

Tagesordnung öffentlicher Teil

Sitzung des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben

Sitzung: Mittwoch, 26.11.2025, 14:00 Uhr

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

Tagesordnung

Öffentlicher Teil:

1. Eröffnung der Sitzung
2. Genehmigung des Protokolls der Sitzung vom 02.09.2025 (öffentlicher Teil)
3. Mitteilungen
- 3.1. Arbeitskreis für urbane Mobilität (AuM) 25-26804
4. Anträge
- 4.1. Sichere Radverkehrsführung im Umfeld Hagenbrücke/Küchenstraße 25-26817
- 4.2. Unterbindung des Kfz-Durchgangsverkehrs in der Adolfstraße 25-26913
- 4.3. Kennzeichnung von Hindernissen für Blinde und Sehbehinderte 25-26949
- 4.4. Stationsbasiertes Park-System für E-Scooter auch außerhalb der Okerumflut 25-26946
5. 25-26951 Konzept zum Bankspendenprogramm "Meine Bank für Braunschweig"
6. Widmung von Verkehrsflächen zu Gemeindestraßen 25-26437
7. 2. Satzung zur Änderung der Satzung über die Erhebung von Erschließungsbeiträgen (Erschließungsbeitragsatzung) 25-26006
8. Erste Änderung der Satzung über die Erhebung von Ablösebeträgen für notwendige Einstellplätze von Kraftfahrzeugen (Einstellplatzablösesatzung) 25-26421
9. Umsetzung Qualitätsstandard Fahrradstraßen - Abt-Jerusalem-Straße, Bültenweg, Gaußstraße, Linnéstraße, Pockelsstraße Süd und Spielmannstraße 25-26638
10. Umsetzung Qualitätsstandard Fahrradstraßen - Adolfstraße (Kurt-Schumacher-Straße bis Leonhardstraße) 25-26718
11. Ringgleisquerung über den Brodweg 25-26603
12. 25-26765 Richtlinie für nachhaltige Beschaffungen
13. Anfragen
- 13.1. Radverkehrsführung Hagenmarkt-Umfeld während der Weihnachtsmarktzeit 25-26798
- 13.2. E-Scooter in der Oker 25-26916

Braunschweig, den 19. November 2025

<i>Betreff:</i> Arbeitskreis für urbane Mobilität (AuM)

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	<i>Datum:</i> 21.11.2025
--	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis)	26.11.2025	Ö

Sachverhalt:

Hintergrund:

Am 18.02.2025 beschloss der Rat der Stadt Braunschweig in der DS 24-24770 den Mobilitätsentwicklungsplan 2035+ (MEP). Der Arbeitskreis für urbane Mobilität (AuM) wird im Sinne der MEP-Maßnahme M2 aus dem Handlungsfeld Mobilitätsmanagement den Umsetzungsprozess des MEP begleiten.

Zielsetzung:

Der AuM verfolgt das Ziel, die Umsetzung und die Zielerreichung des Mobilitätsentwicklungsplanes 2035+ zu begleiten. Den zentralen Rahmen bilden neben dem Handlungskonzept des MEP die sechs strategischen Zielfelder, die aus den Leitlinien des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (ISEK) abgeleitet sind. Mit der Bildung des AuM entsteht eine Plattform für einen Dialog zwischen Akteuren aus Wissenschaft und Forschung, Wirtschaft und Handel, Mobilitätsbeauftragten verschiedener Verbände und Behörden, Mobilitätsanbietern sowie Politik und Verwaltung. Der AuM ermöglicht die Reflektion erreichter Meilensteine und fördert die gemeinsame Lösungsfindung mit Blick auf neue Chancen und Herausforderungen.

Zusammensetzung

Der AuM bildet einen ausgewogenen Querschnitt der Gesellschaft ab und ist zugleich kompakt und arbeitsfähig. Der AuM setzt sich aus 21 verwaltungsexternen „Institutionen“ zusammen, die in fünf Bereichen zusammengefasst sind.

- Mobilitätsanbieter (2 Vertretung)
 - 1 Vertretung der BSVG
 - 1 Vertretung Regionalverband Braunschweig
- Mobilitätsbeauftragte (8 Vertretungen)
 - 1 Vertretung des ADAC
 - 1 Vertretung des ADFC
 - 1 Vertretung des Fuss e. V.
 - 1 Vertretung des VCD
 - 1 Vertretung des Behindertenbeirats
 - 1 Vertretung des Seniorenbeirats
 - 1 Vertretung der Polizeiinspektion Braunschweig
 - 1 Vertretung der Feuerwehr Braunschweig
- Wissenschaft und Forschung (3 Vertretungen)
 - 1 Vertretung der TU Braunschweig, Institut für Verkehr und Stadtbauwesen
 - 1 Vertretung der TU Braunschweig, Professur Gender, Technik, Mobilität
 - 1 Vertretung des DLR, Institut für Verkehrssystemtechnik

- Wirtschaft und Handel (5 Vertretungen)
 - 1 Vertretung des AAI
 - 1 Vertretung der IHK
 - 1 Vertretung des AGV
 - 1 Vertretung der Handwerkskammer
 - 1 Vertretung der Dehoga
- Politik (je 1 Vertretung der drei großen Fraktionen des Rates der Stadt)
 - 1 Vertretung der SPD
 - 1 Vertretung der Partei Bündnis 90/Die Grünen
 - 1 Vertretung der CDU

Die Institutionen berufen die jeweiligen Vertretungen eigenständig und ernennen zudem jeweils eine Stellvertretung. Sollten einzelne Institutionen dauerhaft keine Vertretungen entsenden können, sucht und benennt die Stadtverwaltung alternative Institutionen, die die dahinterstehenden Zielgruppen angemessen repräsentiert.

Der fachlich zuständige Dezernent ist festes Mitglied des AuM. Aus der Verwaltung ist der Fachbereich Tiefbau und Verkehr ebenfalls als ständige Vertretung vorgesehen.

Die erste Arbeitskreissitzung ist für 2026 vorgesehen. Die Arbeitsweise und Inhalte der Arbeitskreissitzungen werden bis zur ersten Sitzung konkretisiert und in eine Geschäftsordnung überführt.

Umgang mit den Arbeitsgruppen des Mobilitätsentwicklungsplan 2035+

An der Aufstellung des MEP waren verschiedene Arbeitsgruppen beteiligt, dazu zählen der Expertenkreis, der Lenkungskreis, der wissenschaftliche Beirat und die verwaltungsinterne Projektgruppe. Weiterhin wurden die Braunschweigerinnen und Braunschweiger intensiv in den Aufstellungsprozess eingebunden.

Eine ausgewogene Auswahl an Mitgliedern des Expertenkreises, des Lenkungskreises und des wissenschaftlichen Beirats werden im AuM zu einem Gremium vereint.

Die Braunschweigerinnen und Braunschweiger werden weiterhin zu den aktuellen Entwicklungen in der Mobilitätsentwicklungsplanung informiert und bei Bedarf beteiligt.

Leuer

Anlage/n:

keine

Betreff:

**Sichere Radverkehrsführung im Umfeld
Hagenbrücke/Küchenstraße**

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

05.11.2025

Beratungsfolge:

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben
(Entscheidung)

26.11.2025

Status

Ö

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird beauftragt zu prüfen, welche regelkonformen Führungen des Radverkehrs auf den Straßen Hagenbrücke und Küchenstraße möglich und absehbar realisierbar sind. Hierbei geht es insbesondere um die folgenden Abschnitte:

- Nördlich: vom Hagenmarkt bis zur Einmündung Alte Waage
- Südlich: vom Meinhardshof bis zur Casparistraße.

Geprüft werden soll auch, wie eine Umsetzung bestandsnah, d.h. mit wenig baulichen Maßnahmen, inkl. zeitlichem Benefit erfolgen kann.

Das Ergebnis soll dem Ausschuss im 1. Quartal 2026 vorgelegt werden.

Sachverhalt:

Die Radverkehrsführung auf der Küchenstraße im Abschnitt Hagenbrücke bis Alte Waage auf der nördlichen Straßenseite und von Meinhardshof bis Casparistraße auf der südlichen Straßenseite entsprechen nicht den aktuellen Regelwerken (ERA, StVO, RAST) was die Breite, Stetigkeit und Übersichtlichkeit betrifft. Sie ist damit gefährlich, uneinladend und umwegig.

Grundlagen:

Im Ergebnis der systematischen Erhebung des Radverkehrsnetzes ist für den o.g. Verkehrsraum überwiegend eine hohe Priorität für den Handlungsbedarf festgestellt worden. Dies betrifft u.a. die unübersichtliche Umfahrung der Kemenate mit engen Kurvenradien sowie die ebenfalls unübersichtliche Umfahrung des Neustadtrathauses durch eine Fußgängerzone (d.h. Schrittgeschwindigkeit) mit einem desolaten Belag. Insbesondere die Weiterführung im Bereich Höhe/Hagenbrücke hat ein sehr hohes Konfliktpotential mit zu Fuß Gehenden wegen unzureichender Aufstellflächen und Wegebreiten. Der Radweg weist hier Breiten von unter 80 cm bis zum Hagenmarkt auf (s. Anlagen zum „Ergebnisbericht zur systematischen Erhebung und Analyse des Radverkehrsnetzes“ 04 Karte: Priorität der Strecken, DS 24-24769).

Die WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH (WVI) hat am 7.5.2019 das Ergebnis der Verkehrsanalyse zum Hagenmarkt im damaligen Planungs- und Umweltausschuss mit einer einspurigen Kfz-Spur auf der Nordseite der o.g. Route vorgestellt. Die Verkehrsleistung im Gesamtgefüge bliebe damit nahezu erhalten.

Am Institut für Verkehr und Stadtbauwesen der TU Braunschweig wurden Studienarbeiten für den Abschnitt Hagenbrücke - Reichsstraße - Küchenstraße - Höhe erarbeitet. Bei einigen

Arbeiten wurden abschnittsweise geschützte Radfahrstreifen in Kombination mit einer überbreiten Kfz-Fahrbahn vorgeschlagen.

Vor dem Hintergrund der Fahrspurreduzierung im Zuge des Kreuzungsumbaus Hagenmarkt (s. WVI-Analyse) ist ein Kfz-Flächenüberschuss auf der Nordseite festzustellen, der für eine Fahrradspur genutzt werden kann, bei gleichzeitigem Platzgewinn für zu Fuß Gehende. Auf der Südseite wird ein geschützter Radfahrstreifen vorgeschlagen.

In der Stadt Frankfurt werden für Radverkehrsführungen vielfach bestandsnahe Lösungen umgesetzt. Das hat u.a. den Vorteil der kurzfristigen Erhöhung der Verkehrssicherheit, ist ressourcenschonend und kostengünstig.

Bei kurzzeitigen Verkehrsversuchen der Mobilitätsverbände 2019 und 2020 auf Teilabschnitten im Umfeld der Küchenstraße hat es positive Rückmeldungen zu sicheren Radverkehrsführungen auf dem Abschnitt gegeben (siehe dazu die Links unter Anlagen).

Vor diesem Hintergrund wird die Verwaltung gebeten, alternative Führungsformen zu prüfen und das Ergebnis dem AMTA vorzulegen. Ziel ist es, eine Beschlussvorlage zu erhalten.

Anlagen:

<https://www.fahrradstadt-braunschweig.de/2020/05/25/radspur-auf-kuechenstrasse-und-hagenbruecke/>

<https://www.fahrradstadt-braunschweig.de/events/geschuetzte-radspur-zum-ausprobieren/>

Betreff:

Unterbindung des Kfz-Durchgangsverkehrs in der Adolfstraße

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

12.11.2025

Beratungsfolge:

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben
(Entscheidung)

26.11.2025

Status

Ö

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird gebeten, gemäß dem Qualitätsstandard für Fahrradstraßen geeignete Maßnahmen zur Unterbindung des Kfz-Durchgangsverkehrs auf der Adolfstraße zwischen Kurt-Schumacher-Straße und Leonhardstraße zu prüfen und vorzuschlagen.

Sachverhalt:

Die Adolfstraße ist im genannten Abschnitt als Fahrradstraße ausgewiesen. Die Fahrbahn ist relativ breit und übersichtlich, daher lädt sie auch nicht zu einer verhaltenen Fahrweise ein.

Eine kürzlich an die Ratsfraktionen übersandte Erhebung des ADFC ergab jedoch, dass zu den Spitzenzeiten (7:00 Uhr bis 8:00 Uhr bzw. 16:00 Uhr bis 17:00 Uhr) von den stündlich jeweils ca. 100 bzw. 80 Kfz etwa 80 % die Adolfstraße auf diesem Abschnitt ganz durchfahren, also nicht dem Anlieger- bzw. Anwohnerverkehr zuzurechnen sind. In denselben Zeiträumen wurden jeweils deutlich über 100 Radfahrende gezählt.

Im Qualitätsstandard für Fahrradstraßen wird als eine Maßnahme zur Verbesserung der Sicherheit und Attraktivität der folgende Punkt genannt (DS [22-19984](#)): „Beschränkung der Zufahrt auf Anliegerverkehre, sofern Kfz-Verkehr zugelassen ist, und Prüfung geeigneter (baulicher) Maßnahmen zur Verhinderung von Kfz-Durchgangsverkehr, z. B. durch Einbahnstraßen, Sackgassen oder Diagonalsperren.“

Erfahrungsgemäß würde eine Beschilderung „Anlieger frei“ alleine hier nicht ausreichen, um den Kfz-Verkehr spürbar zu reduzieren. Eine geeignete Maßnahme könnte es z. B. sein, die Durchfahrung auf ganzer Länge zu unterbinden, z. B. durch einen Modalfilter im Bereich der Einmündung Villierstraße. Er könnte aus Pollern oder auch einer „Möblierung“ wie im Magniviertel in der Ritterstraße bestehen und müsste so platziert sein, dass Durchgangsverkehr nicht einfach auf die angrenzenden Wohnstraßen (Villierstraße, Bertramstraße, Gerstäckerstraße) verlagert wird. Auch die Durchlässigkeit für Einsatzfahrzeuge, Müllabfuhr, Straßenreinigung müsste gewährleistet sein.

Anlagen:

keine

Betreff:

Kennzeichnung von Hindernissen für Blinde und Sehbehinderte

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

13.11.2025

Beratungsfolge:

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben
(Entscheidung)

26.11.2025

Status

Ö

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird gebeten, sich mit dem Blinden- und Sehbehindertenverband Niedersachsen e.V. in Verbindung zu setzen, um gemeinsam nach Lösungen zu suchen, wie Hindernisse (Poller, Fahrradständer, Treppenstufen etc.) in der Braunschweiger Innenstadt besser gekennzeichnet werden können.

Sachverhalt:

Am 15. Oktober dieses Jahres hatte der Blinden- und Sehbehindertenverband Niedersachsen e. V. (BVN) anlässlich des Tags des weißen Stockes zu einer besonderen Stadtführung durch die Braunschweiger Innenstadt eingeladen.

Die Teilnehmer aus Politik und Verwaltung hatten die Gelegenheit, sich mittels präparierter Brillen in die Perspektive von blinden und sehbehinderten Menschen zu versetzen und sich mit dem sogenannten weißen Stock den Weg durch die Braunschweiger Innenstadt zu bahnen. Auf dem Streckenabschnitt vom Altstadtrathaus zum Burgplatz wurden von den Verantwortlichen und Teilnehmern zahlreiche Barrieren identifiziert, die als potenzielle Gefahrenquellen eingestuft wurden. Dabei ist besonders aufgefallen, dass derzeit Hindernisse bestehen, die von Sehenden nicht als solche erkannt werden. So stellen Poller, Fahrradständer und an einigen Stellen auch Treppenstufen eine Gefährdung dar. Eine Gefährdung, die es in einer Stadt, die sich Inklusion auf die Fahnen geschrieben hat, nicht geben sollte.

Um diese Gefahrenquellen zu minimieren und die Braunschweiger Innenstadt für blinde und sehbehinderte Menschen besser zugänglich und erfahrbar zu gestalten, ist es zunächst wichtig, diese Gefahrenquellen durch einen Austausch zwischen Verband und Verwaltung zu identifizieren. Im Anschluss sollte dann nach einem Weg gesucht werden, wie die unterschiedlichen Interessen (bspw. des BVN und der Stadtbildgestaltung) mit einander in Einklang gebracht werden können, um Braunschweig inklusiver zu gestalten.

Anlagen:

keine

<i>Betreff:</i> Kennzeichnung von Hindernissen für Blinde und Sehbehinderte

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	<i>Datum:</i> 24.11.2025
--	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis)	26.11.2025	Ö

Sachverhalt:

Zum Antrag der CDU-Fraktion im Rat der Stadt Braunschweig vom 13.11.2025 nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Die Verwaltung befindet sich zu den Belangen eingeschränkter Menschen in regelmäßigem Austausch mit dem Behindertenbeirat Braunschweig e.V., (BB), welcher vom Rat der Stadt Braunschweig mit der Wahrnehmung der Interessen der behinderten Menschen in Braunschweig beauftragt wurde. Der Behindertenbeirat vertritt in seiner Bündelungsfunktion unter anderem auch die Interessen der sehbehinderten und blinden Menschen.

Bekanntermaßen besteht zwischen dem Behindertenbeirat und dem Blinden- und Sehbehindertenverband Niedersachsen e.V. (BVN) ein sehr guter Austausch.

Erst kürzlich ist ein Vertreter des Behindertenbeirates auf die Verwaltung zugekommen, um die Problematik der für Nichtsehende nicht erkennbaren Barrieren zu thematisieren und um Lösungen zu diskutieren.

