der Verwaltung benannten Maßnahmen auf und weitet ihren Wirkungskreis aus (K7) bzw. schreibt vor, reine Prüfaufträge tatsächlich umzusetzen (R2, P2).

Anlagen:
Ursprüngliche Maßnahmen (Anlage 1)
Weitergehende Maßnahmen (Anlage 2)

Anlage 1
Neuer Text ist fett, entfallener Text rot markiert.

Nr.	Ursprünglicher Prüfauftrag des AMTA	Alte Beschreibung laut Beschlussvorlage	Neue Beschreibung laut Änderungsantrag
R10	Mängel in Bausubstanz, planerischer Qualität und Fahrkomfort an Radverkehrsanlagen werden laufend erfasst. Gefahrenstellen werden unverzüglich beseitigt; weitere Mängel sollen im Rahmen des Budgets innerhalb von sechs Monaten beseitigt werden. Mängel sind alle Veränderungen, die den Radverkehr gefährden oder den Fahrkomfort einschränken. Die Überprüfung von der Umsetzung endender Radwege ist hierbei inkludiert. Die ISEK-Maßnahme R.26.1.2 „Qualitätsoffensive im Straßenbestand“ wird zunächst explizit für den Radverkehr gestartet.	Mängel in Bausubstanz, planerischer Qualität und Fahrkomfort an Radverkehrsanlagen werden laufend erfasst. Gefahrenstellen werden beseitigt; weitere Mängel sollen im Rahmen des Budgets möglichst innerhalb von sechs Monaten beseitigt werden. Mängel sind alle Veränderungen, die den Radverkehr gefährden oder den Fahrkomfort einschränken. Die Überprüfung von der Umsetzung endender Radwege ist hierbei inkludiert.	Mängel in Bausubstanz, planerischer Qualität und Fahrkomfort an Radverkehrsanlagen werden laufend erfasst. Gefahrenstellen werden **unverzüglich** beseitigt; weitere Mängel sollen im Rahmen des Budgets innerhalb von sechs Monaten beseitigt werden. Mängel sind alle Veränderungen, die den Radverkehr gefährden oder den Fahrkomfort einschränken. Die Überprüfung von der Umsetzung endender Radwege ist hierbei inkludiert. **Die ISEK-Maßnahme R.26.1.2 „Qualitätsoffensive im Straßenbestand“ wird zunächst explizit für den Radverkehr gestartet.**
A1	Im Sinne des Konzessionsvertrages mit der KOM|DIA (BS|ENERGY) erfolgt der Ausbau und Betrieb an öffentlichen Ladepunkten (LP) in drei Zyklen: 1. Ausbauzyklus (200 neue LP bis Ende 2024), 2. Ausbauzyklus (200 neue LP bis Ende 2026), 3. Ausbauzyklus (bis zu 100 neue LP bis Ende 2028). Die bedarfsgerechte Ausweitung öffentlicher Ladeinfrastruktur wird über den Konzessionsvertrag hinaus fokussiert. Die Möglichkeiten im halböffentlichen Raum werden geprüft. Die Stellflächen müssen eine ausreichende Größe haben, damit Rollstuhlfahrende die Möglichkeit haben Ihr Fahrzeug zu verlassen und selbständig an die Säule heranfahren können. Die Säule darf nicht von Pollern oder anderen Hindernisse umgeben sein. Der Automat muss unterfahrbar sein.	Die bedarfsgerechte Ausweitung öffentlicher Ladeinfrastruktur wird über den Konzessionsvertrag hinaus fokussiert. Die Möglichkeiten im halböffentlichen Raum werden geprüft. Gleichermaßen wird mit der Maßnahme A4 die Ladeinfrastruktur in Parkhäusern und Tiefgaragen ausgebaut.	**Im Sinne des Konzessionsvertrages mit der KOM|DIA (BS|ENERGY) erfolgt der Ausbau und Betrieb an öffentlichen Ladepunkten (LP) in drei Zyklen: 1.1. Ausbauzyklus (200 neue LP bis Ende 2024), 2. Ausbauzyklus (200 neue LP bis Ende 2026), 2. 3. Ausbauzyklus (bis zu 100 neue LP bis Ende 2028).** Die bedarfsgerechte Ausweitung öffentlicher Ladeinfrastruktur wird über den Konzessionsvertrag hinaus fokussiert. Die Möglichkeiten im halböffentlichen Raum werden geprüft. **Die Stellflächen müssen eine ausreichende Größe haben, damit Rollstuhlfahrende die Möglichkeit haben, ihr Fahrzeug zu verlassen und selbständig an die Säule heranfahren können. Die Säule darf nicht von Pollern oder anderen Hindernissen umgeben sein. Der Automat muss unterfahrbar sein.**
P1	Es wird eine städtische Stellplatzsatzung erarbeitet, die sowohl Aussagen zur bedarfsgerechten Planung von Stellplätzen für den MIV als auch das Fahrrad (u.a. Fahrradabstellanlagen) enthalten und als kommunale Ergänzung neben der NBauO gelten wird. Hinsichtlich	Im Zuge der Novellierung der NBauO wurden die kommunalen Gestaltungsmöglichkeiten für Stellplatzanforderungen insbesondere für Wohnen stark eingeschränkt. Es ist zu prüfen, ob Stellplatznachweise in anderen Nutzungsbreichen sinnhaft und zielführend sind.	Im Zuge der Novellierung der NBauO wurden die kommunalen Gestaltungsmöglichkeiten für Stellplatzanforderungen insbesondere für Wohnen stark eingeschränkt. Es ist zu prüfen, ob Stellplatznachweise in anderen Nutzungsbreichen sinnhaft und zielführend sind.

	privater Stellplätze können Gemeinden durch die Stellplatzsatzung die Pkw-Stellplatzpflicht für Teile des Gemeindegebiets oder gegebenenfalls sogar für einzelne Neubauten (z. B. durch Quartiersgaragen) einschränken und dafür auf Radverkehr- oder ÖV-Angebote setzen. Mobilitätskonzepte werden konsequent gefordert (inkl. stetiger Nachweispflicht), um die Bedarfe an erforderlichen Pkw-Stellplätze zu reduzieren. Das jeweilige Umfeld (Bildungseinrichtungen, Nahversorger, etc.) wird berücksichtigt um bedarfsgerecht Stellplätze zu planen.	Zusätzlich werden Möglichkeiten geprüft, mit Mobilitätskonzepten dem steigenden Parkdruck im öffentlichen Raum im Sinne einer Optimierung der Parksituation für alle Verkehrsteilnehmenden sinnvoll zu begegnen. Die identifizierten Maßnahmen sind konsequent umzusetzen.	**Mobilitätskonzepte werden konsequent gefordert (inkl. stetiger Nachweispflicht), um die Bedarfe an erforderlichen Pkw-Stellplätze zu reduzieren. Das jeweilige Umfeld (Bildungseinrichtungen, Nahversorger, etc.) wird berücksichtigt, um bedarfsgerecht Stellplätze zu planen.**
P4	Zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität werden Parkflächen vom öffentlichen Straßenraum in Parkbauten verlagert. Es wird geprüft und je nach Ergebnis umgesetzt, wie bestehende Parkhäuser und Tiefgaragen für Anwohnende, Anlieger, Besucher und Gäste durch ein neues Betreiber- und Betriebskonzept 24/7 offen sein können. Ziel ist es, den Bedarf von Parkplätzen im öffentlichen Raum zu reduzieren, um ihn anderweitig nutzbar zu machen. Weitere Nachnutzungen der Flächen können in Kombination mit anderen Maßnahmen konzipiert werden: Bspw. können Flächen für Angebote der Nahmobilität (Rad- und Fußverkehr) und für Bus-/Radverkehrsstreifen genutzt werden. Andere Nutzungen können im Sinne einer kleinräumigen Klimaverbesserung die Entsiegelung und Begrünung der Flächen/Pocket Parks umfassen. Zudem können Angebote für Seitenraumnutzungen (z. B. Sitzgelegenheiten für Gastronomie) geschaffen werden.	Im Zuge der erforderlichen Aufwertung heutiger Parkflächen für den MIV, ÖPNV, Rad- und Fußverkehr sowie für die Bereitstellung von Flächen für Grünanlagen zur Verbesserung des Mikroklimas und Erhöhung der Aufenthaltsqualität oder für die Wahrung der Belange der Feuerwehr erfolgt eine Bedarfsprüfung für den Parkraum. Soweit möglich sollen Bedarfe in Parkhäusern und Tiefgaragen gedeckt werden. Betreiber- und Betriebskonzepte 24/7 werden geprüft.	**Zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität werden Parkflächen vom öffentlichen Straßenraum in Parkbauten verlagert. Es wird geprüft und je nach Ergebnis umgesetzt, wie bestehende Parkhäuser und Tiefgaragen für Anwohnende, Anlieger, Besucher und Gäste durch ein neues Betreiber- und Betriebskonzept 24/7 offen sein können. Ziel ist es, den Bedarf von Parkplätzen im öffentlichen Raum zu reduzieren, um ihn anderweitig nutzbar zu machen. Weitere Nachnutzungen der Flächen können in Kombination mit anderen Maßnahmen konzipiert werden: Bspw. können Flächen für Angebote der Nahmobilität (Rad- und Fußverkehr) und für Bus-/Radverkehrsstreifen genutzt werden. Andere Nutzungen können im Sinne einer kleinräumigen Klimaverbesserung die Entsiegelung und Begrünung der Flächen/Pocket Parks umfassen. Zudem können Angebote für Seitenraumnutzungen (z. B. Sitzgelegenheiten für Gastronomie) geschaffen werden.**

Anlage 2
Neuer Text ist fett, entfallener Text rot markiert.

Nr.	Alte Beschreibung laut Beschlussvorlage	Neue Beschreibung laut Änderungsantrag
R2	Auf der Grundlage des strategischen Hauptnetzes für den Radverkehr werden bis 2035 für geeignete Strecken diverse Planungen für die Optimierung des Fuß- und Radverkehrs zur Umsetzung erstellt und erste Bürgerbeteiligungen durchgeführt.	Auf der Grundlage des strategischen Hauptnetzes für den Radverkehr werden bis 2035 für **alle** geeigneten Strecken Planungen für die Optimierung des Fuß- und Radverkehrs zur Umsetzung erstellt, erste Bürgerbeteiligungen durchgeführt **und die Planungen umgesetzt**.
K7	Es wird ein Konzept für die Reduzierung des Durchgangs-MIV in der Innenstadt erstellt. Die Erreichbarkeit der Innenstadt bleibt erhalten, Staulagen werden vermieden. Nach der Erstellung erfolgt die Planung und Umsetzung des Konzeptes. Die Erreichbarkeit der Parkhäuser wird neu organisiert, bleibt jedoch vollständig erhalten.	Es wird ein Konzept für die Reduzierung des Durchgangs-MIV **innerhalb des Wilhelminischen Rings** erstellt. Die Erreichbarkeit der Innenstadt bleibt erhalten, Staulagen werden vermieden. Nach der Erstellung erfolgt die Planung und Umsetzung des Konzeptes. Die Erreichbarkeit der Parkhäuser wird neu organisiert, bleibt jedoch vollständig erhalten.
P2	Durch die Etablierung von Quartiersgaragen (Parkplätze und Ladeinfrastruktur) werden Flächen im Straßenquerschnitt neuen Nutzergruppen zugeordnet. Vor allem in Neubaugebieten besteht die Möglichkeit, so benötigte Stellplätze geordnet, abseits des öffentlichen Raumes und gut erreichbar unterzubringen. Hierzu wird ein Quartiersgaragen- Konzept erarbeitet und etabliert, um u.a. den Betrieb und die Flächenbedarfe festzulegen. In diesem Zuge ist der Betreiber von Quartiersgaragen zu benennen.	Durch die Etablierung von Quartiersgaragen (Parkplätze und Ladeinfrastruktur) werden Flächen im Straßenquerschnitt neuen Nutzergruppen zugeordnet. Vor allem in Neubaugebieten besteht die Möglichkeit, so benötigte Stellplätze geordnet, abseits des öffentlichen Raumes und gut erreichbar unterzubringen. Hierzu wird ein Quartiersgaragen-Konzept erarbeitet und **bei der Planung von Neubaugebieten umgesetzt**, um u.a. den Betrieb und die Flächenbedarfe festzulegen. In diesem Zuge ist der Betreiber von Quartiersgaragen zu benennen. **Geeignete Standorte für die Nachrüstung in Bestandsquartieren werden geprüft und sukzessive umgesetzt.**

Absender:
AfD-Fraktion im Rat der Stadt

24-24770-02
Antrag (öffentlich)

Betreff:
Mobilitätsentwicklungsplan 2035+ Änderungsantrag zur Vorlage 24-24770

Empfänger:	*Datum:*
Stadt Braunschweig Der Oberbürgermeister	05.02.2025

Beratungsfolge:		*Status*
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	11.02.2025	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	18.02.2025	Ö

Beschlussvorschlag:
Die Beschlussvorlage erhält als neuen Teilabschnitt 2 die folgende Formulierung:

„2. Die Verwaltung wird im Rahmen der verfügbaren Ressourcen beauftragt,
71 Maßnahmen aus dem Zielszenario zu konkretisieren und koordiniert umzusetzen.

Aus den verbliebenen 17 Maßnahmen, ersichtlich in der entsprechenden Tabelle,
werden die Einzelmaßnahmen
R11, R12, IM3, K3, V3 weiterverfolgt, aber auf die niedrigste Priorität zurückgesetzt

und die Teilmaßnahmen
R1, R2, F9, K2, K7, K10, P1, P3, R13, RS1, RS2 gestrichen

sowie
M5 höher priorisiert umgesetzt.

Vor der jeweiligen Umsetzung sind die Maßnahmen den Ratsgremien zur Entscheidung vorzulegen.“

Die Teilabschnitte 1 und 3 bleiben unverändert.

Begründung:
Die vorgestellten Maßnahmen stellen eine Sammlung aus bereits in anderem Zusammenhang benötigten oder beschlossenen Handlungen, Folge-Notwendigkeiten wie z.B. Evaluierungen, Standardgrundlagen, Binsenweisheiten und Selbstverständlichkeiten dar. Teilweise macht das Werk den Eindruck, als wolle man sich hier mit zwar nicht fremden, aber schon lange vorhandenen und bekannten Federn schmücken. Die geschlossene Bezeichnung als einen eigens erstellten „Mobilitätsentwicklungsplan“ ist dadurch nicht ganz zutreffend. Vielmehr sind die im Entwicklungsverfahren auch von der Verwaltung stark favorisierten Schwerpunkte eher einer Verlagerung zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln entsprechend als einer „Entwicklung“ von Mobilität, die zumindest bei der Vision von 15-Minuten-Städten auch eine Abwärtsentwicklung hin zu weniger Mobilität sein soll, da angeblich alles zu Fuß in engem Umkreis erreichbar wäre und „unerwünschte“ Verkehre entfallen könnten oder sogar müssten.

Zum tatsächlichen Braunschweiger Verkehrskonzept in der Hülle des sogenannten Mobilitätsentwicklungsplans passt auch, dass ein wesentlicher Teil der innerstädtischen Mobilität gar nicht betrachtet wird, nämlich die Möglichkeit, in den Stadtgrenzen problemlos in Gegenden umzuziehen, in denen der öffentliche Nahverkehr auf kürzestem Wege zu erreichen wäre oder wo ein Großteil des eigenen Lebensmittelpunktes verortet ist - der äußerst angespannte Wohnungsmarkt in Braunschweig erlaubt schlicht keine „Planungen“,

diese Komponente bleibt daher im MEP unberücksichtigt. Aber auch die große Zahl der täglichen Einfahrten ins Stadtgebiet wird zwar als hoher Anteil des MIV im Konzept wahrgenommen, bleibt aber in seiner Ursache völlig unberücksichtigt: es ist aus verschiedenen Gründen einfach lohnender, außerhalb der Stadt zu wohnen und diese nur als Pendler, Besucher oder Kunde aufzusuchen; dies weiterhin im einzig dafür geeigneten Fahrzeug, dem eigenen Auto.

Planungen des MEP führen jedoch nur bis zur Stadtgrenze, allenfalls für die kaum je in ganzer Länge befahrenen Velo-Routen und über die Stadtteile hinausführenden Radwege sucht man eine regionale Anbindung an andere Kommunen, mit auf jeder Ebene vagen Erfolgsaussichten.

Vor diesem Hintergrund bemängeln wir im einzelnen an:

R11 (Umbau von Radwegen in Velorouten) - Velorouten sind bereits in ihren ersten Ansätzen, aber auch in ihrer grundsätzlichen Sinnhaftigkeit umstritten. Bei den vorliegenden Planungsansätzen kann und muss man von „Betroffenen“ reden und offenbar auch mit ihnen. „Nutznießer“ sind hingegen nicht auszumachen, die vorgeschlagenen Strecken sind schwach frequentiert und sollen, freimütig geäußert, erst ein Angebot sein, auf dem sich, bei gutem Wetter, irgendwann Nutzer einfinden sollen. Ebenfalls gilt hier: statt „komfortable Radwege“ an den Schöppenstedter Turm zu legen, hätten Sanierung und Entschärfung vorhandener Innenstadtstrecken absoluten Vorrang.

R12 (Neubau Fahrradparkhäuser) - Wolfenbüttel macht aktuell sehr ungünstige Erfahrungen mit einem Fahrradparkhaus am dortigen Bahnhof. Es fehlt ein grundsätzlicher Nachweis, ob Fahrradparkhäuser überhaupt von Nutzern akzeptiert werden, geschweige denn wirtschaftlich sind. Angesichts der Unsicherheit bei hoher Investitionssumme darf diese Maßnahme nur sehr niedrig eingestuft werden.

IM3 (Ausweitung bikesharing) - Das gerade eingeführte Fahrradverleihsystem zieht skandalöse Verluste nach sich, die in jedem Jahr allein schon den Wert der Mietsache komplett aufzehren werden. Wer ein System von 350 Fahrrädern mit jährlichem 350.000€-Verlust aufsetzt, darf dessen Ausweitung nicht in hoher Priorität betreiben, sondern ist zu einer gründlichen Auswertung des konkreten Geschäftsverlaufs verpflichtet. Erst danach kann über das weitere Vorgehen, darunter auch die Abschaffung des Systems, entschieden werden.

K3 (Beruhigung Ortsdurchfahrten) - ähnlich der Bohlwegproblematik ist hier zu klären, in welchem Ausmaß Durchgangsfahrten stattfinden, wohin dieser verlagert werden würde, und welche (anderen) „Orte“ innerhalb Braunschweigs überhaupt betroffen sein sollen. Da besonders an den Stellen, wo Fernverkehrsstraßen nach Braunschweig hineinführen, bereits in der Vergangenheit umfangreiche Beruhigungsmaßnahmen eingeführt wurden, ist dies in der weiteren Planung sehr nachrangig.

V3 (Ausweitung Geschwindigkeitsüberwachung) - begrüßenswert ist die feste Installation von Displays, welche gefahrene Geschwindigkeiten offen anzeigen. Eine verstärkte Überwachung nur zur Aufbesserung der Stadtkasse ist aber ebenso abzulehnen wie das „Lauern“ an lukrativen, aber nicht sicherheitsrelevanten Stellen. Angesichts des hohen Investitionsbedarfs und des nicht vorstellbaren Einflusses auf die Mobilitätsentwicklung wäre für diese Maßnahme die niedrigste Priorität sinnvoll.

R1 (Gesamtplanung Radverkehrsnetz) - relativ kurzfristig und kontrovers wurde in den letzten Wochen die Auswertung und Beurteilung des bestehenden Radwegenetzes vorgestellt. Dabei zeigten sich zahlreiche schwere Mängel in diesem Bestand. Sofern dort akute Gefahrenstellen oder unzulässige Radweggestaltungen moniert werden, wären solche Bereiche zunächst vorrangig zu planen und zu verbessern.
Die hier als MEP-Maßnahme vorgestellte Absicht, neben der existierenden straßenbegleitenden Radinfrastruktur ein „strategisches Hauptnetz“ zu entwickeln,

ist gegenüber der Bestandssanierung mehr als nachrangig. Nur dort, wo noch keine sicheren und aktuell auch benutzbaren Verbindungen zwischen den Stadtteilen und der Innenstadt bestehen, wäre die Neuplanung von Radwegen angebracht und durch die Verwaltung, außerhalb des schwerfälligen Gesamtkonzepts MEP, zügig als Einzelprojekte zu verwirklichen.

R2 (Umgestaltung von Innenstadtstraßen) ist aus ähnlichen Gründen nachrangig und obsolet.

F9 (Anforderungs-Grün für Kfz) - angesichts der Fahrgeschwindigkeiten, Anhaltewege bzw. benötigter Umschalte-/Wartezeiten würde diese Technik zum Verkehrsinfarkt führen, die Maßnahme ist zu streichen.

K2 (strategisches Hauptnetz Kfz-Verkehr) - hier soll tatsächlich kein Netz geplant werden, sondern die weitere Aufhebung von Strecken und Fahrverbindungen für den privaten Kfz-Verkehr. Das „Netz“ wird zukünftig noch größere Löcher, Umwege und umständliche Verbindungen haben, um den MIV zu beeinträchtigen. Ein weiteres Beispiel für real beabsichtigte Immobilität, daher abzulehnen.

K7 (Verlagerung Durchgangsverkehr) - zur Größenordnung des „Durchgangsverkehrs“ auf dem hier namentlich genannten Bohlweg lagen bisher keine konkreten Zahlen vor. Dennoch wird bereits von einer mindestens teilweisen Sperrung des Bohlwegs gesprochen, obwohl Bohlweg und Ritterbrunnen eine wesentliche Rolle bei der Erreichung von Parkhäusern spielen. Damit scheint das Ergebnis schon vor Beginn der MEP-Maßnahme festzustehen, dies ist als Auftrag aus dem Konzept zu streichen.

K10 (Prüfung Bedeutung Brodweg) - analog zur doch nicht so ergebnisoffenen „Prüfung“ des Bohlwegs steht hier das Ergebnis offenbar schon fest. Unzählige Nutzer täglich sprechen jedoch eine andere Sprache, die Maßnahme ist zu entfernen.

P1 (Erstellung städtische Stellplatzsatzung) - Regelungen über die Vorgaben der NBauO hinaus sind möglich, drohen aber nur zu weiteren Einschränkungen zu führen. Auch wenn in der Debatte zeitweise angeführt wurde, dass durch die städtische Satzung eventuell wieder zu mehr Stellplätzen verpflichtet werden kann: die landesgesetzlichen Vorschriften werden überwiegen, eine solche Satzung innerhalb der Stadt könnte allenfalls den Mangel verschärfen, aber keine Entspannung bieten.

P3 (Parkraummanagement) - sprich Parkraumbewirtschaftung. Braunschweiger Anwohner sollen dafür zahlen, dass sie in Braunschweig wohnen und öffentliche Flächen nutzen, die sie schon längst durch ihre Steuerzahlungen mehrfach finanziert und saniert haben. Diese Maßnahme muss beseitigt werden.

R13 (protected bike lanes) - PBL können offenbar nur dort eingeführt werden, wo sie weder auf den Fahrrad-, noch auf den dadurch beeinträchtigten Kraftfahrzeugverkehr Einfluss haben, schlicht weil dort weder die eine noch die andere Verkehrsart auf nennenswerten Durchsatz kommt. Das mag in der Ackerstraße so funktionieren, in der Leonhardstr. wurde die PBL jedoch zu einer Zumutung mit Verdrängungseffekten zu Lasten anderer Strecken. In Braunschweig ist die Zahl von Fahrbahnen, die „übrig“ sind, jedoch sehr überschaubar. Auch als Ausweichlösung für angeblich nicht mehr sanierbare Bestandsradwege sind die PBL ein missratener Ansatz.

RS1 (15-Minuten-Stadt) - die „Idee“ der 15-Minuten-Städte wird seit einigen Jahren verbreitet; in Braunschweig gab es dazu weder eine relevante öffentliche Debatte, noch konkrete politische Beschlüsse bzw. Zustimmung. In der Vergangenheit waren noch alle stadtplanerischen Experimente gescheitert, mit baulichen Mitteln die Bewohner von „Zentren“, Teilstädten und ähnlichem zum dauerhaften Verbleib im unmittelbaren Nahbereich zu bewegen, wo alles Lebensnotwendige auf kürzestem Wege zu erreichen wäre. Statt dessen entstanden soziale Brennpunkte, „Ghettos“ und letztendlich Investitionsruinen,

die nicht mal mehr abzutragen sind. Die 15-Minuten-Städte überlappen sich mit anderen Vorstellungen von „Quartieren“, Stadtteilen und -bezirken, ohne damit wirklich kompatibel zu sein. Am Ende stehen sie, wie die früheren Versuche, sogar für die gezielte Beschränkung von Mobilität, was dann von leistungs- und zahlungskräftigen Bewohnern schnell gemieden wird.

RS2 (Neuaufteilung von Verkehrsräumen) - die „Flächengerechtigkeit“ wird seit Jahren vor allem aus politisch-ideologischen Motiven bemüht, aber seit Jahrzehnten aus praktisch-gestalterischen Gründen vollzogen: Hagenmarkt, Altstadtmarkt, Kohlmarkt, Bankplatz und selbst die Fläche vor dem Rathaus-Altbau waren lange Zeit Parkplatzflächen für Autos, wurden aber überwiegend schon vor Jahrzehnten in autofreie Bereiche umgewidmet - trotz des in den letzten 50 Jahren massiv gestiegenen Autoverkehrs und Fahrzeugbestands. Die Flächengerechtigkeit wurde also schon vollzogen, bevor dieses Wort erfunden oder in der politischen Sprache verbreitet war. Es dürfte nur sehr wenige Flächen besonders im Innenstadtgebiet geben, die dem Kfz-Verkehr neu gewidmet wurden. Viel massiver war die Abgabe von Flächen an andere Verkehrsträger, eine entsprechende „Gerechtigkeitsmaßnahme“ im MEP war und ist nicht nötig.

M5 (veranstaltungsbezogenes Mobilitätsmanagement) - aktuell erleben wir die Schwierigkeiten bei der Parksituation am Millennium-Event-Center: eine bisher gewohnte Praxis des Parkens auf einer Brachfläche wurde von der Verwaltung endgültig und ersatzlos untersagt. Echte Alternativen wurden nicht geboten, der bestehende ÖPNV ist für die Aufgabe kaum brauchbar. Wieder wurde aus einer „Mobilitätsentwicklung“ die bloße Verdrängung des MIV, sogar ohne ein anderes Verkehrsmittel aufbieten zu können.
An diesem Beispiel sieht man, dass Management von Großveranstaltungen im MEP an eine Spitzenpriorität gehört.

Anlage/n:
keine

Absender:
CDU-Fraktion im Rat der Stadt / FDP-Fraktion im Rat der Stadt

24-24770-03
Antrag (öffentlich)

Betreff:
Mobilitätsentwicklungsplan 2035+ Änderungsantrag zur Vorlage 24-24770

Empfänger:	*Datum:*
Stadt Braunschweig Der Oberbürgermeister	14.02.2025

Beratungsfolge:		*Status*
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	18.02.2025	Ö

Beschlussvorschlag:
1. Der Prüfauftrag der Maßnahme K7 (Konzept zur Verlagerung des Durchgangsverkehrs (z. B. Verkehrsuntersuchung Bohlweg)) wird dahingehend konkretisiert, dass mindestens eine einseitige Befahrung des Bohlwegs und die Erreichbarkeit der Parkhäuser für den Kfz-Verkehr möglich bleiben. Die Maßnahmen K8 (Optimierung der südlichen Innenstadtumfahrung) und K9 (Prüfung und ggf. Umbau des Wilhelminischen-Rings) werden dementsprechend angepasst.

2. Die Maßnahmen R9 (Analyse und Abbau von bestehenden Hindernissen im Radverkehrsnetz) und R10 (Qualitätssicherung für Radwege) werden prioritär umgesetzt. Die dafür notwendigen finanziellen Mittel sind jeweils umgehend bereitzustellen, übergangsweise aus den im Doppelhaushalt 2025/2026 vorgesehenen Mitteln für die Velorouten.

3. Die Maßnahmen R5 (Qualitätsstandards im Radverkehr umsetzen), R13 (Ausbau geschützte Radfahrstreifen (Protected bike lanes)), K6 (Prüfung und ggf. Umbau des City-Rings), K10 (Prüfung der verkehrsmittelübergreifenden Bedeutung des Brodwegs) und M3 (Mobilitätsberatung und -angebote für Bürger schaffen) des Zielszenarios 2035 werden ersatzlos gestrichen. Ebenso gestrichen wird die Maßnahme R11 (Ausbau von Radwegen zu Velorouten), dies beinhaltet alle zukünftigen und derzeitig in der Planung befindlichen Routen.

4. Die Verwaltung wird im Rahmen der verfügbaren Ressourcen beauftragt, die beinhalteten Maßnahmen aus dem Zielszenario 2035 weiter zu konkretisieren. Es findet eine kontinuierliche Verbandsbeteiligung (AAI, IHK, ADAC, ADFC etc.) statt. Vor der möglichen Umsetzung sind die Maßnahmen den Ratsgremien einzeln und inklusive einer belastbaren Kosten- und Zeitplanung zur Entscheidung vorzulegen.

5. Die Verwaltung wird beauftragt, durch unabhängige, externe, wissenschaftliche Fachleute ein kontinuierliches professionelles Monitoring der zugrundeliegenden Zukunftsannahmen, z. B. Entwicklung des ÖPNV, und der Auswirkungen beschlossener Maßnahmen sicherzustellen und das Monitoring den Ratsgremien jährlich in Form eines Kompaktberichtes vorzulegen. Mit den Ergebnissen und gewonnenen Erkenntnissen wird iterativ die Zielerreichung kontrolliert. Bei sich verändernden Mobilitätsanforderungen wird auf neue Herausforderungen reagiert und unter Einbeziehung der relevanten Akteure neue Lösungen entwickelt.

6. Der Mobilitätsentwicklungsplan 2035+ wird unter Maßgabe der in den Punkten 1. bis 5. beschriebenen Änderungen zum Verwaltungsentwurf als ganzheitliche und strategische Planungsgrundlage der Verwaltung zustimmend zur Kenntnis genommen.

Sachverhalt:
Die Begründung erfolgt mündlich.

Anlagen:
keine

Absender:
Gruppe Die FRAKTION. BS im Rat der Stadt / Fraktion BIBS im Rat der Stadt

24-24770-04
Antrag (öffentlich)

Betreff:
Mobilitätsentwicklungsplan 2035+ Änderungsantrag zur Vorlage 24-24770

Empfänger:	*Datum:*
Stadt Braunschweig Der Oberbürgermeister	17.02.2025

Beratungsfolge:		*Status*
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	18.02.2025	Ö

Beschlussvorschlag:
In dem Vorschlag der Verwaltung werden die neuen Punkte 3. bis 6. aufgenommen. Die fortlaufende Nummerierung wird entsprechend angepasst.

1. Der Mobilitätsentwicklungsplan 2035+ wird als ganzheitliche und strategische Planungsgrundlage der Verwaltung zustimmend zur Kenntnis genommen.

2. Die Verwaltung wird im Rahmen der verfügbaren Ressourcen beauftragt, die 88 Maßnahmen aus dem Zielszenario 2035 zu konkretisieren und koordiniert umzusetzen. Vor der jeweiligen Umsetzung sind die Maßnahmen den Ratsgremien zur Entscheidung vorzulegen.

3. Die Verwaltung wird beauftragt, konkrete Maßnahmen zur Optimierung des Mobilitätsentwicklungsplans zu erarbeitet und dem Rat in spätestens 6 Monaten vorzulegen, so dass das Erreichen des Zielszenarios nicht von äußeren Effekten abhängig ist, die nicht in der Planungshoheit der Stadt liegen. Die Berechnungen für den zu erwartenden Modal Split werden aktualisiert, ebenso wie die der THG-Reduktionen.

4. Die folgenden Beschreibungen in der Anlage 3 „Maßnahmentabelle“ werden durch die ursprünglich vom AMTA zur Prüfung beschlossenen Maßnahmenbeschreibungen (siehe Anlage 1) ganz bzw. teilweise ersetzt:
    a. R10: Qualitätssicherung für Radwege
    b. A1: Konsequenter Ausbau der Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum
    c. P1: Erarbeitung einer städtischen Stellplatzsatzung
    d. P4: Parkraum-Bedarfsprüfung

5. Die folgenden Beschreibungen in der Anlage 3 „Maßnahmentabelle“ werden durch die Maßnahmenbeschreibungen in Anlage 2 ersetzt:
    a. R2: Umgestaltung von Innenstädten
    b. K7: Konzept zur Verlagerung des Durchgangsverkehrs (z.B. Verkehrsuntersuchung Bohlweg)
    c. P2: Planung von Quartiersgaragen in Neubaugebieten forcieren und Nachrüstung in Bestandsquartieren prüfen

6. Prüfung und Planung einer Umgestaltung der Güldenstraße mit Sackgassenbildung in Höhe Ein- und Ausfahrten Tiefgarage Eiermarkt und einspurigen Restverkehr, dabei Durchlass für den ÖPNV. Prüfung und Planung einer Sackgassenbildung der Breiten Straße zwischen Kaffee- und Mummetwete sowie der Gördelingerstraße / Brabandtstraße im Bereich Altstadtmarkt, auch hier Durchlass für den ÖPNV (siehe Anlage 2).

Die Verwaltung wird beauftragt, den Fortschritt der Maßnahmenumsetzung zu untersuchen und den politischen Gremien, den Bürgerinnen und Bürgern sowie den Interessensträgern zu berichten. Mit den Ergebnissen und gewonnenen Erkenntnissen wird iterativ die Zielerreichung kontrolliert. Bei sich verändernden Mobilitätsanforderungen wird auf neue Herausforderungen reagiert und unter Einbeziehung der relevanten Akteure neue Lösungen entwickelt.

Sachverhalt:
Mit dem Beschluss 23-22068 hat der AMTA der Verwaltung auferlegt, im Rahmen der Prüfung des Zielszenarios die vorgeschlagenen Maßnahmen nachzuschärfen, um die THG-Reduktion zu erreichen, die das Integrierte Klimaschutzkonzept vorsieht. Die Verwaltung hat mit der Beschlussvorlage 23-22068 die folgenden Maßnahmen benannt, deren Verschärfung sie für besonders geeignet hält, um im Zuge der weiteren Ausgestaltung des Zielszenarios eine Optimierung der Treibhausgasreduktion zu erreichen:

- Umgestaltung von Innenstadtstraßen
- Ausbau des Radverkehrsnetzes
- Qualitätsstandards im Radverkehr umsetzen
- Bau der geplanten Radschnellwege
- Konsequenter Ausbau der Ladeinfrastruktur
- Elektrifizierung des ÖPNV
- Verlagerung des Durchgangsverkehrs
- Etablierung einer städtischen Stellplatzsatzung
- Bau von Quartiersgaragen
- Konsequentes Parkraummanagement
- Verbesserungen des Tarifsystems ÖPNV
- Leitbild der 15 Minuten-Stadt (Fußverkehr)
- Neuaufteilung der Verkehrsräume

Entgegen ihrer Ankündigung hat die Verwaltung die benannten Maßnahmen im nun vorgeschlagenen Mobilitätsentwicklungsplan von einer Ausnahme abgesehen nicht nachgeschärft. Teilweise wurden die Maßnahmen sogar weniger verbindlich formuliert als im Prüfauftrag.

Mit dem vorgelegten Plan verfehlt die Verwaltung die Zielmarke von 67 % THG-Reduktion (vgl. S. 60). Eine Optimierung der THG-Reduktion ist nicht zu erkennen. Lediglich ein

hypothetisches Zielszenario 2035 Plus umfasst Maßnahmen und Entwicklungen, die ein Erreichen des Ziels ermöglichen würden. Dieses Szenario steht jedoch nicht zur Abstimmung.

Als weiterer Grund für die Nichteinhaltung der 67% THG-Reduktion kommt hinzu, dass die Umsetzung des 2020 beschlossenen Ziele- und Maßnahmenkatalogs „Radverkehr in Braunschweig“ (20-13342-02) für die Berechnungen vorausgesetzt sind. Dieses Ziel wird leider bei weitem verfehlt. Seit 2020 sind von den geplanten 35 km Radwegeneu- und Ausbau bis 2030 erst 1,75 km umgesetzt (5. Kompaktbericht 2024 zur Umsetzung des Ziele- und Maßnahmenkatalogs „Radverkehr in Braunschweig“).

