

# Stadt Braunschweig

Der Oberbürgermeister

## Tagesordnung öffentlicher Teil

### Sitzung des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben

---

**Sitzung:** Dienstag, 18.03.2025, 15:00 Uhr

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

---

#### Tagesordnung

##### Öffentlicher Teil:

- |       |   |             |
|-------|---|-------------|
| 1.    | Eröffnung der Sitzung   |             |
| 2.    | Mitteilungen  |             |
| 2.1.  | 24-24003 Evaluation der Ausweitung der Parkgebührenpflicht innerhalb der Okerumflut                 |             |
| 2.2.  | Ergebnisse der SrV-Erhebung 2023  | 25-25358    |
| 3.    | Evaluation der Haltestelle Bohnenkamp   | 25-25353    |
| 4.    | Haltepunkt Bienrode ÖPNV-Konzept  | 24-24888    |
| 4.1.  | Haltepunkt Bienrode ÖPNV-Konzept  | 24-24888-01 |
| 4.2.  | Haltepunkt Bienrode ÖPNV-Konzept  | 24-24888-02 |
| 5.    | Haltepunkt Bienrode - Verkehrsanlagenplanung  | 25-25241    |
| 6.    | Wolfenbütteler Straße: Barrierefreier Umbau der Bushaltestelle "Richmondweg" in Fahrtrichtung Süden | 25-25297    |
| 7.    | Rabenrodestraße: Barrierefreier Umbau der Bushaltestelle "Breitenhop" in Fahrtrichtung Norden       | 25-25292    |
| 8.    | Luisenstraße: Barrierefreier Umbau der Bushaltestelle "Ciriaksring" in Fahrtrichtung Osten          | 25-25306    |
| 9.    | Radwegsanierung entlang der Theodor-Heuss-Straße (stadteinwärts)                                    | 25-25244    |
| 10.   | Ideenportal: Aufenthaltsqualität in der Innenstadt steigern - Bohlweg wird zur Sommerstraße         | 25-25209    |
| 11.   | Ideenplattform: Zebrastreifen Thune   | 25-25165    |
| 12.   | Widmung von Verkehrsflächen zu Gemeindestraßen  | 25-25136    |
| 13.   | Anfragen  |             |
| 13.1. | Parken auf Gehwegen   | 25-25391    |

Braunschweig, den 11. März 2025

*Betreff:***Evaluation der Ausweitung der Parkgebührenpflicht innerhalb der Okerumflut***Organisationseinheit:*

Dezernat III

66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

*Datum:*

13.03.2025

*Beratungsfolge*

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis)

*Sitzungstermin*

18.03.2025

*Status*

Ö

Anlass

Mit DS 22-19665 hat der Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben 2022 die Ausweitung der Parkgebührenpflicht im öffentlichen Straßenraum innerhalb der Braunschweiger Okerumflut beschlossen. Mit Punkt 6 der DS 22-19222-03 wurde die Verwaltung beauftragt, nach der Umsetzung eine Evaluation der Maßnahme im Hinblick auf die Auswirkungen auf die Bereiche außerhalb der Okerumflut durchzuführen. Das nimmt die Verwaltung zum Anlass, die Ausweitung der Parkgebührenpflicht allgemein zu evaluieren. Das Ergebnis dieser Evaluation wird mit dieser Drucksache vorgelegt. Die Stadtbezirksräte der betroffenen Stadtbezirke werden den Bericht ebenfalls zur Kenntnis erhalten.

Im nächsten Schritt wird die Verwaltung anlässlich von Hinweisen aus der Anliegerschaft eine Erweiterung des bestehenden Langzeitparktarifs in der Parkzone Ib zu einem Wochen- und Monatsticket prüfen. Die Entwicklung in innenstadtnahen Gebieten mit einem hohen Parkdruck wird die Verwaltung zunächst weiter beobachten.

Leuer

**Anlage/n:**

Evaluationsbericht zur Ausweitung der Parkgebührenpflicht innerhalb der Okerumflut

# **Ausweitung der Parkgebühren- pflicht innerhalb der Braunschweiger Okerumflut Evaluation**

## Inhalt

<b>1. Anlass</b>	<b>1</b>	<b>3. Bewohnerparken</b>	<b>14</b>
1.1 Umsetzung	2	Stadtbezirk 130 (Zone A, B, C, 132)	14
1.2 Information und Unterstützung der Nutzenden	2	Stadtbezirk 120 (Zone MOL)	14
1.3 Gebührenstruktur	2	Stadtbezirk 330 (Zone 331)	14
<b>2. Parkplatzauslastung im öffentlichen Raum</b>	<b>3</b>	Stadtbezirk 310 (Zone 310)	14
<b>2.1 Entwicklung im Stadtbezirk 130 (Mitte) - Teilbereiche innerhalb der Okerumflut und des Wilhelminischen Rings</b>			
AB1 und AB2 (Innerhalb der Okerumflut)	4	Auswertung Vergleichsmonat Mai	16
Ergebnis	4	Jahresauslastung aller Parkhäuser	16
Statistische Bezirke Bürgerpark und Viewegs Garten	6	Dauerparkplätze	16
Bestand	6	Zwischenfazit	16
Ergebnis	7	Steckbriefe der Parkhäuser	17
<b>2.2 Entwicklung im Stadtbezirk 120 (Östliches Ringgebiet) - Teilbereiche innerhalb des Wilhelminischen Rings</b>	<b>8</b>	<b>5. Einnahmen aus Parkgebühren</b>	<b>20</b>
Bestand	8		
Ergebnis	9	<b>6. Auslastung der P+R-Parkplätze</b>	<b>22</b>
<b>2.3 Entwicklung im Stadtbezirk 330 (Nordstadt-Schunterae) - Teilbereiche innerhalb des Wilhelminischen Rings</b>	<b>10</b>	<b>7. Fazit und Entwicklungsperspektive</b>	<b>23</b>
Bestand	10		
Ergebnis	11		
<b>2.4 Entwicklung im Stadtbezirk 310 (Westliches Ringgebiet) - Teilbereiche innerhalb des Wilhelminischen Rings</b>	<b>12</b>		
Bestand	12		
Ergebnis	13		

## 1. Anlass

Mit DS 22-19665 hat der Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben 2022 die Ausweitung der Parkgebührenpflicht im öffentlichen Straßenraum auf den gesamten Bereich innerhalb der Braunschweiger Okerumflut beschlossen. Die Parkgebührenpflicht galt zuvor hauptsächlich innerhalb des „City Rings“, sowie in einigen angrenzenden Flächen. Zum September 2023 wurde die Parkgebührenpflicht im Bereich südlich der Celler Straße und Fallersleber Straße eingeführt (Ausweitungsbereich „AB1“). Ab Februar 2024 folgte die nördliche Innenstadt (Ausweitungsbereich „AB2“). Seit Februar 2024 ist das Parken im öffentlichen Raum in der gesamten Braunschweiger Innen-

stadt zwischen 9 Uhr und 20 Uhr somit kostenpflichtig und zeitlich beschränkt. Mit DS 22-19222-03 wurde die Verwaltung beauftragt, nach der Umsetzung eine Evaluation der Maßnahme im Hinblick auf die Auswirkungen auf die Bereiche außerhalb der Okerumflut durchzuführen. Das nimmt die Verwaltung zum Anlass, die Ausweitung der Parkgebührenpflicht allgemein zu evaluieren. Im Folgenden werden die Auslastung der Parkplätze im öffentlichen Raum, die Entwicklung des Bewohnerparkens, die Auslastung der Parkhäuser und P+R-Parkplätze, sowie die Einnahmeentwicklung aus Parkgebühren als Indikatoren für die Auswirkung der Ausweitung der Parkgebührenpflicht näher betrachtet.

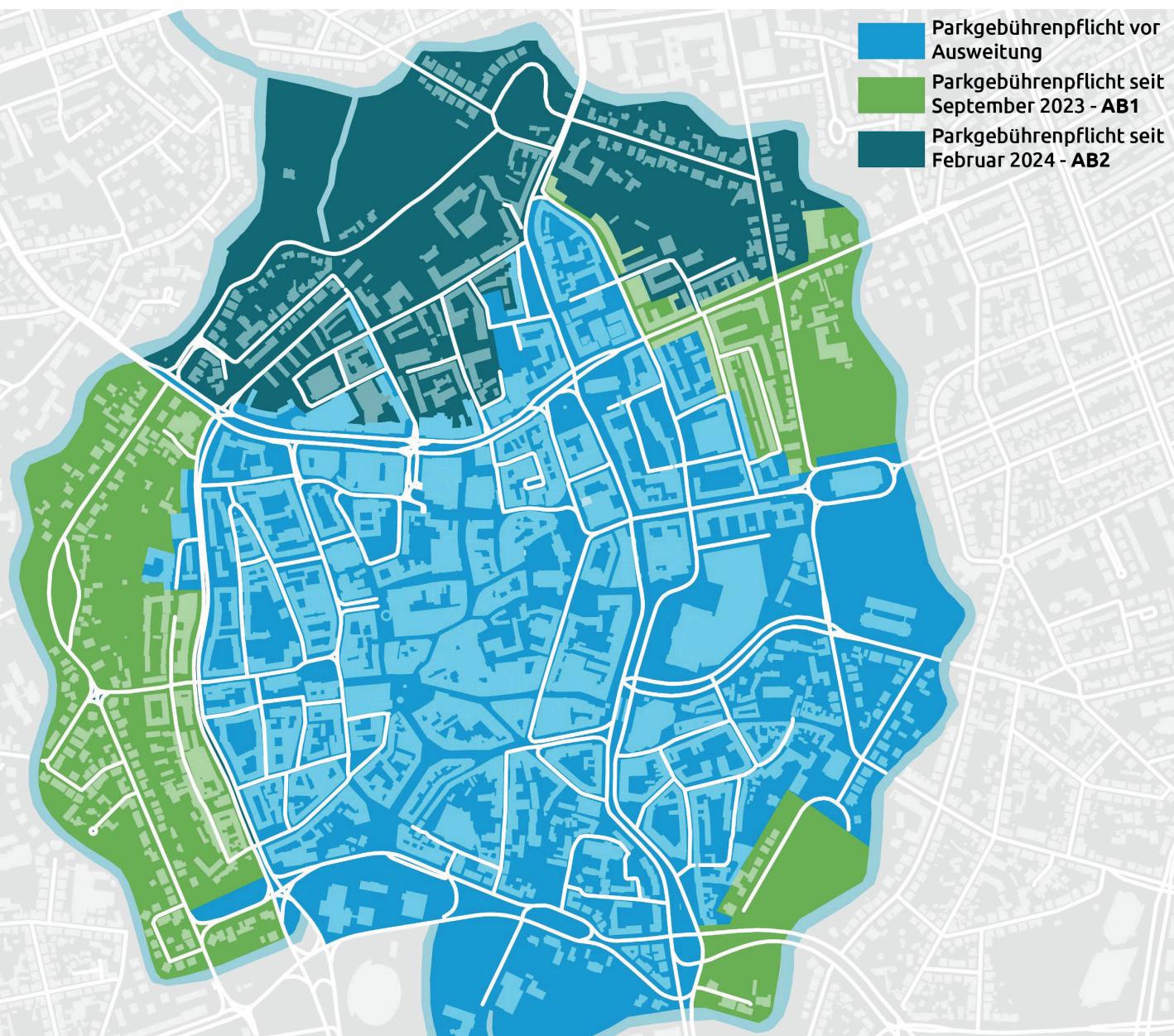


Abb. 1: Übersicht Ausweitungsbereiche der Parkgebührenpflicht in Braunschweig

## 1.1 Umsetzung

Mit DS 22-19222-03 wurde die Verwaltung beauftragt, die Ausweitung der Parkgebührenpflicht abschnittsweise umzusetzen. Daher wurde die Ausweitung zuerst im AB1 umgesetzt. AB2 folgte etwa fünf Monate später. Zur technischen Umsetzung der Ausweitung wurden 75 Parkscheinautomaten (PSA) beschafft. 37 PSA wurden ab Juni 2023 im AB1 aufgestellt. 38 PSA folgten im Januar 2024 im AB2. Für das Aufstellen der Parkscheinautomaten fielen einmalig Kosten in Höhe von rd. 190.000 € an. Die Beschilderung der Parkplätze erfolgte in beiden Bereichen ab zwei Wochen vor Inkrafttreten der Parkregelung. Die Beschilderung wurde im Rahmen des bestehenden Dienstleistungsvertrages zwischen der Stadt und der Bellis GmbH umgesetzt, sodass der Stadt hierfür keine zusätzlichen Kosten entstanden.

## 1.2 Information und Unterstützung der Nutzenden

Die betroffenen Nutzer\*innen in den jeweiligen Bereichen wurden mehrere Wochen im Voraus mittels einer Pressemitteilung und Beiträgen in den sozialen Medien über die Ausweitung der Parkgebührenpflicht informiert. Zusätzlich wurden Faltblätter mit den wichtigsten Informationen an Fahrzeugen in den betroffenen Bereichen hinterlassen und an die Anwohnenden und ansässigen Unternehmen verteilt. Darüber hinaus stellte die Verwaltung umfassende Informationen zu den Änderungen sowie zu alternativen Parkmöglichkeiten in und außerhalb der Innenstadt auf [www.braunschweig.de](http://www.braunschweig.de) bereit (z. B. umfassende Informationen über die Parkhäuser, Informationen zu Park + Ride Parkplätzen mit Fahrplänen). Auf Beschwerdelagen hat die Verwaltung im Rahmen ihrer Möglichkeiten konkret reagiert. So wurde die Ausnahmegenehmigung zum Parken für pflegende Angehörige für eine Gebühr von 30,70 € im Jahr, analog zum Bewohnerparkausweis, eingeführt. Beschwerden der Bewohner\*innen des Gebiets um die Wendenmaschstraße wurden zum Anlass genommen, das Pilot-Konzept der „Überlappungszone“ für das Bewohnerparken im Inselwall, Am Gaußberg und in der Bammelsburger Straße einzuführen. Bewohnerparkausweisinhaber der Parkzone 331 können dort innerhalb der Bewohnerparkzone A ebenfalls kostenlos im öffentlichen Straßenraum parken.

## 1.3 Gebührenstruktur

Das Parken kostet innerhalb der Braunschweiger Okerumflut 0,90 € je 30 Minuten. Die Parkgebühr kann mit Münzgeld an Parkscheinautomaten gezahlt werden oder per Smartphone über verschiedene Handyparkanbieter.

Gemäß DS 24-23289 ist die Braunschweiger Innenstadt seit dem 01.05.2024 in zwei Parkzonen aufgeteilt. Parkzone Ia umfasst überwiegend die schon seit langem bewirtschafteten Parkplätze, Parkzone Ib enthält überwiegend die Ausweitungsbereiche. Die Gebührenhöhe ist in beiden Zonen identisch. Einen Unterschied gibt es in der Höchstparkdauer. In der Parkzone Ia beträgt die Höchstparkdauer 180 Minuten. In der Parkzone Ib beträgt sie 24 Stunden. Bis zu einer Parkdauer von 5 Stunden staffelt sich die Gebühr analog zur Parkzone Ia. Ab 5 Stunden bzw. 9 € Parkgebühr erhält man ein 24-Stunden-Ticket, welches bis zur selben Uhrzeit am nächsten Tag gilt (z. B. Mo. 15 Uhr bis Di. 15 Uhr, oder Sa. 12 Uhr bis So. 12 Uhr).

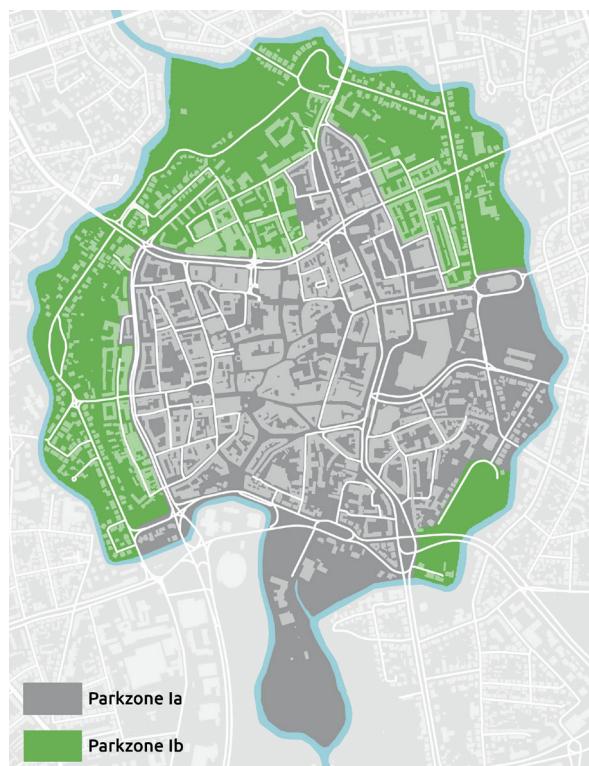


Abb. 2: Parkzonen in Braunschweig

## 2. Parkplatzauslastung im öffentlichen Raum

Um die Entwicklung des Parkdrucks zu beobachten, fanden anlässlich der Ausweitung mehrere Parkraumerhebungen auf den zuvor kostenlosen Parkplätzen innerhalb der Okerumflut sowie außerhalb im Bereich bis zum Wilhelminischen Ring statt. Erhoben wurde die Belegung der Parkplätze im öffentlichen Raum sowie der Bewohnerparkplätze\* im Jahr 2023 und 2024 in verschiedenen Wochen zwischen Dienstag und Donnerstag im Zeitraum von 9 bis 12 Uhr. Das Vorliegen eines gültigen Parkscheins oder Parkausweises wurde dabei nicht überprüft.

Der Vorher-Zustand wurde in der Kalenderwoche (KW) 10 und KW 11 im März 2023 ermittelt. Eine zweite Erhebung erfolgte in der KW 46 im November 2023 nach Ausweitung im ersten Bereich. Eine dritte Zählung wurde in der KW 16 und 17 im April 2024 durchgeführt, nachdem die Ausweitung abgeschlossen war. In der KW 25 im Juni 2024 wurde die Bele-

gung der öffentlichen Parkplätze nach Einführung des 24-Stunden-Tickets erhoben.

Zur Bewertung des Parkdrucks werden die Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE) herangezogen. Demnach sind folgende Werte anzunehmen:

Auslastung	Parkdruck **
> 100%	Nicht legal abdeckbar***
> 90%	Sehr hoher Parkdruck
> 80%	Hoher Parkdruck
70 - 80%	Mittlerer Parkdruck
< 70 %	Geringer Parkdruck
< 60%	Kein Parkdruck

\*die Tagauslastung der Bewohnerparkplätze ist nur bedingt repräsentativ, da viele Bewohner\*innen den PKW tagsüber am Arbeitsplatz abstellen

\*\*gem. EVE 2012

\*\*\*eigene Ergänzung

Im Folgenden wird die Entwicklung des Parkdrucks bezogen auf Teilbereiche der Stadtbezirke (StBez) und statistische Unterbezirke dargestellt.

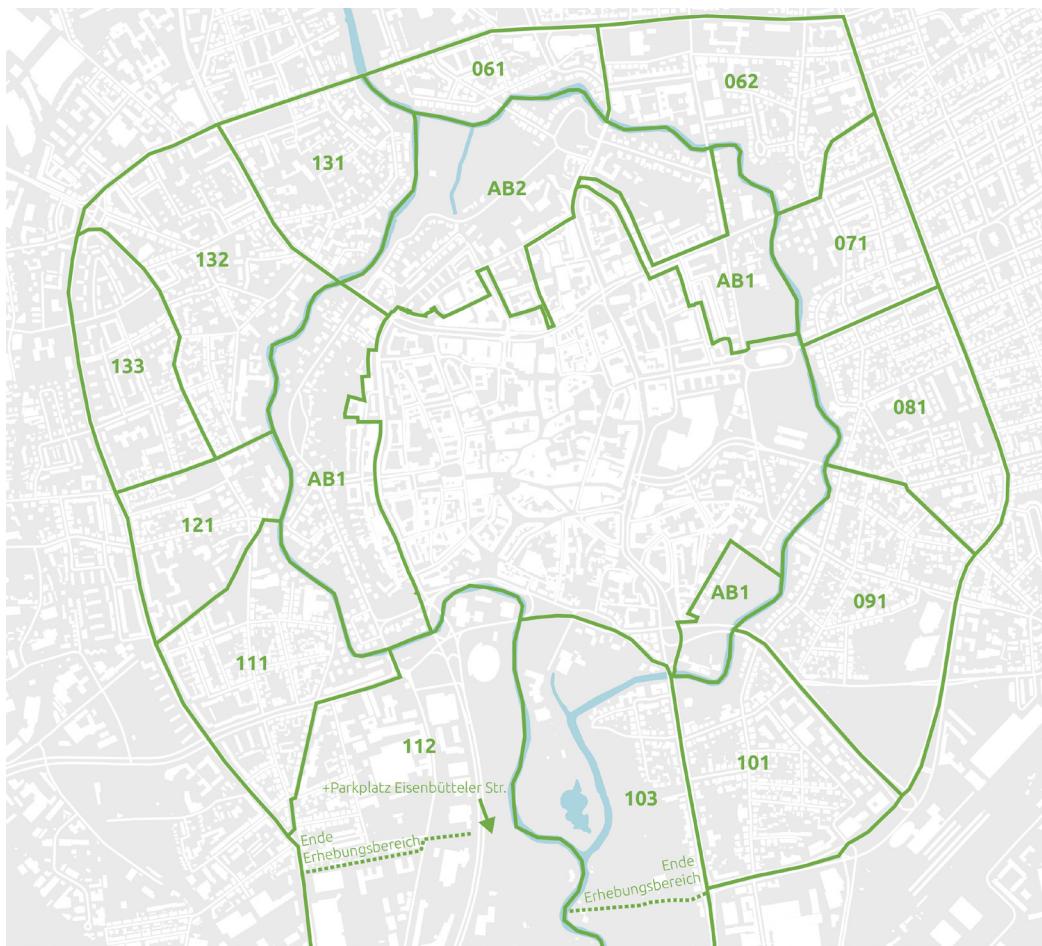


Abb. 3: Übersicht der Parkraumerhebungsbereiche

Die erhobene Anzahl der Parkplätze ergibt sich aus einer händischen Zählung und Vermessung des Straßenraumes. Je nach Fahrzeuggrößen und Parkverhalten kann die tatsächliche Anzahl variieren. Der Einfluss externer Faktoren auf die Auslastung kann nicht ausgeschlossen werden.

## 2.1 Entwicklung im Stadtbezirk 130 (Mitte) - Teilbereiche innerhalb der Okerumflut und des Wilhelmischen Rings

### AB1 und AB2 (Innerhalb der Okerumflut)

Da davon ausgegangen wird, dass sich die Parksituation innerhalb der Okerumflut innerhalb der bestehenden Parkgebührenzone nicht wesentlich geändert hat, bezieht sich die Auswertung auf die Bereiche, in denen die Parkgebührenpflicht neu eingeführt wurde.

### Ergebnis

Insgesamt lag in den AB1 und 2 vor der Ausweitung der Parkgebührenpflicht eine durchschnittliche Auslastung der öffentlich zugänglichen Parkplätze von 94 % vor. Das entspricht weniger als 100 freien Parkplätzen, die meisten davon mit Parkzeitbeschränkung (Parkscheibe bzw. eingeschränkte Haltverbote). Die unbewirtschafteten Parkplätze waren dabei im Durchschnitt zu 99 % ausgelastet. Es gab somit ca. 25 freie Parkplätze ohne Parkzeitbeschränkung im AB1 im Erhebungszeitraum vor der Ausweitung, im AB2 waren alle unbewirtschafteten Parkplätze belegt, zusätzlich waren Fahrzeuge vermutlich ordnungswidrig abgestellt (Auslastung >100 %).

Insgesamt hat sich durch die Ausweitung der Parkgebührenpflicht eine Reduktion des Parkdrucks in den AB1 und AB2 von 94 % auf 51 % ergeben. So liegen nun ca. 800 freie Parkplätze innerhalb der Ausweitungsbereiche im Zeitraum zwischen 9 und 12 Uhr an Werktagen vor. Die Anzahl der abgestellten Kfz hat sich somit um ca. 700 Fahrzeuge reduziert.

Die Reduktion des Parkdrucks ist räumlich differenziert. Eine starke Reduktion des Parkdrucks ist in den großen Parkplatzanlagen der „Wälle“ (Inselwall, Petritorwall, Wendentorwall, Fallersleber-Tor-Wall, Wilhelmitorwall, Löwenwall) zu erkennen. In diesem Bereich

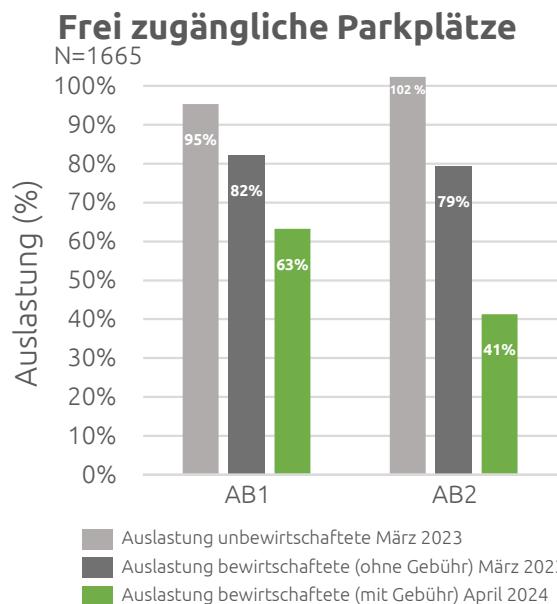
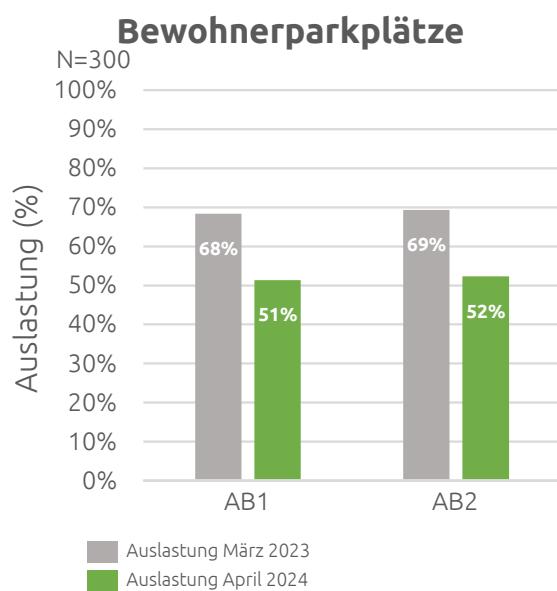


Abb. 4: Entwicklung des Parkdrucks im AB1 und AB2

Zeitraum	Mrz 23			Nov 23			Apr 24			Bilanz März 23 - April 24
Bereich	AB1	AB2	Gesamt	AB1	AB2	Gesamt	AB1	AB2	Gesamt	
<b>unbewirtschaftet</b>										
Anzahl Parkplätze	503	726	1229		726	726				
Belegung	abgestellte Kfz	478	740,5	1218,5		757	757			
	freie Parkplätze	25	-14,5	10,5		-31	-31			
	Auslastung %	95%	102%	99%		104%	104%			
<b>bewirtschaftet</b>										
Anzahl Parkplätze	239	197	436	742	197	939	742	923	1665	1229
Belegung	abgestellte Kfz	195,5	156,5	352	391	100	491	465,5	379	844,5
	freie Parkplätze	43,5	40,5	84	351	97	448	276,5	544	820,5
	Auslastung %	82%	79%	81%	53%	51%	52%	63%	41%	51%
Gesamtauslastung frei zugängliche Parkplätze	91%	97%	94%	53%	93%	75%	63%	41%	51%	-44%
<b>Bewohnerparkplätze</b>										
Anzahl Parkplätze	180	120	300	180	120	300	180	120	300	
Belegung	abgestellte Kfz	123	83	206	107	80	187	91,5	62	153,5
	freie Parkplätze	57	37	94	73	40	113	88,5	58	146,5
	Auslastung %	68%	69%	69%	59%	67%	62%	51%	52%	51%

Abb. 5: Übersicht Parkraumauslastung im AB1 und AB2. Bewirtschaftung umfasst alle Maßnahmen der Parkzeitsteuerung (Parkschein, Parkscheibe, eingeschränktes Haltverbot). Die Werte aus März 2023 und April 2024 sind Mittelwerte zweier Zählungen in aufeinander folgenden Wochen.

sind hauptsächlich Büros und Praxen zu finden, so dass davon auszugehen ist, dass der Parkdruck vor allem von Beschäftigten (Langzeitparken) ausging, die in Folge der Gebührenpflicht und Parkzeitbeschränkung in andere Bereiche bzw. auf andere Verkehrsmittel verlagert wurden. Zu beobachten war an einigen Stellen auch, dass private Parkmöglichkeiten auf Höfen und Einfahrten nach der Ausweitung vermehrt genutzt wurden. Im Nachgang der Einführung des 24-Stunden-Tickets gab es in diesen Bereichen eine leichte Zunahme der Parkplatzauslastung. Bereiche, in denen Geschäfte angesiedelt sind bzw. welche näher an der Fußgängerzone liegen (z. B. Faltersleber Str., Reichsstr., Weberstr., Schöppenstedter Str.) weisen eine geringere Abnahme des Parkdrucks auf. Diese Bereiche werden vermutlich maßgeblich durch Kund\*innen und Innenstadtbesucher\*innen genutzt. Die leichte Abnahme des Parkdrucks spricht

dafür, dass die Parkchancen für diese Nutzer\*innen gestiegen sind, sich jedoch kein Verdrängungseffekt der Nutzer\*innengruppen wie in den Wällen eingesetzt hat.

Die Belegung der reservierten Bewohnerparkplätze hat im Erhebungszeitraum abgenommen. Bewohner mit Parkausweis parken kostenlos auf allen Parkplätzen. Da insgesamt mehr freie Parkplätze zur Verfügung stehen, hat die Nachfrage nach reservierten Parkplätzen abgenommen.

Die Auswirkungen der Ausweitung auf die Bereiche außerhalb der Okerumflut werden in den folgenden Kapiteln betrachtet.

### Statistische Bezirke Bürgerpark und Viewegs Garten

#### Garten

#### Bestand

In den Bezirken Bürgerpark und Viewegs Garten liegen die statistischen Unterbezirke 103 (Teilbereich nördlich des Friedrich-Kreiß-Weg), 101 und 091 im erhobenen Teilbereich innerhalb des Wilhelminischen Rings.

Der erhobene Teil des Unterbezirk 103 erstreckt sich über den Bereich westlich der Wolfenbütteler Str. bis Friedrich-Kreiß-Weg. Der Unterbezirk 101 umfasst das Wohngebiet um die Böcklerstraße zwischen Hauptbahnhof und Innenstadt. Unterbezirk 091 beinhaltet das Wohngebiet zwischen Stadthalle, Viewegsgarten und Innenstadt. Im Unterbezirk 091 gibt es bereits ein Parkraummanagement-Konzept. Tagsüber herrscht eine flächendeckende Parkscheibenpflicht, nachts sind die meisten Parkplätze für Bewohner\*innen mit Parkausweis reserviert. In einzelnen Bereichen kann mit Parkschein bis zu 24 Stunden geparkt werden. Der Parkdruck ist aufgrund der historischen Bebauung, meist ohne eigene Stellplätze, und der dichten Besiedlung hoch.

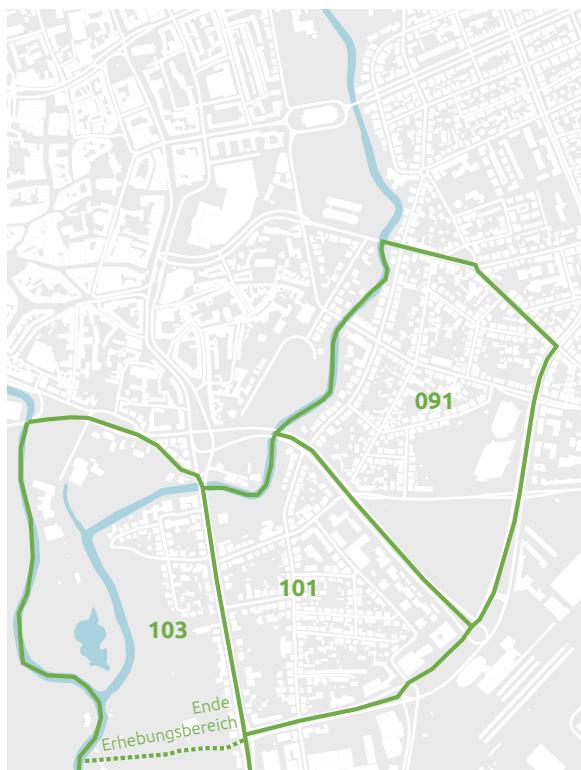
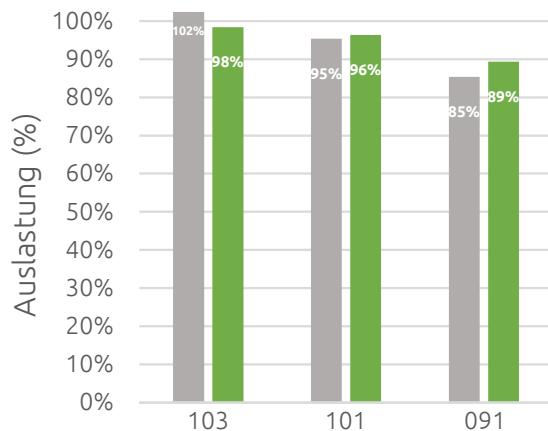


Abb. 6: Statistische Unterbezirke 103, 101 und 091 im Stadtbezirk 130

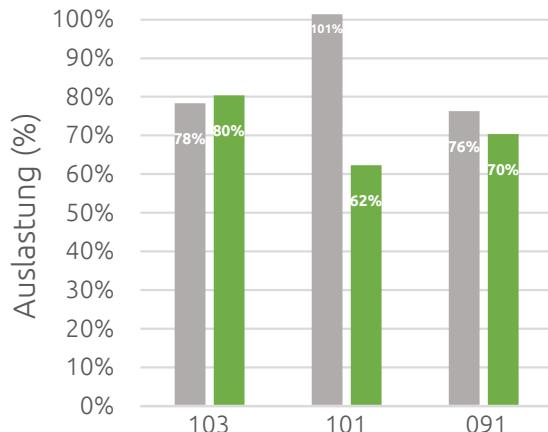
### Unbewirtschaftete Parkplätze

N=889



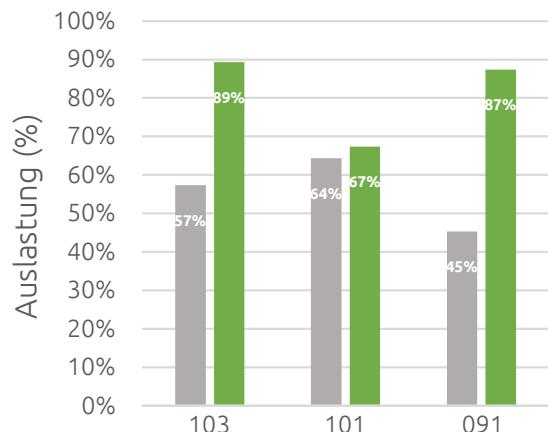
### Bewirtschaftete Parkplätze

N=902



### Bewohnerparkplätze

N=154



■ Auslastung März 2023  
■ Auslastung April 2024

Abb. 7: Entwicklung des Parkdrucks im erhobenen Teilbereich des Stadtbezirk 130

Zeitraum		Mrz 23				Nov 23				Apr 24				Bilanz März 23 - April 24
Bereich		103	101	91	Gesamt	103	101	91	Gesamt	103	101	91	Gesamt	
<b>unbewirtschaftet</b>														
Anzahl Parkplätze		127	648	114	889	127	648	114	889	127	648	114	889	
Belegung	abgestellte Kfz	129,5	614	97	840,5	122	602	100	824	124	620,5	101	845,5	5
	freie Parkplätze	-2,5	34	17	48,5	5	46	14	65	3	27,5	13	43,5	-5
	Auslastung %	102%	95%	85%	95%	96%	93%	88%	93%	98%	96%	89%	95%	1%
<b>bewirtschaftet (überwiegend Zeitbeschränkungen; im Unterbezirk 091 gibt es einige gebührenpflichtige Parkplätze)</b>														
Anzahl Parkplätze		23	111	768	902	23	111	768	902	23	111	768	902	
Belegung	abgestellte Kfz	18	112	584	714	19	98	559	676	18,5	68,5	541	628	-86
	freie Parkplätze	5	-1	184	188	4	13	209	226	4,5	42,5	227	274	86
	Auslastung %	78%	101%	76%	79%	83%	88%	73%	75%	80%	62%	70%	70%	-10%
Gesamtauslastung frei zugängliche Parkplätze		98%	96%	77%	87%	94%	92%	75%	84%	95%	91%	73%	82%	-5%
<b>Bewohnerparkplätze</b>														
Anzahl Parkplätze		28	107	19	154	28	107	19	154	28	107	19	154	
Belegung	abgestellte Kfz	16	68	8,5	92,5	19	83	12	114	25	71,5	16,5	113	20,5
	freie Parkplätze	12	39	10,5	61,5	9	24	7	40	3	35,5	2,5	41	-20,5
	Auslastung %	57%	64%	45%	60%	68%	78%	63%	74%	89%	67%	87%	73%	13%

Abb. 8: Übersicht Parkraumauslastung im erhobenen Teilbereich des Stadtbezirk 130. Bewirtschaftung umfasst alle Maßnahmen der Parkzeitsteuerung (Parkschein, Parkscheibe, eingeschränktes Haltverbot). Die Werte aus März 2023 und April 2024 sind Mittelwerte zweier Zählungen in aufeinander folgenden Wochen.

### Ergebnis

Im Unterbezirk 103 hat die Parkraumauslastung nach der Ausweitung der Parkgebührenpflicht leicht abgenommen. Aufgrund der geringen Differenz ist hierbei jedoch von einer natürlichen Schwankung der Auslastung auszugehen.

Im Unterbezirk 101 hat sich die Auslastung ebenfalls verringert. Die Abnahme der parkenden Kfz fand überwiegend auf den mit Parkscheibe bewirtschafteten Parkplätzen in der Kurt-Schumacher-Straße statt. Im übrigen Bereich blieb die Auslastung weitgehend konstant.

Im Unterbezirk 091 hat sich die Auslastung der Parkplätze ebenfalls leicht verringert. Auf den unbewirtschafteten Parkplätzen parkten im April 2024 mehr Fahrzeuge, in den bewirtschafteten Bereichen jedoch weniger Fahrzeuge.

Die Belegung der Bewohnerparkplätze hat insgesamt zugenommen, was für eine gestiegene Nachfrage nach Parkraum für Bewohner\*innen spricht.

Der Parkdruck ist im StBez 130 auf den unbewirtschafteten Parkplätzen weitgehend konstant geblieben, und auf den bewirtschafteten Parkplätzen geringer geworden. Insgesamt ist der Parkdruck jedoch nach wie vor hoch.

Der mittlere Parkdruck im Unterbezirk 091 zeigt, dass Parkraummanagementkonzepte mit konsequenter Bewirtschaftung auch außerhalb der Okerumflut einen positiven Effekt auf den Parkdruck haben. Weitere Parkraummanagementkonzepte im Stadtbezirk sind daher in Betracht zu ziehen.

## 2.2 Entwicklung im Stadtbezirk 120 (Östliches Ringgebiet) - Teilbereiche innerhalb des Wilhelminischen Rings

### Bestand

Im Stadtbezirk 120 (Östliches Ringgebiet) liegen die statistischen Unterbezirke 081 und 071 im erhobenen Teilbereich innerhalb des Wilhelminischen Rings.

Der Unterbezirk 081 umfasst das Wohngebiet zwischen Helmstedter Straße und Jasperallee. Der Unterbezirk 071 enthält das Wohngebiet nördlich der Jasperallee bis zur Griesmaroder Straße/Humboldtstraße. Im Unterbezirk 071 befinden sich die einzigen Bewohnerparkplätze im Östlichen Ringgebiet (Moltke-Str., 24 Stück).

Der Parkdruck im Östlichen Ringgebiet ist aufgrund der vielen Bewohner und der dichten Bebauung grundsätzlich hoch bis sehr hoch. Viele Straßen sind aufgrund der historischen Bebauung eher schmal und bieten daher keinen ausreichenden Platz für moderne Kfz. Private Stellplätze bieten die meisten Grundstücke mit historischen Gebäude nicht. In den größeren, modernen Wohnanlagen sind jedoch meist einige private Stellplätze vorhanden.

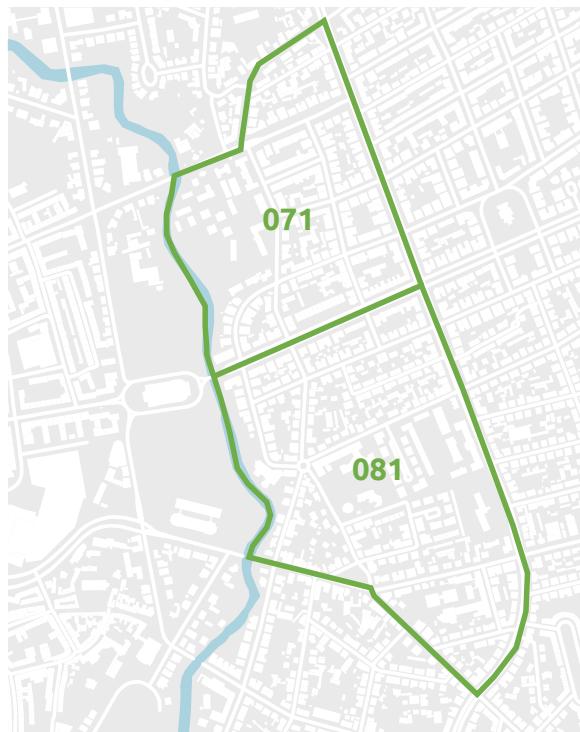
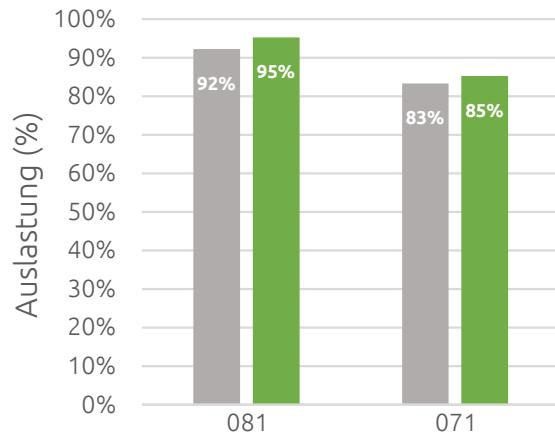


Abb. 9: Unterbezirke 081 und 071 im Stadtbezirk 120

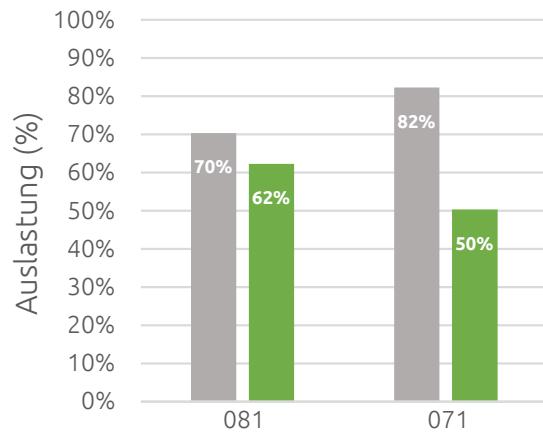
### Unbewirtschaftete Parkplätze

N=1354



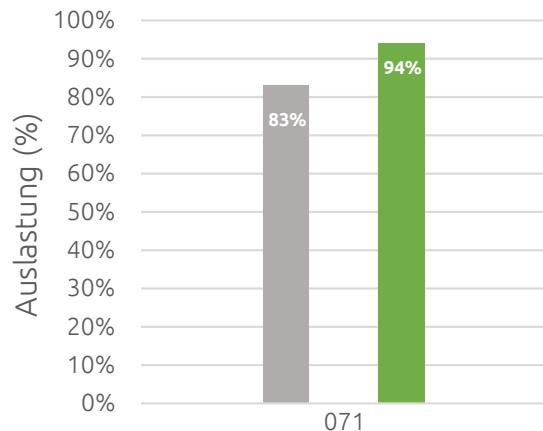
### Bewirtschaftete Parkplätze

N=82



### Bewohnerparkplätze

N=24



■ Auslastung März 2023

■ Auslastung April 2024

Abb. 10: Entwicklung des Parkdrucks im erhobenen Teilbereich des Stadtbezirk 120

Im Unterbezirk 081 gibt es keine Bewohnerparkplätze

Zeitraum		Mrz 23			Nov 23			Apr 24			Bilanz März 23 - April 24
Bereich	81	71	Gesamt	81	71	Gesamt	81	71	Gesamt		
<b>unbewirtschaftet</b>											
Anzahl Parkplätze	895	459	1354	895	459	1354	895	459	1354		
Belegung	abgestellte Kfz	827	380	1207	830	419	1249	848	389	1237	30
	freie Parkplätze	68	79	147	65	40	105	47	70	117	-30
	Auslastung %	92%	83%	89%	93%	91%	92%	95%	85%	91%	2%
<b>bewirtschaftet (Zeitbeschränkungen)</b>											
Anzahl Parkplätze	30	52	82	30	52	82	30	52	82		
Belegung	abgestellte Kfz	21	42,5	63,5	25	48	73	18,5	26	44,5	-19
	freie Parkplätze	9	9,5	18,5	5	4	9	11,5	26	37,5	19
	Auslastung %	70%	82%	77%	83%	92%	89%	62%	50%	54%	-23%
Gesamtauslastung frei zugängliche Parkplätze	92%	83%	88%	92%	91%	92%	94%	81%	89%	1%	
<b>Bewohnerparkplätze</b>											
Anzahl Parkplätze		24			24			24			
Belegung	abgestellte Kfz		20		20			22,5		2,5	
	freie Parkplätze		4		4			1,5		-2,5	
	Auslastung %		83%		83%			94%		10%	

Abb. 11: Übersicht Parkraumauslastung im erhobenen Teilbereich des Stadtbezirk 120. Bewirtschaftung umfasst alle Maßnahmen der Parkzeitsteuerung (Parkschein, Parkscheibe, eingeschränktes Haltverbot). Im Unterbezirk 081 gibt es keine Bewohnerparkplätze. Die Werte aus März 2023 und April 2024 sind Mittelwerte zweier Zählungen in aufeinander folgenden Wochen.