Aus Sicht der Verwaltung sollte weiterhin auf die bündelnde Arbeit des Behindertenbeirates Braunschweig e.V. für die Belange aller behinderter Menschen vertraut werden. Die Verwaltung wird ungeachtet des vorliegenden Antrags erneut auf den Verein zwecks aktuellen Austauschs zugehen.

Leuer

Anlage/n:

Betreff:

Stationsbasiertes Park-System für E-Scooter auch außerhalb der Okerumflut

Empfänger:

 Stadt Braunschweig
 Der Oberbürgermeister

Datum:

13.11.2025

Beratungsfolge:

 Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben
 (Entscheidung)

26.11.2025

Status

Ö

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird gebeten, auch außerhalb der Okerumflut ein stationsbasiertes Park-System für E-Scooter mit den entsprechenden Betreibern zu verhandeln und einzuführen. Die entsprechenden Flächen sollen so ausgewählt werden, dass dabei keine weiteren Parkplätze verlorengehen.

Darüber hinaus wird die Verwaltung gebeten, die innerhalb der Okerumflut eingerichteten Abstellflächen dahingehend zu überprüfen, ob diese weiterhin benötigt werden.

Sachverhalt:

Am 15. Oktober dieses Jahres hatte der Blinden- und Sehbehindertenverband Niedersachsen e. V. (BVN) anlässlich des Tags des weißen Stockes zu einer besonderen Stadtführung durch die Braunschweiger Innenstadt eingeladen. Vertreterinnen und Vertreter aus Politik und Verwaltung hatten dabei die Gelegenheit, mittels entsprechend präparierter Brillen den Alltag blinder und sehbehinderter Menschen nachzuempfinden und sich im wahrsten Sinne des Wortes ihren Weg durch unsere Innenstadt zu ertasten.

Dabei wurden zahlreiche Probleme für sehbehinderte und blinde Menschen deutlich, eines davon soll mit diesem Antrag abgestellt werden. Denn bereits 2022 hatte die Stadt Braunschweig in Abstimmung mit den jeweiligen Anbietern ein stationsbasiertes Parksystem für E-Scooter im Innenstadtbereich eingeführt (vgl. DS.-Nr. 22-19247). Ziel dieser Maßnahme war es, potenzielle Gefahrenquellen und Barrieren im öffentlichen Raum zu reduzieren. Veranstalter und Teilnehmer der Stadtführung haben diese Maßnahme als gelungenes Beispiel für mehr Verkehrssicherheit hervorgehoben.

Weiterführend kristallisierte sich der Wunsch des BVN heraus, dass dieses stationsbasierte Park-System auch außerhalb der Okerumflut umgesetzt werden soll, damit ein weiterer wichtiger Beitrag zur Verkehrssicherheit in Braunschweig geleistet werden kann. Momentan muss dieses in Absprache mit den Anbietern erfolgen. Daher soll die Verwaltung auf diese zugehen und – wie bereits innerhalb der Okerumflut – gemeinsam eine Lösung für das restliche Stadtgebiet erarbeiten. Bei der Identifikation geeigneter Flächen soll darauf geachtet werden, dass keine weiteren Parkplätze verlorengehen.

In diesem Zusammenhang sei erwähnt, dass die schwarz-rote Bundesregierung Anfang Oktober die Regelungen für E-Scooter angepasst und den Kommunen dabei zusätzliche Befugnisse bei der Festlegung von Abstellflächen zugewiesen hat – diese sollen im neuen Jahr in Kraft treten. Es ist daher zu erwarten, dass mit Beginn des neuen Jahres zahlreiche Kommunen solche Abstellflächen einrichten werden, was mit deutlichem Aufwand bei den Anbietern einhergehen dürfte. Mit einer zeitnahen Umsetzung dieses Antrages sind wir schneller.

In diesem Zuge sollten die bestehenden Abstellflächen dahingehend überprüft werden, ob diese weiterhin benötigt werden. Denn es ist festzustellen, dass die Anzahl der E-Scooter zurückgegangen ist.

Anlagen:
keine

Betreff:

Stationsbasiertes Park-System für E-Scooter auch außerhalb der Okerumflut

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

21.11.2025

Beratungsfolge

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis) 26.11.2025

Sitzungstermin

Status

Ö

Sachverhalt:

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird gebeten, auch außerhalb der Okerumflut ein stationsbasiertes Park-System für E-Scooter mit den entsprechenden Betreibern zu verhandeln und einzuführen. Die entsprechenden Flächen sollen so ausgewählt werden, dass dabei keine weiteren Parkplätze verlorengehen.

Darüber hinaus wird die Verwaltung gebeten, die innerhalb der Okerumflut eingerichteten Abstellflächen dahingehend zu überprüfen, ob diese weiterhin benötigt werden.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Verwaltung begrüßt die durch den Bundesgesetzgeber vorgesehenen erweiterten kommunalen Befugnisse zur Regulierung von Abstellflächen für E-Scooter. Diese neuen Spielräume eröffnen der Stadt Braunschweig die Möglichkeit, das bestehende System gemeinsam mit den E-Scooter Anbietern im Stadtgebiet weiter zu optimieren.

In der Innenstadt (Zone A1) besteht bereits heute ein stationsbasiertes Abstellsystem auf freiwilliger Basis, das sich in der Praxis bewährt hat und maßgeblich zur Reduzierung von Behinderungen durch falsch abgestellte Scooter beiträgt. Der Bedarf wird regelmäßig überprüft und angepasst.

Die Verwaltung befindet sich im Austausch mit den E-Scooter Anbietern, ob und unter welchen Rahmenbedingungen ein stationsbasiertes Park-System für E-Scooter zwischen Okerumflut und Wilhelminischem Ring (Zone A2) möglich wäre und wie sich ein dichtes Netz an Parkzonen ressourceneffizient umsetzen ließe.

In den äußeren Geschäftsgebieten (Zonen B und C) werden Gefährdungen bedarfsorientiert im operativen Betrieb behoben. Nach erster Abstimmung mit den Anbietern eignen sich die Zonen B und C aufgrund der überwiegenden Wohnnutzung ausschließlich für den Freefloating-Betrieb mit Sperrzonen für sensible Bereiche.

Die im Antrag angesprochene Abnahme der Anzahl von E-Scootern kann nicht bestätigt werden. Die drei Anbieter Voi, Bolt und Dott übermitteln der Verwaltung quartalsweise ihre Bestandszahlen; diese liegen im Durchschnitt bei ca. 2000 E-Scootern und weisen saisonal bedingte Schwankungen auf. Ein dauerhafter Rückgang der Gerätezahl ist nach derzeitiger Datenlage nicht erkennbar.

Leuer

Anlage/n: keine

Betreff:

Stationsbasiertes Park-System für E-Scooter auch außerhalb der Okerumflut
Änderungsantrag zur Vorlage 25-26946

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

26.11.2025

Beratungsfolge:

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben
(Entscheidung)

26.11.2025

Status

Ö

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird gebeten, auch außerhalb der Okerumflut ein stationsbasiertes Park-System für E-Scooter mit den entsprechenden Betreibern zu verhandeln und einzuführen. Dafür sind entsprechende Parkflächen an jeder Straßenbahnhaltestelle, sowie nach Bedarf an Bushaltestellen, vor öffentlichen Gebäuden, Supermärkten und anderen Alltagszielen einzurichten. Die Flächen sollen unmittelbar neben dem entsprechenden Objekt zur Verfügung gestellt werden; sollte dies baulich nicht möglich sein, ist die Parkfläche in einem Umkreis von maximal 50 Metern einzurichten.

Es sind weiträumige Sperrzonen einzurichten, in denen keine geliehenen E-Scooter außerhalb dieser Parkflächen abgestellt werden dürfen. Dazu zählen die Straßen innerhalb des Wilhelminischen Rings, aber beispielsweise auch das Ringgleis, öffentliche Parks und Grünanlagen sowie Straßen und Wege in der Nähe der Oker.

Die Einrichtung der Parkzonen soll nicht zu einer Beschränkung der Verkehrsflächen für Zufußgehende oder einer zusätzlichen Versiegelung von Grünflächen führen, soweit Flächen im Seitenraum der Straße verfügbar sind. Die an Bus- und Straßenbahnhaltestellen erforderlichen Regelbreiten der Gehwege dürfen nicht unterschritten werden.

Sachverhalt:

Die Ausweitung des stationsbasierten Parksystems für E-Scooter auf das gesamte Stadtgebiet ist grundsätzlich ein wichtiger Schritt, um Barrieren im öffentlichen Raum zu reduzieren und die Verkehrssicherheit für alle Bürgerinnen und Bürger - insbesondere für Menschen mit Sehbeeinträchtigungen - nachhaltig zu verbessern. Damit dieses Ziel jedoch wirksam und flächendeckend erreicht wird, reicht eine bloße Ausweitung der bestehenden Regelung über die Okerumflut hinaus nicht aus. Erforderlich ist ein klar strukturiertes, funktional ausgerichtetes Netz an Abstellflächen, das sich an den tatsächlichen Mobilitätsströmen der Stadt orientiert und Möglichkeiten zur inter- und multimodalen Vernetzung mit dem ÖPNV bietet, wie im Mobilitätsentwicklungsplan vorgesehen.

Straßenbahn- und Bushaltestellen sowie öffentliche Gebäude gehören zu den am stärksten frequentierten Orten des Alltagsverkehrs. Hier entstehen besonders häufig Situationen, in denen E-Scooter spontan abgestellt werden; häufig leider ungeordnet und behindernd. Durch die systematische Einrichtung von Abstellflächen an diesen Punkten werden gleich mehrere Ziele gleichzeitig erreicht:

1. Erhöhung der Verkehrssicherheit:

E-Scooter, die ungeordnet im Haltestellen- oder Eingangsbereich stehen, stellen für blinde und sehbehinderte Menschen erhebliche Unfallrisiken dar. Durch klar definierte Stellzonen

an zentralen Mobilitätspunkten wird dieses Gefahrenpotenzial deutlich reduziert.

2. Verbesserung der städtischen Ordnung und Aufenthaltsqualität:

Ein flächendeckendes und logisch verortetes Stationsnetz verhindert "Wildparken" und sorgt für ein aufgeräumtes Stadtbild. Gleichzeitig wird die Nutzung der E-Scooter geordneter und berechenbarer, was auch anderen Verkehrsteilnehmenden zugutekommt.

3. Praktische Nutzbarkeit und Attraktivität für die Bürgerinnen und Bürger:

Abstellflächen direkt an Haltestellen und öffentlichen Gebäuden entsprechen dem realen Mobilitätsverhalten und erleichtern intermodale Wegeketten; etwa die Kombination aus ÖPNV und Mikromobilität. Dies steigert die Akzeptanz und Nutzung des regelkonformen Parksystems. Im Mobilitätsentwicklungsplan wurde die Verwaltung auf die Errichtung von Mobilitätsstationen an ÖPNV-Haltestellen verpflichtet (Maßnahmen IM2, IM5). Neben der Verknüpfung mit Fahrrädern ist es ratsam, an diesen Stationen auch die Verknüpfung mit E-Scootern planerisch zu berücksichtigen.

4. Planungssicherheit und klare Vorgaben für Betreiber:

Während der ursprüngliche Antrag die Auswahl geeigneter Standorte weitgehend der Verwaltung und den Anbietern überlässt, schafft unser Änderungsvorschlag verbindliche, nachvollziehbare Kriterien. Dies ermöglicht eine effizientere Planung, schnellere Umsetzung und ein einheitliches Konzept für die gesamte Stadt.

5. Barrierefreiheit durch Nähe der Standorte:

Der Vorgabe, Abstellflächen möglichst unmittelbar neben Haltestellen oder Gebäuden einzurichten - und nur bei Bedarf in bis zu 50 Metern Entfernung - trägt dem Grundsatz der inklusiven Mobilität Rechnung. So entstehen kurze Wege für Nutzerinnen und Nutzer, gleichzeitig werden Konflikte auf Gehwegen minimiert.

Mit dieser klaren, zielgerichteten und sozial ausgewogenen Ausgestaltung wird das stationsbasierte Parksysteem nicht nur ausgeweitet, sondern qualitativ verbessert. Es entsteht ein schlüssiges, alltagstaugliches und barrierefreies Konzept, das die Sicherheit und Mobilität aller Menschen in Braunschweig stärkt.

Anlage/n:

keine

Betreff:

Konzept zum Bankspendenprogramm "Meine Bank für Braunschweig"

Organisationseinheit:

Dezernat VIII
67 Fachbereich Stadtgrün

Datum:

21.11.2025

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Vorberatung)	26.11.2025	Ö
Umwelt- und Grünflächenausschuss (Vorberatung)	28.11.2025	Ö
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	02.12.2025	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	09.12.2025	Ö

Beschluss:

Dem Konzept zum Bankspendenprogramm „Meine Bank für Braunschweig“ und der Spendenrichtlinie wird zugestimmt.

Sachverhalt:

Anlass

Mit dem Ratsauftrag DS 24-24483 wurde die Stadtverwaltung beauftragt, ein Konzept für ein Bankspendenprogramm zu entwickeln und dieses den politischen Gremien noch im Jahr 2025 zum Beschluss vorzulegen.

Ziel des nun vorliegenden Konzeptes ist es, Bürgerinnen und Bürgern die Gelegenheit zu bieten, einen Spendenbeitrag für die Aufstellung einer Bank oder die Instandhaltung von Bestandsbänken im gesamten Stadtgebiet von Braunschweig zu leisten. Das Konzept orientiert sich an dem bereits bestehenden Baumspendenprogramm „Mein Baum für Braunschweig“ und ermöglicht es, die Aufenthaltsqualität in städtischen Grün- und Straßenräumen durch private finanzielle Unterstützung noch weiter zu verbessern.

Seit einiger Zeit ist in der Bevölkerung eine erhöhte Bereitschaft erkennbar, die Aufstellung und den Erhalt von Bänken in öffentlichen Freiräumen durch eine Spende zu unterstützen. Rückzugsorte im Grünen und Orte zum Verweilen sind insbesondere bei älteren Menschen sehr beliebt. Bänke dienen nicht nur zum Verweilen und der Erholung, sondern fördern auch soziale Interaktionen. Viele Bürgerinnen und Bürger wünschen sich ein größeres Angebot an Sitzgelegenheiten und möchten sich aktiv an der Gestaltung ihres Umfeldes beteiligen.

Ein weiterer Wunsch der Bevölkerung ist es, die Aufstellung einer Bank mit einem besonderen Ereignis oder einer Widmung zu verbinden und dem Aufenthaltsort einen persönlichen Bezug zu verleihen.

Um diesen unterschiedlichen Motivlagen und Wünschen nachzukommen, sieht das vorliegende Konzept drei Spendenmodule vor.

Das erste Modul ermöglicht die Spende für die Aufstellung einer Bank an einem neuen Bankstandort. Der Standort kann aus einer Auswahl vorgegebener Standorte gewählt oder, in Abstimmung mit der Stadtverwaltung, ein eigener Standortvorschlag eingebracht werden.

Für das zweite Spendenmodul werden bestehende Standorte mit Bänken, die für einen Ersatz vorgesehen sind, ausgewählt. Abgängige, jedoch noch verkehrssichere Bestandsbänke können durch eine Spende ersetzt werden.

Das dritte Modul bietet die Möglichkeit, eine Spende für einen allgemeinen Spendentopf zu tätigen und damit Instandsetzungsmaßnahmen von Bestandsbänken zu unterstützen.

In verwaltungsinterner Zusammenarbeit sind Vorschläge für neue Bankstandorte und zukünftig sanierungsbedürftige Bestandsbänke ermittelt worden, die als Spendenobjekte geeignet sind. Auf Grundlage dessen werden die erforderlichen Spendensummen für die jeweiligen Bankmodelle benannt.

Hanusch

Anlage/n:

Anlage 1: Konzept zum Bankspendenprogramm „Meine Bank für Braunschweig“

Anlage 2: Spendenrichtlinie zum Bankspendenprogramm „Meine Bank für Braunschweig“

Anlage 1 :**Konzept zum Bankspendenprogramm „Meine Bank für Braunschweig“**

Das Bankspendenprogramm „Meine Bank für Braunschweig“ ermöglicht engagierten Bürger*innen, sich durch einen Spendenbeitrag an der Verbesserung der Aufenthaltsqualität öffentlicher Freiräume zu beteiligen und zur Aufwertung des Stadtmobiliars beizutragen.

Hintergrund

In der Stadt Braunschweig stehen bereits mehr als 2.000 Bänke im gesamten Stadtgebiet zum Verweilen zur Verfügung. Diese sind z.T. in einem erneuerungs- oder instandsetzungswürdigen Zustand. Um einerseits den Bestand zu erhalten und diesen gleichzeitig weiter auszubauen, wurde das vorliegende Spendenprogramm entwickelt. Hierfür wurden potenzielle neue Bankstandorte in den verschiedenen Stadtteilen eruiert und erneuerungswürdige Bestandsbänke erfasst, die für eine Spende geeignet sind. Neben den Bänken auf öffentlichen Freiflächen und in städtischen Park- und Grünanlagen gehören hierzu auch Bänke im öffentlichen Straßenraum und auf Stadtplätzen.

Zielgruppe

Das Programm richtet sich an Einzelpersonen und Gemeinschaften/ Gruppen, die gewillt sind, die Gesamtkosten einer Bank zu übernehmen oder einen Beitrag für den allgemeinen Spendentopf für Instandsetzungen zu leisten. Gruppenspenden sind nur über eine selbstorganisierte Spendenaktion möglich, die durch eine Einzelperson getätigt wird.

Gespendet werden kann ausschließlich für Bankstandorte bzw. Bestandsbänke, die auf städtischen Grundstücken im Stadtgebiet Braunschweigs stehen.