Da die Verwaltung den Beschluss des AMTA 23-22068 nicht umgesetzt hat und stattdessen beabsichtigt, das THG-Reduktionsziel nicht einzuhalten, muss der Rat die Verwaltung beauftragen, weiterreichende Maßnahmen im Sinne der bisherigen Beschlüsse seiner Gremien zu ergreifen.

Geeignete Maßnahmen sind der Verwaltung zum Teil bekannt. Sie wurden jedoch als Teil des hypothetischen Zielszenarios 2035 Plus bewusst außen vor gelassen. Es handelt sich um eine Nachschärfung der zu beschließenden Maßnahmen. Zu ihnen gehören u.a. ein konsequenter Ausbau des Veloroutennetzes, eine ganztägige Taktverdichtung im ÖPNV und ein stärkerer Ausbau der Ladeinfrastruktur als im Zielszenario 2035+ vorgesehen (vgl. S. 60). Während andere Maßnahmen des Zielszenarios 2035 Plus tatsächlich außerhalb der Planungshoheit der Stadt Braunschweig liegen, ist nicht ersichtlich, aus welchen Gründen die Stadt Braunschweig nicht einmal diejenigen Maßnahmen ergreifen will, mit denen sie selbst einen Beitrag dazu leisten kann, ihre Klimaschutzziele zu erreichen. Daher schlagen wir vor, mit dem im Beschlussvorschlag eingefügten 3. Punkt die Verwaltung zu verpflichten, ihren vorhandenen Gestaltungsspielraum zu nutzen, um die ihr auferlegten Beschlüsse umzusetzen.

In jedem Fall kommen für eine Nachschärfung der Maßnahmen diejenigen in Frage, die die Verwaltung ursprünglich selbst dafür vorgeschlagen hat. Der im Beschlussvorschlag eingefügte 4. Punkt betrifft diese Maßnahmen, indem er vage Vorgaben, die gegenüber dem Prüfauftrag gelockert wurden, in ihrer ursprünglichen, konkreten Form wiederherstellt (R10, A1, P1, P4). Der 5. Punkt greift die von der Verwaltung benannten Maßnahmen auf und weitet ihren Wirkungskreis aus (K7) bzw. schreibt vor, reine Prüfaufträge tatsächlich umzusetzen (R2, P2).

Als 6. Punkt wird die Prüfung und Planung einer einstreifigen Straßenführung der Güldenstraße in beide Richtungen und zusätzlich einer Sackgassenbildung mit Durchlass für den ÖPNV im Verlauf der Güldenstraße ergänzt. Damit würde die Güldenstraße unterbrochen. Diese Maßnahmen würden sowohl den Verkehrsfluss der Güldenstraße vermindern als auch die Anbindung an die Innenstadt der Wohngebiete im Bereich der westlichen Oker für Fußgänger deutlich verbessern (K7).

Weiterhin werden Sackgassenbildungen der Breiten Straße und Gördelingerstraße / Brabandtstraße im Bereich Altstadtmarkt (dabei Durchlass für den ÖPNV) geprüft und geplant.

Diese Maßnahmen dienen der Verlagerung des Durchgangsverkehrs.

Anlagen:
Ursprüngliche Maßnahmen (Anlage 1)
Weitergehende Maßnahmen (Anlage 2)

Anlage 1
Neuer Text ist fett, entfallener Text rot markiert.

Nr.	Ursprünglicher Prüfauftrag des AMTA	Alte Beschreibung laut Beschlussvorlage	Neue Beschreibung laut Änderungsantrag
R10	Mängel in Bausubstanz, planerischer Qualität und Fahrkomfort an Radverkehrsanlagen werden laufend erfasst. Gefahrenstellen werden unverzüglich beseitigt; weitere Mängel sollen im Rahmen des Budgets innerhalb von sechs Monaten beseitigt werden. Mängel sind alle Veränderungen, die den Radverkehr gefährden oder den Fahrkomfort einschränken. Die Überprüfung von der Umsetzung endender Radwege ist hierbei inkludiert. Die ISEK-Maßnahme R.26.1.2 „Qualitätsoffensive im Straßenbestand“ wird zunächst explizit für den Radverkehr gestartet.	Mängel in Bausubstanz, planerischer Qualität und Fahrkomfort an Radverkehrsanlagen werden laufend erfasst. Gefahrenstellen werden beseitigt; weitere Mängel sollen im Rahmen des Budgets möglichst innerhalb von sechs Monaten beseitigt werden. Mängel sind alle Veränderungen, die den Radverkehr gefährden oder den Fahrkomfort einschränken. Die Überprüfung von der Umsetzung endender Radwege ist hierbei inkludiert.	Mängel in Bausubstanz, planerischer Qualität und Fahrkomfort an Radverkehrsanlagen werden laufend erfasst. Gefahrenstellen werden **unverzüglich** beseitigt; weitere Mängel sollen im Rahmen des Budgets innerhalb von sechs Monaten beseitigt werden. Mängel sind alle Veränderungen, die den Radverkehr gefährden oder den Fahrkomfort einschränken. Die Überprüfung von der Umsetzung endender Radwege ist hierbei inkludiert. **Die ISEK-Maßnahme R.26.1.2 „Qualitätsoffensive im Straßenbestand“ wird zunächst explizit für den Radverkehr gestartet.**
A1	Im Sinne des Konzessionsvertrages mit der KOM|DIA (BS|ENERGY) erfolgt der Ausbau und Betrieb an öffentlichen Ladepunkten (LP) in drei Zyklen: 1. Ausbauzyklus (200 neue LP bis Ende 2024), 2. Ausbauzyklus (200 neue LP bis Ende 2026), 3. Ausbauzyklus (bis zu 100 neue LP bis Ende 2028). Die bedarfsgerechte Ausweitung öffentlicher Ladeinfrastruktur wird über den Konzessionsvertrag hinaus fokussiert. Die Möglichkeiten im halböffentlichen Raum werden geprüft. Die Stellflächen müssen eine ausreichende Größe haben, damit Rollstuhlfahrende die Möglichkeit haben Ihr Fahrzeug zu verlassen und selbständig an die Säule heranfahren können. Die Säule darf nicht von Pollern oder anderen Hindernisse umgeben sein. Der Automat muss unterfahrbar sein.	Die bedarfsgerechte Ausweitung öffentlicher Ladeinfrastruktur wird über den Konzessionsvertrag hinaus fokussiert. Die Möglichkeiten im halböffentlichen Raum werden geprüft. Gleichermaßen wird mit der Maßnahme A4 die Ladeinfrastruktur in Parkhäusern und Tiefgaragen ausgebaut.	**Im Sinne des Konzessionsvertrages mit der KOM|DIA (BS|ENERGY) erfolgt der Ausbau und Betrieb an öffentlichen Ladepunkten (LP) in drei Zyklen: 1.1. Ausbauzyklus (200 neue LP bis Ende 2024), 2. Ausbauzyklus (200 neue LP bis Ende 2026), 2. 3. Ausbauzyklus (bis zu 100 neue LP bis Ende 2028).** Die bedarfsgerechte Ausweitung öffentlicher Ladeinfrastruktur wird über den Konzessionsvertrag hinaus fokussiert. Die Möglichkeiten im halböffentlichen Raum werden geprüft. **Die Stellflächen müssen eine ausreichende Größe haben, damit Rollstuhlfahrende die Möglichkeit haben, ihr Fahrzeug zu verlassen und selbständig an die Säule heranfahren können. Die Säule darf nicht von Pollern oder anderen Hindernissen umgeben sein. Der Automat muss unterfahrbar sein.**
P1	Es wird eine städtische Stellplatzsatzung erarbeitet, die sowohl Aussagen zur bedarfsgerechten Planung von Stellplätzen für den MIV als auch das Fahrrad (u.a. Fahrradabstellanlagen) enthalten und als kommunale Ergänzung neben der NBauO gelten wird. Hinsichtlich	Im Zuge der Novellierung der NBauO wurden die kommunalen Gestaltungsmöglichkeiten für Stellplatzanforderungen insbesondere für Wohnen stark eingeschränkt. Es ist zu prüfen, ob Stellplatznachweise in anderen Nutzungsbreichen sinnhaft und zielführend sind.	Im Zuge der Novellierung der NBauO wurden die kommunalen Gestaltungsmöglichkeiten für Stellplatzanforderungen insbesondere für Wohnen stark eingeschränkt. Es ist zu prüfen, ob Stellplatznachweise in anderen Nutzungsbreichen sinnhaft und zielführend sind.

	privater Stellplätze können Gemeinden durch die Stellplatzsatzung die Pkw-Stellplatzpflicht für Teile des Gemeindegebiets oder gegebenenfalls sogar für einzelne Neubauten (z. B. durch Quartiersgaragen) einschränken und dafür auf Radverkehr- oder ÖV-Angebote setzen. Mobilitätskonzepte werden konsequent gefordert (inkl. stetiger Nachweispflicht), um die Bedarfe an erforderlichen Pkw-Stellplätze zu reduzieren. Das jeweilige Umfeld (Bildungseinrichtungen, Nahversorger, etc.) wird berücksichtigt um bedarfsgerecht Stellplätze zu planen.	Zusätzlich werden Möglichkeiten geprüft, mit Mobilitätskonzepten dem steigenden Parkdruck im öffentlichen Raum im Sinne einer Optimierung der Parksituation für alle Verkehrsteilnehmenden sinnvoll zu begegnen. Die identifizierten Maßnahmen sind konsequent umzusetzen.	**Mobilitätskonzepte werden konsequent gefordert (inkl. stetiger Nachweispflicht), um die Bedarfe an erforderlichen Pkw-Stellplätze zu reduzieren. Das jeweilige Umfeld (Bildungseinrichtungen, Nahversorger, etc.) wird berücksichtigt, um bedarfsgerecht Stellplätze zu planen.**
P4	Zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität werden Parkflächen vom öffentlichen Straßenraum in Parkbauten verlagert. Es wird geprüft und je nach Ergebnis umgesetzt, wie bestehende Parkhäuser und Tiefgaragen für Anwohnende, Anlieger, Besucher und Gäste durch ein neues Betreiber- und Betriebskonzept 24/7 offen sein können. Ziel ist es, den Bedarf von Parkplätzen im öffentlichen Raum zu reduzieren, um ihn anderweitig nutzbar zu machen. Weitere Nachnutzungen der Flächen können in Kombination mit anderen Maßnahmen konzipiert werden: Bspw. können Flächen für Angebote der Nahmobilität (Rad- und Fußverkehr) und für Bus-/Radverkehrsstreifen genutzt werden. Andere Nutzungen können im Sinne einer kleinräumigen Klimaverbesserung die Entsiegelung und Begrünung der Flächen/Pocket Parks umfassen. Zudem können Angebote für Seitenraumnutzungen (z. B. Sitzgelegenheiten für Gastronomie) geschaffen werden.	Im Zuge der erforderlichen Aufwertung heutiger Parkflächen für den MIV, ÖPNV, Rad- und Fußverkehr sowie für die Bereitstellung von Flächen für Grünanlagen zur Verbesserung des Mikroklimas und Erhöhung der Aufenthaltsqualität oder für die Wahrung der Belange der Feuerwehr erfolgt eine Bedarfsprüfung für den Parkraum. Soweit möglich sollen Bedarfe in Parkhäusern und Tiefgaragen gedeckt werden. Betreiber- und Betriebskonzepte 24/7 werden geprüft.	**Zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität werden Parkflächen vom öffentlichen Straßenraum in Parkbauten verlagert. Es wird geprüft und je nach Ergebnis umgesetzt, wie bestehende Parkhäuser und Tiefgaragen für Anwohnende, Anlieger, Besucher und Gäste durch ein neues Betreiber- und Betriebskonzept 24/7 offen sein können. Ziel ist es, den Bedarf von Parkplätzen im öffentlichen Raum zu reduzieren, um ihn anderweitig nutzbar zu machen. Weitere Nachnutzungen der Flächen können in Kombination mit anderen Maßnahmen konzipiert werden: Bspw. können Flächen für Angebote der Nahmobilität (Rad- und Fußverkehr) und für Bus-/Radverkehrsstreifen genutzt werden. Andere Nutzungen können im Sinne einer kleinräumigen Klimaverbesserung die Entsiegelung und Begrünung der Flächen/Pocket Parks umfassen. Zudem können Angebote für Seitenraumnutzungen (z. B. Sitzgelegenheiten für Gastronomie) geschaffen werden.**

Anlage 2
Neuer Text ist fett, entfallener Text rot markiert.

Nr.	Alte Beschreibung laut Beschlussvorlage	Neue Beschreibung laut Änderungsantrag
R2	Auf der Grundlage des strategischen Hauptnetzes für den Radverkehr werden bis 2035 für geeignete Strecken diverse Planungen für die Optimierung des Fuß- und Radverkehrs zur Umsetzung erstellt und erste Bürgerbeteiligungen durchgeführt.	Auf der Grundlage des strategischen Hauptnetzes für den Radverkehr werden bis 2035 für **alle** geeigneten Strecken Planungen für die Optimierung des Fuß- und Radverkehrs zur Umsetzung erstellt, erste Bürgerbeteiligungen durchgeführt **und die Planungen umgesetzt**.
K7	Es wird ein Konzept für die Reduzierung des Durchgangs-MIV in der Innenstadt erstellt. Die Erreichbarkeit der Innenstadt bleibt erhalten, Staulagen werden vermieden. Nach der Erstellung erfolgt die Planung und Umsetzung des Konzeptes. Die Erreichbarkeit der Parkhäuser wird neu organisiert, bleibt jedoch vollständig erhalten.	Es wird ein Konzept für die Reduzierung des Durchgangs-MIV **innerhalb des Wilhelminischen Rings** erstellt. Die Erreichbarkeit der Innenstadt bleibt erhalten, Staulagen werden vermieden. Nach der Erstellung erfolgt die Planung und Umsetzung des Konzeptes. Die Erreichbarkeit der Parkhäuser wird neu organisiert, bleibt jedoch vollständig erhalten. **Prüfung und Planung einer einspurigen Straßenführung der Güldenstraße in beide Richtungen und zusätzlich einer Sackgassenbildung im Verlauf der Güldenstraße / Bereich Ein- und Ausfahrten Tiefgarage Eiermarkt, dabei Durchlass für den ÖPNV. Prüfung und Planung von Sackgassenbildungen der Breiten Straße zwischen Kaffee- und Mummetwete sowie der Gördelingerstraße / Brabandtstraße im Bereich Altstadtmarkt / Apotheke, auch hier Durchlass für den ÖPNV.**
P2	Durch die Etablierung von Quartiersgaragen (Parkplätze und Ladeinfrastruktur) werden Flächen im Straßenquerschnitt neuen Nutzergruppen zugeordnet. Vor allem in Neubaugebieten besteht die Möglichkeit, so benötigte Stellplätze geordnet, abseits des öffentlichen Raumes und gut erreichbar unterzubringen. Hierzu wird ein Quartiersgaragen- Konzept erarbeitet und etabliert, um u.a. den Betrieb und die Flächenbedarfe festzulegen. In diesem Zuge ist der Betreiber von Quartiersgaragen zu benennen.	Durch die Etablierung von Quartiersgaragen (Parkplätze und Ladeinfrastruktur) werden Flächen im Straßenquerschnitt neuen Nutzergruppen zugeordnet. Vor allem in Neubaugebieten besteht die Möglichkeit, so benötigte Stellplätze geordnet, abseits des öffentlichen Raumes und gut erreichbar unterzubringen. Hierzu wird ein Quartiersgaragen-Konzept erarbeitet und **bei der Planung von Neubaugebieten umgesetzt**, um u.a. den Betrieb und die Flächenbedarfe festzulegen. In diesem Zuge ist der Betreiber von Quartiersgaragen zu benennen. **Geeignete Standorte für die Nachrüstung in Bestandsquartieren werden geprüft und sukzessive umgesetzt.**

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

24-23919
Beschlussvorlage
öffentlich

Betreff:
Sanierungsgebiet "Soziale Stadt - Westliches Ringgebiet" 4. Teilaufhebung der Sanierungssatzung über das förmlich festgelegte Sanierungsgebiet

Organisationseinheit:	*Datum:*
Dezernat III 61 Fachbereich Stadtplanung und Geoinformation	14.10.2024

Beratungsfolge	*Sitzungstermin*	*Status*
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 310 Westliches Ringgebiet (Anhörung)	19.11.2024	Ö
Ausschuss für Soziales und Gesundheit (zur Kenntnis)	20.11.2024	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 221 Weststadt (Anhörung)	27.11.2024	Ö
Ausschuss für Planung und Hochbau (Vorberatung)	04.12.2024	Ö
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	11.02.2025	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	18.02.2025	Ö

Beschluss:

„Die Satzung über die 4. Teilaufhebung der Sanierungssatzung vom 19. Juni 2001 (Amtsblatt für die Stadt Braunschweig Nr. 17 vom 19. September 2001) über das förmlich festgelegte Sanierungsgebiet „Westliches Ringgebiet“ der Stadt Braunschweig wird wie in der als Anlage 1 beigefügten Fassung beschlossen.“

Sachverhalt:

Beschlusskompetenz:
Die Zuständigkeit des Rates für die 4. Teilaufhebung der Sanierungssatzung ergibt sich aus § 58 Abs. 1 Nr. 5 NKomVG.

Hintergrund
Mit der Satzung vom 19. Juni 2001 (Amtsblatt für die Stadt Braunschweig Nr. 17 vom 19. September 2001) wurde das Sanierungsgebiet „Soziale Stadt – Westliches Ringgebiet“ als förmlich festgelegtes Sanierungsgebiet beschlossen.

Die Stadt ist nach § 162 Abs. 1 BauGB verpflichtet, die Sanierungssatzung oder Teile der Satzung dann aufzuheben, wenn die Sanierung

- durchgeführt worden ist,
- sich als undurchführbar erweist,
- aus anderen Gründen aufgegeben wird
- oder wenn die für die Sanierung festgesetzte Frist abgelaufen ist.

In dem Sanierungsgebiet ist die Sanierung unterschiedlich weit fortgeschritten. Daher erfolgt eine Aufhebung des Sanierungsgebietes abschnittsweise bis zum 31.12.2026. Die Aufhebung in Teilen ermöglicht darüber hinaus, dass die durch Bescheid zu erhebenden Ausgleichsbeträge im verbleibenden Satzungsgebiet für weitere Maßnahmen eingesetzt werden können. Nach drei bereits erfolgten Teilaufhebungen in den Jahren 2011, 2018 und 2022 ist das Gebiet aktuell noch rd. 159 ha groß.

Die aufzuhebenden Teilbereiche der 4. Teilaufhebung umfassen insgesamt rd. 57 ha und werden wie folgt beschrieben:

- Der Teilbereich 4.1 Altfeld grenzt im Nordosten an einen Kleingartenverein und erstreckt sich im Westen entlang der BAB 391.

- Der Teilbereich 4.2 Broitzemer Straße-West wird im Norden durch den Pippelweg eingegrenzt und im Osten durch den Cyriaksring. Im Süden endet das Gebiet südlich der Münchenstraße. Im Westen grenzt das Gebiet bis an das Ringgleis und schließt den Gewerbebereich bis zum Ende der Broitzemer Straße mit ein.

- Der Teilbereich 4.3 Blumenstraße knüpft im Norden an das Gebiet 4.2 Broitzemer Straße-West an und endet östlich ebenfalls am Cyriaksring. Südlich schließt es noch die Helenenstraße mit ein. Westlich endet das Gebiet am Ringgleis inklusive des Jugendplatzes.

- Der Teilbereich 4.4 Jahnstraße schließt die Bereiche der Jahnstraße und der Hugo-Luther-Straße mit ein, wird östlich vom Ringgleis begrenzt und westlich ebenfalls von der BAB 391.

- Der Teilbereich 4.5 Hebbelstraße schließt alle anliegenden Grundstücke der Hebbelstraße ein.

- Der Teilbereich 4.6 Hugo-Luther-Straße schließt im Norden an das Gebiet 4.3 Blumenstraße an und wird im Osten durch den Cyriaksring/die Frankfurter Straße begrenzt. Im Süden grenzt er an das Gewerbegebiet und im Osten an das Ringgleis bzw. an das Gebiet 4.4 Jahnstraße an.

- Der Teilbereich 4.7 Juliusstraße-Süd wird im Norden durch die Luisenstraße, im Osten durch die Juliusstraße/Frankfurter Straße und im Westen durch den Bereich 4.3 Blumenstraße bzw. 4.6 Hugo-Luther-Straße eingefasst.

- Der Teilbereich 4.8 Pippelweg wird im Norden durch die Gutenbergstraße und die Stolzestraße, im Osten durch den Altstadtring, im Süden durch den Alten Pippelweg und im Westen durch das Ringgleis begrenzt.

Begründung:
In den letzten Jahren konnten zahlreiche bauliche Maßnahmen im Bereich der 4. Teilaufhebung umgesetzt werden. Im Wesentlichen handelt es sich um die nachfolgend genannten Maßnahmen.

Treppe Münchenstraße - Jugendplatz:
Mit der guten Frequentierung des Jugendplatzes und der Errichtung des Kletterzentrums ist der Bau einer Treppenanlage von der Münchenstraße zum Westbahnhof erfolgt. Ein vorhandener Trampelpfad hatte aufgezeigt, dass eine fußläufige Anbindung erforderlich ist.

Baumpflanzungen Broitzemer Straße:
Zwischen dem Johannes-Selenka-Platz und dem Ringgleis sind in der Broitzemer Straße beidseitig 31 Winterlinden und rund 300 Korallenbeete gepflanzt worden.

Ringgleis:
Mit der Realisierung des Ringgleises entstand aus dem früheren Industrie-Ringgleis der heute weit über das Westliche Ringgebiet hinaus bekannte Rad- und Wanderweg. Die attraktive Grünverbindung erstreckt sich durch das gesamte Sanierungsgebiet und erfreut sich großer Beliebtheit.

Jugendplatz (BMX Parcours und Jugendstützpunkt):
Auf dem Gelände des Jugendplatzes wurde ein Container aufgestellt, welcher als Jugendstützpunkt dient und für die Durchführung und Begleitung von Jugendveranstaltungen genutzt werden kann. In einem intensiven Beteiligungsprozess mit Jugendlichen der Hauptschule Sophienstraße und des Jugendzentrums Drachenflug wurde zudem der Bau eines BMX-Parcours neben der Skateanlage auf dem Jugendplatz angeschoben.

Straßenumgestaltung Blumenstraße:
Die Blumenstraße befand sich durchgängig – von der Einmündung Cyriaksring bis zu den Freiflächen des Jugendplatzes Westbahnhof – in einem baulich sehr schlechten Zustand und wurde durch ein hohes und wenig geordnetes Parkaufkommen charakterisiert. Ziel der Straßensanierung war u. a. die Aufwertung der Blumenstraße sowie die Schaffung einer verbesserten Verbindung und barrierearmen Zugänglichkeit zum Westbahnhof.

Aufwertung Jahnstraße:
Die Jahnstraße besitzt durch ihre bauliche Struktur einen nahezu einmaligen Charakter in Braunschweig. Um diesen Charme zu erhalten wurde der gesamte Straßenzug in einen begeh- und befahrbaren Zustand gebracht. Zudem wurden die Baumscheiben vergrößert und die Bäume, welche in einem schlechten Zustand waren, ersetzt.

Die Gebäude der Braunschweiger Baugenossenschaft entlang der Jahnstraße waren ebenso in einem sehr schlechten Zustand und größtenteils leerstehend. Mit Fördermitteln konnten die Gebäude 11, 12, 16, 16 a, 17 und 18 - 20 saniert werden.

Spielplatz Arndtstraße:
Die grundsätzliche Zielstellung bestand darin, auf der vorhandenen Freifläche durch einen integrativen Planungsansatz Spiel- und Freizeitangebote für alle Altersklassen von Kindern und Jugendlichen zu realisieren, sodass diese landschaftlich gestaltete Freifläche perspektivisch die Funktionen eines Quartiersplatzes übernehmen kann. Die Planung entstand maßgeblich auf der Grundlage der Arbeitsergebnisse der Planungsgruppe Hebbelstraße sowie der Kinder- und Jugendbeteiligung.

Zur Verbesserung der Wohnqualität und zum Abbau sozialer Verwerfungen wurden im Bereich Hebbelstraße umfangreiche Maßnahmen durchgeführt:

Outdoorfitness Hebbelstraße:
Auf dem Grundstück im Eingangsbereich zur Siedlung Hebbelstraße ist auf dem Gelände der Nibelungen-Wohnbau-GmbH eine neu gestaltete Outdoor-Spielfläche entstanden, um Jung und Alt die Möglichkeit zu bieten, sich fit zu halten und einen Treffpunkt zu schaffen. Die Grundidee ist in mehreren Mieterversammlungen entstanden. Es sind sechs „Trimm-Dich-Geräte“ sowie zwei Balancierelemente errichtet worden. Zudem wurde die vorhandene Reckstange vom Platz vor der Spielstube integriert. Außerdem gibt es nun mehrere Sitzgelegenheiten, die die Aufenthaltsqualität verbessern.

Spielplatz Hebbelstraße:
Da der Kiosk in der Hebbelstraße 3 über längere Zeit leer stand, in einem schlechten Zustand war und sich kein Nachmieter gefunden hatte, wurde dieser abgebrochen und stattdessen ein Spielplatz realisiert. Im Eingangsbereich des Grundstückes ist ein „Kleiner Platz“ mit Bäumen und Baumbänken entstanden. In der Mitte des Grundstücks ist ein Kleinkinderspielbereich mit einem Sandspielplatz, eine Nestschaukel und eine Wippe angelegt worden. Neben den Sitzmöglichkeiten, die auf dem „Kleinen Platz“ entstanden sind, wurde von den Bürgern zusätzlich eine Bank-Tisch-Kombination für diesen Bereich gewünscht, um auf der Fläche zu picknicken. Ein weiteres Ergebnis der Bürgerbeteiligung waren die Erweiterung des Spielhügels im Süden des Grundstücks sowie die Bepflanzung mit einem Spielgebüsch aus heimischen Sträuchern. Das Spielgebüsch besteht u. a. aus Sträuchern wie Holunder, dessen Beeren von den Anwohnern verarbeitet werden können. Im Wohngebiet Hebbelstraße wohnen überdurchschnittlich viele Kinder unter sechs Jahren,

und somit konnte durch diese Maßnahme eine Verbesserung der Freizeitinfrastruktur geschaffen werden.

Querungshilfe Hebbelstraße:
Im Einmündungsbereich der Straßen „Am Lehmanger“ und „Arndtstraße“ befindet sich auf der nördlichen Seite die Spielstube und südlich ein Spielplatz. Dieser wird von den Kindern der Spielstube gern besucht. Um die Möglichkeiten der Überquerung der Hebbelstraße durch Kinder zu verbessern, wurde im Einmündungsbereich eine Querungshilfe realisiert.

Kita Schwedenheim:
Der Holzpavillon der Kita Schwedenheim war nach einer Nutzungsdauer von 68 Jahren baulich in einem so schlechten Zustand, dass eine Sanierung unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht möglich und ein Neubau erforderlich war. In den Jahren 2018 und 2019 erfolgten deshalb der Abriss und der Ersatzneubau.

Mütterzentrum/Mehrgenerationenhaus:
Das Gebäude der ev. Kirche wurde im Rahmen der Städtebauförderung bereits im Jahr 2002 grundlegend saniert und zum Quartierszentrum umgenutzt. Seitdem ist u. a. das von der Stadt beauftragte Quartiersmanagement darin untergebracht. Um dem wachsenden Raumbedarf gerecht zu werden, wurde das Gebäude erweitert. Im April 2016 konnte der 39 m² große Anbau an dem Mehrgenerationenhaus offiziell eingeweiht werden.

Straßenumgestaltung Hugo-Luther-Straße:
Die Hugo-Luther-Straße war früher in einem sehr schlechten Zustand und geprägt durch ein relativ breites Straßenprofil und der nicht klar definierten Trennung von ruhendem und fließendem Verkehr. Dies führte dazu, dass die Hälfte der Fußwege mit parkenden Autos belegt wurde. Die daraufhin folgende Straßensanierung diente primär dem Ziel, diese verschiedenen Funktionen deutlich voneinander zu trennen.

Spielplatz Christian-Friedrich-Krull Straße:
Unter Berücksichtigung der Ergebnisse einer Kinderbeteiligung wurde der Spielplatz neugestaltet. U. a. wurde die Spielfläche durch Bodenmodellierungen abwechslungsreicher gestaltet, die Nutzbarkeit der Basketballkörbe und der Tischtennisplatten wurden verbessert, und es wurden eine Sechserschaukel und eine Seilbahn integriert.

Kita „Christian-Friedrich-Krull“:
Da insbesondere im Westlichen Ringgebiet viele Kinder aufgrund der städtebaulichen Verdichtung unter Bewegungsmangel leiden, wurden gemeinsam mit dem Kita-Team, dem Quartiersmanagement und einem Freiraumplaner Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität der Anlage entwickelt. Für die Kindergartengruppe wurde ein neuer „Leuchtturm“ in das bestehende Spielensemble aus Doppelschaukel, Baumstämmen, Findlingen und erneuertem Spielhügel integriert. Außerdem wurde das im Bestand vorhandene Hochbeet vollständig neu aufgebaut. Die Krippengruppe erhielt ein neues Spielhaus. Durch einen Gemüse- und Kräutergarten soll die Naturerfahrung verstärkt werden. Das mehrfach provisorisch reparierte Gartenhaus wurde ebenfalls durch ein neues ersetzt.

Jugendzentrum Drachenflug/Nexus:
Das städtische Gebäude Frankfurter Straße 253 soll wie bisher dauerhaft als städtische Gemeinbedarfseinrichtung für das Quartier dienen. Dazu wurde es für folgende Nutzer modernisiert und ausgebaut: das Pädagogisch-Psychologische Therapie-Zentrum (PPTZ e. V.) als Träger des Kinder- und Jugendzentrums „Drachenflug“ im südlichen Gebäudeteil und im nördlichen Gebäudeteil der Verein zur Förderung unabhängiger Kultur e. V. (VFuK) als Betreiber des Kultur- und Kommunikationsprojekts „NEXUS“.

Querungshilfe Cyriaksring:
Der Cyriaksring verläuft in nordsüdlicher Ausrichtung quer durch das Sanierungsgebiet. Die Straße weist zwei Fahrspuren pro Richtung auf und kann von Fußgängern nicht problemlos

überquert werden. Diese Barrierewirkung wurde durch eine Querungshilfe auf Höhe der Blumenstraße abgebaut.

Spielplatz Gabelsbergerstraße inkl. Anbindung an das Ringgleis:
Der Spielplatz Gabelsbergerstraße ist im Jahr 2006 aus Mitteln der „Sozialen Stadt“ umgestaltet worden. Im Jahr 2016 konnte die Stadt Braunschweig ein Flurstück zwischen dem Ringgleis und dem Spielplatz erwerben und diesen somit an das Ringgleis anbinden.

Abbruch und Neubau Wohngebäude Pippelweg:
Auf die Umgestaltung des Ringgleises in einen Fuß- und Radweg und die daraus erfolgte Aufwertung des Ortes folgte die Umnutzung des ehemaligen Garagenhofes Pippelweg in eine Wohnnutzung. Mit Hilfe von Städtebaufördermitteln konnte die ungeordnete Bebauung aus nicht erhaltenswerten Nebengebäuden und Garagen auf der brachgefallenen und ungenutzten Gewerbefläche abgebrochen werden. Auf den Grundstücken sind zwei Mehrfamilienhäuser und 12 Einfamilienhäuser entstanden. Zudem konnten die vormals stark versiegelten Flächen begrünt werden.

Die im Entwicklungskonzept definierten Maßnahmen sind in den genannten Bereichen insgesamt umgesetzt worden und daher im Sinne des § 162 BauGB abgeschlossen. Die Sanierungssatzung ist für diesen Bereich aufzuheben.

„Soziale Stadt“ – Gebiet:
Die im Jahre 2017 beschlossene Festlegung als Fördergebiet nach § 171 e BauGB (DS 16-03424) bleibt bis zur vollständigen Aufhebung der Sanierungssatzung erhalten. Die Festlegung als Fördergebiet nach § 171 e BauGB bedeutet, dass auch nach Beendigung des umfassenden Verfahrens begleitende Fördermittel, u. a. für nichtinvestive Projekte der „Sozialen Stadt“, neu bzw. weiterhin für die entlassenen Bereiche eingeworben und eingesetzt werden können.

Beteiligungen:
Die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 i. V. m. § 139 Abs. 2 BauGB und sonstiger Stellen hat in der Zeit vom 03.06. bis 08.07.2024 stattgefunden. Es sind keine Stellungnahmen eingegangen, die Auswirkungen auf die 4. Teilaufhebung der Sanierungssatzung haben. Eine Abwägung war daher nicht erforderlich.

Der Sanierungsbeirat berät diese Vorlage in seiner Sitzung am 14.11.2024.

Leuer

Anlagen:

1. Aufhebungssatzung
2. Übersichtspläne (Gesamtübersicht und Teilübersichten 4.1 bis 4.8)

S a t z u n g

über die 4. Teilaufhebung der Sanierungssatzung vom 19. Juni 2001 zur förmlichen Festlegung des Sanierungsgebietes Westliches Ringgebiet im Programmteil „Soziale Stadt“ vom 18. Februar 2025

Aufgrund des § 162 Abs. 1 und 2 Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 20. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 394) in Verbindung mit den §§ 10 f., 58 Abs. 1 Nr. 5 Niedersächsisches Kommunalverfassungsgesetz (NKomVG) in der Fassung vom 17. Dezember 2010 (Nds. GVBl. S. 576), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 8. Februar 2024 (Nds. GVBl. S. 2024 Nr. 9) hat der Rat der Stadt Braunschweig in seiner Sitzung am 18. Februar 2025 folgende Satzung beschlossen:

§ 1

(1) Nach Abschluss der städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen in Teilbereichen des Sanierungsgebietes Westliches Ringgebiet im Programmteil „Soziale Stadt“ wird die Sanierungssatzung vom 19. Juni 2001 (Amtsblatt für die Stadt Braunschweig Nr. 17 vom 19. September 2001) teilweise aufgehoben.