### Ergebnis

Im Unterbezirk 081 hat die Parkraumauslastung nach der Ausweitung der Parkgebührenpflicht leicht zugenommen. Aufgrund der geringen Differenz ist hierbei jedoch von einer natürlichen Schwankung der Auslastung auszugehen.

Im Unterbezirk 071 hat die Parkraumauslastung nach der Ausweitung der Parkgebührenpflicht leicht abgenommen. Auch hier ist aufgrund der geringen Differenz jedoch von einer natürlichen Schwankung der Auslastung auszugehen. Die Auslastung der Bewohnerparkplätze hat sich ebenfalls nicht wesentlich verändert.

Insgesamt hat sich der Parkdruck im Stadtbezirk 120 nicht maßgeblich verändert, er ist nach wie vor

hoch bzw. sehr hoch. Verlagerungseffekte aus den angrenzenden, neu bewirtschafteten Bereichen sind nicht anzunehmen. Es ist denkbar, dass das Östliche Ringgebiet aufgrund des allgemein hohen Parkdrucks und der vielfältigen Nutzungen nicht als attraktive Ausweichmöglichkeit für Innenstadtbesucher gesehen wird.

Eine hohe Auslastung insbesondere der unbewirtschafteten Parkplätze kann zum Anlass genommen werden, im Östlichen Ringgebiet verstärkt auf Parkraumbewirtschaftung zu setzen und auch hier Parkraummanagementkonzepte zu erstellen. Dies ist in einem Teilbereich des Unterbezirk 081 bereits in Arbeit.

### 2.3 Entwicklung im Stadtbezirk 330 (Nordstadt-Schunteraeu) - Teilbereiche innerhalb des Wilhelminischen Rings

#### Bestand

Im Stadtbezirk 330 (Nordstadt-Schunteraeu) liegen die statistischen Unterbezirke 062 und 061 im erhobenen Teilbereich innerhalb des Wilhelminischen Rings.

Der Unterbezirk 062 umfasst das Wohngebiet um den Büttenweg sowie den Hauptcampus der TU Braunschweig. Bei den Erhebungsergebnissen ist zu beachten, dass die Zählung 2023 während der Semesterferien stattfand, im April 2024 hatte das Sommersemester jedoch bereits begonnen. Es waren daher 2024 mehr Nutzer\*innen im Gebiet unterwegs. Der Unterbezirk 061 erstreckt sich über das „Alte Hochschulviertel“ zwischen Mühlenpförtstraße, Wendenring und Oker. Beide Gebiete zeichnen sich durch eine dichte historische Bebauung aus. Dadurch ist der Parkdruck hoch bis sehr hoch, da die historischen Straßenräume nicht genügend Platz für Kfz bieten. Die hohen Bewohnerzahlen und der Hochschulbetrieb führen zu einer erhöhten Nachfrage nach Parkraum. Private Stellplätze sind nur wenige vorhanden.

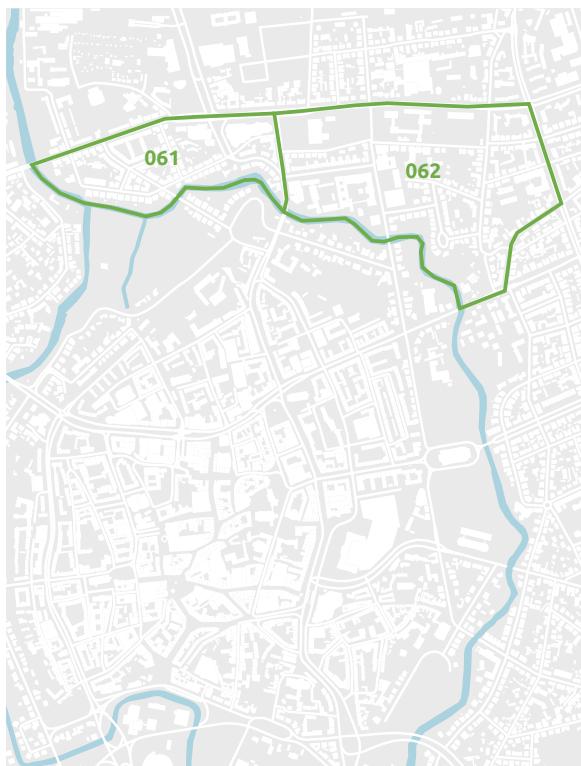
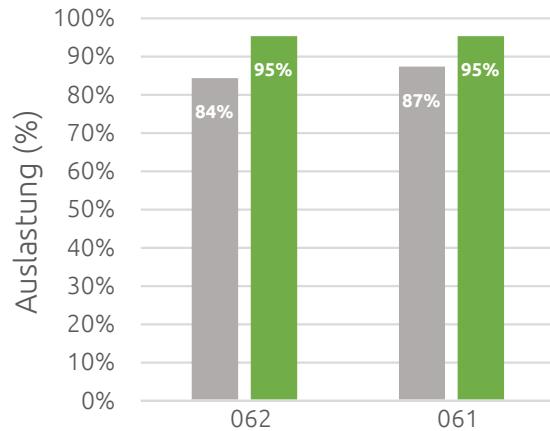


Abb. 12: Unterbezirke 062 und 061 im Stadtbezirk 330

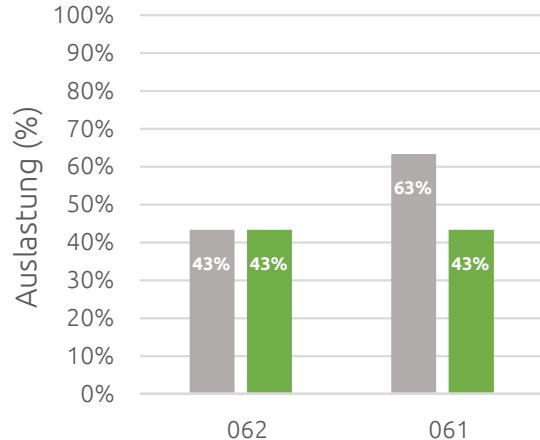
#### Unbewirtschaftete Parkplätze

N=1133



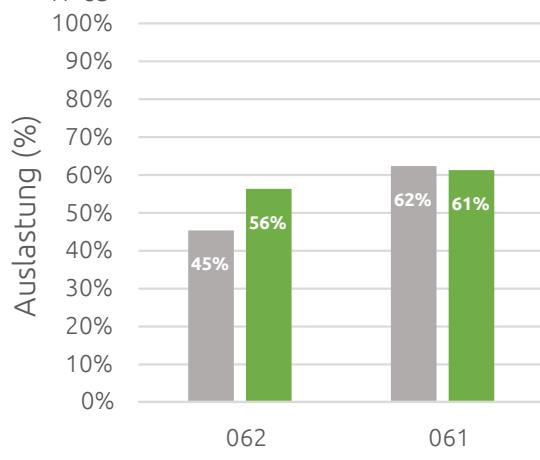
#### Bewirtschaftete Parkplätze

N=40



#### Bewohnerparkplätze

N=83



■ Auslastung März 2023  
■ Auslastung April 2024

Abb. 13: Entwicklung des Parkdrucks im erhobenen Teilbereich des Stadtbezirk 330

Zeitraum		Mrz 23			Nov 23			Apr 24			Bilanz März 23 - April 24
Bereich		62	61	Gesamt	62	61	Gesamt	62	61	Gesamt	
<b>unbewirtschaftet</b>											
Anzahl Parkplätze		815	318	1133	815	318	1133	815	318	1133	
Belegung	abgestellte Kfz	688,5	276	964,5	768	282	1050	776,5	302,5	1079	114,5
	freie Parkplätze	126,5	42	168,5	47	36	83	38,5	15,5	54	-114,5
	Auslastung %	84%	87%	85%	94%	89%	93%	95%	95%	95%	10%
<b>bewirtschaftet (Zeitbeschränkungen)</b>											
Anzahl Parkplätze		20	20	40	20	20	40	20	20	40	
Belegung	abgestellte Kfz	8,5	12,5	21	11	9	20	8,5	8,5	17	-4
	freie Parkplätze	11,5	7,5	19	9	11	20	11,5	11,5	23	4
	Auslastung %	43%	63%	53%	55%	45%	50%	43%	43%	43%	-10%
Gesamtauslastung frei zugängliche Parkplätze		83%	85%	84%	93%	86%	91%	94%	92%	93%	9%
<b>Bewohnerparkplätze</b>											
Anzahl Parkplätze		32	51	83	32	51	83	32	51	83	
Belegung	abgestellte Kfz	14,5	31,5	46	14	35	49	18	31	49	3
	freie Parkplätze	17,5	19,5	37	18	16	34	14	20	34	-3
	Auslastung %	45%	62%	55%	44%	69%	59%	56%	61%	59%	4%

Abb. 14: Übersicht Parkraumauslastung im erhobenen Teilbereich des Stadtbezirk 330. Bewirtschaftung umfasst alle Maßnahmen der Parkzeitsteuerung (Parkschein, Parkscheibe, eingeschränktes Haltverbot). Die Werte aus März 2023 und April 2024 sind Mittelwerte zweier Zählungen in aufeinander folgenden Wochen.

### Ergebnis

Im Unterbezirk 062 hat sich die Parkplatzauslastung nach der Ausweitung der Parkgebührenpflicht erhöht. Dieser Effekt ist mit hoher Wahrscheinlichkeit auf die Semesterzeiten zurückzuführen. Dafür spricht auch, dass die Auslastung im November 2023 zu Beginn des Wintersemesters ebenfalls bereits sehr hoch war, obwohl die Parkgebührenpflicht in der angrenzenden Innenstadt (Wendendorfwall etc.) noch nicht umgesetzt war.

Auch im Unterbezirk 061 hat sich die Parkplatzauslastung erhöht. Es kann hier davon ausgegangen werden, dass sich im Alten Hochschulviertel Verlagerungseffekte durch die Gebührenpflicht ergeben haben, da die Auslastung erst mit der Ausweitung in direkter Nähe (AB2) angestiegen ist. Darauf hat die

Verwaltung bereits im März 2023 reagiert, und die frei gewordenen Parkplätze im Inselwall, Am Gaußberg und in der Bammelsburger Straße mittels einer „Überlappungszone“ für Bewohnerparkausweisinhaber\*innen des Viertels freigegeben. Die Resonanz der Bewohner auf diese Maßnahme war positiv, so dass die Verwaltung diese Möglichkeit zukünftig auch für andere Bereiche in Betracht zieht. Die Auslastung der Bewohnerparkplätze hat sich in beiden Bezirken nicht wesentlich verändert.

Insgesamt hat die Parkplatzauslastung im StBez 330 zugenommen und ist nach der Ausweitung weiterhin als sehr hoch zu bezeichnen. Weitere Parkraummanagementmaßnahmen sollten in Betracht gezogen werden.

## 2.4 Entwicklung im Stadtbezirk 310 (Westliches Ringgebiet) - Teilbereiche innerhalb des Wilhelminischen Rings

### Bestand

Im Stadtbezirk 310 (Westliches Ringgebiet) liegen die statistischen Unterbezirke 131, 132, 133, 121, 111 und 112 (Teilbereich bis Ekbertstraße und Parkplatz Harz und Heide Gelände) im erhobenen Teilbereich innerhalb des Wilhelminischen Rings.

Die Unterbezirke im StBez 310 sind durch eine Mischung aus historischer Bebauung und Gebäuden aus der Nachkriegszeit geprägt. Vereinzelt gibt es auch Einfamilienhäuser. Die Unterbezirke sind, bis auf den Bezirk 112, dicht besiedelt. Die Straßenräume sind überwiegend eher eng bemessen und bieten so nur bedingt Platz für moderne Kfz. Durch die hohe Bewohnerzahl herrscht eine hohe Nachfrage nach Parkplätzen, so dass allgemein ein mittlerer bis sehr hoher Parkdruck vorhanden ist. Private Stellplätze finden sich eher im Bereich der Nachkriegsbebauung, die Grundstücke der historischen Gebäude verfügen überwiegend nicht über eigene Stellplätze.

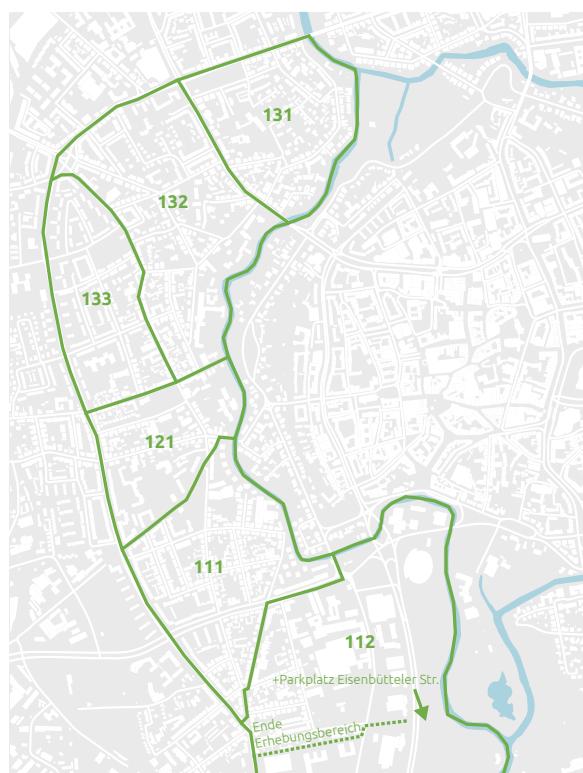
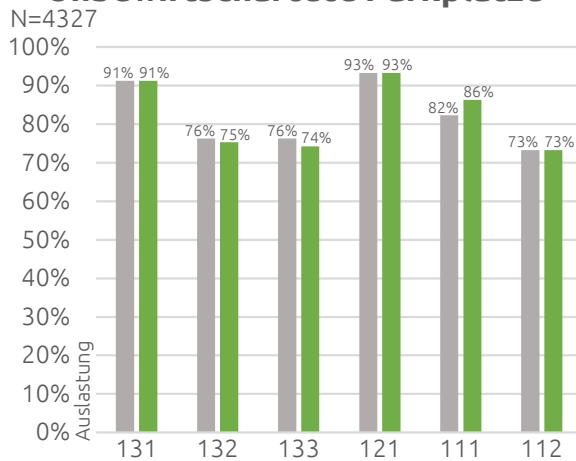
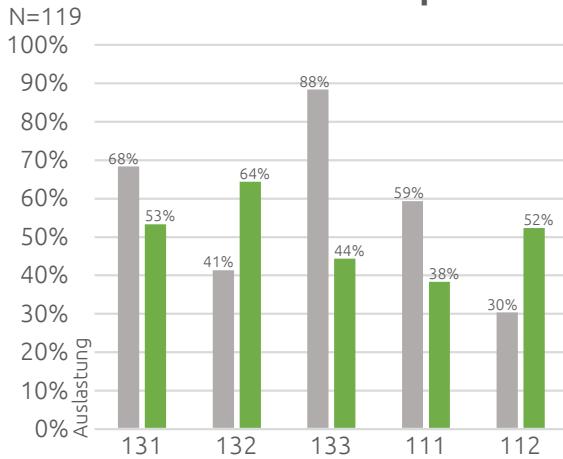


Abb. 15: Unterbezirke 131, 132, 133, 121, 111 und 112 im Stadtbezirk 310

### Unbewirtschaftete Parkplätze



### Bewirtschaftete Parkplätze



### Bewohnerparkplätze

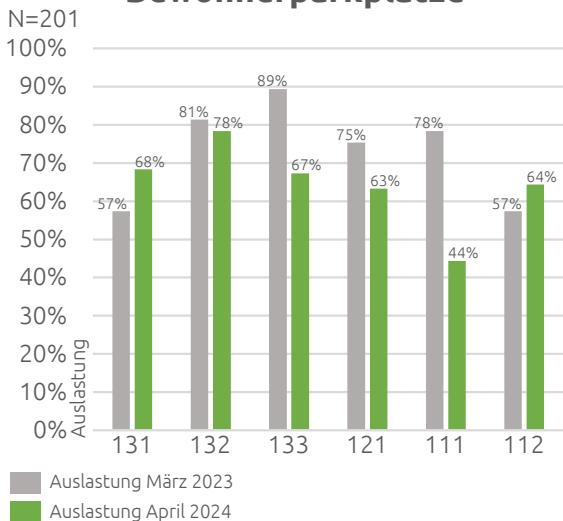


Abb. 16: Entwicklung des Parkdrucks im erhobenen Teilbereich des Stadtbezirk 310

Zeitraum		Mrz 23							Nov 23							Apr 24							Bilanz März 23 - April 24
Bereich		131	132	133	121	111	112	Gesamt	131	132	133	121	111	112	Gesamt	131	132	133	121	111	112	Gesamt	
<b>unbewirtschaftet</b>																							
Anzahl Parkplätze		564	1068	529	258	1098	810	4327	564	1068	529	258	1098	810	4327	564	1068	529	258	1098	810	4327	
Belegung	abgestellte Kfz	514	809	402	239,5	901	591	3457	516	731	396	235	911	609	3398	514,5	802	393	239	948	591	3488	31
	freie Parkplätze	50	259	127	18,5	197	219	870,5	48	337	133	23	187	201	929	49,5	266	136	19	150	219	839,5	-31
	Auslastung %	91%	76%	76%	93%	82%	73%	80%	91%	68%	75%	91%	83%	75%	79%	91%	75%	74%	93%	86%	73%	81%	1%
	<b>bewirtschaftet (Zeitbeschränkungen)</b>																						
Anzahl Parkplätze		17	32	8		34	28	119	17	32	8		34	28	119	17	32	8		34	28	119	
Belegung	abgestellte Kfz	11,5	13	7		20	8,5	60	11	14	5		21	0	51	9	20,5	3,5		13	14,5	60,5	0,5
	freie Parkplätze	5,5	19	1		14	19,5	59	6	18	3		13	28	68	8	11,5	4,5		21	13,5	58,5	-0,5
	Auslastung %	68%	41%	88%		59%	30%	50%	65%	44%	63%		62%	0%	43%	53%	64%	44%		38%	52%	51%	0%
Gesamtauslastung frei zugängliche Parkplätze		90%	75%	76%	93%	81%	72%	79%	91%	68%	75%	91%	82%	73%	78%	90%	75%	74%	93%	85%	72%	80%	1%
<b>Bewohnerparkplätze</b>																							
Anzahl Parkplätze		82	76	9	4	9	21	201	82	76	9	4	9	21	201	82	76	9	4	9	21	201	
Belegung	abgestellte Kfz	47	61,5	8	3	7	12	138,5	50	46	2	3	3	5	109	56	59,5	6	2,5	4	13,5	141,5	3
	freie Parkplätze	35	14,5	1	1	2	9	62,5	32	30	7	1	6	16	92	26	16,5	3	1,5	5	7,5	59,5	-3
	Auslastung %	57%	81%	89%	75%	78%	57%	69%	61%	61%	22%	75%	33%	24%	54%	68%	78%	67%	63%	44%	64%	70%	1%

Abb. 17: Übersicht Parkraumauslastung im erhobenen Teilbereich des Stadtbezirk 310. Bewirtschaftung umfasst alle Maßnahmen der Parkzeitsteuerung (Parkschein, Parkscheibe, eingeschränktes Haltverbot). Die Werte aus März 2023 und April 2024 sind Mittelwerte zweier Zählungen in aufeinander folgenden Wochen.

## Ergebnis

In den meisten Unterbezirken hat die Parkplatzauslastung nach der Ausweitung der Parkgebührenpflicht auf den unbewirtschafteten Parkplätzen nicht bzw. in einem Unterbezirk nur leicht zugenommen. Der Parkdruck ist nach wie vor hoch. Verlagerungseffekte durch die Ausweitung der Parkgebührenpflicht sind somit nicht erkennbar. Einige Bewohner\*innen der innerstädtischen Quartiere des Westlichen Ringgebiets gaben gegenüber der Verwaltung jedoch an, dass sie vor der Gebührenpflicht aufgrund der guten Fußwegeanbindung in den Wällen geparkt hätten und durch die Ausweitung nun in das Westliche Ringgebiet ausweichen würden. Diese Verlagerung hatte sich auch im StBez 330 gezeigt. Die Verlagerung würde haupt-

sächlich über Nacht eintreten, da viele Bewohner\*innen ihr Quartier mit dem Auto tagsüber verlassen und es nur über Nacht im Westlichen Ringgebiet abstellen. Das konnte in der Parkraumerhebung zwischen 9 und 12 Uhr demnach nicht erfasst werden.

Der allgemein hohe Parkdruck sowie die Verflechtungen mit den Wällen zeigen auch für das Westliche Ringgebiet einen Bedarf an Parkraummanagementmaßnahmen und neuen Bewohnerparkregelungen (z. B. Überlappungszonen). Entsprechende politische Anträge und Anfragen aus der Bevölkerung liegen der Verwaltung vor. Das Parkraummanagement außerhalb der Okerumflut soll schrittweise umgesetzt werden.

### 3. Bewohnerparken

Bewohnerparkausweise können an alle (i. d. R. mit Hauptwohnsitz) meldebehördlich innerhalb einer Parkzone registrierten Personen auf Antrag kennzeichenbezogen ausgestellt werden. Sie berechtigen zum kostenlosen Parken auf gebührenpflichtigen Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum und zur Nutzung der Bewohnerparkplätze innerhalb der entsprechenden Parkzone.

Die Anzahl der ausgegebenen Bewohnerparkausweise bietet einen Anhaltspunkt in der Bewertung des Parkbedarfs der Anwohnenden, stellt jedoch immer nur eine Momentaufnahme dar. Sie entwickelte sich von Juni 2023 bis Juli 2024 infolge der Ausweitung der Parkgebührenpflicht wie folgt:

#### Stadtbezirk 130 (Zone A, B, C, 132)

Die Anzahl der Bewohnerparkausweise hat sich in allen Parkzonen der Innenstadt erhöht. Die stärkste Zunahme erfolgte im Parkgebiet A (+49 %). Die meisten Parkausweise liegen jedoch nach wie vor im Parkgebiet B vor.

Außerhalb der Innenstadt erfolgte eine Zunahme im Unterbezirk 101 (+43 %). Das kann für eine Zunahme des Parkbedarfs der Anwohnenden durch eine Verlagerung der Parkraumauslastung sprechen. Im Unterbezirk 103 nahm die Anzahl der Parkausweise jedoch um 12 % ab.

#### Stadtbezirk 120 (Zone MOL)

In der Parkzone MOL ergaben sich keine Änderungen.

#### Stadtbezirk 330 (Zone 331)

Die Anzahl der Ausweise hat im Unterbezirk 062 leicht zugenommen, während sie sich im Unterbezirk 061 fast verdoppelt hat (+96 %). Das kann damit erklärt werden, dass die Anwohnenden im Bereich 061 ebenfalls in den angrenzenden Innenstadtbereichen parken können. Die Bewohner\*innen haben so einen besonderen Anreiz zum Erwerb eines Parkausweises. Gleichzeitig wurde von den Anwohnenden eine starke Zunahme des Parkdrucks im Zuge der Ausweitung der Parkgebührenpflicht an die Verwaltung gemeldet. Die Parkraumerhebung der Verwaltung bestätigt das. Eine Verlagerung der parkenden Fahrzeuge vom Bereich innerhalb der Okerumflut in den Bereich außerhalb der Okerumflut ist hier wahrscheinlich gegeben.

#### Stadtbezirk 310 (Zone 310)

Im Stadtbezirk 310 nahm die Anzahl der Ausweise unterschiedlich stark zu. Die Unterbezirke 131 und 132 wiesen keine starke Zunahme auf, obwohl sie sich in direkter Nähe zur bewirtschafteten Okerumflut befinden. In den Bezirken 133, 111 und 112 nahm die Anzahl dagegen um ca. 50 % zu. Die stärkste Zunahme verzeichnete Unterbezirk 133, welcher keine direkte Verbindung zur Innenstadt aufweist und wo sowohl die Parkraumauslastung als auch die Auslastung der Bewohnerparkplätze im gleichen Zeitraum zurückging. Anhand dessen lassen sich keine Aussagen zu möglichen Verlagerungseffekten treffen. Die Anzahl der Bewohnerparkausweise steht demnach nicht zwingend mit einer Zunahme des Parkdrucks im Zusammenhang.

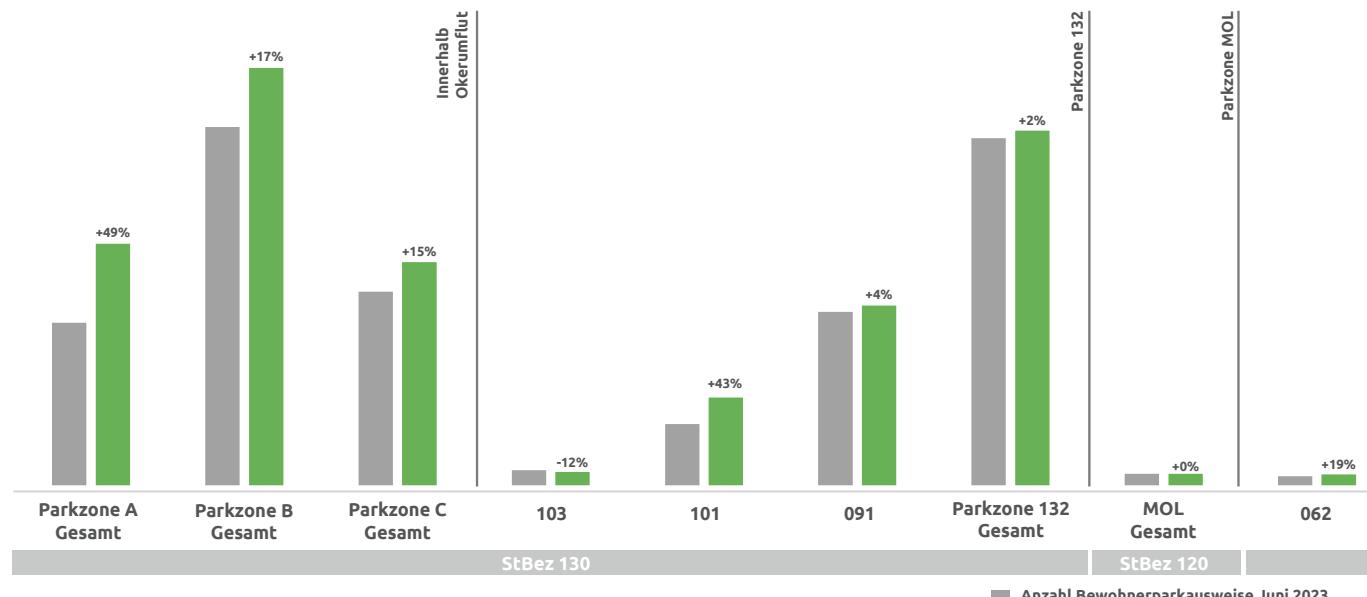


Abb. 18: Übersicht Bewohnerparkausweisentwicklung Juni 2023 - Juli 2024

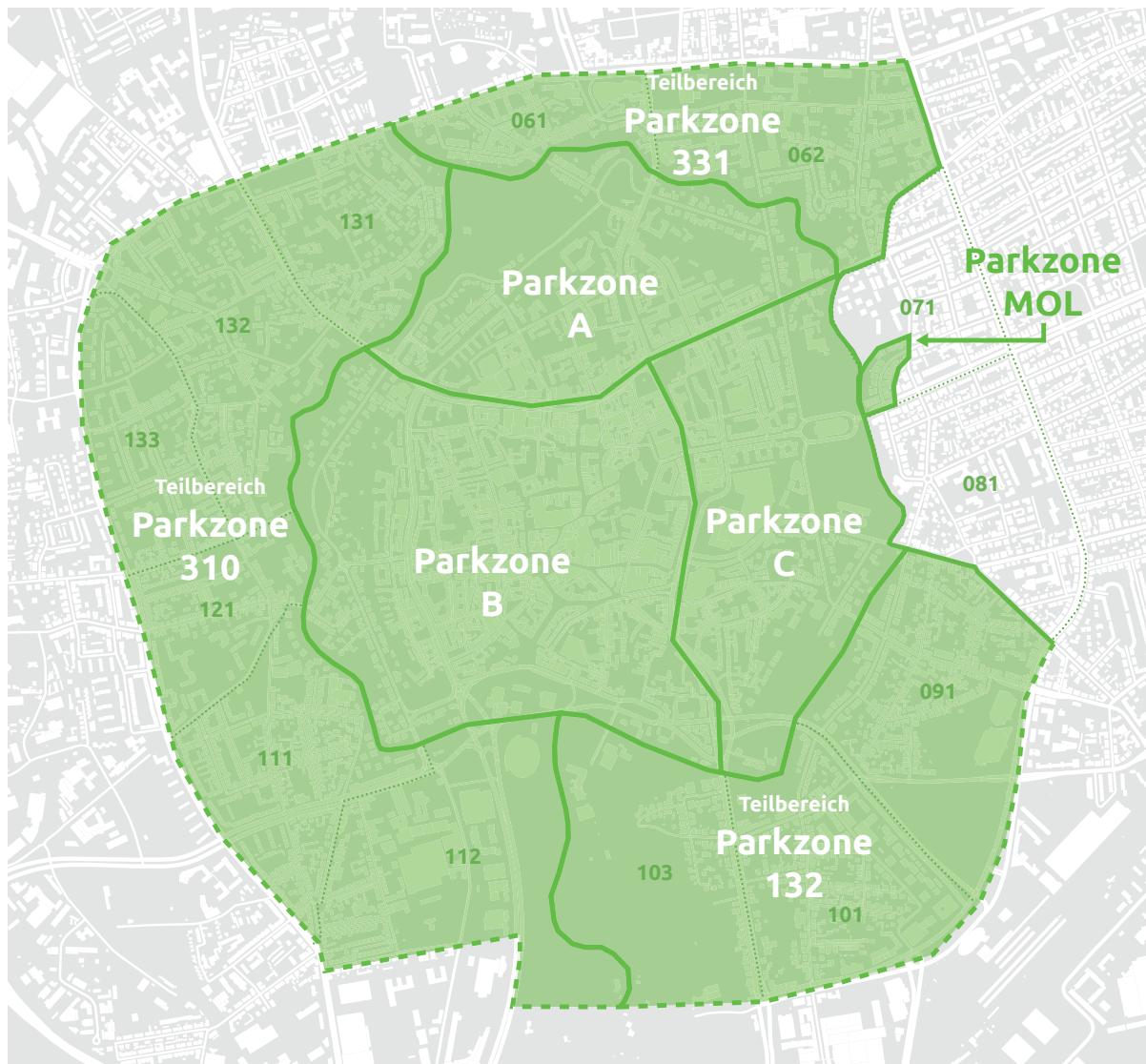
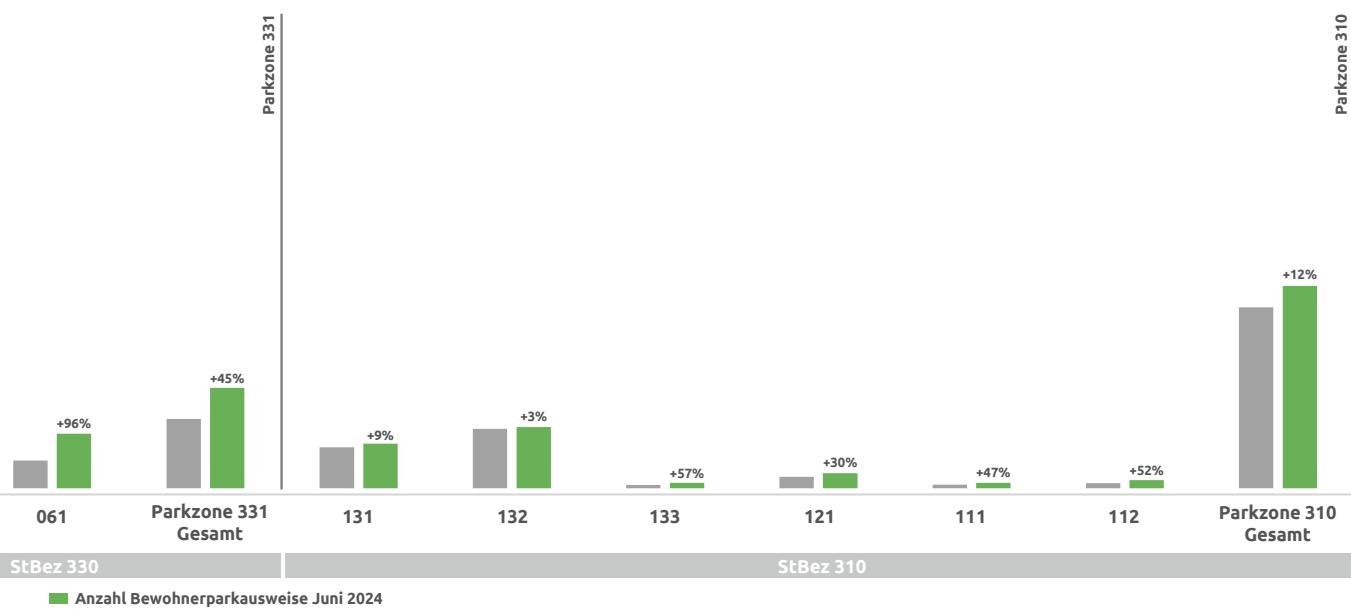


Abb. 19: Übersicht erhobene Teilbereiche der Bewohnerparkzonen (entsprechen nicht den vollständigen Parkzonen in Braunschweig)



## 4. Auslastung der Parkhäuser

Eine Bewertung der Ausweitung der Parkgebührenpflicht kann auch anhand der Auslastung der PH erfolgen. Aufgrund geringer Datenqualität und Störungen in den vergangenen Jahren können die Auslastungsdaten jedoch nur punktuell verglichen werden. Dieser Vergleich bietet einen Anhalt bezüglich der Auswirkungen auf die Auslastung der Parkhäuser. Es werden daher zunächst jeweils die Tag-Belegungsdaten (zwischen 9 Uhr und 20 Uhr) des Monats Mai in den Jahren 2023 und 2024 aus dem Parkleitsystem (PLS) gegenübergestellt. Wegen Schließung wird das PH Packhof nicht betrachtet.

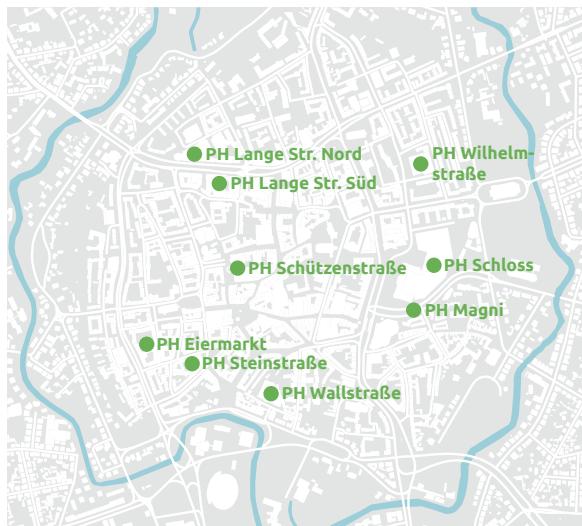


Abb. 20: Übersichtskarte Parkhäuser in der Braunschweiger Innenstadt

### Auswertung Vergleichsmonat Mai

Im Vergleichsmonat Mai hat die Auslastung der Parkhäuser Wilhelmstr., Lange Str. Süd, Schützenstr. sowie Lange Str. Nord 2024 zugenommen. Auch die Maximalauslastung hat in diesen Parkhäusern teils zugenommen. Abgenommen hat die Auslastung in den Parkhäusern Wallstr. und Schloss. Im Parkhaus Schloss entstand die starke Abnahme vermutlich aufgrund einer technischen Umstellung in der Anlagentechnik des PH., wodurch die Datensätze nicht mehr verlässlich vergleichbar sind.

### Jahresauslastung aller Parkhäuser

Die Jahresauslastung für 2023 sowie 2024 wird aufgrund technischer Störungen unter Ausschluss der PH Magni und Schloss ermittelt.

Die summierte durchschnittliche Tagauslastung aller Parkhäuser liegt im Jahr 2024 wie bereits 2023 bei 44 %. Es stehen somit tagsüber durchschnittlich ca. 1.000 freie Plätze in den Parkhäusern zur Verfügung, zuzüglich der nicht erfassten Stellplätze in den PH Magni und Schloss.

Die durchschnittliche Spitzenstundenauslastung\*\* hat sich um 1 % erhöht. Sie liegt 2024 bei 70 %. Die Maximalauslastung wurde 2023 am 16.12. mit 93 % erreicht. 2024 wurde der Spitzenwert am 20.01. mit 90 % verzeichnet. Es stehen somit auch zu Zeiten mit maximaler Auslastung ca. 200 freie Parkplätze in den innerstädtischen Parkhäusern zur Verfügung.

Eine hohe Belegung von über 80 % wurde 2023 für ca. 74 Stunden erreicht. Dies geschah fast ausschließlich während des Weihnachtsgeschäfts im November und Dezember. 2024 waren die Parkhäuser für 63 Stunden über 80 % belegt, ebenso fast ausschließlich während des Weihnachtsgeschäfts.

### Dauerparkplätze

Fast alle innerstädtischen Parkhäuser vermarkten mietbare Dauerstellplätze über öffentliche Plattformen (ausgenommen Schloss). Die Kosten für einen Dauerstellplatz liegen zwischen 70 € und 100 € je Monat. Nach Rückmeldung der Betreiber ist das Kontingent an Dauerparkplätzen nahezu ausgelastet. Nur das PH Schützenstraße meldete größere freie Kapazitäten, es ist jedoch zwischen 20:30 und 7:30 Uhr auch für Dauerparker geschlossen und damit für viele Nutzende unattraktiv.

### Zwischenfazit

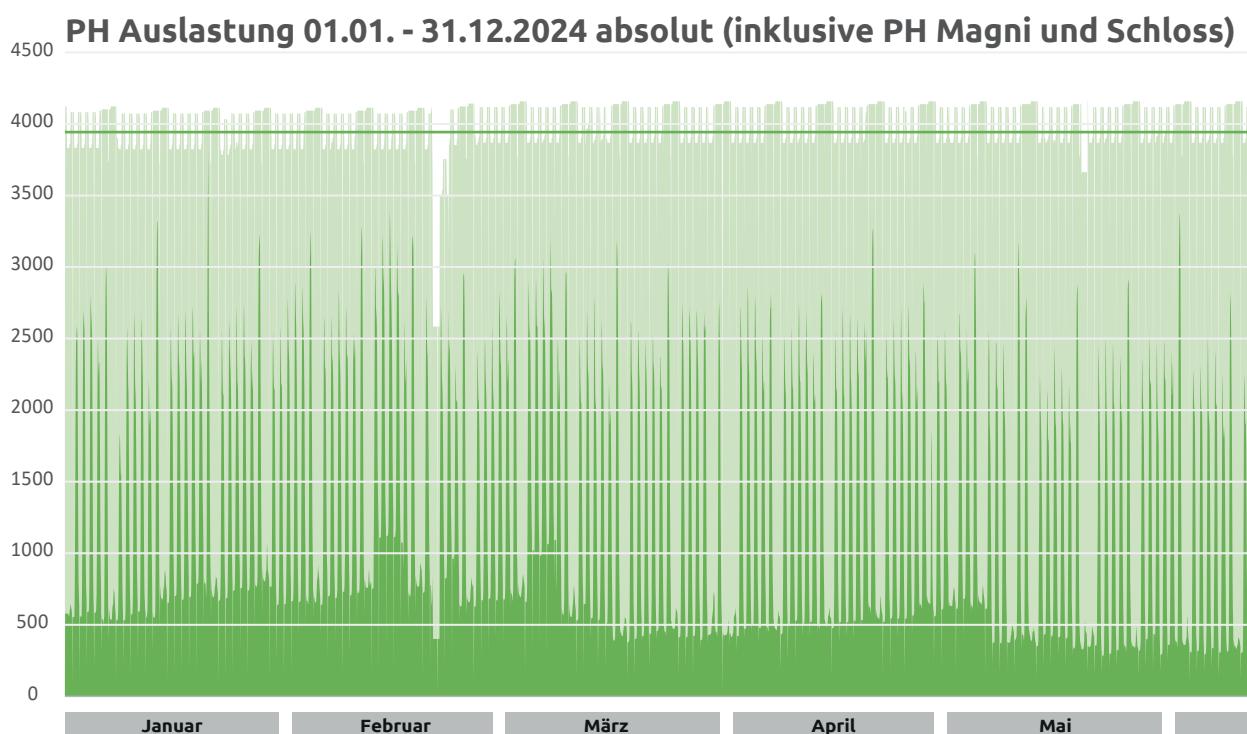
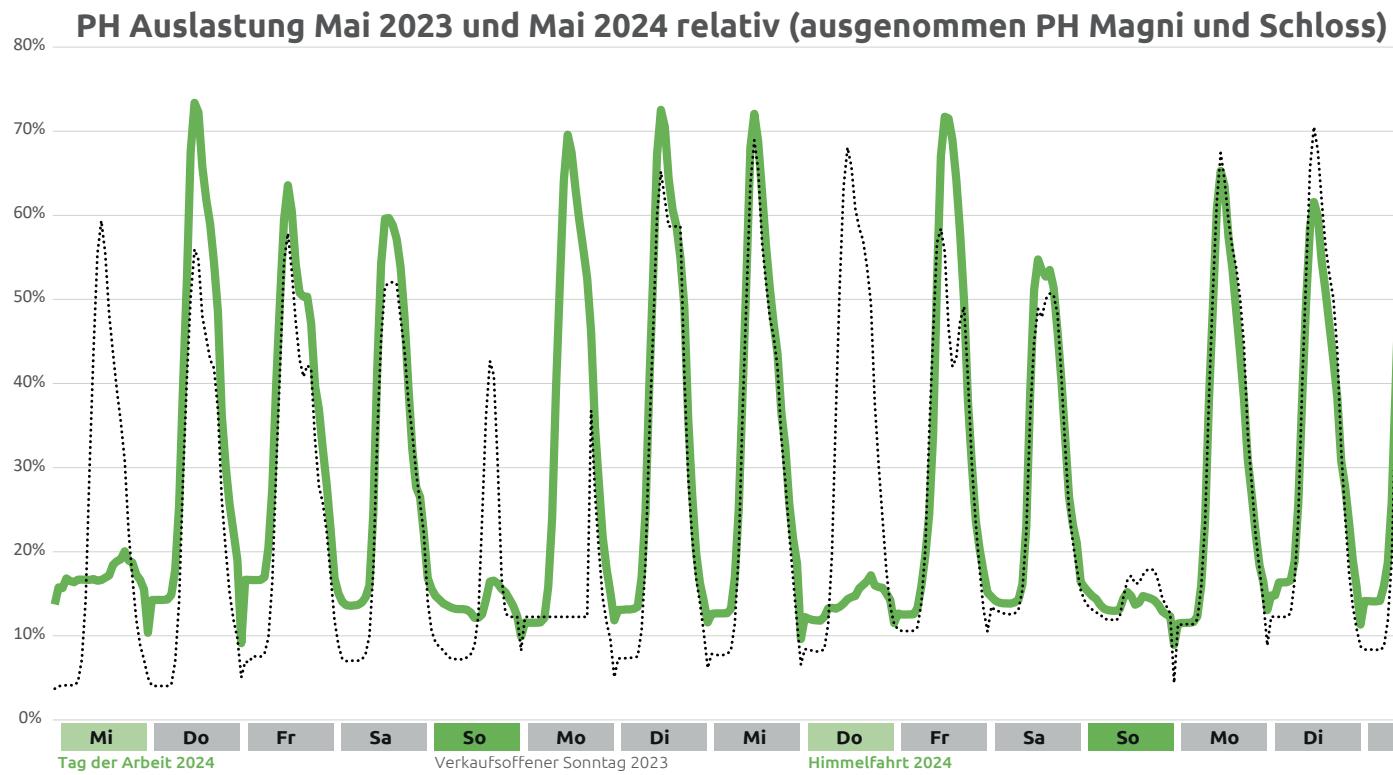
Aufgrund der geringen Datenqualität des PLS lässt sich kein abschließender Vergleich zwischen den Jahren 2023 und 2024 ziehen. Limitierende Faktoren sind Langzeitstörungen in den PH Magni und Schloss, aber auch die Verkürzung der Öffnungszeiten des PH Schützenstraße, und Preiserhöhungen in diversen PH. Es ist davon auszugehen, dass die Parkhausauslastung sich gegenüber 2023 nicht wesentlich verändert hat. 2023 sowie 2024 waren trotz der Schließung des PH Packhof (ca. 1000 Stellplätze) auch in den Spitzenstunden freie Kapazitäten von mehreren Hundert Parkplätzen in den innerstädtischen Parkhäusern vorhanden.

<b>Parkhaus Magni</b>	<b>Parkhaus Lange Str. Süd</b>
<b>Stellplätze laut PLS*:</b>	420
<u>Ø Tagauslastung</u>	
<b>Mai 2023:</b>	k. A. (techn. Defekt)
<b>Mai 2024:</b>	50 %
<u>Maximalauslastung (Tag)</u>	
<b>Mai 2023:</b>	k. A. (techn. Defekt)
<b>Mai 2024:</b>	100 %
<u>Spitzenstunden Mai 2024:</u>	Donnerstag bis Samstag zwischen 12 und 18 Uhr
<b>Parkhaus Wilhelmstraße</b>	<b>Parkhaus Schützenstraße</b>
<b>Stellplätze laut PLS*:</b>	420
<u>Ø Tagauslastung</u>	
<b>Mai 2023:</b>	46 %
<b>Mai 2024:</b>	50 %
<u>Maximalauslastung (Tag)</u>	
<b>Mai 2023:</b>	97 %
<b>Mai 2024:</b>	94 %
<u>Spitzenstunden Mai 2024:</u>	Montag bis Donnerstag zwischen 10 Uhr und 14 Uhr.
<b>Parkhaus Wallstraße</b>	<b>Parkhaus Lange Straße Nord</b>
<b>Stellplätze laut PLS*:</b>	480
<u>Ø Tagauslastung</u>	
<b>Mai 2023:</b>	23 %
<b>Mai 2024:</b>	21 %
<u>Maximalauslastung (Tag)</u>	
<b>Mai 2023:</b>	51 %
<b>Mai 2024:</b>	54 %
<u>Spitzenstunden Mai 2024:</u>	Mittwoch bis Samstag zwischen 10 und 15 Uhr.
<b>Parkhaus Eiermarkt</b>	<b>Parkhaus Schloss</b>
<b>Stellplätze laut PLS*:</b>	500
<u>Ø Tagauslastung</u>	
<b>Mai 2023:</b>	36 %
<b>Mai 2024:</b>	35 %
<u>Maximalauslastung (Tag)</u>	
<b>Mai 2023:</b>	95 %
<b>Mai 2024:</b>	94 %
<u>Spitzenstunden Mai 2024:</u>	Samstags zwischen 11 und 16 Uhr.
	<b>Stellplätze laut PLS*:</b> 1300
	<u>Ø Tagauslastung</u>
	<b>Mai 2023:</b> 60 %
	<b>Mai 2024:</b> 36 %
	<u>Maximalauslastung (Tag)</u>
	<b>Mai 2023:</b> 100 %
	<b>Mai 2024:</b> 97 %
	<u>Spitzenstunden Mai 2024:</u> Freitag und Samstag 12 - 18 Uhr.