Spendenprogramm


Das Spendenprogramm sieht drei Spendenmodule vor, um eine Vielzahl von möglichen Standorten im gesamten Stadtgebiet auswählen zu können und um die Spendenhöhe flexibel zu gestalten.

1. Durch das Programm können zum einen neue Bankstandorte geschaffen werden. Neben vorgegebenen Standorten durch die Stadtverwaltung sind auch Standortvorschläge der Spender*innen möglich, die durch die Stadtverwaltung bzgl. ihrer Eignung geprüft werden. Die Auswahl an Standorten soll sukzessive erweitert werden und die Wünsche und Bedürfnisse der Bevölkerung berücksichtigen.
2. Zum anderen stehen Bestandsbänke, die die Kriterien der Verkehrssicherheit erfüllen, perspektivisch jedoch abgängig sind, ebenfalls als Spendenobjekte zur Verfügung und können durch eine Spende ersetzt werden.
3. Neben der Möglichkeit, einen bestimmten Bankstandort zu bespenden, wird außerdem ein allgemeiner Spendentopf für Instandhaltungsmaßnahmen an bereits vorhandenen Bänken eingerichtet. Hierbei ist der Spendenbetrag frei wählbar (ab einem Betrag von 10 €) und kommt der Aufarbeitung von Bestandsbänken im gesamten Stadtgebiet zugute.

Spendenhöhe

Die Spendenhöhe für Bänke (neue Standorte und Ersatzbänke) richtet sich nach den jeweiligen Bankmodellen, wie in der nachfolgenden Tabelle abgebildet. Das Bankmodell „Wiesbaden“ wird zusätzlich mit einem Abfallbehälter aufgestellt.

Bankmodell und Hersteller	Spendenbetrag/ Kosten	Abbildung
„Abbenrode“ Lebenshilfe	Mindestspendensumme 700 € Maximale Spendensumme 900 €	
„Massivholzbank“, Kindt	Mindestspendensumme 500 € Maximale Spendensumme 700 €	
„Wiesbaden“, L. Michow & Sohn (inkl. obligatorischem Abfallbehälter)	Mindestspendensumme 3.800 € Maximale Spendensumme 4.800 €	
„Estiva“, Runge	Mindestspendensumme 2.000 € Maximale Spendensumme 2.200 €	

„Alt Kopenhagen ML“, Nusser Stadtmöbel	Mindestspendensumme 1.600 € Maximale Spendensumme 1.800 €	
---	--	--

Die Bankspende erfolgt in Vollfinanzierung, sodass der Mindestbetrag die Kosten des jeweiligen Bankmodells finanziert. Mit dem Höchstbetrag werden zusätzlich die Einbaukosten getragen.

Um auch niedrigere Spendenbeträge ohne Festbetrag zu ermöglichen, ist eine Spende für einen Spendentopf für Instandhaltungsmaßnahmen (drittes Spendenmodul) möglich. Die Spendenhöhe kann ab einem Betrag von 10 € frei gewählt werden.

Verwendungszweck

Die Spenden werden zweckgebunden für den Aufbau oder Ersatz der ausgewählten Bank, sowie den Aufwand für den Einbau eingesetzt. Eingehende Spenden für den allgemeinen Spendentopf werden vom Fachbereich Tiefbau und Verkehr und dem Fachbereich Stadtgrün für die Aufarbeitung und Unterhaltung von abgängigen Bestandsbänken verwendet.

Spendenabwicklung

Für das Bankspendenprogramm wird auf der Website der Stadt Braunschweig eine eigene Unterseite aufgebaut, die über die Möglichkeiten einer Spende informiert. In Anlehnung an das Baumspendenprogramm „Mein Baum für Braunschweig“ (Link zur Spendenbaumkarte: https://geoportal.braunschweig.de/WebOfficeNet/synserver?project=FRISBI_FLEX&client=flex&view=Baumkataster) wird eine interaktive Karte die geeigneten und verfügbaren Bankstandorte ausweisen, Informationen zum Spendenobjekt liefern und direkt auf das Spendenformular verweisen.

Spender*innen erhalten die Möglichkeit, einen konkreten Standort oder eine Bestandsbank auszuwählen und das jeweilige Bankmodell mit der erforderlichen Spendensumme einzusehen. Alternativ kann der allgemeine Spendentopf ausgewählt werden und damit eine Spende unabhängig von Standort und Bankmodell für die Instandhaltung von Bänken im Stadtgebiet getätigt werden.

Nach Auswahl des jeweiligen Spendenmoduls erfolgt die Weiterleitung auf ein Onlineformular, über welches die Spendenbereitschaft erklärt werden kann. Durch die Auswahl eines Standortes bzw. einer Bestandsbank wird eine festgelegte Spendennummer ersichtlich, welche in das Onlineformular eingetragen wird. Weiterhin wird hier die Möglichkeit geboten, bei einer Bankspende für einen konkreten Standort ggf. einen Text für ein Spendenschild einzutragen und anzugeben, ob die Ausstellung einer Urkunde gewünscht ist.

Für das Anbringen eines Schildes fallen für die Spender*innen keine weiteren Kosten an. Die Kosten für das Bereitstellen und Anbringen der Spendenschilder (ca. 20 €) werden von der Stadt Braunschweig getragen, um die Wertschätzung und den Dank gegenüber dem Spender*innen auszudrücken. Das Schild wird an der Bank befestigt und dient indirekt ebenfalls als Werbeträger für das Spendenprogramm.

Nach Eingang des Onlineformulars wird die Annahme der Spende entsprechend den Vorgaben des NKomVG dem Rat der Stadt zur Entscheidung vorgelegt und nach erfolgtem Beschluss vereinnahmt. Da die Spende steuerlich absetzbar ist, erhält der Spender ab einer Spendensumme von 200 € eine Spendenbescheinigung. Unter 200 € ist die Vorlage des Überweisungsbeleges beim Finanzamt ausreichend.

Zur Begleichung der Spendensumme sind die gängigen Zahlungsmethoden (Überweisung, Kreditkarte) sowie Online-Payment möglich.

Die Zahlung erfolgt auf ein eigens für das Bankspendenprogramm einzurichtendes Spendenkonto, separiert nach den jeweils verantwortlichen Fachbereichen.

Öffentlichkeitsarbeit

Um auf das Bankspendenprogramm „Meine Bank für Braunschweig“ aufmerksam zu machen, ist es vorgesehen, neben den werbewirksamen Informationen in den lokalen Medien und insbesondere in den sozialen Netzwerken, Flyer zu verteilen und das Programm auf der Website der Stadt Braunschweig zu bewerben.

Zudem weisen die Spendenschilder an den bereits gespendeten Banken wirksam auf das Programm hin.

Daneben wird in einem jährlichen Spendenbericht das Bankspendenprogramm evaluiert.

Rechtlicher Rahmen

Kommunen dürfen gemäß § 111 Abs. 7 des Niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetzes (NKomVG) zur Erfüllung ihrer Aufgaben Spenden, Schenkungen und ähnliche Zuwendungen einwerben und annehmen oder an Dritte vermitteln, die sich an der Erfüllung von Aufgaben beteiligen. Für die Einwerbung und die Entgegennahme des Angebots einer Zuwendung ist die Hauptverwaltungsbeamtin oder der Hauptverwaltungsbeamte zuständig. Über die Annahme oder Vermittlung entscheidet gemäß § 111 Abs. 7 Satz 3 NKomVG die Vertretung. Abweichend davon entscheidet die Hauptverwaltungsbeamtin oder der Hauptverwaltungsbeamte gemäß § 25 a Abs. 1 Satz 1 der Gemeindehaushalts- und -Kassenverordnung (GemHKVO) über die Annahme oder Vermittlung von Zuwendungen mit einem Wert von bis zu 100 Euro. Die Vertretung kann gemäß § 25 a Abs. 2 GemHKVO dem Hauptausschuss bzw. Verwaltungsausschuss die Entscheidung über die Annahme oder Vermittlung von Zuwendungen mit einem Wert von über 100 Euro bis zu höchstens 2.000 Euro übertragen.

Der Umgang mit Spenden von Dritten ist für die Stadt Braunschweig in der Dienstanweisung für die Annahme und Vermittlung von Spenden, Schenkungen und ähnlichen Zuwendungen (DA Zuwendungen) geregelt. Danach haben folgende Gremien über die Spendenannahme zu entscheiden:

- bis 100 €: Oberbürgermeister als Organ
- 100 - 2.000 €: Verwaltungsausschuss
- ab 2.000 €: Rat der Stadt

Die Regelungen des § 111 Abs. 7 NKomVG i. V. m. § 25 a GemHKVO dienen vor dem Hintergrund der strengen strafrechtlichen Vorschriften zur Vorteilsannahme (§ 331 StGB) dazu, den Kommunen ein Verfahren zur Verfügung zu stellen, nach dem sie mit ausreichender Rechtssicherheit Spenden usw. überhaupt einwerben, annehmen oder vermitteln dürfen.

Finanzielle/ haushaltswirtschaftliche Auswirkungen

Die Verwaltung wird dem Umwelt- und Grünflächenausschuss und dem Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben über die jährlich eingegangene Spendensumme berichten. Durch die Spenden kann in einem gewissen Umfang der bisherige finanzielle Aufwand für die Aufstellung von Bänken und Sanierung von Bestandsbänken reduziert werden und somit eine haushaltsentlastende Wirkung erzielt werden. Die Umsetzung des Bankspendenprogramms „Meine Bank für Braunschweig“ könnte erst einmal durch die technische Sachbearbeiterin innerhalb des Fachbereichs Stadtgrün gewährleistet werden, die derzeit befristet bis zum 15.06.2027 zur Durchführung des Baumspendenprogrammes und der Förderprogramme „Gartenreich(es) Braunschweig“ und „Baumreich(es) Braunschweig“ eingesetzt wird. Die Zuarbeit durch den Fachbereich Tiefbau und Verkehr wird durch einen unbefristet beschäftigten technischen Sachbearbeiter ausgeführt.

Anlage 2:**Spendenrichtlinie zum Bankspendenprogramm „Meine Bank für Braunschweig“****1. Ziel und Zweck**

Durch das Bankspendenprogramm soll eine Form der Bürgerbeteiligung für die Ausstattung des öffentlichen Raumes ermöglicht und damit ein wichtiges Instrument zur Förderung der Identifikation geschaffen werden. Die finanzielle Unterstützung durch unterschiedlich hohe Spendenbeträge ermöglicht die bedarfsgerechte Verbesserung von Aufenthaltsbereichen in öffentlichen Grün- und Parkanlagen sowie im Straßenraum.

2. Räumlicher Geltungsbereich

Spenden kommen ausschließlich der Beschaffung, Aufstellung und Sanierung von Bänken zugute, die auf städtischen Grundstücken im Stadtgebiet Braunschweigs stehen oder aufgestellt werden. Die Auswahl an Spendenobjekten wird sukzessive erweitert und Standortvorschläge aus der Bevölkerung nach Prüfung des verantwortlichen Fachbereiches berücksichtigt.

3. Spendenart

Gespendet werden kann für eine Bank an einem neuen Standort, den Ersatz einer Bestandsbank und für einen Spendentopf für Instandhaltung.

3.1 Bestückung eines neuen Bankstandortes

Mit der Spende wird die Aufstellung einer Bank an einem neuen Standort ermöglicht. Nach vorheriger Prüfung durch den Fachbereich Stadtgrün oder den Fachbereich Tiefbau und Verkehr sind auch Vorschläge des*der Spender*in abseits der festgelegten Standorte möglich. Der Mindestbetrag deckt die Anschaffungskosten des jeweiligen Bankmodells ab. Das Bankmodell wird durch den verantwortlichen Fachbereich vorgegeben und orientiert sich an den vorhandenen Ausstattungselementen der Örtlichkeiten. Der Maximalbetrag deckt zusätzlich die Kosten für den Einbau der Bank ab. An der Rückenlehne der Bank kann auf Wunsch des*der Spender*in ein Spendenschild angebracht werden. Der Spendentext wird bei der Spendenanmeldung nach vorgegebenem Rahmen festgelegt. Die Stadt Braunschweig übernimmt die Anbringung und Kosten des Schilds.

3.2 Ersatz einer Bestandsbank

Vorhandene Bänke, welche noch den Anforderungen der Verkehrssicherheit entsprechen, sich jedoch in einem verbesserungswürdigen Zustand befinden, können durch einen Spendenbeitrag abgebaut und ersetzt werden. Der Mindestbetrag deckt dabei die Anschaffungskosten der Bank ab und richtet sich nach dem vorgesehenen Bankmodell. Der Maximalbetrag deckt zusätzlich die Kosten für den Einbau der Bank. An der Rückenlehne der Bank kann auf Wunsch des*der Spender*in ein Spendenschild angebracht werden. Der Spendentext wird bei der Spendenanmeldung nach vorgegebenem Rahmen festgelegt. Die Stadt Braunschweig übernimmt die Anbringung und Kosten des Schilds.

3.3 Spendentopf für Instandhaltung

Der Spendentopf unterstützt die Finanzierung von Unterhaltungsmaßnahmen der im gesamten Stadtgebiet befindlichen Bestandsbänke und wird dem Fachbereich Stadtgrün und dem Fachbereich Tiefbau und Verkehr zur Verfügung gestellt. Die Spendenhöhe für den allgemeinen Spendentopf ist ab einem Mindestbetrag von 10 € frei wählbar.

4. Verfahren

- a) Über ein Onlineformular, das auf der städtischen Webseite eingebunden ist, erklärt der/die Spender*in die Spendenbereitschaft für das jeweilige Spendenmodul. Bei der Spende für einen konkreten Standort erfolgt die Zuordnung des Spendenobjektes über eine Spendennummer im Formular. Die Mindest- und Maximalspendensumme ist für jeden Standort abhängig vom Spendenobjekt bzw. dem Bankmodell festgelegt.
- b) Die Spendenzahlung erfolgt über die gängigen Zahlungsmethoden (z. B. Überweisung, Kreditkartenzahlung) sowie ein Online-Payment auf ein spezifisches Spendenkonto.
- c) Nach Eingang des Onlineformulars wird die Annahme der Spende entsprechend den Vorgaben des NKomVG durch den Oberbürgermeister oder die zuständigen politischen Gremien beschlossen.
- d) Spendenquittungen werden ab einer Höhe von 200 € ausgestellt.
- e) Auf Wunsch werden Spendenurkunden ausgestellt.

5. Inkrafttreten

Das Bankspendenprogramm tritt am Tag seiner Beschlussfassung durch den Rat der Stadt Braunschweig in Kraft.

Betreff:

Widmung von Verkehrsflächen zu Gemeindestraßen

Organisationseinheit:
Dezernat III
0600 Baureferat

Datum:
16.09.2025

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (Anhörung)	01.10.2025	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (Anhörung)	28.10.2025	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 322 Nördliche Schunter-/Okeraue (Anhörung)	28.10.2025	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 321 Lehdorf-Watenbüttel (Anhörung)	29.10.2025	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 330 Nordstadt-Schunteraue (Anhörung)	06.11.2025	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 310 Westliches Ringgebiet (Anhörung)	11.11.2025	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 212 Südstadt-Rautheim-Mascherode (Anhörung)	18.11.2025	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 222 Südwest (Anhörung)	18.11.2025	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 211 Braunschweig-Süd (Anhörung)	20.11.2025	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	26.11.2025	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 beigelegt. 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

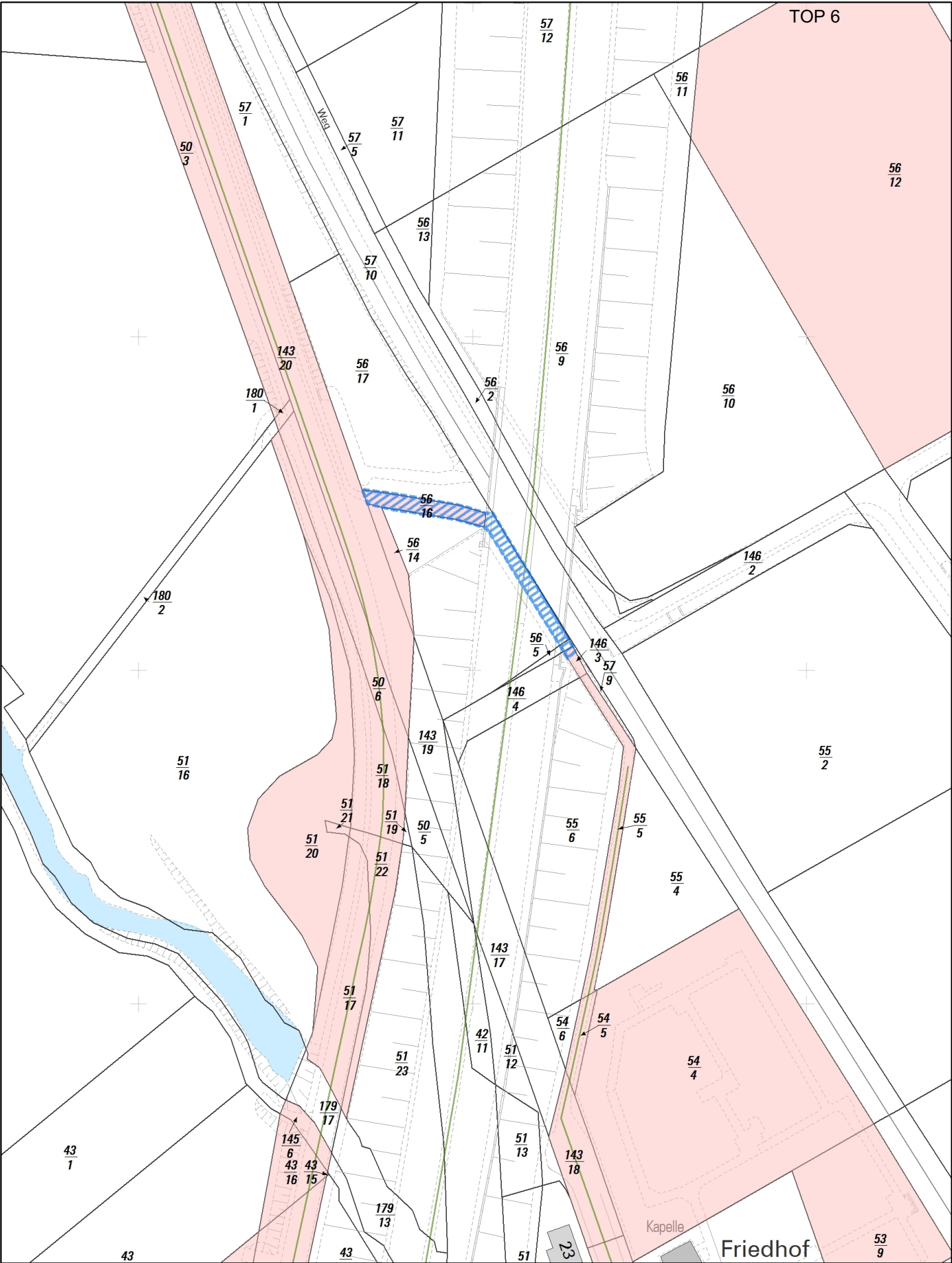
Die in der Stadt Braunschweig nachfolgend genannten Straßen lfd. Nr. 1, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 16, 20, 21, 22 werden mit sofortiger Wirkung zur Gemeindestraße mit den genannten Beschränkungen für den Benutzerkreis oder die Benutzungsart gewidmet.