(2) Der Geltungsbereich dieser Teilaufhebungssatzung umfasst folgende Grundstücke:

Bereich 4.1 – Altfeld

Ord.-Nr.	Grundbuchbezeichnung Grundbuch von Braunschweig Band A		Gemarkung	Katasterbezeichnung		Lage	Haus-Nrn.
	Art	Blatt/Blätter		Flur	Flurstück		
4.1.1	1100	009231	Hohetor	3	52/25 tlw.	Alter Pippelweg, Pippelweg, Johannes-Selenka-Platz	
4.1.2	1100	001157	Hohetor	2	93/4	Altfeld	
4.1.3	1100	009230	Hohetor	3	51/6 tlw.	Am Weinberg	
4.1.4	1100	001157	Hohetor	2	95/3	Am Weinberg	
4.1.5	1100	006460	Hohetor	2	96/4	Am Weinberg	
4.1.6	1100	003642	Hohetor	2	96/7	Am Weinberg	
4.1.7	1100	001157	Hohetor	2	96/9	Am Weinberg	
4.1.8	1100	009230	Hohetor	2	111/4	Am Weinberg	
4.1.9	1100	012051	Hohetor	3	20/10 tlw.	Am Weinberg, Pippelweg	

Bereich 4.2 – Broitzemer Straße-West

Ord.-Nr.	Grundbuchbezeichnung Grundbuch von Braunschweig Band A		Gemarkung	Katasterbezeichnung		Lage	Haus-Nrn.
	Art	Blatt/Blätter		Flur	Flurstück		
4.2.1	1100	006561	Wilhelmitor	6	66/1	Auf dem Piepenstiege	
4.2.2	1100	014494	Hohetor	3	12/14	Braunschweig-Nordkurve nach Braunschweig-Rbf.	
4.2.3	1100	012044	Hohetor	3	14/8	Braunschweig- Nordkurve nach Braunschweig-Rbf.	
4.2.4	1100	006340	Wilhelmitor	6	67/3	Broitzemer Straße	15
4.2.5	1100	006340	Wilhelmitor	6	63/2	Broitzemer Straße	16
4.2.6	1100	014494	Wilhelmitor	6	63/7	Broitzemer Straße	16
4.2.7	1100	013935	Wilhelmitor	6	11/21	Broitzemer Straße	25,26,27,28
4.2.8	1100	013935	Wilhelmitor	6	9/4	Broitzemer Straße	25,26,27,28
4.2.9	1100	006176	Wilhelmitor	6	61/10	Broitzemer Straße	25,26,27,28
4.2.10	1100	006176	Wilhelmitor	6	61/11	Broitzemer Straße	25,26,27,28
4.2.11	1100	006176	Wilhelmitor	6	61/2	Broitzemer Straße	25,26,27,28
4.2.12	1100	006176	Wilhelmitor	6	61/8	Broitzemer Straße	25,26,27,28
4.2.13	1100	006176	Wilhelmitor	6	61/9	Broitzemer Straße	25,26,27,28
4.2.14	1100	013935	Wilhelmitor	6	63/24	Broitzemer Straße	25,26,27,28
4.2.15	1100	006176	Wilhelmitor	6	63/40	Broitzemer Straße	25,26,27,28
4.2.16	1100	013935	Wilhelmitor	6	90/5	Broitzemer Straße	25,26,27,28
4.2.17	1100	014494	Hohetor	3	14/10	Broitzemer Straße	202
4.2.18	1100	012044	Hohetor	3	15/36	Broitzemer Straße	202
4.2.19	1100	014494	Hohetor	3	15/44	Broitzemer Straße	202, 202 A, 204 A
4.2.20	2101	015325, 015326	Hohetor	3	15/31	Broitzemer Straße	203
4.2.21	2101	014680, 014681	Hohetor	3	15/25	Broitzemer Straße	204
4.2.22	2101	014680, 014681	Hohetor	3	15/28	Broitzemer Straße	204
4.2.23	2101	016195, 016196	Hohetor	3	15/33	Broitzemer Straße	205
4.2.24	2101	016195, 016196	Hohetor	3	15/35	Broitzemer Straße	205
4.2.25	1100	022097	Hohetor	3	6/10	Broitzemer Straße	219
4.2.26	1100	004063	Hohetor	3	6/6	Broitzemer Straße	220
4.2.27	1100	008317	Hohetor	3	6/9	Broitzemer Str. 221, Pippelweg 1, 4	
4.2.28	1100	008317	Hohetor	3	7/12	Broitzemer Straße	222
4.2.29	1100	028073	Hohetor	3	6/11	Broitzemer Straße	
4.2.30	2101	014680, 014681	Hohetor	3	15/45	Broitzemer Straße	
4.2.31	2101	014680, 014681	Hohetor	3	15/46	Broitzemer Straße	
4.2.32	1100	014494	Hohetor	3	46/19 tlw.	Broitzemer Straße	
4.2.33	1100	006176	Wilhelmitor	6	63/39	Broitzemer Straße	
4.2.34	1301	019469-019492	Wilhelmitor	6	70/14	Cyriaksring	12-14
4.2.35	1301	019493-019516	Wilhelmitor	6	70/26	Cyriaksring	15, 16, 17
4.2.36	1301	016248-016256, 017842	Wilhelmitor	6	70/28	Cyriaksring	18
4.2.37	1100	001885	Wilhelmitor	6	70/29	Cyriaksring	19
4.2.38	1100	001898	Wilhelmitor	6	70/30	Cyriaksring	20

4.2.39	1100	001887	Wilhelmitor	6	70/32	Cyriaksring	21
4.2.40	1100	001899	Wilhelmitor	6	70/33	Cyriaksring	22
4.2.41	1100	001893	Wilhelmitor	6	70/35	Cyriaksring	23
4.2.42	1100	001900	Wilhelmitor	6	70/36	Cyriaksring	24
4.2.43	1100	001949	Wilhelmitor	6	70/38	Cyriaksring	25
4.2.44	1100	001950	Wilhelmitor	6	70/39	Cyriaksring	26
4.2.45	1100	001897	Wilhelmitor	6	70/184	Cyriaksring	27, 28
4.2.46	1100	016811	Wilhelmitor	6	70/181	Cyriaksring	
4.2.47	1100	014494	Wilhelmitor	6	63/33	Münchenstraße	
4.2.48	1100	026483	Wilhelmitor	6	63/38	Pippelweg	1
4.2.49	1100	014494	Hohetor	3	15/15	Pippelweg	9
4.2.50	1100	013088	Hohetor	3	15/21	Pippelweg	10
4.2.51	1100	013088	Hohetor	3	15/22	Pippelweg	10
4.2.52	1100	013088	Hohetor	3	15/23	Pippelweg	10
4.2.53	1100	013088	Hohetor	3	15/26	Pippelweg	10
4.2.54	1100	013088	Hohetor	3	15/30	Pippelweg	10
4.2.55	1100	013088	Hohetor	3	15/39	Pippelweg	10
4.2.56	1100	013088	Hohetor	3	15/40	Pippelweg	10
4.2.57	1100	006176	Wilhelmitor	6	63/26	Pippelweg	
4.2.58	1100	013935	Wilhelmitor	6	63/28	Pippelweg	
4.2.59	1100	014494	Wilhelmitor	6	63/31	Pippelweg	
4.2.60	1100	006176	Wilhelmitor	6	63/35	Pippelweg	
4.2.61	1100	013935	Wilhelmitor	6	63/37	Pippelweg	

Bereich 4.3 – Blumenstraße

Ord.-Nr.	Grundbuchbezeichnung Grundbuch von Braunschweig Band A		Gemarkung	Kataster-bezeichnung		Lage	Haus-Nrn.
	Art	Blatt/Blätter		Flur	Flurstück		
4.3.1	1100	002799	Wilhelmitor	6	63/18	Auf dem Piepenstiege	
4.3.2	1100	015124	Wilhelmitor	6	91/12	Auf dem Piepenstiege	
4.3.3	1301	028255-028265	Wilhelmitor	6	44/27	Belfort	2, 3, 3 A
4.3.4	1301	027765-027771	Wilhelmitor	6	44/26	Belfort	4, 5
4.3.5	1100	027785	Wilhelmitor	6	25/57	Belfort	7
4.3.6	1100	027785	Wilhelmitor	6	44/22	Belfort	7
4.3.7	1100	027784	Wilhelmitor	6	44/21	Belfort	8
4.3.8	1100	027783	Wilhelmitor	6	44/20	Belfort	9
4.3.9	2101	006854, 007748	Wilhelmitor	6	44/31	Belfort	9
4.3.10	1100	027782	Wilhelmitor	6	44/19	Belfort	10
4.3.11	1100	027781	Wilhelmitor	6	44/18	Belfort	11
4.3.12	1100	027780	Wilhelmitor	6	44/17	Belfort	12
4.3.13	1100	027779	Wilhelmitor	6	44/16	Belfort	13
4.3.14	1100	027778	Wilhelmitor	6	44/15	Belfort	14
4.3.15	1100	027776	Wilhelmitor	6	44/13	Belfort	15

4.3.16	1302	027775-027776	Wilhelmitor	6	44/14	Belfort	15
4.3.17	1100	027775	Wilhelmitor	6	44/12	Belfort	16
4.3.18	1301	027827-027833	Wilhelmitor	6	44/11	Belfort	17, 18
4.3.19	1100	012053	Wilhelmitor	6	41/71	Belfort	
4.3.20	1100	012053	Wilhelmitor	6	44/23	Belfort	
4.3.21	1100	012053	Wilhelmitor	6	44/25	Belfort	
4.3.22	1100	012053	Wilhelmitor	6	44/29	Belfort	
4.3.23	1100	012053	Wilhelmitor	6	44/32	Belfort	
4.3.24	1100	023307	Wilhelmitor	6	51/8	Blumenstraße	1
4.3.25	1100	028659	Wilhelmitor	6	51/6	Blumenstraße	1A-1H, 1J-1K, 2, 2A
4.3.26	1100	028659	Wilhelmitor	6	52/4	Blumenstraße	1A-1H, 1J-1K, 2, 2A
4.3.27	1100	026206	Wilhelmitor	6	52/3	Blumenstraße	3
4.3.28	1301	027860-027861	Wilhelmitor	6	53/2	Blumenstraße	3A
4.3.29	1100	028710	Wilhelmitor	6	51/5	Blumenstraße	4A
4.3.30	1301	027874-027876	Wilhelmitor	6	54/4	Blumenstraße	4A
4.3.31	1301	027866-027873	Wilhelmitor	6	54/5	Blumenstraße	4B
4.3.32	1301	027866-027873	Wilhelmitor	6	53/3	Blumenstraße	4C
4.3.33	1100	027713	Wilhelmitor	6	54/2	Blumenstraße	5
4.3.34	1100	001183	Wilhelmitor	6	55/3	Blumenstraße	6
4.3.35	1100	027099	Wilhelmitor	6	45/71	Blumenstraße	8
4.3.36	2101	006854, 007748	Wilhelmitor	6	45/14	Blumenstraße	9
4.3.37	2101	006854, 007748	Wilhelmitor	6	45/18	Blumenstraße	9
4.3.38	2101	026072-026073	Wilhelmitor	6	44/8	Blumenstraße	11
4.3.39	1100	012053	Wilhelmitor	6	25/58	Blumenstraße	20
4.3.40	1100	012053	Wilhelmitor	6	11/94	Blumenstraße	23
4.3.41	1100	012053	Wilhelmitor	6	11/50	Blumenstraße	25
4.3.42	1100	024654	Wilhelmitor	6	60/7	Blumenstraße	25
4.3.43	1100	012053	Wilhelmitor	6	59/6	Blumenstraße	27
4.3.44	1100	012053	Wilhelmitor	6	59/3	Blumenstraße	33
4.3.45	1100	012053	Wilhelmitor	6	59/5	Blumenstraße	33
4.3.46	1100	014494	Wilhelmitor	6	58/7	Blumenstraße	36
4.3.47	1100	003407	Wilhelmitor	6	56/4	Blumenstraße	38
4.3.48	1100	024654	Wilhelmitor	6	25/48	Blumenstraße	
4.3.49	1100	027304	Wilhelmitor	6	45/75	Blumenstraße	
4.3.50	1100	014494	Wilhelmitor	6	45/76	Blumenstraße	
4.3.51	1100	004271	Wilhelmitor	6	51/4	Blumenstraße	
4.3.52	1100	014494	Wilhelmitor	6	51/7	Blumenstraße	
4.3.53	1100	027099	Wilhelmitor	6	55/11	Blumenstraße	
4.3.54	1100	027277	Wilhelmitor	6	55/15	Blumenstraße	
4.3.55	1100	027271	Wilhelmitor	6	55/16	Blumenstraße	
4.3.56	1100	006568	Wilhelmitor	6	56/6	Blumenstraße	
4.3.57	1100	014494	Wilhelmitor	6	58/6	Blumenstraße	
4.3.58	1100	012053	Wilhelmitor	6	59/1	Blumenstraße	
4.3.59	1100	028721	Wilhelmitor	6	60/6	Blumenstraße	

4.3.60	1100	006568	Wilhelmitor	6	70/186	Blumenstraße	
4.3.61	1100	014494	Wilhelmitor	6	83/4	Blumenstraße	
4.3.62	1100	014494	Wilhelmitor	6	83/8	Blumenstraße	
4.3.63	1100	006568	Wilhelmitor	6	91/13	Blumenstraße	
4.3.64	1100	016811	Wilhelmitor	6	92	Blumenstraße	
4.3.65	1100	012053	Wilhelmitor	6	11/37	Broitzemer Straße	
4.3.66	1100	012053	Wilhelmitor	6	11/38	Broitzemer Straße	
4.3.67	1100	002065	Wilhelmitor	6	48/1	Cyriaksring	6
4.3.68	1100	004272	Wilhelmitor	6	48/2	Cyriaksring	7
4.3.69	1301	009962-009969	Wilhelmitor	6	48/6	Cyriaksring	8
4.3.70	1100	006609	Wilhelmitor	6	48/7	Cyriaksring	9
4.3.71	1100	008469	Wilhelmitor	6	70/179	Cyriaksring	9A
4.3.72	1100	014494	Wilhelmitor	6	58/4	Cyriaksring	10
4.3.73	1100	012278	Wilhelmitor	6	58/5	Cyriaksring	10
4.3.74	1100	002799	Wilhelmitor	6	63/20	Cyriaksring	10
4.3.75	1100	012278	Wilhelmitor	6	66/3	Cyriaksring	10
4.3.76	1100	015124	Wilhelmitor	6	91/11	Cyriaksring	10
4.3.77	1100	002799	Wilhelmitor	6	70/182	Cyriaksring	10, 10 A
4.3.78	1100	012053	Wilhelmitor	6	56/5	Cyriaksring	
4.3.79	1100	012053	Wilhelmitor	6	70/185	Cyriaksring	
4.3.80	1100	012053	Wilhelmitor	6	91/14	Cyriaksring	
4.3.81	1100	030752	Wilhelmitor	6	42/73	Helenenstraße	17, 18
4.3.82	1100	013366	Wilhelmitor	6	42/2	Helenenstraße	18
4.3.83	1100	003392	Wilhelmitor	6	45/6	Helenenstraße	19
4.3.84	1100	003392	Wilhelmitor	6	45/82	Helenenstraße	19
4.3.85	1100	003391	Wilhelmitor	6	45/81	Helenenstraße	19 A
4.3.86	1100	013366	Wilhelmitor	6	42/71	Helenenstraße	19 B
4.3.87	1100	001104	Wilhelmitor	6	45/7	Helenenstraße	19 B
4.3.88	1100	001180	Wilhelmitor	6	45/8	Helenenstraße	19 B
4.3.89	1100	001181	Wilhelmitor	6	46/71	Helenenstraße	19 B
4.3.90	1100	001182	Wilhelmitor	6	38/56	Helenenstraße	20
4.3.91	1100	003391	Wilhelmitor	6	45/80	Helenenstraße	20
4.3.92	1301	023967-023976	Wilhelmitor	6	37/46	Helenenstraße	21
4.3.93	1100	006808	Wilhelmitor	6	46/2	Helenenstraße	22
4.3.94	1100	006807	Wilhelmitor	6	46/3	Helenenstraße	23
4.3.95	1100	004301	Wilhelmitor	6	47/2	Helenenstraße	24
4.3.96	1100	004300	Wilhelmitor	6	47/1	Helenenstraße	25
4.3.97	1301	024845-024852	Wilhelmitor	6	47/3	Helenenstraße	26
4.3.98	1100	004296	Wilhelmitor	6	47/4	Helenenstraße	27
4.3.99	1100	006584	Wilhelmitor	6	48/4	Helenenstraße	28
4.3.100	1301	016175-016182, 023961-023962	Wilhelmitor	6	48/5	Helenenstraße	29
4.3.101	1100	005598	Wilhelmitor	6	48/3	Helenenstraße	30
4.3.102	1100	001182	Wilhelmitor	6	38/55	Helenenstraße	
4.3.103	1100	003392	Wilhelmitor	6	45/78	Helenenstraße	
4.3.104	1100	003391	Wilhelmitor	6	45/79	Helenenstraße	

4.3.105	1100	014494	Wilhelmitor	6	84/7	Helenenstraße	
4.3.106	1100	027277	Wilhelmitor	6	55/6	Müncheweiden	2
4.3.107	1100	027271	Wilhelmitor	6	55/8	Müncheweiden	3
4.3.108	1100	027100	Wilhelmitor	6	45/72	Müncheweiden	4
4.3.109	1100	027100	Wilhelmitor	6	55/12	Müncheweiden	4
4.3.110	1100	027034	Wilhelmitor	6	45/73	Müncheweiden	5
4.3.111	1100	027034	Wilhelmitor	6	55/13	Müncheweiden	5
4.3.112	1100	027103	Wilhelmitor	6	45/74	Müncheweiden	6
4.3.113	1100	027103	Wilhelmitor	6	55/14	Müncheweiden	6
4.3.114	1100	027024	Wilhelmitor	6	55/9	Müncheweiden	7
4.3.115	1100	028482	Wilhelmitor	6	46/72	Müncheweiden	7 A
4.3.116	1100	027033	Wilhelmitor	6	55/4	Müncheweiden	8
4.3.117	1302	027100, 027103, 027034	Wilhelmitor	6	55/10	Müncheweiden	
4.3.118	1100	012053	Wilhelmitor	6	55/5	Müncheweiden	

Bereich 4.4 – Jahnstraße

Ord.-Nr.	Grundbuchbezeichnung Grundbuch von Braunschweig Band A		Gemarkung	Kataster-bezeichnung		Lage	Haus-Nrn.
	Art	Blatt/Blätter		Flur	Flurstück		
4.4.1	1100	021355	Wilhelmitor	5	7/4	A 391	
4.4.2	1100	012053	Wilhelmitor	6	17/25	Am Jödebrunnen	
4.4.3	1100	012053	Wilhelmitor	6	21/23	Am Jödebrunnen	
4.4.4	1100	009133	Wilhelmitor	5	37/5	Am Jödebrunnen	
4.4.5	1100	007374	Wilhelmitor	4	35/76	Arndtstraße	2, 3, 4, 5
4.4.6	1100	007374	Wilhelmitor	4	35/77	Arndtstraße	2, 3, 4, 5
4.4.7	1100	007374	Wilhelmitor	4	76/41	Arndtstraße	2, 3, 4, 5
4.4.8	1100	007374	Wilhelmitor	4	78/35	Arndtstraße	2, 3, 4, 5
4.4.9	1100	004166	Wilhelmitor	5	1/1	Arndtstraße	36
4.4.10	1100	004166	Wilhelmitor	5	1/49	Arndtstraße	37
4.4.11	1100	004166	Wilhelmitor	5	1/48	Arndtstraße	38
4.4.12	1100	012053	Wilhelmitor	5	17/39	Arndtstraße	
4.4.13	1100	012053	Wilhelmitor	5	2/49	Arndtstraße	
4.4.14	1100	006849	Wilhelmitor	4	77/41	Hugo-Luther-Straße	17
4.4.15	1100	006281	Wilhelmitor	4	74/41	Hugo-Luther-Straße	18
4.4.16	1100	004167	Wilhelmitor	5	1/47	Hugo-Luther-Straße	19
4.4.17	1100	006801	Wilhelmitor	5	1/34	Hugo-Luther-Straße	20
4.4.18	1100	006280	Wilhelmitor	5	1/35	Hugo-Luther-Straße	21
4.4.19	1100	006308	Wilhelmitor	5	1/46	Hugo-Luther-Straße	22
4.4.20	1100	004310	Wilhelmitor	5	1/45	Hugo-Luther-Straße	23
4.4.21	1100	004309	Wilhelmitor	5	1/44	Hugo-Luther-Straße	24
4.4.22	1100	004308	Wilhelmitor	5	1/43	Hugo-Luther-Straße	25
4.4.23	1100	004307	Wilhelmitor	5	1/42	Hugo-Luther-Straße	26
4.4.24	1100	002228	Wilhelmitor	5	1/33	Hugo-Luther-Straße	27

4.4.25	1100	004306	Wilhelmitor	5	1/41	Hugo-Luther-Straße	28
4.4.26	1100	004305	Wilhelmitor	5	1/40	Hugo-Luther-Straße	29
4.4.27	1100	004304	Wilhelmitor	5	1/39	Hugo-Luther-Straße	30
4.4.28	1100	006795	Wilhelmitor	5	1/38	Hugo-Luther-Straße	31
4.4.29	1100	004303	Wilhelmitor	5	1/37	Hugo-Luther-Straße	32
4.4.30	1100	002580	Wilhelmitor	5	1/32	Hugo-Luther-Straße	33
4.4.31	1100	004302	Wilhelmitor	5	1/36	Hugo-Luther-Straße	34
4.4.32	1100	016618	Wilhelmitor	5	1/57	Hugo-Luther-Straße	34 A
4.4.33	1100	016618	Wilhelmitor	5	2/50	Hugo-Luther-Straße	34 A
4.4.34	1100	016618	Wilhelmitor	5	38/2	Hugo-Luther-Straße	34 A
4.4.35	1100	012596	Wilhelmitor	5	3/3	Hugo-Luther-Straße	34 B
4.4.36	1100	002789	Wilhelmitor	5	4/10	Hugo-Luther-Straße	34 C
4.4.37	1100	002789	Wilhelmitor	5	4/6	Hugo-Luther-Straße	34 C
4.4.38	1100	002789	Wilhelmitor	5	4/8	Hugo-Luther-Straße	34 C
4.4.39	1100	002789	Wilhelmitor	5	4/9	Hugo-Luther-Straße	34 C
4.4.40	1100	000641	Wilhelmitor	5	4/13	Hugo-Luther-Straße	34 D
4.4.41	1100	025525	Wilhelmitor	5	7/5	Hugo-Luther-Straße	34 E
4.4.42	1100	019965	Wilhelmitor	6	22/12	Hugo-Luther-Straße	37
4.4.43	1100	006500	Wilhelmitor	6	22/13	Hugo-Luther-Straße	38
4.4.44	1100	006290	Wilhelmitor	6	22/14	Hugo-Luther-Straße	39
4.4.45	1100	022528	Wilhelmitor	6	22/15	Hugo-Luther-Straße	40
4.4.46	1100	006291	Wilhelmitor	6	22/11	Hugo-Luther-Straße	41
4.4.47	1100	002183	Wilhelmitor	6	22/6	Hugo-Luther-Straße	42
4.4.48	1100	006292	Wilhelmitor	6	84/22	Hugo-Luther-Straße	43
4.4.49	1100	006292	Wilhelmitor	6	85/22	Hugo-Luther-Straße	43
4.4.50	1100	002123	Wilhelmitor	6	82/23	Hugo-Luther-Straße	44
4.4.51	1100	002123	Wilhelmitor	6	83/23	Hugo-Luther-Straße	44
4.4.52	1100	007415	Wilhelmitor	6	22/10	Hugo-Luther-Straße	45
4.4.53	1100	006796	Wilhelmitor	6	22/16	Hugo-Luther-Straße	46
4.4.54	1301	016783	Wilhelmitor	6	22/17	Hugo-Luther-Straße	47
4.4.55	1100	006577	Wilhelmitor	6	22/18	Hugo-Luther-Straße	48
4.4.56	1301	010980-010987	Wilhelmitor	6	22/1	Hugo-Luther-Straße	49
4.4.57	1301	010904-010906, 010908, 010910, 010912-010919	Wilhelmitor	6	22/2	Hugo-Luther-Straße	50
4.4.58	1100	002345	Wilhelmitor	6	22/3	Hugo-Luther-Straße	51
4.4.59	1100	002345	Wilhelmitor	6	22/4	Hugo-Luther-Straße	52
4.4.60	1301	019636-019645	Wilhelmitor	6	22/5	Hugo-Luther-Straße	53
4.4.61	1100	012053	Wilhelmitor	6	25/51	Hugo-Luther-Straße	
4.4.62	1100	006577	Wilhelmitor	6	25/52	Hugo-Luther-Straße	
4.4.63	1100	009133	Wilhelmitor	5	37/3	Hugo-Luther-Straße	
4.4.64	1100	009133	Wilhelmitor	5	38/3	Hugo-Luther-Straße	
4.4.65	1100	012053	Wilhelmitor	5	7/1	Hugo-Luther-Straße	
4.4.66	1100	012053	Wilhelmitor	5	8/1	Hugo-Luther-Straße	
4.4.67	1100	028171	Wilhelmitor	6	25/55	Hugo-Luther-Straße	
4.4.68	1100	006359	Wilhelmitor	5	1/2	Jahnstraße	1

4.4.69	1100	004161	Wilhelmitor	5	1/3	Jahnstraße	2
4.4.70	1100	006360	Wilhelmitor	5	1/4	Jahnstraße	3
4.4.71	1100	006361	Wilhelmitor	5	1/5	Jahnstraße	4
4.4.72	1100	013566	Wilhelmitor	5	1/6	Jahnstraße	5
4.4.73	1100	013566	Wilhelmitor	5	1/7	Jahnstraße	6
4.4.74	1100	004161	Wilhelmitor	5	1/8	Jahnstraße	7
4.4.75	1100	006362	Wilhelmitor	5	1/9	Jahnstraße	7 A
4.4.76	1100	004161	Wilhelmitor	5	1/11	Jahnstraße	8
4.4.77	1100	004162	Wilhelmitor	5	1/10	Jahnstraße	8 A
4.4.78	1100	004162	Wilhelmitor	5	1/12	Jahnstraße	9
4.4.79	1100	004162	Wilhelmitor	5	1/13	Jahnstraße	10
4.4.80	1100	004162	Wilhelmitor	5	1/14	Jahnstraße	11
4.4.81	1100	004162	Wilhelmitor	5	1/15	Jahnstraße	12
4.4.82	1100	004163	Wilhelmitor	5	1/16	Jahnstraße	12 A
4.4.83	1100	004163	Wilhelmitor	5	1/18	Jahnstraße	16
4.4.84	1100	004163	Wilhelmitor	5	1/17	Jahnstraße	16 A
4.4.85	1100	004163	Wilhelmitor	5	1/19	Jahnstraße	17
4.4.86	1100	004163	Wilhelmitor	5	1/31	Jahnstraße	18
4.4.87	1100	004164	Wilhelmitor	5	1/21	Jahnstraße	19
4.4.88	1100	004164	Wilhelmitor	5	1/22	Jahnstraße	20
4.4.89	1100	004164	Wilhelmitor	5	1/23	Jahnstraße	21
4.4.90	1100	006363	Wilhelmitor	5	1/24	Jahnstraße	22
4.4.91	1100	006364	Wilhelmitor	5	1/25	Jahnstraße	23
4.4.92	1100	006364	Wilhelmitor	5	1/26	Jahnstraße	24
4.4.93	1100	012736	Wilhelmitor	5	1/27	Jahnstraße	25
4.4.94	1100	012736	Wilhelmitor	5	1/28	Jahnstraße	26
4.4.95	1100	004165	Wilhelmitor	5	1/29	Jahnstraße	27
4.4.96	1100	004165	Wilhelmitor	5	1/30	Jahnstraße	28
4.4.97	1100	009133	Wilhelmitor	5	1/51	Jahnstraße	
4.4.98	1100	009133	Wilhelmitor	5	1/52	Jahnstraße	
4.4.99	1100	006891	Wilhelmitor	5	1/53	Jahnstraße	
4.4.100	1100	012185	Wilhelmitor	5	2/48	Jahnstraße	
4.4.101	1100	012053	Wilhelmitor	5	2/54	Jahnstraße	

Bereich 4.5 – Hebbelstraße

Ord.-Nr.	Grundbuchbezeichnung Grundbuch von Braunschweig Band A		Gemarkung	Kataster-bezeichnung		Lage	Haus-Nrn.
	Art	Blatt/Blätter		Flur	Flurstück		
4.5.1	1100	003653	Wilhelmitor	5	2/83	Hebbelstraße	2,4,6,8,12, 14,16,18,20
4.5.2	1100	003653	Wilhelmitor	5	2/84	Hebbelstraße	2,4,6,8,12, 14,16,18,20
4.5.3	1100	003644	Wilhelmitor	5	2/23	Hebbelstraße	3

4.5.4	1100	003627	Wilhelmitor	5	2/71	Hebbelstraße	5,7,9,11,13, 15
4.5.5	1100	006209	Wilhelmitor	5	2/26	Hebbelstraße	10
4.5.6	1100	003627	Wilhelmitor	5	2/65	Hebbelstraße	17,19
4.5.7	1100	023514	Wilhelmitor	5	2/70	Hebbelstraße	21,23,25
4.5.8	1100	006209	Wilhelmitor	5	2/69	Hebbelstraße	22
4.5.9	1100	020679	Wilhelmitor	5	2/67	Hebbelstraße	24,26
4.5.10	1100	003627	Wilhelmitor	5	2/64	Hebbelstraße	27
4.5.11	1100	003627	Wilhelmitor	5	2/62	Hebbelstraße	28
4.5.12	1100	003627	Wilhelmitor	5	2/63	Hebbelstraße	29,31,33,3 5
4.5.13	1100	003627	Wilhelmitor	5	2/61	Hebbelstraße	30,32,34, 36,38,40
4.5.14	1100	003644	Wilhelmitor	5	2/24	Hebbelstraße	
4.5.15	1100	009133	Wilhelmitor	5	2/85	Hebbelstraße	

Bereich 4.6 – Hugo-Luther-Straße

Ord.-Nr.	Grundbuchbezeichnung Grundbuch von Braunschweig Band A		Gemarkung	Kataster-bezeichnung		Lage	Haus-Nrn.
	Art	Blatt/Blätter		Flur	Flurstück		
4.6.1	1100	014494	Wilhelmitor	6	39/5	Chr.-Friedrich-Krull-Str.	5
4.6.2	1100	014494	Wilhelmitor	6	38/11	Chr.-Friedrich-Krull-Str.	
4.6.3	1100	014494	Wilhelmitor	6	39/4	Chr.-Friedrich-Krull-Str.	
4.6.4	1100	006548	Wilhelmitor	6	32/2	Cyriaksring	1
4.6.5	1100	006548	Wilhelmitor	6	32/3	Cyriaksring	1
4.6.6	1100	005584	Wilhelmitor	6	32/6	Cyriaksring	2
4.6.7	1100	006540	Wilhelmitor	6	29/2	Cyriaksring	3
4.6.8	1301	015650-015653	Wilhelmitor	6	30/3	Cyriaksring	4
4.6.9	1100	004273	Wilhelmitor	6	36/9	Cyriaksring	5
4.6.10	1100	013237	Wilhelmitor	4	35/84	Frankfurter Straße	253, 253 A, 253 B
4.6.11	1100	015246	Wilhelmitor	4	38/33	Frankfurter Straße	254
4.6.12	1100	006470	Wilhelmitor	4	38/29	Frankfurter Straße	256
4.6.13	1100	006462	Wilhelmitor	4	38/14	Frankfurter Straße	257
4.6.14	1100	006462	Wilhelmitor	4	38/15	Frankfurter Straße	257
4.6.15	1100	014021	Wilhelmitor	4	38/25	Frankfurter Straße	258
4.6.16	1100	014021	Wilhelmitor	4	38/27	Frankfurter Straße	258
4.6.17	1100	014021	Wilhelmitor	4	38/30	Frankfurter Straße	258
4.6.18	1301	025775-025788	Wilhelmitor	4	38/28	Frankfurter Straße	259
4.6.19	1301	025775-025788	Wilhelmitor	4	38/31	Frankfurter Straße	259
4.6.20	1301	025775-025788	Wilhelmitor	4	38/37	Frankfurter Straße	259
4.6.21	1301	025775-025788	Wilhelmitor	4	38/34	Frankfurter Straße	259
4.6.22	1100	014021	Wilhelmitor	4	38/38	Frankfurter Straße	259
4.6.23	1100	006462	Wilhelmitor	4	38/10	Frankfurter Straße	262
4.6.24	1100	006462	Wilhelmitor	4	38/9	Frankfurter Straße	262

4.6.25	1301	021899-021908	Wilhelmitor	4	39/11	Frankfurter Straße	263
4.6.26	1100	002151	Wilhelmitor	6	36/3	Helenenstraße	3
4.6.27	1100	001843	Wilhelmitor	6	36/2	Helenenstraße	4
4.6.28	1100	002535	Wilhelmitor	6	36/4	Helenenstraße	5
4.6.29	1301	017817-017825	Wilhelmitor	6	36/1	Helenenstraße	6, 6 A
4.6.30	1100	006797	Wilhelmitor	6	36/5	Helenenstraße	7
4.6.31	1100	006797	Wilhelmitor	6	36/6	Helenenstraße	7
4.6.32	1100	006797	Wilhelmitor	6	36/7	Helenenstraße	7
4.6.33	1100	006804	Wilhelmitor	6	36/8	Helenenstraße	8
4.6.34	1100	006241	Wilhelmitor	6	37	Helenenstraße	9
4.6.35	1100	007458	Wilhelmitor	6	30/71	Helenenstraße	9 A
4.6.36	1100	028380	Wilhelmitor	6	30/72	Helenenstraße	9 A
4.6.37	1100	003752	Wilhelmitor	6	38/52	Helenenstraße	10
4.6.38	1100	003966	Wilhelmitor	6	38/6	Helenenstraße	10
4.6.39	1301	027289-027297	Wilhelmitor	6	38/47	Helenenstraße	10 A
4.6.40	1100	003752	Wilhelmitor	6	38/49	Helenenstraße	10 B
4.6.41	1100	003752	Wilhelmitor	6	38/50	Helenenstraße	10 B
4.6.42	1100	027106	Wilhelmitor	6	38/51	Helenenstraße	10 C
4.6.43	1100	027106	Wilhelmitor	6	38/54	Helenenstraße	10 C
4.6.44	1100	003600	Wilhelmitor	6	38/2	Helenenstraße	11
4.6.45	1100	003601	Wilhelmitor	6	38/3	Helenenstraße	12
4.6.46	1100	028189	Wilhelmitor	6	40/14	Helenenstraße	15
4.6.47	1301	027289-027297	Wilhelmitor	6	38/53	Helenenstraße	
4.6.48	1301	018239-018248	Wilhelmitor	4	39/6	Hugo-Luther-Str. 1/ Frankf. Str. 263	
4.6.49	1301	018239-018248	Wilhelmitor	4	39/7	Hugo-Luther-Str. 1/ Frankf. Str. 263	
4.6.50	1100	005578	Wilhelmitor	4	39/5	Hugo-Luther-Straße	1 A
4.6.51	1100	006851	Wilhelmitor	4	39/10	Hugo-Luther-Straße	2
4.6.52	1100	006289	Wilhelmitor	4	39/9	Hugo-Luther-Straße	3
4.6.53	1100	006597	Wilhelmitor	4	39/3	Hugo-Luther-Straße	4
4.6.54	1100	006874	Wilhelmitor	4	39/12	Hugo-Luther-Straße	5
4.6.55	1301	013016-013023	Wilhelmitor	4	39/13	Hugo-Luther-Straße	6
4.6.56	1301	016963-016973	Wilhelmitor	4	39/4	Hugo-Luther-Straße	7
4.6.57	1100	006553	Wilhelmitor	4	39/15	Hugo-Luther-Straße	8
4.6.58	1301	014076-014086	Wilhelmitor	4	39/14	Hugo-Luther-Straße	9
4.6.59	1301	025800-025803, 025805-025806, 025808-025811	Wilhelmitor	4	38/5	Hugo-Luther-Straße	9 A
4.6.60	1301	018256-018262	Wilhelmitor	4	38/20	Hugo-Luther-Straße	9 B
4.6.61	1100	006180	Wilhelmitor	4	38/6	Hugo-Luther-Straße	9 C
4.6.62	1301	015371-015382	Wilhelmitor	4	40/3	Hugo-Luther-Straße	10
4.6.63	1100	004311	Wilhelmitor	4	41/11	Hugo-Luther-Straße	11
4.6.64	1100	004282	Wilhelmitor	4	41/10	Hugo-Luther-Straße	12
4.6.65	1100	006533	Wilhelmitor	4	41/9	Hugo-Luther-Straße	13
4.6.66	1100	006487	Wilhelmitor	4	41/5	Hugo-Luther-Straße	14
4.6.67	1100	006810	Wilhelmitor	4	41/6	Hugo-Luther-Straße	15

4.6.68	1100	006524	Wilhelmitor	4	41/14	Hugo-Luther-Straße	16, 16 A
4.6.69	1100	006375	Wilhelmitor	6	28/12	Hugo-Luther-Straße	54
4.6.70	1100	016165	Wilhelmitor	6	40/13	Hugo-Luther-Straße	54 A
4.6.71	1100	005100	Wilhelmitor	6	28/18	Hugo-Luther-Straße	55
4.6.72	1301	019732-019737	Wilhelmitor	6	28/16	Hugo-Luther-Straße	56
4.6.73	1100	008161	Wilhelmitor	6	28/19	Hugo-Luther-Straße	57
4.6.74	1100	006329	Wilhelmitor	6	28/20	Hugo-Luther-Straße	58
4.6.75	1301	024458-024465	Wilhelmitor	6	28/13	Hugo-Luther-Straße	59
4.6.76	1301	025395-025398	Wilhelmitor	6	28/14	Hugo-Luther-Straße	59 A
4.6.77	1100	006879	Wilhelmitor	6	31/1	Hugo-Luther-Straße	60 A
4.6.78	1100	006879	Wilhelmitor	6	31/72	Hugo-Luther-Straße	60 A
4.6.79	2101	006879, 028460	Wilhelmitor	6	31/71	Hugo-Luther-Straße	61
4.6.80	1100	012053	Wilhelmitor	6	32/5	Hugo-Luther-Straße	61
4.6.81	1100	006549	Wilhelmitor	6	32/4	Hugo-Luther-Straße	62
4.6.82	1100	009133	Wilhelmitor	4	18/17	Hugo-Luther-Straße	
4.6.83	1100	009133	Wilhelmitor	4	19/38	Hugo-Luther-Straße	
4.6.84	1100	012737	Wilhelmitor	6	40/7	Hugo-Luther-Straße	