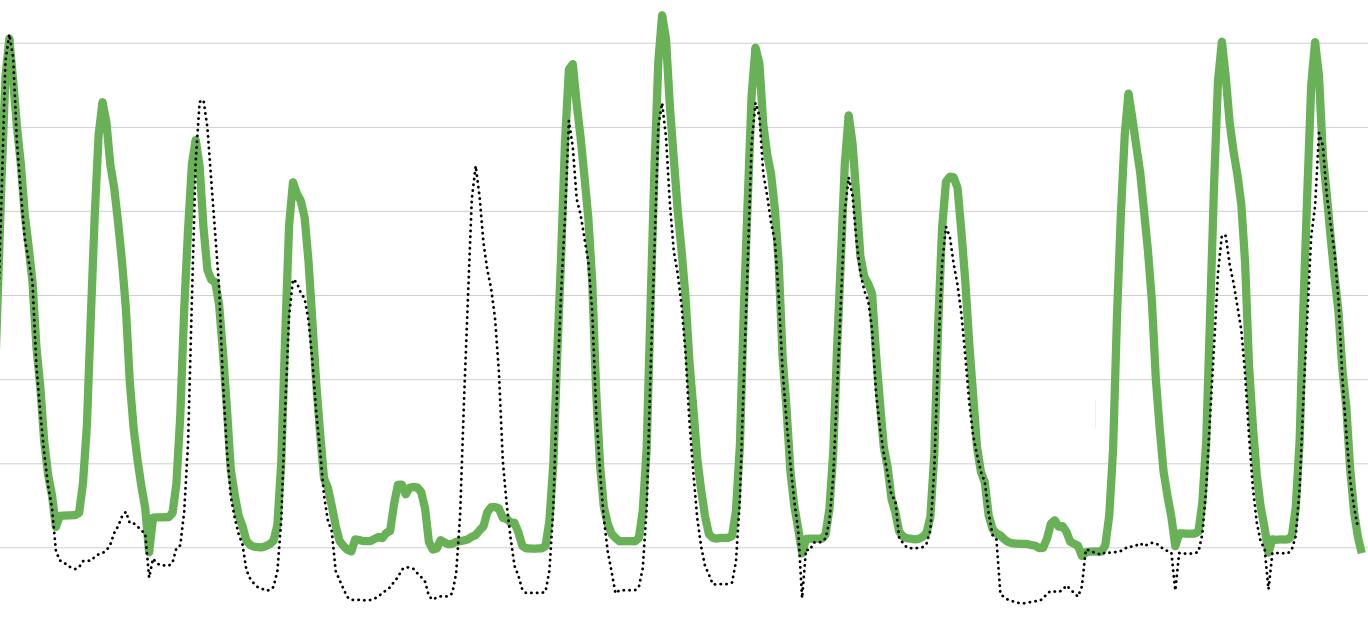
\*Die Zahl der im PLS-Datensatz verfügbaren Stellplätze wird durch die Betreiber festgelegt. Dabei handelt es sich meist um die Anzahl der Stellplätze, die mit dem Regel/Kurzzeit-Tarif genutzt werden können. Dauerparkplätze werden von einigen Betreibern aus dem PLS herausgerechnet. Die Anzahl der Kurzzeit-Stellplätze entspricht somit nicht zwingend der Anzahl der baulich hergestellten Stellplätze, und kann zudem Schwankungen unterliegen.

Das Parkhaus Steinstraße liefert keine Daten an die Verwaltung.

Fortsetzung der Grafiken auf Seite 19

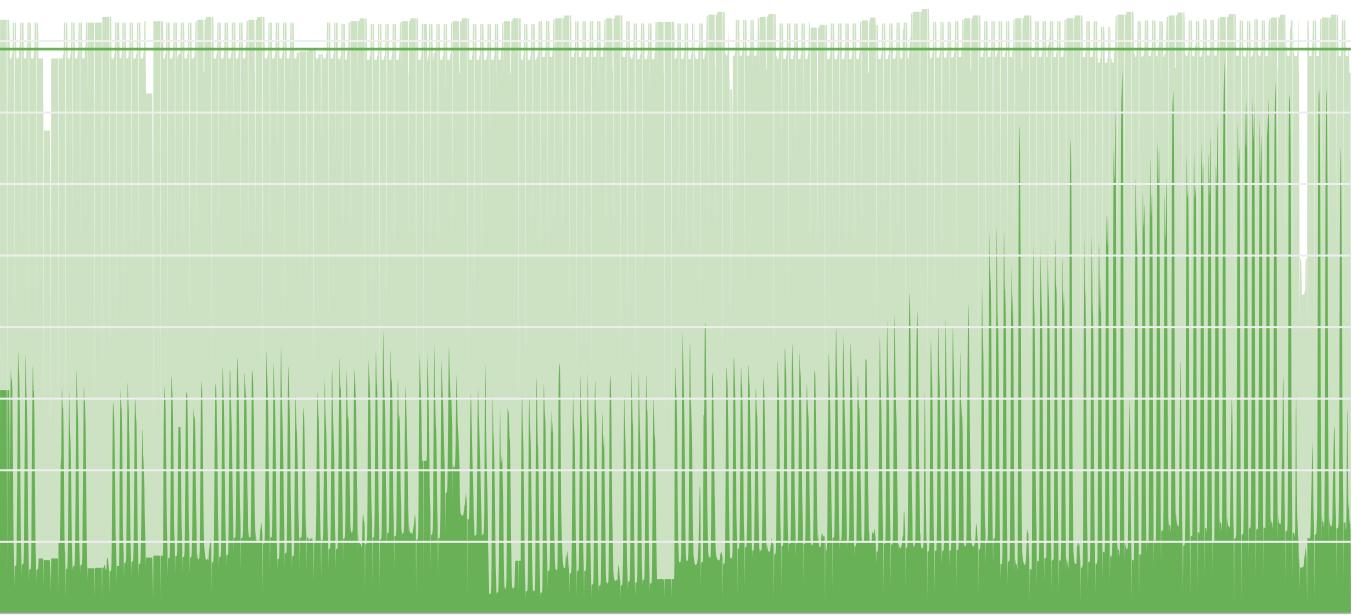


..... 2023 — 2024



Mi Do Fr Sa So Mo Di Mi Do Fr Sa So Mo Di Mi  
Himmelfahrt 2023 Pfingstmontag 2024 Pfingstmontag 2023

■ Belegung ■ Kapazität — mittlere Kapazität



keine Daten des PH Schloss aufgrund von Störung

## 5. Einnahmen aus Parkgebühren

Die Einnahmen aus Parkgebühren haben sich durch die Ausweitung der Parkgebührenpflicht erhöht. Die monatlichen Einnahmen in der Parkzone I vor der Ausweitung der Parkgebührenpflicht lagen zwischen Dezember 2022 und August 2023 bei durchschnittlich 240.000 €. Davon wurden monatlich ca. 172.000 € an den Parkscheinautomaten (PSA) gezahlt sowie ca. 68.000 € über das Handyparken.

Seit der vollständigen Ausweitung im Februar 2024 liegen die durchschnittlichen monatlichen Einnahmen bei 287.000 €. Davon wurden ca. 179.000 € an den PSA, sowie ca. 108.000 € über das Handyparken monatlich gezahlt. Somit haben sich die Einnahmen infolge der Ausweitung der Parkgebührenpflicht um ca. 47.000 € im Monat erhöht. Das entspricht einer Zunahme der durchschnittlichen Brutto-Einnahmen

von 19 % im Monat. Dabei haben die monatlichen Brutto-Einnahmen an PSA durchschnittlich um 4 %, die Einnahmen aus dem Handyparken um 58 % zugenommen.

2023 betragen die Jahres-Brutto-Einnahmen der Parkzone I ca. 3.000.000 €, davon 2.100.000 € aus PSA und 900.000 € aus Handyparken. 2024 beliefen sich die Jahres-Brutto-Einnahmen auf ca. 3.400.000 €, davon in der Parkzone Ia und Ib ca. 2.100.000 € aus PSA und 1.300.000 € aus dem Handyparken. Es waren somit 2024 Mehreinnahmen in Höhe von ca. 400.000 € gegenüber 2023 zu verzeichnen.

Die Einnahmen an PSA stagnieren seit 2023 bzw. sind sie seit Ende 2024 rückläufig. Die Einnahmen aus dem Handyparken haben sich jedoch deutlich gesteigert und in Summe um 42 % zugenommen.

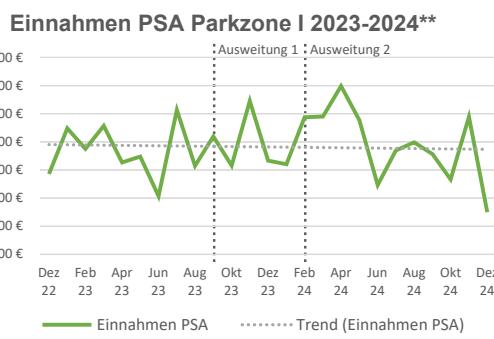
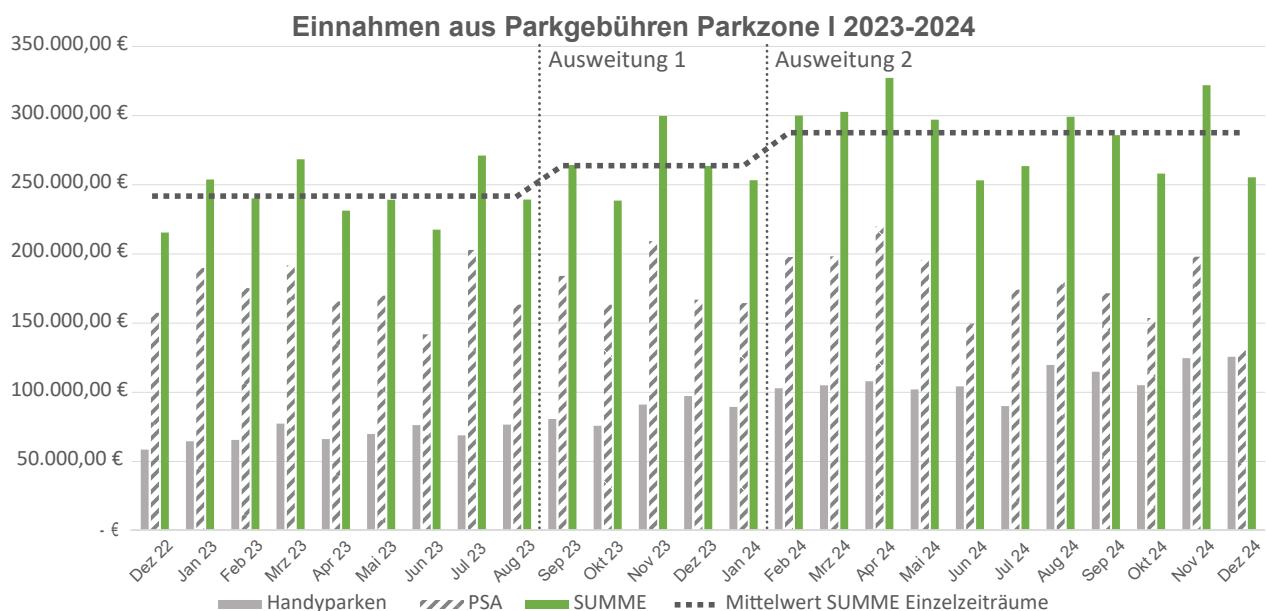
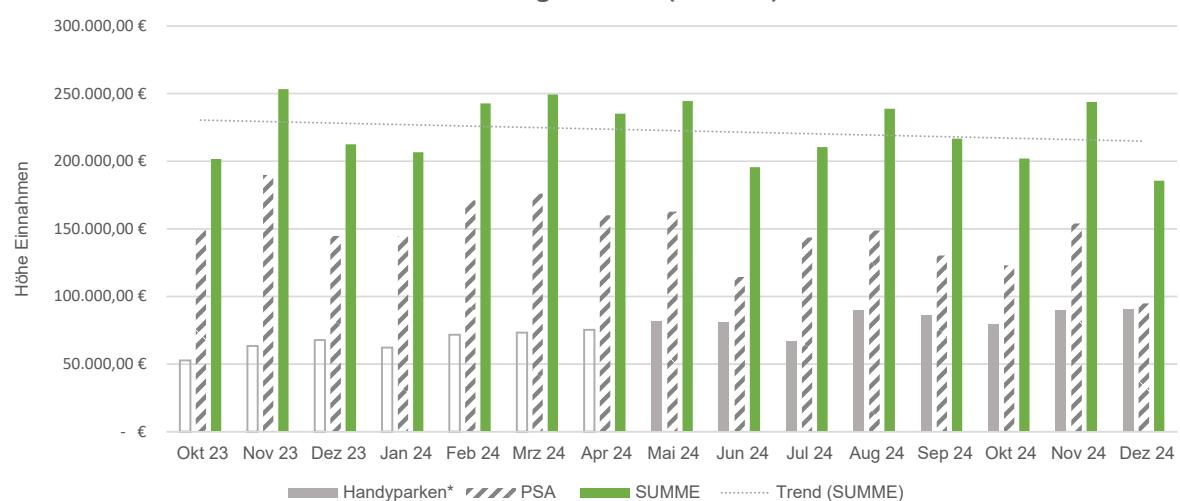


Abb. 23: Entwicklung der Einnahmen aus Parkgebühren in der Parkzone I in Braunschweig 2023–2024. Alle Werte sind Brutto-Werte. \*Park-scheinautomaten werden je nach Füllstand unregelmäßig und nicht zwingend monatlich geleert. Daher kommt es je nach Anzahl der Leerungen innerhalb eines Monats zu Schwankungen in den monatlichen Beträgen. Die monatlichen Beträge aus PSA sind nicht repräsentativ für die tatsächlich gezahlten Parkgebühren innerhalb des Monats.

In der Parkzone Ia sind die Einnahmen tendenziell rückläufig. Dieser Effekt ist auf die Schließung des Parkplatzes Kannengießerstraße im Oktober 2024 zurückzuführen, der mit Einnahmen von ca. 10.000 € (brutto an PSA) im Monat zu den einnahmenstärksten Parkflächen in der Innenstadt gehörte. Entsprechend haben sich die Einnahmen aus PSA in der Parkzone Ia verringert. Sie liegen seit der Ausweitung bei durchschnittlich 147.000 € im Monat. Die Einnahmen aus dem Handyparken betragen ca. 75.000 € im Monat\*. Der Anteil des Handyparkens an den Parkgebühren liegt insgesamt bei ca. 34 %. Insgesamt wurden in der Parkzone Ia ca. 3.300.000 € seit Oktober 2023 eingenommen.

In der Parkzone Ib zeigt sich bisher eine steigende Tendenz der Einnahmen aus Parkgebühren. Insgesamt verzeichnet die Zone Ib jedoch deutlich weniger Einnahmen als die Zone Ia, obwohl die Anzahl der gebührenpflichtigen Parkplätze ähnlich ist. An PSA wurden seit Oktober 2023 durchschnittlich ca. 31.000 € im Monat gezahlt, im Handyparken ca. 27.000 €\*. Der Anteil des Handyparkens liegt bei insgesamt 47 %. Insgesamt belaufen sich die Einnahmen aus der Parkzone Ib seit Oktober 2023 auf ca. 880.000 €\*. Monatlich werden über das Handyparken ca. 1.000 Langzeitparkvorgänge (> 5 Std.) registriert. Der Verkauf von 24-Stunden-Tickets an PSA kann nicht erhoben werden.

### Einnahmen aus Parkgebühren (Zone Ia) 2023-2024



### Einnahmen aus Parkgebühren (Zone Ib) 2023-2024

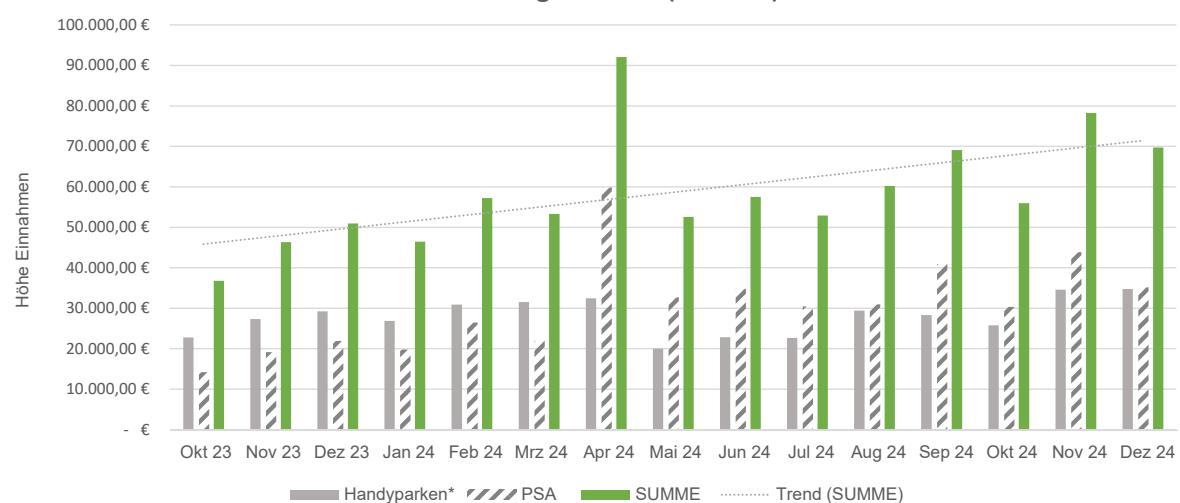


Abb. 24: Entwicklung der Einnahmen aus Parkgebühren in Parkzone I in Braunschweig 2023-2024 unterschieden nach Zonen. Die überdurchschnittlich hohe Summe der Einnahmen im April 2024 der Parkzone Ib entstand durch eine überdurchschnittliche Anzahl an PSA-Leerungen in dem Monat.

\*Bis Mai 2024 wurden die Handyparkeinnahmen nicht nach Parkzonen getrennt erhoben. Bei den Werten bis April 2024 handelt es sich daher um eine Hochrechnung anhand der durchschnittlichen Anteile der Handyparkgebühren je Zone.

## 6. Auslastung der P+R-Parkplätze

Besonders für Pendler\*innen und Besucher\*innen bieten die Park and Ride (P+R) Parkplätze eine gute Möglichkeit, den ÖPNV für die letzten Kilometer des Weges in die Stadt zu nutzen, vor allem wenn am Wohnort keine gute ÖPNV-Anbindung besteht. Um das P+R-Angebot zu bewerten, wurde die Auslastung der Braunschweiger P+R-Parkplätze mehrmals im Jahr 2023 und im Mai 2024 erhoben. Da die Parkplätze öffentlich zugänglich sind, und sich im Umfeld der Parkplätze meist Wohngebäude oder Gewerbe befinden, ist davon auszugehen, dass ein Teil der Parkplatznutzer\*innen die Anlagen auch ohne die Weiterfahrt mit dem ÖPNV nutzt.

Vor der Ausweitung der Parkgebührenpflicht war die Auslastung der P+R-Plätze als eher schwach zu bewerten.

Die Auslastung des Parkplatzes Lincolnsiedlung hat gegenüber 2023 deutlich zugenommen. Es sind jedoch weiterhin ca. 10 freie Parkplätze verfügbar. Da

sich in der näheren Umgebung keine neuen Anziehungspunkte für Besucher befinden, kann angenommen werden, dass es sich bei den Nutzenden um P+R-Nutzer\*innen oder Anwohner\*innen handelt. Der Parkplatz Petzvalstraße ist nach wie vor etwa zur Hälfte ausgelastet. Es stehen ca. 40 freie Parkplätze zur Verfügung. Besucher\*innen der angrenzenden Gewerbeeinrichtungen machen einen wesentlichen Teil der Nutzenden aus.

Die Auslastung des P+R Gänsekamp sowie Friedrich-Seele-Straße hat sich nicht verändert. Es stehen weiterhin ca. 80 (Gänsekamp) bzw. 25 (Friedrich-Seele-Straße) freie Parkplätze zur Verfügung.

Die Auslastung des P+R Rote Wiese sowie P+R Thüringenplatz ist zurückgegangen. An der Roten Wiese sind 50 freie Parkplätze verfügbar, am Thüringenplatz ca. 100.

Der neu ausgebauten P+R Stöckheim ist zur Hälfte ausgelastet. Hier stehen noch ca. 10 freie Parkplätze zur Verfügung.

Eine erhöhte Nutzung des P+R-Angebots durch die Ausweitung der Parkgebührenpflicht ist nicht zu erkennen.

## 7. Fazit und Entwicklungsperspektive

Durch die Ausweitung der Parkgebührenpflicht hat sich die Parkplatzverfügbarkeit innerhalb der Okerumflut deutlich verbessert. Daraus lässt sich ein Rückgang des Parksuchverkehrs und eine Reduktion der Treibhausgas-Emissionen sowie der Lärmbelastung in der Braunschweiger Innenstadt ableiten. Es ist nunmehr in Teilen eine deutliche Unterauslastung der Parkflächen des öffentlichen Straßenraumes festzustellen. Die Verkaufszahlen des 24-Stunden-Tickets zeigen, dass auch weiterhin ein moderater Langzeitparkbedarf im öffentlichen Straßenraum vorhanden ist. Im Handyparken sind ca. ein Drittel der Parkvorgänge in Zone Ib Langzeitparkvorgänge über 5 Stunden. Es wäre somit zu prüfen, ob für die verdrängten Langzeitparkenden weitere Angebote wie beispielsweise ein Wochen- oder Monatsticket in Betracht gezogen werden können, oder ob sich neue Nutzungsmöglichkeiten für die frei gewordenen Flächen ergeben.

Es haben sich tagsüber in einzelnen Fällen starke Verlagerungseffekte auf die Bereiche außerhalb der Okerumflut ergeben. In Summe standen ca. 108 frei zugängliche Parkplätze weniger zur Verfügung als vor der Ausweitung. Das entspricht einer Zunahme des Parkdrucks um ca. 2 % von durchschnittlich 84 % auf 86 %. Im Verhältnis zur Gesamtzahl der Parkplätze außerhalb der Okerumflut (ca. 8.846) ist der Effekt zwar gering, jedoch besteht grundsätzlich in allen Gebieten ein hoher Parkdruck.

Eine leichte Erhöhung der Auslastung der Parkhäuser spricht dafür, dass das Parken aus dem öffentlichen Raum teilweise in die Parkhäuser verlagert wurde. Aufgrund geringer Datenqualität können hier jedoch keine abschließenden Ausagen getroffen werden. Es stehen auch weiterhin ausreichende Kapazitäten für das Kurzzeitparken in den Parkhäusern zur Verfügung. Langzeitparkplätze, z. B. zur Anmietung durch Gewerbetreibende, sind hingegen knapp. Dieser Effekt wird wahrscheinlich durch die vollständige Schließung des PH Packhof verstärkt, da die dortigen Stellplatzmieter

nach einem Unwetterschaden im Sommer 2024 auf die anderen Parkhäuser verteilt wurden. Auch die Verkürzung der Öffnungszeiten des PH Schützenstraße hat das Dauerparkangebot weiter verknapppt, da die Öffnungszeiten (Mo. – Sa. 7:30 Uhr bis 20:30 Uhr) auch für Dauer parker gelten und somit kein attraktives Angebot mehr für z. B. Anwohnende besteht. Die Wiedereröffnung des PH Packhof im Sommer 2025 wird die Parkplatzverfügbarkeit voraussichtlich positiv beeinflussen.

Die Einnahmen aus Parkgebühren haben durch die Ausweitung erwartungsgemäß zugenommen. Die im Haushalt prognostizierten Einnahmen in Höhe von von 3,47 Mio. € durch die Ausweitung wurden mit den Einnahmen in Höhe von 3,4 Mio. € jedoch knapp unterschritten, da es sich hierbei um die Brutto-Einzahlungen handelt und auf einigen Parkflächen seit 2023 Umsatzsteuern durch die Stadt gezahlt werden müssen. Die genauen Netto-Einnahmen stehen erst mit Fertigstellung des Jahresabschlusses 2024 fest.

Die größtenteils unveränderte Auslastung der Park + Ride Parkplätze spricht für einen Nachsteuerungsbedarf in dem Bereich. Die Verwaltung erstellt dafür ein Park + Ride Konzept, das die Nutzung des Angebots durch unter anderem höhere Qualität sowie Marketing verbessern soll.

Auch wenn sich der Parkdruck in den Bereichen außerhalb der Okerumflut durch die Ausweitung nicht wesentlich erhöht hat, liegt nach wie vor eine teils sehr hohe Parkraumauslastung vor. Das wirkt sich sowohl negativ auf die städtebauliche Qualität als auch auf verkehrliche Funktionen aus. Im Integrierten Klimaschutzkonzept der Stadt Braunschweig sowie auch im Mobilitätsentwicklungsplan ist die Einführung eines flächendeckenden Parkraummanagements vorgesehen. Die Verwaltung erarbeitet derzeit in einem ersten Schritt ein Parkraummanagementkonzept für einen Bereich zwischen Helmstedter Straße und Jasperallee im Östlichen Ringgebiet. Für weitere Parkraummanagementkonzepte liegen Anfragen der Stadtbezirke vor.

## Abbildungen

Abb. 1: Übersicht Ausweitungsbereiche der Parkgebührenpflicht in Braunschweig .....	1
Abb. 2: Parkzonen in Braunschweig.....	2
Abb. 3: Übersicht der Parkraumerhebungsbereiche .....	3
Abb. 4: Entwicklung des Parkdrucks im AB1 und AB2.....	4
Abb. 5: Übersicht Parkraumauslastung im AB1 und AB2.....	5
Abb. 6: Statistische Unterbezirke 103,101 und 091 im Stadtbezirk 130.....	6
Abb. 7: Entwicklung des Parkdrucks im erhobenen Teilbereich des Stadtbezirk 130 .....	6
Abb. 8: Übersicht Parkraumauslastung im erhobenen Teilbereich des Stadtbezirk 130.....	7
Abb. 9: Unterbezirke 081 und 071 im Stadtbezirk 120 .....	8
Abb. 10: Entwicklung des Parkdrucks im erhobenen Teilbereich des Stadtbezirk 120 .....	8
Abb. 11: Übersicht Parkraumauslastung im erhobenen Teilbereich des Stadtbezirk 120. ....	9
Abb. 12: Unterbezirke 062 und 061 im Stadtbezirk 330.....	10
Abb. 13: Entwicklung des Parkdrucks im erhobenen Teilbereich des Stadtbezirk 330 .....	10
Abb. 14: Übersicht Parkraumauslastung im erhobenen Teilbereich des Stadtbezirk 330. ....	11
Abb. 15: Unterbezirke 131, 132, 133, 121, 111 und 112 im Stadtbezirk 310.....	12
Abb. 16: Entwicklung des Parkdrucks im erhobenen Teilbereich des Stadtbezirk 310 .....	12
Abb. 17: Übersicht Parkraumauslastung im erhobenen Teilbereich des Stadtbezirk 310. ....	13
Abb. 18: Übersicht Bewohnerparkausweisentwicklung Juni 2023 - Juli 2024.....	14
Abb. 19: Übersicht erhobene Teilbereiche der Bewohnerparkzonen .....	15
Abb. 20: Übersichtskarte Parkhäuser in der Braunschweiger Innenstadt .....	16
Abb. 21: Relative Belegung der Parkhäuser im Mai 2023 und 2024.....	18
Abb. 22: Absolute Belegung der Parkhäuser im Jahr 2024.....	18
Abb. 23: Entwicklung der Einnahmen aus Parkgebühren in Braunschweig 2023–2024. ....	20
Abb. 24: Entwicklung der Einnahmen aus Parkgebühren in Braunschweig 2023–2024 unterschieden nach Zonen. ....	21

**Betreff:****Ergebnisse der SrV-Erhebung 2023****Organisationseinheit:**Dezernat III  
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr**Datum:**

10.03.2025

**Beratungsfolge**

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis) 18.03.2025

**Sitzungstermin****Status**

Ö

**Sachverhalt:**

Die Ergebnisse der Verkehrsbefragung „Mobilität in Städten – SrV 2023“ (System repräsentativer Verkehrsbefragungen) für die Stadt Braunschweig liegen vor. Zwischen Februar 2023 und Januar 2024 wurden deutschlandweit gleichzeitig in rund 500 Städten und Gemeinden standardisierte Haushaltsbefragungen durchgeführt. Die Antworten von 4.519 zufällig ausgewählten Braunschweigerinnen und Braunschweigern sind repräsentativ für die gesamte Einwohnerschaft. Die Ergebnisse liefern grundlegende Daten und Erkenntnisse zur Alltagsmobilität der Braunschweiger Bevölkerung und unterstützen die Planungen der städtischen Verkehrsentwicklung mit fundierten Verkehrsverhaltensdaten.

Die wichtigsten Mobilitätskennziffern zu den zurückgelegten Wegen, zur Verkehrsmittelausstattung der Haushalte und zum Modal Split lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- An einem durchschnittlichen Werktag legen die Braunschweiger 3,5 Wege pro Person zurück. Bei jedem Weg werden im Schnitt 5,9 Kilometer zurückgelegt, für die im Schnitt 19,1 Minuten benötigt werden.
- Freizeitwege (32 %) und Wege für Einkauf/Dienstleitung (29 %) sind die häufigsten Wegzwecke. Nur knapp jeder fünfte Weg (19 %) ist mit dem Arbeitsplatz verbunden. Einfluss darauf hat auch das Homeoffice, welches 18 % aller berufstätigen Braunschweiger ganztägig nutzen.
- Bei den Fahrzeugausstattungen der Haushalte kann festgestellt werden, dass im Schnitt mehr als doppelt so viele Fahrräder (2,1 pro Haushalt; 12,4 % davon mit Elektroantrieb) zur Verfügung stehen wie Pkw (1,0 pro Haushalt; 7,5 % davon mit Elektroantrieb). 21,5 % der Haushalte haben keinen Pkw.
- Ein Drittel (33 %) aller Personen sind im Besitz einer Zeitkarte für den ÖV.
- Für das Zurücklegen aller Wege nutzen die Braunschweiger mit 36 % am häufigsten den motorisierten Individualverkehr (MIV). Es folgen Wege zu Fuß (29 %) und mit dem Fahrrad (26 %). Der ÖV wird für 9 % aller Wege als Verkehrsmittel gewählt.
- Der Modal Split unterscheidet sich anhand der Entfernungsklassen deutlich. Während für Weglängen unter einem und zwischen einem und drei Kilometern das Zufußgehen und das Fahrradfahren am beliebtesten ist, wird für längere Wege am häufigsten das Auto gewählt. Dies spiegelt sich auch in der Verkehrsleistung wider. Gut zwei Drittel (67 %) der zurückgelegten täglichen Kilometer entfallen dabei auf den MIV, während Fahrrad (15 %) und ÖV (14 %) in etwa die gleiche Kilometerleistung aufweisen.

Für die Betrachtung der Modal Splits nach Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung ist zu beachten, dass diese nicht mit den im MEP dargestellten Grafiken zum Binnenverkehr vergleichbar sind. Die Daten der SrV geben nur Auskunft über die Mobilität der Braunschweiger Wohnbevölkerung. Wege von Touristen, Besuchern, dem Wirtschaftsverkehr oder von den rund 70.000 Einpendlern bleiben systembedingt unberücksichtigt.

Die SrV-Ergebnisse sind die ersten Daten zum Mobilitätsverhalten innerhalb der Stadtgrenzen seit der Haushaltsbefragung von 2010, mit denen methodisch kein Vergleich möglich ist. Mit der erstmaligen Teilnahme der Stadt Braunschweig an der von der TU Dresden durchgeführten Erhebung ist zugleich der Grundstein gelegt, um durch zukünftige regelmäßige Teilnahmen an der deutschlandweit etablierten Zeitreihenuntersuchung SrV (Turnus fünf Jahre) die Mobilitätsentwicklungen erfassen und abbilden zu können sowie Verkehrsplanungen evidenter durchzuführen.

Leuer

**Anlage/n:**

Mobilitätssteckbrief SrV 2023 Braunschweig, TU Dresden

Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List“  
Professur für Mobilitätssystemplanung



Stefan Hubrich, Sebastian Wittig, Frank Ließke,  
Rico Wittwer, Regine Gerike

## MOBILITÄSSTECKBRIEF FÜR BRAUNSCHWEIG



Dresden, im Dezember 2024  
<https://tu-dresden.de/srv>

**MSP**  


**90,0** Prozent aller Personen sind an einem mittleren Werktag außer Haus unterwegs.

**3,9** Wege absolviert eine mobile Person dabei pro Tag.

**3,5** Wege pro Person am Tag sind es bezogen auf alle Personen am Tag.

**2,1** Fahrräder gibt es pro Haushalt.

**12,4** Prozent dieser Fahrräder haben einen Elektroantrieb.

**1,0** Pkw gibt es pro Haushalt.

**7,5** Prozent dieser Pkw haben einen Elektroantrieb.

**21,5** Prozent der Haushalte haben keinen Pkw.

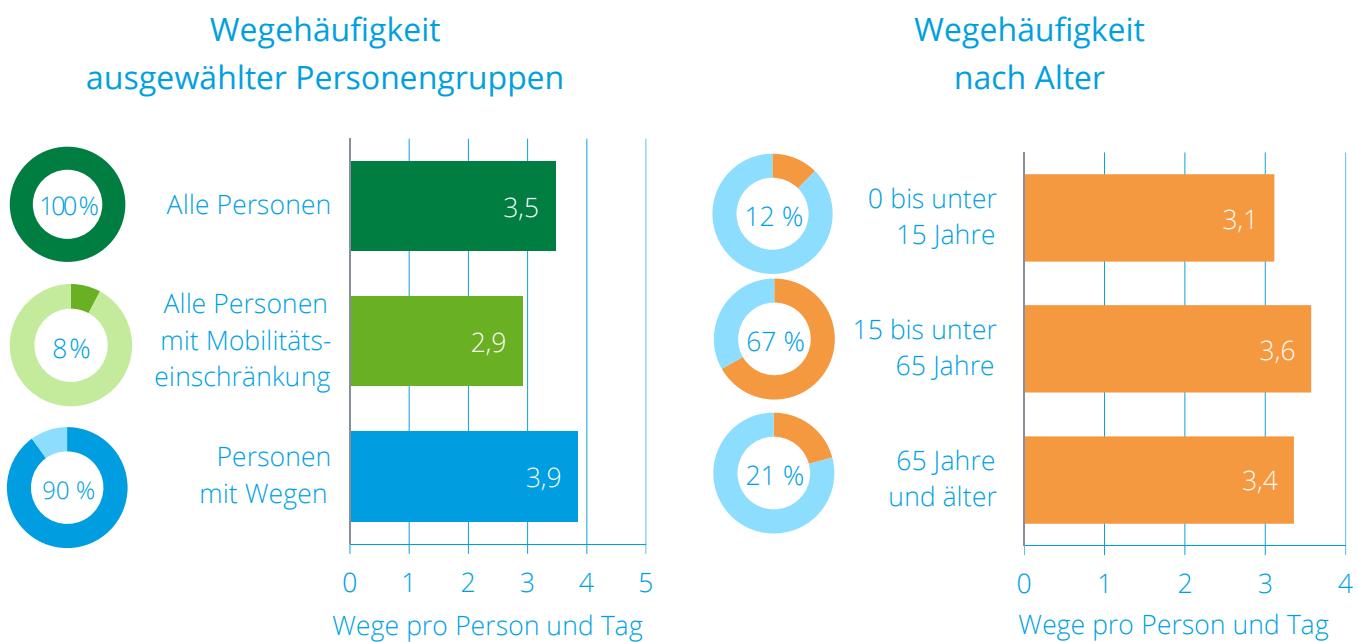
**1,2** Personen sitzen pro Fahrt in einem Pkw.

**5,9** Kilometer beträgt die mittlere Länge eines Weges.

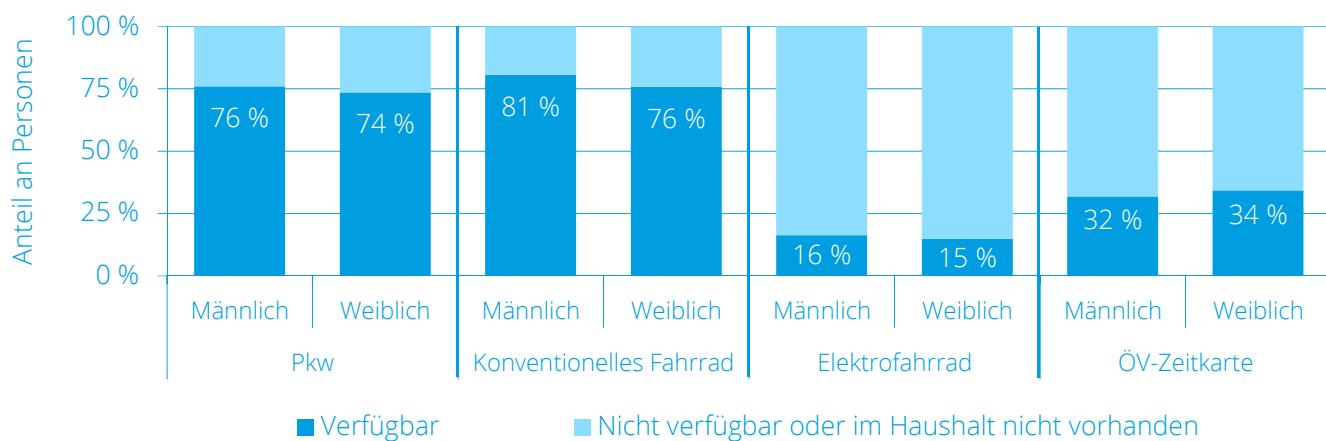
**19,1** Minuten beträgt die mittlere Dauer eines Weges.

**17,8** Prozent der Berufstätigen sind ganztägig im Homeoffice und haben an diesem Tag keine Arbeitswege.

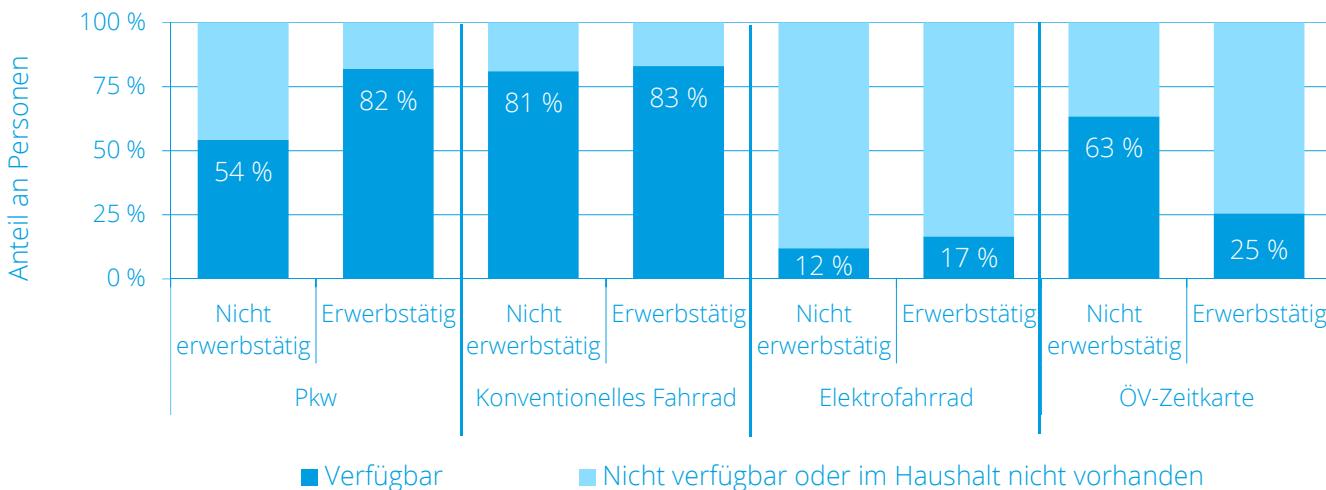
**51,8** Prozent der Personen sind in einer Woche multimodal, also mit mehreren Verkehrsmitteln, unterwegs.



### Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln und ÖV-Zeitkarte am Stichtag nach Geschlecht



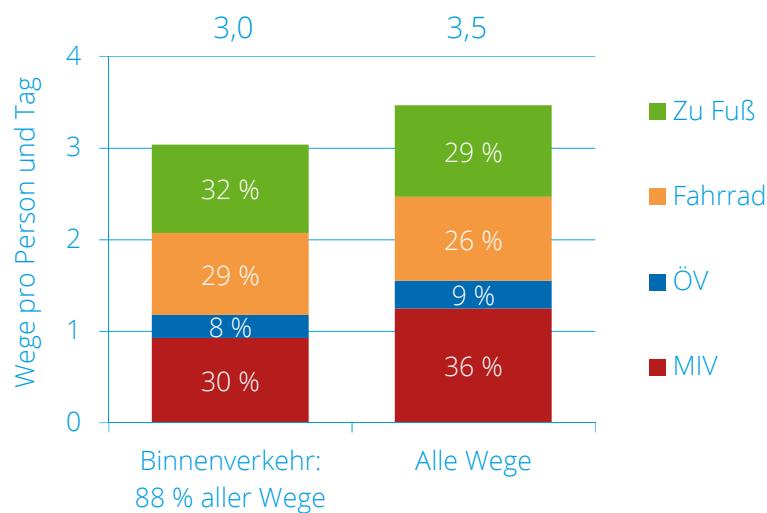
### Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln und ÖV-Zeitkarte am Stichtag nach Erwerbstätigkeit der Altersgruppe 15 bis unter 65 Jahre



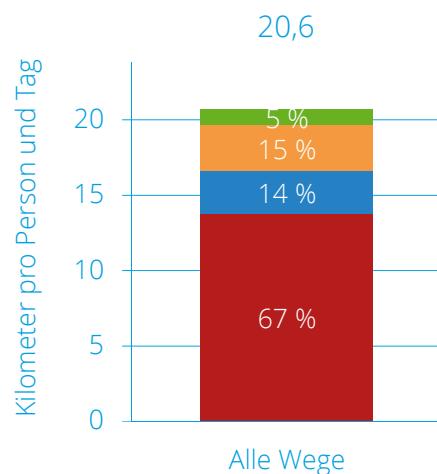
Hinweis: Summen können rundungsbedingt von 100 % abweichen.