Die in der Stadt Braunschweig nachfolgend genannten Straßen lfd. Nr. 2, 14, 15, 17, 18, 19 werden mit sofortiger Wirkung zur Gemeindestraße mit den genannten Beschränkungen für den Benutzerkreis oder die Benutzungsart teileingezogen.

Lfd. Nr.	StBezR	Bezeichnung, Name der Straße	Anfangs- / Endpunkt	Länge / m	Straßengruppe	Teileinziehung	Beschränkungen	Bemerkung
1	112	Verbindungsweg Am Beberbach zur Altmarkstraße	Am Beberbach / Autobahnunterführung	85	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg	Widmung nach Bestand
2	112	Verbindungsweg Am Beberbach zur Altmarkstraße	Autobahnunterführung / Wendehammer Altmarkstraße	137	Gemeindestraße	ja	Geh- und Radweg	Nutzungsänderung
3	130	Parkplatz Eisenbütteler Straße	östlich Eisenbütteler Straße 1 / Flurstück 135/6	145	Gemeindestraße	nein		Widmung nach Bestand
4	211	Verbindungsweg Bauerlegden Hillenwiese	Bauerlegden 14 / Hillenwiese	79	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg, Zufahrt zum Grundstück Bauerlegden 12 und 12A frei	Widmungskorrektur
5	212	Jüdelstraße	Stichwege Hs.-Nr. 28-31 und Hs.-Nr. 20-23	93	Gemeindestraße	nein	-	Widmung nach Bestand
6	222	Lindenbergstraße	Turmstraße und Lindenbergstraße 22	155	Gemeindestraße	nein	-	Widmung nach Bestand
7	222	Verbindungsweg Lindenbergstraße zum Spielplatz	Lindenbergstraße 29 / Spielplatz	44	Gemeindestraße	nein	Gehweg	Widmung nach Bestand
8	310	Oderblick	Oderblick 4 / Alte Frankfurter Straße	150	Gemeindestraße	nein	Gehweg, Zufahrt zu den Grundstücken frei	Widmung nach Bestand
9	321	Franz-Rosenbruch-Weg	östl. F.-Rosenbruch-Weg 3 und Bergiusstr. 2 E	35	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg	Widmung nach Bestand
10	321	Nernstweg	Paracelsusstraße / Nernstweg 11	198	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg, Lieferverkehr frei	Widmungskorrektur
11	321	Theodor-Francke-Weg	David-Mansfeld-Weg / Paracelsusstraße und Adolf-Bingel-Straße	777	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg, Lieferverkehr frei	Widmungskorrektur
12	322	Heidelbergstraße	Mannheimstraße / Leimenweg	162	Gemeindestraße	nein		Widmung nach Bestand
13	330	Pastor-Finck-Weg	Wichernstraße / Flödnerstraße	81	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg	Widmungskorrektur
14	330	Verbindungsweg Kieler Straße zur Wilhelmshavener Straße	Kieler Straße / Wilhelmshavener Straße	82	Gemeindestraße	ja	Gehweg	Widmungskorrektur
15	330	Verbindungsweg Riekestraße zur Stegmannstraße	Riekestraße 23 / Tostmannplatz 19B	26	Gemeindestraße	ja	Gehweg	Widmungskorrektur
16	330	Verbindungsweg Riekestraße zur Stegmannstraße	Tostmannplatz 19B / Tostmannplatz 19A	24	Gemeindestraße	nein	Gehweg	Widmung nach Bestand
17	330	Verbindungsweg Riekestraße zur Stegmannstraße	Tostmannplatz 19B / westliche Grenze Stegmannstraße 36	37	Gemeindestraße	ja	Gehweg, Zufahrt zu den Grundstücken frei	Widmungskorrektur
18	330	Verbindungsweg Riekestraße Stegmannstraße	westliche Grenze Stegmannstraße 36 / Stegmannstraße	31	Gemeindestraße	ja	Gehweg	Widmungskorrektur
19	330	Verbindungsweg Stegmannstraße zur Kieler Straße	Stegmannstraße / Kieler Straße	91	Gemeindestraße	ja	Gehweg	Widmungskorrektur
20	330	Lampadiusring	Lampadiusring 28 / Lampadiusring 20	290	Gemeindestraße	nein		Widmung nach Bestand
21	330	Verbindungsweg Lampadiusring Nordanger	Lampadiusring 2 / Nordanger	82	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg	Widmung nach Bestand
22	330	Lichtwerkallee	Mitgaustraße / Lampadiusring 16	198	Gemeindestraße	nein		Widmung nach Bestand

Anlage 1

Stadt Braunschweig, Baureferat



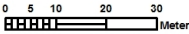
Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 15.07.2025

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen

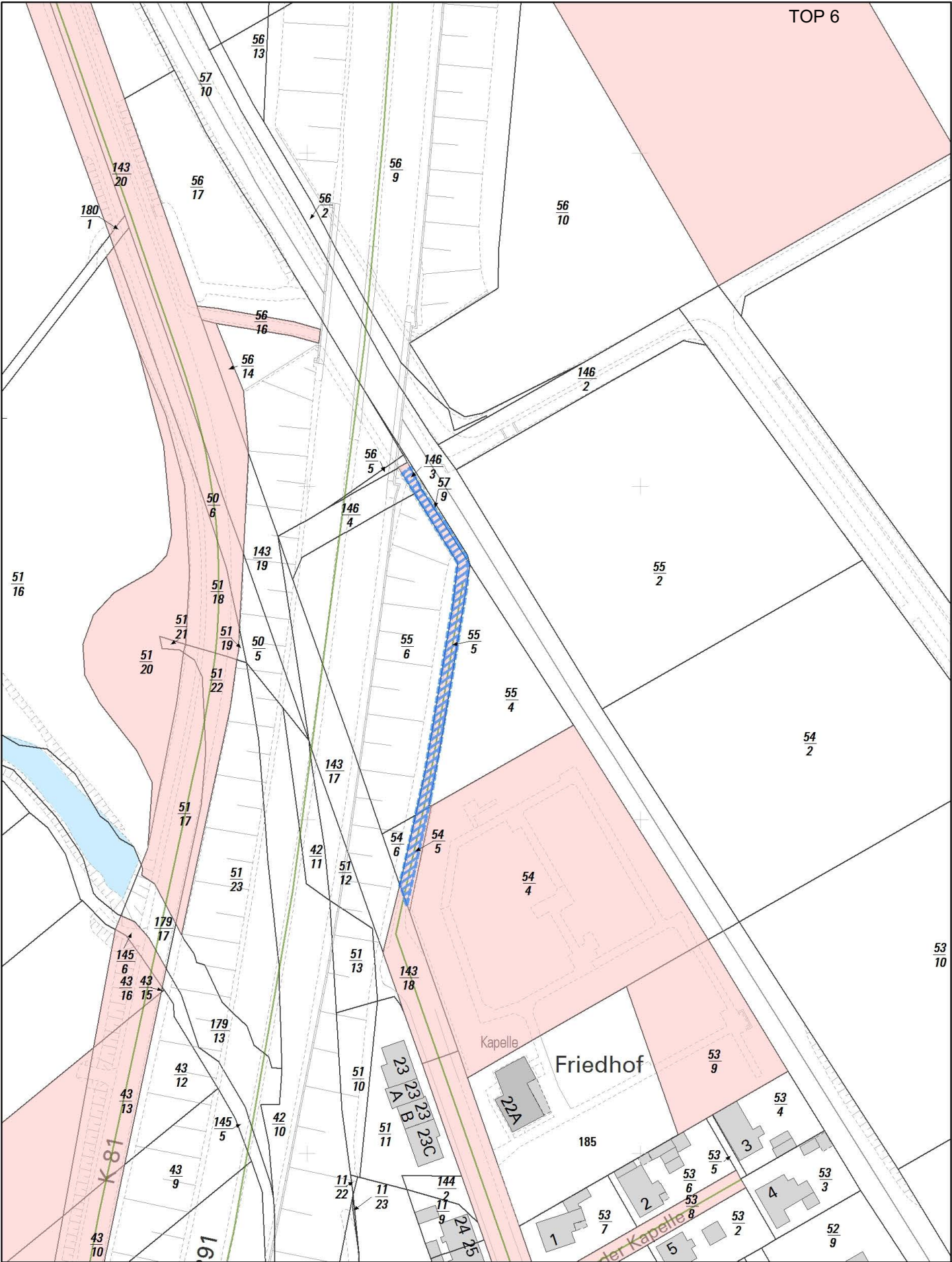


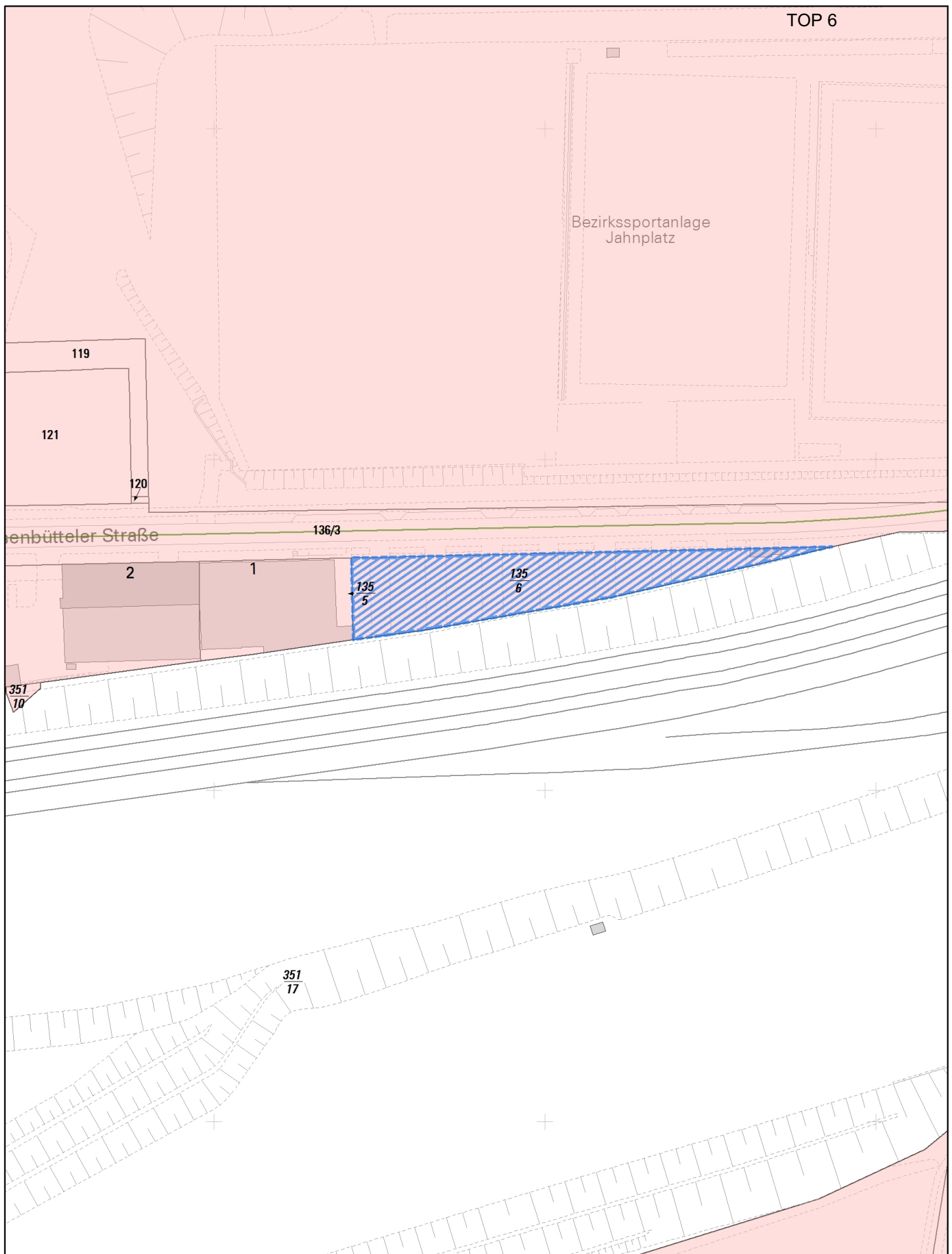
Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation





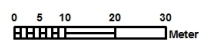
Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 30.04.2025

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



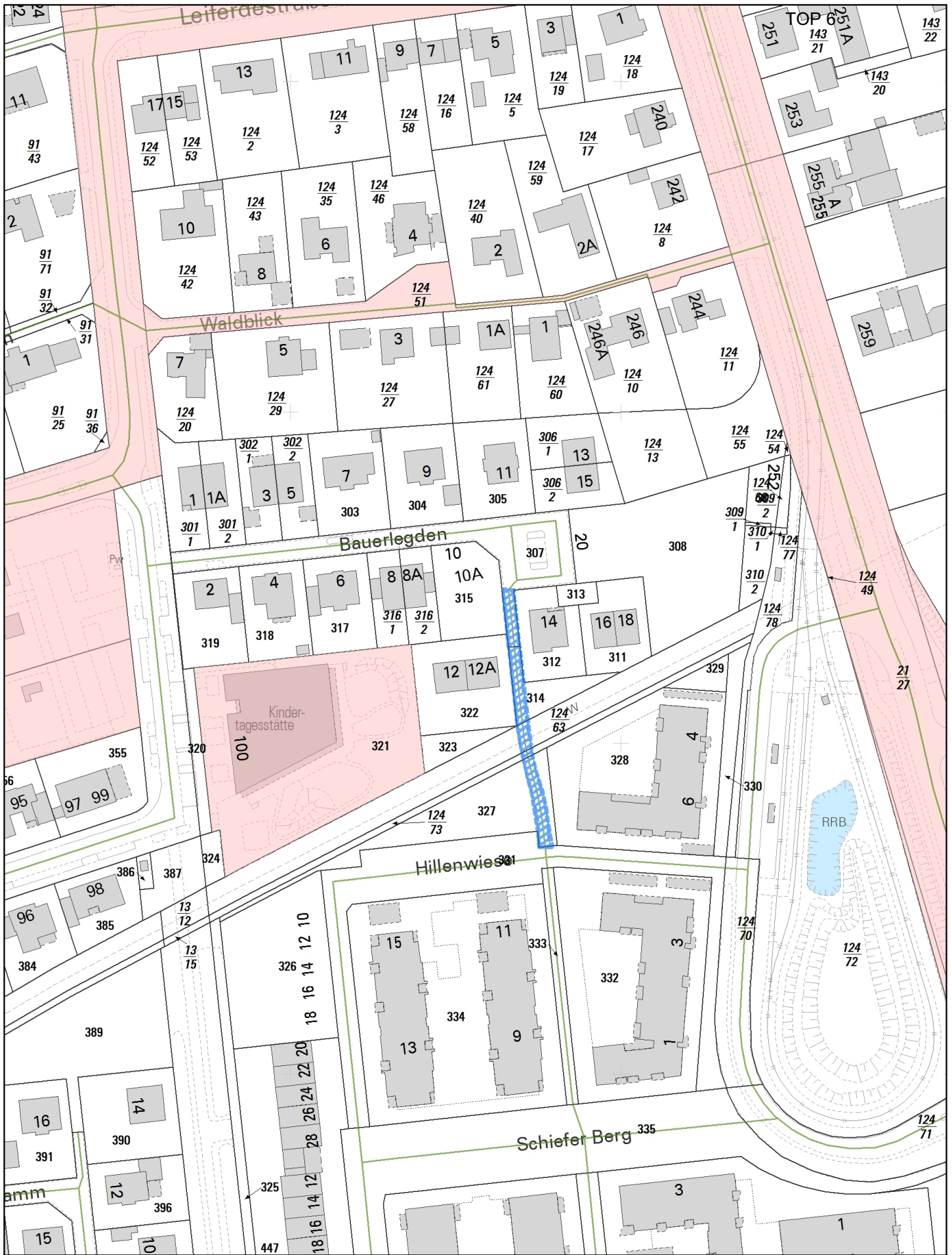
Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen



Stadt



Braunschweig
Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation





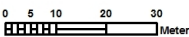
Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 17.07.2025

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen

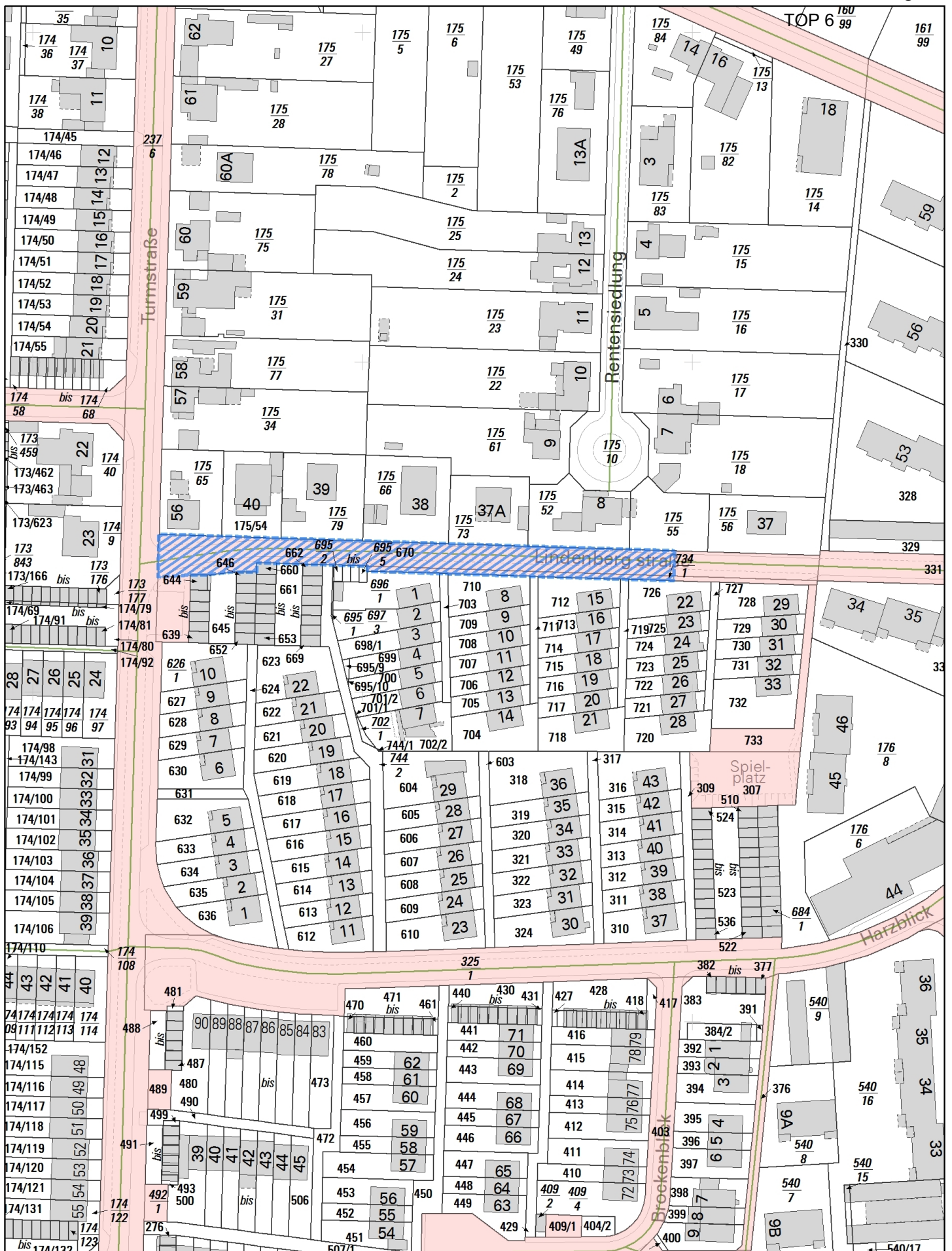


Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation



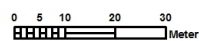
Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 16.07.2025

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen



Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation





Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 21.07.2025

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen

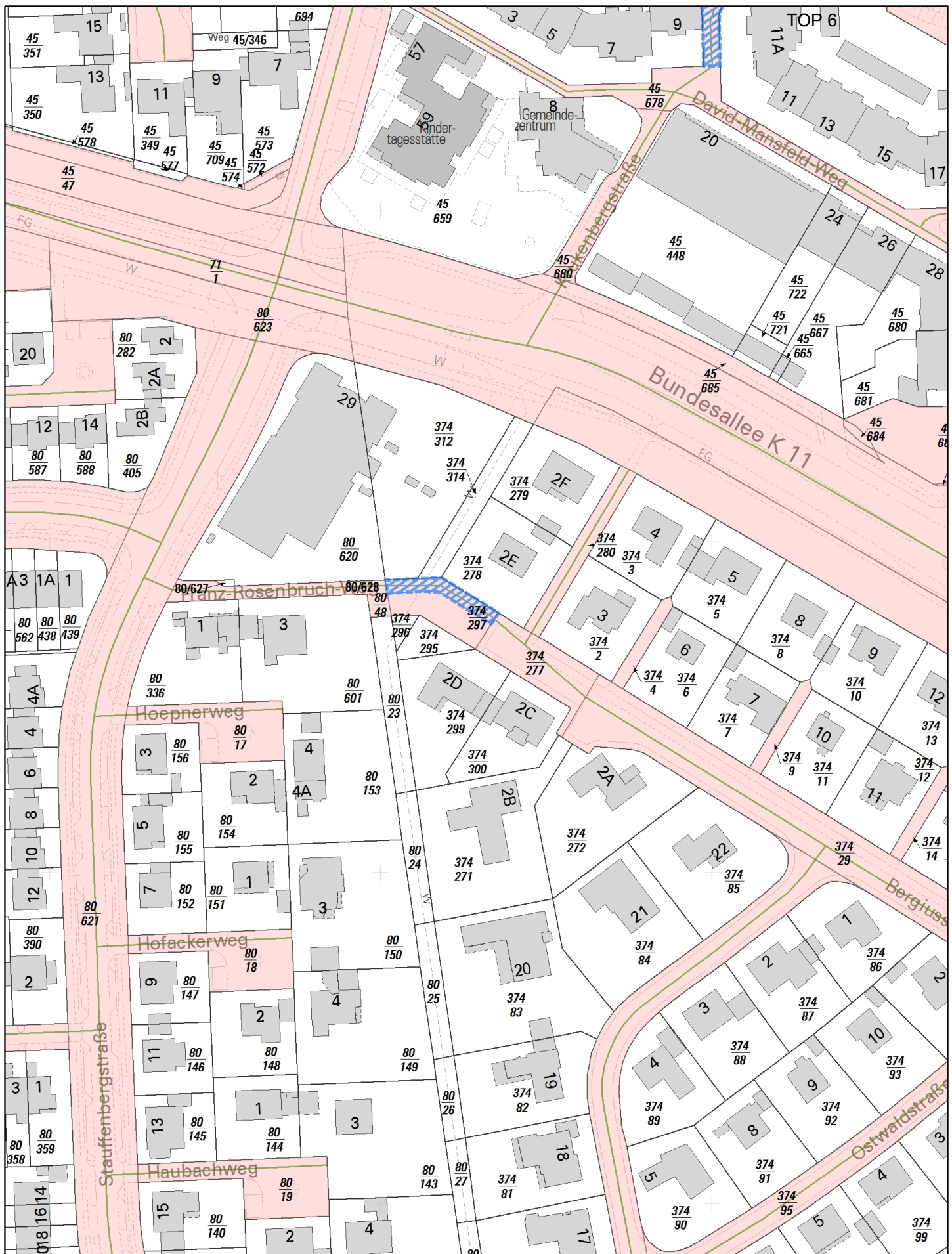


Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation



Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 16.07.2025

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen



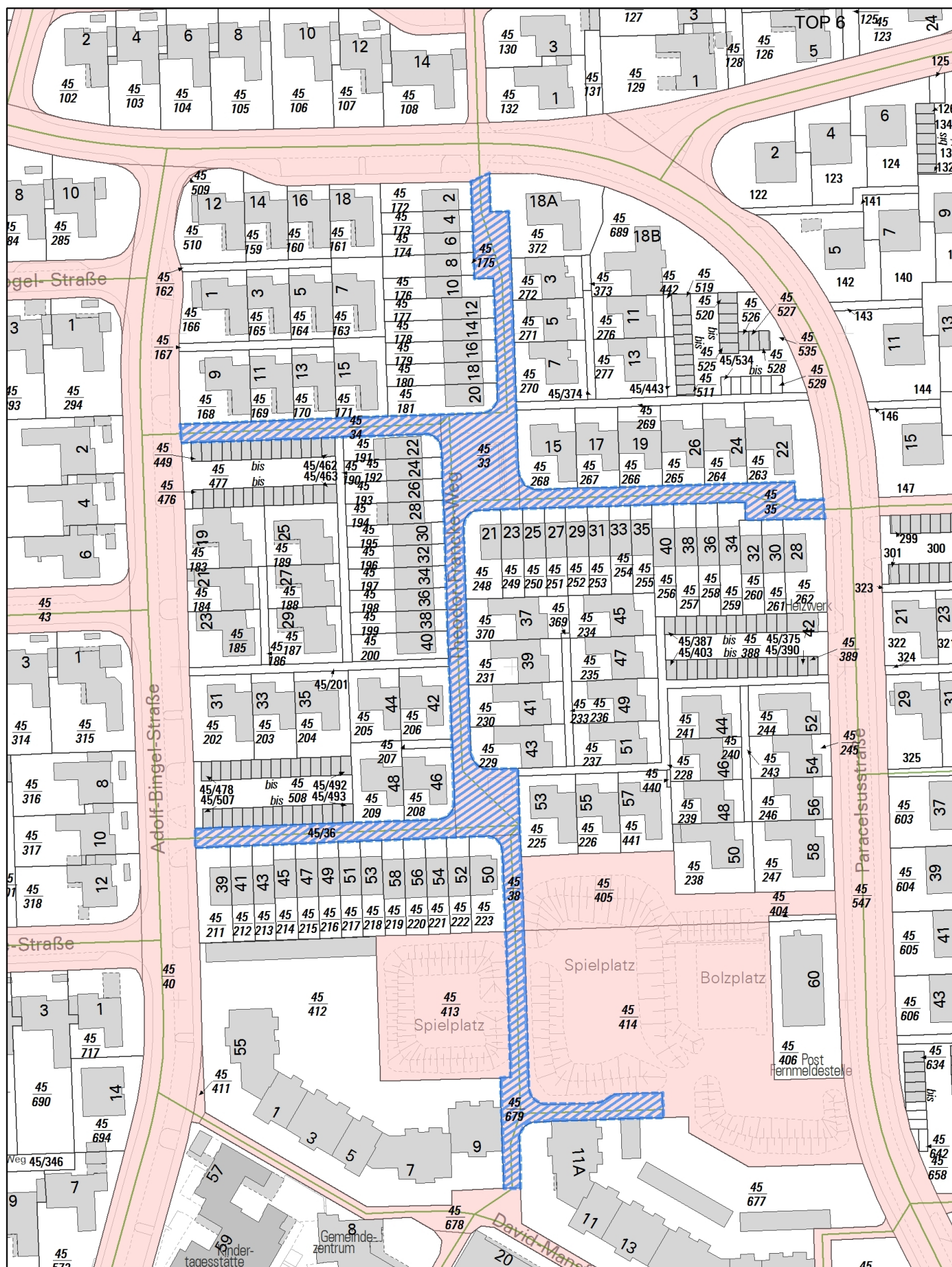
Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation





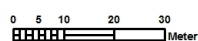
Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 02.04.2025

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen

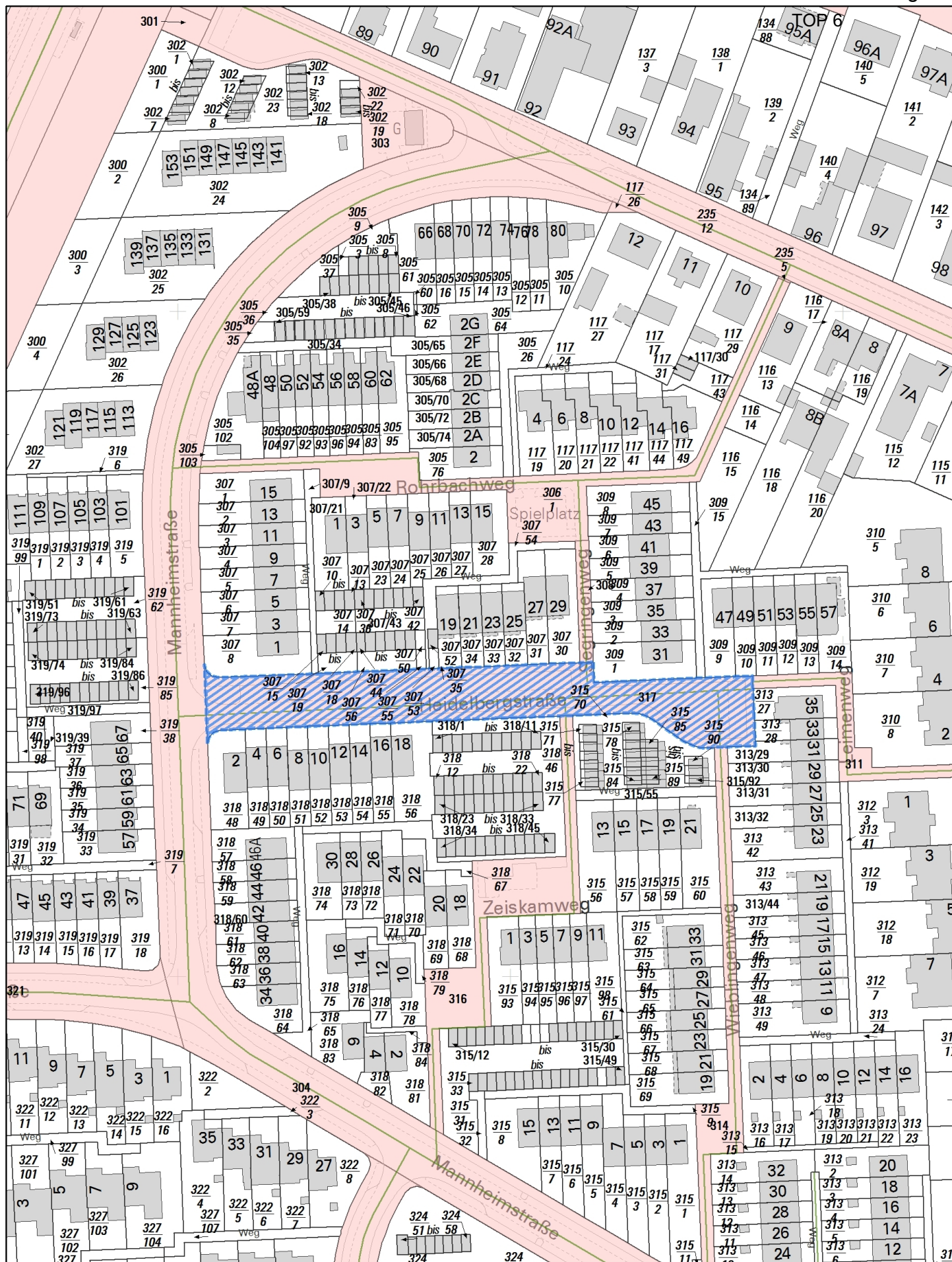


Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation



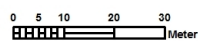
Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 01.08.2025

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen



Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation



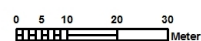
Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 28.05.2025

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen



Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation



Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 03.04.2025

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen

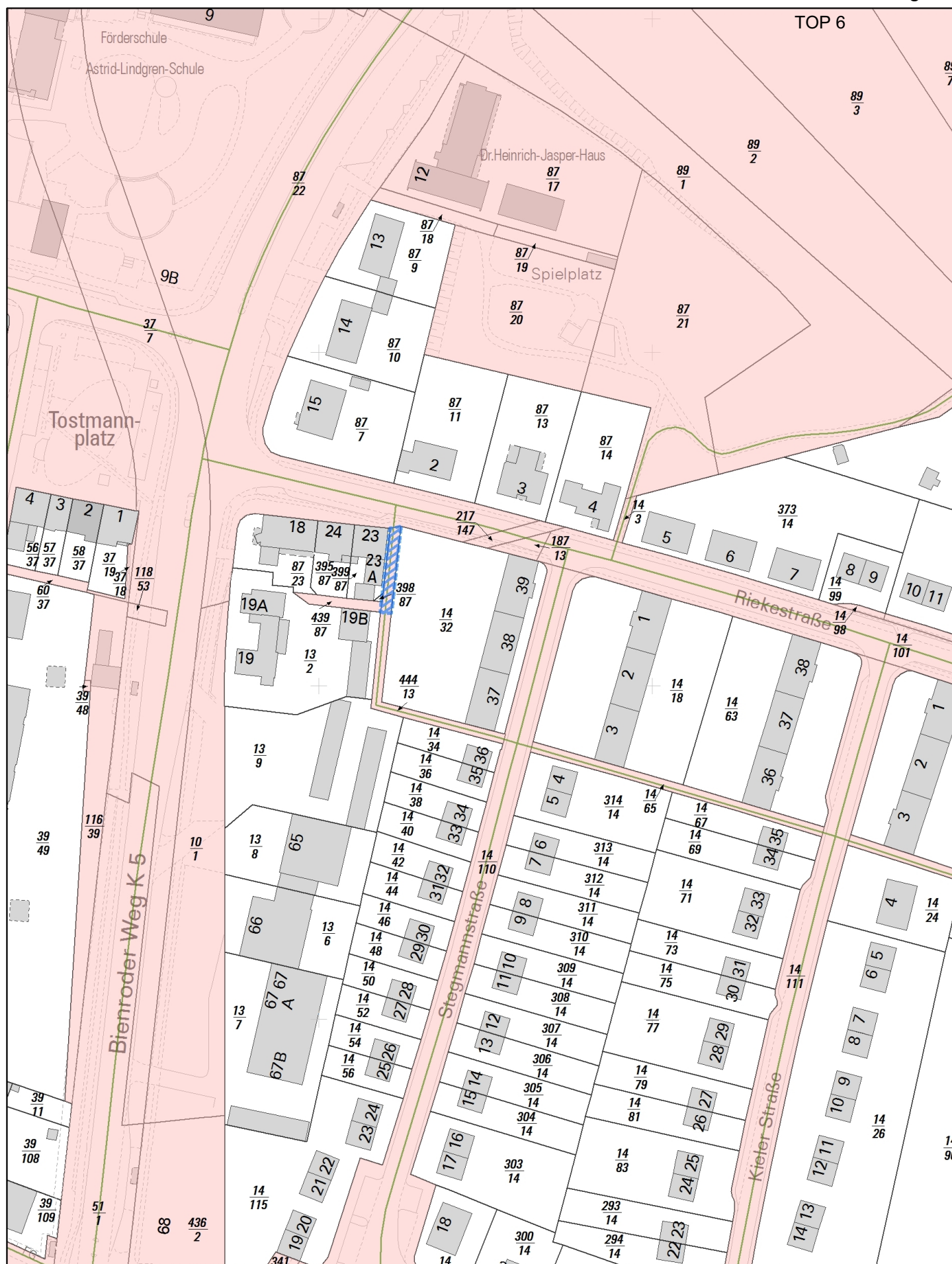


Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation



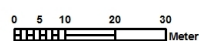
Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 06.03.2025