Bereich 4.7 – Juliusstraße-Süd

Ord.-Nr.	Grundbuchbezeichnung Grundbuch von Braunschweig Band A		Gemarkung	Kataster-bezeichnung		Lage	Haus-Nrn.
	Art	Blatt/Blätter		Flur	Flurstück		
4.7.1	1100	014494	Wilhelmitor	6	70/157	Cyriaksring 46-49, Juliusstraße 31 F-H, Luisenstraße 10-17	
4.7.2	1301	025535-025642	Wilhelmitor	6	70/160, 70/161	Cyriaksring 46-49, Juliusstraße 31 F-H, Luisenstraße 10-17	
4.7.3	1100	006880	Wilhelmitor	6	70/143	Cyriaksring	50
4.7.4	1100	006880	Wilhelmitor	6	87/70	Cyriaksring	51
4.7.5	1301	021327-021336	Wilhelmitor	6	151/70	Cyriaksring	52
4.7.6	1100	006054	Wilhelmitor	6	149/70	Cyriaksring	53
4.7.7	1301	010961-010968	Wilhelmitor	6	70/96	Cyriaksring	54
4.7.8	1100	006583	Wilhelmitor	6	70/74	Cyriaksring	55, 55 A
4.7.9	1100	006583	Wilhelmitor	6	70/75	Cyriaksring	55, 55 A
4.7.10	1301	025701-025709	Wilhelmitor	6	70/97	Cyriaksring	56
4.7.11	1100	006582	Wilhelmitor	6	70/138	Cyriaksring	57
4.7.12	1100	006581	Wilhelmitor	6	70/98	Cyriaksring	58
4.7.13	1100	006539	Wilhelmitor	6	34/5	Cyriaksring	60
4.7.14	1301	014911-014918, 016931	Wilhelmitor	6	34/2	Cyriaksring	61
4.7.15	1100	014494	Wilhelmitor	6	70/180 tlw.	Cyriaksring	
4.7.16	1100	006538	Wilhelmitor	6	34/4	Frankfurter Straße	264
4.7.17	1100	006566	Wilhelmitor	6	34/6	Frankfurter Straße	265
4.7.18	1301	013693-013700	Wilhelmitor	6	34/1	Frankfurter Straße	266
4.7.19	1100	002337	Wilhelmitor	6	34/3	Frankfurter Straße	267

4.7.20	1301	014403-014410, 022094-022095	Wilhelmitor	6	34/7	Helenenstraße	1
4.7.21	1100	007419	Wilhelmitor	6	35/1	Helenenstraße	2
4.7.22	1100	002138	Wilhelmitor	6	70/25	Helenenstraße	31
4.7.23	1301	024775-024783	Wilhelmitor	6	70/137	Helenenstraße	32
4.7.24	1100	014494	Wilhelmitor	6	84/6	Helenenstraße	
4.7.25	1100	007244	Wilhelmitor	6	70/136	Juliusstraße	31
4.7.26	1301	021340-021354, 028583	Wilhelmitor	6	70/135	Juliusstraße	31 A
4.7.27	1100	006508	Wilhelmitor	6	70/93	Juliusstraße	31 B
4.7.28	1301	012466, 012468-012474	Wilhelmitor	6	70/82	Juliusstraße	31 C
4.7.29	1100	003400	Wilhelmitor	6	70/13	Juliusstraße	31 D
4.7.30	1100	002127	Wilhelmitor	6	122/70	Juliusstraße	31 E
4.7.31	1100	002127	Wilhelmitor	6	124/70	Juliusstraße	31 E
4.7.32	1100	002127	Wilhelmitor	6	70/12	Juliusstraße	31 E
4.7.33	1100	006504	Wilhelmitor	6	70/134	Laffertstraße	1
4.7.34	1301	013713-013721, 014812	Wilhelmitor	6	70/88	Laffertstraße	2
4.7.35	1301	024471-024483	Wilhelmitor	6	70/133	Laffertstraße	3
4.7.36	1301	008889-008890	Wilhelmitor	6	70/86	Laffertstraße	4
4.7.37	1301	016953-016960	Wilhelmitor	6	70/95	Laffertstraße	4 A
4.7.38	1100	006502	Wilhelmitor	6	70/94	Laffertstraße	5
4.7.39	1301	011941-011952, 17462	Wilhelmitor	6	46/70	Laffertstraße	6
4.7.40	1301	011941-011952, 17462	Wilhelmitor	6	70/80	Laffertstraße	6
4.7.41	1301	012142-012149	Wilhelmitor	6	45/70	Laffertstraße	7
4.7.42	1301	012142-012149	Wilhelmitor	6	70/132	Laffertstraße	7
4.7.43	1100	006495	Wilhelmitor	6	70/140	Laffertstraße	8
4.7.44	1100	002056	Wilhelmitor	6	70/10	Laffertstraße	10
4.7.45	1100	016811	Wilhelmitor	6	70/141	Laffertstraße	

Bereich 4.8 - Pippelweg

Ord.-Nr.	Grundbuchbezeichnung Grundbuch von Braunschweig Band A		Gemarkung	Kataster-bezeichnung		Lage	Haus-Nrn.
	Art	Blatt/Blätter		Flur	Flurstück		
4.8.1	1100	004097	Hohetor	1	114/41	Alter Pippelweg	1 A
4.8.2	1100	004096	Hohetor	1	114/22	Altstadtring	1
4.8.3	1100	004098	Hohetor	1	114/18	Altstadtring	2
4.8.4	1100	002380	Hohetor	1	114/15	Altstadtring	3
4.8.5	1301	021383-021392	Hohetor	1	114/16	Altstadtring	4
4.8.6	1100	004099	Hohetor	1	114/39	Altstadtring	5
4.8.7	1100	004100	Hohetor	1	114/38	Altstadtring	6
4.8.8	1100	004101	Hohetor	1	116/114	Altstadtring	6
4.8.9	1100	004101	Hohetor	1	118/114	Altstadtring	7
4.8.10	1100	004102	Hohetor	1	114/21	Altstadtring	8

4.8.11	1301	012291-012354	Hohetor	1	114/14	Gutenbergstraße 4-10, Stolzestr. 2	
4.8.12	1100	003632	Hohetor	1	120/28	Gutenbergstraße	11, 11 A, 12, 12 A, 12 B
4.8.13	1100	004083	Hohetor	1	120/21	Gutenbergstraße	13, 14, 15, 16, 17, 18
4.8.14	1100	003519	Hohetor	1	117/26	Gutenbergstraße	19, 20
4.8.15	1100	003518	Hohetor	1	117/27	Gutenbergstraße	21, 22
4.8.16	1100	003631	Hohetor	1	117/29	Gutenbergstraße	23, 24
4.8.17	1301	013866-013891	Hohetor	1	120/26	Gutenbergstraße	25-27
4.8.18	1100	003617	Hohetor	1	120/24	Gutenbergstraße	28-30
4.8.19	1100	009231	Hohetor	1	114/36 tlw.	Gutenbergstraße	
4.8.20	1100	003617	Hohetor	1	117/19	Gutenbergstraße	
4.8.21	1301	013866-013891	Hohetor	1	120/12	Gutenbergstraße	
4.8.22	1100	003617	Hohetor	1	120/25	Gutenbergstraße	
4.8.23	1100	004028	Hohetor	2	64/25	Pippelweg	71
4.8.24	1100	028284	Hohetor	2	64/57	Pippelweg	72
4.8.25	1100	028288	Hohetor	2	64/56	Pippelweg	72 A
4.8.26	1100	028229	Hohetor	2	64/55	Pippelweg	72 B
4.8.27	1100	028553	Hohetor	2	64/54	Pippelweg	72 C
4.8.28	1100	004024	Hohetor	2	64/53	Pippelweg	73
4.8.29	1100	004025	Hohetor	2	64/14	Pippelweg	73 A
4.8.30	1302	028077-028081, 028191-028195	Hohetor	2	64/22	Pippelweg	73 B
4.8.31	1100	028657	Hohetor	2	64/27	Pippelweg	73 B
4.8.32	1100	028657	Hohetor	2	64/50	Pippelweg	73 B
4.8.33	1301	028191-028195	Hohetor	2	64/49	Pippelweg	73 C
4.8.34	1301	028077-028081	Hohetor	2	64/51	Pippelweg	74
4.8.35	1302	028077-028081, 028191-028195	Hohetor	2	64/52	Pippelweg	74
4.8.36	1100	027140	Hohetor	2	64/40	Pippelweg	74 A
4.8.37	1100	027141	Hohetor	2	64/41	Pippelweg	74 B
4.8.38	1100	027142	Hohetor	2	64/42	Pippelweg	74 C
4.8.39	1100	027143	Hohetor	2	64/43	Pippelweg	74 D
4.8.40	1100	027144	Hohetor	2	64/44	Pippelweg	74 E
4.8.41	1100	027145	Hohetor	2	64/45	Pippelweg	74 F
4.8.42	1100	027724	Hohetor	2	64/46	Pippelweg	74 G
4.8.43	1100	012051	Hohetor	2	64/16	Pippelweg	75
4.8.44	1100	004027	Hohetor	2	64/38	Pippelweg	75
4.8.45	1100	009230	Hohetor	2	64/12	Pippelweg	
4.8.46	1100	009230	Hohetor	2	64/21	Pippelweg	
4.8.47	1100	017845	Hohetor	2	64/24	Pippelweg	
4.8.48	1100	017845	Hohetor	2	64/26	Pippelweg	
4.8.49	1302	027140-027142	Hohetor	2	64/39	Pippelweg	
4.8.50	1100	012044	Hohetor	2	64/48	Pippelweg	
4.8.51	1100	004113	Hohetor	1	114/24	Stolzestraße	1

(3) Die vorstehende Teilaufhebungssatzung sowie die zugehörigen Lagepläne im Maßstab 1:7.500 (Gesamtübersicht und Teilübersicht 4.1), 1:3.000 (Teilübersichten 4.2 und 4.4), 1:2.500 (Teilübersichten 4.3 und 4.6), 1:1.250 (Teilübersicht 4.5) bzw. 1:1.750 (Teilübersichten 4.7 und 4.8), die als Anlagen Bestandteile dieser Teilaufhebungssatzung sind, liegen ab sofort beim Fachbereich Bauordnung und Zentrale Vergabestelle, Abteilung Bauordnung, Beratungsstelle Planen – Bauen - Umwelt, Langer Hof 8, 5. Etage, Zimmer 503 aus und können von jedermann eingesehen werden. Für die Einsichtnahme ist telefonisch ein Termin unter der Tel.-Nr. 470-4001 oder 470-4002 zu vereinbaren.

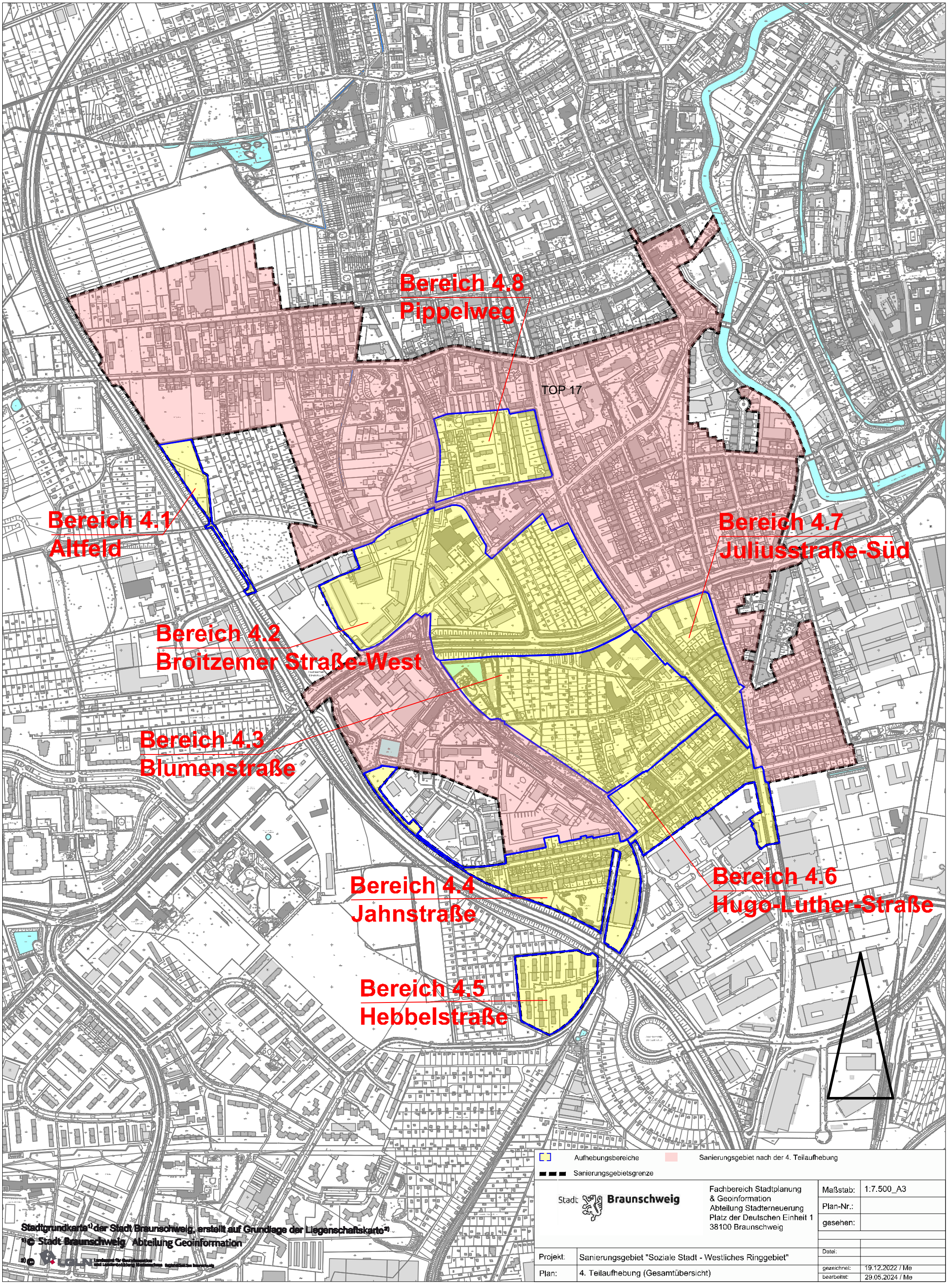
§ 2

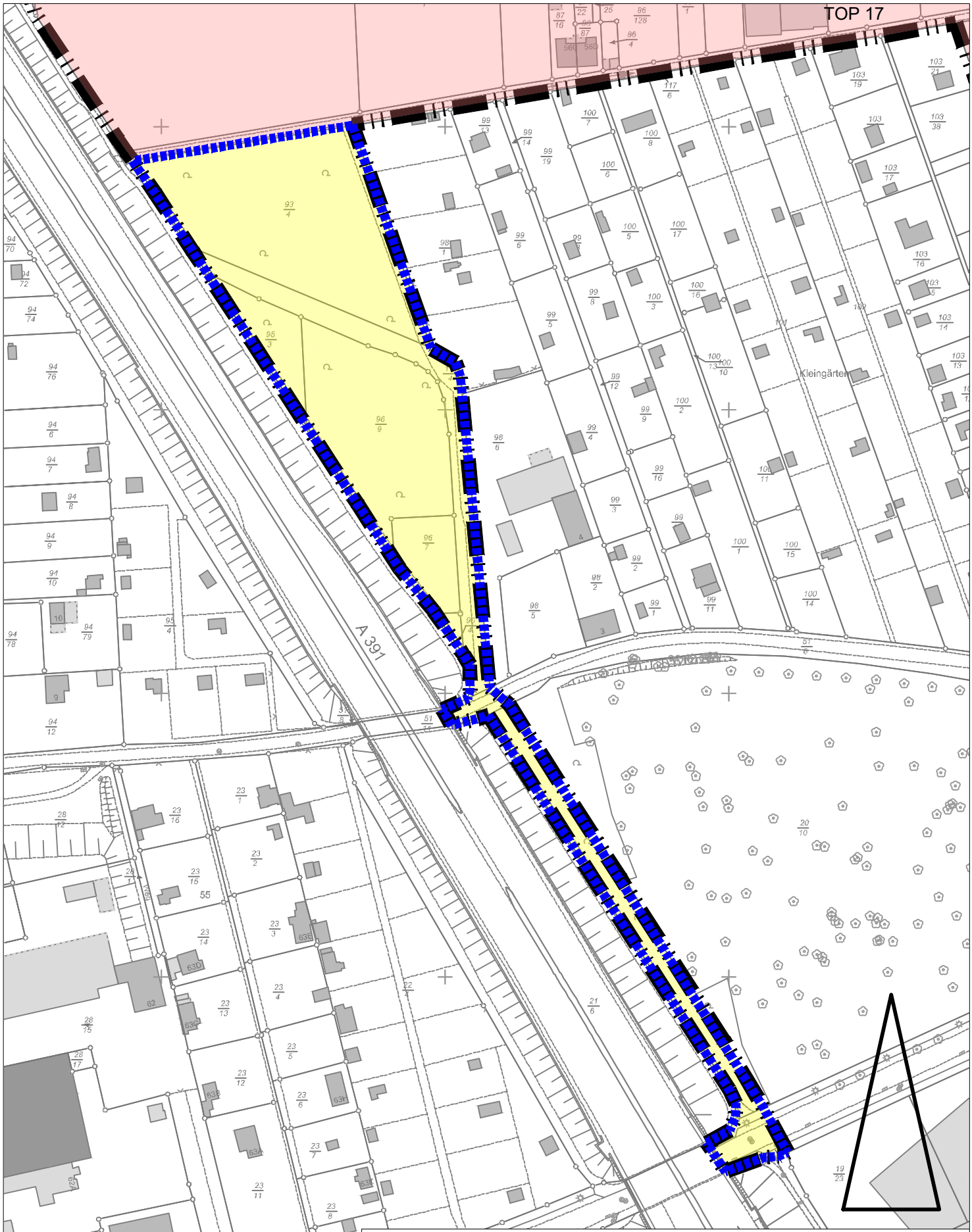
Diese Teilaufhebungssatzung tritt mit dem Tage der Bekanntmachung im Amtsblatt für die Stadt Braunschweig in Kraft.

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

I. V.

Leuer
Stadtbaurat


Bereich 4.8
Pippelweg
Bereich 4.1
Altfeld
Bereich 4.2
Broitzemer Straße-West
Bereich 4.3
Blumenstraße
Bereich 4.4
Jahnstraße
Bereich 4.5
Hebbelstraße
Bereich 4.7
Juliusstraße-Süd
Bereich 4.6
Hugo-Luther-Straße
Aufhebungsbereiche
Sanierungsgebiet nach der 4. Teilaufhebung
Sanierungsgebietsgrenze
Stadt Braunschweig
Fachbereich Stadtplanung & Geoinformation
Abteilung Stadterneuerung
Platz der Deutschen Einheit 1
38100 Braunschweig
Maßstab: 1:7.500_A3
Plan-Nr.:
gesehen:
Datei:
Projekt: Sanierungsgebiet "Soziale Stadt - Westliches Ringgebiet"
Plan: 4. Teilaufhebung (Gesamtübersicht)
gezeichnet: 19.12.2022 / Me
bearbeitet: 29.05.2024 / Me
Stadtgrundkarte[1] der Stadt Braunschweig, erstellt auf Grundlage der Liegenschaftskarte[2]
[1] © Stadt Braunschweig Abteilung Geoinformation
[2] © LGLN



Aufhebungsbereich

Sanierungsgebiet nach der 4. Teilaufhebung

Sanierungsgebietsgrenze

Stadt Braunschweig

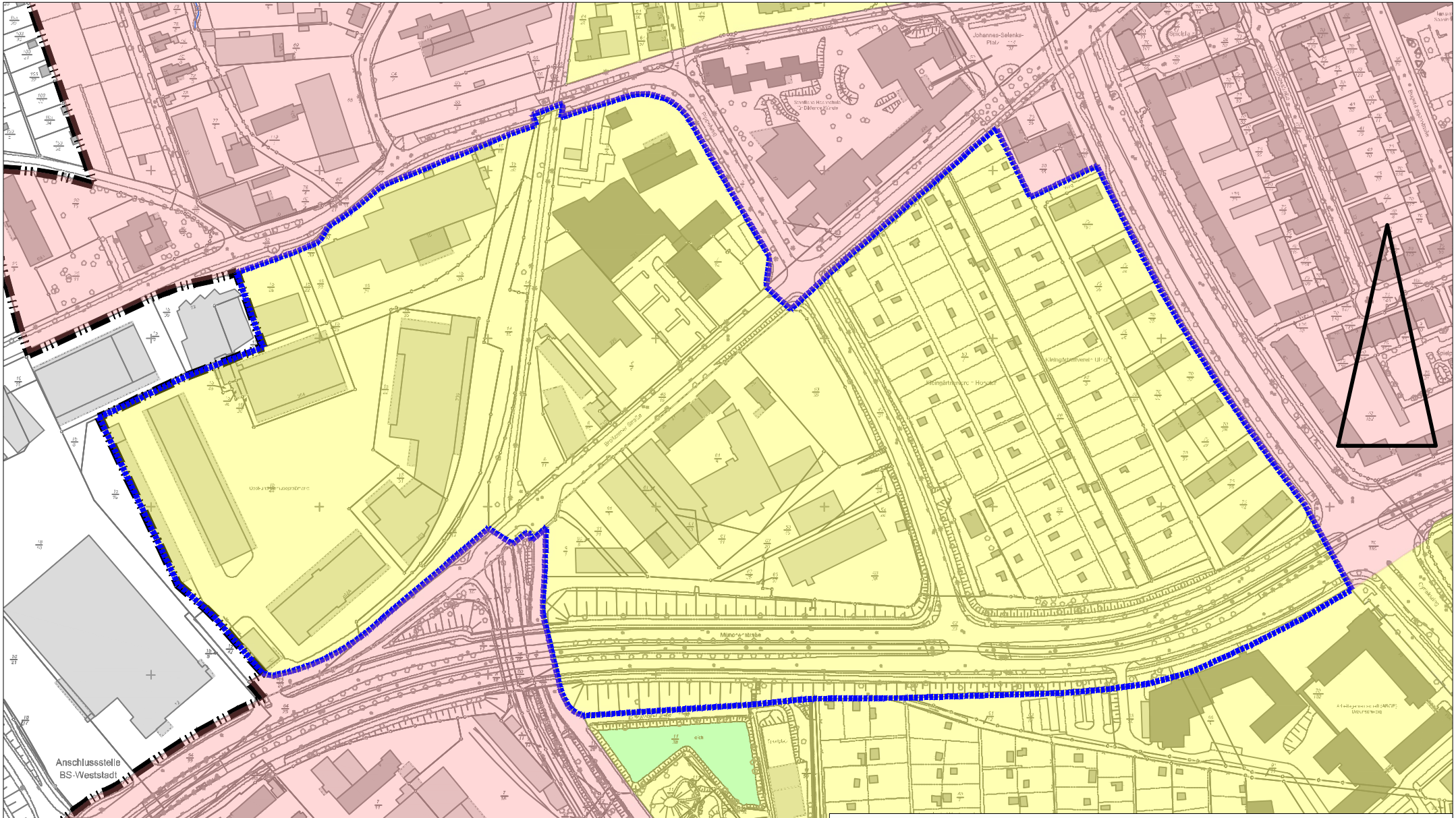
Fachbereich Stadtplanung
& Geoinformation
Abteilung Stadterneuerung
Platz der Deutschen Einheit 1
38100 Braunschweig

Maßstab:	1:7.500_A4
Plan-Nr.:	
gesehen:	
Datei:	
gezeichnet:	19.12.2022 / Me
bearbeitet:	27.05.2024 / Me

Projekt: Sanierungsgebiet "Soziale Stadt - Westliches Ringgebiet"

Plan: 4. Teilaufhebung - Bereich 4.1 Altfeld

Stadtgrundkarte© der Stadt Braunschweig, erstellt auf Grundlage der Liegenschaftskarte© Stadt Braunschweig Abteilung Geoinformation
© LGLN



Aufhebungsbereich

Sanierungsgebiet nach der 4. Teilaufhebung

Sanierungsgebietsgrenze

Stadtgrundkarte[1] der Stadt Braunschweig, erstellt auf Grundlage der Liegenschaftskarte[2]

[1] © Stadt Braunschweig Abteilung Geoinformation

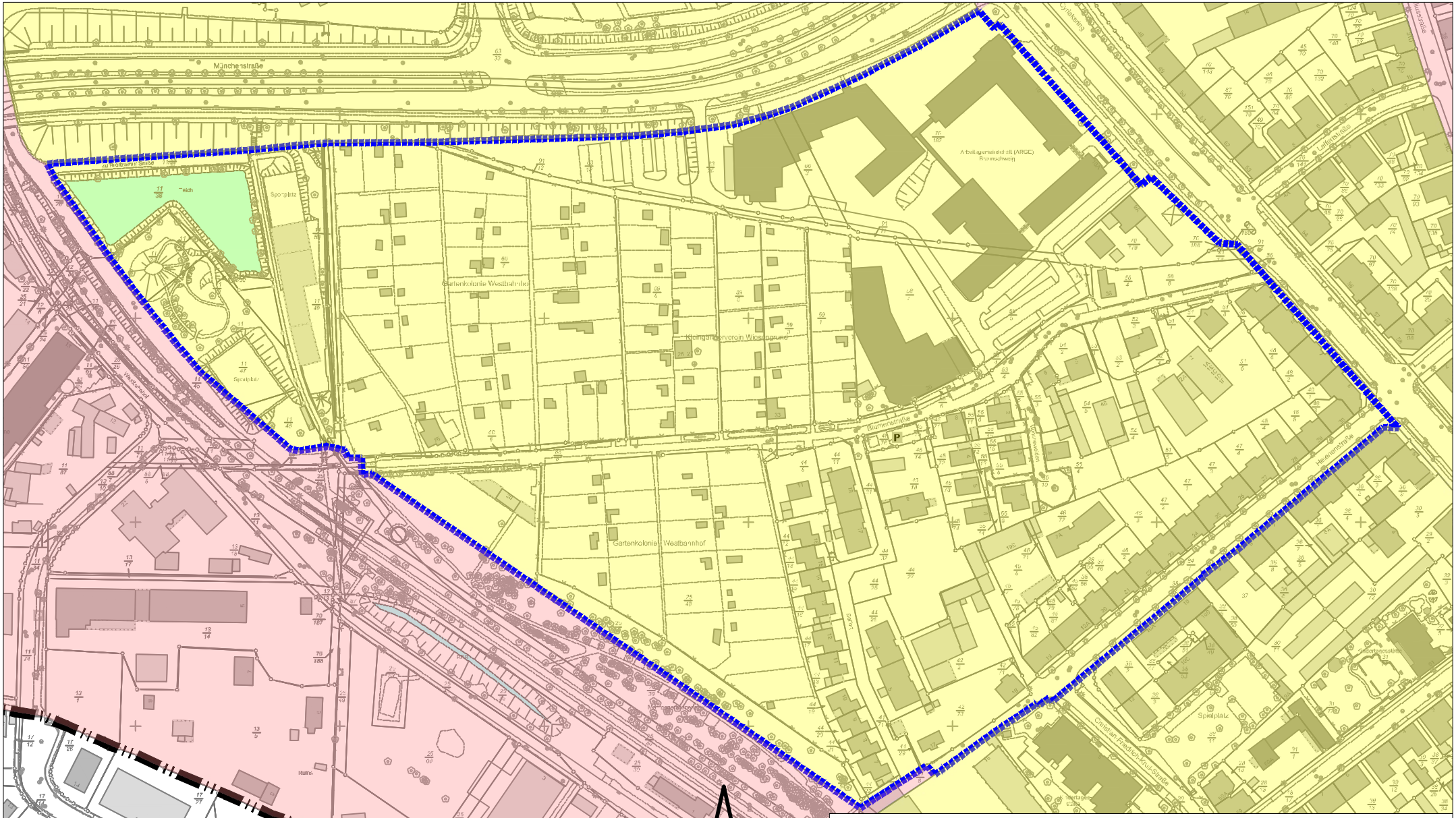
[2] © LGLN Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen

Stadt Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung & Geoinformation
Abteilung Stadterneuerung
Platz der Deutschen Einheit 1
38100 Braunschweig

Maßstab:	1:3.000_A4
Plan-Nr.:	
gesehen:	
Datei:	
gezeichnet:	19.12.2022 / Me
bearbeitet:	27.05.2024 / Me

Projekt:	Sanierungsgebiet "Soziale Stadt - Westliches Ringgebiet"
Plan:	4. Teilaufhebung - Teilbereich 4.2 Broitzemer Straße-West



Aufhebungsbereich

Sanierungsgebiet nach der 4. Teilaufhebung

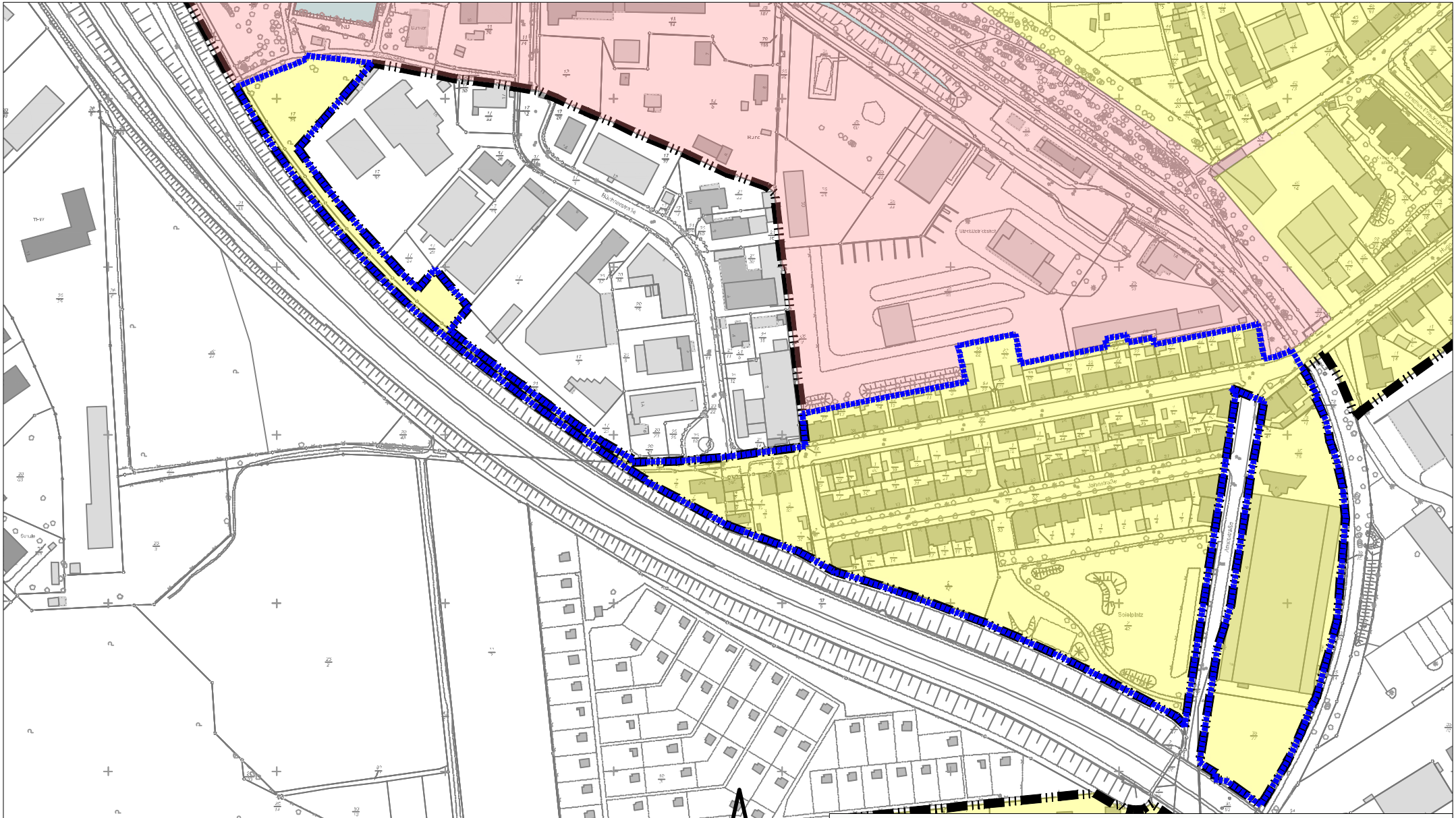
Sanierungsgebietsgrenze

Stadt Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung & Geoinformation
Abteilung Stadterneuerung
Platz der Deutschen Einheit 1
38100 Braunschweig

Maßstab:	1:2.500_A4
Plan-Nr.:	
gesehen:	
Datei:	
gezeichnet:	19.12.2022 / Me
bearbeitet:	29.05.2024 / Me

Projekt:	Sanierungsgebiet "Soziale Stadt - Westliches Ringgebiet"
Plan:	4. Teilaufhebung - Bereich 4.3 Blumenstraße



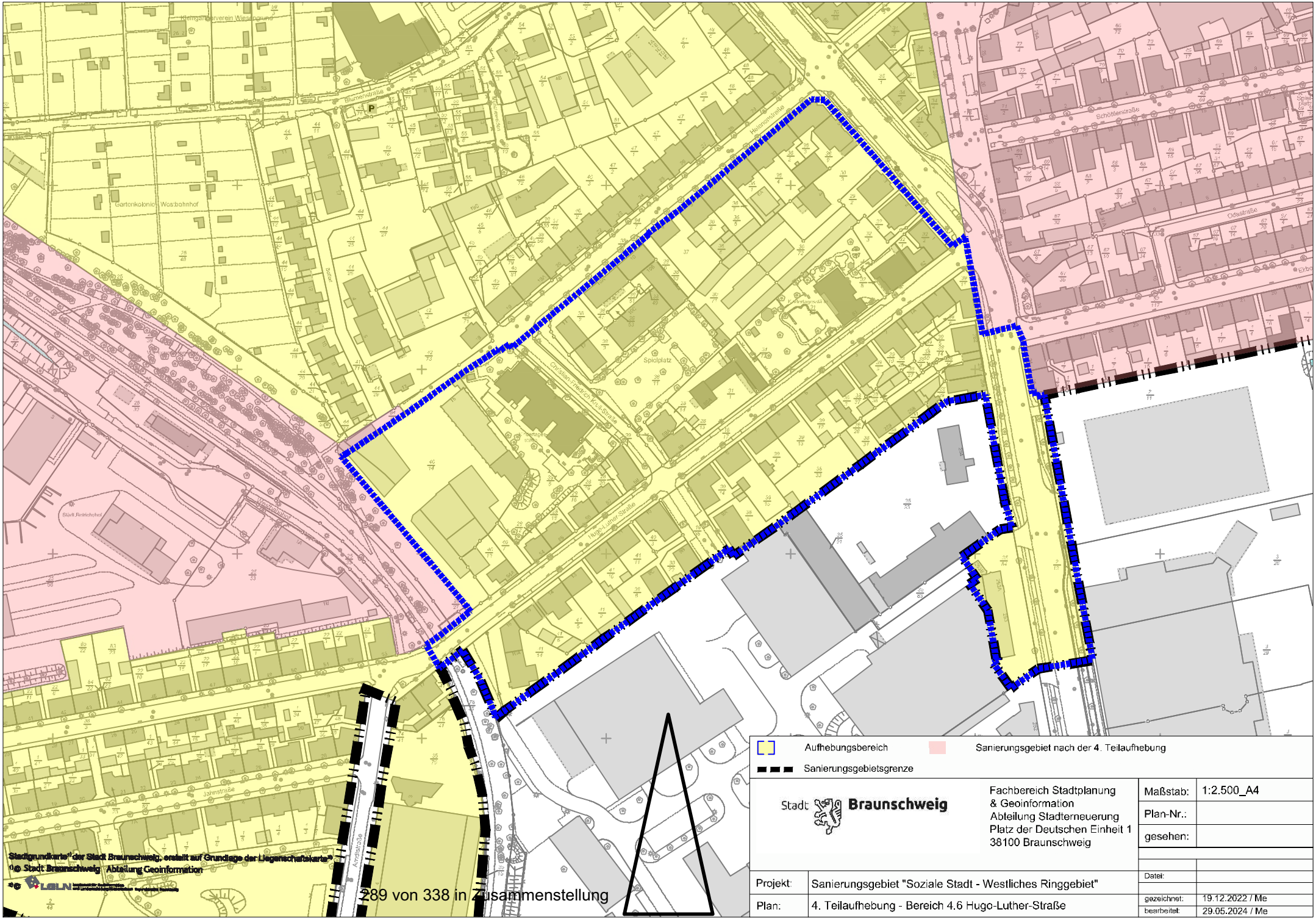
Stadtgrundkarte[1] der Stadt Braunschweig, erstellt auf Grundlage der Liegenschaftskarte[2]
[1] © Stadt Braunschweig Abteilung GeoInformation
[2] © LGLN