## Fokus Verkehrsmittelwahl

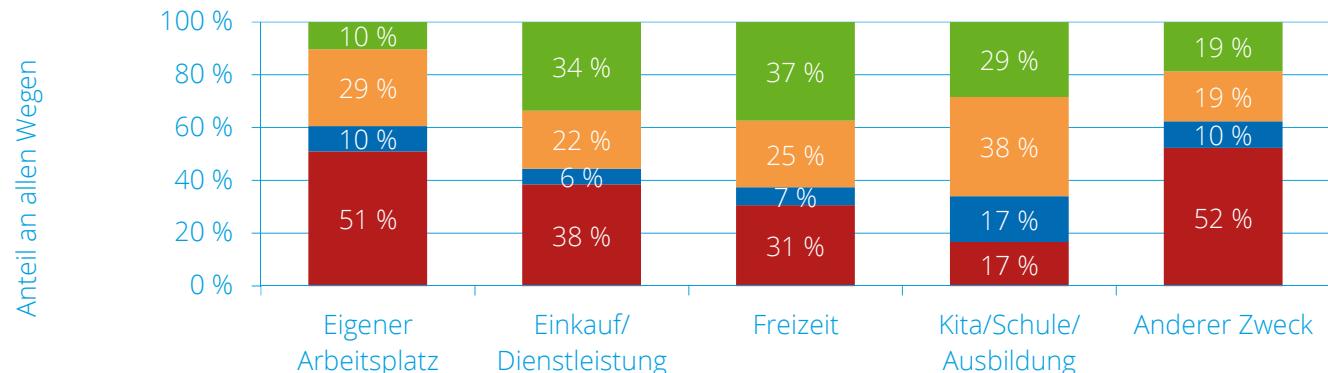
### Verkehrsmittelwahl nach Verkehrsaufkommen



### Verkehrsmittelwahl nach Verkehrsleistung



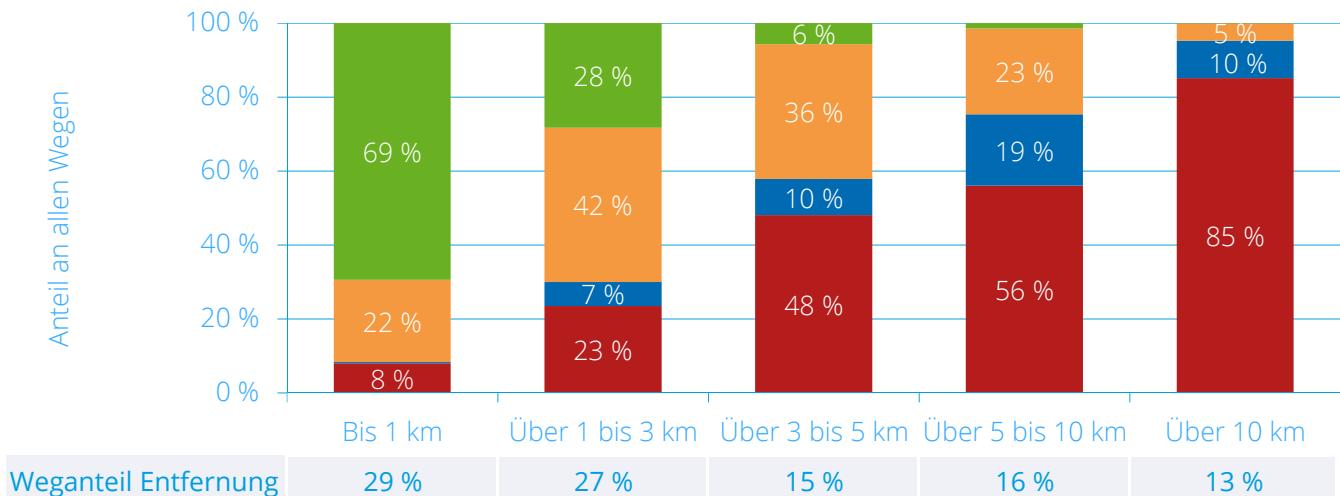
### Verkehrsmittelwahl und Weglänge nach Wegzweck\*



Weganteil Zweck	19 %	29 %	32 %	14 %	5 %
Mittlere Weglänge	11,4 km	3,5 km	5,6 km	3,4 km	9,1 km

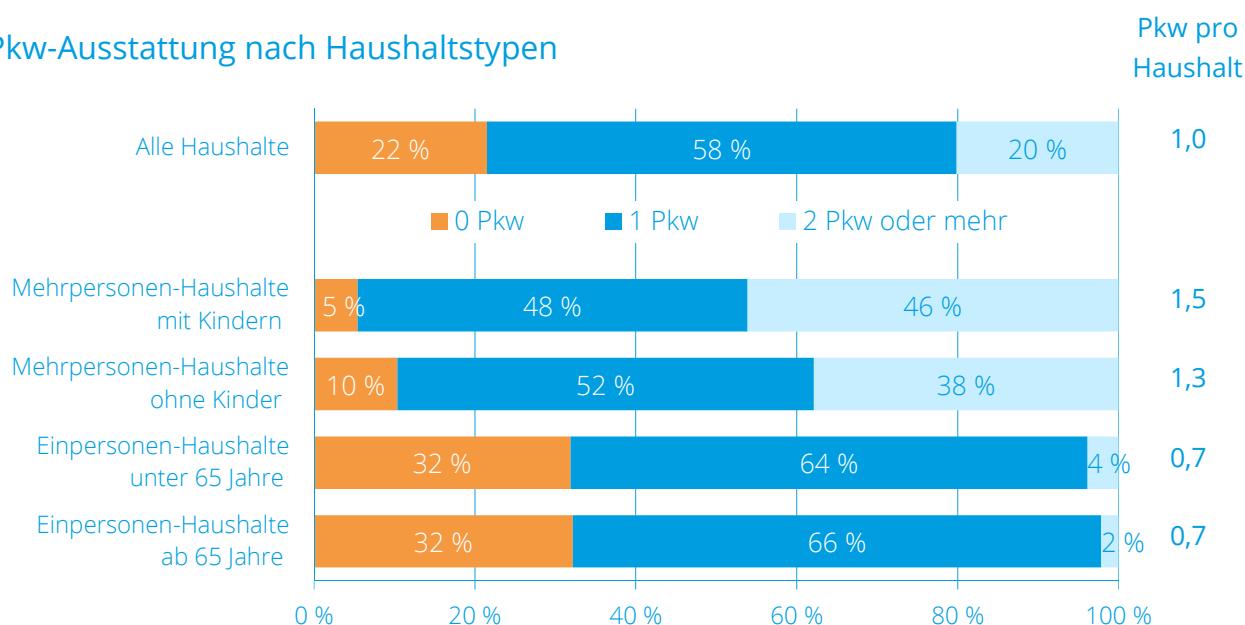
\*Hinweis: Wegen zur eigenen Wohnung wurde der Zweck der vorangegangenen Aktivität zugeordnet.

### Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen

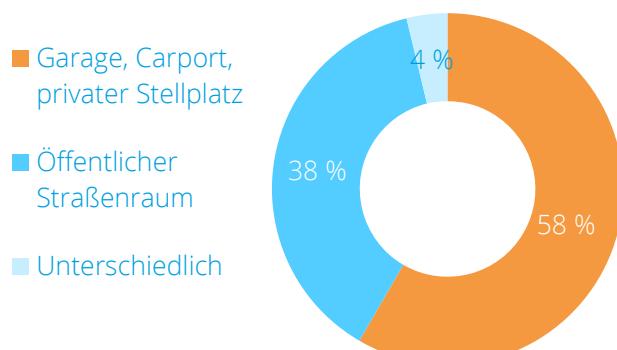


Hinweis: Summen können rundungsbedingt von 100 % abweichen.

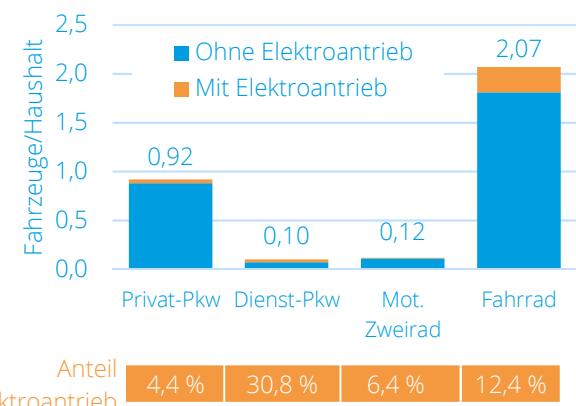
## Pkw-Ausstattung nach Haushaltstypen



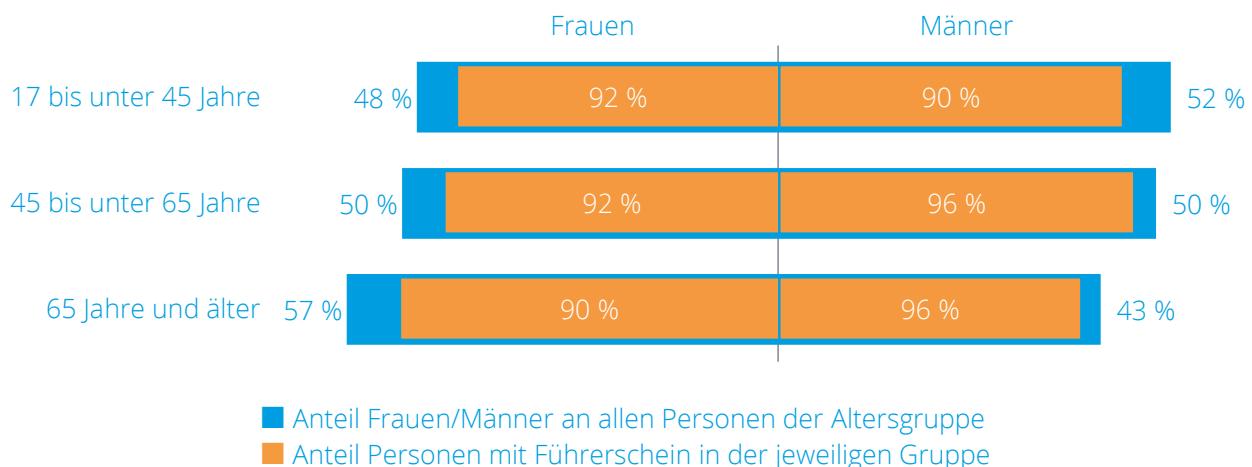
## Üblicher Pkw-Stellplatz an der Wohnung



## Fahrzeuge pro Haushalt und Anteil Elektroantrieb

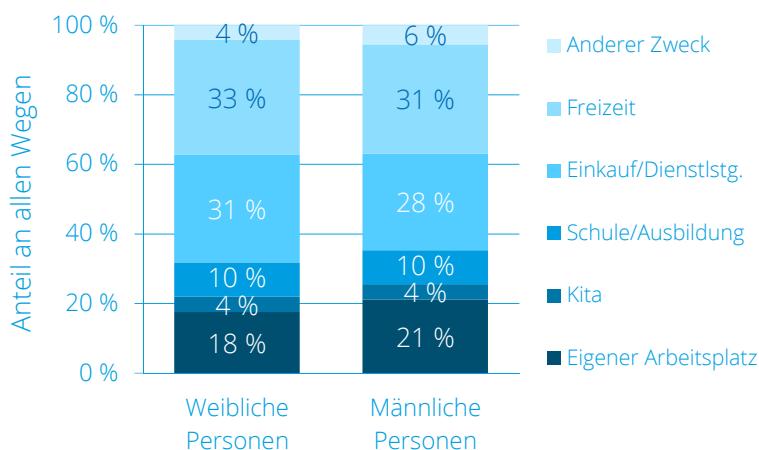


## Führerscheinbesitz nach Alter und Geschlecht

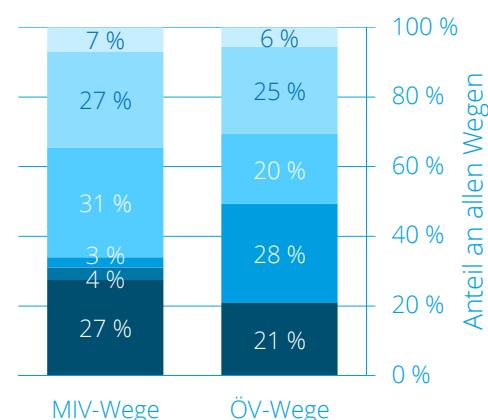


Hinweis: Summen können rundungsbedingt von 100 % abweichen.

## Wege nach Zweck\* und Geschlecht



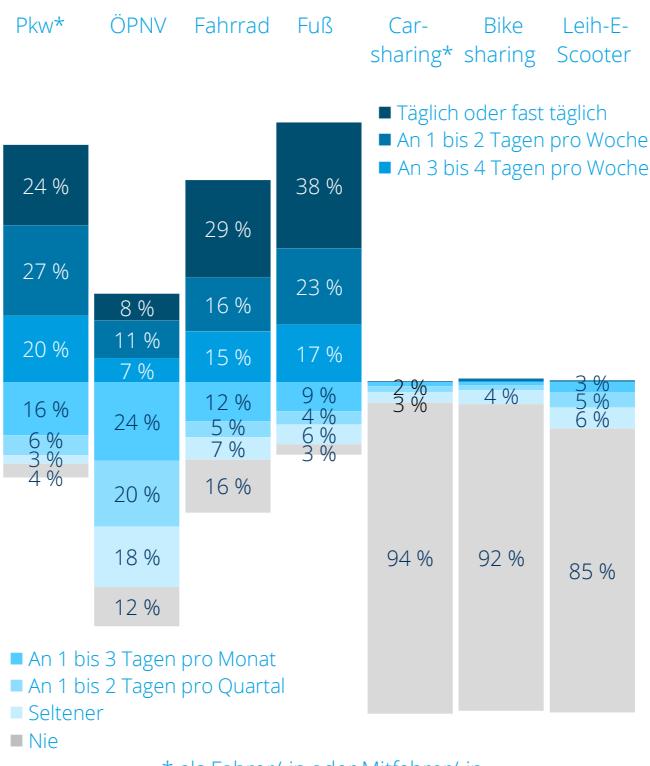
## Wege nach Zweck\* und Hauptverkehrsmittelgruppe



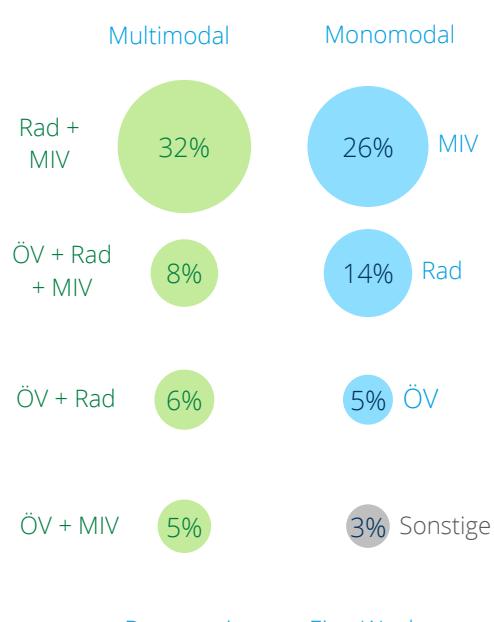
\*Hinweis: Wegen zur eigenen Wohnung wurde der Zweck der vorangegangenen Aktivität zugeordnet.

## Allgemeine Verkehrsmittelnutzung

### Verkehrsmittelnutzung in den letzten 12 Monaten

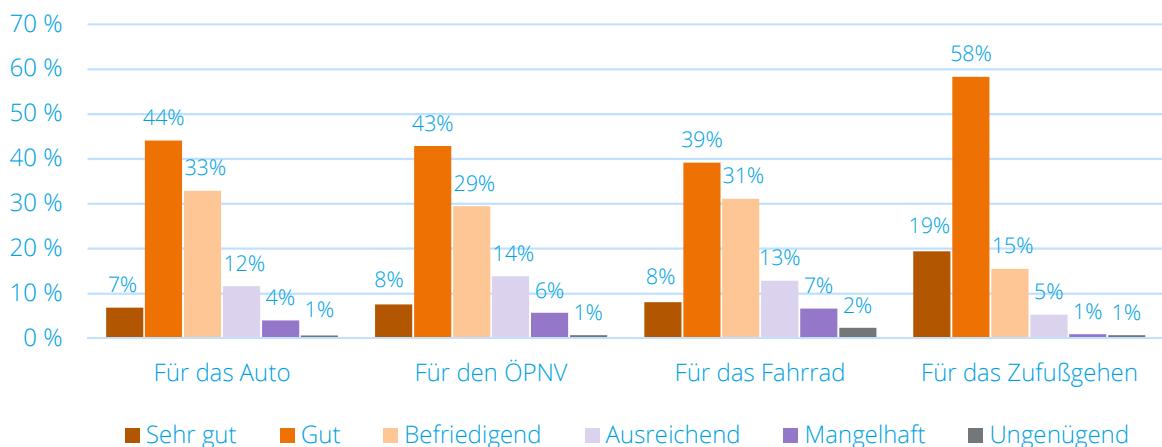


### Anteile mono- und multimodaler Personengruppen\*



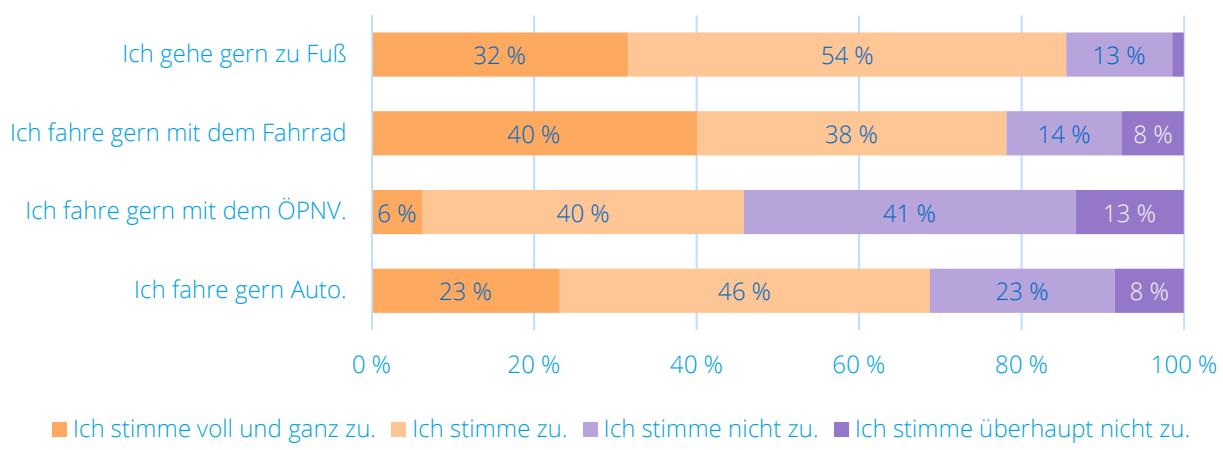
Hinweis: Summen können rundungsbedingt von 100 % abweichen.

## Bewertung der allgemeinen Verkehrssituation vor Ort\*



\* Hinweis: Die Frage wurde an Personen ab 14 Jahren gestellt.

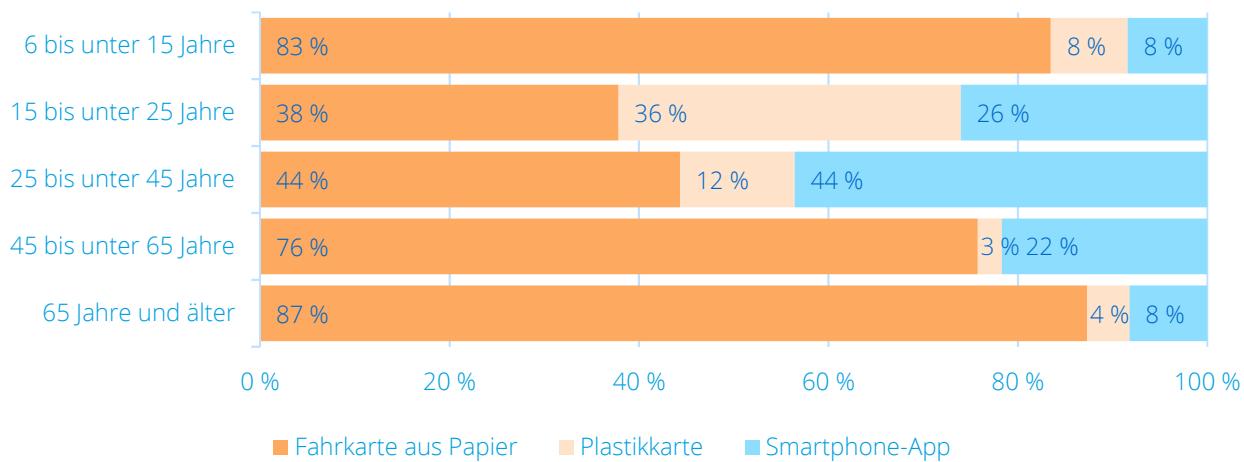
## Einstellung zu Verkehrsmitteln im Alltag\*



\* Ich stimme voll und ganz zu. ■ Ich stimme zu. □ Ich stimme nicht zu. ▨ Ich stimme überhaupt nicht zu.

\* Hinweis: Die Frage wurde an Personen ab 14 Jahren gestellt.

## Art der normalerweise genutzten Fahrkarte nach Alter\*

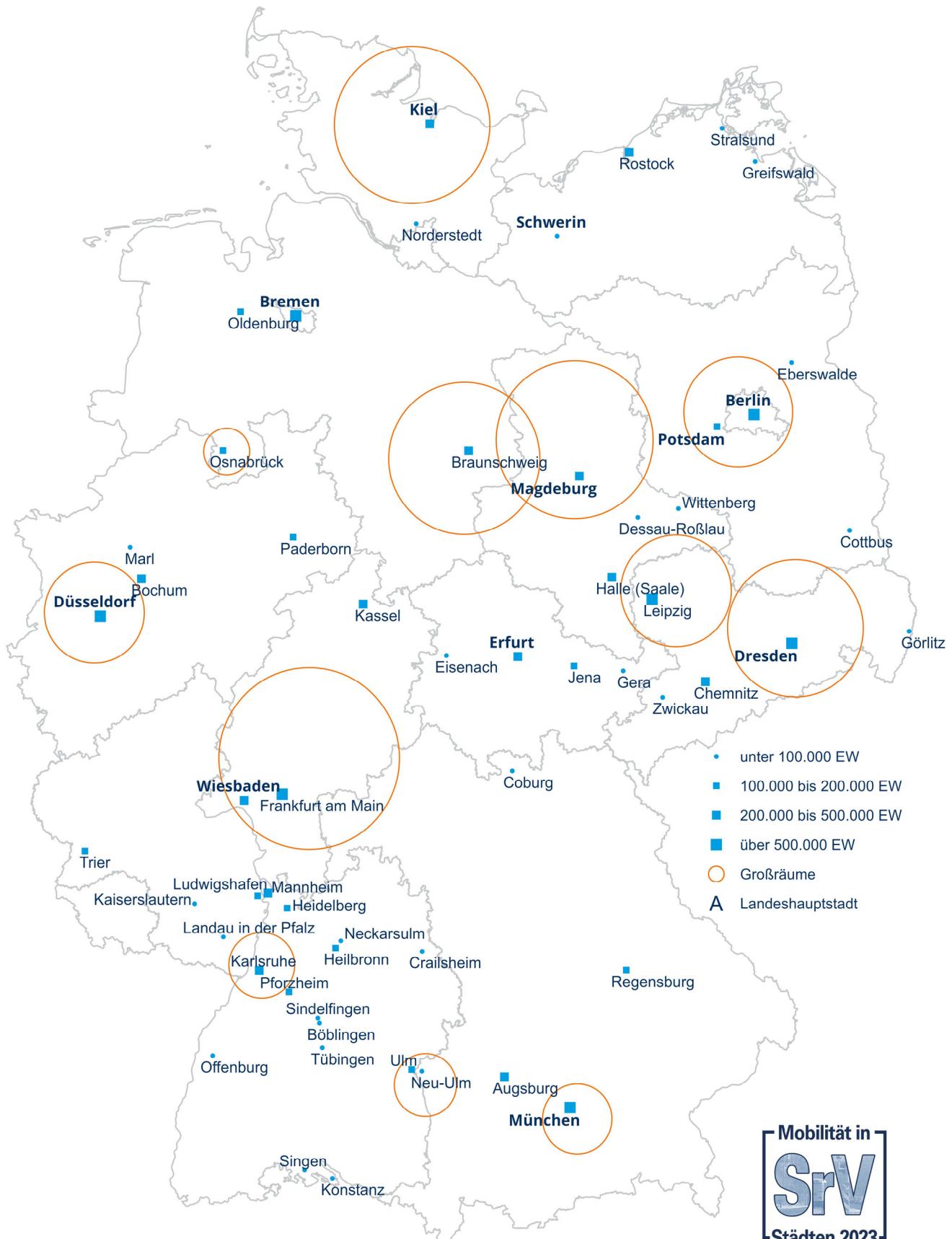


\* Hinweis: Die Frage wurde an Personen ab 6 Jahren gestellt.

Hinweis: Summen können rundungsbedingt von 100 % abweichen.

Untersuchungsraum	134 Untersuchungsräume in 493 deutschen Städten, Gemeinden und Verwaltungsgemeinschaften
Abgrenzung des erhobenen Verkehrs	Einwohnerverkehr der Personen mit Haupt- und Nebenwohnsitz
Grundgesamtheit	Wohnbevölkerung des jeweiligen Untersuchungsraums
Grundlage für Stichprobenziehung	Einwohnermelderegister ohne Einschränkungen
Ziehungsverfahren	Geschichtete Zufallsauswahl
Befragte Personen	Alle Personen der ausgewählten Haushalte
Umfang der hier ausgewerteten Stichprobe	4.519 befragte Personen
Erfasste Wege	Alle Wege am Stichtag
Wegedefinition	Ein Zweck, mehrere Verkehrsmittel
Hauptverkehrsmittel eines Weges	Verkehrsmittelhierarchie auf Basis der entfernungsbezogenen Leistungsfähigkeit von Verkehrsmitteln
Stichtag	Mittlerer Werktag
Feldzeit	Haupterhebung: Februar 2023 bis Januar 2024 außerhalb von Ferien und Feiertagen
Methodik	Haushaltsbefragung auf Basis von Telefoninterviews und Onlinebefragungen, jeweils mit schriftlicher Ankündigung sowie telefonischen und schriftlichen Erinnerungsstufen
Gewichtung	Soziodemografisch nach Alter, Geschlecht, Haushaltsgröße, Teilraum und Quartal
Ergebnisse	Städte bzw. Landkreise oder Regionen, Stadtgruppen, Städtevergleich
Hinweis	Infolge geringer Fallzahlen wird bei der Differenzierung nach Geschlecht auf die Darstellung von Kennziffern für Personen mit diversem Geschlecht und Personen ohne Geschlechtseintrag verzichtet.
Weitere Ergebnisse und Berichte	<a href="https://tu-dresden.de/srv">https://tu-dresden.de/srv</a>

# Untersuchungsräume I





Großraum Kiel



Großraum Osnabrück



Großraum Mittlerer Niederrhein



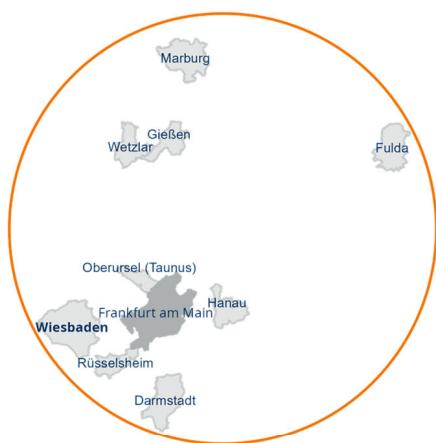
Großraum Braunschweig



Ländlicher Raum im nördlichen Sachsen-Anhalt



Großraum Berlin-Brandenburg



Großraum Rhein-Main



Großraum Leipzig



Großraum Karlsruhe



Großraum Dresden



Großraum Ulm/Neu-Ulm



Großraum München

*Betreff:*

**Evaluation der Haltestelle Bohnenkamp**

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat I 0120 Referat Stadtentwicklung, Statistik, Vorhabenplanung	<i>Datum:</i> 04.03.2025
---	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (Anhörung)	05.03.2025	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	18.03.2025	Ö

**Beschluss:**

Die Buslinie 433 verkehrt zukünftig wieder über die Bushaltestelle „Peterskamp“.

**Sachverhalt:**

Mit dem Fahrplanwechsel im ÖPNV im März 2024 hatte die BSVG nach Beschluss des AMTA vom 02.05.2023 den Weg der Buslinie 433 verändert [DS 22-20250]. Die Linie erhielt eine neue Haltestelle im Bohnenkamp. Die Änderung ging auf eine Bürgeranregung zurück und zielt darauf ab, die dahinerliegenden Wohnbereiche besser mit dem ÖPNV zu erschließen und Laufwege zur Haltestelle zu verkürzen.

Wie angekündigt hat die Verwaltung nach einem Jahr eine Evaluierung der Veränderung des Linienwegs durchgeführt, deren Ergebnisse im Folgenden dargestellt sind.

Räumliche Bewertung des neuen Linienwegs

Die Führung der Buslinie 433 durch den Bereich Bohnenkamp/Lägenkamp in Verbindung mit der Einrichtung einer neuen Haltestelle „Bohnenkamp“ trägt zur Erhöhung des Fahrkomforts der Fahrgäste bei. Insbesondere für viele Fahrgäste in den Bereichen Bohnenkamp, Am Rohrbruch und Im Ziegenförth wurden die Wege zur nächstgelegenen Haltestelle spürbar, um bis zu 360 Meter, verkürzt.

Mit der neuen Linienführung wurde somit eine Verbesserung in der öffentlichen Verkehrsanbindung der genannten Bereiche erzielt und zur Förderung der Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs beigetragen.

Nutzungsintensität: Ein- und Aussteiger an der Bushaltestelle Bohnenkamp

Die Bushaltestelle Bohnenkamp wird im Durchschnitt von je 30 Ein- und Aussteigern pro Werktag frequentiert. Dies entspricht durchschnittlich 1 Fahrgäste pro Fahrt.

Die Auswertungen der Fahrgastzahlen zeigen, dass nach dem Fahrplanwechsel im März 2024 kein signifikanter Fahrgastzuwachs für den Stadtteil Querumer Forst zu verzeichnen ist. Stattdessen handelt es sich überwiegend um eine Verlagerung der Fahrgäste von den Haltestellen „Am Forst“, „Peterskamp“ und „Lägenkamp“, die nun kürzere Fußwege zur

Haltestelle „Bohnenkamp“ haben.

### Unfalldaten

Im Vorfeld äußerten Anwohner und Anwohnerinnen Bedenken, dass die Führung der Buslinie 433 durch den Bohnenkamp und Lägenkamp zu einer Zunahme von Verkehrsunfällen führen könnte. Nach Abstimmung zwischen Verwaltung und Polizei ist festzuhalten, dass während der Laufzeit der Maßnahme kein Verkehrsunfall polizeilich erfasst wurde.

Die BSVG berichtete von vereinzelten Behinderungen, die jedoch in Wohngebieten mit dichter Bebauung und engen Verkehrsräumen nicht ungewöhnlich sind.

### Verkehrszählung

Am Dienstag, den 11. Februar 2025 wurde durch die Verwaltung eine Verkehrszählung durchgeführt. Die erfassten Zahlen beziehen sich auf einen Zeitraum von 24 Stunden. Dabei wurden 533 Fahrzeuge registriert, die von der Bevenroder Straße in den Bohnenkamp einfahren sowie 506 Fahrzeuge, die diesen wieder in Richtung Bevenroder Straße verlassen. Von den erfassten Fahrzeugen entfallen 31 Busfahrten stadtauswärts in Richtung Hondelage (Berggarten), was einem Anteil von 5,8 % am Gesamtverkehr entspricht. Zudem verkehren 32 Busse stadteinwärts in Richtung Karl-Sprengel-Straße, was einem Anteil von 6,3 % entspricht.

Anhand dieser Zahlen und Anteile lässt sich keine übermäßige Verkehrsbelastung durch die Busse der Linie 433 im Bohnenkamp feststellen.

### Einrichtung von Halteverbotszonen

Die geänderte Linienführung der Buslinie 433 machte die Einrichtung von zwei Halteverbotszonen im Bereich der Bushaltestelle „Bohnenkamp“ erforderlich. Diese wurden auf ein Minimum beschränkt und umfassen insgesamt eine Länge von 72 Metern, was einem Wegfall von zwölf Parkplätzen entspricht.

### Kritik der Anwohnerschaft

Vor der Umverlegung der Buslinie 433 gingen bei der Verwaltung mehrere Bürgeranfragen zu diesem Vorhaben ein. Die Hauptkritikpunkte betrafen die Sorge vor erhöhter Lärmbelastung, den Wegfall von Parkplätzen sowie ein gesteigertes Unfallrisiko durch den Busverkehr. Neben mehreren Beschwerdeschreiben erreichte die Verwaltung auch eine Unterschriftenliste der Anwohnenden, die sich für eine Rückkehr zum bisherigen Linienweg aussprachen.

Es ist festzuhalten, dass durch die Busse verursachte Geräuschemissionen objektiv weder eine Dauerbelastung darstellen noch beeinträchtigen sie nachweislich die Natur. Subjektiv können der motorisierte Individualverkehr sowie auch der öffentliche Personennahverkehr aber natürlich als Belastung wahrgenommen werden. Die Anzahl der durch die Halteverbotszonen weggefallenen Parkplätze ist überschaubar und führt zu keiner erheblichen Einschränkung. Zudem konnte wie dargestellt kein erhöhtes Unfallrisiko nachgewiesen werden.

Seit der Einführung der neuen Streckenführung hat die Kritik seitens der Anwohnerschaft nachgelassen, was an der angekündigten Evaluierung liegen könnte. Die Position der stadtauswärtigen Haltestelle Bohnenkamp wurde aufgrund der durch wartende Fahrgäste verursachten Lärmentwicklung aber auch weiterhin kritisch bemängelt.

### Rückmeldung der Fahrgäste

Die BSVG und die Verwaltung erhielten einige positive Rückmeldungen, insbesondere zur Verkürzung des Gehwegs zur Bushaltestelle. Diese wurde nicht nur von älteren sowie mobilitätseingeschränkten Personen als Erleichterung und Komfortsteigerung hervorgehoben.

Das TU-Institut für architekturbezogene Kunst im Querumer Forst hingegen bemängelte die Verlegung, da sich der Fußweg für Studierenden zum Institut um ca. 300 Meter erhöht hat. Der Weg zum Institut ist mit rund 900 Meter von der Haltestelle Peterskamp bereits vergleichsweise weit entfernt gewesen – die Situation hat sich daher nochmals verschlechtert.

#### Fazit und Empfehlung

Der neue Linienweg führt wie dargestellt sowohl zu Vor- als auch Nachteilen für einzelne Bürgerinnen und Bürger. Eine Entscheidung zum weiteren Verfahren ist also in Abwägung dieser Vor- und Nachteile zu treffen.

Da trotz der Verkürzung der Wege und der Komfortsteigerung für die Fahrgäste kein Anstieg der Fahrgästzahlen verzeichnet werden konnte, empfiehlt die Verwaltung, den Linienweg der Buslinie 433 erneut zu verändern und wie vor dem Fahrplanwechsel im März 2024 über die Bushaltestelle „Peterskamp“ zu führen. Dafür sprechen die erneute Anbindung der barrierefrei ausgebauten Bushaltestelle Peterskamp, der verkürzte Weg zum TU-Institut für architekturbezogene Kunst im Querumer Forst und die verkehrliche Entlastung des Wohngebiets Bohnenkamp/Lägenkamp, die von den Anliegern gefordert wurde. Gleichzeitig sind die dann zur Verfügung stehenden Haltestellen innerhalb des empfohlenen fußläufigen Einzugsbereich von 450 Metern erreichbar.

Werner

#### **Anlage/n:**

keine

**Betreff:****Haltepunkt Bienrode ÖPNV-Konzept****Organisationseinheit:**

Dezernat I

0120 Referat Stadtentwicklung, Statistik, Vorhabenplanung

**Datum:**

21.01.2025

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Sitzungstermin</b>	<b>Status</b>
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (Anhörung)	23.01.2025	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	04.02.2025	Ö

**Beschluss:**

Die Buslinie 424 erhält mit Fertigstellung des Haltepunkt Bienrode eine neue Linienführung. Der Linienweg der Buslinie 424 verläuft dann über den Haltepunkt.

**Sachverhalt:**

Gemeinsam werden die Deutsche Bahn und die Verwaltung in den kommenden Jahren mit dem Haltepunkt Bienrode einen neuen zentralen Umsteigepunkte im Regional- und Nahverkehr entwickeln, der eine effektive Versorgung des nördlichen Stadtbereichs mit einem attraktiven ÖPNV-Angebot inkl. optimaler Umsteigemöglichkeiten gewährleistet. Hierfür ist eine Anpassung des Liniennetzes der BSVG erforderlich, die den künftigen Haltepunkt fokussiert und den Nahverkehr auf den Regionalverkehr abstimmt.

Nach Abstimmung der Verwaltung mit der Braunschweiger Verkehrs-GmbH (BSVG) soll die Buslinie 424 daher zukünftig über den Haltepunkt Bienrode geführt werden (siehe Abbildung 1) und danach ihren regulären Linienweg Richtung Waggum fortsetzen. Die Haltestellen „Pappelallee“, „Am Platz“ und „Im großen Moore“ entfallen. Stattdessen bedient die Buslinie 424 den neuen Halt am Haltepunkt Bienrode und die bestehende Haltestelle Lönsweg.



Abbildung 1: Skizze mit neuem Linienweg der Buslinie 424 über den Haltepunkt Bienrode

### Verkehrliche Auswirkungen

Durch die Bündelung der Buslinien 413, 436 und 424 am Haltepunkt Bienrode wird die Orientierung und Verständlichkeit für die Fahrgäste vor Ort deutlich verbessert. Gleichzeitig werden direkte Umstiegsmöglichkeiten zur Regionalbahnen und den Buslinien 413, 424 sowie 436 auch untereinander geschaffen, was den Komfort und die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs steigert und einen wichtigen Beitrag zur Förderung der Verkehrswende leistet.

Der Ortsteil Bienrode ist durch die Haltestellen „Dammwiese“, „Am Berge“, „Haltepunkt Bienrode“ und „Lönsweg“ weiterhin ausreichend durch die Buslinie 424 angeschlossen. Die Haltestelle „Lönsweg“ wird zukünftig durch die Buslinie 413 und 424 gemeinsam bedient. Dies erleichtert die Orientierung für Fahrten aus Bienrode in Richtung Innenstadt. Die Fahrzeit der Linie 424 bleibt fast unverändert und verkürzt sich leicht um eine Minute. Durch die neue Linienführung der Linie 424 über den Haltepunkt Bienrode wird sichergestellt, dass Fahrgäste den Regionalzug sowie die am Haltepunkt verkehrenden Buslinien sicher erreichen können, ohne vor einer geschlossenen Schranke warten zu müssen.

Ein direkter Umstieg von Fahrgästen der Linie 424 am Haltepunkt Bienrode auf die Regionalbahnen ermöglicht eine deutliche Verkürzung der Reisezeit, sowohl zum Bahnhof Giesmarode und Hauptbahnhof als auch in Richtung Norden.

### Infrastrukturelle Auswirkungen

Am Haltepunkt Bienrode ist für die geänderte Linienführung der Buslinie 424 kein zusätzlicher Bussteig erforderlich. Der Betrieb kann vollständig mit den bereits geplanten Bussteigen abgewickelt werden.

Die Anpassung der Buslinie 424 mit der neuen Linienführung über den Haltepunkt Bienrode reduziert den Bedarf am barrierefreien Ausbau von Haltestellen in Bienrode, da die dann barrierefrei ausgebauten Haltestellen „Haltepunkt Bienrode“ und „Lönsweg“ angefahren werden. Insbesondere für die Haltestelle „Am Platz“ wäre der barrierefreie Ausbau aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nur mit einer komplett neuen Aufteilung des Straßenraums möglich. Die Haltestellen „Am Platz“, „Im großen Moore“ und „Pappelallee“ würde

ausschließlich für den Schülerverkehr (Buslinie 464) genutzt werden und ein barrierefreier Ausbau deutlich geringer priorisiert.

Sollte der Linienweg der Buslinie 424 unverändert bleiben (siehe Abbildung 2), müssten mit Inbetriebnahme des Haltepunkts in Bienrode auf der Waggumer Straße nördlich des Haltepunktes Bienrode die neuen Haltestellen „Waggumer Straße“ geplant und eingerichtet werden, um einen Übergang zum Haltepunkt Bienrode zu ermöglichen. Dies wäre mit erheblichen, zusätzlichen Kosten verbunden. Der Umstieg in die Buslinie 436 sowie ein Übergang zu den Regionalbahnen würde in diesem Fall einen Fußweg von ungefähr 250 Metern erfordern und wäre deutlich weniger attraktiv als die direkte Bedienung der neuen Haltestelle am Haltepunkt Bienrode auch durch die Buslinie 424.

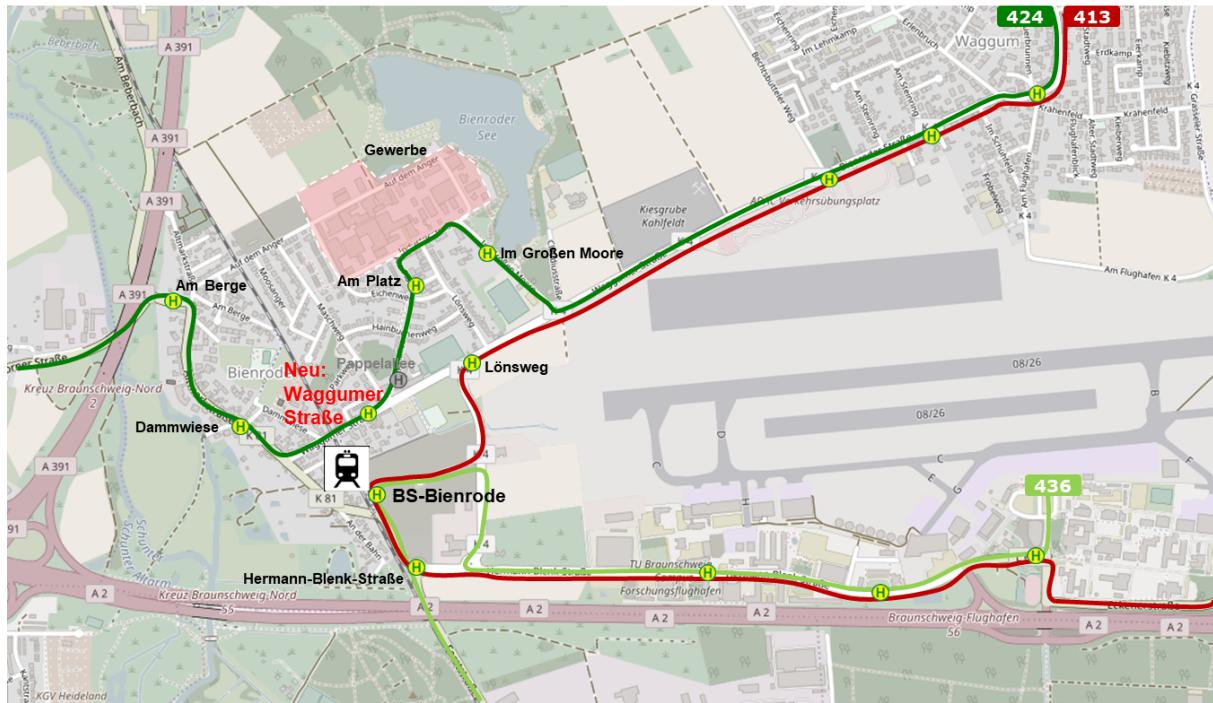


Abbildung 2: Skizze mit bestandsnahen Linienwegen

Die Verwaltung empfiehlt im Sinne der Mobilitätswende und der einleitend angesprochenen Entwicklung des Haltepunkts daher die vorgeschlagene Änderung der Linie 424. Die Umsetzung erfolgt, sobald der Haltepunkt fertiggestellt ist. Die Verwaltung wird über die aktuellen Planungen zum Haltepunkt Bienrode in einer gesonderten Gremienmitteilung informieren.

Werner

Anlage/n:

**Betreff:****Haltepunkt Bienrode ÖPNV-Konzept****Organisationseinheit:**

Dezernat I

0120 Referat Stadtentwicklung, Statistik, Vorhabenplanung

**Datum:**

03.02.2025

**Beratungsfolge**Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben  
(Entscheidung)**Sitzungstermin**

04.02.2025

**Status**

Ö

**Beschluss:**

Die Buslinie 424 erhält mit Fertigstellung des Haltepunkt Bienrode eine neue Linienführung. Der Linienweg der Buslinie 424 verläuft dann über den Haltepunkt.

**Sachverhalt:**

Im Rahmen der Anhörung des Stadtbezirksrats 112 hat dieser einstimmig gegen das ÖPNV-Konzept am zukünftigen Haltepunkt Bienrode gestimmt.

Stadtbezirksrat 112: 0 Dafür, 0 Enthaltung, 13 Dagegen

Begründet wurde diese Entscheidung damit, dass die Buslinie 424 ihren bisherigen Linienweg beibehalten und zusätzlich den zukünftigen Haltepunkt Bienrode anfahren soll.

**Stellungnahme der Verwaltung**

Die Stadtverwaltung kann die Bedenken im Hinblick auf den Entfall von Haltestellen und den Wunsch nach einer Aufrechterhaltung des Angebots nachvollziehen.

Zunächst ist festzustellen, dass die Änderung des Linienwegs der Buslinie 424 im Gesamtkontext der Anbindung Bienrodes keine Verschlechterung, sondern eine Neugestaltung der Erschließung des Ortsteils darstellt. Zwar werden drei Haltestellen von der Buslinie 424 nicht mehr angefahren, jedoch werden zwei neue Haltestellen bedient: der in Planung befindliche Haltepunkt Bienrode mit Umstiegsmöglichkeiten zu den Regionalbahnen und anderen Buslinien sowie die Haltestelle „Lönsweg“.

**Erschließung des Ortsteil Bienrode durch die Bushaltestellen**

Die Buslinie 424 wird auf dem neuen, zur Umsetzung vorgeschlagenen Linienweg (siehe Abbildung 1 der Ursprungsvorlage 24-24888) weiterhin vier Haltestellen im Ortsteil Bienrode bedienen. Damit ist Bienrode auch künftig sehr gut an den ÖPNV angebunden. Ein Vergleich mit anderen Stadtteilen untermauert diese Aussage. Die Verwaltung hat in Zusammenarbeit mit der BSVG die neue Linienführung erarbeitet. Grundlage bildet u. a. die VDV-Schrift 4 (Fachpublikation des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen), in der Richtlinien für die Haltestellendichte und Erschließung enthalten sind. Bienrode lässt sich aufgrund der Einwohnerzahl in ein „Gebiet mit geringer Nutzungsdichte“ einordnen, in dem im Rahmen der Erstellung von Liniennetzplänen ein Erschließungsbereich von bis zu 600 m Luftliniendistanz für Haltestellen anzusetzen ist. Die zukünftig weiterhin bedienten

Haltestellen verteilen sich gleichmäßig über den Ort, so dass alle bewohnten Bereiche in einem Einzugsradius von nur 400 m zu einer der Bushaltestellen liegen. Lediglich die Gewerbebetriebe liegen am Rande des 400 m Radius, aber weiterhin im 600 m Radius. Möglichst kurze Wege zu den Haltestellen sind ein wichtiger Aspekt, der jedoch mit weiteren Themen abzuwegen ist.

Eines dieser Themen ist, dass der ÖPNV ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Fahrstrecke und Haltezeiten erreichen muss. Jeder Haltevorgang verlängert die Fahrzeit für die übrigen Fahrgäste, so dass die Zustiege an Haltestellen gebündelt werden und nicht jeder im direkten Umfeld seines Wohnsitzes zusteigen kann. Ein attraktives Reisezeitverhältnis von ÖPNV zu MIV hängt daher auch von der „Haltestellendichte“ ab. Betriebswirtschaftliche Gründe, die sich aus Aspekten wie Halte- und Anfahrvorgang, Energieverbrauch sowie Unterhaltungskosten, Reinigung und Winterdienst, ergeben, sind weitere Kriterien.

Als Alternative zu den entfallenden Haltestellen steht die Haltestelle „Lönsweg“ in räumlicher Nähe zur Verfügung, die bisher nur von der Linie 413 bedient wird und bereits barrierefrei ausgebaut ist. Die bisherigen drei Bushaltestellen werden gleichmäßig im Mittel an einen Wochentag jeweils von etwa 40 Ein- und Aussteigern genutzt. Dies entspricht im Mittel gut 1 Fahrgast pro Fahrt und Haltestelle als Ein- oder Aussteiger. Die Haltestelle „Lönsweg“ wird aktuell von etwa 60 Ein- und Aussteigern genutzt. Die einzelnen aufgeführten Haltestellen weisen im stadtweiten Vergleich nur eine geringe Fahrgastfrequenz auf. Die Fahrgastnachfrage kann damit auf eine Haltestelle konzentriert werden und damit die Reisezeit im Gesamtblick auf alle Fahrgäste verkürzen. Gleichzeitig wird das Liniennetz für die Fahrgäste leichter verständlich und übersichtlicher.