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen

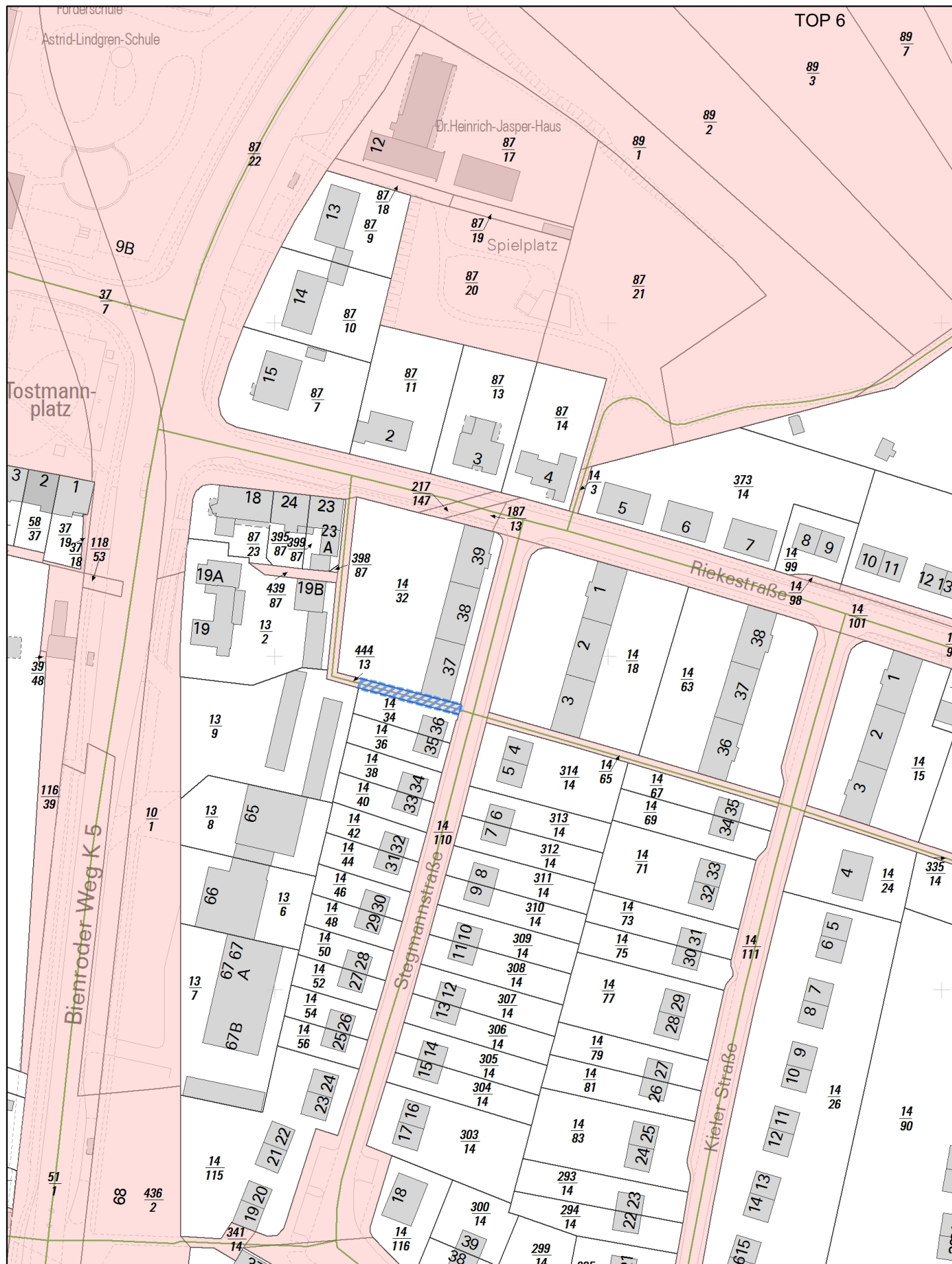


Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation



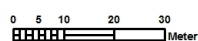
Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 06.03.2025

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen

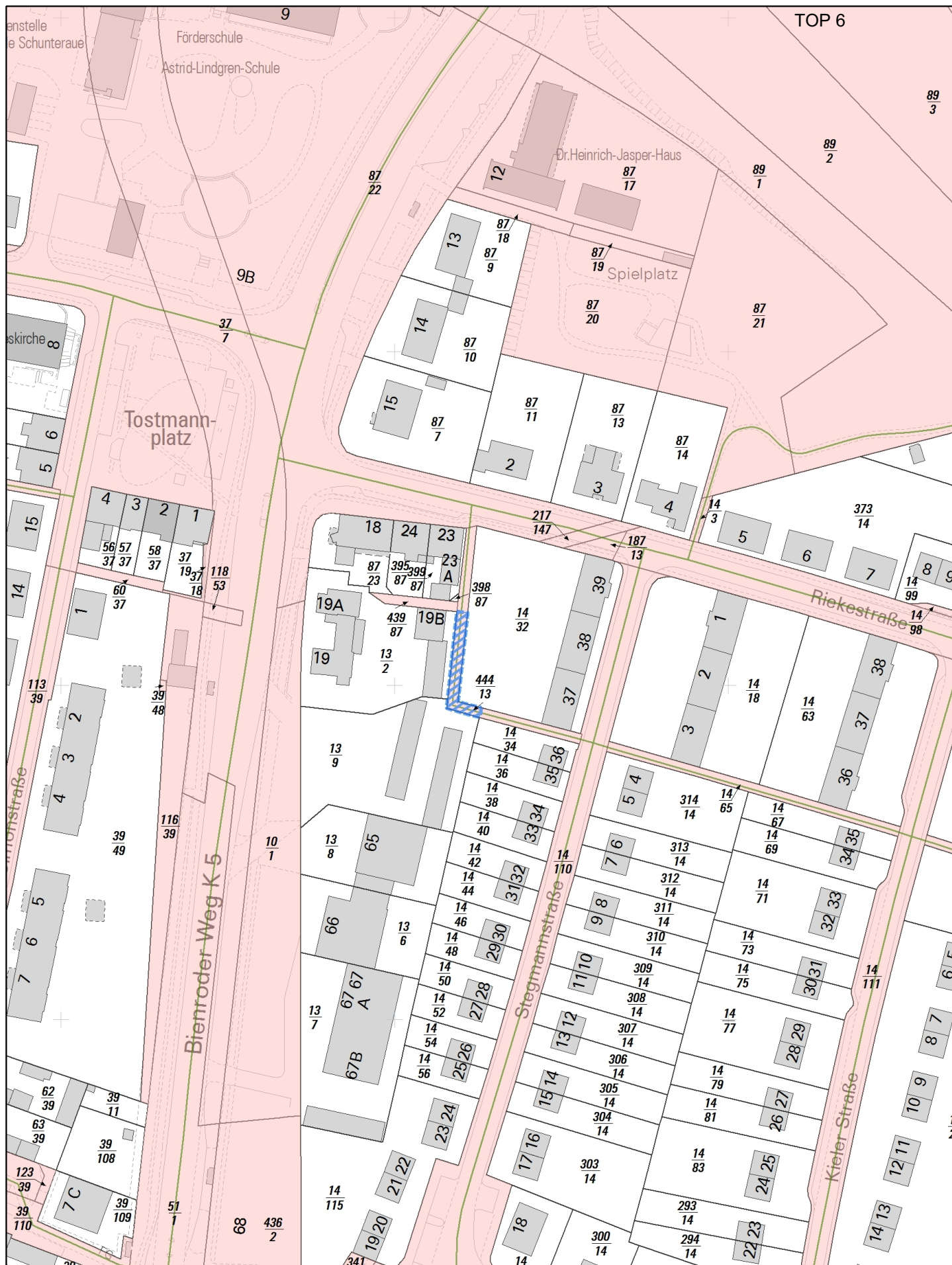


Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation



Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 06.03.2025

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen

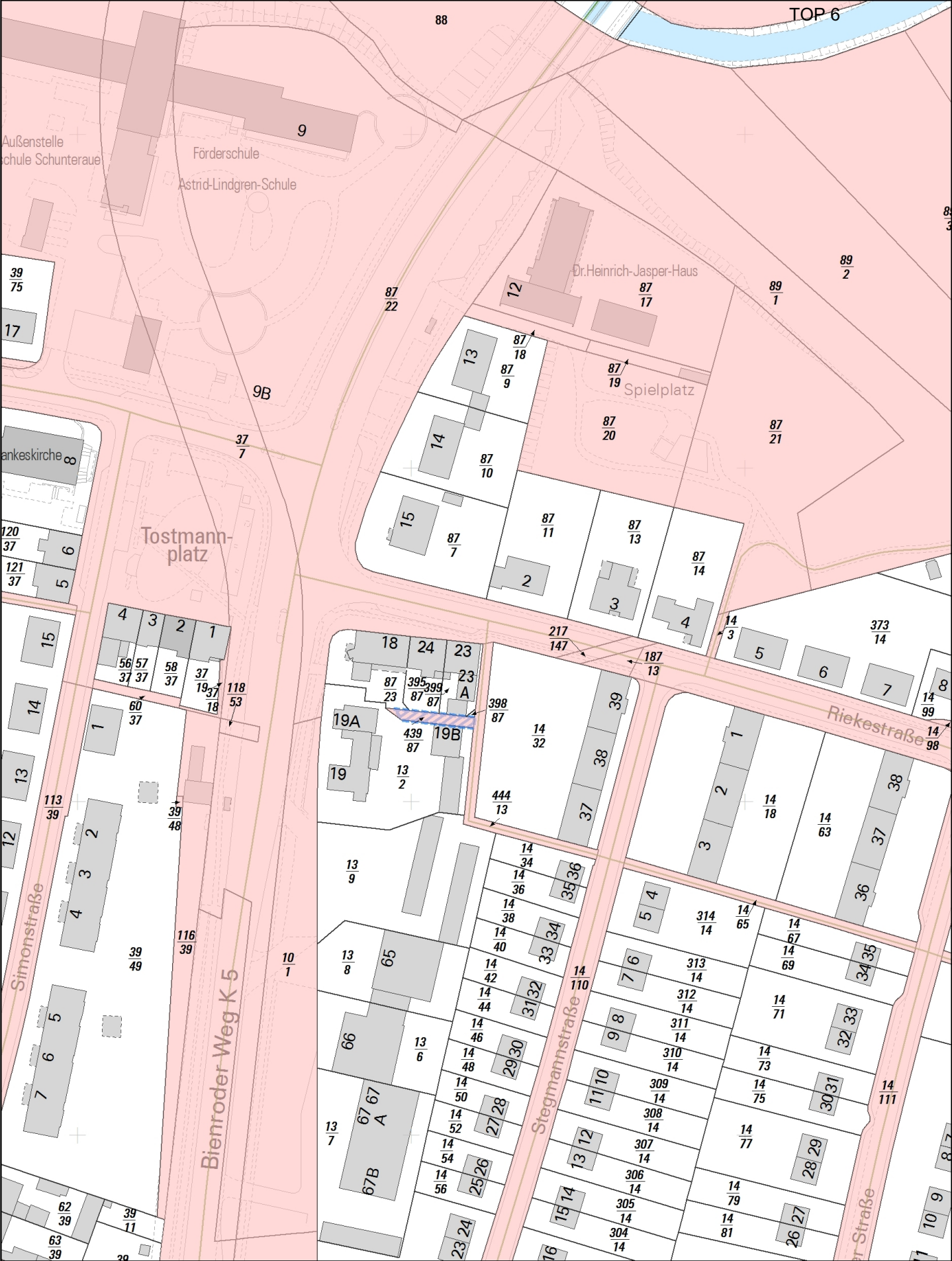


Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation





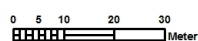
Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 03.04.2025

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen

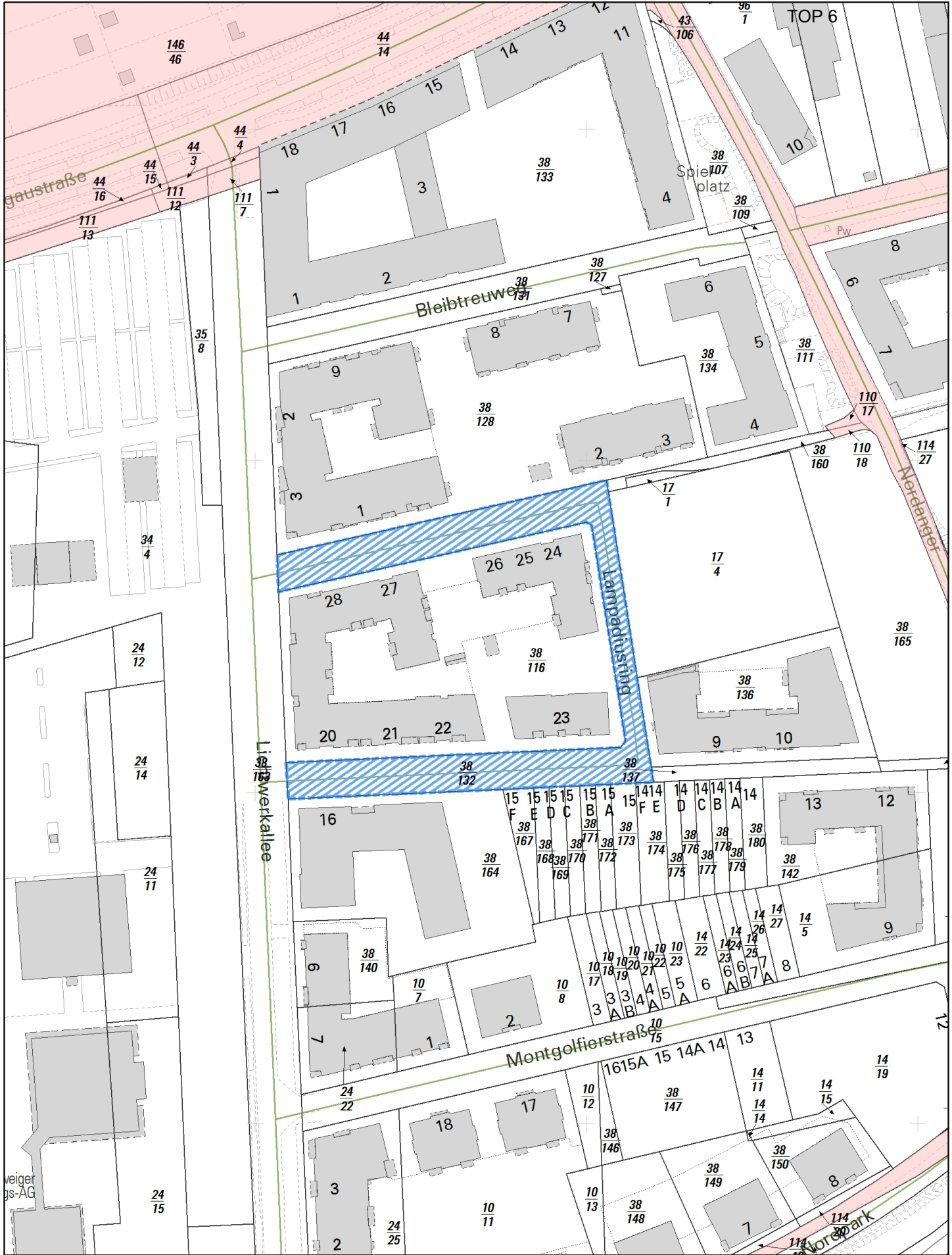


Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation





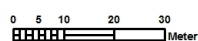
Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 01.08.2025

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen



Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation



Öffentliche Bekanntmachung

Widmung gemäß § 6 Niedersächsisches Straßengesetz

Die in der Stadt Braunschweig nachfolgend genannten Straßen lfd. Nr. 1, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 16, 20, 21, 22 werden mit sofortiger Wirkung zur Gemeindestraße mit den genannten Beschränkungen für den Benutzerkreis oder die Benutzungsart gewidmet.