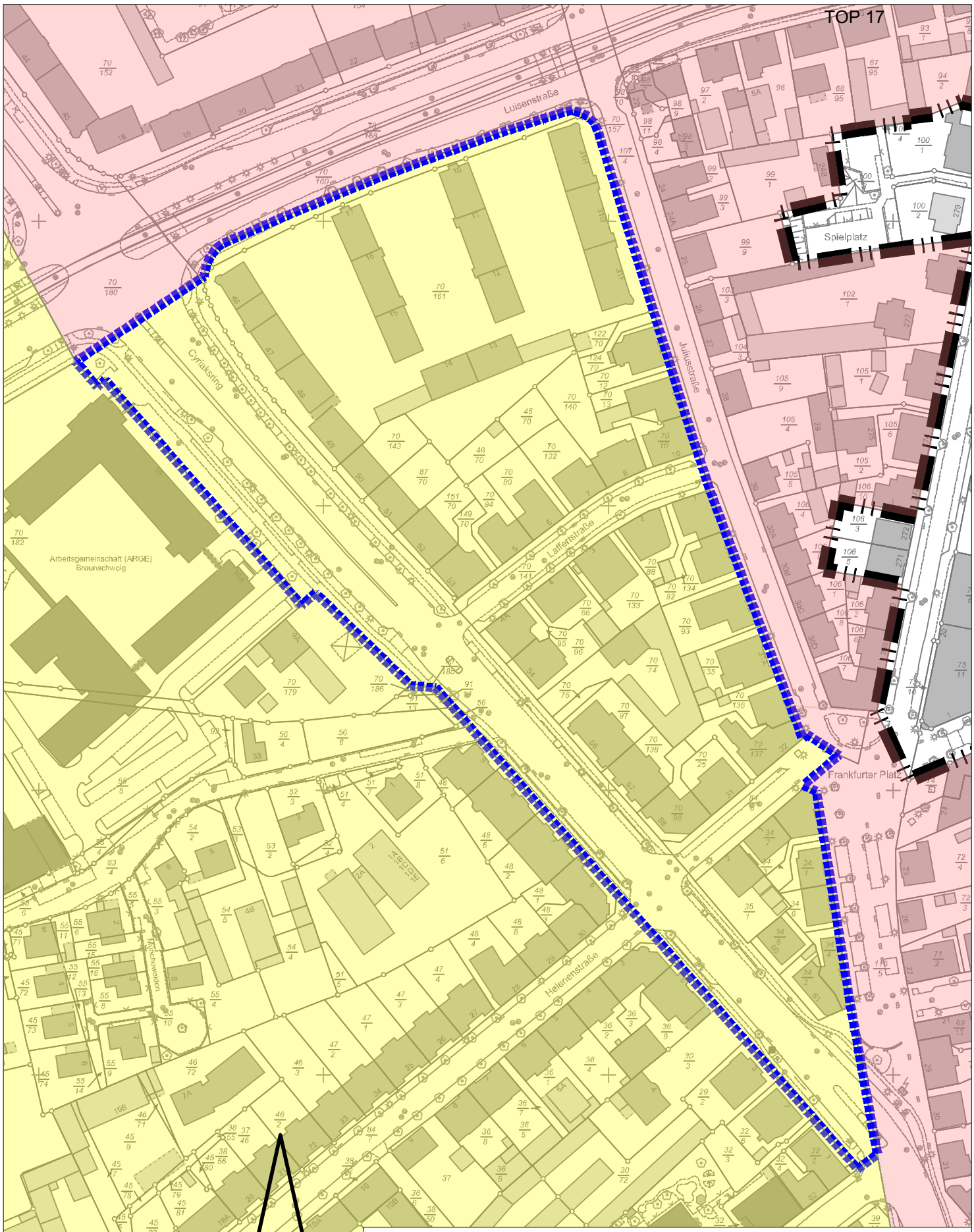
Stadt Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung & Geoinformation
Abteilung Stadterneuerung
Platz der Deutschen Einheit 1
38100 Braunschweig

Maßstab:	1:3.000_A4
Plan-Nr.:	
gesehen:	
Datei:	
Projekt:	Sanierungsgebiet "Soziale Stadt - Westliches Ringgebiet"
Plan:	4. Teilaufhebung - Bereich 4.4 Jahnstraße
gezeichnet:	19.12.2022 / Me
bearbeitet:	29.05.2024 / Me


Hebbelstraße
Fitnessplatz
P
Aufhebungsbereich
Sanierungsgebiet nach der 4. Teilaufhebung
Sanierungsgebietsgrenze
Stadt Braunschweig
Fachbereich Stadtplanung
& Geoinformation
Abteilung Stadterneuerung
Platz der Deutschen Einheit 1
38100 Braunschweig
Maßstab: 1:1.250_A4
Plan-Nr.:
gesehen:
Datei:
Projekt: Sanierungsgebiet "Soziale Stadt - Westliches Ringgebiet"
Plan: 4. Teilaufhebung - Bereich 4.5 Hebbelstraße
gezeichnet: 19.12.2022 / Me
bearbeitet: 29.05.2024 / Me
Stadtgrundkarte*) der Stadt Braunschweig, erstellt auf Grundlage der Liegenschaftskarte*)
*) Stadt Braunschweig Abteilung Geoinformation
*)


Aufhebungsbereich
Sanierungsgebiet nach der 4. Teilaufhebung
Sanierungsgebietsgrenze
Stadt Braunschweig
Fachbereich Stadtplanung & Geoinformation
Abteilung Stadterneuerung
Platz der Deutschen Einheit 1
38100 Braunschweig
Maßstab: 1:2.500_A4
Plan-Nr.:
gesehen:
Datei:
Projekt: Sanierungsgebiet "Soziale Stadt - Westliches Ringgebiet"
Plan: 4. Teilaufhebung - Bereich 4.6 Hugo-Luther-Straße
gezeichnet: 19.12.2022 / Me
bearbeitet: 29.05.2024 / Me
Stadtgrundkarte© der Stadt Braunschweig, erstellt auf Grundlage der Liegenschaftskarte©
©© Stadt Braunschweig Abteilung Geoinformation
©© LGLN
Blumenstraße
Gartenkolonie Westbahnhof
Spielplatz
Hugo-Luther-Straße
Jahnstraße
Arndtstraße
Schöttlerstraße
Odastraße



Aufhebungsbereich

Sanierungsgebiet nach der 4. Teilaufhebung

Sanierungsgebietsgrenze

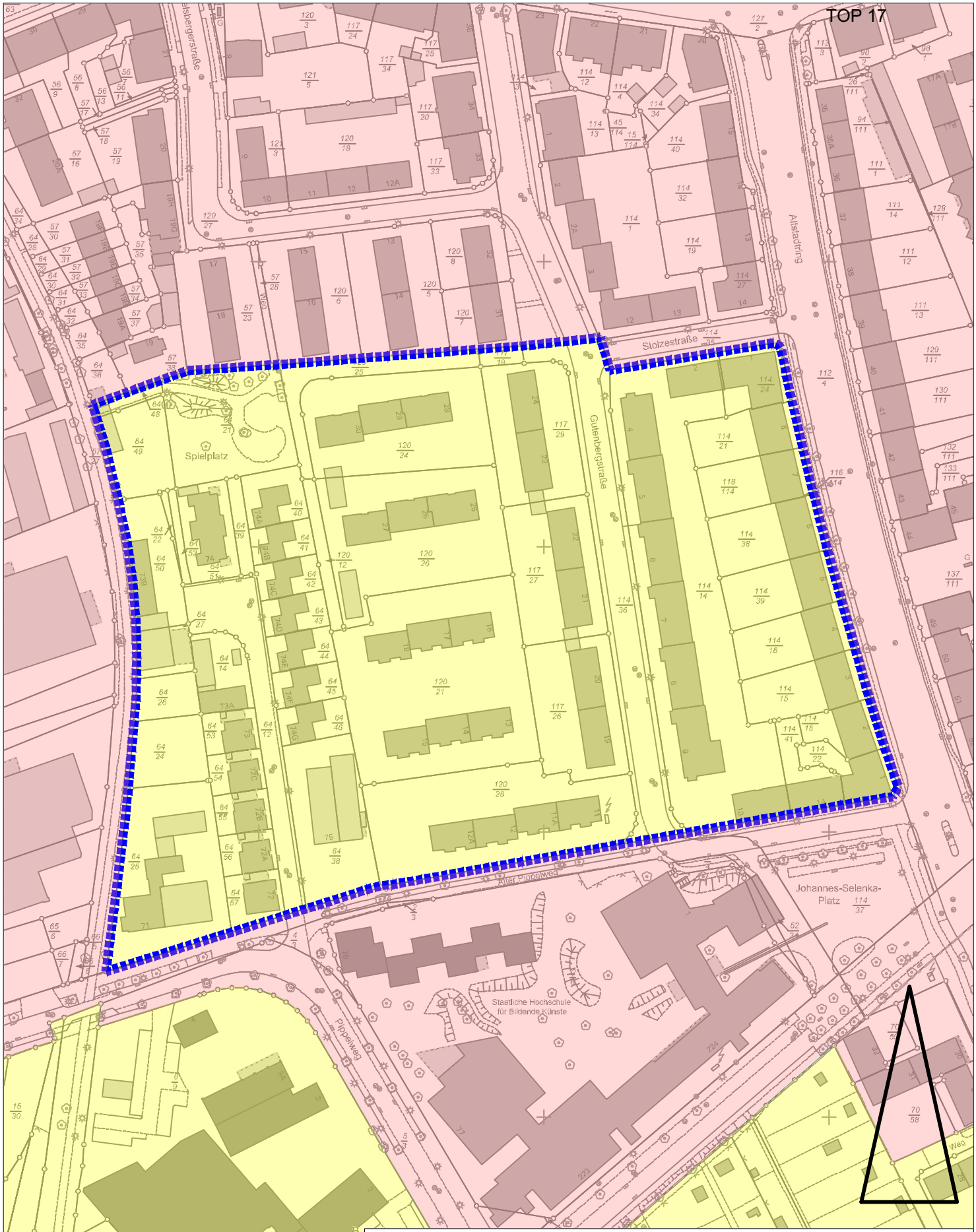
Stadt Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung & Geoinformation
Abteilung Stadterneuerung
Platz der Deutschen Einheit 1
38100 Braunschweig

Maßstab:	1:1.750_A4
Plan-Nr.:	
gesehen:	
Datei:	
gezeichnet:	19.12.2022 / Me
bearbeitet:	29.05.2024 / Me

Projekt:	Sanierungsgebiet "Soziale Stadt - Westliches Ringgebiet"
Plan:	4. Teilaufhebung - Bereich 4.7 Hugo-Luther-Straße

Stadtgrundkarte" der Stadt Braunschweig, erstellt auf Grundlage der Liegenschaftskarte
© Stadt Braunschweig Abteilung Geoinformation
© LGLN



Aufhebungsbereich

Sanierungsgebiet nach der 4. Teilaufhebung

Sanierungsgebietsgrenze

Stadt Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung & Geoinformation
Abteilung Stadterneuerung
Platz der Deutschen Einheit 1
38100 Braunschweig

Maßstab:	1:1.750_A4
Plan-Nr.:	
gesehen:	
Datei:	
gezeichnet:	19.12.2022 / Me
bearbeitet:	29.05.2024 / Me

Projekt: Sanierungsgebiet "Soziale Stadt - Westliches Ringgebiet"

Plan: 4. Teilaufhebung – Bereich 1.8 Pippelweg

Stadtgrundkarte© der Stadt Braunschweig, erstellt auf Grundlage der Liegenschaftskarte© © Stadt Braunschweig Abteilung Geoinformation © LGLN

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

24-24828
Beschlussvorlage
öffentlich

Betreff:
Sanierungsgebiet "Soziale Stadt - Westliches Ringgebiet", Zweite Änderung der Richtlinie der Stadt Braunschweig zur Förderung von Maßnahmen mit Städtebauförderungsmitteln

Organisationseinheit:	*Datum:*
Dezernat III 61 Fachbereich Stadtplanung und Geoinformation	13.01.2025

Beratungsfolge	*Sitzungstermin*	*Status*
Ausschuss für Soziales und Gesundheit (zur Kenntnis)	22.01.2025	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 310 Westliches Ringgebiet (Anhörung)	28.01.2025	Ö
Ausschuss für Planung und Hochbau (Vorberatung)	05.02.2025	Ö
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	11.02.2025	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	18.02.2025	Ö

Beschluss:
„Der zweiten Änderung der „Richtlinie der Stadt Braunschweig zur Förderung von Maßnahmen mit Städtebauförderungsmitteln (Förderrichtlinie zur Stadterneuerung)“ im Sanierungsgebiet „Soziale Stadt – Westliches Ringgebiet“ wird zugestimmt.“

Sachverhalt:

Beschlusskompetenz
Die Zuständigkeit des Rates ergibt sich aus § 58 Abs. 1 Nr. 2 NKomVG.

Hintergrund
Im Fördergebiet „Soziale Stadt – Westliches Ringgebiet“ fördert die Stadt Braunschweig seit der Programmaufnahme im Jahr 2001 im Rahmen der jährlich verfügbaren Städtebauförderungsmittel aus der Programmkomponente „Soziale Stadt“ – seit 2020 „Sozialer Zusammenhalt“ - Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen im Sinne von § 177 Baugesetzbuch (BauGB) an privaten Gebäuden und Freiflächen zur städtebaulichen Erneuerung des Gebietes.

Die geförderten Maßnahmen müssen den Zielen der städtebaulichen Aufwertung, der Gebäudemodernisierung und -instandsetzung, der Verbesserung der Wohn- und Arbeitsverhältnisse und der Wohnumfeldverbesserung sowie der Stadtbildpflege im Sinne der im Entwicklungskonzept beschriebenen Ziele und den jeweils entsprechenden Maßnahmen und Projekten entsprechen.

Die Förderung wird im Rahmen von jeweils abzuschließenden öffentlich-rechtlichen Verträgen (Modernisierungs- bzw. Instandsetzungsvertrag oder sonstige Förderungsvereinbarung) mit der Eigentümerin/dem Eigentümer durchgeführt. Durch die Förderung kleinteiliger, privater Maßnahmen sollen insbesondere Anreize für private Folgeinvestitionen geschaffen werden.

Anlass
Am 23.09.2003 hat der Rat der Stadt Braunschweig die Förderrichtlinien zur Stadterneuerung im Westlichen Ringgebiet beschlossen (DS 8013/03). Am 19.02.2013 hat der Rat die

erste Änderung der Förderrichtlinien beschlossen (DS 15719/12).

Anlässlich der Neufassung der Städtebauförderungsrichtlinie des Landes Niedersachsen durch das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung ist eine Anpassung der kommunalen Modernisierungsrichtlinie notwendig, da sich grundlegende Regelungen geändert haben. Die Gemeinden sind rechtlich verpflichtet, ihre kommunalen Richtlinien anzupassen.

Die Anpassung der Förderrichtlinie wirkt sich auf die zukünftige Berechnung der Fördersumme von privaten Gebäuden und Freiflächen aus. Die bisherige Förderrichtlinie sah neben der Berechnung des Kostenerstattungsbetrags (KEB) im Regelfall eine pauschale Förderung mit verschiedenen Förderquoten vor. Eine maximale Förderhöhe gab es nicht. In der neuen Förderrichtlinie wird die pauschale Förderung vereinheitlicht und eine maximale Förderquote von 30 % bei Gebäuden und Wohnumfeldverbesserungen sowie eine maximale Förderhöhe i. H. v. 30.000 Euro pro Gebäude festgelegt. Bei Gebäuden von geschichtlicher, künstlerischer oder städtebaulicher Bedeutung beträgt die maximale Förderquote 40 % der berücksichtigungsfähigen Kosten bei einer maximalen Förderhöhe von 50.000 Euro. Private Außenanlagen, z. B. Spielplätze, die dauerhaft der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt werden, können in Einzelfällen mit bis zu 100 % gefördert werden.

Maßnahmen im öffentlichen Raum (Straßensanierungen, Aufwertung Grünflächen, Erneuerung Spielplätze), die von den städtischen Fachstellen begleitet und umgesetzt werden, sind von den Änderungen nicht betroffen. Der Geltungsbereich dieser Förderrichtlinie ist auf das Sanierungsgebiet „Soziale Stadt – Westliches Ringgebiet“ beschränkt.

Der Leitfaden zum Ausstattungsstandard ist nicht mehr Teil der Förderrichtlinie, weil Luxusmodernisierungen bereits nach der geltenden Förderrichtlinie des Landes Niedersachsen ausgeschlossen sind, die Eigentümer vor Abschluss der Fördervereinbarung eine Maßnahmenbeschreibung samt Kostenaufstellung vorzulegen haben und eine Ortsbesichtigung stattfindet.

Gebietsumgriff
Die zu fördernden Maßnahmen müssen sich im Sanierungsgebiet „Soziale Stadt – Westliches Ringgebiet“ befinden. Es gilt der zur Zeit der Antragstellung bestehende Umgriff des Sanierungsgebiets. Der Plan in der Anlage stellt das Sanierungsgebiet nach Inkrafttreten der Satzung über die 4. Teilaufhebung der Sanierungssatzung dar. Die Vorlage über die 4. Teilaufhebung wird im Rat in der gleichen Sitzung beraten (DS 24-23919).

Anlagen
Die neue Förderrichtlinie ist als Anlage 1 beigefügt. Die Änderungen der bislang geltenden Förderrichtlinie (Stand 13.01.2013) zur Neufassung 2025 können der Anlage 2 entnommen werden.

Beteiligung
Der Sanierungsbeirat wird in die Beratungsfolge mit seiner Sitzung am 23.01.2025 einbezogen.
Der Ausschuss für Soziales und Gesundheit erhält die Vorlage zur Kenntnis.

Leuer

Anlage/n:
Anlage 1: Richtlinie der Stadt Braunschweig zur Förderung von Maßnahmen mit Städtebauförderungsmitteln im Westlichen Ringgebiet
Anlage 2: Vergleich der neuen Förderrichtlinie (2025) mit der bisherigen Förderrichtlinie (2013)

Richtlinie der Stadt Braunschweig zur Förderung von Maßnahmen mit Städtebauförderungsmitteln (Förderrichtlinie zur Stadterneuerung) Sanierungsgebiet „Soziale Stadt – Westliches Ringgebiet“

(Beschluss des Rates der Stadt Braunschweig vom 18. Februar 2025)

Inhalt

§ 1 Grundsätze 1
§ 2 Begriffe 1
§ 3 Förderungsfähige Maßnahmen und Kosten 2
§ 4 Eigenleistungen 3
§ 5 Förderungsarten 3
§ 6 Indirekte Förderung durch Steuervergünstigung 4
§ 7 Einzelfallbezogene Pauschalförderung 4
§ 8 Förderung nach Gesamtertragsberechnung 4
§ 9 Entfällt 5
§ 10 Antragsverfahren 5
§ 11 Bindungen und Bedingungen 5
§ 12 Durchführung der Förderung 6
§ 13 Inkrafttreten, Geltungsdauer 7

§ 1 Grundsätze

(1) Die Stadt Braunschweig fördert im Rahmen der jährlich verfügbaren Städtebauförderungsmittel Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen an privaten Gebäuden und Freiflächen sowie Maßnahmen zur Wohnumfeldverbesserung. Die Förderung verfolgt den Zweck Behebung von Mängeln und Missständen an Gebäuden, der Ortsbildpflege und der Wohnumfeldverbesserung.

(2) Diese Richtlinie beinhaltet Maßstäbe für die Festsetzung eines Kostenerstattungsbetrages für die Förderung von Maßnahmen nach dem Städtebauförderungsrecht (entsprechend Nr. 5.3.3.1 R-StBauF).

(3) Grundlage bildet die Städtebauförderungsrichtlinie des Landes Niedersachsen (R-StBauF) in der jeweils geltenden Fassung.

(4) Der Geltungsbereich dieser Richtlinie ist auf das förmlich festgelegte Sanierungsgebiet „Westliches Ringgebiet – Soziale Stadt“ (vgl. Lageplan **Anlage 1**) begrenzt.

§ 2 Begriffe

(1) Maßnahmen im Sinne dieser Richtlinie sind insbesondere die Modernisierung zur Beseitigung von Missständen und die Instandsetzung zur Behebung von Mängeln von Gebäuden im Sinne des § 177 Baugesetzbuch (BauGB) sowie weitere bauliche oder andere Maßnahmen, etwa auf Freiflächen. Maßnahmen können in Maßnahmenabschnitte zeitlich unterteilt werden.

(2) Entfällt.

(3) Förderung im Sinne dieser Richtlinie ist die indirekte Förderung durch Ermöglichung einer erhöhten Steuerabschreibung ebenso wie die direkte Förderung durch Gewährung von Zuwendungen in Form von verlorenen Zuschüssen.

(4) Förderungsvereinbarung im Sinne dieser Richtlinie ist ein öffentlich-rechtlicher Vertrag gemäß §§ 54 ff. des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) zur Regelung der durchzuführenden Maßnahmen und der Förderung. Im Rahmen der Modernisierung und Instandsetzung wird auch der Titel *Modernisierungsvertrag* und *Instandsetzungsvertrag* verwendet.

§ 3 Förderungsfähige Maßnahmen und Kosten

(1) Förderungsfähig sind nur solche Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen i. S. d. § 2 (1) und (2) an Gebäuden, die zur umfassenden Beseitigung von Mängeln und Missständen i. S. d. § 177 beitragen. Weiterhin förderungsfähig sind Maßnahmen zur Verbesserung der Energieeinsparung sowie auf Freiflächen zur Verbesserung des Wohnumfeldes. Insbesondere müssen diese Maßnahmen im Einklang mit der Städtebauförderungsrichtlinie des Landes Niedersachsen stehen.

(2) Den Grundsätzen des fachgerechten Bauens sowie eventuellen Belangen der Denkmalpflege ist Rechnung zu tragen.

(3) Grundsätzlich müssen nach erfolgter Modernisierung bzw. Instandsetzung sämtliche Mängel und Missstände i. S. d. § 177 BauGB beseitigt sein; insbesondere sollen auch einzelne, bereits vorhandene städtebauliche Missstände durch die Maßnahmen nicht gefestigt werden.

(4) Typische förderungsfähige Maßnahmen im Sinne dieser Richtlinie sind insbesondere

- Maßnahmen zur umfassenden Modernisierung bzw. Instandsetzung von Gebäuden;
- Maßnahmen zur Erhaltung, Erneuerung und funktionsgerechten Verwendung an Gebäuden mit besonderer geschichtlicher, künstlerischer oder städtebaulicher Bedeutung;
- Maßnahmen zur Wohnumfeldverbesserung auf privaten Flächen, wenn
  - die Maßnahme im Zusammenhang mit der direkten Gebäudefunktion steht (z. B. Fahrradabstellanlagen, Müllsammelplätze, Wege, barrierefreie Gestaltung) und im Zuge der eigentlichen Gebäudesanierung durchgeführt wird, oder
  - die Fläche dauerhaft für eine öffentliche Nutzung zur Verfügung steht (z. B. Spielplätze) und diese vertraglich abgesichert ist, oder
  - die Maßnahmen einer ökologischen Aufwertung dienen und öffentlich wirksam sind (z. B. Begrünung, wasserdurchlässige Wegeführung, Bodenentsiegelung für Vegetations- oder naturnahe Wasserflächen i. S. des Klimaschutzes und der Klimaanpassung).

(5) Die Aufteilung einer Maßnahme in Maßnahmenabschnitte ist innerhalb eines tragfähigen Gesamtkonzepts zulässig. Nicht zulässig ist der Abschluss mehrerer aufeinander folgender Modernisierungs- und Instandsetzungsvereinbarungen für Teile derselben Maßnahme (Gebäude).

(6) Nichtförderungsfähig sind alle Arten von Instandhaltungsmaßnahmen sowie Teilmaßnahmen, die trotz fachgerechter Ausführung der Einzelmaßnahme zu einer Verfestigung von vorhandenen städtebaulichen Missständen führen.

(7) Entfällt.

(8) Falls eine Mehrwertsteuererstattung in Anspruch genommen werden kann, wird die Mehrwertsteuer bei den förderungsfähigen Maßnahmenkosten nicht berücksichtigt.

(9) Sämtliche Förderungsarten nach dieser Richtlinie sind nachrangig. Andere verfügbare öffentlich-rechtliche Fördermittel anderer Programme – insbesondere die der Niedersächsischen Wohnungsbauförderung – sind vorrangig einzusetzen. Die förderungsfähigen Maßnahmenkosten werden bei einer Bezuschussung um die einzusetzenden Drittmittel reduziert.

(10) Der Einsatz von Städtebauförderungsmitteln und Wohnraumförderungsmitteln für dasselbe Gebäude kommt grundsätzlich nicht in Betracht. Wohnraumförderungs- und Städtebauförderungsmittel können nur in dem Sinne kombiniert werden, dass Städtebauförderungsmittel für das bauliche Umfeld (Straßen, Plätze, Freiflächen, Gemeinbedarfseinrichtungen etc.) eingesetzt werden und Wohnraumförderungsmittel für das Gebäude als solches.

§ 4 Eigenleistungen

(1) Angemessene Arbeitsleistungen privater Eigentümer*innen gehören zu den zuwendungsfähigen Baukosten. Diese werden nicht über einen Betrag in Höhe von 12 EUR je Stunde und nicht über 30% der sonstigen zuwendungsfähigen Ausgaben berücksichtigt. Eigentümer*innen haben die erbrachten Arbeitsleistungen gegenüber der Stadt Braunschweig in Form von Stundennachweisen schriftlich zu belegen.

Die Stadt behält sich eine Vor-Ort-Prüfung und einen Vergleich mit den anerkannten Antragsunterlagen vor.

(2) Leistungen mit dem eigenen Unternehmen der Antragsteller*in gehören zu den zuwendungsfähigen Baukosten. Es werden dabei nur solche Leistungen anerkannt, für die das eigene Unternehmen qualifiziert ist. Antragssteller*innen haben darüber einen entsprechenden geeigneten Nachweis zu führen. Die Kosten werden vor Antragstellung auf der Grundlage von bepreisten Leistungsverzeichnissen (Einheitspreise an der unteren Preisskala) ermittelt.

(3) Die Stadt Braunschweig behält sich eine Prüfung der Kosten und einen Vergleich mit Kostenkenndaten vor. Nach Abschluss der Baumaßnahmen müssen die Eigentümer*innen die mit dem eigenen Unternehmen erbrachten Leistungen entsprechend nachweisen, erforderlichenfalls durch sachliche und rechnerische Prüfung durch das baubetreuende Planungsbüro.

(4) Die Indirekte Förderung durch Steuervergünstigung (§ 5 (1)) berücksichtigt laut Gesetz bei Eigenleistung nicht die eigene Arbeitsleistung. Hier sind die Materialkosten und sonstigen Kosten zum Zweck der Bescheinigung nachzuweisen.

§ 5 Förderungsarten

(1) Indirekte Förderung durch Steuervergünstigung:

Die Förderung der Maßnahme kann in der Weise erfolgen, dass die Stadt Braunschweig nach Durchführung über die Maßnahmenkosten eine gemeindliche Bescheinigung ausstellt, die Eigentümer*innen die Inanspruchnahme der erhöhten steuerlichen Abschreibungen nach §§ 7h/ 10f Einkommensteuergesetz (EStG) ermöglicht.

(2) Einzelfallbezogene Pauschalförderung:

Bei einer Zuwendung in Form eines Zuschusses soll grundsätzlich eine pauschalierte Förderung von Maßnahmen unter Verzicht auf eine Einzelfallberechnung erfolgen, um möglichst viele Vorhaben fördern zu können.

(3) Förderung nach Gesamtertragsberechnung:

Im Einzelfall kann die Förderung durch Ermittlung des Kostenerstattungsbetrages auf Grundlage des jährlichen Gesamtertrags erfolgen. Diese Förderung ist insbesondere vorgesehen für Maßnahmen an Gebäuden mit herausgehobener städtebaulicher oder sozialer Bedeutung.

(4) Förderung durch Darlehen

Entfällt.

§ 6 Indirekte Förderung durch Steuervergünstigung

(1) Die indirekte Förderung durch Steuervergünstigung ist eine von anderen Förderungsarten nach dieser Richtlinie unabhängige Förderung. Sie ist geregelt durch Gesetz. Sie kann somit mit der Gewährung einer Zuwendung verbunden werden; die gemeindliche Bescheinigung weist diese Zuwendung dann aus.

(2) Die in Anspruch genommenen anderen öffentlich-rechtlichen Fördermittel i. S. d. § 3 (9) sind der Stadt Braunschweig zum Zwecke der Bescheinigung nachzuweisen.

(3) Die gemeindliche Bescheinigung zur Vorlage bei den Finanzbehörden ist nach Landesrecht kostenpflichtig.

§ 7 Einzelfallbezogene Pauschalförderung

(1) Der Regelfördersatz bei Modernisierung und Instandsetzung sowie bei Maßnahmen der Wohnumfeldverbesserung beträgt 30 % der von der Stadt Braunschweig als förderungsfähig ermittelten Modernisierungs- und Instandsetzungskosten bzw. Maßnahmenkosten. Die Höhe des Zuschusses ist auf 30.000 € zuzüglich Baupreisindexsteigerung (Höchstgrenze) je Maßnahme begrenzt.

(2) Davon abweichend können Außenanlagen (z.B. Spielplätze), die nach ihrer Sanierung dauerhaft der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt werden, in Einzelfällen mit Förderungen von bis zu 100% der Maßnahmenkosten bedacht werden. In diesen Fällen ist ein Vertrag zwischen der Stadt Braunschweig und der Eigentümer*in über die Durchführung der Ordnungsmaßnahme und der dauerhaften öffentlichen Nutzung zu schließen.

(3) Bei Gebäuden von geschichtlicher, künstlerischer oder städtebaulicher Bedeutung beträgt die Pauschale 40 % der berücksichtigungsfähigen Kosten. Die Höhe des Zuschusses ist auf 50.000 € zuzüglich Baupreisindexsteigerung (Höchstgrenze) je Maßnahme begrenzt.

(4) Die vorgenannten Höchstgrenzen der Pauschalen sind dynamisch gestaltet (Baupreisindexsteigerung). Der Höchstbetrag wird jährlich durch die NBank (Fördermittelgeber) veröffentlicht.

(5) Anstelle der Auszahlung eines Zuschusses kann zu gegebener Zeit die Förderung auch durch Verrechnung des Zuschussanspruches mit dem für das Grundstück ggf. entstehenden sanierungsrechtlichen Ausgleichsbetrag nach § 154 BauGB vereinbart werden. Auch hierbei beträgt der Fördersatz 30 % bzw. 40 %, der Zuschuss wird aber begrenzt auf die Höhe des Ausgleichsbetrages, so dass maximal förderungsfähige Kosten in Höhe des 3,33- bzw. 2,5-fachen des Ausgleichsbetrages bezuschusst werden. Voraussetzung für diesen Förderungsweg ist, dass die Ausgleichsbeträge zu gegebener Zeit mit ausreichender Sicherheit ermittelt werden können.

§ 8 Förderung nach Gesamtertragsberechnung

(1) Die Ermittlung des Kostenerstattungsbetrags erfolgt durch Berechnung auf der Grundlage des jährlichen Gesamtertrags (Gesamtertragsberechnung) Nr. 5.3.3.1 Absatz 5 c) R-StBauF.

(2) Entfällt.

(3) Entfällt.

(4) Für Wohnungsbelegungsrechte, die der Stadt Braunschweig im Bedarfsfall in der Förderungsvereinbarung eingeräumt werden, kann darüber hinaus ein Zuschlag von 5.000 € pro Wohnung gewährt werden.

(5) Entfällt.

(6) Die verfügbaren anderen öffentlich-rechtlichen Fördermittel i. S. d. § 3 (9) werden auf die zu bezuschussenden Kosten angerechnet.

§ 9 Entfällt

§ 10 Antragsverfahren

(1) Für die Stadt Braunschweig ist ein Sanierungsträger tätig. Der Sanierungsträger ist vorrangiger Ansprechpartner für Fragen der Förderung. Vor Antragstellung muss eine Beratung durch den Sanierungsträger stattfinden. Hierbei ist u. a. festzustellen, ob das Objekt modernisierungs- und instandsetzungsbedürftig ist bzw. ob die Maßnahme sonst durchführbar und sinnvoll erscheint sowie ob eine kurze gutachterliche Stellungnahme oder ein externes (Modernisierungs-)Gutachten erforderlich ist.

(2) Die Förderung von Maßnahmen bedarf bei allen Förderungsarten (§ 5) der rechtzeitigen vorherigen schriftlichen formlosen Antragstellung bei der Stadt Braunschweig. Dem Antrag sind aussagefähige Fotos über den derzeitigen Zustand des Objektes, Maßnahmen- und Materialbeschreibung, und – soweit vorhanden – Planungsunterlagen beizufügen. Anträgen zur Förderung von Maßnahmen, die Wohn- oder Gewerbeflächen betreffen, ist bei einer Förderung gemäß § 8 eine Wohn- und Nutzflächenberechnung nach DIN 277 beizufügen; bei allen anderen Förderungsarten ist eine vereinfachte Wohn- und Nutzflächenberechnung ausreichend.

(3) Über die Art und Höhe der Förderung entscheidet die Stadt Braunschweig.

(4) Es besteht kein Rechtsanspruch auf Förderung.

(5) Die Stadt Braunschweig kann, soweit die verfügbaren Städtebauförderungsmittel nicht für die Bezuschussung aller grundsätzlich förderungsfähigen Maßnahmen ausreichen, die Auswahlkriterien für zu bezuschussende Projekte weiter eingrenzen.

Als Kriterien können hierbei insbesondere dienen die zeitliche Reihenfolge des Antragseinganges, der Grad der positiven sozialen, städtebaulichen, ökologischen oder regionalwirtschaftlichen Auswirkungen des Projektes sowie die relative Bedürftigkeit des/der Antragsteller*in, die sich aus der wirtschaftlichen, persönlichen oder sozialen Situation ergeben kann.

Besonders begrüßt werden darüber hinaus Maßnahmen, die den Belangen des Umweltschutzes, des ressourcenschonenden und stilgerechten Bauens Rechnung tragen.

(6) Die Förderung wird vereinbart durch Abschluss einer Förderungsvereinbarung im Sinne des § 2 (4). Sie wird geschlossen zwischen der Stadt Braunschweig und dem/der Eigentümer*in.

§ 11 Bindungen und Bedingungen

(1) Für sämtliche Förderungsarten nach § 5 sind folgende wesentliche Bindungen und Bedingungen in der Förderungsvereinbarung festzulegen:

a) Der/Die Eigentümer*in verpflichtet sich zur zügigen und zweckgerechten Durchführung der Maßnahmen auf der Grundlage einer mit der Stadt Braunschweig abgestimmten Planung.
b) Die fachgerechte Durchführung der Maßnahme ist in geeigneter Form nachzuweisen; die Nachweisform soll in der Förderungsvereinbarung konkretisiert werden.
c) Entfällt.
d) Entfällt.
e) Aus wichtigem Grund, insbesondere bei gravierendem Vertragsverstoß durch den/die Eigentümer*in, kann der Vertrag gekündigt werden.

Für die Dauer von 10 Jahren nach Abschluss der Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen ist festzulegen:

f) Eine Begrenzung der Nettokaltmiete für vermietete bzw. zu vermietende Wohnungen nach dem Mietpreisspiegel der Stadt Braunschweig bzw. – bei ggf. Fortfall dieses Mietpreisspiegels – nach ortsüblicher Vergleichsmiete.
g) Der/Die Eigentümer*in verpflichtet sich, die in Zukunft notwendigen laufenden Instandhaltungsmaßnahmen regelmäßig durchzuführen.
h) Entfällt.

(2) Für Förderung durch Auszahlung oder Verrechnung eines Zuschussbetrages (§ 7 (5)) ist zu vereinbaren:

a) Werden Maßnahmen nicht, nicht vollständig oder mangelhaft durchgeführt, so kann die Stadt Braunschweig insoweit Nachholung, Ergänzung oder Nachbesserung innerhalb angemessener Frist verlangen. Die Stadt Braunschweig kann nach erfolglos abgelaufener Frist vom Vertrag zurücktreten oder Ersatzvornahme auf Kosten der/des Vertragspartner*in durchsetzen.
b) Entfällt.
c) Bei schwerwiegenden Vertrags- oder Pflichtverstößen kann die Stadt Braunschweig unter Rückforderung ausgezahlter Beträge vom Vertrag zurücktreten.
d) Erfolgt ein Rücktritt oder eine Kündigung aufgrund von Umständen, die der/die Eigentümer*in nicht zu vertreten hat, so kann diese/r Eigentümer*in verlangen, dass die Stadt Braunschweig in angemessenem Umfang, max. bis zum vereinbarten Zuschusshöchstbetrag, die notwendigen Aufwendungen erstattet.