Die Buslinie 464 (Schülerverkehr) wird auch weiterhin die drei Bushaltestellen „Pappelallee“, „Am Platz“ und „Im Großen Moore“ bedienen.

#### Auswirkung der Führung der Buslinie 424 über den neuen Haltepunkt Bienrode bei gleichzeitiger Bedienung der bisherigen Haltestellen

Das oberste Ziel der Stadtverwaltung sowie der BSVG ist es, ein nutzerfreundliches und attraktives Liniennetz im ÖPNV zu gestalten. Dabei spielt auch die Vermeidung unnötiger Schleifenfahrten eine wichtige Rolle, da sie die Effizienz, Pünktlichkeit und Umweltfreundlichkeit des öffentlichen Personennahverkehrs beeinträchtigen.

##### - Fahrzeit und Kosten

Eine Führung der Buslinie 424 über die Verknüpfungshaltestelle am Haltepunkt Bienrode und unter Beibehaltung der Bedienung der Bushaltestellen „Pappelallee“, „Am Platz“ und „Im Großen Moore“ führt zu einer deutlichen Fahrweg- und Fahrzeitverlängerung auf der Buslinie 424. Die Fahrzeit zwischen Lincolnsiedlung und Waggum würde sich von 11 Minuten auf 14 Minuten um mehr als 25% verlängern. Die Fahrstrecke wäre 0,9 km je Fahrt länger, was sich pro Jahr auf 21.000 km summiert. Die Wende- und vorgeschriebenen Haltezeiten an den Endpunkten der Buslinie 424 können die zusätzliche Fahrzeit von drei Minuten je Richtung nicht zu allen Tageszeiten kompensieren, so dass eine Steigerung des Betriebskostendefizits von etwa 170.000 EUR pro Jahr zu erwarten wäre. Es wird zeitweise der Einsatz eines zusätzlichen Busses erforderlich. Dieser betriebliche Mehraufwand lässt sich aufgrund der aktuellen Haushaltssituation nicht realisieren.

##### - Auswirkungen auf die Buslinie insgesamt

Jede zusätzliche Fahrwegverlängerung verlängert die Fahrzeit für alle Fahrgäste, auch für jene, die sie nicht benötigen. Menschen bevorzugen eine direkte Verbindung von A nach B, ohne unnötige Umwege. Die verlängerte Fahrzeit durch das Wohngebiet in Verbindung mit der zusätzlichen Anbindung an den Haltepunkt Bienrode würde ausschließlich einigen Fahrgästen in Bienrode einen Mehrwert bieten. Für alle anderen Fahrgäste bedeutet dies hingegen längere Reisezeiten und potenzielle Verzögerungen.

- Suboptimale Anbindung des Haltepunkts / Verschlechterung Umstiegsmöglichkeit

Es sind lediglich die zwei in der Ursprungsvorlage dargestellten Linienwege für die Buslinie 424 möglich. Bei Beibehaltung des bisherigen Linienweges der Buslinie 424 (siehe Abbildung 2 der Ursprungsvorlage 24-24888), müssten mit Inbetriebnahme des Haltepunkts in Bienrode auf der Waggumer Straße nördlich des Haltepunktes eine neue Haltestelle „Waggumer Straße“ eingerichtet werden, um einen Übergang zum Haltepunkt zu ermöglichen. Der Fußweg zum Haltepunkt würde dann zunächst über den Geh-Radweg und anschließend entlang der Schienen bis zum Haltepunkt verlaufen. Der Abschnitt entlang der Schienen ist derzeit jedoch noch sehr schmal, was zu Konflikten zwischen verschiedenen Verkehrsteilnehmern führen kann. All dies führt dazu, dass der Weg von der neuen Bushaltestelle in der Waggumer Straße zum Haltepunkt für Fahrgäste lang und wenig attraktiv ist, insbesondere im Vergleich zu einem direkten Halt der Buslinie 424 am Haltepunkt Bienrode.

- Kaum Raum für neue Haltestelle Waggumer Straße

An der Waggumer Straße steht wenig Straßenraum für eine neue Haltestelle zur Verfügung. Ein Mindestabstand von 50 Metern von der Bushaltestelle zu den Gleisanlagen ist gesetzlich vorgeschrieben, um potenzielle Rückstaus zu vermeiden. Der Neubau einer Haltestelle müsste aufgrund der begrenzten Breite des Geh- und Radwegs ohne Wetterschutz erfolgen. Zudem könnte die Haltestelle an diesem Geh-Radweg (Gehweg, Radfahrer frei) vermehrt zu Konflikten und kritischen Situationen zwischen Fahrgästen, Radfahrern und Fußgängern führen.

Anzumerken ist zudem, dass bei Beibehaltung des derzeitigen Linienwegs der Buslinie 424 ein barrierefreier Ausbau der Bushaltestelle „Am Platz“ erfolgen müsste. Am aktuellen Standort der Haltestelle ist jedoch kein barrierefreier Ausbau möglich, sodass eine Verschiebung erforderlich wäre und mehrere Parkplätze entfallen würden – ebenfalls keine optimale Lösung für die Bevölkerung vor Ort.

#### Gesamtheitliche Sicht auf die Bushaltestelleninfrastruktur in Bienrode

Sieben Haltestellen allein im Ortsteil Bienrode (siehe Abbildung 2 der Ursprungsvorlage 24-24888) sind im städtischen Vergleich sehr viel. Im Hinblick auf die Einwohnerzahl weist Bienrode eine höhere Haltestellendichte auf als das einwohnerstärkere Waggum (fünf Haltestellen) sowie vergleichbare Ortsteile wie z.B. Bevenrode, Timmerlah, Völkenrode, Ölper oder Dibbesdorf, die über drei bis vier Bushaltestellen verfügen. Jede Bushaltestelle verursacht Kosten, sowohl für den barrierefreien Ausbau und die Sanierung in längeren Zyklen, als auch im laufenden Betrieb (Reinigung, Instandhaltung, Winterdienst). Neben den zuvor aufgeführten verkehrlichen Aspekten ist somit auch aus finanzieller Sicht eine angemessene Haltestellendichte anzustreben.

#### Fazit

Nur ein effizientes und verlässliches Verkehrsangebot kann mehr Menschen dazu bewegen, das eigene Auto zugunsten des öffentlichen Nahverkehrs stehen zu lassen. Einfache und direkte Linienführungen erleichtern den Fahrgästen die Orientierung sowie das Planen ihrer Fahrten und das Umsteigen. Zudem erhöhen Schleifenfahrten das Risiko von Verzögerungen, da sie häufiger auf Staus, Ampelschaltungen oder andere Verkehrsbehinderungen treffen. Ein pünktlicher Bus stärkt das Vertrauen der Fahrgäste in den ÖPNV.

Die Verwaltung und die BSVG erachten die Anbindung des Haltepunkts Bienrode durch die angestrebte Linienführung gemäß DS 24-24888 weiterhin als sinnvoll und richtig und empfehlen daher weiterhin die entsprechende Beschlussfassung.

Werner

**Anlage/n:**  
keine

**Betreff:****Haltepunkt Bienrode ÖPNV-Konzept****Organisationseinheit:**

Dezernat I

0120 Referat Stadtentwicklung, Statistik, Vorhabenplanung

**Datum:**

04.03.2025

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Sitzungstermin</b>	<b>Status</b>
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (Anhörung)	05.03.2025	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	18.03.2025	Ö

**Beschluss:**

Die Verwaltung wird beauftragt, eine ergänzende Analyse der Änderung des Linienwegs der Buslinie 424 zum Haltepunkt Bienrode durchzuführen.

**Sachverhalt:**

Die Verwaltung hat mit der Vorlage 24-24888 sowie der Ergänzungsvorlage 24-24888-01 umfassend dargelegt, aus welchen Gründen die Anbindung des neuen Bahnhaltelpunkts Bienrode die vorgeschlagenen Änderungen im Busliniennetz keine Verschlechterung, sondern eine sinnvolle Neugestaltung der Erschließung des Ortsteils darstellt. Durch die Bündelung der Buslinien 413, 436 und 424 am Haltepunkt werden u. a. direkte Umstiegsmöglichkeiten zu Regionalbahnen geschaffen und die Buslinien selbst auch untereinander verknüpft, was den Komfort und die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs steigert und einen wichtigen Beitrag zur Förderung der Verkehrswende leistet.

Am 11. Februar 2025 fand die öffentliche Bürgerinformationsveranstaltung zum Haltepunkt in der Grundschule Waggum statt. In diesem Rahmen wurden durch Vertreter der Verwaltung und der BSVG auch die Planungen zum Busliniennetz vorgestellt und Fragen beantwortet. Ähnlich wie der Stadtbezirksrat zuvor äußerten sich auch die Teilnehmerinnen und Teilnehmer grundsätzlich ablehnend gegenüber den Planungen. Ein zentraler Kritikpunkt war auf der einen Seite der Entfall der drei Haltestellen, der für die Menschen vor Ort längere Laufwege bedeute und den ÖPNV aus Sicht der Anwohnenden damit unattraktiver mache. Deutlich wurde zudem, dass auf der anderen Seite der Nutzen der geplanten Maßnahmen insgesamt kritisch hinterfragt wird. Dies äußerte sich in wiederkehrenden Fragen nach prognostizierten Aus- und Einsteigezahlen am Haltepunkt bzw. Umstiegszahlen zwischen der Linie 424 und dem Regionalverkehr. Um diese Fragen mit qualifizierten Zahlenwerten zu beantworten, bedarf es einer ergänzenden Analyse.

Die Verwaltung schlägt daher vor, diesen Sachverhalt schnellstmöglich zu untersuchen, um damit eine datengestützte Entscheidung zu ermöglichen.

Werner

**Anlage/n:**

keine

**Betreff:****Haltepunkt Bienrode - Verkehrsanlagenplanung**

Organisationseinheit:	Datum:
Dezernat III	25.02.2025
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (Anhörung)	05.03.2025	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	18.03.2025	Ö

**Beschluss:**

„Der weiteren Planung und Umsetzung des Verknüpfungspunktes in Bienrode gemäß Anlage 1 wird zugestimmt.“

**Sachverhalt:****Beschlusskompetenz**

Die Beschlusskompetenz des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (AMTA) ergibt sich aus § 76 Abs. 3 S. 1 NKomVG i. V. m. § 6 Nr. 2 lit. i der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm sind Zustimmungen zu Verkehrsplanungen auf den Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben übertragen, soweit nicht die Zuständigkeit des Stadtbezirksrates gegeben ist.

**Anlass**

Die Stadt Braunschweig beabsichtigt im Rahmen der Stationsoffensive des Investitionsprogramms „Niedersachsen ist am Zug 3“, insgesamt drei Eisenbahnbahnhaltepunkte in Braunschweig in den nächsten Jahren zu reaktivieren. Dazu zählt u. a. der Bahnhalt im Ortsteil Bienrode. Für die eisenbahntechnischen Anlagen (Bahnsteig 140 m) liegt die Federführung der Verfahren beim Regionalverband (RGB) bzw. der Deutschen Bahn (DB). Die zugehörige Umfeldplanung, wie der ÖPNV-Haltepunkt (Umstieg zwischen SPNV und ÖPNV), das P+R-Angebot, Radabstellanlagen sowie Anlagen zur Erreichbarkeit für den Rad- und Fußverkehr, werden durch die Stadt Braunschweig geplant. Mit DS 22-20205 (Planung Haltepunkt Bienrode) hat der AMTA der Planung gemäß modifizierter Konzeptidee aus der Machbarkeitsstudie am 2. Mai 2023 zugestimmt. Diese bildet die Grundlage für den hier dargestellten Planungsumfang.

**Maßnahme****Planungen zum Bahnsteig:**

Die Planungen der DB beziehen sich ausschließlich auf die Herstellung eines in sich betriebsfähigen und barrierefreien Bahnsteiges mit einer Gesamtlänge von ca. 140 m. Dieser ist im mittleren Bereich breiter gestaltet, so dass Wetterschutzeinrichtungen installiert werden können. Der angrenzende Geh-/Radweg soll höhengleich hergestellt werden, so dass an den Wetterschutzeinrichtungen beidseitig Geländer angeordnet werden. Dadurch werden Konflikte zwischen querenden Personen (hinter den Wartehallen nicht sichtbar) mit dem Radverkehr verhindert. In den daneben befindlichen schmaleren Abschnitten ist lediglich Beleuchtung vorgesehen. Über die gesamte Länge ergeben sich somit Querungsbereiche, die in der Planung des angrenzenden Haltepunktes weitergeführt worden sind. Der

erforderliche Gestaltungsvertrag für den auf DB-Fläche verlaufenden Geh- und Radweg wird nach Beschlusslage und somit konkreten Angaben der Flächen geschlossen werden. Für die Planungen des Bahnsteiges läuft ein separates Planfeststellungsverfahren unter Federführung der DB. Abstimmungsgespräche sind bereits im Rahmen der Machbarkeitsstudie erfolgt und dauern im laufenden Planungsprozess an.

#### Planungen zu den angrenzenden Bahnübergängen:

Die Planungen der Bahnübergänge an der Altmarkstraße sowie der Waggumer Straße sind vom Grundsatz her berücksichtigt. Nach Vorliegen der Ausführungsplanung werden diese in den weiteren Planungsprozess des Haltepunktes integriert. Aufgrund der Verkehrsstärke auf der Forststraße ist an der Einmündung zum Haltepunkt ein vorgeschaltetes Signal für von Süden kommende Fahrzeuge erforderlich, so dass der Einmündungsbereich freigehalten wird, sobald der Bahnübergang geschlossen ist.

#### Verkehrsanlagen:

Die Wegeführungen für den MIV und ÖPNV sind in Anlehnung an die modifizierte Konzeptidee optimiert worden. Der Haltepunkt wird von Osten über die Gerhard-Borchers-Straße aus erreicht, von Süden ist die neue Einmündung an der Forststraße eingeplant. Das gemäß Machbarkeitsstudie ermittelte Parkraumangebot ist als Parkplatz eingeplant. Die Flächenverfügbarkeit ist im Vergleich zu einer Parkpalette nahezu identisch, so dass die ökologischere und weniger unterhaltungsintensive Variante weiterverfolgt wird. Der Parkplatz soll in zwei Ausbaustufen umgesetzt werden. Die angrenzenden Grünflächen dienen als Versickerungsflächen und bieten ausreichend Platz für Baumpflanzungen. Die mittig angeordneten Flächen sind für eine mögliche Installation einer PV-Anlage über den Parkständen vorgesehen. Weiterhin wird die Installation von Ladepunkten (hier wird eine verringerte Ladeleistung gewählt, da die für einen P+R - Platz übliche Standzeit und somit höhere Ladezeit der Ladeleistung angeglichen werden soll) geprüft. Aus beiden Fahrtrichtungen sind Taxistände sowie Kiss & Ride - Parkplätze am Umsteigepunkt eingeplant.

Für die Rad- und Fußgängerführung ist zwischen Kreisverkehr und Waggumer Straße im Nordwesten ein gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr vorgesehen. Anbindungen an den Bestand für Fußgänger sowie Radfahrer sind berücksichtigt.

#### ÖPNV:

Die Anordnung der Bussteige ist analog zur Machbarkeitsstudie enthalten. An allen vier Bussteigen ist eine Fläche für Wetterschutzeinrichtungen berücksichtigt worden. Im Bereich der speziellen Korridore zwischen Bahn-, Bussteig und den östlich liegenden Gehwegverbindungen kann eine taktile Anbindung erfolgen.

#### Entwässerung:

Die Verkehrsflächen, die in Abhängigkeit der Wetterlage gesalzen werden müssen, entwässern in Mulden bzw. einen neu zu planenden Kanal. Alle weiteren Flächen werden in Mulden in Kombination mit Baumpflanzungen entwässert.

#### Baurecht:

Die Entwicklungsflächen zur stadtseitigen Umfeldplanung zum Verknüpfungspunkt in Bienrode betreffen die Geltungsbereiche der Bebauungspläne WA 70 und BI 39. Die darin festgesetzten Sonderflächen (SO-Nutzung Forschungsflughafen und Verkehrstechnik) lassen eine Nutzung als Verknüpfungspunkt (Verkehrsflächen) aktuell nicht zu. Die Schaffung von Baurecht erfolgt über ein parallel laufendes und zeitlich abgestimmtes B-Plan-Verfahren.

#### Finanzierung

Für das Projekt stehen ab 2025 Haushaltsmittel im Projekt 5E.660071 zur Verfügung. Im Rahmen der weiteren Planung werden die Kosten konkretisiert. Grundsätzlich kann das Vorhaben durch die LNVG mit bis zu 75 % der anrechenbaren Baukosten unter Berücksichtigung der Höchstsätze gefördert werden. Für das Projekt fallen Erschließungsbeiträge an, die auf die direkt angrenzenden Grundstücke umgelegt werden.

### Weiteres Vorgehen

Nach Beschlussfassung ist vorgesehen, die weiteren Planungsschritte zu beauftragen und fortzuführen (Leistungsphasen 3 bis 5 gemäß HOAI).

### Bürgerinformationsveranstaltung

Die Verwaltung hatte zu einer öffentlichen Informationsveranstaltung am 11.02.2025 in die Grundschule Waggum eingeladen. Zudem war die Planung auf der Homepage der Stadt Braunschweig einzusehen. Der Einladung sind ca. 60 Interessierte gefolgt und haben die Planung diskutiert.

Im Rahmen der Veranstaltung ist auch das Konzept zur Anpassung der Linie 424 in Bienrode durch Verwaltung und BSVG vorgestellt worden. Dieses Thema ist nicht Bestandteil dieser Drucksache und wird in einer separaten Beschlussvorlage erläutert. Die möglichen Auswirkungen dessen beeinflussen die hier vorgestellte Planung nicht.

Nach der Vorstellung der Planung zum Haltepunkt gab es u. a. folgende wesentlichen Diskussionspunkte:

Die neue Einmündung von der Forststraße wird als nicht sicher im Zusammenhang mit dem querenden Radverkehr eingeordnet. Hierzu gab es mehrere Vorschläge.

- *Der Haltepunkt solle nur über die Gerhard-Borchers-Straße angeschlossen werden:*  
Die BSVG erläutert, dass hinsichtlich der Buslinienführung ein Durchfahren des Haltepunktes erforderlich ist. Weiterhin wurde die Planung auf Grundlage der beschlossenen Konzeptidee (DS 22-20205) erstellt. Die Verwaltung wird das Durchfahren für LKWs untersagen, sodass der Wendehammer wie im Bestand als Wendemöglichkeit in der Gerhard-Borchers-Straße verbleiben wird. Im Einmündungsbereich treffen somit keine LKW, sondern nur noch Kfz oder Busse auf Fußgänger und Radfahrer.
- *Es wird eine Lichtsignalanlage (LSA) an der Einmündung zur Forststraße gefordert:*  
Die vorhandenen Verkehrsstärken sowie die Gestaltung als übersichtliche und einsehbare Einmündung rechtfertigen die Anordnung einer LSA nicht. Zur Verbesserung der Sichtbarkeit wird die Geh-/Radwegefurt über die Einmündung eine Rotmarkierung erhalten. Das Linksabbiegen von Süden kommend in den Haltepunkt wird nur für Busse zulässig sein. Die Einfahrt in den Haltepunkt für Lkw wird von der Forststraße aus kommend ausgeschlossen. Die Anfahrbarkeit des P+R soll aber sowohl von Osten als auch von Süden aus für den MIV möglich sein.
- *Es wurde nach den zusätzlichen Verkehren durch den Haltepunkt gefragt.*  
Die BSVG und die Stadtverwaltung respektive anwesendem Planungsbüro erläutern, mit wie vielen Bussen pro Stunde gerechnet wird. Der MIV kann in der Größenordnung der maximalen Anzahl an Stellplätzen eingestuft werden. Da üblicherweise ein P+R-Platz morgens angefahren und im Laufe des Tages wieder verlassen wird, ist nicht mit regelmäßigen Parkwechselvorgängen zu rechnen.
- *Der Rückstau in der Forststraße aufgrund des Bahnübergangs wird derzeit schon kritisch gesehen, was sich durch die zusätzlichen Verkehre aufgrund des Haltepunktes verstärkt.*  
Das Planungsbüro erläutert, dass eine leistungsfähige Abwicklung der Verkehre möglich ist.
- *Die Einmündung solle weiter in Richtung Kreisverkehr verschoben werden.*  
Die Stadtverwaltung erläutert, dass die Lage der Einmündung gemäß der Vorgaben der DB hinsichtlich des Bahnübergangs eingeplant ist. Weiterhin sind die Sichtverhältnisse anhand der Sichtdreiecke für ausfahrenden und einbiegenden Verkehr geprüft. Eine Verschiebung nach Süden Richtung Kreisverkehr verschlechtert die Einsehbarkeit, so dass dieser Vorschlag aus Sicherheitsgründen nicht weiterverfolgt wird.

- *Gefragt wurde, warum nicht eine parallele Busspur zwischen Kreisverkehr und Haltepunkt geplant sei, damit die Busse bei Rückstau den Haltepunkt anfahren können bzw. nicht zusätzlich den Rückstau verlängern.*  
Für eine parallele Busspur wäre erheblicher Grunderwerb erforderlich. Des Weiteren wird im Vergleich zur vorhandenen Verkehrsstärke nur ein deutlich geringer zusätzlicher Verkehr durch den Haltepunkt erwartet. Dem Vorschlag, die Busspur zulasten des Grabens und des Radweges neben der Fahrbahn zu führen (Verlagerung der Radfahrenden stattdessen auf die Fahrbahn), kann aus Gründen der Sicherheit nicht gefolgt werden.
- *Werden Lärmschutzmaßnahmen vorgenommen?*  
Das erforderliche Schallschutzgutachten wird im Rahmen des B-Plan-Verfahrens erstellt und ausgewertet. Sollten Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sein, werden diese selbstverständlich umgesetzt. Aus dem Teilnehmerkreis ist der Hinweis ergangen, dass die Strecke bis 2028 elektrifiziert werden solle, so dass sich der Lärm durch die Züge grundsätzlich mindert. Die Schallemissionen der Bahnstrecke sind Teil des durch die DB durchgeführten Planfeststellungsverfahrens für die DB-Anlagen.
- *Die Querung der Fahrgäste über den hinter dem Bahnsteig verlaufenden Geh-/Radweg wird kritisch gesehen.*  
Die Stadtverwaltung erläutert, dass dies im Planungsprozess ebenfalls betrachtet und dahingehend optimiert wurde, dass nicht über die komplette Länge des Bahnsteiges gequert werden kann. Die Querung ist an mehreren Stellen gebündelt möglich. Gegenseitige Rücksichtnahme ist unabhängig davon erforderlich. Geländer und ggf. Piktogramme sollen die Sicherheit verstärken.
- *Es besteht die Forderung nach einer öffentlichen WC-Anlage.*  
Die Verwaltung erläutert, dass derzeit keine Planung für ein öffentliches WC erfolgt, was vor allem auf Gründe der Unterhaltung zurückzuführen ist. Entsprechend zur Machbarkeitsstudie ist jedoch die Vorhaltefläche für ein öffentliches WC vorhanden. Auch ein Wasser- und Schmutzwasseranschlusses wird bereits jetzt berücksichtigt.
- *Werden die Wetterschutzeinrichtungen mit PV ausgestattet?*  
Nach jetzigem Stand werden die Dächer der Wetterschutzeinrichtungen begrünt. Eine PV-Anlage ist für den Parkplatz perspektivisch vorgesehen. Die Frage nach einer Überdachung des Umsteigepunktes wird verneint. Der Bahnsteig sowie die Bushaltestellen werden mit Wetterschutzeinrichtungen sowie einer digitalen Fahrgastinformation ausgestattet.

#### Klimawirkungsprüfung

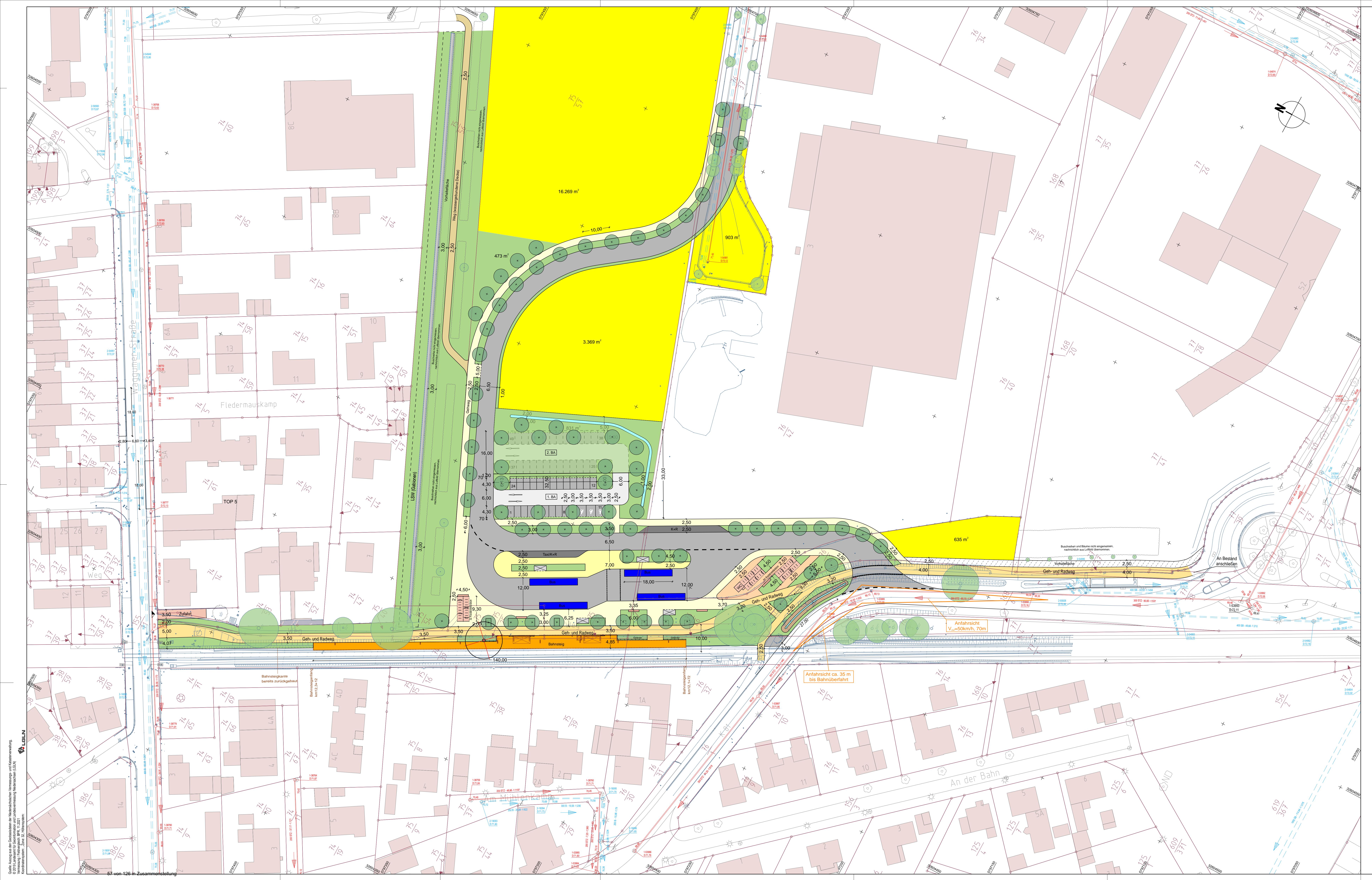
Gemäß DS 24-24424 handelt es sich bei dem geplanten Haltepunkt um ein klimaschutzrelevantes Thema. Die Check-Liste zur Klimawirkungsprüfung ist als Anlage 2 beigefügt.

Leuer

#### Anlage/n:

Anlage 1: Lageplan (Vorentwurf)  
Anlage 2: Checkliste zur Klimawirkungsprüfung

# ANLAGE 1



ENDE					
Fahrbahn	Haltestelle		vorh. Baum/entfällt		vorh. Gebäude
Gehweg	Grünfläche		gepl. Baum		gepl. Gebäude
Stellplätze	Fassadenbegrünung		Fremdplanung		Flurstücksgrenze
gem. Geh- & Radweg	Mittelinsel		Bord, abgesenk		
Pflaster gelb	Taxi/K+R		FGU 4,60x2,00		
Pflaster grau	Böschung		Sitzbänke		
Weg (wassergebundene Decke)	Gewerbefläche		Bus		
Mulde	Zufahrt (Privates Grundstück)		Vorhaltefläche		

	Haltepunkt Bienrode				
geber	Stadt Braunschweig				
	Tiefbau und Verkehr Platz der Deutschen Einheit 1 38100 Braunschweig 0531 470 0				
	<b>BPR</b> Ingenieure GmbH & Co. KG Ein Unternehmen der BPRGruppe Döhrbruch 103 30559 Hannover +49 511 860 55 0 info@bpr-hannover.de www.bpr-gruppe.de				
gsphase	Vorplanung <b>VORABZUG</b>				
zeichnung	Lageplan mit Parkplatz				
nummer	Maßstab	Datum	Bearbeitet	Geprüft	Plannummer
3	1:500	12.12.2024	AHE/pvs		5.2

**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: ÖPNV-Verknüpfungspunkt
  - Es erfolgt keine weitere Begründung.  
Sofern möglich werden Klimaschutz-Optimierungsmaßnahmen benannt  
(s. Checkliste oder Erläuterung).

- Der Beschluss leistet grundsätzlich einen Beitrag zur Energie- und Mobilitäts- wende.** 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****Darstellung vorgesehener Klimaschutz-Maßnahmen**

- |   |  |   |
|---|--|---|
| <input type="checkbox"/> Checkliste<br>Baugebiete | <input type="checkbox"/> Checkliste<br>Hochbau | <input checked="" type="checkbox"/> Checkliste<br>Tiefbau und Mobilität |
|---|--|---|

<b>Checkliste Tiefbau und Mobilität</b>	
<b>THG-relevante Bereiche</b>	<b>Optimierungsmaßnahmen im Sinne des Klimaschutzes</b>
Maßnahmen für den Umweltverbund	<input checked="" type="checkbox"/> Berücksichtigung Fußverkehr
	<input checked="" type="checkbox"/> Berücksichtigung Radverkehr
	<input checked="" type="checkbox"/> Berücksichtigung ÖPNV
	<input type="checkbox"/>
geplante Grünstruktur	<input checked="" type="checkbox"/> CO <sub>2</sub> -Bindung durch begleitendes Grün
	<input type="checkbox"/> Reduzierter Energie- und Ressourcenbedarf für Erstellung und Unterhaltung (bspw. durch Freihaltung oder Entsiegelung von Teilflächen etwa für Versickerung)
Einsatz klimafreundlicher Baustoffe	<input type="checkbox"/> Recyclingmaterial
	<input checked="" type="checkbox"/> Wiederverwendung von Baustoffen
	<input type="checkbox"/> Naturmaterial
Sonstiges	<input type="checkbox"/>

**Betreff:****Wolfenbütteler Straße: Barrierefreier Umbau der Bushaltestelle  
"Richmondweg" in Fahrtrichtung Süden**

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	<i>Datum:</i> 27.02.2025
--	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 211 Braunschweig-Süd (Anhörung)	06.03.2025	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	18.03.2025	Ö

**Beschluss:**

„Der Planung und dem barrierefreien Umbau der Haltestelle „Richmondweg“ (stadtauswärts) an der Wolfenbütteler Straße gemäß Anlage 2 wird zugestimmt.“

**Sachverhalt:**Beschlusskompetenz

Die Beschlusskompetenz des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (AMTA) ergibt sich aus § 76 Abs. 3 NKomVG i. V. m. § 6 Nr. 2 lit. h der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei der Erneuerung von Bushaltestellen um einen Beschluss über Planungen von Straßenbaumaßnahmen, für die der AMTA beschlusszuständig ist, da hier eine Buslinie verkehrt und die Bedeutung der Straße damit über den Stadtbezirk hinausgeht.

Anlass

Mit Drucksache 23-22100 hat der AMTA die Fortschreibung des „Konzeptes für den barrierefreien Umbau von Bushaltestellen in Braunschweig“ beschlossen. Für 2026 ist der Bau der Bushaltestelle „Richmondweg“ an der Wolfenbütteler Straße in Fahrtrichtung Süden vorgesehen. Die Bushaltestelle ist im Bushaltestellenkonzept in der höchsten Dringlichkeitsstufe „A“ eingeordnet. Die Bushaltestelle liegt im Stadtbezirk 211 Braunschweig-Süd. Die Haltestelle wird von der Linie 420 angefahren und von ca. 80 Ein- und Aussteigern genutzt. Der vorhandene Bussteig entspricht nicht dem heutigen Standard, wurde barrierefrei umgeplant und mit DS 24-23340 zur Beschlussfassung im April 2024 vorgelegt. Der Beschluss zum Umbau des westlichen Bussteiges wurde jedoch zurückgestellt.

Am 20.08.2024 fand ein Ortstermin mit Vertretern von Stadtbezirksrat, Verwaltung, Braunschweiger Verkehrs-GmbH, Behindertenbeirat und Polizei statt, bei dem die Vor- und Nachteile der Varianten Fahrbahnrandhaltestelle und Busbucht gegenübergestellt wurden. Da es einen Konsens unter den Beteiligten zu beiden Varianten gab, wurde entschieden, in einer erneuten Beschlussvorlage beide Varianten planerisch aufzuzeigen und gegenüber zu stellen.

Für die Variante der Busbucht soll der Bereich mit einer gegenüber dem Bestand größeren Verziehungslänge als im Bestand überplant werden, um die möglichst gerade Anfahrbarkeit des Busses bei möglichst geringem Spalt an die neue Bordanlage zu gewährleisten. Die Bushaltestelle wird bei beiden Varianten barrierefrei gestaltet und mit Kasseler Borden von

18 cm Höhe sowie mit taktilen Leitstreifen und Aufmerksamkeitsfeldern versehen. Im Bereich der Haltestelle werden Fahrradabstellanlagen installiert. Der begleitende Geh- und Radweg bleibt unabhängig von der planerischen Variante bestehen.

Laut Aussagen der Polizei ist das Unfallgeschehen in dem Bereich unauffällig. Da hier jedoch immer wieder das illegale Fahren mit überhöhter Geschwindigkeit (vor allem an den Wochenenden oder nachts) beobachtet werden kann, wird bei Ausführung als Fahrbahnrandhaltestelle die Aufstellung eines Verkehrszeichens „Achtung Bushaltestelle“ empfohlen.

Für den vorhandenen Straßenquerschnitt sollte gemäß den vorliegenden Empfehlungen bei einem Bustakt von 15 min eine Höchstbelastung von 1.800 Kfz/h für eine Fahrbahnrandhaltestelle vorliegen. Mit ca. 2.100 Kfz in der Spitzenstunde liegt die Wolfenbütteler Straße über dem empfohlenen Wert. In der Praxis sind darüber hinaus jedoch zahlreiche Beispiele von Haltestellen an vierstreifigen Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsstärken von bis zu 2.500 Kfz/h und Richtung bei einem 5-Minutentakt bekannt. Solche Anwendungsfälle zeigen, dass auch bei höheren Verkehrsstärken und dichten Taktten eine Einzelfallbetrachtung zur Umsetzung von Haltestellen im fließenden Verkehr sinnvoll sein kann. Gleichzeitig wird in den Empfehlungen aufgeführt, dass bei Belastungen von 1.200 Kfz/h pro Spur bei einem Bustakt von 5 min Fahrbahnrandhaltestellen sehr gut funktionieren können. Vor dem Hintergrund der Richtlinien ist eine Fahrbahnrandhaltestelle in der Abwägung vertretbar.

Im Folgenden sind die Argumente pro und contra der beiden Ausbauvarianten im Allgemeinen gegenübergestellt:

Busbucht	Fahrbahnrandhaltestelle
Attraktivität des ÖPNV	
An Bushaltebuchten wird von verschiedenen Kraftfahrern der in der StVO seit Jahren enthaltene Vorrang des Busses immer wieder missachtet, so dass es regelmäßig zu Fahrzeitverzögerungen bzw. Verkehrsgefährdungen kommt.	Bei Fahrbahnhaltestellen braucht sich der Bus nicht in einen fließenden Verkehrsstrom einzufädeln. Daher kann der Bus jederzeit aus der Haltestelle abfahren, Fahrzeitverluste und Gefährdungen werden vermieden.
Bei Bushaltebuchten sind sowohl in der Ein- als auch der Ausfahrt jeweils mehrfache Richtungsänderungen erforderlich. Daraus resultieren Seitenbewegungen des Busses, die für Fahrgäste besonders unkomfortabel sind. Zum Zeitpunkt des Erreichens bzw. Verlassens der Haltestelle haben aus- bzw. einsteigende Fahrgäste ihre Sitzplätze bereits verlassen bzw. noch nicht erreicht und sind so im Stehen bzw. Gehen durch die Seitenbewegungen besonders unfallgefährdet.	An Fahrbahnrandhaltestellen kann der Bus gerade an- bzw. abfahren. Richtungsänderungen und Seitenbewegungen treten nicht auf. Weiterhin wird eine minimale Spaltbreite zwischen Bus und Wartefläche erreicht; dies ist insbesondere für den Ein- und Ausstieg von mobilitätseingeschränkten Personen erforderlich.
Auswirkungen auf Förderfähigkeit	
Bei Bushaltebuchten kann eine minimale Spaltbreite nur durch den Bau sehr langer Verziehungen - über das Regelwerk hinaus - für die Einfädelung der Busse in die Bushaltebucht erreicht werden. Dadurch wird die Förderfähigkeit des Umbaus gefährdet (Förderbescheid ist abzuwarten).	

Busbucht	Fahrbahnrandhaltestelle
Anfahrbarkeit und Freihalten der Flächen	
<p>Bushaltebuchten werden häufiger zum Parken zweckentfremdet. Die Folge ist, dass der Bus bei zugeparkten Buchten auf der durchgehenden Fahrbahn halten muss und damit für die Fahrgäste keine Möglichkeit besteht, barrierefrei auf die Wartefläche auszusteigen. Dies ist mit erheblichen Behinderungen und Gefährdungen verbunden.</p> <p>Der Ein- und Ausstieg für mobilitätseingeschränkte Personen wird sehr deutlich erschwert.</p>	
Wetterschutz	
Der Ausbau als Busbucht erlaubt einen Wetterschutz mit verhältnismäßig schmalen Seitenteilen.	Die Fahrbahnrandhaltestelle bietet Platz für einen Wetterschutz mit breiteren Seitenteilen.
Barrierefreiheit	
<p>Ein größerer Spalt als bei der Fahrbahnrandhaltestelle bleibt bestehen, sodass sich diese Ein- und Aussteigevorgänge für mobilitätseingeschränkte Personen nachteiliger darstellen.</p>	Geradliniges Anfahren der Haltestelle ist möglich und somit bestmögliche Barrierefreiheit für Ein- und Aussteigevorgänge von mobilitätseingeschränkten Menschen.
Geh- und Radwegverbindung	
Durch den Bau einer Bucht wird ein Ausbau bzw. Verbreiterung des Radweges zukünftig nicht möglich sein.	Die Herstellung einer Fahrbahnrandhaltestelle bietet für die daneben befindlichen Geh- und Radwege Möglichkeiten der Optimierung durch z. B. Verbreiterung des Radweges.
Grünflächen und Bestandsbäume	
<p>Im südlichen Bereich der Haltestelle befindet sich ein stadtprägender Baum.</p> <p>Die Herstellung der Bucht erfordert einen regelkonformen Ausbau in Lage und Tiefe, so dass Beschädigungen am Baum wahrscheinlich sind. Es ist davon auszugehen, dass durch die Maßnahme die Standfestigkeit des Baumes stark gefährdet wird und dieser für die Herstellung der Busbucht entfernt werden muss.</p>	Im Zuge der Herstellung einer Fahrbahnrandhaltestelle werden die angrenzenden Grünflächen vergrößert. Ein Eingriff in den Wurzelraum der Bestandsbäume ist nicht notwendig.
Baulicher Eingriff	
Deutlich größerer baulicher Eingriff erforderlich mit zusätzlicher Versiegelung im Vergleich zur bisherigen Haltestelle	Deutlich geringerer baulicher Eingriff erforderlich mit Entsiegelung bisher versiegelter Flächen
Weitere Aspekte	
Im Falle einer Busbucht müssen sowohl die Beschilderung für die Autobahn als auch die Messeinrichtung kostenintensiv versetzt werden.	
Kosten	
Ca. 320.000 €	Ca. 170.000 €

Der aktuell gültige Nahverkehrsplan 2020 für den Großraum Braunschweig führt Folgendes aus: Die Gestaltung von Haltestellenbereichen hat Auswirkungen auf die Qualität des Verkehrsablaufs und auf die Attraktivität für die Fahrgäste. Aus betrieblichen sowie aus Sicherheits- und Komfortgründen sind Haltepositionen deshalb im Regelfall als Fahrbahnrandhaltestelle bzw. als Haltestellenkap anzulegen, sofern nicht besondere Verkehrsanlagen vorhanden bzw. geplant sind oder besonders unsichere Verkehrsverhältnisse vorliegen. Die Beibehaltung oder Neueinrichtung einer Busbucht ist in jedem Einzelfall zu prüfen und zu begründen. Vorhandene Busbuchen am Fahrbahnrand sind ebenfalls derart zurückzubauen, dass Busse die Haltestellen gerade anfahren und für die Dauer des Fahrgastwechsels auf der Fahrbahn halten können.

#### Finanzierung

Die Kosten für den barrierefreien Umbau der Bushaltestelle sind bei der Variante der Busbucht deutlich höher als bei der Variante als Fahrbahnrandhaltestelle.

Das Land Niedersachsen fördert die Grunderneuerung von Verkehrsanlagen des straßengebundenen ÖPNV. Aus diesem Programm können Zuwendungen mit einer Förderhöhe von bis zu 75 % der förderfähigen Kosten abgerufen werden. Die Gewährung dieser Zuwendungen ist im Wesentlichen davon abhängig, ob geltende Richtlinien und die Anforderungen aus dem Nahverkehrsplan eingehalten werden. Zusätzlich wird eine Förderung beim Regionalverband Großraum Braunschweig in Höhe von weiteren 12,5 % beantragt. Es ist geplant, die Sanierung der Bushaltestelle für das Förderprogramm 2026 anzumelden. Der abzüglich dieser Zuwendungen verbleibende Eigenanteil wird von der Stadt getragen. Im Haushaltsplan 2024/IP 2023 - 2027 sind für das Haushaltsjahr 2026 im Projekt „5S.660067 Bushaltestellen/Umgestaltung“ 800.000 € eingeplant. Der Umbau der Bushaltestelle ist bei ausreichender Mittelverfügbarkeit im Jahr 2026 vorgesehen. Möglicherweise entsteht aus den Haushaltsjahren 2024 und 2025 aufgrund von Kostensteigerungen ein Projektüberhang, so dass einzelne beschlossene Bushaltestellen erst in den Folgejahren realisiert werden können. Ziel dieser Praxis ist, den vollständigen Einsatz der Haushalts- und Fördermittel in jedem Jahr sicherzustellen.

Die Verwaltung empfiehlt aufgrund der beschriebenen Sachverhalte den barrierefreien Umbau entsprechend der Anlage 2 als Fahrbahnrandhaltestelle zu beschließen.

#### Klimawirkungsprüfung

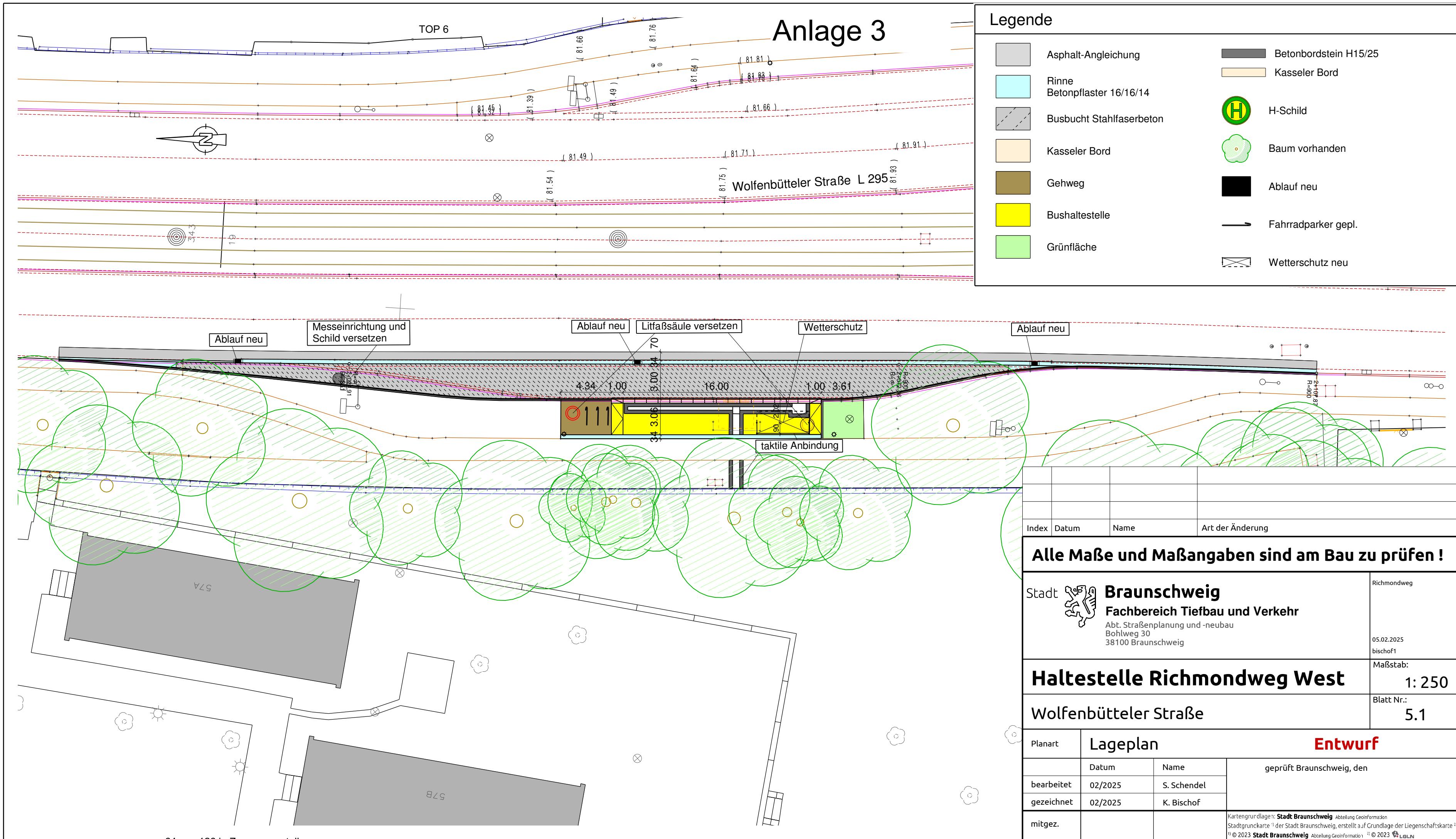
Gemäß DS 24-24424 handelt es sich bei dem geplanten barrierefreien Umbau der Bushaltestelle Richmondweg um ein klimaschutzrelevantes Thema. Die Check-Liste zur Klimawirkungsprüfung ist als Anlage 3 beigefügt.