Die in der Stadt Braunschweig nachfolgend genannten Straßen lfd. Nr. 2, 14, 15, 17, 18, 19 werden mit sofortiger Wirkung zur Gemeindestraße mit den genannten Beschränkungen für den Benutzerkreis oder die Benutzungsart teileingezogen.

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	Verbindungsweg Am Beberbach zur Altmarkstraße	Am Beberbach / Autobahnnunterführung	85	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg
2	112	Verbindungsweg Am Beberbach zur Altmarkstraße	Autobahnnunterführung / Wendehammer Altmarkstraße	137	Gemeindestraße	ja	Geh- und Radweg
3	130	Parkplatz Eisenbütteler Straße	östlich Eisenbütteler Straße 1 / Flurstück 135/6	145	Gemeindestraße	nein	
4	211	Verbindungsweg Bauerlegden Hillenwiese	Bauerlegden 14 / Hillenwiese	79	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg, Zufahrt zum Grundstück Bauerlegden 12 und 12A frei
5	212	Jüdelstraße	Stichwege Hs.-Nr. 28-31 und Hs.-Nr. 20-23	93	Gemeindestraße	nein	-
6	222	Lindenbergsstraße	Turmstraße und Lindenbergsstraße 22	155	Gemeindestraße	nein	-
7	222	Verbindungsweg Lindenbergsstraße zum Spielplatz	Lindenbergsstraße 29 / Spielplatz	44	Gemeindestraße	nein	Gehweg
8	310	Oderblick	Oderblick 4 / Alte Frankfurter Straße	150	Gemeindestraße	nein	Gehweg, Zufahrt zu den Grundstücken frei
9	321	Franz-Rosenbruch-Weg	östl. F.-Rosenbruch-Weg 3 und Bergiusstr. 2 E	35	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg
10	321	Nernstweg	Paracelsusstraße / Nernstweg 11	198	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg, Lieferverkehr frei
11	321	Theodor-Francke-Weg	David-Mansfeld-Weg / Paracelsusstraße und Adolf-Bingel-Straße	777	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg, Lieferverkehr frei
12	322	Heidelbergstraße	Mannheimstraße / Leimenweg	162	Gemeindestraße	nein	
13	330	Pastor-Finck-Weg	Wichernstraße / Fiednerstraße	81	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg
14	330	Verbindungsweg Kieler Straße zur Wilhelmshavener Straße	Kieler Straße / Wilhelmshavener Straße	82	Gemeindestraße	ja	Gehweg
15	330	Verbindungsweg Riekestraße zur Stegmannstraße	Riekestraße 23 / Tostmannplatz 19B	26	Gemeindestraße	ja	Gehweg
16	330	Verbindungsweg Riekestraße zur Stegmannstraße	Tostmannplatz 19B / Tostmannplatz 19A	24	Gemeindestraße	nein	Gehweg
17	330	Verbindungsweg Riekestraße zur Stegmannstraße	Tostmannplatz 19B / westliche Grenze Stegmannstraße 36	37	Gemeindestraße	ja	Gehweg, Zufahrt zu den Grundstücken frei
18	330	Verbindungsweg Riekestraße Stegmannstraße	westliche Grenze Stegmannstraße 36 / Stegmannstraße	31	Gemeindestraße	ja	Gehweg
19	330	Verbindungsweg Stegmannstraße zur Kieler Straße	Stegmannstraße / Kieler Straße	91	Gemeindestraße	ja	Gehweg
20	330	Lampadiusring	Lampadiusring 28 / Lampadiusring 20	290	Gemeindestraße	nein	
21	330	Verbindungsweg Lampadiusring Nordanger	Lampadiusring 2 / Nordanger	82	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg
22	330	Lichtwerkallee	Mitgaustraße / Lampadiusring 16	198	Gemeindestraße	nein	

Stadt Braunschweig, Baureferat

Betreff:

2. Satzung zur Änderung der Satzung über die Erhebung von Erschließungsbeiträgen (Erschließungsbeitragsatzung)

Organisationseinheit:
Dezernat III
0600 Baureferat

Datum:
12.11.2025

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Vorberatung)	26.11.2025	Ö
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	02.12.2025	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	09.12.2025	Ö

Beschluss:

„Die Zweite Satzung zur Änderung der Satzung über die Erhebung von Erschließungsbeiträgen für die Stadt Braunschweig (Erschließungsbeitragssatzung) wird in der als Anlage 1 beigefügten Fassung beschlossen.“.

Sachverhalt:

Beschlusskompetenz

Die Beschlusskompetenz des Rates ergibt sich aus § 58 Abs. 1 Ziffer 5 und 7 NKomVG. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei dieser Vorlage um einen Satzungsbeschluss, für den der Rat beschlusszuständig ist.

Sachverhalt

Die zurzeit gültige Satzung über die Erhebung von Erschließungsbeiträgen (Erschließungsbeitragssatzung) datiert vom 03.09.2002 in der Fassung der Ersten Änderungssatzung vom 29.09.2020.

Im Einzelnen sind Ergänzungen redaktioneller und klärender Art erforderlich, die sich inhaltlich mit der Mustersatzung des Deutschen Städtetages und des Deutschen Städte- und Gemeindebundes decken bzw. aufgrund der aktuellen Rechtsprechung sinnvoll sind.

§ 2 und § 6

§ 11 der Baunutzungsverordnung (BauNVO) regelt die sogenannten „Sonstigen Sondergebiete“. Diese Gebiete dienen besonderen städtebaulichen Zwecken und weichen von den allgemeinen Baugebieten (z. B. Wohngebiete, Gewerbegebiete) ab. § 11 BauNVO legt fest, dass diese Gebiete durch ihren spezifischen Zweck und ihre Nutzung bestimmt werden. Zu diesen Sondergebieten zählen u. a. Gebiete für Einkaufszentren, Messen, Ausstellungen, Hochschulgebiete, Klinikgebiete.

Die Sondergebiete nach § 11 BauNVO werden in der aktuell gültigen Erschließungsbeitragssatzung nicht explizit aufgeführt. Eine Anpassung der Satzung ist daher sinnvoll. Sie dient der Klarstellung und gängigen Abrechnungspraxis.

Wesentliches Merkmal für die Bewertung im Erschließungsbeitragsrecht ist die Ausnutzbarkeit der erschlossenen Grundstücke nach Maß und Art. Ein gewerblich nutzbares Grundstück nutzt im Vergleich zu einem gleich großen und gleich bebaubaren, aber der Wohnnutzung vorbehaltenen Grundstück die Anbaustraße intensiver.

Die Satzung wird mit der Anpassung hinsichtlich des gebietsbezogenen Artzuschlags eindeutiger und erfasst zukünftig alle Gebiete mit gewerblicher oder ihr gleichzustellender Grundstücksnutzung.

Die städtische Satzung wird deshalb in den § 2 und § 6 Absatz 4 ergänzt.

§ 8

Der Erschließungsbeitrag kann für den Grunderwerb, die Freilegung und/oder für Teile der Erschließungsanlagen selbstständig erhoben werden (sog. Kostenspaltung). Dazu bedarf es einer entsprechenden Satzungsbestimmung.

Einzelne Teilanlagen können in einer Erschließungsanlage entweder einseitig oder beidseitig vorgesehen sein. Verwaltungsgerichte sind der Ansicht, die verwandte Mehrzahl schließe z. B. die Abrechnung einer einseitigen Teilanlage im Wege der Kostenspaltung aus, wenn diese Teilanlage beidseitig vorhanden oder vorgesehen ist. Deshalb wird empfohlen, bei diesen Teilanlagen um die Worte „zusammen oder einzeln“ zu ergänzen.

Die bisherige städtische Regelung für Mischflächen wird entsprechend der Mustersatzung des Deutschen Städtetages und des Deutschen Städte- und Gemeindebundes angepasst.

§ 9

Das Bundesverfassungsgericht hat am 03.11.2021 - 1 BvL 1/19 – beschlossen, dass *„das Gebot der Belastungsklarheit und -vorhersehbarkeit (Art. 2 Abs. 1 in Verbindung mit Art. 20 Abs. 3 GG) sich auf alle Abgaben zum Vorteilsausgleich erstreckt. Daher muss auch die Möglichkeit zur Erhebung von Erschließungsbeiträgen nach Eintritt der tatsächlichen Vorteilslage zeitlich begrenzt werden. Das Gebot der Belastungsklarheit und -vorhersehbarkeit verlangt zudem, dass der Zeitpunkt des Eintritts der tatsächlichen Vorteilslage für die Beitragspflichtigen erkennbar ist.“*

Die Vorteilslage ist der Zeitpunkt, an dem eine Straße oder eine andere Anlage fertiggestellt ist und die Grundstückseigentümer tatsächlich von ihr profitieren. Gem. § 11 (3) Nr. 1 Niedersächsisches Kommunalabgabengesetz (NKAG) ist die Festsetzung eines Beitrages nicht mehr zulässig, wenn das Entstehen der Vorteilslage mindestens 20 Jahre zurückliegt, unabhängig von der eigentlichen Festsetzungsverjährung von vier Jahren.

Die Herstellungsmerkmale bilden den rechtlichen Maßstab, nach dem sich beurteilt, ob die einzelne beitragsfähige Erschließungsanlage in tatsächlicher Hinsicht ihren endgültigen Ausbauzustand erreicht hat. Sie dient dem Zweck, dass sich der Bürger durch einen Vergleich der satzungsmäßig festgelegten Merkmale mit dem tatsächlichen Zustand, in dem sich die gebaute Anlage befindet, ein Bild darüber verschaffen kann, ob die Anlage endgültig hergestellt ist oder nicht, d. h. ob die Vorteilslage eingetreten ist oder nicht.

Die städtische Regelung über die Herstellungsmerkmale wird an die neuesten Entwicklungen in der Rechtsprechung angepasst.

Die Änderungen inkl. Begründung sind über die beigelegte Synopse (Anlage 2) ersichtlich.

Für laufende erschließungsbeitragspflichtige Maßnahmen ergibt sich keine Veränderung für die beitragspflichtigen Anlieger. Auch finanzielle Auswirkungen ergeben sich durch die Zweite Änderungssatzung nicht.

Leuer

Anlage/n:

Anlage 1: 2. Änderungssatzung der Erschließungsbeitragssatzung

Anlage 2: Synopse

Anlage 1

**Zweite Satzung zur Änderung der
Satzung über die Erhebung von Erschließungsbeiträgen für die Stadt Braunschweig
(Erschließungsbeitragssatzung)
vom 9. Dezember 2025**

Aufgrund des § 10, des § 58 Abs. 1 Nr. 5 und 7 und § 111 des Niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetzes (NKomVG) in der Fassung vom 17. Dezember 2010 (Nds. GVBl. S. 576), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 29. Januar 2025 (Nds. GVBl. 2025 Nr. 3) und des § 132 des Baugesetzbuches (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 27. Oktober 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 257) hat der Rat der Stadt Braunschweig in seiner Sitzung am 9. Dezember 2025 folgende Satzung beschlossen:

Artikel I

Die Satzung über die Erhebung von Erschließungsbeiträgen für die Stadt Braunschweig (Erschließungsbeitragssatzung) vom 3. September 2002 (Amtsblatt für die Stadt Braunschweig, 29. Jahrgang, Nr. 16 vom 23. September 2002, S. 18) in der Fassung der 1. Änderungssatzung vom 29. September 2020 (Amtsblatt für die Stadt Braunschweig, 47. Jahrgang, Nr. 13 vom 14. Oktober 2020, S. 44) wird wie folgt geändert:

In § 2 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 2 werden jeweils die Wörter „und Industriegebieten“ durch die Wörter „Industrie- und Sondergebieten“ ersetzt.

In § 6 Abs. 4 Nr. 1 c) werden die Wörter „oder Industriegebiet“ durch die Wörter „Industriegebiet oder Sondergebiet nach § 11 BauNVO“ ersetzt.

§ 8 wird wie folgt gefasst:

**„§ 8
Kostenspaltung**

Der Erschließungsbeitrag kann für

- 1) den Grunderwerb,
- 2) die Freilegung,
- 3) die Fahrbahnen,
- 4) die Mischflächen,
- 5) die Radwege (zusammen oder einzeln),
- 6) die Gehwege (zusammen oder einzeln),
- 7) die kombinierten Geh- und Radwege (zusammen oder einzeln),
- 8) die unselbständigen Parkflächen,
- 9) die unselbständige Entwässerungseinrichtungen,
- 10) die Beleuchtungseinrichtungen,
- 11) die unselbständigen Grünanlagen.

selbständig und ohne Bindung an die vorstehende Reihenfolge erhoben werden. Mischflächen im Sinne von Nr. 4 sind solche Flächen, die innerhalb der Straßenbegrenzungslinien Funktionen der in den Nrn. 3, 5 bis 8 und 11 genannten Teileinrichtungen miteinander kombinieren und bei der Gliederung der Erschließungsanlage ganz oder teilweise auf eine Funktionstrennung verzichten.“

§ 9 wird wie folgt gefasst:

„§ 9

Merkmale der endgültigen Herstellung der Erschließungsanlagen

(1) Straßen, Wege und Plätze, mit Kraftfahrzeugen nicht befahrbare Verkehrsanlagen, Sammelstraße und selbständige Parkflächen sind endgültig hergestellt, wenn

a) die Stadt Eigentümerin der Flächen für die Erschließungsanlagen ist und

b) diese Erschließungsanlagen mit betriebsfertigen Entwässerungs- und Beleuchtungsanlagen ausgestattet sind.

Die flächenmäßigen Bestandteile ergeben sich aus dem Bauprogramm.

(2) Die flächenmäßigen Bestandteile dieser Erschließungsanlagen sind endgültig hergestellt, wenn

a) Fahrbahnen, Gehwege und Radwege eine Befestigung auf tragfähigem Unterbau mit einer Decke aus Asphalt, Beton, Platten, Pflaster oder einem ähnlichen Material neuzeitlicher Bauweise hergestellt (befestigt) sind,

b) unselbständige und selbständige Parkflächen eine Befestigung auf tragfähigem Unterbau mit einer Decke aus Asphalt, Beton, Platten, Pflaster, Rasengittersteinen oder einem ähnlichen Material neuzeitlicher Bauweise hergestellt (befestigt) sind,

c) Mischflächen in den befestigten Teilen entsprechend Buchstabe a und/oder b hergestellt und die unbefestigten Teile gemäß Buchstabe e gestaltet sind,

d) der Anschluss an eine dem öffentlichen Verkehr gewidmete Straße vorhanden ist und wenn die Widmung für den öffentlichen Verkehr erfolgt ist,

e) die unselbständige Grünanlage im Sinne von § 2 Abs. 1 Ziff. 7 a einschließlich der Straßenbäume gemäß § 2 Abs. 1 Ziff. 8 gärtnerisch gestaltet ist.

(3) Selbständige Grünanlagen sind endgültig hergestellt, wenn

a) die Stadt Eigentümerin der Flächen für die Erschließungsanlagen ist und

b) diese gärtnerisch gestaltet sind.“

Artikel II

Die Satzung tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt für die Stadt Braunschweig in Kraft.

Braunschweig, den

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister
I. V.

Leuer
Stadtbourat

Vorstehende Satzung wird hiermit bekanntgemacht.

Braunschweig, den

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister
I. V.