(3) Bei Bezuschussung über 10.000 € ist auf Verlangen der Stadt Braunschweig zusätzlich die Verpflichtung des/der Eigentümer*in zu vereinbaren, auf die Nutzung des Gebäudes oder von Teilen des Gebäudes als Spielhalle, (Sport-) Wettbüro, Videothek, Sexshop Bordell und für bordellähnliche Nutzungen, zur Wohnungsprostitution und ähnlichen Nutzungen zu den vorgenannten zu verzichten. Die Absicherung dieser Verpflichtung erfolgt durch die Eintragung einer erstrangigen beschränkt persönlichen Dienstbarkeit zugunsten der Stadt Braunschweig im Grundbuch.

(4) Bei Bezuschussung über 30.000 € ist zusätzlich eine dingliche Sicherung des Zuschussbetrages nebst 17 % Zinsen durch brieflose Grundschuld für die Dauer von 10 Jahren nach Abschluss der Maßnahmen zu vereinbaren.

(5) Weitere Bindungen und Bedingungen, die ggf. für die zügige und zweckgerechte Durchführung der Maßnahmen oder zur Erfüllung öffentlich-rechtlicher Vorschriften erforderlich erscheinen, können zusätzlich vereinbart werden.

§ 12 Durchführung der Förderung

(1) Mit der Durchführung der Maßnahme darf erst nach Unterzeichnung der Förderungsvereinbarung und nach Vorliegen der erforderlichen öffentlich-rechtlichen, insbes. bauordnungsrechtlichen Genehmigungen begonnen werden; ein vorzeitiger Beginn führt zum Ausschluss von der Förderung.

(2) Entfällt.

(3) Die Maßnahmen sind zügig und zweckgerecht innerhalb des vereinbarten Zeitraumes durchzuführen und gegenüber dem Sanierungsträger abzurechnen. Für den Fall von Verzug oder sonstigem Verstoß gegen die Förderungsvereinbarung, insbesondere bei Abweichung von Inhalt und Qualität der vereinbarten Maßnahmen, kann die Stadt Braunschweig Fristen setzen sowie Nachholung oder Ersatzvornahme verlangen. Bei schwerwiegenden Verstößen können die vereinbarten Zuwendungen widerrufen werden; bereits ausgezahlte Beträge können dann zurückgefordert werden.

(4) Bei Zuwendungen bis 10.000 € erfolgt die Auszahlung zu 100 % nach Fertigstellung der Maßnahme und Vorlage prüffähiger Rechnungen sowie Zahlungsnachweisen über die geförderte Maßnahme und nach Feststellung des zweckbestimmten Einsatzes der Zuwendungen.

(5) Bei Zuwendungen über 10.000 € erfolgt die Auszahlung auf Verlangen der/des Eigentümer*in in Raten nach Vereinbarung bzw. nach Baufortschritt höchstens zu insgesamt 90 %. Die Höhe einer Rate soll mit Ausnahme der Schlussrate 10.000 € nicht unterschreiten. Die Auszahlung der Restsumme erfolgt nach Fertigstellung der Maßnahme und Vorlage prüffähiger Rechnungen sowie Zahlungsnachweisen und nach Feststellung des zweckbestimmten Einsatzes der Zuwendungen.

(6) Entfällt.

§ 13 Inkrafttreten, Geltungsdauer

(1) Die geänderte Förderrichtlinie tritt mit der Bekanntmachung im Amtsblatt der Stadt Braunschweig in Kraft.

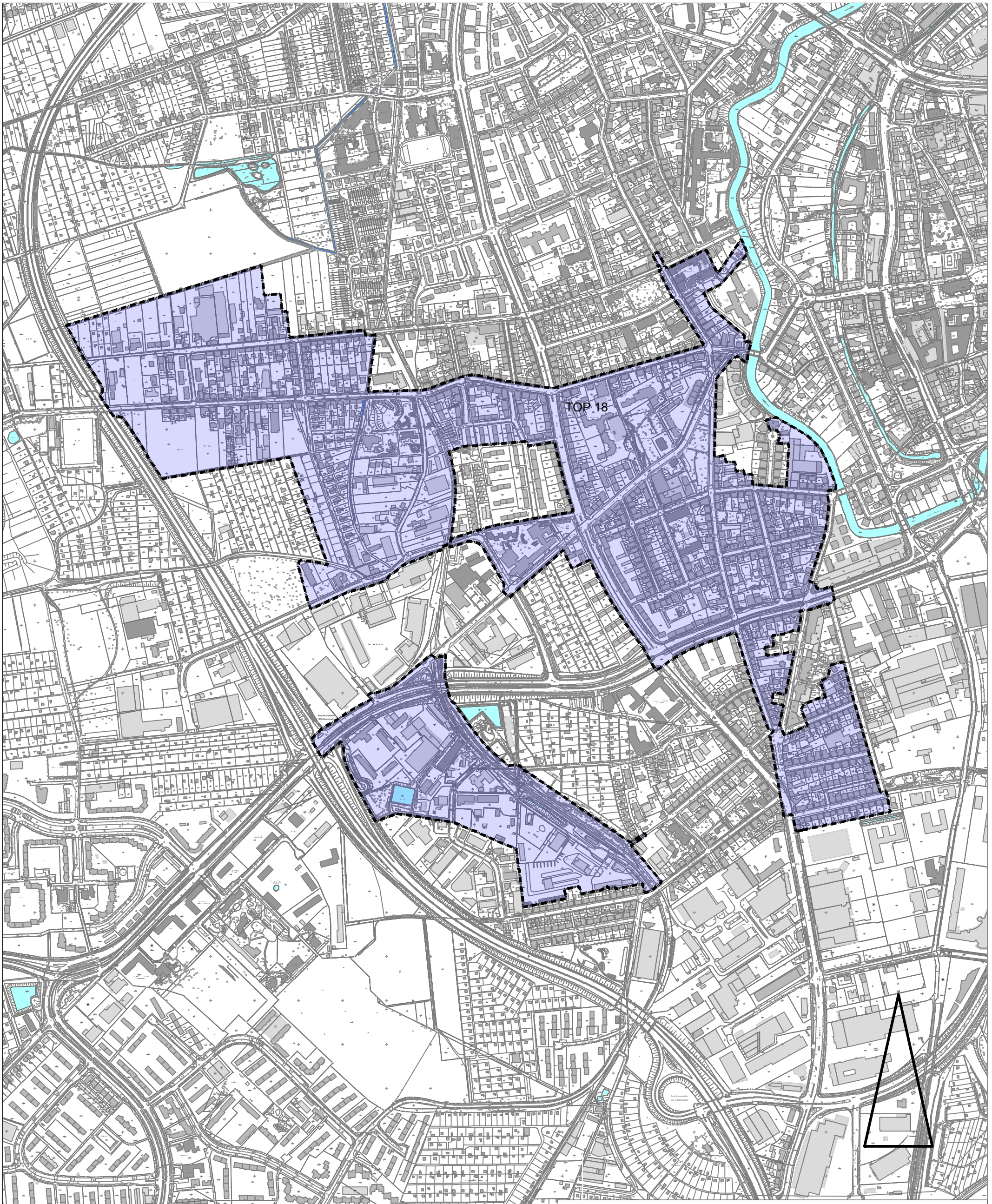
(2) Die Förderungsrichtlinie hat keinen Satzungscharakter.

Anlage

Geltungsbereich des Sanierungsgebiets „Soziale Stadt - Westliches Ringgebiet“ Braunschweig nach der 4. Teilaufhebung

Braunschweig, den

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister
i.V.
Leuer Stadtbaurat



Stadt Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
& Geoinformation
Stelle Stadterneuerung
Platz der Deutschen Einheit 1
38100 Braunschweig

Maßstab:	1:7.500_A3
Plan-Nr.:	
gesehen:	
Datei:	
gezeichnet:	19.12.2022 / Me
bearbeitet:	26.11.2024 / Me

Projekt:	Sanierungsgebiet "Soziale Stadt - Westliches Ringgebiet"
Plan:	Fläche des Sanierungsgebietes nach der 4. Teilaufhebung

Vergleich der neuen Förderrichtlinie (2025) mit der bisherigen Förderrichtlinie (2013) **Anlage 2 zur Vorlage 24-24828**

Legende

Mehrertrags- oder	Text in neuer Richtlinie (2025) gestrichen
in Verbindung mit § 177 BauGB	Text in neuer Richtlinie (2025) ergänzt

Bisherige Förderrichtlinie (2013)	**Neue Förderrichtlinie (2025)**
Richtlinie~~n~~ der Stadt Braunschweig zur Förderung von Maßnahmen mit Städtebauförderungsmitteln (Förderrichtlinie~~n~~ zur Stadterneuerung) (Beschluss des Rates der Stadt Braunschweig vom ~~19. Februar 2013~~)	**Richtlinie der Stadt Braunschweig zur Förderung von Maßnahmen mit Städtebauförderungsmitteln (Förderrichtlinie zur Stadterneuerung)** **Fördergebiet „Soziale Stadt – Westliches Ringgebiet“** (Beschluss des Rates der Stadt Braunschweig vom 18. Februar 2025)
Inhalt § 1 Grundsätze ..... 1 § 2 Begriffe ..... 1 § 3 Förderungsfähige Maßnahmen und Kosten ..... 2 § 4 Eigenleistungen ..... 3 § 5 Förderungsarten ..... 3 § 6 Indirekte Förderung durch Steuervergünstigung ..... 4 § 7 Pauschalförderung ~~Stufe 1~~ ..... 4 § 8 ~~Pauschalförderung Stufe 2~~ ..... 4 § 9 ~~Förderung durch Darlehen~~ ..... 5 § 10 Antragsverfahren ..... 5 § 11 Bindungen und Bedingungen ..... 6 § 12 Durchführung der Förderung ..... 7 § 13 Inkrafttreten, Geltungsdauer 8	**Inhalt** § 1 Grundsätze ..... 1 § 2 Begriffe ..... 1 § 3 Förderungsfähige Maßnahmen und Kosten ..... 2 § 4 Eigenleistungen ..... 3 § 5 Förderungsarten ..... 3 § 6 Indirekte Förderung durch Steuervergünstigung ..... 4 § 7 Einzelfallbezogene Pauschalförderung ..... 4 § 8 Förderung nach Gesamtertragsberechnung ..... 4 § 9 Entfällt ..... 4 § 10 Antragsverfahren ..... 5 § 11 Bindungen und Bedingungen ..... 5 § 12 Durchführung der Förderung ..... 6 § 13 Inkrafttreten, Geltungsdauer 7

§ 1 Grundsätze	**§ 1 Grundsätze**
(1) Die Stadt Braunschweig fördert im Rahmen der jährlich verfügbaren Städtebauförderungsmittel Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen an privaten Gebäuden und Freiflächen sowie Maßnahmen zur Wohnumfeldverbesserung. Die Förderung verfolgt den Zweck Behebung von Mängeln und Missständen an Gebäuden, der Ortsbildpflege und der Wohnumfeldverbesserung.	(1) Die Stadt Braunschweig fördert im Rahmen der jährlich verfügbaren Städtebauförderungsmittel Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen an privaten Gebäuden und Freiflächen sowie Maßnahmen zur Wohnumfeldverbesserung. Die Förderung verfolgt den Zweck Behebung von Mängeln und Missständen an Gebäuden, der Ortsbildpflege und der Wohnumfeldverbesserung.
(2) Diese Richtlinie~~n~~ beinhalte~~n~~ Maßstäbe für die Festsetzung eines Kostenerstattungsbetrages für die Förderung von Maßnahmen nach dem Städtebauförderungsrecht (entsprechend Nr. 5.3.3 R-StBauF).	(2) Diese Richtlinie beinhaltet Maßstäbe für die Festsetzung eines Kostenerstattungsbetrages für die Förderung von Maßnahmen nach dem Städtebauförderungsrecht (entsprechend Nr. 5.3.3.1 R-StBauF).
(3) Grundlage bilde~~n~~ die Städtebauförderungsrichtlinie~~n~~ des Landes Niedersachsen (R-StBauF) in der jeweils geltenden Fassung.	(3) Grundlage bildet die Städtebauförderungsrichtlinie des Landes Niedersachsen (R-StBauF) in der jeweils geltenden Fassung.
(4) Der Geltungsbereich dieser Richtlinie~~n~~ ist auf das förmlich festgelegte Sanierungsgebiet „~~Westliches Ringgebiet – Soziale Stadt~~“ (vgl. Lageplan Anlage 1) begrenzt.	(4) Der Geltungsbereich dieser Richtlinie ist auf das förmlich festgelegte Sanierungsgebiet „Soziale Stadt - Westliches Ringgebiet“ (vgl. Lageplan **Anlage 1**) begrenzt.
§ 2 Begriffe	**§ 2 Begriffe**
(1) Maßnahmen im Sinne dieser Richtlinie sind insbesondere die Modernisierung zur Beseitigung von Missständen und die Instandsetzung zur Behebung von Mängeln von Gebäuden im Sinne des § 177 Baugesetzbuch (BauGB) sowie weitere bauliche oder andere Maßnahmen, etwa auf Freiflächen. Maßnahmen können in Maßnahmeabschnitte zeitlich unterteilt werden. ~~Soweit nicht anders geregelt, umfasst der Begriff Maßnahme in dieser Richtlinie auch den Maßnahmeabschnitt~~.	(1) Maßnahmen im Sinne dieser Richtlinie sind insbesondere die Modernisierung zur Beseitigung von Missständen und die Instandsetzung zur Behebung von Mängeln von Gebäuden im Sinne des § 177 Baugesetzbuch (BauGB) sowie weitere bauliche oder andere Maßnahmen, etwa auf Freiflächen. Maßnahmen können in Maßnahmenabschnitte zeitlich unterteilt werden.
(2) . ~~Kleinteilig sind Maßnahmen nach Absatz (1), bei denen im Falle der Modernisierung und Instandsetzung die Bruttokosten höchstens 300 €/m² Nutzfläche betragen oder bei denen im Falle der Gestaltung privater Freiflächen mit dem Ziel einer Wohnumfeldverbesserung die Bruttokosten höchstens 50 €/m² betragen~~	(2) Entfällt.
(3) Förderung im Sinne dieser Richtlinie ist die indirekte Förderung durch Ermöglichung einer erhöhten Steuerabschreibung ebenso wie die direkte Förderung durch Gewährung von Zuwendungen in Form von verlorenen Zuschüssen ~~und von Darlehen~~.	(3) Förderung im Sinne dieser Richtlinie ist die indirekte Förderung durch Ermöglichung einer erhöhten Steuerabschreibung ebenso wie die direkte Förderung durch Gewährung von Zuwendungen in Form von verlorenen Zuschüssen.
(4) Förderungsvereinbarung im Sinne dieser Richtlinie ist ein öffentlich-rechtlicher Vertrag gemäß §§ 54 ff. des Verwaltungsverfahrensgesetzes	(4) Förderungsvereinbarung im Sinne dieser Richtlinie ist ein öffentlich-rechtlicher Vertrag gemäß §§ 54 ff. des Verwaltungsverfahrensgesetzes

(VwVfG) zur Regelung der durchzuführenden Maßnahmen und der Förderung. Im Rahmen der Modernisierung und Instandsetzung wird auch der Titel *Modernisierungsvertrag* und *Instandsetzungsvertrag* verwendet.	(VwVfG) zur Regelung der durchzuführenden Maßnahmen und der Förderung. Im Rahmen der Modernisierung und Instandsetzung wird auch der Titel *Modernisierungsvertrag* und *Instandsetzungsvertrag* verwendet.
§ 3 Förderungsfähige Maßnahmen und Kosten	**§ 3 Förderungsfähige Maßnahmen und Kosten**
(1) Förderungsfähig sind nur solche Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen i. S. d. § 2 (1) und (2) an Gebäuden, die ~~wesentlich zur Verbesserung des Stadtbildes,~~ zur ~~durchgreifenden~~ Beseitigung von Mängeln und Missständen i. S. d. § 177 BauGB ~~oder zur Beseitigung sozialer Missstände~~ beitragen. Weiterhin sind förderungsfähig Maßnahmen auf Freiflächen zur ~~Wohnumfeldverbesserung~~. Insbesondere müssen diese Maßnahmen im Einklang mit de~~n~~ Städtebauförderungsrichtlinie~~n~~, ~~den städtebaulichen Zielkonzepten entsprechend der jeweiligen Rahmen-, Bereichs- und Blockplanung sowie dem Integrierten Handlungskonzept und dem Leitfaden der ARGE-Bau~~ stehen.	(1) Förderungsfähig sind nur solche Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen i. S. d. § 2 (1) und (2) an Gebäuden, die zur umfassenden Beseitigung von Mängeln und Missständen i. S. d. § 177 BauGB beitragen. Weiterhin sind förderungsfähig Maßnahmen zur Verbesserung der Energieeinsparung sowie auf Freiflächen zur Verbesserung des Wohnumfeldes. Insbesondere müssen diese Maßnahmen im Einklang mit der Städtebauförderungsrichtlinie des Landes Niedersachsen stehen.
(2) Den Grundsätzen des fachgerechten Bauens sowie eventuellen Belangen der Denkmalpflege ist Rechnung zu tragen.	(2) Den Grundsätzen des fachgerechten Bauens sowie eventuellen Belangen der Denkmalpflege ist Rechnung zu tragen.
(3) Grundsätzlich ~~muss~~ nach ~~der~~ erfolgter Modernisierung bzw. Instandsetzung ~~eine deutliche Verbesserung des gesamten Objektes sichtbar werden; Gebäude sollen insgesamt keine weiteren~~ Mängel oder Missstände ~~aufweisen~~; insbesondere sollen auch einzelne, bereits vorhandene städtebauliche Missstände durch die Maßnahmen nicht gefestigt werden.	(3) Grundsätzlich müssen nach erfolgter Modernisierung bzw. Instandsetzung sämtliche Mängel und Missstände i. S. d. § 177 BauGB beseitigt sein; insbesondere sollen auch einzelne, bereits vorhandene städtebauliche Missstände durch die Maßnahmen nicht gefestigt werden.
(4) Typische förderungsfähige Maßnahmen im Sinne dieser Richtlinie sind insbesondere ▪ Maßnahmen zur ~~durchgreifenden~~ Modernisierung bzw. Instandsetzung von Gebäuden ~~oder Gebäudeteilen~~; ▪ ~~bautechnische und gestalterische~~ Maßnahmen an Gebäuden mit besonderer städtebaulicher Bedeutung; ~~▪ Maßnahmen zur Schaffung von alten- und behindertengerechten Wohnungen und zur Schaffung familiengerechter Wohnungen für kinderreiche Familien im Bestand;~~ ▪ Maßnahmen zur Wohnumfeldverbesserung ~~wie Entsiegelung, Schaffung von Nutzungsangeboten für die Mieter und Begrünung~~.	(4) Typische förderungsfähige Maßnahmen im Sinne dieser Richtlinie sind insbesondere ▪ Maßnahmen zur umfassenden Modernisierung bzw. Instandsetzung von Gebäuden; ▪ Maßnahmen zur Erhaltung, Erneuerung und funktionsgerechten Verwendung an Gebäuden mit besonderer geschichtlicher, künstlerischer oder städtebaulicher Bedeutung; ▪ Maßnahmen zur Wohnumfeldverbesserung auf privaten Flächen, wenn - die Maßnahme im Zusammenhang mit der direkten Gebäudefunktion steht (z. B. Fahrradabstellanlagen, Müllsammelplätze, Wege, barrierefreie Gestaltung) und im Zuge der eigentlichen Gebäudesanierung durchgeführt wird, oder

	- die Fläche dauerhaft für eine öffentliche Nutzung zur Verfügung steht (z. B. Spielplätze) und diese vertraglich abgesichert ist, oder - die Maßnahmen einer ökologischen Aufwertung dienen und öffentlich wirksam sind (z. B. Begrünung, wasserdurchlässige Wegeführung, Bodenentsiegelung für Vegetations- oder naturnahe Wasserflächen i. S. des Klimaschutzes und der Klimaanpassung).
(5) ~~Teilmaßnahmen sind förderungsfähig~~ innerhalb eines tragfähigen Gesamtkonzeptes~~, z. B. bei Aufteilung einer Maßnahme in Maßnahmeabschnitte gemäß § 2 (1).~~	(5) Die Aufteilung einer Maßnahme in Maßnahmenabschnitte ist innerhalb eines tragfähigen Gesamtkonzepts zulässig. Nicht zulässig ist der Abschluss mehrerer aufeinander folgender Modernisierungs- und Instandsetzungsvereinbarungen für Teile derselben Maßnahme (Gebäude).
(6) Nichtförderungsfähig sind alle Arten von Instandhaltungsmaßnahmen sowie Teilmaßnahmen, die trotz fachgerechter Ausführung der Einzelmaßnahme zu einer Verfestigung von vorhandenen städtebaulichen Missständen führen.	(6) Nichtförderungsfähig sind alle Arten von Instandhaltungsmaßnahmen sowie Teilmaßnahmen, die trotz fachgerechter Ausführung der Einzelmaßnahme zu einer Verfestigung von vorhandenen städtebaulichen Missständen führen.
(7) ~~Die förderungsfähigen Maßnahmekosten orientieren sich bei wohnungsbezogenen Maßnahmen an dem sogenannten „Standard öffentlich geförderter Wohnungsbau“. Dieser Katalog von Mindestanforderungen bei wohnraumbezogenen Maßnahmen (vgl. Anlage 2) soll auch erhebliche Standardüberschreitungen, die nicht der indirekten oder direkten Förderung nach Städtebauförderungsrecht und damit nach diesen Richtlinien unterliegen (Luxusmodernisierung) ausschließen.~~	(7) Entfällt.
(8) Falls eine Mehrwertsteuererstattung in Anspruch genommen werden kann, wird die Mehrwertsteuer bei den förderungsfähigen Maßnahmekosten nicht berücksichtigt.	(8) Falls eine Mehrwertsteuererstattung in Anspruch genommen werden kann, wird die Mehrwertsteuer bei den förderungsfähigen Maßnahmenkosten nicht berücksichtigt.
(9) Sämtliche Förderungsarten nach dieser Richtlinie sind nachrangig. Andere verfügbare öffentlich-rechtliche Fördermittel anderer Programme – insbesondere die der Niedersächsischen Wohnungsbauförderung – ~~zu beantragen über die Investitions- und Förderbank (NBank)~~, sind vorrangig einzusetzen. Die förderungsfähigen Maßnahmekosten werden bei einer Bezuschussung um ~~diese~~ Drittmittel reduziert.	(9) Sämtliche Förderungsarten nach dieser Richtlinie sind nachrangig. Andere verfügbare öffentlich-rechtliche Fördermittel anderer Programme – insbesondere die der Niedersächsischen Wohnungsbauförderung – sind vorrangig einzusetzen. Die förderungsfähigen Maßnahmenkosten werden bei einer Bezuschussung um die einzusetzenden Drittmittel reduziert.
	(10) Der Einsatz von Städtebauförderungsmitteln und Wohnraumförderungsmitteln für dasselbe Gebäude kommt grundsätzlich nicht in Betracht. Wohnraumförderungs- und Städtebauförderungsmittel können nur in dem Sinne kombiniert werden, dass Städtebauförderungsmittel für das bauliche Umfeld (Straßen, Plätze, Freiflächen, Gemeinbedarfseinrichtungen

	etc.) eingesetzt werden und Wohnraumförderungsmittel für das Gebäude als solches.
§ 4 Eigenleistungen (1) ~~Selbsthilfeleistungen privater Bauherren~~ gehören zu den zuwendungsfähigen Baukosten. ~~Sie werden mit der Antragstellung auf der Grundlage von mindestens drei vergleichbaren Angeboten von Handwerksfirmen (Kosten an der unteren Preisskala) ermittelt. Als förderungsfähig anerkannt werden 70 % des günstigsten Angebotes in Netto. Der Bauherr hat~~ die erbrachten ~~Selbsthilfeleistungen~~ gegenüber der Stadt Braunschweig in ~~geeigneter~~ Form ~~nachzuweisen~~. Die Stadt behält sich eine Vor-Ort-Prüfung und einen Vergleich mit den anerkannten Antragsunterlagen vor. (2) Leistungen mit dem eigenen Unternehmen des Antragsteller~~s~~ gehören zu den zuwendungsfähigen Baukosten. Es werden dabei nur solche Leistungen anerkannt, für die das eigene Unternehmen qualifiziert ist. ~~Der~~ Antragssteller ~~hat~~ darüber einen entsprechenden geeigneten Nachweis zu führen. Die Kosten werden vor Antragstellung auf der Grundlage von ~~ver~~preisten Leistungsverzeichnissen (Einheitspreise an der unteren Preisskala) ermittelt. (3) Die Stadt Braunschweig behält sich eine Prüfung der Kosten und einen Vergleich mit Kostenkenndaten vor. Nach Abschluss der Baumaßnahmen ~~muss der Bauherr~~ die mit dem eigenen Unternehmen erbrachten Leistungen entsprechend nachweisen, erforderlichenfalls durch sachliche und rechnerische Prüfung durch das baubetreuende Planungsbüro. (4) Die Indirekte Förderung durch Steuervergünstigung (§ 5 (1)) berücksichtigt laut Gesetz bei Eigenleistung nicht die eigene Arbeitsleistung. Hier sind die Materialkosten und sonstigen Kosten zum Zweck der Bescheinigung nachzuweisen.	**§ 4 Eigenleistungen** (1) Angemessene Arbeitsleistungen privater Eigentümer*innen gehören zu den zuwendungsfähigen Baukosten. Diese werden nicht über einen Betrag in Höhe von 12 EUR je Stunde und nicht über 30% der sonstigen zuwendungsfähigen Ausgaben berücksichtigt. Eigentümer*innen haben die erbrachten Arbeitsleistungen gegenüber der Stadt Braunschweig in Form von Stundennachweisen schriftlich zu belegen. Die Stadt behält sich eine Vor-Ort-Prüfung und einen Vergleich mit den anerkannten Antragsunterlagen vor. (2) Leistungen mit dem eigenen Unternehmen des/der Antragsteller*in gehören zu den zuwendungsfähigen Baukosten. Es werden dabei nur solche Leistungen anerkannt, für die das eigene Unternehmen qualifiziert ist. Antragssteller*innen haben darüber einen entsprechenden geeigneten Nachweis zu führen. Die Kosten werden vor Antragstellung auf der Grundlage von bepreisten Leistungsverzeichnissen (Einheitspreise an der unteren Preisskala) ermittelt. (3) Die Stadt Braunschweig behält sich eine Prüfung der Kosten und einen Vergleich mit Kostenkenndaten vor. Nach Abschluss der Baumaßnahmen müssen die Eigentümer*innen die mit dem eigenen Unternehmen erbrachten Leistungen entsprechend nachweisen, erforderlichenfalls durch sachliche und rechnerische Prüfung durch das baubetreuende Planungsbüro. (4) Die Indirekte Förderung durch Steuervergünstigung (§ 5 (1)) berücksichtigt laut Gesetz bei Eigenleistung nicht die eigene Arbeitsleistung. Hier sind die Materialkosten und sonstigen Kosten zum Zweck der Bescheinigung nachzuweisen.
§ 5 Förderungsarten (1) Indirekte Förderung durch Steuervergünstigung:	**§ 5 Förderungsarten** (1) Indirekte Förderung durch Steuervergünstigung:

~~Vorzugsweise soll~~ die Förderung der Maßnahme in der Weise erfolgen, dass die Stadt Braunschweig nach Durchführung über die Maßnahmekosten eine gemeindliche Bescheinigung ausstellt, die ~~der Eigentümerin/dem~~ Eigentümer die Inanspruchnahme der erhöhten steuerlichen Abschreibungen nach §§ 7h/ 10f Einkommensteuergesetz (EStG) ermöglicht.	Die Förderung der Maßnahme kann in der Weise erfolgen, dass die Stadt Braunschweig nach Durchführung über die Maßnahmenkosten eine gemeindliche Bescheinigung ausstellt, die Eigentümer*innen die Inanspruchnahme der erhöhten steuerlichen Abschreibungen nach §§ 7h/ 10f Einkommensteuergesetz (EStG) ermöglicht.
(2) Pauschalförderung ~~Stufe 1~~: Bei einer Zuwendung in Form eines Zuschusses soll ~~vorrangig eine reduzierte,~~ pauschalierte Förderung von Maßnahmen ~~mit begrenztem Kostenumfang (Kleinteilige Maßnahme, § 2 (2)) verfolgt werden,~~ um möglichst viele Vorhaben fördern zu können.	(2) Einzelfallbezogene Pauschalförderung: Bei einer Zuwendung in Form eines Zuschusses soll grundsätzlich eine pauschalierte Förderung von Maßnahmen unter Verzicht auf eine Einzelfallberechnung erfolgen, um möglichst viele Vorhaben fördern zu können.
(3) ~~Pauschalförderung Stufe 2~~: ~~Nachrangig erfolgt~~ im Einzelfall ~~eine differenzierte, an unrentierlichen Kosten orientierte Bezuschussung, die sich vorzugsweise an Objekte~~ mit herausgehobener städtebaulicher oder sozialer Bedeutung ~~richtet~~.	(3) Förderung nach Gesamtertragsberechnung: Im Einzelfall kann die Förderung durch Ermittlung des Kostenerstattungsbetrages auf Grundlage des jährlichen Gesamtertrags erfolgen. Diese Förderung ist insbesondere vorgesehen für Maßnahmen an Gebäuden mit herausgehobener städtebaulicher oder sozialer Bedeutung.
(4) Förderung durch Darlehen ~~Grundsätzlich können die Zuwendungen aus der Förderung nach Gesamtertragsberechnung auch als zinsverbilligtes Darlehen gewährt werden.~~	(4) Förderung durch Darlehen Entfällt.
§ 6 Indirekte Förderung durch Steuervergünstigung	**§ 6 Indirekte Förderung durch Steuervergünstigung**
(1) Die indirekte Förderung durch Steuervergünstigung ist eine von anderen Förderungsarten nach dieser Richtlinie unabhängige Förderung. Sie ist geregelt durch Gesetz. Sie kann somit mit der Gewährung einer Zuwendung verbunden werden; die gemeindliche Bescheinigung weist diese Zuwendung dann aus.	(1) Die indirekte Förderung durch Steuervergünstigung ist eine von anderen Förderungsarten nach dieser Richtlinie unabhängige Förderung. Sie ist geregelt durch Gesetz. Sie kann somit mit der Gewährung einer Zuwendung verbunden werden; die gemeindliche Bescheinigung weist diese Zuwendung dann aus.
(2) Die in Anspruch genommenen anderen öffentlich-rechtlichen Fördermittel i. S. d. § 3 (9) sind der Stadt Braunschweig zum Zwecke der Bescheinigung nachzuweisen.	(2) Die in Anspruch genommenen anderen öffentlich-rechtlichen Fördermittel i. S. d. § 3 (9) sind der Stadt Braunschweig zum Zwecke der Bescheinigung nachzuweisen.
(3) Die gemeindliche Bescheinigung zur Vorlage bei den Finanzbehörden ist nach Landesrecht kostenpflichtig.	(3) Die gemeindliche Bescheinigung zur Vorlage bei den Finanzbehörden ist nach Landesrecht kostenpflichtig.

§ 7 Pauschalförderung ~~Stufe 1~~	**§ 7 Einzelfallbezogene Pauschalförderung**
(1) Der Regelfördersatz bei Modernisierung und Instandsetzung ~~beinhaltet die Gewährung eines Baukostenzuschusses von bis zu 25 %~~ der von der Stadt Braunschweig als förderungsfähig ermittelten Modernisierungs- und Instandsetzungskosten bzw. Maßnahmekosten. Die Höhe des Zuschusses ist auf 30.000 € je Maßnahme ~~bzw. Maßnahmeabschnitt nach § 2 (1)~~ begrenzt.	(1) Der Regelfördersatz bei Modernisierung und Instandsetzung sowie bei Maßnahmen der Wohnumfeldverbesserung beträgt 30 % der von der Stadt Braunschweig als förderungsfähig ermittelten Modernisierungs- und Instandsetzungskosten bzw. Maßnahmenkosten. Die Höhe des Zuschusses ist auf 30.000 € zuzüglich Baupreisindexsteigerung (Höchstgrenze) je Maßnahme begrenzt.
(2) ~~Der Regelfördersatz für Maßnahmen der Wohnumfeldverbesserung beträgt 50 % der von der Stadt Braunschweig als förderungsfähig ermittelten Maßnahmekosten.~~	(2) Davon abweichend können Außenanlagen (z.B. Spielplätze), die nach ihrer Sanierung dauerhaft der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt werden, in Einzelfällen mit Förderungen von bis zu 100% der Maßnahmenkosten bedacht werden. In diesen Fällen ist ein Vertrag zwischen der Stadt Braunschweig und der Eigentümer*in über die Durchführung der Ordnungsmaßnahme und der dauerhaften öffentlichen Nutzung zu schließen.
	(3) Bei Gebäuden von geschichtlicher, künstlerischer oder städtebaulicher Bedeutung beträgt die Pauschale 40 % der berücksichtigungsfähigen Kosten. Die Höhe des Zuschusses ist auf 50.000 € zuzüglich Baupreisindexsteigerung (Höchstgrenze) je Maßnahme begrenzt.
	(4) Die vorgenannten Höchstgrenzen der Pauschalen sind dynamisch gestaltet (Baupreisindexsteigerung). Der Höchstbetrag wird jährlich durch die NBank (Fördermittelgeber) veröffentlicht.
(3) Anstelle der Auszahlung eines Zuschusses kann zu gegebener Zeit die Förderung auch durch Verrechnung des Zuschussanspruches mit dem für das Grundstück ggf. entstehenden sanierungsrechtlichen Ausgleichsbetrag~~es~~ nach § 154 BauGB vereinbart werden. Auch hierbei beträgt der Fördersatz ~~25 %~~, der Zuschuss wird aber begrenzt auf die Höhe des Ausgleichsbetrages, so dass maximal förderungsfähige Kosten in Höhe des ~~vierfachen~~ des Ausgleichsbetrages bezuschusst werden. Voraussetzung für diesen Förderungsweg ist, dass die Ausgleichsbeträge zu gegebener Zeit mit ausreichender Sicherheit ermittelt werden können.	(5) Anstelle der Auszahlung eines Zuschusses kann zu gegebener Zeit die Förderung auch durch Verrechnung des Zuschussanspruches mit dem für das Grundstück ggf. entstehenden sanierungsrechtlichen Ausgleichsbetrag nach § 154 BauGB vereinbart werden. Auch hierbei beträgt der Fördersatz 30 % bzw. 40 %, der Zuschuss wird aber begrenzt auf die Höhe des Ausgleichsbetrages, so dass maximal förderungsfähige Kosten in Höhe des 3,33- bzw. 2,5-fachen des Ausgleichsbetrages bezuschusst werden. Voraussetzung für diesen Förderungsweg ist, dass die Ausgleichsbeträge zu gegebener Zeit mit ausreichender Sicherheit ermittelt werden können.
(4) ~~Die Einzelfallbezogene Pauschalförderung ist innerhalb eines Zeitraumes von 5 Jahren höchstens drei mal je Objekt möglich, höchstens aber einmal pro Jahr. Ein Antrag muss in sich abgeschlossene Leistungen umfassen. Voraussetzung ist außerdem ein den Zielvorstellungen der städtebaulichen Sanierung, insbes. dem § 3 entsprechendes Gesamtkonzept.~~	

~~§ 8 Pauschalförderung Stufe 2~~	**§ 8 Förderung nach Gesamtertragsberechnung**
(1) ~~Über eine Kostenerstattungsberechnung entsprechend Nr. 5.3.3 R-StBauF wird eine mögliche Zuwendung aus Städtebauförderungsmitteln für die Maßnahme bzw. den Maßnahmeabschnitt nach § 2 (1) differenziert ermittelt. Maßstab ist der sich ergebende Kostenerstattungsbetrag.~~	(1) Die Ermittlung des Kostenerstattungsbetrags erfolgt durch Berechnung auf der Grundlage des jährlichen Gesamtertrags (Gesamtertragsberechnung) Nr. 5.3.3.1 Absatz 5 c) R-StBauF.
(2) ~~In Abhängigkeit vom Kostenerstattungsbetrag soll der zu gewährende Zuschuss wie folgt pauschaliert und festgelegt werden:~~	(2) Entfällt
~~Kostenerstattungsbetrag / Zuschuss~~ ~~bis 45 % / 25 %~~ ~~über 45 bis 55 % / 35 %~~ ~~über 55 bis 70 % / 40 %~~ ~~über 70 % / 45 %~~	
(3) ~~Dieser Zuschuss kann bei wohnungsbezogenen Maßnahmen im Einzelfall durch Zuschläge erhöht werden, wenn im Sinne der sozialen Verträglichkeit der Sanierung die Miete für einen Zeitraum von 10 Jahren unterhalb der Werte des Mietspiegels vereinbart wird. Diese Erhöhung zur Deckung der zusätzlichen Unwirtschaftlichkeit soll 50 €/m² Wohnfläche betragen, wenn die monatliche Miete um 0,50 €/m² gesenkt wird.~~	(3) Entfällt
(4) Für Wohnungsbelegungsrechte, die der Stadt Braunschweig im Bedarfsfall in der Förderungsvereinbarung eingeräumt werden, kann darüber hinaus ein Zuschlag von 5.000 € pro Wohnung gewährt werden.	(4) Für Wohnungsbelegungsrechte, die der Stadt Braunschweig im Bedarfsfall in der Förderungsvereinbarung eingeräumt werden, kann darüber hinaus ein Zuschlag von 5.000 € pro Wohnung gewährt werden.
(5) ~~Eine unabweisbare Überschreitung der der Förderungsvereinbarung zugrundeliegenden Kostenschätzung in der Realisierung der Maßnahme kann durch Vereinbarung eines entsprechenden Zuschussbetragserhöhung bis zu 10 % berücksichtigt werden.~~	(5) Entfällt
(6) Die verfügbaren anderen öffentlich-rechtlichen Fördermittel i. S. d. § 3 (9) werden auf die zu bezuschussenden Kosten angerechnet.	(6) Die verfügbaren anderen öffentlich-rechtlichen Fördermittel i. S. d. § 3 (9) werden auf die zu bezuschussenden Kosten angerechnet.