Leuer

#### **Anlage/n:**

- Anlage 1: Lageplan Busbucht
- Anlage 2: Lageplan Fahrbahnrandhaltestelle
- Anlage 3: Check-Liste zur Klimawirkungsprüfung

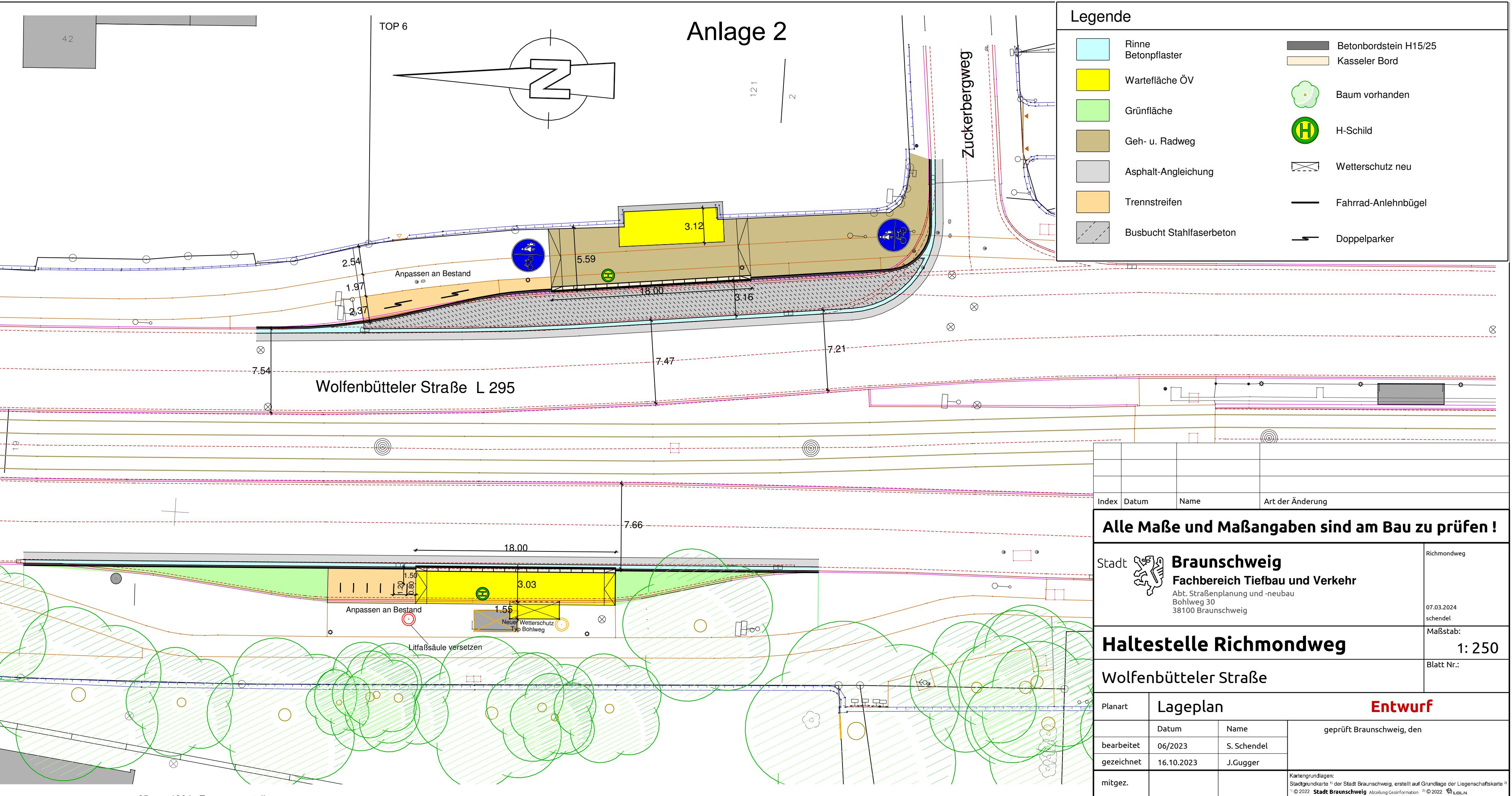
# Anlage 3



# Anlage 2

42

TOP 6



**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 Mobilitäts- wende.** 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****Darstellung vorgesehener Klimaschutz-Maßnahmen**

- |   |  |   |
|---|--|---|
| <input type="checkbox"/> Checkliste<br>Baugebiete | <input type="checkbox"/> Checkliste<br>Hochbau | <input checked="" type="checkbox"/> Checkliste<br>Tiefbau und Mobilität |
|---|--|---|

<b>Checkliste Tiefbau und Mobilität</b>	
<b>THG-relevante Bereiche</b>	<b>Optimierungsmaßnahmen im Sinne des Klimaschutzes</b>
Maßnahmen für den Umweltverbund	<input checked="" type="checkbox"/> Berücksichtigung Fußverkehr
	<input checked="" type="checkbox"/> Berücksichtigung Radverkehr
	<input checked="" type="checkbox"/> Berücksichtigung ÖPNV
	<input type="checkbox"/>
geplante Grünstruktur	<input type="checkbox"/> CO <sub>2</sub> -Bindung durch begleitendes Grün
	<input type="checkbox"/> Reduzierter Energie- und Ressourcenbedarf für Erstellung und Unterhaltung (bspw. durch Freihaltung oder Entsiegelung von Teilflächen etwa für Versickerung)
Einsatz klimafreundlicher Baustoffe	<input type="checkbox"/> Recyclingmaterial
	<input checked="" type="checkbox"/> Wiederverwendung von Baustoffen
	<input type="checkbox"/> Naturmaterial
Sonstiges	<input type="checkbox"/>

Betreff:

**Wolfenbütteler Straße: Barrierefreier Umbau der Bushaltestelle  
"Richmondweg" in Fahrtrichtung Süden**

Organisationseinheit: Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	Datum: 14.03.2025
---	----------------------

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	18.03.2025	Ö

**Beschluss:**

„Der Planung und dem barrierefreien Umbau der Haltestelle „Richmondweg“ (stadtauswärts) an der Wolfenbütteler Straße gemäß Anlage 2 wird zugestimmt (unverändert).“

**Sachverhalt:**

Der Stadtbezirksrat 211 hat die Vorlage 25-25297 in seiner Sitzung am 06.03.2025 mit folgender Änderung beschlossen:

„Der Planung und dem barrierefreien Umbau der Haltestelle „Richmondweg“ (stadtauswärts) an der Wolfenbütteler Straße gemäß Anlage 2 **mit einer Busbucht** wird zugestimmt.“

Abstimmungsergebnis: dafür: 9 dagegen: 3 Enthaltung: 0

**Stellungnahme der Verwaltung:**

Aufgrund der in DS 25-25297 beschriebenen Vorteile einer Fahrbahnrandhaltestelle empfiehlt die Verwaltung unverändert den barrierefreien Umbau der Haltestelle „Richmondweg“ (stadtauswärts) als Fahrbahnrandhaltestelle.

Um Irritation zu vermeiden, hat die Verwaltung die Anlage 2 mit dem Hinweis versehen, dass der östliche Bussteig bereits beschlossen wurde. Bei dem hier zu fassenden Beschluss ist ausschließlich der westliche Bussteig betroffen.

Leuer

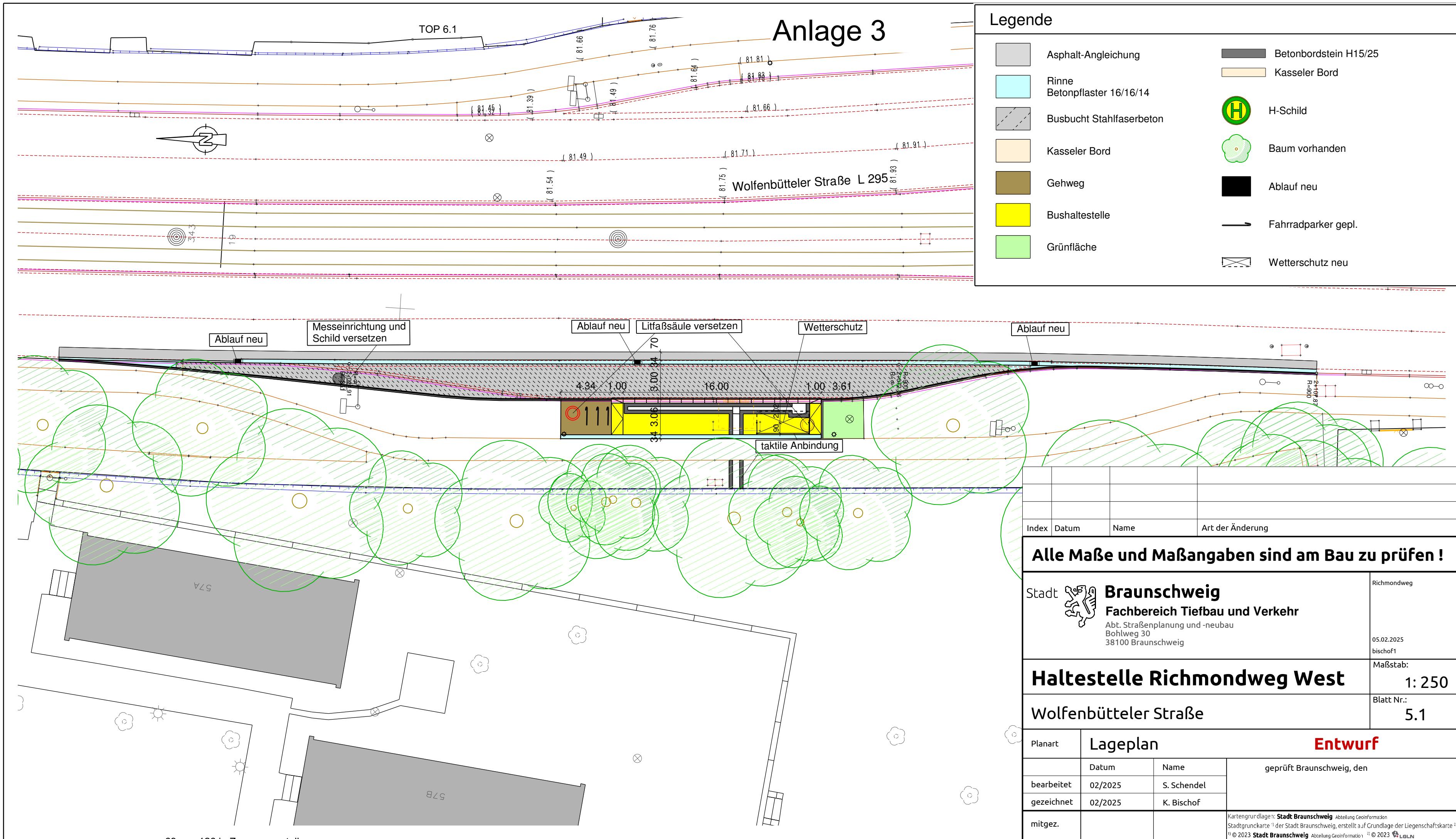
**Anlage/n:**

Anlage 1: Lageplan Busbucht

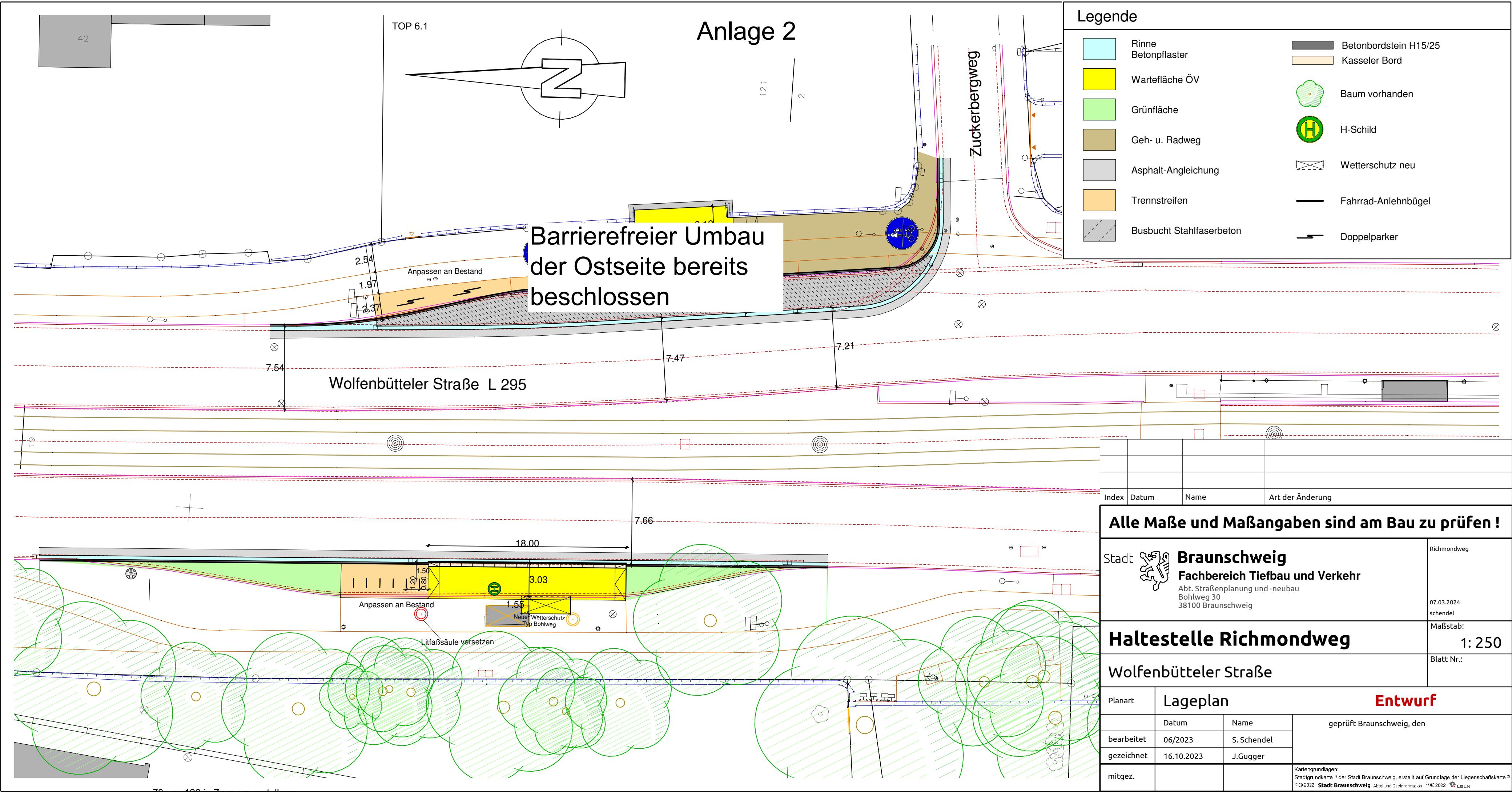
Anlage 2: Lageplan Fahrbahnrandhaltestelle

Anlage 3: Check-Liste zur Klimawirkungsprüfung

# Anlage 3



## Anlage 2



**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 Mobilitäts- wende.** 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****Darstellung vorgesehener Klimaschutz-Maßnahmen**

- |   |  |   |
|---|--|---|
| <input type="checkbox"/> Checkliste<br>Baugebiete | <input type="checkbox"/> Checkliste<br>Hochbau | <input checked="" type="checkbox"/> Checkliste<br>Tiefbau und Mobilität |
|---|--|---|

<b>Checkliste Tiefbau und Mobilität</b>	
<b>THG-relevante Bereiche</b>	<b>Optimierungsmaßnahmen im Sinne des Klimaschutzes</b>
Maßnahmen für den Umweltverbund	<input checked="" type="checkbox"/> Berücksichtigung Fußverkehr
	<input checked="" type="checkbox"/> Berücksichtigung Radverkehr
	<input checked="" type="checkbox"/> Berücksichtigung ÖPNV
	<input type="checkbox"/>
geplante Grünstruktur	<input type="checkbox"/> CO <sub>2</sub> -Bindung durch begleitendes Grün
	<input type="checkbox"/> Reduzierter Energie- und Ressourcenbedarf für Erstellung und Unterhaltung (bspw. durch Freihaltung oder Entsiegelung von Teilflächen etwa für Versickerung)
Einsatz klimafreundlicher Baustoffe	<input type="checkbox"/> Recyclingmaterial
	<input checked="" type="checkbox"/> Wiederverwendung von Baustoffen
	<input type="checkbox"/> Naturmaterial
Sonstiges	<input type="checkbox"/>

Betreff:

**Rabenrodestraße: Barrierefreier Umbau der Bushaltestelle  
"Breitenhop" in Fahrtrichtung Norden**

Organisationseinheit:	Datum:
Dezernat III	27.02.2025
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (Anhörung)	05.03.2025	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	18.03.2025	Ö

**Beschluss:**

„Der Planung und dem barrierefreien Umbau der Haltestelle „Breitenhop“ an der Rabenrodestraße (Ostseite) gemäß Anlage 1 wird zugestimmt.“

**Sachverhalt:**Beschlusskompetenz

Die Beschlusskompetenz des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben ergibt sich aus § 76 Abs. 3 NKomVG i. V. m. § 6 Nr. 2 lit. h der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei der Erneuerung von Bushaltestellen um einen Beschluss über Planungen von Straßenbaumaßnahmen, für die der Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben wegen der Überbezirklichkeit der Buslinie beschlusszuständig ist.

Anlass

Mit Drucksache 23-22100 hat der AMTA die Fortschreibung des „Konzeptes für den barrierefreien Umbau von Bushaltestellen in Braunschweig“ beschlossen. Für 2026 ist der Bau der stadtauswärtigen Bushaltestelle „Breitenhop“ an der Rabenrodestraße vorgesehen. Die Bushaltestelle ist im Bushaltestellenkonzept in der höchsten Dringlichkeitskategorie „A“ eingeordnet. Der Bussteig liegt im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach. Die Haltestelle wird von den Linien 413 und 424 angefahren und von mehr als 75 Ein- und Aussteigern genutzt. Der vorhandene Bussteig am östlichen Fahrbahnrand ist nicht barrierefrei.

Maßnahme

Der vorhandene Wartebereich wird auf ganzer Länge auf die Mindestbreite von 1,50 m erweitert. Der Bussteig wird barrierefrei gestaltet und mit Kasseler Borden von 18 cm Höhe sowie mit taktilen Leitstreifen und Aufmerksamkeitsfeldern versehen. Auf die Errichtung einer Wetterschutzeinrichtung muss zwar wegen der geringen Breite verzichtet werden, allerdings handelt es sich bei der Haltestelle im Wesentlichen um eine Ausstiegshaltestelle.

Finanzierung

Die Kosten für den Umbau der Bushaltestelle werden auf ca. 45.000 € geschätzt. Das Land Niedersachsen fördert die Grunderneuerung von Verkehrsanlagen des straßengebundenen ÖPNV. Aus diesem Programm können Zuwendungen mit einer Förderhöhe von bis zu 75 % der förderfähigen Kosten abgerufen werden. Zusätzlich wird eine Förderung beim

Regionalverband Großraum Braunschweig in Höhe von weiteren 12,5 % beantragt. Es ist geplant, die Sanierung der Bushaltestelle für das Förderprogramm 2026 anzumelden. Der abzüglich dieser Zuwendungen verbleibende Eigenanteil wird von der Stadt getragen.

Im Haushaltsplan 2024/IP 2023 - 2027 sind für das Haushaltsjahr 2026 im Projekt „5S.660067 Bushaltestellen/Umgestaltung“ 800.000 € eingeplant.

Der Umbau der Bushaltestelle ist bei ausreichender Mittelverfügbarkeit im Jahr 2026 vorgesehen. Möglicherweise entsteht aus den Haushaltsjahren 2024 und 2025 aufgrund von Kostensteigerungen ein Projektüberhang, so dass einzelne beschlossene Bushaltestellen erst in den Folgejahren realisiert werden können. Ziel dieser Praxis ist, den vollständigen Einsatz der Haushalts- und Fördermittel in jedem Jahr sicherzustellen.

#### Klimawirkungsprüfung

Gemäß DS 24-24424 handelt es sich bei dem geplanten barrierefreien Umbau der Bushaltestelle Breitenhop um ein klimaschutzrelevantes Thema. Die Check-Liste zur Klimawirkungsprüfung ist als Anlage 2 beigefügt.

Leuer

#### **Anlage/n:**

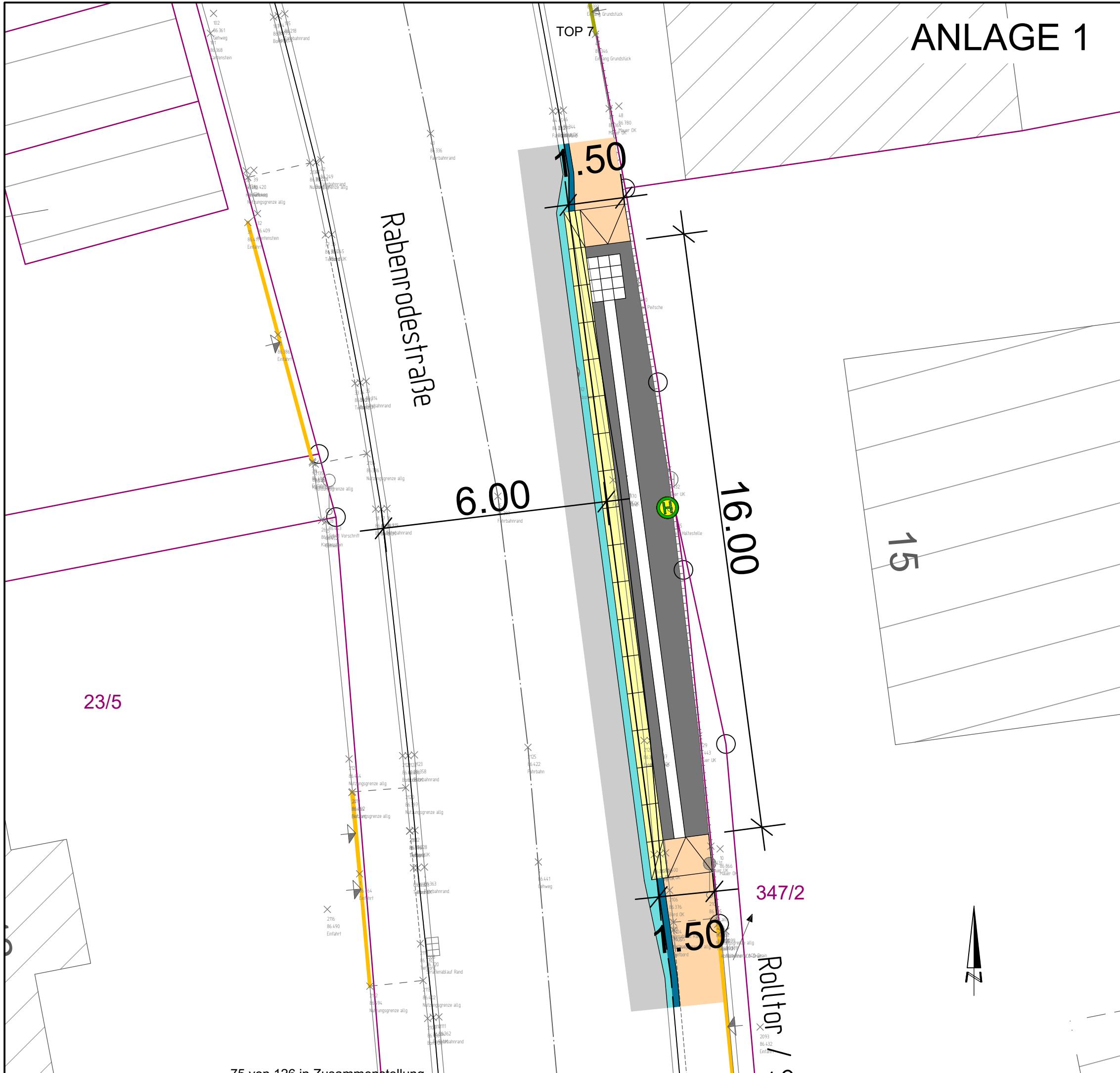
Anlage 1: Lageplan Breitenhop-Ostseite

Anlage 2: Klimawirkungsprüfung

## ANLAGE 1

## Legende

-  Fahrbahn
-  Rinne
-  Gehweg
-  Kasseler Bord
-  Wartebereich (Betonpflaster)
-  taktiler und visueller Trennstreifen
-  Betonbord



Stadt  **Braunschweig**  
Fachbereich Tiefbau  
und Verkehr

Abt. Straßenplanung u. -neubau  
Bohlweg 30  
38100 Braunschweig

## Haltestelle Breitenhop

## Lageplan - Vorplanung

	Datum	Name	Maßstab
bearbeitet	12/2024	A. Kühn	1:250
gezeichnet	01/2025	A. Kühn	
Stand	12.02.2025	gedruckt 12.02.2025 kuehn4	
mitgez. Datum, Name			

Kartengrundlagen: **Stadt Braunschweig** Abteilung Geoinformation  
Stadtgrundkarte<sup>10</sup> der Stadt Braunschweig, erstellt auf Grundlage der Liegenschaftskarte<sup>11</sup>  
© 2023 **Stadt Braunschweig** Abteilung Geoinformation <sup>12</sup> © 2023  LSN

© 2023 Stadt Braunschweig. All rights reserved. © 2023 LGBLN

Plad: V:\Dez\_31\B66166\_2\Vestra\_Projekte\Q\_R\_S\_1\Rabenrodestraße\Rabenrodestraße\_Haltestelle\_Breitenhop\RBabenrodestr\_BH\_Breitenhop\_SA  
Layout: A3

**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 Mobilitäts- wende.** 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****Darstellung vorgesehener Klimaschutz-Maßnahmen**

- |  |   |  |
|--|---|--|
| <input type="checkbox"/> Checkliste Baugebiete | <input type="checkbox"/> Checkliste Hochbau | <input checked="" type="checkbox"/> Checkliste Tiefbau und Mobilität |
|--|---|--|

<b>Checkliste Tiefbau und Mobilität</b>	
<b>THG-relevante Bereiche</b>	<b>Optimierungsmaßnahmen im Sinne des Klimaschutzes</b>
Maßnahmen für den Umweltverbund	<input checked="" type="checkbox"/> Berücksichtigung Fußverkehr
	<input type="checkbox"/> Berücksichtigung Radverkehr
	<input checked="" type="checkbox"/> Berücksichtigung ÖPNV
	<input type="checkbox"/>
geplante Grünstruktur	<input type="checkbox"/> CO <sub>2</sub> -Bindung durch begleitendes Grün
	<input type="checkbox"/> Reduzierter Energie- und Ressourcenbedarf für Erstellung und Unterhaltung (bspw. durch Freihaltung oder Entsiegelung von Teilflächen etwa für Versickerung)
Einsatz klimafreundlicher Baustoffe	<input type="checkbox"/> Recyclingmaterial
	<input checked="" type="checkbox"/> Wiederverwendung von Baustoffen
	<input type="checkbox"/> Naturmaterial
Sonstiges	<input type="checkbox"/>

**Betreff:****Luisenstraße: Barrierefreier Umbau der Bushaltestelle  
"Cyriaksring" in Fahrtrichtung Osten****Organisationseinheit:**Dezernat III  
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr**Datum:**

03.03.2025

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Sitzungstermin</b>	<b>Status</b>
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 310 Westliches Ringgebiet (Anhörung)	11.03.2025	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	18.03.2025	Ö

**Beschluss:**

„Der Planung und dem barrierefreien Umbau der Haltestelle „Cyriaksring“ an der Luisenstraße gemäß Anlage 1 wird zugestimmt.“

**Sachverhalt:****Beschlusskompetenz**

Die Beschlusskompetenz des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben ergibt sich aus § 76 Abs. 3 NKomVG i. V. m. § 6 Nr. 2 lit. h der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei der Erneuerung von Bushaltestellen um einen Beschluss über Planungen von Straßenbaumaßnahmen, für die der Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben wegen der Überbezirklichkeit der Buslinie beschlusszuständig ist.

**Anlass**

Mit Drucksache 20-12696 hat der damalige Planungs- und Umweltausschuss (PIUA) das „Konzept für den barrierefreien Umbau von Bushaltestellen in Braunschweig“ beschlossen. Für 2026 ist der Bau der Bushaltestelle „Cyriaksring“ an der Luisenstraße vorgesehen. Die Bushaltestelle ist im Bushaltestellenkonzept in der höchsten Dringlichkeitskategorie „A“ eingeordnet. Diese Einstufung erfolgt auch in der ersten Fortschreibung des Konzeptes (DS 23-22100).

Der Bussteig liegt im Stadtbezirk 310 Westliches Ringgebiet. Die Haltestelle wird von den Linien 461, 601 und 620 angefahren und von mehr als 50 Ein- und Aussteigern genutzt. Der vorhandene Bussteig ist nicht barrierefrei.

**Maßnahme**

Die Haltestelle wird aufgrund der Flächenverfügbarkeit um ca. 12 m Richtung Westen zwischen zwei vorhandene Baumstandorte verschoben und dort als Fahrbahnrandhaltestelle barrierefrei hergestellt. Der Bussteig wird mit Kasseler Borden von 18 cm Höhe sowie mit taktilem Leitstreifen und Aufmerksamkeitsfeldern versehen. Der Wartebereich wird mit einem Wetterschutz ausgestattet. Die dahinterliegenden Geh- und Radwegbereiche werden je nach Höhenplanung angepasst. In dem ehemaligen Haltestellenbereich werden Fahrradständer installiert.

### Finanzierung

Die Kosten für den Umbau der Bushaltestelle werden auf ca. 55.000 € geschätzt. Das Land Niedersachsen fördert die Grunderneuerung von Verkehrsanlagen des straßengebundenen ÖPNV. Aus diesem Programm können Zuwendungen mit einer Förderhöhe von bis zu 75 % der förderfähigen Kosten abgerufen werden. Zusätzlich wird eine Förderung beim Regionalverband Großraum Braunschweig in Höhe von weiteren 12,5 % beantragt. Es ist geplant, die Sanierung der Bushaltestelle für das Förderprogramm 2026 anzumelden. Der abzüglich dieser Zuwendungen verbleibende Eigenanteil wird von der Stadt getragen.

Im Haushaltsplan 2024/IP 2023 - 2027 sind für das Haushaltsjahr 2026 im Projekt „5S.660067 Bushaltestellen/Umgestaltung“ 800.000 € eingeplant.

Der Umbau der Bushaltestelle ist bei ausreichender Mittelverfügbarkeit im Jahr 2026 vorgesehen. Möglicherweise entsteht aus den Haushaltsjahren 2024 und 2025 aufgrund von Kostensteigerungen ein Projektüberhang, so dass einzelne beschlossene Bushaltestellen erst in den Folgejahren realisiert werden können. Ziel dieser Praxis ist, den vollständigen Einsatz der Haushalts- und Fördermittel in jedem Jahr sicherzustellen.

### Klimawirkungsprüfung

Gemäß DS 24-24424 handelt es sich bei dem geplanten barrierefreien Umbau der Bushaltestelle Cyriaksring um ein klimaschutzrelevantes Thema. Die Check-Liste zur Klimawirkungsprüfung ist als Anlage 2 beigefügt.

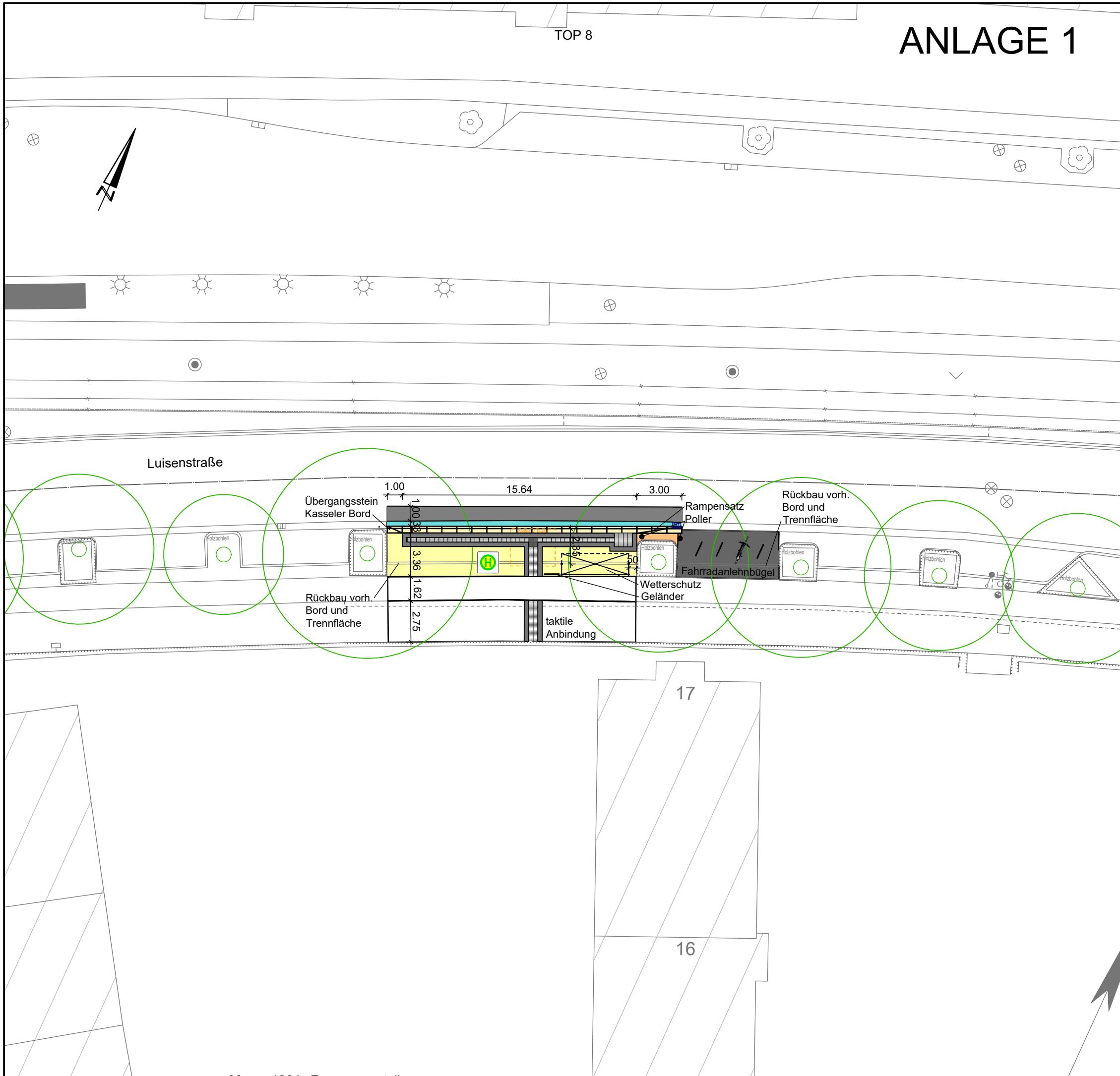
Leuer

### **Anlage/n:**

Anlage 1: Lageplan

Anlage 2: Klimawirkungsprüfung

## ANLAGE 1



**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: ÖPNV-Verknüpfungspunkt
  - Es erfolgt keine weitere Begründung.  
Sofern möglich werden Klimaschutz-Optimierungsmaßnahmen benannt (s. Checkliste oder Erläuterung).

- Der Beschluss leistet grundsätzlich einen Beitrag zur Energie- und Mobilitäts- wende.** 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****Darstellung vorgesehener Klimaschutz-Maßnahmen**

- |  |   |  |
|--|---|--|
| <input type="checkbox"/> Checkliste Baugebiete | <input type="checkbox"/> Checkliste Hochbau | <input checked="" type="checkbox"/> Checkliste Tiefbau und Mobilität |
|--|---|--|

<b>Checkliste Tiefbau und Mobilität</b>	
<b>THG-relevante Bereiche</b>	<b>Optimierungsmaßnahmen im Sinne des Klimaschutzes</b>
Maßnahmen für den Umweltverbund	<input checked="" type="checkbox"/> Berücksichtigung Fußverkehr
	<input checked="" type="checkbox"/> Berücksichtigung Radverkehr
	<input checked="" type="checkbox"/> Berücksichtigung ÖPNV
	<input type="checkbox"/>
geplante Grünstruktur	<input checked="" type="checkbox"/> CO <sub>2</sub> -Bindung durch begleitendes Grün
	<input type="checkbox"/> Reduzierter Energie- und Ressourcenbedarf für Erstellung und Unterhaltung (bspw. durch Freihaltung oder Entsiegelung von Teilflächen etwa für Versickerung)
Einsatz klimafreundlicher Baustoffe	<input type="checkbox"/> Recyclingmaterial
	<input checked="" type="checkbox"/> Wiederverwendung von Baustoffen
	<input type="checkbox"/> Naturmaterial
Sonstiges	<input type="checkbox"/>

**Betreff:****Radwegsanierung entlang der Theodor-Heuss-Straße  
(stadteinwärts)****Organisationseinheit:**Dezernat III  
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr**Datum:**

07.03.2025

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Sitzungstermin</b>	<b>Status</b>
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 310 Westliches Ringgebiet (Anhörung)	11.03.2025	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	18.03.2025	Ö

**Beschluss:**

„Der Sanierung des Radweges entlang der Theodor-Heuss-Straße in der als Anlage beigefügten Fassung wird zugestimmt.“

**Sachverhalt:**

Die Verwaltung wird den stadteinwärtigen Zweirichtungsradweg entlang der Theodor-Heuss-Straße zwischen Frankfurter Straße und Eisenbütteler Straße sanieren.

Da aufgrund der begrenzten Flächenverfügbarkeit im Bereich der Sanierungsstrecke eine Verbreiterung des Radweges generell nur zulasten der Gehwegbreite möglich ist, wurde entschieden, die Flächen nutzergruppengerecht aufzuteilen. Eine Verbreiterung des Radweges auf den Braunschweiger Standard ist aufgrund der begrenzt vorhandenen Breite des Straßendamms nicht möglich. Die Flächen werden daher so aufgeteilt, dass sowohl für Radfahrende als auch für Zu-Fuß-Gehende zumindest die Mindestmaße eingehalten werden. Der bestehende Radweg ist mit ca. 1,70 m nach geltendem technischen Regelwerk zu schmal und wird weitgehend auf die ERA-Breite von 2,50 m verbreitert. Im Bereich des Knotenpunktes mit der Otto-von-Guericke-Straße kann auf kurzem Abschnitt nur eine Radwegbreite von 2,30 m realisiert werden. Im Rahmen der Radwegverbreiterung steht nach der grundhaften Sanierung im Bereich zwischen Frankfurter Straße und Otto-von-Guericke-Straße eine Gehwegbreite von ca. 2,30 m und zwischen Otto-von-Guericke-Straße und Eisenbütteler Straße eine Gehwegbreite von im Mittel 1,80 m zur Verfügung. Die Trennung zwischen Geh- und Radweg wird mit einem taktilem Leitelement ausgebildet (vgl. DS 21-16545). Die flankierenden Bäume und der Grünstreifen bleiben erhalten.

Der Bau des Radweges ist von April bis Juli 2025 anvisiert. Der stadtauswärtige Radweg wurde bereits in 2020 saniert (Deckensanierung), so dass hier zunächst kein Sanierungsbedarf besteht.

Hornung

**Anlage/n:**

- Anlage 1: Theodor-Heuss-Straße Radwege Südseite 1
- Anlage 2: Theodor-Heuss-Straße Radwege Südseite 2
- Anlage 3: Theodor-Heuss-Straße Radwege Südseite 3
- Anlage 4: Theodor-Heuss-Straße Radwege Südseite 4



**Alle Maßangaben sind am Bau zu prüfen!**

Stadt  **Braunschweig**  
Fachbereich **Tiefbau** und **Verkehr**

Abt. Straßenplanung u. -neubau  
Bohweg 30  
381100 Braunschweig

**Radweg Theodor-Heuss-Straße Südseite**

**Lageplan 1**

	Datum	Name	Maßstab
bearbeitet	07/2024	A. Künn	1:250
gezeichnet	08/2024	A. Künn	
Stand	15.08.2024	gedruckt	
mitgez.	Datum, Name		

Karte erstellt am 15.08.2024

© 2022  Stadt Braunschweig

Stadt Braunschweig erstellt auf Grundlage der Liegenschaftskarte

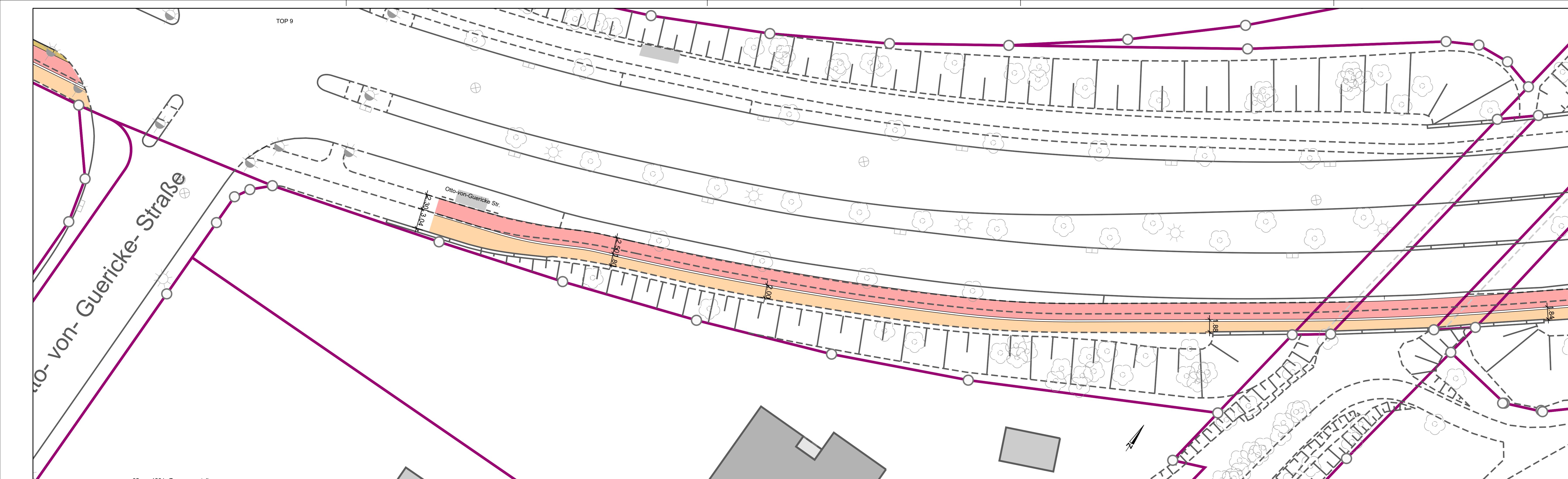
1:250

Autodesk Corporation

Revit V-De-20240606-20240606\_ProjektQ\_L\_S\_Theodor-Heuss-Straße

Allgemeine Straßen-Dwg-CAD-DIN\_A4

Layout A3



Legende

- Sicherheitstrennstreifen
- Gehweg
- Radweg
- taktiler und visueller Trennstreifen

Stadt  **Braunschweig**  
**Fachbereich Tiefbau und Verkehr**  
Abt. Straßenplanung und -neubau  
Bohlweg 30  
38100 Braunschweig

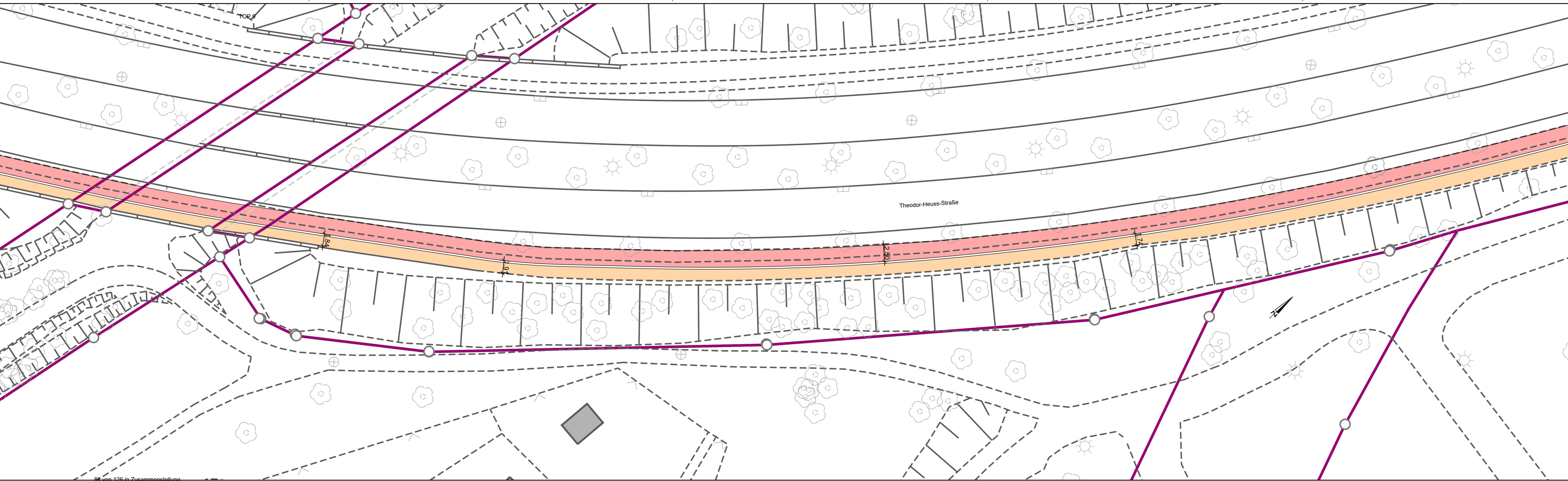
## Vorplanung

Theodor-Heuss-Straße - Radwege Südseite

Lageplan	Unterlage	
	Blatt-Nr.	2
	Maßstab	1:250

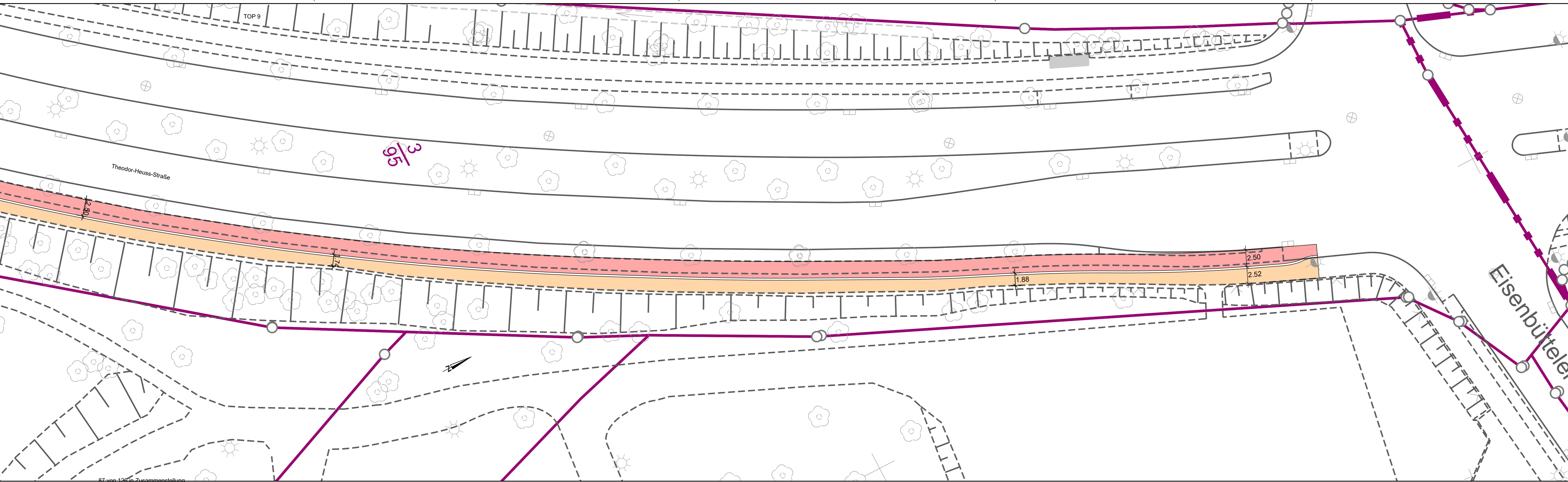
			BlattgröÙe	1189x297
<b>Abt. 66.2</b>	Datum	Name		Braunschweig, den .....
bearbeitet	07/2024	A. Kühn		geprüft:
gezeichnet	08/2024	A. Kühn		

	Stand	15.08.2024	gez. von: 15.08.2024	A. Kühn	
mitgez. Datum, Name					



Vorplanung

Theodor-Heuss-Straße - Radwege Südseite				
Lageplan			Unterlage	
			Blatt-Nr.	3
			Maßstab	1:250
			Blattgröße	1189x297
Abt. 66.2	Datum	Name	Braunschweig, den ..... geprüft:	
bearbeitet	07/2024	A. Kühn		
gezeichnet	08/2024	A. Kühn		
Stand	15.08.2024	gedruckt 15.08.2024 A. Kühn		
mitgez. Datum, Name				



Legende

- Sicherheitstrennstreifen
- Gehweg
- Radweg
- taktiler und visueller Trennstreifen

Stadt  **Braunschweig**  
**Fachbereich Tiefbau und Verkehr**  
Abt. Straßenplanung und -neubau  
Bohlweg 30  
38100 Braunschweig

# Vorplanung

Theodor-Heuss-Straße - Radwege Südseite

	<h1>Lageplan</h1>	Unterlage	
		Blatt-Nr.	4
		Maßstab	1:250

				Blattgröße	1105x257
	<b>Abt. 66.2</b>	Datum	Name	Braunschweig, den .....	
	bearbeitet	07/2024	A. Kühn	geprüft:	
	gezeichnet	08/2024	A. Kühn		
Signatur	07.08.2024		gedruckt		

00.00.2020 10:10:00

© 2013 Pearson Education, Inc. All Rights Reserved. May not be copied, scanned, or duplicated, in whole or in part. Due to electronic rights, some third party content may be suppressed from the eBook and/or eChapter(s). Editorial review has determined that any suppressed content does not materially affect the overall learning experience. Pearson Education, Inc. reserves the right to remove additional content at any time if subsequent rights restrictions require it.