§ 9 Förderung ~~durch Darlehen~~ (1) ~~25 % der Gesamtzuwendung soll in Form eines Darlehens nach dieser Richtlinie gewährt werden.~~ (2) ~~Diese Form der Zuwendung soll bei überwiegend gewerblich genutzten Gebäuden und Grundstücken den Vorrang vor Zuschüssen haben.~~ (3) ~~Die Tilgung des Darlehens soll so vereinbart werden, dass den Umständen des Einzelfalles, insbesondere der wirtschaftlichen und finanziellen Situation der Darlehensnehmerin/des Darlehensnehmers ausreichend Rechnung getragen wird. In jedem Fall aber muss die Tilgung des Darlehens planmäßig bis 2020 beendet bzw. muss die Gewährung des Darlehens bis 2020 durch Umschuldung auf eine Drittfinanzierung auslaufen.~~ (4) ~~Der Zinssatz soll 0,5 % betragen.~~ (5) ~~Darlehensbeträge ab 5.000 € sind an rangbereiter Stelle nach den Sicherungen von Investitionsmaßnahmen am geförderten Objekt durch brieflose Grundschuld zu sichern.~~	**§ 9 Entfällt.**
§ 10 Antragsverfahren (1) Für die Stadt Braunschweig ist ein Sanierungsträger tätig. Der Sanierungsträger ist vorrangiger Ansprechpartner für Fragen der Förderung. Vor Antragstellung muss eine Beratung durch den Sanierungsträger stattfinden. Hierbei ist u. a. festzustellen, ob das Objekt modernisierungs- und instandsetzungs~~fähig~~ ist bzw. ob die Maßnahme sonst durchführbar und sinnvoll erscheint sowie ob ~~evt.~~ eine kurze gutachterliche Stellungnahme oder ein externes (Modernisierungs-)Gutachten erforderlich ist. (2) Die Förderung von Maßnahmen ~~bzw. Maßnahmeabschnitte nach § 2 (1)~~ bedarf bei allen Förderungsarten (§ 5) der rechtzeitigen vorherigen schriftlichen formlosen Antragstellung bei der Stadt Braunschweig. Dem Antrag sind aussagefähige Fotos über den derzeitigen Zustand des Objektes, Maßnahmen- und Materialbeschreibung, und – soweit vorhanden – Planungsunterlagen beizufügen. Anträgen zur Förderung von Maßnahmen, die Wohn- oder Gewerbeflächen betreffen, ist bei einer Förderung gemäß § 8 eine Wohn- und Nutzflächenberechnung nach DIN 277 beizufügen; bei allen anderen Förderungsarten ist eine vereinfachte Wohn- und Nutzflächenberechnung ausreichend.	**§ 10 Antragsverfahren** (1) Für die Stadt Braunschweig ist ein Sanierungsträger tätig. Der Sanierungsträger ist vorrangiger Ansprechpartner für Fragen der Förderung. Vor Antragstellung muss eine Beratung durch den Sanierungsträger stattfinden. Hierbei ist u. a. festzustellen, ob das Objekt modernisierungs- und instandsetzungsbedürftig ist bzw. ob die Maßnahme sonst durchführbar und sinnvoll erscheint sowie ob eine kurze gutachterliche Stellungnahme oder ein externes (Modernisierungs-)Gutachten erforderlich ist. (2) Die Förderung von Maßnahmen bedarf bei allen Förderungsarten (§ 5) der rechtzeitigen vorherigen schriftlichen formlosen Antragstellung bei der Stadt Braunschweig. Dem Antrag sind aussagefähige Fotos über den derzeitigen Zustand des Objektes, Maßnahmen- und Materialbeschreibung, und – soweit vorhanden – Planungsunterlagen beizufügen. Anträgen zur Förderung von Maßnahmen, die Wohn- oder Gewerbeflächen betreffen, ist bei einer Förderung gemäß § 8 eine Wohn- und Nutzflächenberechnung nach DIN 277 beizufügen; bei allen anderen Förderungsarten ist eine vereinfachte Wohn- und Nutzflächenberechnung ausreichend.

(3) Über die Art und Höhe der Förderung entscheidet die Stadt Braunschweig.	(3) Über die Art und Höhe der Förderung entscheidet die Stadt Braunschweig.
(4) Es besteht kein Rechtsanspruch auf Förderung.	(4) Es besteht kein Rechtsanspruch auf Förderung.
(5) Die Stadt Braunschweig kann, soweit die verfügbaren Städtebauförderungsmittel nicht für die Bezuschussung aller grundsätzlich förderungsfähigen Maßnahmen ausreichen, die Auswahlkriterien für zu bezuschussende Projekte weiter eingrenzen. Als Kriterien können hierbei insbesondere dienen die zeitliche Reihenfolge des Antragseinganges, der Grad der positiven sozialen, städtebaulichen, ökologischen oder regionalwirtschaftlichen Auswirkungen des Projektes sowie die relative Bedürftigkeit der Antragsteller~~in/des Antragstellers~~, die sich aus der wirtschaftlichen, persönlichen oder sozialen Situation ergeben kann. Besonders begrüßt werden darüber hinaus Maßnahmen, die den Belangen des Umweltschutzes, des ressourcenschonenden und stilgerechten Bauens Rechnung tragen.	(5) Die Stadt Braunschweig kann, soweit die verfügbaren Städtebauförderungsmittel nicht für die Bezuschussung aller grundsätzlich förderungsfähigen Maßnahmen ausreichen, die Auswahlkriterien für zu bezuschussende Projekte weiter eingrenzen. Als Kriterien können hierbei insbesondere dienen die zeitliche Reihenfolge des Antragseinganges, der Grad der positiven sozialen, städtebaulichen, ökologischen oder regionalwirtschaftlichen Auswirkungen des Projektes sowie die relative Bedürftigkeit des/der Antragsteller*in, die sich aus der wirtschaftlichen, persönlichen oder sozialen Situation ergeben kann. Besonders begrüßt werden darüber hinaus Maßnahmen, die den Belangen des Umweltschutzes, des ressourcenschonenden und stilgerechten Bauens Rechnung tragen.
(6) Die Förderung wird vereinbart durch Abschluss einer Förderungsvereinbarung im Sinne des § 2 (4). Sie wird geschlossen zwischen der Stadt Braunschweig und der Eigentümer~~in/dem Eigentümer.~~	(6) Die Förderung wird vereinbart durch Abschluss einer Förderungsvereinbarung im Sinne des § 2 (4). Sie wird geschlossen zwischen der Stadt Braunschweig und dem/der Eigentümer*in.
§ 11 Bindungen und Bedingungen	**§ 11 Bindungen und Bedingungen**
(1) Für sämtliche Förderungsarten nach § 5 sind folgende wesentliche Bindungen und Bedingungen in der Förderungsvereinbarung festzulegen: a) Die Eigentümer~~in/der Eigentümer~~ verpflichtet sich zur zügigen und zweckgerechten Durchführung der Maßnahmen auf der Grundlage einer mit der Stadt Braunschweig abgestimmten Planung. b) Die fachgerechte Durchführung der Maßnahme ist in geeigneter Form nachzuweisen; die Nachweisform soll in der Förderungsvereinbarung konkretisiert werden. ~~c) Zur Durchführung des gem. § 180 BauGB aufzustellenden Sozialplanes verpflichtet sich die Eigentümerin/der Eigentümer, mit der Stadt Braunschweig ggf. einen Vertrag abzuschließen, der die evtl. notwendige Beendigung von Mietverhältnissen und deren Auswirkungen sowie ggf. den Rückzug von Mietern regelt.~~ ~~d) Die baulichen Anlagen sollen grundsätzlich nach Abschluss vom Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen ausstattungsmäßig~~	(1) Für sämtliche Förderungsarten nach § 5 sind folgende wesentliche Bindungen und Bedingungen in der Förderungsvereinbarung festzulegen: a) Der/Die Eigentümer*in verpflichtet sich zur zügigen und zweckgerechten Durchführung der Maßnahmen auf der Grundlage einer mit der Stadt Braunschweig abgestimmten Planung. b) Die fachgerechte Durchführung der Maßnahme ist in geeigneter Form nachzuweisen; die Nachweisform soll in der Förderungsvereinbarung konkretisiert werden. c) Entfällt. d) Entfällt.

~~mindestens den „Standard öffentlich geförderter Wohnungsbau“ aufweisen.~~	
e) Aus wichtigem Grund, insbesondere bei gravierendem Vertragsverstoß durch die Eigentümer~~in/der Eigentümer~~, kann der Vertrag gekündigt werden.	e) Aus wichtigem Grund, insbesondere bei gravierendem Vertragsverstoß durch den/die Eigentümer*in, kann der Vertrag gekündigt werden.
Für die Dauer von 10 Jahren nach Abschluss der Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen ist festzulegen:	Für die Dauer von 10 Jahren nach Abschluss der Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen ist festzulegen:
f) Eine Begrenzung der Nettokaltmiete für vermietete bzw. zu vermietende Wohnungen nach dem Mietpreisspiegel der Stadt Braunschweig bzw. – bei ggf. Fortfall dieses Mietpreisspiegels – nach ortsüblicher Vergleichsmiete.	f) Eine Begrenzung der Nettokaltmiete für vermietete bzw. zu vermietende Wohnungen nach dem Mietpreisspiegel der Stadt Braunschweig bzw. – bei ggf. Fortfall dieses Mietpreisspiegels – nach ortsüblicher Vergleichsmiete.
g) Die Eigentümer~~in/der Eigentümer~~ verpflichtet sich, die in Zukunft notwendigen laufenden Instandhaltungsmaßnahmen regelmäßig durchzuführen.	g) Der/Die Eigentümer*in verpflichtet sich, die in Zukunft notwendigen laufenden Instandhaltungsmaßnahmen regelmäßig durchzuführen.
~~h) Die Eigentümerin/der Eigentümer verpflichtet sich, künftige Baumaßnahmen und Veränderungen am Gebäude, insbesondere an Fassade und Dacheindeckung, nur im Einvernehmen mit der Stadt Braunschweig durchzuführen.~~	h) Entfällt.
(2) Für Förderung durch Auszahlung oder Verrechnung eines Zuschussbetrages (§ 7 (5)) ist zu vereinbaren:	(2) Für Förderung durch Auszahlung oder Verrechnung eines Zuschussbetrages (§ 7 (5)) ist zu vereinbaren:
a) Werden Maßnahmen nicht, nicht vollständig oder mangelhaft durchgeführt, so kann die Stadt Braunschweig insoweit Nachholung, Ergänzung oder Nachbesserung innerhalb angemessener Frist verlangen. Die Stadt Braunschweig kann ~~weiter auch~~ vom Vertrag zurücktreten oder Ersatzvornahme auf Kosten des Vertragspartner~~s~~ durchsetzen.	a) Werden Maßnahmen nicht, nicht vollständig oder mangelhaft durchgeführt, so kann die Stadt Braunschweig insoweit Nachholung, Ergänzung oder Nachbesserung innerhalb angemessener Frist verlangen. Die Stadt Braunschweig kann nach erfolglos abgelaufener Frist vom Vertrag zurücktreten oder Ersatzvornahme auf Kosten der/des Vertragspartner*in durchsetzen.
~~b) Bei Vertrags- oder sonstigen Pflichtverstößen kann die Stadt Braunschweig den vereinbarten Zuschuss während oder nach Abschluss der Maßnahme kürzen.~~	b) Entfällt.
c) Bei schwerwiegenden Vertrags- oder Pflichtverstößen kann die Stadt Braunschweig ~~ggf.~~ unter Rückforderung ausgezahlter Beträge ~~den~~ Vertrag ~~kündigen oder davon~~ zurücktreten.	c) Bei schwerwiegenden Vertrags- oder Pflichtverstößen kann die Stadt Braunschweig unter Rückforderung ausgezahlter Beträge vom Vertrag zurücktreten.
d) Erfolgt ein Rücktritt oder eine Kündigung aufgrund von Umständen, die die Eigentümer~~in/der Eigentümer~~ nicht zu vertreten hat, so kann diese~~/dieser~~ Eigentümer~~/in~~ verlangen, dass die Stadt Braunschweig ~~ihr/ihm~~ in angemessenem Umfang, max. bis zum vereinbarten Zuschusshöchstbetrag, die notwendigen Aufwendungen erstattet.	d) Erfolgt ein Rücktritt oder eine Kündigung aufgrund von Umständen, die der/die Eigentümer*in nicht zu vertreten hat, so kann diese/r Eigentümer*in verlangen, dass die Stadt Braunschweig in angemessenem Umfang, max. bis zum vereinbarten Zuschusshöchstbetrag, die notwendigen Aufwendungen erstattet.

(3) Bei Bezuschussung über 10.000 € ist zusätzlich die Verpflichtung der Eigentümerin ~~/ des Eigentümers~~ zu vereinbaren, auf die Nutzung des Gebäudes oder von Teilen des Gebäudes als Spielhalle, (Sport-) Wettbüro, Videothek, Sexshop Bordell und für bordellähnliche Nutzungen, zur Wohnungsprostitution und ähnlichen Nutzungen zu den vorgenannten zu verzichten. Die Absicherung dieser Verpflichtung erfolgt durch die Eintragung einer erstrangigen beschränkt persönlichen Dienstbarkeit zugunsten der Stadt Braunschweig im Grundbuch.	(3) Bei Bezuschussung über 10.000 € ist auf Verlangen der Stadt Braunschweig zusätzlich die Verpflichtung des/der Eigentümerin*in zu vereinbaren, auf die Nutzung des Gebäudes oder von Teilen des Gebäudes als Spielhalle, (Sport-) Wettbüro, Videothek, Sexshop Bordell und für bordellähnliche Nutzungen, zur Wohnungsprostitution und ähnlichen Nutzungen zu den vorgenannten zu verzichten. Die Absicherung dieser Verpflichtung erfolgt durch die Eintragung einer erstrangigen beschränkt persönlichen Dienstbarkeit zugunsten der Stadt Braunschweig im Grundbuch.
(4) Bei Bezuschussung über 30.000 € ist zusätzlich eine dingliche Sicherung des Zuschussbetrages nebst 17 % Zinsen durch brieflose Grundschuld für die Dauer von 10 Jahren nach Abschluss der Maßnahmen zu vereinbaren.	(4) Bei Bezuschussung über 30.000 € ist zusätzlich eine dingliche Sicherung des Zuschussbetrages nebst 17 % Zinsen durch brieflose Grundschuld für die Dauer von 10 Jahren nach Abschluss der Maßnahmen zu vereinbaren.
(5) Weitere Bindungen und Bedingungen, die ggf. für die zügige und zweckgerechte Durchführung der Maßnahmen oder zur Erfüllung öffentlich-rechtlicher Vorschriften erforderlich erscheinen, können zusätzlich vereinbart werden.	(5) Weitere Bindungen und Bedingungen, die ggf. für die zügige und zweckgerechte Durchführung der Maßnahmen oder zur Erfüllung öffentlich-rechtlicher Vorschriften erforderlich erscheinen, können zusätzlich vereinbart werden.
§ 12 Durchführung der Förderung	**§ 12 Durchführung der Förderung**
(1) Mit der Durchführung der Maßnahme ~~bzw. des Maßnahmeabschnittes~~ darf erst nach Unterzeichnung der Förderungsvereinbarung und nach Vorliegen der erforderlichen öffentlich-rechtlichen, insbes. bauordnungsrechtlichen Genehmigungen begonnen werden; ein vorzeitiger Beginn führt zum ~~teilweisen oder ganzen~~ Ausschluss von der Förderung.	(1) Mit der Durchführung der Maßnahme darf erst nach Unterzeichnung der Förderungsvereinbarung und nach Vorliegen der erforderlichen öffentlich-rechtlichen, insbes. bauordnungsrechtlichen Genehmigungen begonnen werden; ein vorzeitiger Beginn führt zum Ausschluss von der Förderung.
(2) ~~Die städtebauförderungsrechtliche Prüfung über den zweckbestimmten Einsatz der Fördermittel erfolgt durch die Stadt Braunschweig für jede Maßnahme im Rahmen eines vom Sanierungsträger zu beantragenden Anerkennungsverfahrens. Mit der Maßnahme darf grundsätzlich nicht vor Vorliegen des Anerkennungsbescheides begonnen werden.~~	(2) Entfällt.
(3) Die Maßnahmen sind zügig und zweckgerecht innerhalb des vereinbarten Zeitraumes durchzuführen und gegenüber dem Sanierungsträger abzurechnen. Für den Fall von Verzug oder sonstigem Verstoß gegen die Förderungsvereinbarung, insbesondere bei Abweichung von Inhalt und Qualität der vereinbarten Maßnahmen, kann die Stadt Braunschweig Fristen setzen sowie Nachholung oder Ersatzvornahme verlangen. Bei schwerwiegenden Verstößen können die vereinbarten Zuwendungen ~~gekürzt o-~~	(3) Die Maßnahmen sind zügig und zweckgerecht innerhalb des vereinbarten Zeitraumes durchzuführen und gegenüber dem Sanierungsträger abzurechnen. Für den Fall von Verzug oder sonstigem Verstoß gegen die Förderungsvereinbarung, insbesondere bei Abweichung von Inhalt und Qualität der vereinbarten Maßnahmen, kann die Stadt Braunschweig Fristen setzen sowie Nachholung oder Ersatzvornahme verlangen. Bei schwerwiegenden Verstößen können die vereinbarten Zuwendungen widerrufen

~~der~~ widerrufen werden; bereits ausgezahlte Beträge können dann zurückgefordert werden. ~~Das nähere ist in der Förderungsvereinbarung zu regeln.~~	werden; bereits ausgezahlte Beträge können dann zurückgefordert werden.
(4) Bei Zuwendungen bis ~~5.000 €~~ erfolgt die Auszahlung zu 100 % nach Fertigstellung der Maßnahme und ~~zahlenmäßigem, prüffähigem Nachweis~~ über die geförderte Maßnahme.	(4) Bei Zuwendungen bis 10.000 € erfolgt die Auszahlung zu 100 % nach Fertigstellung der Maßnahme und Vorlage prüffähiger Rechnungen sowie Zahlungsnachweisen über die geförderte Maßnahme und nach Feststellung des zweckbestimmten Einsatzes der Zuwendungen.
(5) Bei Zuwendungen über ~~5.000 € bis 30.000 €~~ erfolgt die Auszahlung in Raten nach Vereinbarung bzw. nach Baufortschritt höchstens zu insgesamt 90 % ~~in höchstens 6 Raten~~. Die Höhe einer Rate soll ~~5.000 €~~ nicht unterschreiten. Die Auszahlung der Restsumme erfolgt nach Fertigstellung der Maßnahme und ~~zahlenmäßigem, prüffähigem Nachweis über die förderungsfähigen Maßnahmekosten~~ und nach Feststellung des zweckbestimmten Einsatzes der Zuwendungen ~~gemäß Absatz (2)~~.	(5) Bei Zuwendungen über 10.000 € erfolgt die Auszahlung auf Verlangen des/der Eigentümer*in in Raten nach Vereinbarung bzw. nach Baufortschritt höchstens zu insgesamt 90 %. Die Höhe einer Rate soll mit Ausnahme der Schlussrate 10.000 € nicht unterschreiten. Die Auszahlung der Restsumme erfolgt nach Fertigstellung der Maßnahme und Vorlage prüffähiger Rechnungen sowie Zahlungsnachweisen und nach Feststellung des zweckbestimmten Einsatzes der Zuwendungen.
(6) ~~Bei Zuwendungen über 30.000 € erfolgt die Auszahlung in Raten nach Baufortschritt auf Grundlage vorzulegender bezahlter Rechnungen höchstens zu insgesamt 90 %. Die Höhe einer Rate soll 10.000 € nicht unterschreiten. Die Auszahlung der Restsumme erfolgt nach Fertigstellung der Maßnahme und zahlenmäßigem, prüffähigem Nachweis über die förderungsfähigen Maßnahmekosten und nach Feststellung des zweckbestimmten Einsatzes der Zuwendungen gemäß Absatz (2)~~.	(6) Entfällt
§ 13 Inkrafttreten, Geltungsdauer	**§ 13 Inkrafttreten, Geltungsdauer**
(1) Die geänderte~~n~~ Förderrichtlinie~~n treten~~ mit der Bekanntmachung im Amtsblatt der Stadt Braunschweig in Kraft.	(1) Die geänderte Förderrichtlinie tritt mit der Bekanntmachung im Amtsblatt der Stadt Braunschweig in Kraft.
(2) Die Förderungsrichtlinie~~n haben~~ keinen Satzungscharakter.	(2) Die Förderungsrichtlinie hat keinen Satzungscharakter.
Anlage~~n~~ ~~Anlage 1: Karte Satzungsgebiet~~ ~~Anlage 2: Leitfaden für den Ausstattungsstandard des öffentlich geförderten sozialen Wohnungsbaus (Mindeststandard) als Maßstab für die Förderung der Modernisierung und Instandsetzung von Gebäuden im Sanierungsgebiet.~~	Anlage Geltungsbereich des Sanierungsgebiets „Soziale Stadt - Westliches Ringgebiet“ Braunschweig nach der 4. Teilaufhebung

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

24-24876
Beschlussvorlage
öffentlich

Betreff:
Änderung der Sportförderrichtlinie der Stadt Braunschweig

Organisationseinheit:	*Datum:*
Dezernat VIII 0670 Sportreferat	24.01.2025

Beratungsfolge	*Sitzungstermin*	*Status*
Sportausschuss (Vorberatung)	30.01.2025	Ö
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	11.02.2025	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	18.02.2025	Ö

Beschluss:
1.: Die Sportförderrichtlinie der Stadt Braunschweig wird wie folgt geändert:

1.1:
Ziffer 3.2 wird wie folgt ergänzt:

Antragsberechtigt sind des Weiteren auch Zusammenschlüsse und Kooperationen der o. g. Vereine, sofern alle Mitgliedsvereine des Zusammenschlusses bzw. der Kooperation die oben genannten Voraussetzungen erfüllen.

1.2:
Ziffer 3.4.4 (Präventionskonzept für Kinderschutz und Schutz vor sexualisierter Gewalt im Sport) wird mit folgendem Text eingefügt:

Die Stadt Braunschweig kann den Braunschweiger Sportvereinen auf prüffähigen Antrag, für die feste Implementierung eines Präventionskonzeptes für Kinderschutz und Schutz vor sexualisierter Gewalt in die eigenen Vereinsstrukturen, eine einmalige Zuwendung in Höhe von bis zu 500,00 Euro gewähren. Darauf aufbauend können weitere jährliche Förderoptionen in Höhe von jeweils bis zu 250,00 Euro für Braunschweiger Sportvereine erfolgen, sowohl
a) für die Förderung weiterer aufbauender Maßnahmen zur wiederkehrenden Sensibilisierung der Problematik sexualisierter und anderer Gewalt im Sport durch fachkundige externe Organisationen als auch
b) für die Benennung und Beschäftigung einer qualifiziert ausgebildeten Vertrauensperson für Kinderschutz im Ehren- oder Hauptamt.

2.: Die Änderungen treten rückwirkend zum 1. Januar 2025 in Kraft.

Sachverhalt:

Beschlusskompetenz:
Die Beschlusskompetenz für die Änderung der Sportförderrichtlinie liegt gemäß § 58 Abs. 1 Nr. 2 NKomVG (Richtlinien, nach denen die Verwaltung geführt werden soll) beim Rat der Stadt Braunschweig.

Die derzeit gültige Sportförderrichtlinie ist grundsätzlich seit Oktober 2021 in Kraft, wobei in den Jahren 2022 und 2023 bereits geringfügige Anpassungen vorgenommen wurden.

Zudem wurde die Fortschreibung der Sportentwicklungsplanung mit dem Arbeitsprogramm für die Jahre 2025 bis 2027 in der Sitzung des Rates am 5. November 2024 beschlossen (Ds. 24-22961). Im Rahmen dieser Fortschreibung wurde unter Leitziel 6 festgelegt, dass die kommunale Sportförderrichtlinie der Stadt Braunschweig überarbeitet und an die Ergebnisse der Sportentwicklungsplanung angepasst werden soll.

Zusätzlich wurde in der Sitzung des Sportausschusses am 27. September 2024 ein Antrag zur Aufnahme eines neuen Fördertatbestandes (DS 24-24381) einstimmig beschlossen. Aus diesem Grund beabsichtigt die Verwaltung, Anpassungen vorzunehmen, welche nachfolgend erläutert und begründet werden.

Zu 1.1: Zusammenschlüsse oder Kooperationen von mehreren antragsberechtigten Sportvereinen können sehr unterschiedlich ausgestaltet werden. Dabei bleiben die Sportlerinnen und Sportler Mitglied in ihren Stammvereinen, können jedoch ggf. auch unter dem Namen des Vereinszusammenschlusses bzw. der Vereinskooperation starten.

Nach der bislang gültigen Fassung der Sportförderrichtlinie sind diese Zusammenschlüsse und Kooperationen nicht selbstständig antragsberechtigt, auch wenn die Mitgliedsvereine für sich jeweils die Antragsvoraussetzungen der Ziffer 3.2 erfüllen. Sinnvolle Kooperationen, Fusionen oder Zusammenschlüsse sollen jedoch auch gemäß der Sportförderrichtlinie gefördert werden können, weshalb eine Anpassung zur Klarstellung erforderlich ist.

Zu 1.2: Mit dieser Änderung wird einem Beschluss des Sportausschusses vom 27. September 2024 (Ds. 24-24381) Rechnung getragen.

Aus den vorgeschlagenen Änderungen der Neuaufnahme der Ziffer 3.4.4 können sich geringfügige finanzielle Mehrbedarfe ergeben, die sich jedoch voraussichtlich aus den Ansätzen des städtischen Doppelhaushalts 2025/26 im Rahmen einer Priorisierung decken lassen können.

Die Verwaltung empfiehlt, den vorgeschlagenen Änderungen die Zustimmung zu erteilen.

Zukünftiges Vorgehen

Die in der Ursprungsfassung der Sportförderrichtlinie aufgeführte erstmalige Anpassung der Mindestmitgliedsbeiträge gemäß Ziffer 3.2 ist in dieser Beschlussvorlage noch nicht berücksichtigt und wird nach Vorliegen der Änderungen der Lebenshaltungskosten des Jahres 2024 im Laufe des Jahres 2025 den politischen Gremien zur Beschlussfassung vorgelegt.

Gekeler

Anlage/n:
Sportförderrichtlinie ab 01.01.2025

Stadt Braunschweig

Sport und Bewegung in Braunschweig

- Sportförderrichtlinie -

in der Fassung des Beschlusses des Rates der Stadt Braunschweig vom …,

in Kraft getreten …

Inhaltsverzeichnis

1 Starker Sport – starkes Braunschweig ... 3

2 Ziele der Sportförderung der Stadt Braunschweig ... 5

3 Sportförderung der Stadt Braunschweig ... 7

3.1 Allgemeines ... 7
3.2 Antragsberechtigt ... 7
3.3 Formvorschriften für die Gewährung von Zuwendungen ... 8
3.4 Förderung der Vereinsentwicklung ... 8
3.4.1 Zuschüsse für Sportvereine für lizenzierte Übungsleiterinnen und Übungsleiter sowie Trainerinnen und Trainer ... 8
3.4.2 Förderung der Ausbildung „C-Lizenz Vereinsmanagerin / Vereinsmanager des DOSB“ ... 8
3.4.3 Inklusion im und durch Sport ... 8
3.4.4 Präventionskonzept für Kinderschutz und Schutz vor sexualisierter Gewalt im Sport ... 8
3.5 Förderung des Stadtsportbundes Braunschweig e.V. ... 10
3.6 Förderung von Sportstätten ... 11
3.6.1 Bereitstellung der städtischen Sportstätten ... 11
3.6.2 Bau, Erweiterung und Instandsetzung von Sportstätten sowie Erwerb von Sportgeräten ... 11
3.6.3 Betriebs- und Unterhaltungskostenzuschüsse für vereinseigene, gepachtete und gemietete Sportstätten ... 12
3.7 Förderung von Sportveranstaltungen ... 13
3.8 Förderung des Leistungssports ... 14
3.8.1 Förderung von Leistungszentren ... 14
3.8.2 Einzelförderung ... 14
3.9 Projektförderung ... 14
3.10 Fusionen zwischen Braunschweiger Sportvereinen ... 15

4 Inkrafttreten, Übergangsregelung ... 15

1 Starker Sport – starkes Braunschweig

In Anlehnung an die Kooperationsvereinbarung des Deutschen Städtetags, dem Deutschen Städte- und Gemeindebund und dem Deutschen Olympischen Sportbund unter der Überschrift „Starker Sport – starke Städte und Gemeinden“ anerkennt die Stadt Braunschweig die Leistungen von Sport und Bewegung bei Bildungs- und Erziehungsprozessen, der Inklusion und Integration, der Gesundheitsförderung, der Werteorientierung und der Teilhabe für alle Bevölkerungsgruppen am gesellschaftlichen Leben. Sport und Bewegung sind unverzichtbare Teile unseres kulturellen und sozialen Lebens – auch in Braunschweig.

Für die Stadt Braunschweig sind Sport, Bewegung und Freizeit wichtige **Standortfaktoren** und unverzichtbare Bestandteile der **kommunalen Daseinsvorsorge**. Die Lebensqualität in unserer Stadt wird durch attraktive Sport- und Bewegungsangebote und durch vielfältige Sport- und Bewegungsräume für alle Bevölkerungsgruppen deutlich gesteigert.

Die Stadt Braunschweig hat aus diesem Grund eine Vereinbarung mit dem Stadtsportbund Braunschweig e.V. mit dem gemeinsamen Ziel geschlossen, allen Menschen in Braunschweig ein attraktives Sport- und Bewegungsangebot zu offerieren, bedarfsorientiert städtische Sport- und Bewegungsräume zur Verfügung zu stellen, Sportvereine und -verbände über die städtische Sportförderung zu unterstützen, Sport und Bewegung nach den Leitzielen der Sportentwicklungsplanung und den satzungsmäßigen Aufgaben des Stadtsportbundes Braunschweig e.V. nachhaltig weiterzuentwickeln und zu sichern sowie das jahrelange durch gegenseitiges Vertrauen und Respekt geprägte partnerschaftliche Verhältnis weiter zu vertiefen.

Einen besonderen Stellenwert nehmen in Braunschweig die **Sportvereine** ein, die einen nicht zu unterschätzenden Beitrag zum Allgemeinwohl leisten und maßgeblich für die Aufrechterhaltung des Leistungs-, Breiten-, Freizeit- und Gesundheitssport verantwortlich zeichnen.

Sport und Bewegung sind in Braunschweig unverzichtbar hinsichtlich eines **funktionierenden Gemeinwesens**. Besonders die Sportvereine sind neben dem Stadtsportbund Braunschweig e.V. wichtige Partner der Stadt Braunschweig in Bildungs- und Erziehungsprozessen, der Jugendarbeit, Gesundheitsförderung, Inklusion und Integration. Durch Sport und Bewegung kann die soziale Teilhabe alle Bevölkerungsgruppen erreicht werden.

Wir verstehen Sport und Bewegung als zentrale Instrumente zur **Gesundheitsförderung** und zur **Gesundheitsprävention** – und dies für alle Bevölkerungsgruppen und in allen Lebenslagen. Dies umfasst neben Sport- und Bewegungsangeboten in Kindertageseinrichtungen und Schulen auch Angebote in Sportvereinen und anderen Institutionen sowie die Möglichkeit individueller Zugänge zum Sport. Darunter verstehen wir u.a. die Schaffung eines bewegungsförderlichen Wohnumfeldes und einer entsprechenden Gestaltung des öffentlichen Raumes.

Sport und Bewegung tragen zur **Bildung** bei – insbesondere durch die Jugendarbeit der Sportvereine. Neben körperlichen und motorischen Fähigkeiten und Fertigkeiten lernen Kinder in den Sportvereinen Werte, die das gesellschaftliche Zusammenleben prägen und die mit den Schlagworten Respekt, Toleranz, Solidarität, Verantwortung und Teamgeist charakterisiert werden können.

Gerade durch die **Jugendarbeit** begleiten Sportvereine Kinder und Jugendliche das Aufwachsen junger Menschen und integrieren sie in soziale Netzwerke unabhängig ihres Geschlechts, ihrer Herkunft oder ihres sozioökonomischen Status.

Menschen mit und ohne Behinderung können selbstbestimmt und gleichberechtigt an Sport und Bewegung teilhaben. Die Stadt Braunschweig anerkennt dies durch die gezielte Förderung entsprechender Angebote und durch die Förderung barrierefreier Sport- und Bewegungsräume.

Nicht zuletzt sind Sport und Bewegung ideale Medien, um Menschen aus **verschiedenen Kulturkreisen** zusammen zu führen und allen Menschen einen geeigneten Zugang zur sozialen Integration anzubieten. Gerade den Sportvereinen kommt hier eine besondere Stellung zu.

2 Ziele der Sportförderung der Stadt Braunschweig

Aufbauend auf dem Masterplan Sport 2030 verfolgt die Stadt Braunschweig die sportpolitische Strategie der Förderung von Sport und Bewegung in den vielfältigen Facetten. Im Kern unserer Förderung von Sport und Bewegung stehen dabei sechs übergeordnete Leitziele:

1. Die Stadt Braunschweig fördert Sport und Bewegung in den Sportvereinen

- durch die bedarfsorientierte Bereitstellung, die Pflege und Instandhaltung von Sportstätten
- durch die Unterstützung von Sportvereinen mit eigenen Sportstätten
- durch die Förderung der Jugendarbeit in den Sportvereinen
- durch die Förderung von gesellschaftspolitisch wirksamen Projekten in den Sportvereinen
- durch die Förderung von qualifizierten Übungsleitern und Trainern in den Sportvereinen
- durch die Unterstützung der Sportvereine bei der Schaffung von leistungsfähigeren Organisationsstrukturen

2. Die Stadt Braunschweig fördert Sport und Bewegung in den Bildungseinrichtungen

- durch die Förderung der Zusammenarbeit zwischen Sportvereinen und Bildungseinrichtungen
- durch die Unterstützung von Projekten zur Gesundheits- und Bewegungsförderung in Schulen und Kindertageseinrichtungen

3. Die Stadt Braunschweig fördert Sport und Bewegung im öffentlichen Raum

- durch die nachfrageorientierte Bereitstellung von Sport- und Bewegungsräumen und deren kontinuierliche Pflege und Instandhaltung

4. Die Stadt Braunschweig fördert Sport und Bewegung für alle Bevölkerungsgruppen (Sport für Alle)

- durch die Förderung von inklusiven und integrativen Sport- und Bewegungsangeboten
- durch die Förderung von Sport- und Bewegungsangeboten von sozial benachteiligten Einwohnerinnen und Einwohnern
- durch die Förderung von Initiativen außerhalb des vereinsorganisierten Sports
- durch die Verbesserung der Informationen über Sport und Bewegung
- durch die institutionelle Förderung des Stadtsportbundes Braunschweig e.V. als Dachorganisation der Sportvereine und -verbände

5. Die Stadt Braunschweig fördert den Nachwuchsleistungssport

- durch die bedarfsorientierte Bereitstellung von Sportstätten
- durch die Förderung von professionellen Struktur in den Sportvereinen

6. Die Stadt Braunschweig fördert den Amateur-Spitzensport

- durch die Förderung von überregional bedeutsamen Sportveranstaltungen
- durch die Förderung von Leistungsstützpunkten und -zentren auf Regional-, Landes- und Bundesebene

3 Sportförderung der Stadt Braunschweig

3.1 Allgemeines

Die Stadt Braunschweig fördert gemäß des in der Landesverfassung des Landes Niedersachsen formulierten Staatsziels den Sport und vor allem die Sportvereine ideell und materiell.

Die Sportförderung ist eine Freiwilligkeitsleistung der Stadt. Sie unterstützt die Sportvereine und -verbände bei der Erfüllung ihres gesellschaftlichen Auftrages (siehe Kapitel 1). Voraussetzung für eine finanzielle Förderung ist, dass im Haushaltsplan der Stadt entsprechende Mittel bereitstehen.

Die Verwaltung der Stadt Braunschweig ist verantwortlich für die Ausführung der Förderung im Sinne dieser Sportförderrichtlinie. Ein Rechtsanspruch auf die in diesen Richtlinien festgesetzten Zuschüsse besteht nicht, auch wenn Zuschüsse über einen längeren Zeitraum bewilligt und gezahlt worden sind.

3.2 Antragsberechtigung

Antragsberechtigt sind ausschließlich gemeinnützige Vereine, die im Vereinsregister der Stadt Braunschweig eingetragen sind und die die Förderung von Bewegung und Sport in der Satzung verankert haben (nachfolgend „Sportvereine“ genannt). Der Sportverein muss Mitglied des Landessportbundes Niedersachsen und damit auch des Stadtsportbundes Braunschweig e.V. sein. Der antragstellende Verein muss ab 01.01.2022 einen Mitgliedsbeitrag von mindestens 120,00 Euro jährlich für Erwachsene erheben (Beitrag für aktive Mitglieder ohne Ermäßigungen), für Kinder und Jugendliche bis 18 Jahren mindestens 60,00 Euro jährlich (Beitrag für aktive Mitglieder ohne Ermäßigungen). Die Höhe des Mindestbeitrages wird entsprechend den Lebenshaltungskosten regelmäßig fortgeschrieben. Hierzu befindet der Sportausschuss der Stadt Braunschweig spätestens alle drei Jahre nach Inkrafttreten dieser Sportförderrichtlinie (erstmalig zum 01.01.2025).

Antragsberechtigt sind Sportvereine bezüglich einer Förderung von Bau, Erweiterung und Instandsetzung von Sportstätten sowie des Erwerbs von Sportgeräten mit 2., 3. und 4. Priorität (siehe Punkt 3.6.2) nur unter folgender Voraussetzung:

- Förderfähig sind Sportvereine, die seit dem 01.01.2024 mindestens 75 Mitglieder haben. Ab dem 01.01.2026 sind Sportvereine förderfähig, wenn sie mindestens 100 Mitglieder haben.

Antragsberechtigt sind des Weiteren auch Zusammenschlüsse und Kooperationen der o. g. Vereine, sofern alle Mitgliedsvereine des Zusammenschlusses bzw. der Kooperation die oben genannten Voraussetzungen erfüllen.

3.3 Formvorschriften für die Gewährung von Zuwendungen

Die Zuwendung ist schriftlich oder elektronisch bei der Stadt Braunschweig – Fachbereich Stadtgrün und Sport – Sportreferat – zu beantragen. Die beantragte Förderung muss sportlichen Zwecken dienen.

Der Bewilligungsbescheid kann gemäß §13 der Allgemeinen Zuwendungsrichtlinie der Stadt Braunschweig zurückgenommen oder widerrufen werden.

3.4 Förderung der Vereinsentwicklung

3.4.1 Zuschüsse für Sportvereine für lizenzierte Übungsleiterinnen und Übungsleiter sowie Trainerinnen und Trainer

Die Stadt kann Sportvereinen für Übungsleiterinnen und -leiter bzw. Trainerinnen und Trainer mit gültiger DOSB-Übungsleiterlizenz Zuschüsse gewähren, sofern sie für ihre Tätigkeit ein entsprechendes Honorar erhalten haben.

Die Sportvereine melden die Anzahl der Lizenzen, für die sie einen Zuschuss beantragen. Jede Lizenz erhält den Punktwert 1, Lizenzen im Präventionsbereich (Übungsleiter-B „Sport in der Prävention“) erhalten den Punktwert 1,5, Lizenzen im Kinder- und Jugendbereich (Übungsleiter-C Breitensport Kinder/Jugendliche oder Übungsleiter-C Breitensport Kinder) den Punktwert 1,5. Das zur Verfügung stehende Budget wird dann entsprechend der Anzahl der erreichten Punkte verteilt.

3.4.2 Förderung der Ausbildung „C-Lizenz Vereinsmanagerin / Vereinsmanager des DOSB“

Sportvereine, die Ehrenamtliche im Rahmen einer Vereinsmanager/-in-Ausbildung C-Lizenz nach Vorgaben des Landessportbunds Niedersachen e.V. schulen, können auf Antrag einen Zuschuss von 50 v. H. der angefallenen Ausbildungskosten (Seminarkosten), jedoch mit einem Höchstbetrag von 250,00 Euro pro Person pro Jahr, erhalten.

3.4.3 Inklusion im und durch Sport

Die Stadt Braunschweig kann den Braunschweiger Sportvereinen auf prüffähigen Antrag Zuwendungen in Höhe von bis zu 100 v. H. der den Sportvereinen entstehenden Ausgaben für die durch die DBS-Akademie gGmbH durchgeführte Aus- und Fortbildung zum Übungsleiter Breitensport / Behindertensport (als Voll- oder Aufbaulehrgang) und zum „Inklusionsmanager“ gewähren.

Ferner kann den Braunschweiger Sportvereinen auf prüffähigen Antrag eine pauschalierte Zuwendung in Höhe von bis zu 200,00 Euro monatlich für die Beschäftigung eines Inklusionsmanagers gewährt werden. Voraussetzung hierfür ist die erfolgreiche Absolvierung der durch die DBS-Akademie gGmbH durchgeführten Fortbildung zum „Inklusionsmanager“.

3.4.4 Präventionskonzept für Kinderschutz und Schutz vor sexualisierter Gewalt im Sport

Die Stadt Braunschweig kann den Braunschweiger Sportvereinen auf prüffähigen Antrag hin für die feste Implementierung eines Präventionskonzeptes für Kinderschutz und Schutz vor sexualisierter Gewalt in die eigenen Vereinsstrukturen eine einmalige Zuwendung in Höhe von bis zu 500,00 Euro gewähren.

Darauf aufbauend können weitere jährliche Förderoptionen in Höhe von jeweils bis zu 250,00 Euro für Braunschweiger Sportvereine erfolgen, sowohl

a) für die Förderung weiterer aufbauender Maßnahmen zur wiederkehrenden Sensibilisierung der Problematik sexualisierter und anderer Gewalt im Sport durch fachkundige externe Organisationen als auch
b) für die Benennung und Beschäftigung einer qualifiziert ausgebildeten Vertrauensperson für Kinderschutz im Ehren- oder Hauptamt.

3.5 Förderung des Stadtsportbundes Braunschweig e.V.

Die Stadt kann dem Stadtsportbund Braunschweig e.V. auf prüffähigen Antrag für den Betrieb der Geschäftsstelle und zu den Personal- und Sachkosten der Sportjugend im Rahmen einer institutionellen Förderung eine Zuwendung gewähren, deren Höhe jährlich neu festgesetzt wird. Grundlage für die institutionelle Förderung ist die derzeit bestehende Vereinbarung „Gemeinsam für den Sport in Braunschweig“ zur Unterstützung des organisierten Sports.

Über die Gesamtausgaben ist ein prüffähiger Verwendungsnachweis vorzulegen.

3.6 Förderung von Sportstätten

3.6.1 Bereitstellung der städtischen Sportstätten

Für den Trainings- und Wettkampfbetrieb der Braunschweiger Sportvereine / Sportverbände stellt die Stadt im Rahmen der vorhandenen Kapazitäten städtische Sportstätten zur Verfügung. Es wird ein Nutzungsentgelt entsprechend dem vom Rat beschlossenen Entgelttarif erhoben.

3.6.2 Bau, Erweiterung und Instandsetzung von Sportstätten sowie Erwerb von Sportgeräten

Für den Bau, die Erweiterung und Instandsetzung von vereinseigenen Sportstätten oder Teilen von Sportstätten wie z.B. Sportfunktionsgebäuden, die sich im Eigentum von Sportvereinen befinden oder dem Eigentum gleichstehende langfristige Rechte (z.B. aus Erbbaurechtsverträgen) bzw. langfristig vertraglich eingeräumte Nutzungsrechte (z.B. aus Pachtverträgen) mit einer Laufzeit von in der Regel noch mindestens 12 Jahren ab dem Jahr der Antragstellung bestehen, kann die Stadt Zuwendungen gewähren. Hierzu gehören nicht Instandhaltungsmaßnahmen und Unterhaltungsmaßnahmen wie z. B. Fassaden- und Fensteranstriche, Austausch von Leuchtmitteln etc.

Die Bau-, Erweiterungs- und Instandsetzungsmaßnahme muss einen Sportbezug aufweisen. Dies ist insbesondere nicht bei Maßnahmen gegeben, die gewerblich betriebene Gaststätten und deren Einrichtungen sowie zu Wohnzwecken vermietete Räume betreffen, wobei Instandsetzungsmaßnahmen an Dach und Fach grundsätzlich bezuschusst werden können.

Der Antrag muss grundsätzlich bis zum 30. Juni des Jahres, in dem die Zuwendung gewährt werden soll, bei der Stadt vorliegen.

Für die Maßnahme muss die Stadt im Rahmen der Antragsprüfung den Bedarf anerkennen.

Die Gesamtfinanzierung der Maßnahme muss gesichert sein. Hierzu ist mit Antragstellung die Vorlage eines prüffähigen Kosten- und Finanzierungsplans notwendig.

Die Höhe der Zuwendung beträgt in der Regel bis zu 50 v. H. der zuschussfähigen Gesamtausgaben.

Der Antragsteller muss seine eigenen Finanzierungsmöglichkeiten sowie weitere Förderungsmöglichkeiten (insbesondere Landessportbund Niedersachsen e.V.) ausgeschöpft haben und dies gegenüber der Stadt rechtsverbindlich erklären. Mehrausgaben, die nach dem Erhalt des Bewilligungsbescheides seitens des Vereins angezeigt werden, sind vom Verein selbst zu tragen.

Gegen Entgelt erbrachte Arbeitsleistungen können mit dem tatsächlich gezahlten Betrag, höchstens jedoch mit 15,00 Euro pro Stunde, angesetzt werden.

Über die Anträge wird nach folgenden Prioritäten entschieden:

1. Priorität: Instandsetzung auf Grund von Sicherheitsmängeln und zur Gefahrenabwehr
2. Priorität: sonstige Instandsetzung
3. Priorität: Erwerb von Sportgeräten
4. Priorität: Bauliche Erweiterung und Neubau

Sind innerhalb einer Prioritätsstufe nicht ausreichend Haushaltsmittel für die beantragte finanzielle Förderung aller Projekte vorhanden, können alle Projekte in dieser Stufe mit dem gleichen reduzierten Prozentsatz von den noch für diesen Zweck zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln gefördert werden.

Über die Gesamtausgaben ist ein prüffähiger Verwendungsnachweis vorzulegen.

3.6.3 Betriebs- und Unterhaltungskostenzuschüsse für vereinseigene, gepachtete und gemietete Sportstätten

Die Stadt Braunschweig kann Sportvereinen für den Betrieb und die laufende Unterhaltung ihrer vereinseigenen, gepachteten und gemieteten Sportstätteninfrastruktur jährlich auf Grundlage der Einzelansätze für Unterhaltungszuschüsse für Sportstätten zweckgebundene, pauschalisierte Betriebs- und Unterhaltungszuschüsse gewähren. Nicht gefördert werden Teile von Sportanlagen, die vorrangig kommerziellen Zwecken dienen.

Ein schriftlicher Antrag ist nur zu Beginn einer Förderung notwendig und muss nicht jährlich wiederholt werden. Dem Zuschussempfänger obliegt die Verpflichtung, Veränderungen im infrastrukturellen Bestand der Sportstätten der Stadt mitzuteilen.

Voraussetzung für die Bewilligung der Betriebs- und Unterhaltungszuschüsse ist, dass sich die geförderten Teile der Sportstätte in einem den Erfordernissen des jeweiligen Nutzungszwecks entsprechenden Zustand befinden und der Zuschussempfänger die Gewähr dafür bietet, dass er in der Lage ist, die Unterhaltungsmaßnahmen fachgerecht durchzuführen. Auch ist er gehalten, drohende oder eingetretene Schäden unverzüglich gegenüber der Stadt anzuzeigen.

Die für alle städtischen Sportstätten, die vermietet und verpachtet sind, vorliegenden Pflegepläne für Rasen-, Tennen-, Kunststoffrasen- und Kunststoffspielfelder sind Bestandteil der Zuwendungsbescheide und verpflichtend einzuhalten, um die städtische Vermögenssubstanz dauerhaft funktionsfähig zu erhalten.

Es ist generell bis zum 1. April des auf das Bewilligungsjahr nachfolgenden Kalenderjahres ein prüffähiger Verwendungsnachweis über die zweckentsprechende Verwendung der Zuschussmittel vorzulegen. Eigenarbeiten können nur anerkannt werden, wenn sie tatsächlich vergütet wurden und darüber ein prüffähiger Zahlungsnachweis vorliegt (Kontoauszug).

Bei einer nicht sachgerechten Verwendung der gewährten Betriebs- und Unterhaltungszuschüsse können der Zuschuss zurückgefordert und künftige Zuschussbewilligungen vorübergehend bzw. dauerhaft ausgesetzt werden.

3.7 Förderung von Sportveranstaltungen

Für Sportveranstaltungen, die in besonderer Weise geeignet sind, das Image Braunschweigs auch als Sportstadt zu festigen und auszubauen, können im Einzelfall auf rechtzeitigen Antrag Zuwendungen gewährt werden, sofern ein Braunschweiger Sportverein / Sportverband maßgeblich an der Ausrichtung der Veranstaltung beteiligt ist.

Eine Zuwendung nach diesen Richtlinien kommt nur in Betracht, wenn der Veranstalter alle sonstigen Finanzierungsmöglichkeiten ausgeschöpft hat (z. B. Sponsoringleistungen).

Als Zuschuss können in der Regel 50 v. H. der nachgewiesenen unabweisbaren Kosten gewährt werden.

Nicht zuschussfähig sind grundsätzlich Ausgaben, die in keinem ausgewogenen Verhältnis zur Bedeutung und Wirkung der jeweiligen Veranstaltung stehen. Ebenfalls nicht zuschussfähig sind Personalkosten.

Über die Gesamtausgaben ist ein prüffähiger Verwendungsnachweis vorzulegen.

Die Stadt Braunschweig kann auf rechtzeitigen Antrag für die Teilnahme an Meisterschaften zweckgebundene, pauschalierte Zuschüsse auf Grundlage der Einzelansätze für die Teilnahme an Meisterschaften gewähren.

3.8 Förderung des Leistungssports

3.8.1 Förderung von Leistungszentren

Für vom jeweiligen Sportfachverband anerkannten Leistungszentrum, Landes- oder Bundesstützpunktes kann die Stadt Braunschweig auf Antrag einen pauschalen Zuschuss pro Jahr von höchstens 50 v. H. der zuschussfähigen Kosten gewähren, sofern der Trägerverein seinen Sitz in Braunschweig hat. Zuwendungsempfänger ist der jeweilige Braunschweiger Trägerverein.

Sportvereinen mit Sportarten, die über kein von einem Sportfachverband anerkanntes Leistungszentrum oder über einen anerkannten Landes- oder Bundesstützpunkt verfügen, kann nach Vorlage einer Leistungssportkonzeption für die Dauer von maximal drei Jahren eine jährliche Zuwendung von höchstens 50 v. H. der zuschussfähigen Kosten gewährt werden.

Die Leistungssportkonzeption muss die angestrebte sportliche Entwicklung beschreiben und deutlich machen, in welcher Form die Stadt Braunschweig davon profitieren kann.

Ein Nachweis über die Verwendung der Mittel und der damit erreichten Ziele muss in Berichtsform erbracht werden. Über die Gesamtausgaben ist ein prüffähiger Verwendungsnachweis vorzulegen.

3.8.2 Einzelförderung

Die Stadt Braunschweig kann die Entwicklung einzelner Sportarten im Bereich des Leistungs- und Spitzensport gezielt fördern, sofern ein entsprechendes Leistungssportkonzept vorgelegt wird und der Stadtsportbund Braunschweig e.V. zum Vorhaben eine befürwortende Stellungnahme vorlegt. Über die Förderhöhe und über die Dauer der Förderung entscheidet der Sportausschuss der Stadt Braunschweig.

3.9 Projektförderung

Die Stadt Braunschweig kann innovative Sportangebote z.B. in den Bereichen Kinder und Jugendliche, Prävention, Breiten-, Seniorensport / Sport für Ältere, Integration, Inklusion und Behindertensport fördern.

Ein Konzept über die Ziele und Inhalte des Projekts (insbesondere Planung, Ablauf, Betreuung, sowie Finanzierung und ggf. Öffentlichkeitsarbeit) muss in der Regel spätestens 6 Monate vor Beginn des Projekts vorgelegt werden.

Die Förderung kommt erst zu Stande, wenn das Projekt auch tatsächlich realisiert wird. Ein Nachweis in Berichtsform muss erbracht werden. Über die Gesamtausgaben ist ein prüffähiger Verwendungsnachweis vorzulegen.

Gemeinschaftliche Projekte mit mehreren beteiligten Braunschweiger Sportvereinen / Institutionen sind möglich. Gefördert werden können a) Kooperationsprojekte, b) Sportart- und zielgruppenübergreifende Angebote c) Maßnahmen der Sportvereine mit integrationsförderndem und inklusionsförderndem Hintergrund.

3.10 Fusionen zwischen Braunschweiger Sportvereinen

Zur Förderung von großen, leistungsfähigen Vereinen mit einem umfassenden Sportangebot kann die Stadt bei Vereinszusammenschlüssen sowie bei Vereinskooperationen mit dem festen Ziel der mittelfristigen Fusion in einem oder mehreren Haushaltsjahren Zuwendungen, deren Höhe im Einzelfall festgelegt wird, zur Verfügung stellen. Dies gilt nicht für Spielgemeinschaften.

Die Vorhaben müssen in ihrer Konzeption und Verwirklichung deutlich erkennen lassen, dass entweder durch sie nachhaltige Impulse für den gesamten Braunschweiger Sport ausgehen oder dass sie zu einer verbesserten Angebotssituation im Sport der Braunschweiger Bevölkerung führen.

Aus der Förderung können für die Folgejahre keine Ansprüche abgeleitet werden. Vielmehr ist die Förderung nur als Anschubfinanzierung für einen bestimmten Zeitraum zu sehen. Ebenso kann die Förderung aus den vorhergehenden Jahren nicht als Grundlage für die Planung der folgenden Jahre gelten.

Über die Gesamtausgaben ist ein prüffähiger Verwendungsnachweis vorzulegen.

4 Inkrafttreten, Übergangsregelung

Die aktualisierte Fassung der Sportförderrichtlinie tritt **rückwirkend zum 1. Januar 2025** in Kraft. Mit gleichem Tage tritt die Sportförderrichtlinie in der Fassung vom 20. Dezember 2023 außer Kraft.

Anhang 1: Einzelansätze

Einzelansätze für Zuschüsse zu den Unterhaltungs- und Betriebskosten für Sportstätteninfrastrukturelemente			
Bezeichnung	**Fördergegenstand**	**Einheit**	**Zuschussbetrag pauschal**
Großspielfelder	Rasen:		
	Mähen und Mähgut auf der Fläche belassen	je qm und Schnitt	0,02 €
	Frühjahrsdüngung	je qm	0,04 €
	Folgedüngung April/Mai	je qm	0,07 €
	Folgedüngung Juli/August	je qm	0,05 €
	Herbstdüngung	je qm	0,05 €
	Besandung	je qm	0,10 €
	Sand/Boden Gemisch aufbringen	je qm	0,05 €
	Aerifizieren	je qm	0,04 €
	Abschleppen	je qm	0,01 €
	Nachsaat	je qm	0,17 €
	Schnitt aufnehmen und entsorgen	je qm	0,03 €
	Tiefenlockerung	je qm	0,11 €
	Vertikutieren	je qm	0,05 €
	Striegeln	je qm	0,03 €
	Herbizide gegen Wildkrautbewuchs ausbringen	je qm	0,02 €
	Kunststoffrasen	je qm	0,44 €
	Hockey-Kunststoffrasen	je qm	0,20 €
	Tenne	je qm	1,26 €
Kleinspielfelder	Rasen, mind. 20 m x 40 m einschl. manueller Beregnung	je Feld	1.350,00 €
	Tenne, mind. 20 m x 40 m einschl. manueller Beregnung	je Feld	600,00 €
Bewässerung Großspielfelder	Rasen, sofern keine Brunnenversorgung	je Feld	1.500,00 €
	Tenne	je Feld	500,00 €
	Hockey-Kunststoffrasen	je Feld	1.000,00 €
Trainingsbeleuchtung		je 2.000 Watt	150,00 €
Leichtathletische Anlagen	400 m Leichtathletik-Rundlaufbahnen	je Rundlaufbahn	3.622,00 €
	100 m Laufbahnen	je Laufbahn	948,00 €
	Hochsprung, Weitsprung, Kugelstoßen	je Anlage	146,00 €
Tennisplätze	Tenne	je Tennisplatz	465,00 €
	Kunststoff	je Tennisplatz	241,00 €
BTHC-Tennisanlage	Sportanlage von überregionaler Bedeutung	Sportanlage	9.315,00 €
Rasensportverein Braunschweig von 1928 e.V.		2017	2.100,00 €
		2018 - 2020	2.900,00 €
		2021 - 2023	3.200,00 €
Beachvolleyballfelder		je Feld	250,00 €
Umkleide- und Sanitärbereiche	bis 100 qm	je Bereich	1.897,00 €
	101 qm bis 200 qm	je Bereich	2.415,00 €
	über 200 qm	je Bereich	2.932,00 €
Turnhallen und Fitness-Studios (nicht gewerblich)	reine Hallensportfläche	je qm	15,53 €
Tennishallen	mind. zwei Spielfelder	je Tennishalle	1.897,00 €
Judohallen	reine Hallensportfläche	je qm	15,53 €
Skatehallen	reine Hallensportfläche	je qm	8,30 €
Tanzsporthallen	reine Tanzsportfläche	je qm	8,63 €

Reithallen		je Reithalle	1.897,00 €
Bootshäuser	bis 100 qm	je Gebäude	465,00 €
	101 qm bis 200 qm	je Gebäude	931,00 €
	über 200 qm	je Gebäude	1.397,00 €
Segelfliegerhöfe	Gebäude-Innenfläche	je qm	5,18 €
Freibäder		je Freibad	2.500,00 €
Rollschuhbahnen		je Rollschuh-bahn	931,00 €
Kegelsporthallen		je Kegelbahn	241,00 €
Golfsportanlagen		je Golfsportan-lage	25.000,00 €
BMX-Bahnen		je BMX- Bahn	1.897,00 €
Billardräume		je Billardtisch	250,00 €
Bahnengolfanlagen		je Bahnengol-fanlage	465,00 €
Schießsportanlagen	Luftgewehr	je Schießstand	46,00 €
	Bogen, Kleinkaliber	je Schießstand	93,00 €
Vereinsturnhallen	Mehrzweckhalle Dibbesdorf	je Anlage	3.093,00 €
	Turnhalle SV Olympia	je Anlage	6.607,00 €
	Turnhalle Gliesmarode	je Anlage	6.016,00 €
Skihütten		je Skihütte	1.250,00 €
Outdoor Boulder- und Kletter-park		je Anlage	8.000,00 €

Einzelansätze für die Teilnahme an Meisterschaften			
Bezeichnung	**Förderung**	**Einheit**	**Zuschussbe-trag**
Fahrtkostenzuschuss	bis zu 50 v. H. der entstandenen Kosten	je Teilnehmer	
Verpflegungskostenzuschuss	pro Veranstaltungstag (An- und Abreisetag gelten als ein Veranstaltungstag)	je Teilnehmer	7,00 €
Übernachtungszuschuss	pro Übernachtung	je Teilnehmer	7,00 €

Absender:
Gruppe Die FRAKTION. BS im Rat der Stadt

25-25133
Antrag (öffentlich)

Betreff:
Antrag: Bau eines Hochgeschwindigkeitskonzeptes in Braunschweig - Der "Ringkansen"

Empfänger:	*Datum:*
Stadt Braunschweig Der Oberbürgermeister	22.01.2025

Beratungsfolge:		*Status*
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Vorberatung)	04.02.2025	Ö
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	11.02.2025	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	18.02.2025	Ö

Beschlussvorschlag:
Der Rat der Stadt Braunschweig möge beschließen, dass die Stadt Braunschweig zur Umsetzung des Mobilitätsprojekts „Ringkansen“ eine Stiftung gründet. Diese Stiftung soll ein Hochgeschwindigkeitskonzept für den Braunschweiger Ring entwickeln und umsetzen. Nach dem Vorbild des japanischen Shinkansen soll auf der mehrspurigen Ringstraße rund um den Stadtkern eine Hochgeschwindigkeitsstrecke entstehen. Auf dieser sollen speziell entwickelte Züge effizient und pünktlich die Stadt umrunden. Das Projekt soll den wegweisenden Namen „Ringkansen“ tragen und Braunschweig zur ersten Hochgeschwindigkeitsmetropole Deutschlands machen.

Sachverhalt:
Braunschweig braucht einen ÖPNV, der der Größe und Bedeutung dieser Stadt gerecht wird. Während andere Städte weiterhin auf überfüllte Busse setzen, die durch den Stadtstau ausgebremst werden, geht Braunschweig als Wissenschaftsstadt mit dem „Ringkansen“ neue Wege.

„Für eine höhere Nutzung dieser Verkehrsmittel ist aus Sicht der nutzenden Personen die Erreichbarkeit und Bedienungshäufigkeit der Haltestellen von Bedeutung. Weiterhin gelten kurze Reisezeiten, eine störungs- und behinderungsfreie Beförderung, eine verlässliche und pünktliche Bedienung, ein überzeugendes Preis-Leistungs-Verhältnis und ein verständliches und gerechtes Tarifsystem als Kriterien zur Förderung des ÖPNV.“

Diese Passage aus dem aktuellen Mobilitätsentwicklungsplan 2035+ greifen wir mit unserem Antrag auf und schlagen eine konkrete Verbesserung vor. Der „Ringkansen“ kann alle genannten Kriterien erfüllen und setzt neue Maßstäbe für die Mobilität in Braunschweig. Dabei würde dieses Projekt die klimagerechte Optimierung des Zielszenarios 2035 ermöglichen, an der die Verwaltung krachend gescheitert ist: Der „Ringkansen“ ist die Highspeed-Elektrifizierung des ÖPNV, die wir brauchen, verbunden mit einer Neuaufteilung der Verkehrsräume auf der Hauptverkehrsachse unserer Stadt.

Man stelle sich vor: In drei Sekunden vom westlichen ins östliche Ringgebiet – schneller, als man „Verkehrswende“ sagen kann. Und mit einem einzigen Ringkansen, der fast jede Ecke Braunschweigs erreicht, muss die BSVG auch nicht mehr so tun, als hätten wir genug Straßenbahnen. Ja, das fällt auf: Es gibt zwar die Tram mit der Nummer 10, aber nur sechs verschiedene Straßenbahnlinien!

Braunschweig hat das Potenzial, Modellstadt für ganz Deutschland zu werden. Wieso 38 Millionen Euro für die BSVG im Jahr 2025 ausgeben, wenn wir stattdessen Touristen in die Stadt locken können, die gerne bereit sind, für dieses einmalige Erlebnis zu zahlen? Ein „Ringkansen“ wäre ein Zugpferd (im wahrsten Sinne des Wortes) für den Tourismus, da er Reisenden den Zugang zu vielen Sehenswürdigkeiten erleichtert. Wenn schon ein neues Musikhaus für Braunschweig, dann doch mit Stil anreisen.

Ein weiterer Vorteil: Während die Züge lautlos und emissionsfrei durch die Stadt sausen, können Anwohner den restlichen Raum des Ringgleises für Freizeit und Erholung nutzen – eine perfekte Kombination aus Fortschritt und Lebensqualität. Weniger Zeit im Verkehr bedeutet außerdem mehr Zeit für Freizeit oder Familie.

Auch Sonderzüge nach japanischem Vorbild sind denkbar: ein „Woltersexpress“ zum Beispiel, ähnlich dem „Ebbelwoi-Express“ in Frankfurt. Unsere frisch gezapfte Bierspezialität im passenden Löwenabteil für die kulturelle Brücke zwischen Tradition und Moderne. Und natürlich ein Eintracht-Waggon in den Farben Blau und Gelb. Mit 320 km/h in die dritte Liga!

Studierende und Ratsmitglieder werden begeistert sein: Nie wieder zu spät zu Vorlesungen, Sitzungen oder Abstimmungen! Der „Ringkansen“ hebt Pünktlichkeit und Effizienz auf ein völlig neues Niveau. Während die Deutsche Bahn weiterhin mit Verspätungen zu kämpfen hat – mehr als jeder dritte Fernzug der Deutschen Bahn (DB) war im vergangenen Jahr unpünktlich, und dabei gilt ein Zug erst ab sechs Minuten als verspätet. Ausgefallene Züge oder Züge, die einen Bahnhof überspringen, werden hier nicht einmal in der Statistik berücksichtigt – glänzt der Shinkansen mit einer legendären Präzision. Seine Pünktlichkeit wird in Sekunden gemessen und macht ihn damit zu einem weltweit bewunderten Symbol für Verlässlichkeit und technische Perfektion. Dinge, die man unverständlicherweise auch mit Deutschland verbindet.

Und da uns auch Sicherheit immer ein wichtiges Anliegen ist: Seit der Einführung des Shinkansen im Jahr 1964 gab es keinen einzigen Unfall mit Todesfolge im regulären Betrieb. Selbst unter extremen Bedingungen, wie bei einem Erdbeben der Stärke 6,4 im Jahr 2004, blieb der Shinkansen unübertroffen in seiner Sicherheitsbilanz. Erdbeben haben wir zwar nicht, aber Schlaglöcher, unvorhergesehene Baustellen und Verkehrsteilnehmende mit eigenwilligem Verhalten stellen ebenfalls Herausforderungen dar, denen der „Ringkansen“ mit seiner ausgeklügelten Technologie spielend gewachsen wäre. Endlich kein Moshpit mehr aus hektischen und durcheinandergeworfenen Passagieren, weil der Bus plötzlich auf dem Ring bremsen muss.

Der „Ringkansen“ ist mehr als ein Zug. Er ist ein Symbol für Braunschweigs Mut, groß zu denken und die Schallmauer der Provinzialität zu durchbrechen! Der Rat der Stadt wird gebeten, dieses visionäre Projekt zu unterstützen und die ersten Schritte für den Bau des „Ringkansen“ einzuleiten – denn wenn nicht Braunschweig, wer dann?

Anlagen:
keine

Absender:
Fraktion Bündnis 90 - DIE GRÜNEN im Rat der Stadt

25-25185
Anfrage (öffentlich)

Betreff:
Sportstätteninvestitionsprogramm für das Bad Gliesmarode

Empfänger:	*Datum:*
Stadt Braunschweig Der Oberbürgermeister	04.02.2025

Beratungsfolge:		*Status*
Rat der Stadt Braunschweig (zur Beantwortung)	18.02.2025	Ö

Sachverhalt:
Die niedersächsische Landesregierung hat für das Jahr 2025 ein Sportstätteninvestitionsprogramm in Höhe von 25 Millionen Euro aufgelegt, von denen 20 Millionen Euro für den kommunalen Sportstättenbau vorgesehen sind. Gefördert werden soll dabei insbesondere die Sanierung und Modernisierung von Hallenschwimmbädern mit einem Schwerpunkt auf Lehrschwimmbecken. Laut den Informationen sollen Kommunen bis zum 31. Mai 2025 einen Antrag auf Förderung beim Niedersächsischen Ministerium für Inneres und Sport stellen können. Die Zuwendung soll grundsätzlich in Höhe von 40 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben, höchstens bis zu einem Betrag von 1,5 Millionen Euro, gewährt werden.

Daher fragen wir die Verwaltung:

1. Plant die Verwaltung, Fördermittel aus dem Sportstätteninvestitionsprogramm des Landes Niedersachsen oder anderen Programmen für die Sanierung des Bades Gliesmarode zu beantragen?

2. Welche Schritte hat die Verwaltung bisher unternommen, um eine mögliche Förderung zu prüfen und die entsprechenden Anträge vorzubereiten?

3. Welche weiteren Förderprogramme sieht die Verwaltung mit Blick auf die Erfolgsaussichten für eine Förderung als besonders geeignet an?

Anlagen:
keine

Absender:
Gruppe Die FRAKTION. BS im Rat der Stadt

25-25182
Anfrage (öffentlich)

Betreff:
Lokaler Aktionsplan gegen Rechtsextremismus

Empfänger:	*Datum:*
Stadt Braunschweig Der Oberbürgermeister	04.02.2025

Beratungsfolge:		*Status*
Rat der Stadt Braunschweig (zur Beantwortung)	18.02.2025	Ö

Sachverhalt:
Am 11.06.2024 hat der Rat die Verwaltung ermutigt, ein Handlungskonzept für Vielfalt, Toleranz und Demokratie und gegen Rechtsextremismus zu erstellen (24-23646-01). Dabei sollte das Problem des Rechtsextremismus in Braunschweig analysiert und bestehende Strukturen und Aktivitäten gegen Rechtsextremismus vernetzt werden. Das Handlungskonzept soll Strategien und Maßnahmen entwickeln, die helfen, eine weitere Raumnahme von Rechtsextremisten zu verhindern. Die Erstellung des Konzeptes soll möglichst in einem partizipativen Prozess erfolgen.

Im zuständigen Fachausschuss wurde der Ursprungsantrag von der Sozialdezernentin begrüßt und eine rasche Umsetzung zugesagt. Leider sind auch nach über einem halben Jahr keine Aktivitäten zur Umsetzung des Ratsbeschlusses erkennbar.

Daher fragen wir die Verwaltung:

1. Welche konkreten Tätigkeiten hat die Verwaltung seit dem 11.06.2024 unternommen, um den Ratsbeschluss umzusetzen?

2. In welcher Organisationsstruktur wird das Thema langfristig verortet?

3. Wann genau ist mit einer Beteiligung der Öffentlichkeit und des Rates an der Erstellung des Konzeptes zu rechnen?

Anlagen:
keine

Absender:
AfD-Fraktion im Rat der Stadt

25-25190
Anfrage (öffentlich)

Betreff:
Gibt es ausreichende Planungsdaten zum Gliesmaroder Bad?

Empfänger:	*Datum:*
Stadt Braunschweig Der Oberbürgermeister	05.02.2025

Beratungsfolge:		*Status*
Rat der Stadt Braunschweig (zur Beantwortung)	18.02.2025	Ö

Sachverhalt:
Das Gliesmaroder Bad war bekanntermaßen bis Ende letzten Jahres unter privater Führung in Betrieb. Zum Zeitpunkt der Schließung waren daher keine Nutzerzahlen bekannt. Für jede erdenkliche Fortführung des Bades, eine eventuelle Erweiterung der Wasserwelt oder andere Optionen wären solche Besucherstatistiken als Entscheidungsgrundlage wichtig.

Liegen der Verwaltung mittlerweile diese Daten vor?

Falls ja: von wie vielen Personen wurde das Bad in den letzten Jahren jeweils genutzt (falls möglich, jahresweise für die zurückliegenden Betriebsjahre auflisten)? Wenn nötig, bitte im nichtöffentlichen Teil beantworten.

Falls nein: wann rechnet die Verwaltung mit dem Erhalt dieser Daten?

Anlagen:
keine