Pfad: V:\Dez\_3\FB66\66\_2\Vestra\_Projekte\Q\_R\_S\_T\Theodor-Heuss-Straße\Theodor-Heuss-Straße\_Alte Frankfurter bis Eisenbütteler Straße\_BricsCAD\THS\_AFS bi  
EBS\_Südseite\_Radwege\_03.03. Layout: 1189x297 (2)

**Betreff:****Ideenportal: Aufenthaltsqualität in der Innenstadt steigern -  
Bohlweg wird zur Sommerstraße****Organisationseinheit:**Dezernat III  
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr**Datum:**

24.02.2025

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (Anhörung)	04.03.2025	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	18.03.2025	Ö

**Beschluss:**

„Die Einrichtung einer Sommerstraße auf dem Bohlweg wird aktuell nicht weiterverfolgt.“

**Sachverhalt:****Beschlusskompetenz:**

Die Beschlusskompetenz des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (AMTA) ergibt sich aus § 76 Abs. 3 Satz 1 NKomVG i. V. m. § 6 Nr. 2 lit. i der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei der Ausweisung des Bohlwegs als Sommerstraße um eine Angelegenheit, deren verkehrliche Wirkung über die Grenzen des Stadtbezirks hinausgeht. Hierfür obliegt die Beschlusszuständigkeit dem AMTA.

**Anlass:**

Über die Ideenplattform im Beteiligungsportal „mitreden“ wurde die unten aufgeführte Idee eingebbracht (<https://mitreden.braunschweig.de/node/17197>):

*„Sehr geehrte Ratsmitglieder, wir fordern die Einführung einer „Sommerstraße“ auf dem Bohlweg. Diese soll jährlich während der Sommermonate umgesetzt werden, um die Aufenthaltsqualität in der Innenstadt zu steigern und den öffentlichen Raum attraktiver zu gestalten. Der Bohlweg wird im Rahmen der Umgestaltung BoMa+ als verkehrsberuhigte Straße in Betracht gezogen. Da die Realisierung aber noch Jahre dauern könnte, fordern wir bereits jetzt eine temporäre Verkehrsberuhigung in den Sommermonaten. Dies würde Lärm- und Abgasemissionen senken, die Luftqualität verbessern und zum Klimaschutz beitragen.“*

***Die Forderungen im Detail:***

1. **Verkehrsberuhigung:** Während der Sommermonate soll der motorisierte Verkehr stark eingeschränkt oder verboten werden. Fuß-, Radverkehr und öffentlicher Nahverkehr sollen Vorrang haben.
2. **Erhöhung der Aufenthaltsqualität:** Der freiwerdende Raum soll für Begrünung, Außengastronomie und kulturelle Veranstaltungen genutzt werden, um die lokale Wirtschaft und das Gemeinschaftsgefühl zu stärken.
3. **Begrünung und Bewegungsangebote:** Temporäre Grünflächen, Spiel- und Sportangebote sollen das Stadtklima verbessern und zur sozialen Interaktion beitragen.
4. **Kreative Nutzungen:** Der verkehrsfreie Raum soll für Kunst, Workshops und Stadtgärten genutzt werden, um die kreative Energie der Bürger\*innen sichtbar zu machen.

*Erfahrungen aus anderen Städten zeigen, dass solche Maßnahmen die Lebensqualität erheblich steigern und die lokale Wirtschaft beleben können.“*

Dieses Anliegen hat die erforderliche Mindestunterstützerzahl von 50 erreicht.

**Verfahren zur Ideenplattform:**

Das Verfahren zum Umgang mit Ideen aus der Ideenplattform ist in der Vorlage zur Einführung des Beteiligungs-Portals (DS 17-03606, beschlossen in der Fassung der Vorlage 17-03606-01) wie folgt beschrieben: „Vorschläge, die diese Voraussetzung [Anmerkung: ausreichende Unterstützerzahl] erfüllen, werden durch die fachlich zuständigen Organisationseinheiten inhaltlich geprüft und einer Bewertung durch den zuständigen Stadtbezirksrat (bei bezirklichen Vorschlägen) oder den zuständigen Fachausschuss zugeführt. Bezirkliche Vorschläge können im Rahmen der Budget-Hoheit der Stadtbezirksräte umgesetzt werden. Auch bei anderen Vorschlägen könnte - nach einem positiven Votum des Fachausschusses - eine Umsetzung sofort erfolgen, wenn die Finanzierung aus vorhandenen Ansätzen möglich ist. Falls notwendige Haushaltsmittel nicht vorhanden sind, ist eine abschließende Entscheidung innerhalb des nächsten Haushaltsplanaufstellungsverfahrens grundsätzlich erforderlich.“

Der Bohlweg ist eine Hauptverkehrsstraße mit hoher Bedeutung zur Erreichung der Innenstadt, auch für den ÖPNV. Damit ist der Bohlweg von überbezirklicher Bedeutung und der zuständige Fachausschuss für diese Idee ist der Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben.

**Prüfung und Bewertung:**

Im Mobilitätsentwicklungsplan 2035+ (MEP) ist im Rahmen des Handlungsfeldes Fließender Verkehr u. a. die Maßnahme (K7) die Entwicklung eines Konzeptes zur Umgestaltung des Bohlwegs zur Verminderung des Durchgangsverkehrs vorgesehen. In diesem Zusammenhang wurden veränderte Verkehrsführungen in der östlichen Innenstadt um den Bohlweg in drei Varianten untersucht (vgl. MEP S. 89 ff.). Dabei wurde als Ergebnis festgestellt, dass eine einspurige Verkehrsführung auf dem Bohlweg kurz- bis mittelfristig möglich erscheint. Ein autofreier Bohlweg aber nach heutigem Kenntnisstand einer deutlichen Abnahme des Kfz-Verkehrs gegenüber heute bedarf. Dazu sind z. B. die Umsetzung der umfangreichen Maßnahmen des Zielszenarios im MEP geeignet. Nur dann kann der verbleibende Verkehr verträglich auf dem Straßennetz bei Gewährleistung der Erreichbarkeit der Innenstadt abgewickelt 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 (BoMa+) weitere Varianten möglich. Hierfür bedarf es einer vertieften Untersuchung der verkehrlichen Wirkungen und Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlagen im Rahmen einer Verkehrs- bzw. Machbarkeitsuntersuchung.

Die Untersuchungen haben gezeigt, dass eine Sperrung ohne vertiefte Untersuchung nicht möglich ist.

Aus diesem Grund wird die Einrichtung einer Sommerstraße auf dem Bohlweg aktuell nicht weiterverfolgt.

Leuer

**Anlage/n:**

keine

Betreff:

**Ideenplattform: Zebrastreifen Thune**

Organisationseinheit:

Dezernat III  
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

26.02.2025

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 322 Nördliche Schunter-/Okeraue (Anhörung)	04.03.2025	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	18.03.2025	Ö

**Beschluss:**

„Der Planung und der Einrichtung einer Fahrbahnverengung zur Optimierung der Querung der Thunstraße in Höhe des Dorfgemeinschaftshauses wird in der als Anlage beigefügten Fassung zugestimmt.“

**Sachverhalt:**

Über die Ideenplattform im Beteiligungsportal „mitreden“ wurde die unten aufgeführte Idee eingebbracht (<https://mitreden.braunschweig.de/node/17500>):

*„Im ganzen Ort Thune gibt es keine sichere Möglichkeit die Straße zu überqueren. Besonders für die (Schul-)Kinder ist dies stets ein heikles Unterfangen, da man die Straße nicht immer gut einsehen kann. In Höhe des Dorfgemeinschaftshauses wäre es z. B. sinnvoll einen Übergang zu schaffen.“*

Dieses Anliegen hat die erforderliche Mindestunterstützerzahl von 50 erreicht.

**Verfahren zur Ideenplattform:**

Das Verfahren zum Umgang mit Ideen aus der Ideenplattform ist in der Vorlage zur Einführung des Beteiligungs-Portals (DS 17-03606, beschlossen in der Fassung der Vorlage 17-03606-01) wie folgt beschrieben: „Vorschläge, die diese Voraussetzung [Anmerkung: ausreichende Unterstützerzahl] erfüllen, werden durch die fachlich zuständigen Organisationseinheiten inhaltlich geprüft und einer Bewertung durch den zuständigen Stadtbezirksrat (bei bezirklichen Vorschlägen) oder den zuständigen Fachausschuss zugeführt. Bezirkliche Vorschläge können im Rahmen der Budget-Hoheit der Stadtbezirksräte umgesetzt werden. Auch bei anderen Vorschlägen könnte - nach einem positiven Votum des Fachausschusses - eine Umsetzung sofort erfolgen, wenn die Finanzierung aus vorhandenen Ansätzen möglich ist. Falls notwendige Haushaltsmittel nicht vorhanden sind, ist eine abschließende Entscheidung innerhalb des nächsten Haushaltspianaufstellungsverfahrens grundsätzlich erforderlich.“

Die Thunstraße ist eine Hauptverkehrsstraße, die als Kreisstraße (K 27) qualifiziert ist. Sie ist somit von überbezirklicher Bedeutung. Der zuständige Fachausschuss für diese Idee ist der Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben.

### Prüfung und Bewertung:

Die Verwaltung hat nachfolgend verschiedene Querungsmöglichkeiten geprüft und bewertet. Bei der Herstellung eines Fußgängerüberweges sowie der Lichtsignalanlage handelt es sich um solche nach der Straßenverkehrsordnung (StVO) und damit um eine Aufgabe nach § 85 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 NKomVG (sog. übertragener Wirkungskreis), für die kein politischer Beschluss möglich ist. Ein Beschluss ist nur für die Schaffung einer baulichen Lösung möglich.

- Fußgängerüberweg

Die Einrichtung von Fußgängerüberwegen (Zebrastreifen) unterliegt den Bestimmungen der StVO und der Richtlinie für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ). Danach setzt die Anordnung eines Fußgängerüberweges unter anderem voraus, dass der Fußgänger-Querverkehr im Bereich der vorgesehenen Überquerungsstelle hinreichend gebündelt auftritt und dass eine größere Zahl von Fußgängern dort die Straße überquert.

Zur Ermittlung der Verkehrsstärken in der Thunstraße wurde, wie in der Idee angeregt, der Bereich in Höhe des Dorfgemeinschaftshauses gewählt. In diesem Bereich wurden bei einer Zählung in der Spitzenstunde, die in diesem Fall zwischen 07:00 und 08:00 Uhr lag, vier querende Fußgänger gezählt. Im gleichen Zeitraum durchfuhren 305 Kfz den Zählbereich. Die Fußgängerverkehrsstärke liegt deutlich unter dem Richtwert von 50 Fußgängern je Stunde, den die R-FGÜ für den Einsatz von Fußgängerüberwegen vorsieht.

Die notwendigen Voraussetzungen für die Einrichtung eines Fußgängerüberweges sind somit nicht gegeben. Eine Einrichtung kommt folglich nicht in Betracht.

- Lichtsignalanlage

Zudem hat die Verwaltung auch alternativ die Einrichtung einer Lichtsignalanlage geprüft, an der zu Fuß Gehende bevorrechtigt queren können.

Die Einrichtung von Lichtsignalanlagen zur Querung von Straßen ist in der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt06) geregelt. Hierbei wird die angemessene Querungsanlage von der Anzahl der querenden Fußgänger, der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der Verkehrsstärke in der Spitzenstunde beeinflusst. Wie zuvor erwähnt lag die Fußgängerverkehrsstärke in der Spitzenstunde mit vier Querenden und fünf im gesamten Betrachtungszeitraum, deutlich unter dem Richtwert. Die Errichtung einer Lichtsignalanlage kommt ebenfalls nicht in Betracht.

- Bauliche Einengung

Ein baulicher Fahrbahnteiler mit ausreichender Aufstellfläche kann aufgrund des begrenzten Straßenquerschnitts nicht realisiert werden. Die Verwaltung schlägt jedoch vor, die Querung durch eine Fahrbahneinengung zu optimieren. Sollte diesem Vorschlag zugestimmt werden, wird um einen entsprechenden Beschluss gebeten. Die Kosten in Höhe von ca. 20.000 € könnten über die Maßnahmennummer 4S.660020 Globalkonto Umbauten Straßen finanziert werden.

Bei der Einrichtung einer Fahrbahnverengung handelt es sich im Sinne von Tabelle 1 der DS 25-25165 um kein klimaschutzrelevantes Thema. Eine Klimawirkungsprüfung erfolgte.

Leuer

### **Anlage/n:**

Anlage 1: Plan Fahrbahneinengung  
Anlage 2: KlimaCheck



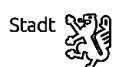
Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 27.01.2025

Maßstab: 1:250

Erstellt für Maßstab

0 1,25 2,5 5 7,5  
Meter  
Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen



**Braunschweig**  
Fachbereich Stadtplanung und Geoinformation,  
Abteilung Geoinformation

**Anlage 1:****Klima-Check (Muster) mit Checklisten**

Dargestellt in der Beschlussvorlage:

**Klimaschutzrelevantes Beschlussthema<sup>1</sup>**

ja (→ Anhang: Klima-Check)  nein

Anhang zur Beschlussvorlage:

**Anhang: Klima-Check****Auswirkungen auf den Klimaschutz<sup>2</sup>**

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**

Warum klimarelevant? Welche Auswirkungen? Ggf. klimaschutzrelevanten Maßnahmen (sofern nicht in Form von Checkliste)

**Darstellung vorgesehener Klimaschutz-Maßnahmen**

- |   |  |   |
|---|--|---|
| <input type="checkbox"/> Checkliste<br>Baugebiete | <input type="checkbox"/> Checkliste<br>Hochbau | <input checked="" type="checkbox"/> Checkliste<br>Tiefbau und Mobilität |
|---|--|---|

[Einfügen der jeweils relevanten Checkliste]

<sup>1</sup> Nach Vorprüfung, s. Tab. 1: „Relevante Klima-Check-Themenfelder“<sup>2</sup> Nach interner Einschätzung anhand von Leitfragen

<b>Checkliste Baugebiete</b>	
<b>THG-relevante Bereiche</b>	<b>Optimierungsmaßnahmen im Sinne des Klimaschutzes</b>
Standort / Stadt der kurzen Wege	<input type="checkbox"/> Innenentwicklung, Wiedernutzbarmachung, Flächenrecycling <input type="checkbox"/> Fußläufig erreichbare Nahversorgungseinrichtung(en) <input type="checkbox"/> Fußläufig erreichbare öffentliche Einrichtungen (Schule(n), Kita(s) etc.)
Kompakte Stadt	<input type="checkbox"/> Verdichtete Bauweise
Erneuerbare Energien (Strom)	<input type="checkbox"/> Solarpflicht (entsprechend NBauO)
Wärmeversorgung / Erneuerbare Energien	<input type="checkbox"/> Fernwärme oder: <input type="checkbox"/> Erstellung eines Energiekonzeptes auf Basis erneuerbarer Energien Vorgesehene Energieversorgung:  <input type="checkbox"/> THG-neutrale Energieversorgung vorgesehen <sup>1</sup>
Ressourcenschutz, graue Energie	<input type="checkbox"/> Ökobilanzierung, Nachhaltigkeitszertifizierung <input type="checkbox"/> Erhalt und Weiternutzung vorhandener Bausubstanz
Mobilität	<input type="checkbox"/> Mobilitätskonzept vorhanden <input type="checkbox"/> ÖPNV-Anbindung <input type="checkbox"/> Anschluss an übergeordnetes Radwegenetz <input type="checkbox"/> Freizeitwegenetz, Durchgängigkeit und attraktive Verbindungen (Abkürzungen) für Fußverkehr <input type="checkbox"/> Weitere Maßnahmen im Rahmen eines Mobilitätskonzeptes: ...
	<input type="checkbox"/> Autoarmes Quartier
Weiteres	<input type="checkbox"/>
Zusatz für Gewerbegebiete	<input type="checkbox"/> Anbindung an Bahngleise (Güterverkehr)
Weiteres	<input type="checkbox"/>

Hinweise zur Checkliste für die Baugebiete:

- Es können nicht alle Punkte gleichzeitig ausgefüllt werden, da manche sich gegenseitig ausschließen.
- Nicht alle Ansprüche an ein klimagerechtes Quartier können durch einen Bebauungsplan verwirklicht werden (Grenzen des rechtlich Regelbaren).
- Details werden in der Begründung mit Umweltbericht zum Bebauungsplan dargestellt.

<sup>1</sup> Energiebedarf wird im Betrieb komplett ohne fossile Brennstoffe, mit erneuerbaren Energien oder/und Abwärme gedeckt.

Checkliste Hochbau		
THG-relevante Bereiche	Optimierungsmaßnahmen im Sinne des Klimaschutzes	Erläuterungen
Wärme- / Kälteverbrauch	<input type="checkbox"/> Kompakte Bauweise <input type="checkbox"/> Effizienzstandard besser als GEG <input type="checkbox"/> Passivhaus-Komponenten <input type="checkbox"/> Lüftungsanlage mit WRG  <b>Energieversorgung</b> <input type="checkbox"/> Nutzung erneuerbarer Energien: <input type="checkbox"/> Wärmepumpe <input type="checkbox"/> ... <input type="checkbox"/> Fernwärme <input type="checkbox"/> Andere Art der Energieversorgung: ....	
Stromverbrauch	<input type="checkbox"/> Photovoltaik <input type="checkbox"/> ... <input type="checkbox"/> Beleuchtungsplanung, Tageslichtnutzung <input type="checkbox"/> Gebäudeleittechnik <input type="checkbox"/> Nutzer:innen-Schulung	
Ressourcenschutz, graue Energie	<input type="checkbox"/> Ökobilanzierung, Nachhaltigkeitszertifizierung <input type="checkbox"/> Klimafreundliche Baustoffe	
Klimafreundliche Mobilität	<input type="checkbox"/>	
Weiteres	<input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/> Treibhausgasneutrales Gebäude im Betrieb <sup>1</sup>		

Hinweise zur Checkliste Hochbau:

Es können nicht alle Punkte gleichzeitig ausgefüllt werden, da manche sich gegenseitig ausschließen.

<sup>1</sup> Energiebedarf wird im Betrieb komplett ohne fossile Brennstoffe, mit erneuerbaren Energien, gedeckt

<b>Checkliste Tiefbau und Mobilität</b>	
<b>THG-relevante Bereiche</b>	<b>Optimierungsmaßnahmen im Sinne des Klimaschutzes</b>
Maßnahmen für den Umweltverbund	<input type="checkbox"/> Berücksichtigung Fußverkehr
	<input type="checkbox"/> Berücksichtigung Radverkehr
	<input type="checkbox"/> Berücksichtigung ÖPNV
	<input type="checkbox"/>
geplante Grünstruktur	<input type="checkbox"/> CO <sub>2</sub> -Bindung durch begleitendes Grün
	<input type="checkbox"/> Reduzierter Energie- und Ressourcenbedarf für Erstellung und Unterhaltung (bspw. durch Freihaltung oder Entsiegelung von Teilflächen etwa für Versickerung)
Einsatz klimafreundlicher Baustoffe	<input type="checkbox"/> Recyclingmaterial
	<input type="checkbox"/> Wiederverwendung von Baustoffen
	<input type="checkbox"/> Naturmaterial
Sonstiges	<input type="checkbox"/>

Hinweise zur Checkliste Tiefbau und Mobilität:

Grundsätzlich sind keine qualifizierten Betrachtungen der Maßnahmen möglich. Der Aufwand zur Ermittlung von Zahlenwerten bei gleichzeitiger Unschärfe von z. B. Verkehrsprognosen lassen keine belastbaren Aussagen hierzu zu.

**Betreff:****Ideenplattform: Zebrastreifen Thune****Organisationseinheit:**Dezernat III  
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr**Datum:**

14.03.2025

**Beratungsfolge**Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben  
(Entscheidung)**Sitzungstermin**

18.03.2025

**Status**

Ö

**Beschluss:**

Der Planung und der Einrichtung einer Fahrbahnverengung zur Optimierung der Querung der Thunstraße in Höhe des Dorfgemeinschaftshauses wird in der als Anlage beigefügten Fassung zugestimmt.

**Sachverhalt:**Stellungnahme der Verwaltung:

Der Stadtbezirksrat 322 Nördliche Schunter-/Okeraue hat in seiner Sitzung am 04.03.2025 die DS 25-25165 beraten und einstimmig abgelehnt (10 dagegen, 2 Enthaltungen, 0 dafür).

Der Stadtbezirksrat führt aus, dass die Stelle durch die Kurvensituation südlich der vorgesehenen Fahrbahnverengung schwer einsehbar sei und eine Gefahr darstellen würde.

Die Verwaltung sieht allerdings keine bessere Querungsmöglichkeit als an der vorgeschlagenen Stelle.

Leuer

**Anlage/n:**

Anlage 1: Plan Fahrbahneinengung

Anlage 2: KlimaCheck



Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 27.01.2025

Maßstab: 1:250

Erstellt für Maßstab

0 1,25 2,5 5 7,5  
Meter  
Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen



**Braunschweig**  
Fachbereich Stadtplanung und Geoinformation,  
Abteilung Geoinformation

**Anlage 1:****Klima-Check (Muster) mit Checklisten**

Dargestellt in der Beschlussvorlage:

**Klimaschutzrelevantes Beschlussthema<sup>1</sup>**

ja (→ Anhang: Klima-Check)  nein

Anhang zur Beschlussvorlage:

**Anhang: Klima-Check****Auswirkungen auf den Klimaschutz<sup>2</sup>**

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**

Warum klimarelevant? Welche Auswirkungen? Ggf. klimaschutzrelevanten Maßnahmen (sofern nicht in Form von Checkliste)

**Darstellung vorgesehener Klimaschutz-Maßnahmen**

- |   |  |   |
|---|--|---|
| <input type="checkbox"/> Checkliste<br>Baugebiete | <input type="checkbox"/> Checkliste<br>Hochbau | <input checked="" type="checkbox"/> Checkliste<br>Tiefbau und Mobilität |
|---|--|---|

[Einfügen der jeweils relevanten Checkliste]

<sup>1</sup> Nach Vorprüfung, s. Tab. 1: „Relevante Klima-Check-Themenfelder“<sup>2</sup> Nach interner Einschätzung anhand von Leitfragen

<b>Checkliste Baugebiete</b>	
<b>THG-relevante Bereiche</b>	<b>Optimierungsmaßnahmen im Sinne des Klimaschutzes</b>
Standort / Stadt der kurzen Wege	<input type="checkbox"/> Innenentwicklung, Wiedernutzbarmachung, Flächenrecycling <input type="checkbox"/> Fußläufig erreichbare Nahversorgungseinrichtung(en) <input type="checkbox"/> Fußläufig erreichbare öffentliche Einrichtungen (Schule(n), Kita(s) etc.)
Kompakte Stadt	<input type="checkbox"/> Verdichtete Bauweise
Erneuerbare Energien (Strom)	<input type="checkbox"/> Solarpflicht (entsprechend NBauO)
Wärmeversorgung / Erneuerbare Energien	<input type="checkbox"/> Fernwärme oder: <input type="checkbox"/> Erstellung eines Energiekonzeptes auf Basis erneuerbarer Energien Vorgesehene Energieversorgung:  <input type="checkbox"/> THG-neutrale Energieversorgung vorgesehen <sup>1</sup>
Ressourcenschutz, graue Energie	<input type="checkbox"/> Ökobilanzierung, Nachhaltigkeitszertifizierung <input type="checkbox"/> Erhalt und Weiternutzung vorhandener Bausubstanz
Mobilität	<input type="checkbox"/> Mobilitätskonzept vorhanden <input type="checkbox"/> ÖPNV-Anbindung <input type="checkbox"/> Anschluss an übergeordnetes Radwegenetz <input type="checkbox"/> Freizeitwegenetz, Durchgängigkeit und attraktive Verbindungen (Abkürzungen) für Fußverkehr <input type="checkbox"/> Weitere Maßnahmen im Rahmen eines Mobilitätskonzeptes: ...
	<input type="checkbox"/> Autoarmes Quartier
Weiteres	<input type="checkbox"/>
Zusatz für Gewerbegebiete	<input type="checkbox"/> Anbindung an Bahngleise (Güterverkehr)
Weiteres	<input type="checkbox"/>

Hinweise zur Checkliste für die Baugebiete:

- Es können nicht alle Punkte gleichzeitig ausgefüllt werden, da manche sich gegenseitig ausschließen.
- Nicht alle Ansprüche an ein klimagerechtes Quartier können durch einen Bebauungsplan verwirklicht werden (Grenzen des rechtlich Regelbaren).
- Details werden in der Begründung mit Umweltbericht zum Bebauungsplan dargestellt.

<sup>1</sup> Energiebedarf wird im Betrieb komplett ohne fossile Brennstoffe, mit erneuerbaren Energien oder/und Abwärme gedeckt.

Checkliste Hochbau		
THG-relevante Bereiche	Optimierungsmaßnahmen im Sinne des Klimaschutzes	Erläuterungen
Wärme- / Kälteverbrauch	<input type="checkbox"/> Kompakte Bauweise <input type="checkbox"/> Effizienzstandard besser als GEG <input type="checkbox"/> Passivhaus-Komponenten <input type="checkbox"/> Lüftungsanlage mit WRG  <b>Energieversorgung</b> <input type="checkbox"/> Nutzung erneuerbarer Energien: <input type="checkbox"/> Wärmepumpe <input type="checkbox"/> ... <input type="checkbox"/> Fernwärme <input type="checkbox"/> Andere Art der Energieversorgung: ....	
Stromverbrauch	<input type="checkbox"/> Photovoltaik <input type="checkbox"/> ... <input type="checkbox"/> Beleuchtungsplanung, Tageslichtnutzung <input type="checkbox"/> Gebäudeleittechnik <input type="checkbox"/> Nutzer:innen-Schulung	
Ressourcenschutz, graue Energie	<input type="checkbox"/> Ökobilanzierung, Nachhaltigkeitszertifizierung <input type="checkbox"/> Klimafreundliche Baustoffe	
Klimafreundliche Mobilität	<input type="checkbox"/>	
Weiteres	<input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/> Treibhausgasneutrales Gebäude im Betrieb <sup>1</sup>		

Hinweise zur Checkliste Hochbau:

Es können nicht alle Punkte gleichzeitig ausgefüllt werden, da manche sich gegenseitig ausschließen.

<sup>1</sup> Energiebedarf wird im Betrieb komplett ohne fossile Brennstoffe, mit erneuerbaren Energien, gedeckt

<b>Checkliste Tiefbau und Mobilität</b>	
<b>THG-relevante Bereiche</b>	<b>Optimierungsmaßnahmen im Sinne des Klimaschutzes</b>
Maßnahmen für den Umweltverbund	<input type="checkbox"/> Berücksichtigung Fußverkehr
	<input type="checkbox"/> Berücksichtigung Radverkehr
	<input type="checkbox"/> Berücksichtigung ÖPNV
	<input type="checkbox"/>
geplante Grünstruktur	<input type="checkbox"/> CO <sub>2</sub> -Bindung durch begleitendes Grün
	<input type="checkbox"/> Reduzierter Energie- und Ressourcenbedarf für Erstellung und Unterhaltung (bspw. durch Freihaltung oder Entsiegelung von Teilflächen etwa für Versickerung)
Einsatz klimafreundlicher Baustoffe	<input type="checkbox"/> Recyclingmaterial
	<input type="checkbox"/> Wiederverwendung von Baustoffen
	<input type="checkbox"/> Naturmaterial
Sonstiges	<input type="checkbox"/>

Hinweise zur Checkliste Tiefbau und Mobilität:

Grundsätzlich sind keine qualifizierten Betrachtungen der Maßnahmen möglich. Der Aufwand zur Ermittlung von Zahlenwerten bei gleichzeitiger Unschärfe von z. B. Verkehrsprognosen lassen keine belastbaren Aussagen hierzu zu.

*Betreff:*

**Widmung von Verkehrsflächen zu Gemeindestraßen**

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat III 0600 Baureferat	<i>Datum:</i> 14.02.2025
---	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 322 Nördliche Schunter-/Okeraue (Anhörung)	04.03.2025	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (Anhörung)	05.03.2025	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 221 Weststadt (Anhörung)	05.03.2025	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 211 Braunschweig-Süd (Anhörung)	06.03.2025	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 330 Nordstadt-Schunteraue (Anhörung)	06.03.2025	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	18.03.2025	Ö

**Beschluss:**

Die Widmungen der in der Anlage 1 bezeichneten Straßen sind zu verfügen und öffentlich bekannt zu machen.

**Sachverhalt:**

Die Beschlusskompetenz des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergabe ergibt sich aus § 76 Abs. 3 S. 1 NKomVG i. V. m. § 6 Nr. 2 c der Hauptsatzung.

Nach § 6 Abs. 1 Niedersächsisches Straßengesetz (NStrG) vom 24.09.1980 in der zurzeit gültigen Fassung in Verbindung mit den hierzu erlassenen Richtlinien vom 15.01.1992 hat der Träger der Straßenbaulast die Widmung von Straßen zu verfügen. In der Widmungsverfügung ist anzugeben, zu welcher Straßengruppe eine Verkehrsfläche gehört und auf welche Benutzungsart oder Benutzerkreise sie beschränkt werden soll.

Die in der Anlage 1 aufgeführten Straßen sind entweder erstmalig hergestellt worden und werden für den öffentlichen Verkehr gewidmet oder die Widmung wird entsprechend der verkehrlichen Bedeutung angepasst. Trägerin der Straßenbaulast ist die Stadt Braunschweig.

In der Anlage 2 sind die zur Widmung beabsichtigten Flächen mit farbiger Linie kenntlich gemacht.

Der Text für die Veröffentlichung durch zweiwöchigen Aushang am Rathaus (Hauptportal, Platz der Deutschen Einheit 1) ist als Anlage 3 beigefügt. Ein Hinweis auf die Tatsache, den Ort und die Dauer dieses Aushanges wird in der Braunschweiger Zeitung erfolgen.

Leuer

**Anlage/n:**

Anlage 1: Bezeichnete Straßen

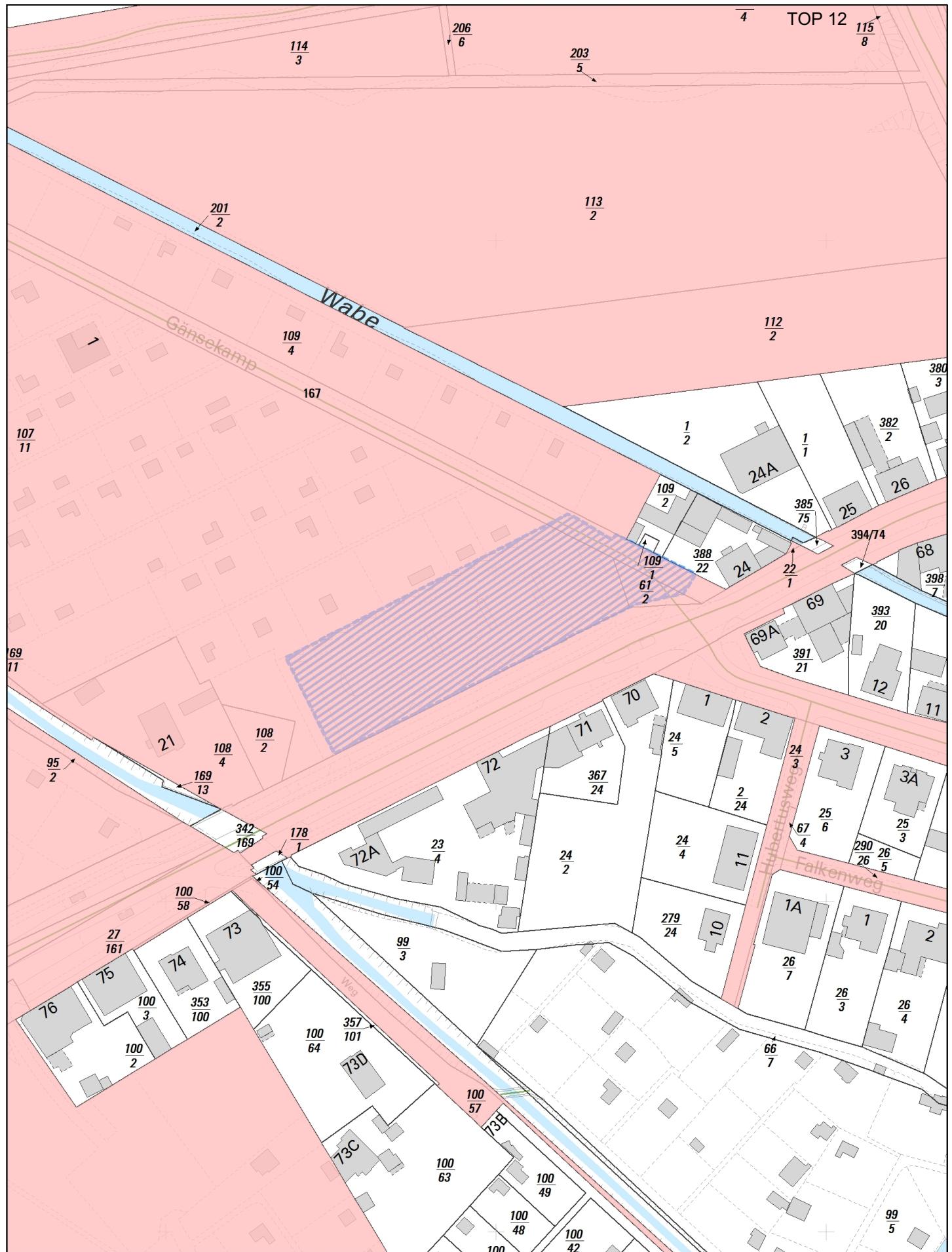
Anlage 2: Stadtkartenausschnitte

Anlage 3: Öffentliche Bekanntmachung

Die in der Stadt Braunschweig nachfolgend genannten Straßen lfd. Nr. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17 werden mit sofortiger Wirkung zur Gemeindestraße mit den genannten Beschränkungen für den Benutzerkreis oder die Benutzungsart gewidmet.

Lfd. Nr.	StBezR	Bezeichnung, Name der Straße	Anfangs- / Endpunkt	Länge / m	Straßengruppe	Teileinziehung	Beschränkungen	Bemerkung
1	112	Parkplatz Gänsekamp	Ebertallee 24 / gegenüber Ebertallee 72 A	122	Gemeindestraße	nein	-	Widmung nach Bestand
2	211	Bauerlegden	Schiefer Berg / Wendehammer	121	Gemeindestraße	nein	-	Widmung nach Verkehrsübergabe
3	211	Bauerlegden	Bauerlegden 14 / Hillenwiese	79	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg	Widmung nach Verkehrsübergabe
4	211	Kleine Wüstemark	Schiefer Berg / Schwedendamm	94	Gemeindestraße	nein	-	Widmung nach Verkehrsübergabe
5	211	Schiefer Berg	Leiferdestraße K 50 / Schiefer Berg 41	716	Gemeindestraße	nein	-	Widmung nach Verkehrsübergabe
6	211	Schwedendamm	Schwedendamm 32 / Schwedendamm 1	292	Gemeindestraße	nein	-	Widmung nach Verkehrsübergabe
7	211	Schwedendamm	Schwedendamm 16 / Beginn Freizeitweg	14	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg, Zufahrt zum Grundstück Schwedendamm 14 frei	Widmung nach Verkehrsübergabe
8	211	Weg südl. HEH zwischen Leipziger Straße und A 36	Leipziger Straße / Weg entlang A 36	385	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg	Widmung nach Bestand
9	221	Rhumeweg	Werrastraße / Wendehammer Hausnr. 9,20	97	Gemeindestraße	nein	-	Widmung nach Bestand
10	221	Werrastraße	Weserstraße / Werrastraße 27	190	Gemeindestraße	nein	-	Widmung nach Bestand
11	221	Heinrich-Rodenstein-Weg	Herbert-Langner-Weg / Störweg	133	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg	Widmungskorrektur
12	221	Herbert-Langner-Weg	Rheinring / Isselstraße	245	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg	Widmungskorrektur
13	221	Herbert-Langner-Weg	Isselstraße / Wiedweg Nr. 6A	14	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg	Widmung nach Verkehrsübergabe
14	221	Isselstraße	Rheinring / Wendehammer	236	Gemeindestraße	nein	-	Widmung nach Verkehrsübergabe
15	322	Kanalsiedlung	Kanalsiedlung 3 / Kanalsiedlung 7	107	Gemeindestraße	nein	-	Widmung nach Bestand
16	322	Verbindungsweg Zu den Sündern und Rathsholz	Zu den Sündern / Rathsholz	80	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg	Widmung nach Bestand
17	330	Bleibtreuweg	Lichtwerkallee / Nordanger	160	Gemeindestraße	nein	-	Widmung nach Verkehrsübergabe

Anlage 1



Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 06.09.2024

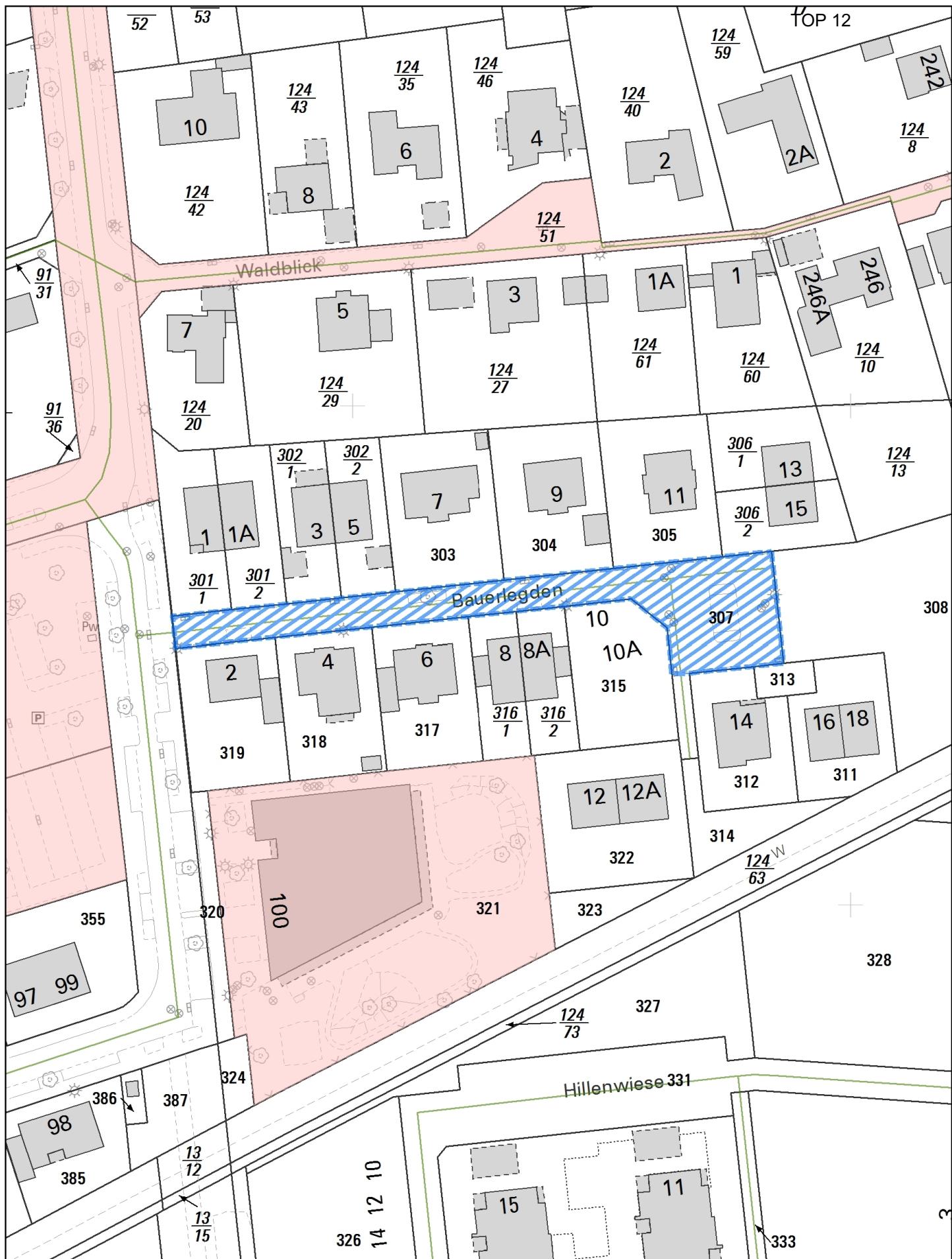
Maßstab: 1:1 500

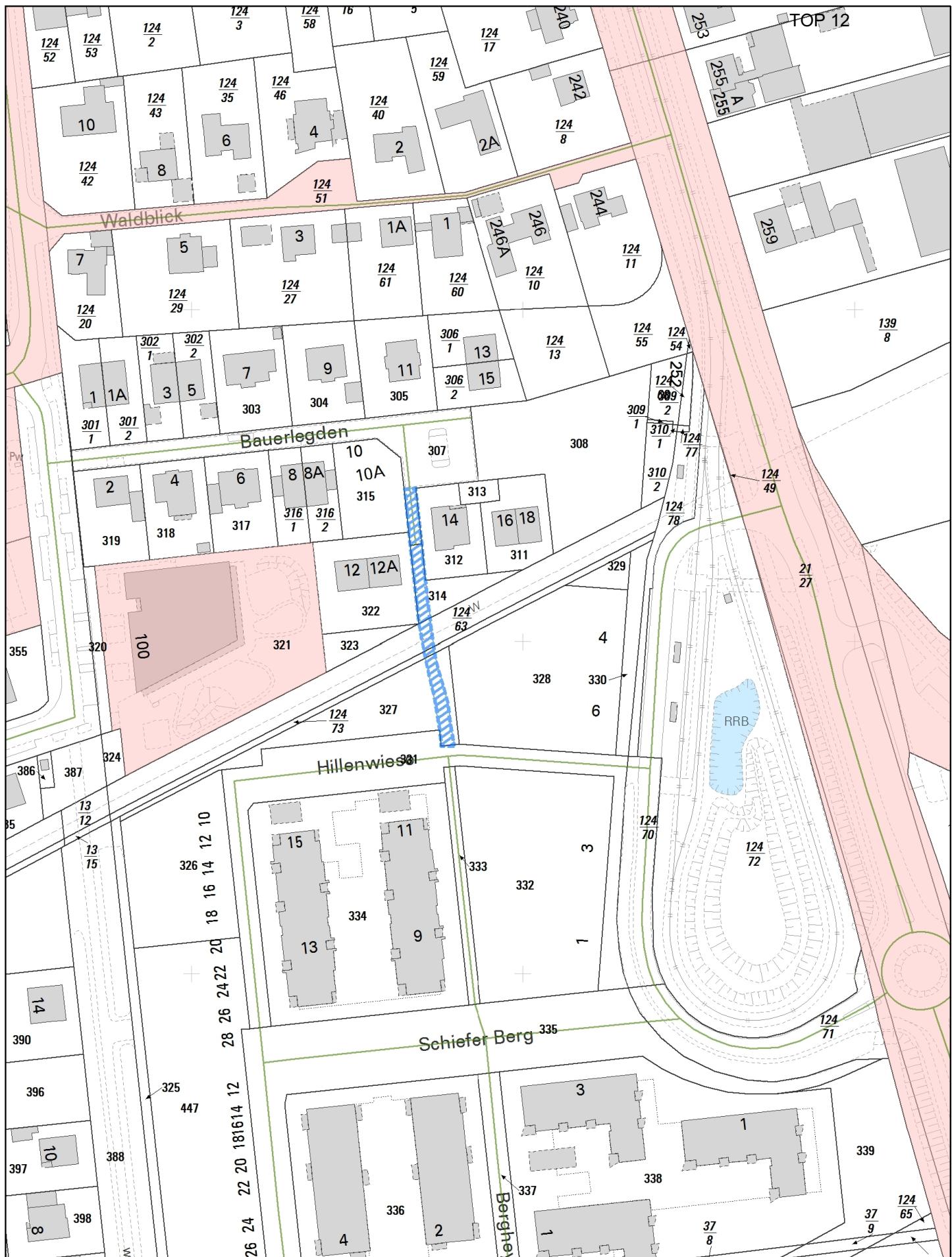
Erstellt für Maßstab



Stadt 

**Braunschweig**  
Fachbereich Stadtplanung  
und Geoinformation,  
Abteilung Geoinformation









## Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 27.11.2024

Maßstab: 1:1 750

Erstellt für Maßstab



## Stadt



## Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung  
und Geoinformation,  
Abteilung Geoinformation

Nur für den  
Dienstgebrauch

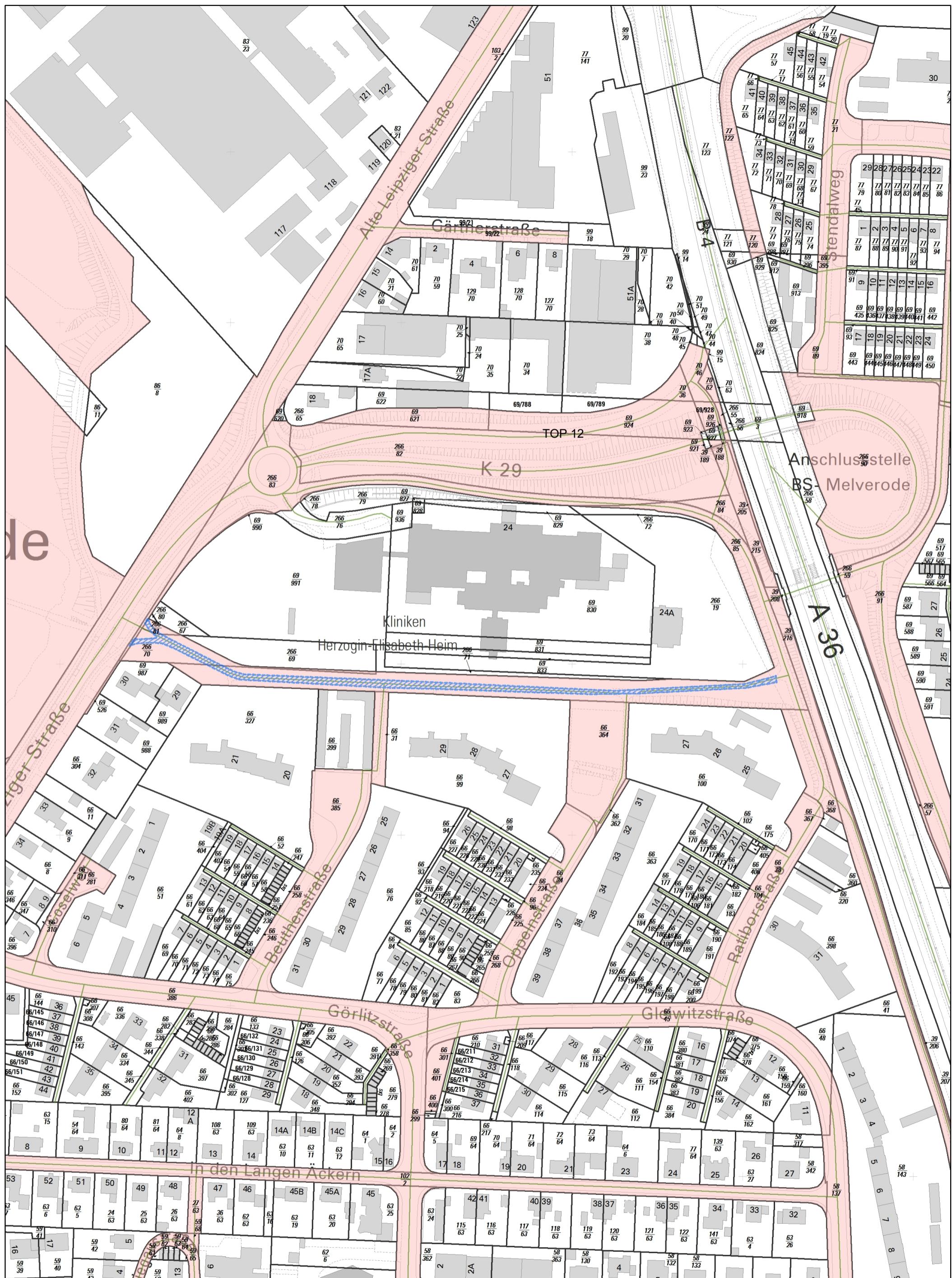
A horizontal analog meter scale with numerical markings at 0, 5, 10, 20, and 30. The scale is marked with vertical grid lines between the major numbers. A black vertical line with a horizontal bar extends from the scale, indicating a value of 20. The word "Meter" is printed in black capital letters to the right of the scale.

Der angegebene Maßstab ist

Digitized by srujanika@gmail.com







Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 18.12.2024

Maßstab: 1:2 000

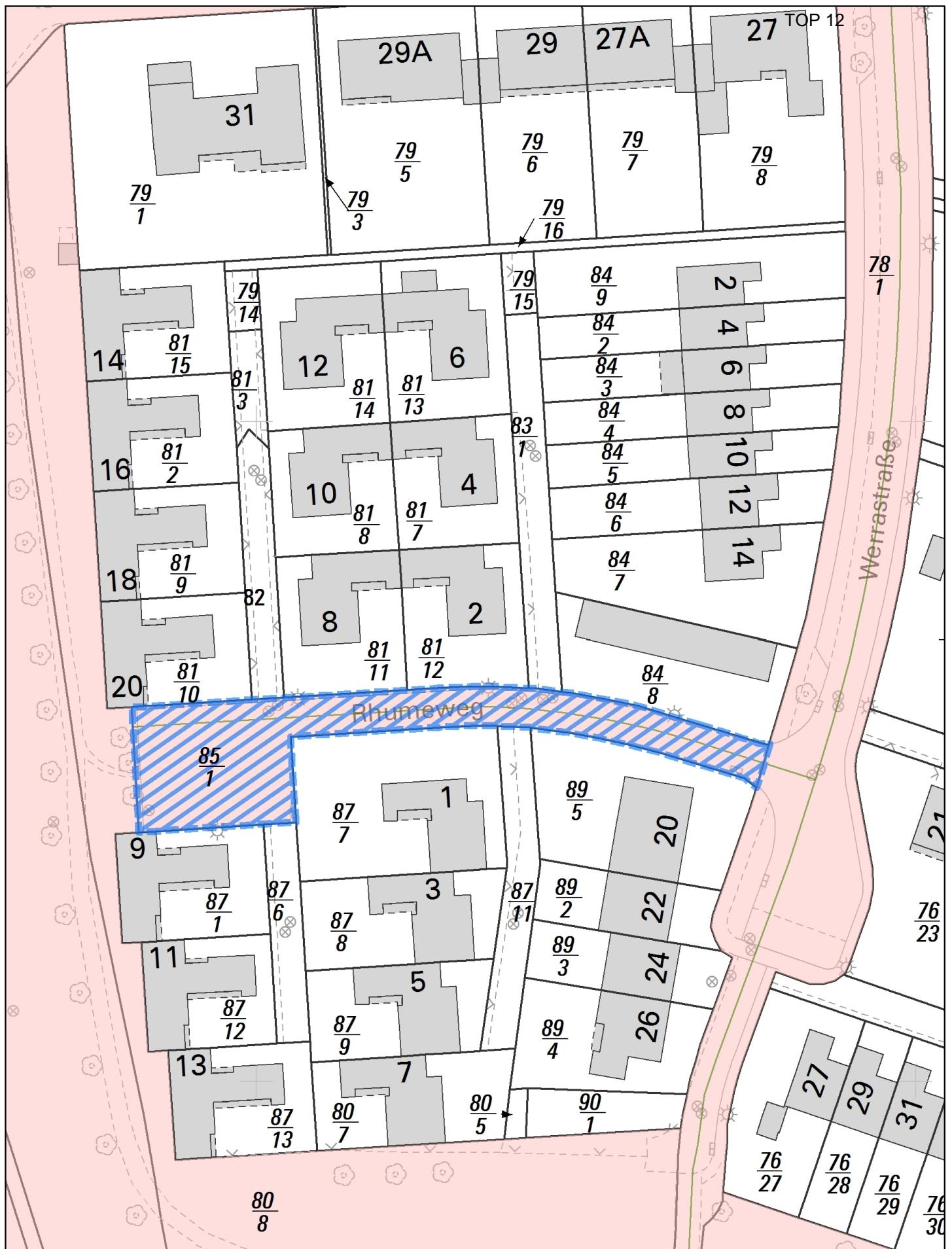
Erstellt für Maßstab

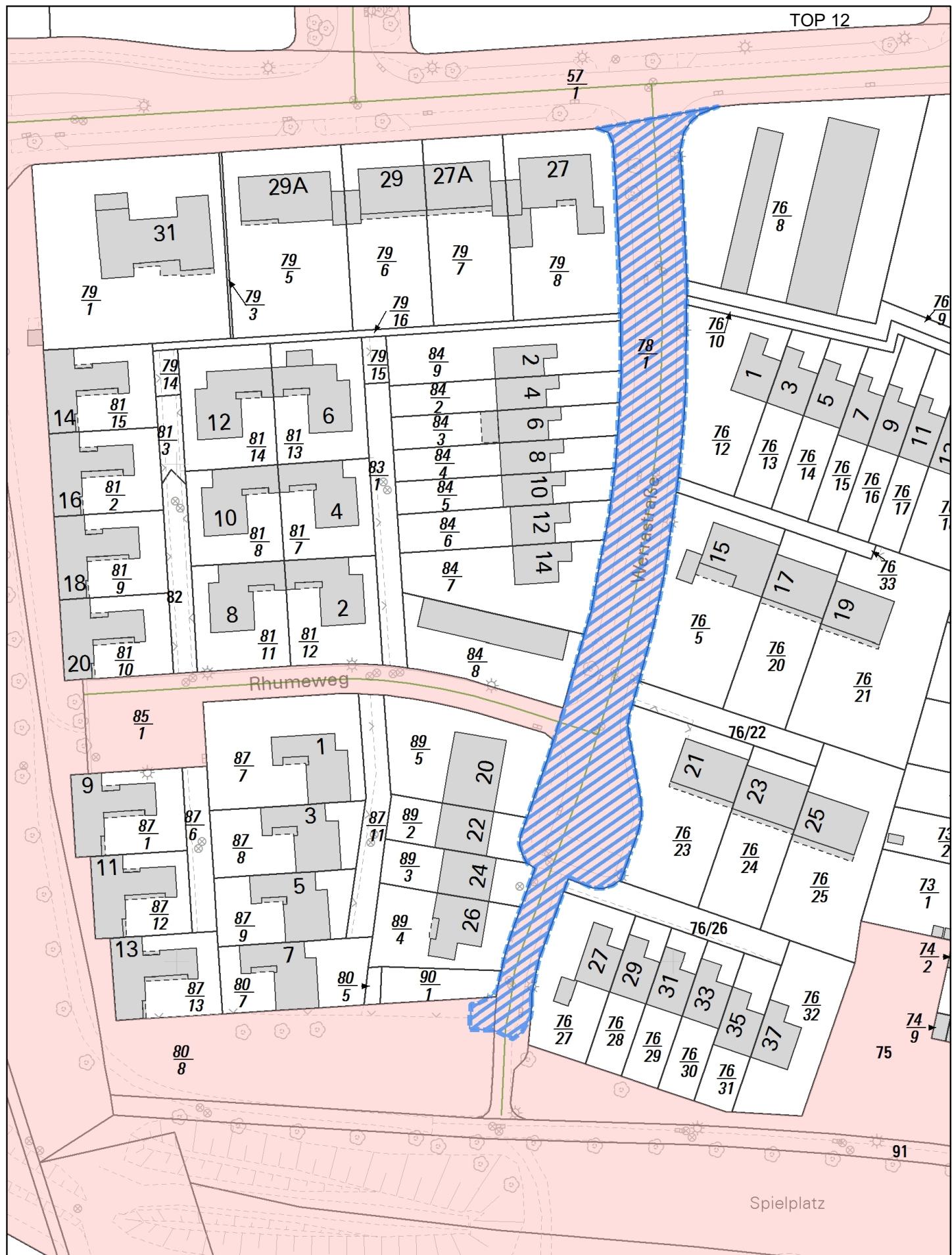
0 5 10 20 30  
Meter

Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen

Nur für den  
Dienstgebrauch

Stadt **Braunschweig**  
Fachbereich Stadtplanung und Geoinformation,  
Abteilung Geoinformation





Ausgabe FRISBI

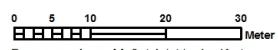
Angefertigt: 23.01.2025

Maßstab: 1:1 000

Erstellt für Maßstab



Nur für den  
Dienstgebrauch



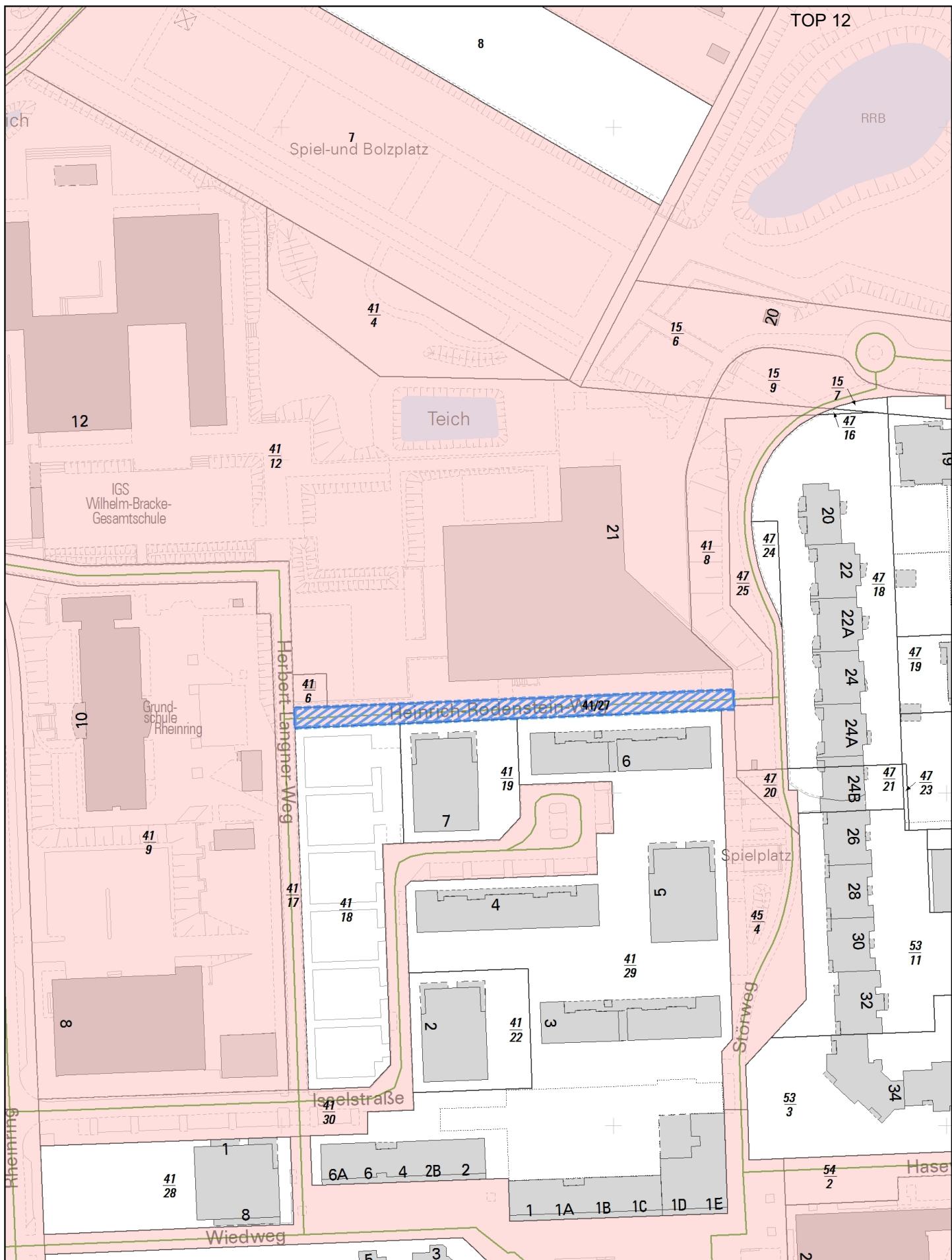
Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen

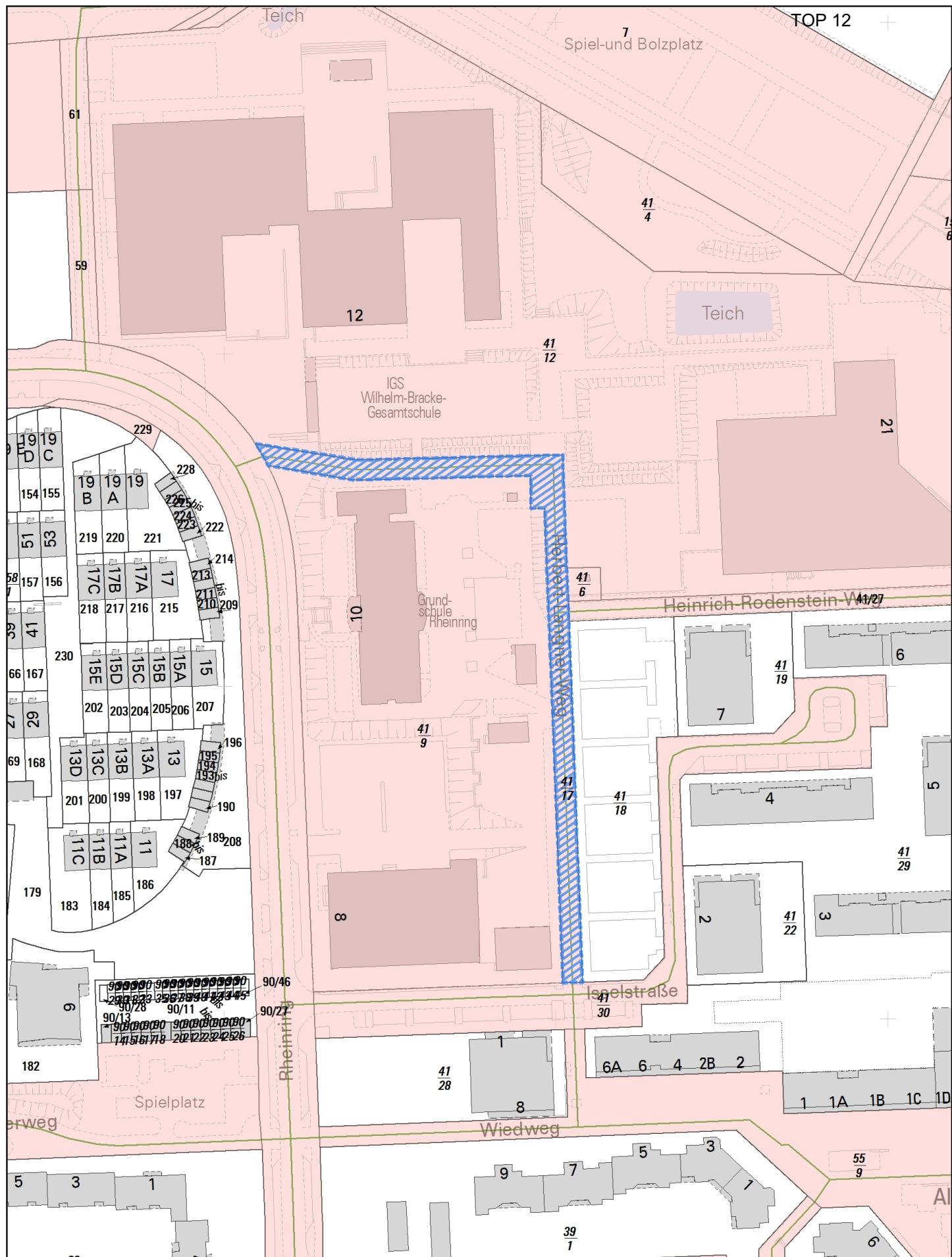


## Stadt



## **Braunschweig** Fachbereich Stadtplanung und Geoinformation, Abteilung Geoinformation





### Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 08.05.2024

Maßstab: 1:1 500

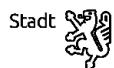
Erstellt für Maßstab



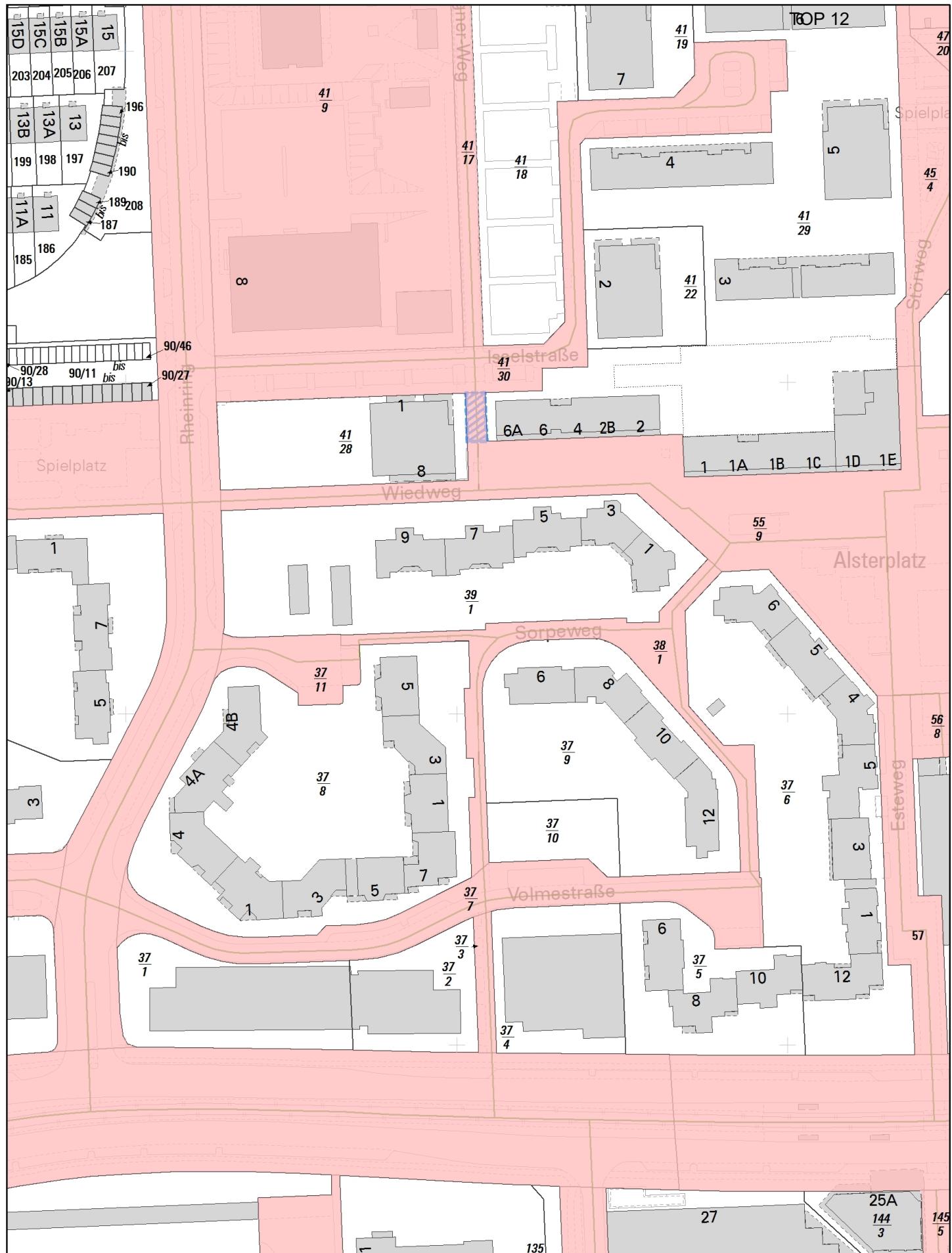
Nur für den  
Dienstgebrauch

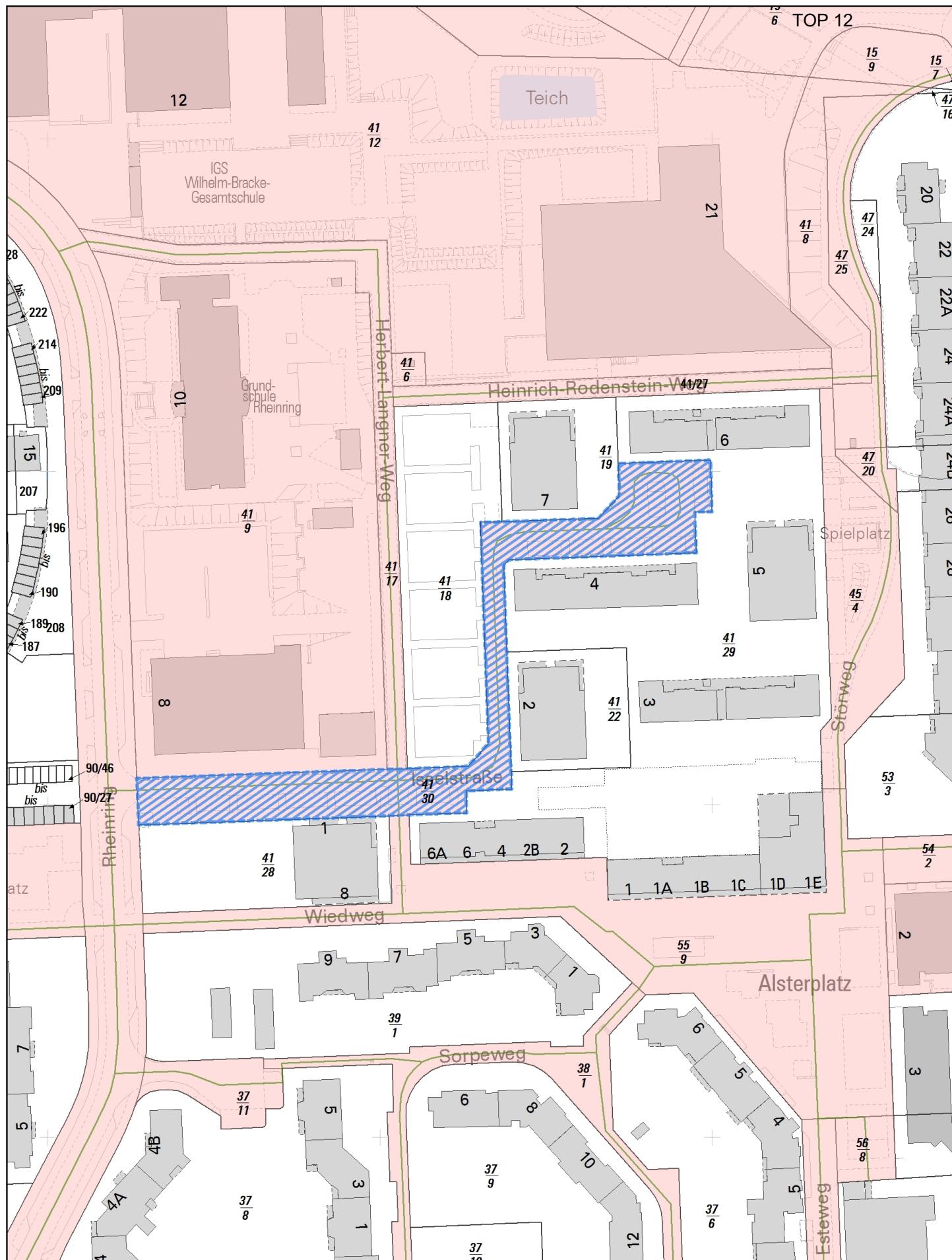
0 5 10 20 30  
Meter

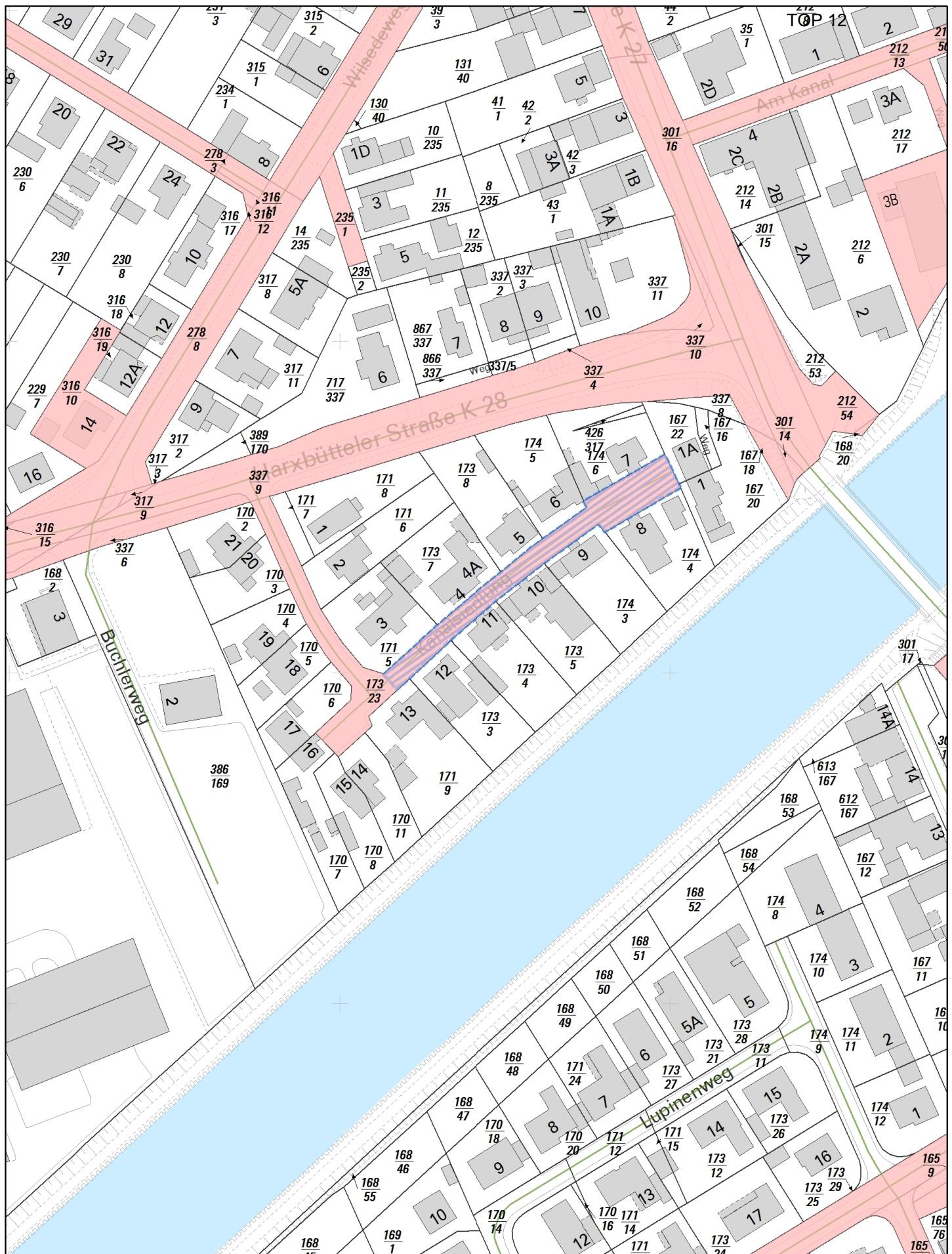
Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen



**Braunschweig**  
Fachbereich Stadtplanung  
und Geoinformation,  
Abteilung Geoinformation







Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 25.06.2024

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab

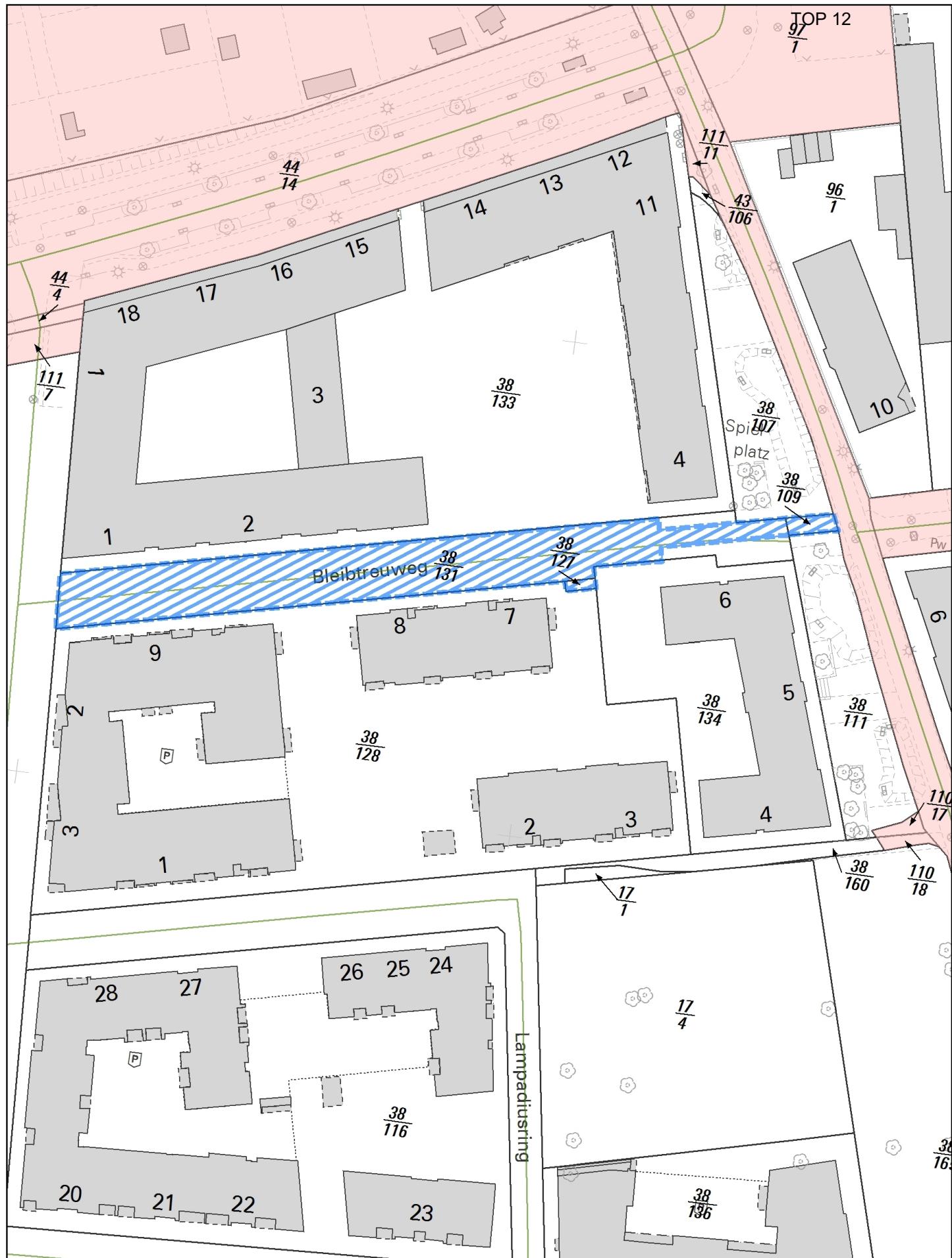


Stadt 



**Braunschweig**  
Fachbereich Stadtplanung  
und Geoinformation,  
Abteilung Geoinformation





## Auszgabe FRISBI

Angefertigt: 23.01.2025

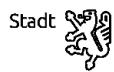
Maßstab: 1:1 000

Erstellt für Maßstab



0 5 10 20 30  
Meter

Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen



**Braunschweig**  
Fachbereich Stadtplanung  
und Geoinformation,  
Abteilung Geoinformation

## Öffentliche Bekanntmachung

Widmung gemäß § 6 des Niedersächsischen Straßengesetzes  
Teileinziehung gemäß § 8 des Niedersächsischen Straßengesetzes



Die in der Stadt Braunschweig nachfolgend genannten Straßen lfd. Nr. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17 werden mit sofortiger Wirkung zur Gemeindestraße mit den genannten Beschränkungen für den Benutzerkreis oder die Benutzungsart gewidmet.

Trägerin der Straßenbaulast ist die Stadt Braunschweig.

Gegen diese Verfügung kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Klage beim Verwaltungsgericht Braunschweig, Wilhelmstraße 55, 38100 Braunschweig erhoben werden.

Lfd. Nr.	StBezR	Bezeichnung, Name der Straße	Anfangs- / Endpunkt	Länge / m	Straßengruppe	Teileinziehung	Beschränkungen
1	112	Parkplatz Gänsekamp	Ebertallee 24 / gegenüber Ebertallee 72 A	122	Gemeindestraße	nein	-
2	211	Bauerlegden	Schiefer Berg / Wendehammer	121	Gemeindestraße	nein	-
3	211	Bauerlegden	Bauerlegden 14 / Hillenwiese	79	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg
4	211	Kleine Wüstemark	Schiefer Berg / Schwedendamm	94	Gemeindestraße	nein	-
5	211	Schiefer Berg	Leiferdestraße K 50 / Schiefer Berg 41	716	Gemeindestraße	nein	-
6	211	Schwedendamm	Schwedendamm 32 / Schwedendamm 1	292	Gemeindestraße	nein	-
7	211	Schwedendamm	Schwedendamm 16 / Beginn Freizeitweg	14	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg, Zufahrt zum Grundstück Schwedendamm 14 frei
8	211	Weg südl. HEH zwischen Leipziger Straße und A 36	Leipziger Straße / Weg entlang A 36	385	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg
9	221	Rhumeweg	Werrastraße / Wendehammer Hausnr. 9,20	97	Gemeindestraße	nein	-
10	221	Werrastraße	Weserstraße / Werrastraße 27	190	Gemeindestraße	nein	-
11	221	Heinrich-Rodenstein-Weg	Herbert-Langner-Weg / Störweg	133	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg
12	221	Herbert-Langner-Weg	Rheinring / Isselstraße	245	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg
13	221	Herbert-Langner-Weg	Isselstraße / Wiedweg Nr. 6A	14	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg
14	221	Isselstraße	Rheinring / Wendehammer	236	Gemeindestraße	nein	-
15	322	Kanalsiedlung	Kanalsiedlung 3 / Kanalsiedlung 7	107	Gemeindestraße	nein	-
16	322	Verbindungsweg Zu den Sündern und Rathsholz	Zu den Sündern / Rathsholz	80	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg
17	330	Bleibtreuweg	Lichtwerkallee / Nordanger	160	Gemeindestraße	nein	-

Anlage 3

Stadt Braunschweig, Baureferat

Absender:

**Fraktion Bündnis 90 - DIE GRÜNEN im  
Rat der Stadt**

**25-25391**

Anfrage (öffentlich)

Betreff:

**Parken auf Gehwegen**

Empfänger:

Stadt Braunschweig  
Der Oberbürgermeister

Datum:

03.03.2025

Beratungsfolge:

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur  
Beantwortung)

Status

18.03.2025

Ö

### **Sachverhalt:**

Das illegale Parken auf Gehwegen ist nach wie vor ein großes und ungelöstes Problem. Dies gilt insbesondere für Stadtteile mit einem hohen Parkdruck, wie z.B. für das Östliche und Westliche Ringgebiet. Aber in fast allen Stadtteilen gibt es Straßen, in denen Gehwege durch illegal geparkte Kfz für Zufußgehende nur eingeschränkt nutzbar sind. Zu einem Sicherheitsrisiko werden falsch abgestellt Pkw immer dort, wo z.B. wichtige Sichtbeziehungen in Kreuzungsbereichen unterbrochen werden. Dies gilt insbesondere auf Schulwegen oder anderen Wegen, die häufig von Kindern genutzt werden, die dann unvermittelt zwischen parkenden Autos auftauchen können.

Im jüngst beschlossenen Mobilitätsentwicklungsplan 2035+ (MEP) widmet sich die Maßnahme V2 mit dem Titel „Abbau von Nutzungskonflikten mit dem ruhenden Kfz-Verkehr“ dem Thema des Parkens auf Gehwegen. Zu dieser Maßnahme, die dem Handlungsfeld Verkehrssicherheit zugeordnet ist, heißt es:

„Im Sinne des BVerwG ahndet die Parkraumüberwachung sowohl im Interesse der Gehwegnutzenden als auch der Anwohnenden konsequent nicht angeordnetes Gehwegparken. 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.“

Daneben findet sich im Haushalt der Jahre 2025 und 2026 unter dem Projekttitel „MEP / Förderung Fußverkehr“ der folgende Eintrag:

„Zusätzliche Haushaltsmittel in Höhe von 300.000 EUR für 2025-2026 für die Förderung des Fußverkehrs in der Innenstadt und auf Stadtteilebene (Teilmaßnahme Mobilitätsentwicklungsplan)“.

Hierzu bitten wir um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Aus welchem Grund hält die Verwaltung vor dem Hintergrund, dass die einschlägigen Regelwerke eine Gehwegbreite von mind. 2,50 m empfehlen, eine „Restgehwegbreite von mind. 1,80 m“ für ausreichend?
2. Welche einfach umzusetzenden baulichen Maßnahmen stehen zur Verfügung, um das illegale Parken auf Gehwegen konsequent zu unterbinden?
3. Plant die Verwaltung, die oben genannten Haushaltsmittel auch für solche unter 2. genannten Maßnahmen zu verwenden?

**Anlagen:**

keine

**Betreff:****Parken auf Gehwegen****Organisationseinheit:**Dezernat III  
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr**Datum:**

18.03.2025

**Beratungsfolge****Sitzungstermin**

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis) 18.03.2025

**Status**

Ö

**Sachverhalt:**

Zur Anfrage der Fraktion Bündnis 90 – DIE GRÜNEN vom 03.03.2025 nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Zu 1.:

Gemäß den Regelwerken der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) sollte der Verkehrsraum (nutzbare Gehwegbreite) im Seitenraum mindestens 1,80 m betragen (Grundmaß ohne Sicherheitsräume). Zuzüglich Sicherheitsraum, der je nach Bebauungssituation variieren kann (i. d. R. 20 cm zur Bebauung und 50 cm zum Fahrbahnrand) ergibt sich eine Gehwegbreite von 2,50 m. Da in eng bebauten Bereichen häufig kein ausreichender Platz für alle Belange in Regelmaßen besteht, sind regelmäßig Kompromisse zu finden.

Zu 2.:

Das Verhindern von Gehwegparken ist nur durch das Zusammenwirken von baulichen und ordnungsrechtlichen Maßnahmen möglich.

Die Überwachung des Parkraumes erfolgt im Rahmen der personellen Möglichkeiten. Das Gehwegparken zieht, je nach Dauer und Behinderung bzw. Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmender, ein Verwarnungsgeld in Höhe von 55 - 100 € und ggf. einen Eintrag in das Fahreignungsregister („Punkt in Flensburg“) nach sich. Die Verwarnungs- und Bußgelder sind bundeseinheitlich geregelt und können von der Stadt nicht beliebig erhöht oder vermindert werden. Sofern die Behinderung so gravierend ist, dass das Fahrzeug entfernt werden muss, erfolgt eine Abschleppmaßnahme.

Bauliche Maßnahmen spielen eine untergeordnete Rolle, da meist eine vollständige Neuplanung des Straßenquerschnitts notwendig wäre, um das Gehwegparken zu erschweren. Weiter können bauliche Maßnahmen an und auf den Gehwegen auch Hindernisse für Fußgänger und Rollstuhlfahrer (z. B. Poller) darstellen, und sind daher nur punktuell anzubringen und sind im Einzelfall zu prüfen.

Zu 3.:

Konkrete Verwendungen der benannten Haushaltsmittel sind noch nicht festgelegt.

Leuer

**Anlage/n:**

keine