Leuer
Stadtbourat

Synopse		Begründung der Änderung
Erste Satzung zur Änderung der Satzung über die Erhebung von Erschließungsbeiträgen für die Stadt Braunschweig (Erschließungsbeitragssatzung) vom 29. September 2020	Zweite Satzung zur Änderung der Satzung über die Erhebung von Erschließungsbeiträgen für die Stadt Braunschweig (Erschließungsbeitragssatzung) vom 9. Dezember 2025	
Aufgrund des § 10 und des § 58 Abs. 1 Nr. 5 und 7 des Niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetzes (NKomVG) in der Fassung vom 17. Dezember 2010 (Nds. GVBl. S. 576), zuletzt geändert durch Artikel 10 des Gesetzes vom 15. Juli 2020 (Nds. GVBl. S. 244) und des § 132 des Baugesetzbuches (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 8. August 2020 (BGBl. I S. 1728) hat der Rat der Stadt Braunschweig in seiner Sitzung am 29. September 2020 folgende Satzung beschlossen:	Aufgrund des § 10, des § 58 Abs. 1 Nr. 5 und 7 und § 111 des Niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetzes (NKomVG) in der Fassung vom 17. Dezember 2010 (Nds. GVBl. S. 576), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 29. Januar 2025 (Nds. GVBl. 2025 Nr. 3) und des § 132 des Baugesetzbuches (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 27. Oktober 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 257) hat der Rat der Stadt Braunschweig in seiner Sitzung am 9. Dezember 2025 folgende Satzung beschlossen:	
§ 1	§ 1	- unverändert -
<p>§ 2 Art und Umfang der Erschließungsanlagen Beitragsfähiger Erschließungsaufwand</p> <p>(1) Beitragsfähig ist der Erschließungsaufwand für</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Straßen, Wege und Plätze - ausgenommen solche in (beplanten und unbeplanten) Kern-, Gewerbe- und Industriegebieten -, an denen eine Bebauung zulässig ist <ol style="list-style-type: none"> a) bis zu 2 Vollgeschosse mit einer Breite bis zu 16,5 m, wenn sie beidseitig und mit einer Breite bis zu 13 m, wenn sie einseitig anbaubar sind, b) bis zu 4 Vollgeschosse mit einer Breite bis zu 24 m, wenn sie beidseitig und mit einer Breite bis zu 17,5 m, wenn sie einseitig anbaubar sind, c) von mehr als 4 Vollgeschosse mit einer Breite bis zu 32 m, wenn sie beidseitig und mit einer Breite bis zu 22 m, wenn sie einseitig anbaubar sind, 2. Straßen, Wege und Plätze in (beplanten und unbeplanten) Kern-, Gewerbe- und Industriegebieten mit einer Breite bis zu 32 m, wenn eine Bebauung oder gewerbliche Nutzung beidseitig und mit einer Breite bis zu 25 m, wenn eine Bebauung oder gewerbliche Nutzung einseitig zulässig ist, 	<p>§ 2 Art und Umfang der Erschließungsanlagen Beitragsfähiger Erschließungsaufwand</p> <p>(1) Beitragsfähig ist der Erschließungsaufwand für</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Straßen, Wege und Plätze - ausgenommen solche in (beplanten und unbeplanten) Kern-, Gewerbe-, Industrie- und Sondergebieten -, an denen eine Bebauung zulässig ist <ol style="list-style-type: none"> a) bis zu 2 Vollgeschosse mit einer Breite bis zu 16,5 m, wenn sie beidseitig und mit einer Breite bis zu 13 m, wenn sie einseitig anbaubar sind, b) bis zu 4 Vollgeschosse mit einer Breite bis zu 24 m, wenn sie beidseitig und mit einer Breite bis zu 17,5 m, wenn sie einseitig anbaubar sind, c) von mehr als 4 Vollgeschosse mit einer Breite bis zu 32 m, wenn sie beidseitig und mit einer Breite bis zu 22 m, wenn sie einseitig anbaubar sind, 2. Straßen, Wege und Plätze in (beplanten und unbeplanten) Kern-, Gewerbe-, Industrie- und Sondergebieten mit einer Breite bis zu 32 m, wenn eine Bebauung oder gewerbliche Nutzung beidseitig und mit einer Breite bis zu 25 m, wenn eine Bebauung oder gewerbliche Nutzung einseitig zulässig ist, 	<p><u>zu § 2 Abs. 1 Nr. 1:</u> Die Ergänzung ist redaktioneller und klärender Art. Sie entspricht der Rechtsprechung zum Erschließungsbeitragsrecht und der gängigen Abrechnungspraxis.</p> <p><u>zu § 2 Abs. 1 Nr. 2:</u> Die Ergänzung ist redaktioneller und klärender Art. Sie entspricht der Rechtsprechung zum Erschließungsbeitragsrecht und der gängigen Abrechnungspraxis.</p>

Synopsis		Begründung der Änderung
3. 4. 5. 6. 7. 8. 9. (2) (3) (4)	3. 4. 5. 6. 7. 8. 9. (2) (3) (4)	<u>Hinweis:</u> Absatz 1 Nr. 3 bis 9, Abs. 2 bis 4 unverändert
§ 3 bis § 5	§ 3 bis § 5	- unverändert -
§ 6 Verteilung des umlagefähigen Erschließungsaufwandes (1) (2) (3) (4) Die Art der unterschiedlichen Nutzung der erschlossenen Grundstücke wird wie folgt berücksichtigt: 1. Ein Artzuschlag wird erhoben für a) b) c) Grundstücke, die nach den Festsetzungen eines Bebauungsplanes in einem Kern-, Gewerbe- oder Industriegebiet liegen, d) e) 2. 3.	§ 6 Verteilung des umlagefähigen Erschließungsaufwandes 1) (2) (3) (4) Die Art der unterschiedlichen Nutzung der erschlossenen Grundstücke wird wie folgt berücksichtigt: 1. Ein Artzuschlag wird erhoben für a) b) c) Grundstücke, die nach den Festsetzungen eines Bebauungsplanes in einem Kern-, Gewerbe-, oder Industriegebiet oder Sondergebiet nach § 11 BauNVO liegen, d) e) 2. 3.	<u>Hinweis:</u> Absätze 1 bis 3, Absatz 4 Nr. 1 a u. b unverändert <u>Zu § 6 Abs. 4 Nr. 1 c):</u> § 11 der Baunutzungsverordnung (BauNVO) regelt die sogenannten "Sonstigen Sondergebiete". Diese Gebiete dienen besonderen städtebaulichen Zwecken und weichen von den allgemeinen Baugebieten (z. B. Wohngebiete, Gewerbegebiete) ab. § 11 BauNVO legt fest, dass diese Gebiete durch ihren spezifischen Zweck und ihre Nutzung bestimmt werden. Zu diesen Sondergebieten zählen u. a. Gebiete für Einkaufszentren, Messen, Ausstellungen, Hochschulgebiete, Klinikgebiete. Wesentliches Merkmal für die Bewertung im Erschließungsbeitragsrecht ist die Ausnutzbarkeit der erschlossenen Grundstücke nach Maß und Art. Ein gewerblich nutzbares Grundstück nutzt im Vergleich zu einem gleich großen und gleich bebaubaren, aber der Wohnnutzung vorbehaltenen Grundstück die Anbaustraße intensiver. Diese Sondergebiete werden in der aktuell gültigen Erschließungsbeitragssatzung nicht explizit aufgeführt. Eine Anpassung der Satzung ist daher sinnvoll. Sie dient der Klarstellung und gängigen Abrechnungspraxis. Die Satzung wird mit der Anpassung hinsichtlich des gebietsbezogenen Artzuschlags eindeutiger und erfasst zukünftig alle Gebiete mit gewerblicher oder ihr gleichzustellender Grundstücksnutzung. <u>Hinweis:</u> Absatz 4 Nr. 1 a, b, d und e und Nr. 2 u. 3 unverändert

Synopsis		Begründung der Änderung
§ 7	§ 7	-unverändert-
<p>§ 8 Kostenspaltung</p> <p>Der Erschließungsbeitrag kann für</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) den Grunderwerb, 2) die Freilegung, 3) die Fahrbahn, 4) die Flächenbefestigung in verkehrsberuhigten Bereichen, Fußgängerbereichen und Verkehrsanlagen gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 4 und Nr. 5, 5) den Radweg, 6) den Gehweg, 7) die unselbständige Parkfläche, 8) die unselbständige Entwässerungseinrichtung, 9) die Beleuchtungseinrichtung, 10) die unselbständige Grünanlage <p>selbständig und ohne Bindung an die vorstehende Reihenfolge erhoben werden.</p>	<p>§ 8 Kostenspaltung</p> <p>Der Erschließungsbeitrag kann für</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) den Grunderwerb, 2) die Freilegung, 3) die Fahrbahnen, 4) die Flächenbefestigung in verkehrsberuhigten Bereichen, Fußgängerbereichen und Verkehrsanlagen gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 4 und Nr. 5 die Mischflächen, 5) den Radwege (zusammen oder einzeln), 6) den Gehwege (zusammen oder einzeln), 7) die kombinierten Geh- und Radwege (zusammen oder einzeln), 8) die unselbständigen Parkflächen, 9) die unselbständige Entwässerungseinrichtungen, 10) die Beleuchtungseinrichtungen, 11) die unselbständigen Grünanlagen. <p>selbständig und ohne Bindung an die vorstehende Reihenfolge erhoben werden. Mischflächen im Sinne von Nr. 4 sind solche Flächen, die innerhalb der Straßenbegrenzungslinien Funktionen der in den Nrn. 3, 5 bis 8 und 11 genannten Teileinrichtungen miteinander kombinieren und bei der Gliederung der Erschließungsanlage ganz oder teilweise auf eine Funktionstrennung verzichten.</p>	<p><u>Zu § 8:</u> Der Erschließungsbeitrag kann für den Grunderwerb, die Freilegung und/oder für Teile der Erschließungsanlagen selbstständig erhoben werden (sog. Kostenspaltung). Dazu bedarf es einer entsprechenden Satzungsbestimmung.</p> <p>Einzelne Teilanlagen können in einer Erschließungsanlage entweder einseitig oder beidseitig vorgesehen sein. Verwaltungsgerichte sind der Ansicht die verwandte Mehrzahl schließe z. B. die Abrechnung einer einseitigen Teilanlage im Wege der Kostenspaltung aus, wenn diese Teilanlage beidseitig vorhanden oder vorgesehen ist. Deshalb wird empfohlen bei diesen Teilanlagen um die Worte „zusammen oder einzeln“ zu ergänzen.</p> <p>Die bisherige städtische Regelung bezüglich der Mischflächen wird entsprechend der Mustersatzung des Deutschen Städtetages und des Deutschen Städte- und Gemeindebundes angepasst.</p>
<p>§ 9 Merkmale der endgültigen Herstellung der Erschließungsanlagen</p> <p>(1) Straßen, Wege und Plätze, mit Kraftfahrzeugen nicht befahrbare Verkehrsanlagen, Sammelstraße und Parkflächen sind endgültig hergestellt, wenn</p> <p>a) die Stadt Eigentümerin der Flächen für die Erschließungsanlagen ist und diese mit betriebsfertigen Entwässerungs- und Beleuchtungsanlagen ausgestattet sind,</p>	<p>§ 9 Merkmale der endgültigen Herstellung der Erschließungsanlagen</p> <p>(1) Straßen, Wege und Plätze, mit Kraftfahrzeugen nicht befahrbare Verkehrsanlagen, Sammelstraße und selbständige Parkflächen sind endgültig hergestellt, wenn</p> <p>a) die Stadt Eigentümerin der Flächen für die Erschließungsanlagen ist und</p> <p>b) diese Erschließungsanlagen mit betriebsfertigen Entwässerungs- und Beleuchtungsanlagen ausgestattet sind.</p>	<p><u>Zu § 9:</u> Das Bundesverfassungsgericht hat am 3. November 2021 - BvL 1/19 – beschlossen, dass „das Gebot der Belastungsklarheit und -vorhersehbarkeit (Art. 2 Abs. 1 in Verbindung mit Art. 20 Abs. 3 GG) sich auf alle Abgaben zum Vorteilsausgleich erstreckt. Daher muss auch die Möglichkeit zur Erhebung von Erschließungsbeiträgen nach Eintritt der tatsächlichen Vorteilslage zeitlich begrenzt werden. Das Gebot der Belastungsklarheit und -vorhersehbarkeit verlangt zudem, dass der Zeitpunkt des Eintritts der tatsächlichen Vorteilslage für die Beitragspflichtigen erkennbar ist.“</p>

Synopsis		Begründung der Änderung
<p>b) sie auf tragfähigem Unterbau mit einer Decke aus Asphalt, Beton, Platten, Pflaster oder einem ähnlichen Material neuzeitlicher Bauweise hergestellt (befestigt) sind,</p> <p>c) der Anschluss an eine dem öffentlichen Verkehr gewidmete Straße vorhanden ist und wenn die Widmung für den öffentlichen Verkehr erfolgt ist,</p> <p>d) das Begleitgrün im Sinne von § 2 Abs. 1 Ziff. 7 a einschließlich der Straßenbäume gemäß § 2 Abs. 1 Ziff. 8 angelegt ist.</p> <p>(2) Grünanlagen sind endgültig hergestellt, wenn</p> <p>a) die Stadt Eigentümerin der Flächen für die Erschließungsanlagen ist und</p> <p>b) diese gärtnerisch gestaltet sind.</p>	<p>Die flächenmäßigen Bestandteile ergeben sich aus dem Bauprogramm.</p> <p>(2) Die flächenmäßigen Bestandteile dieser Erschließungsanlagen sind endgültig hergestellt, wenn</p> <p>a) Fahrbahnen, Gehwege und Radwege eine Befestigung sie auf tragfähigem Unterbau mit einer Decke aus Asphalt, Beton, Platten, Pflaster oder einem ähnlichen Material neuzeitlicher Bauweise hergestellt (befestigt) sind,</p> <p>b) unselbständige und selbständige Parkflächen eine Befestigung auf tragfähigem Unterbau mit einer Decke aus Asphalt, Beton, Platten, Pflaster, Rasengittersteinen oder einem ähnlichen Material neuzeitlicher Bauweise hergestellt (befestigt) sind,</p> <p>c) Mischflächen in den befestigten Teilen entsprechend Buchstaben a und/oder b hergestellt und die unbefestigten Teile gemäß Buchstabe e gestaltet sind,</p> <p>d) der Anschluss an eine dem öffentlichen Verkehr gewidmete Straße vorhanden ist und wenn die Widmung für den öffentlichen Verkehr erfolgt ist,</p> <p>e) das die unselbständige Grünanlage-Begleitgrün im Sinne von § 2 Abs. 1 Ziff. 7 a einschließlich der Straßenbäume gemäß § 2 Abs. 1 Ziff. 8 angelegt gärtnerisch gestaltet ist.</p> <p>(32) Selbständige Grünanlagen sind endgültig hergestellt, wenn</p> <p>a) die Stadt Eigentümerin der Flächen für die Erschließungsanlagen ist und</p> <p>b) diese gärtnerisch gestaltet sind.</p>	<p>Die Vorteilslage ist der Zeitpunkt, an dem eine Straße oder eine andere Anlage fertiggestellt ist und die Grundstückseigentümer tatsächlich von ihr profitieren. Gem. § 11 (3) Nr. 1 NKAG ist die Festsetzung eines Beitrages nicht mehr zulässig ist, wenn das Entstehen der Vorteilslage mindestens 20 Jahre zurückliegt, unabhängig von der eigentlichen Festsetzungsverjährung von vier Jahren.</p> <p>Die Herstellungsmerkmale bilden den rechtlichen Maßstab, nach dem sich beurteilt, ob die einzelne beitragsfähige Erschließungsanlage in tatsächlicher Hinsicht ihren endgültigen Ausbauzustand erreicht hat. Sie dient dem Zweck, dass sich der Bürger durch einen Vergleich der satzungsmäßig festgelegten Merkmale mit dem tatsächlichen Zustand, in dem sich die gebaute Anlage befindet, ein Bild darüber verschaffen kann, ob die Anlage endgültig hergestellt ist oder nicht, d. h. ob die Vorteilslage eingetreten ist oder nicht.</p> <p>Die städtische Regelung über die Herstellungsmerkmale wird an die neuesten Entwicklungen in der Rechtsprechung angepasst.</p>
§ 10 bis § 12	§ 10 bis § 12	-unverändert-

Betreff:

**Erste Änderung der Satzung über die Erhebung von
Ablösebeträgen für notwendige Einstellplätze von Kraftfahrzeugen
(Einstellplatzablösesatzung)**

Organisationseinheit:
Dezernat III
0600 Baureferat

Datum:
06.11.2025

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Vorberatung)	26.11.2025	Ö
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	02.12.2025	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	09.12.2025	Ö

Beschluss:

Die 1. Änderung der Satzung über die Erhebung von Ablösebeträgen für notwendige Einstellplätze von Kraftfahrzeugen (Einstellplatzablösesatzung) wird in der als Anlage beigefügten Fassung beschlossen.

Sachverhalt:

Beschlusskompetenz

Die Beschlusskompetenz des Rates ergibt sich aus § 58 Abs. 1 Ziffer 5 NKomVG. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei dieser Vorlage um einen Satzungsbeschluss, für den der Rat zuständig ist.

Anlass

Die zurzeit gültige Satzung über die Erhebung von Ablösebeträgen für notwendige Einstellplätze von Kraftfahrzeugen (Einstellplatzablösesatzung) ist vom 21. Juni 2016. Anlass für die 1. Änderung ist die Änderung des § 47 der Niedersächsischen Bauordnung (NBauO).

In Folge der Änderung des § 47 NBauO ist die Rechtsgrundlage für die bauordnungsrechtliche Nachweispflicht von Einstellplätzen für Wohngebäude entfallen. Die städtische Einstellplatzsatzung muss daher angepasst werden, d. h. die Ablösebeträge für die ausschließliche Wohnungsnutzung sind ersatzlos zu streichen. Zum 1. Juli 2025 gab es eine Konkretisierung der NBauO in diesem Kontext.

Im Rahmen des § 47 NBauO wird nun festgelegt, dass der Wegfall der Einstellplatzpflicht ausschließlich für neu errichtete Wohnungen gilt. Die Neuregelung verhindert damit, dass bereits bestehende Stellplätze, die ursprünglich Wohnungen zugeordnet waren, nachträglich entfernt oder anderweitig genutzt werden. Die Regelung gilt rückwirkend ab dem 18. März 2025.

Finanzielle Auswirkungen

Von den in den letzten fünf Jahren abgelösten 66 Einstellplätzen waren lediglich zwei Einstellplätze für Wohnungen. Vor diesem Hintergrund sind mit der Gesetzesänderung zukünftig keine gravierenden Einnahmeverluste zu erwarten.

Leuer

Anlage/n:
Entwurf der Änderungssatzung

**Erste Satzung zur Änderung der
Satzung über die Erhebung von Ablösebeträgen für notwendige Einstellplätze von
Kraftfahrzeugen vom 9. Dezember 2025 (Einstellplatzablösesatzung)**

Aufgrund der §§ 10 und 58 des Niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetzes (NKomVG) in der Fassung vom 17. Dezember 2010 (Nds. GVBl. S. 576), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 29. Januar 2025 (Nds. GVBl. 2025 Nr. 3) in Verbindung mit § 47 der Niedersächsischen Bauordnung (NBauO) in der Fassung vom 3. April 2012 (Nds. GVBl. S. 46), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 25. Juni 2025 (Nds. GVBl. 2025 Nr. 52), hat der Rat der Stadt Braunschweig in seiner Sitzung am 9. Dezember 2025 folgende Satzung beschlossen:

Artikel I

Die Satzung über die Erhebung von Ablösebeträgen für notwendige Einstellplätze von Kraftfahrzeugen (Einstellplatzablösesatzung) vom 21. Juni 2016 (Amtsblatt für die Stadt Braunschweig, 43. Jahrgang, Nr. 10 vom 6. Juli 2016, S. 46) wird wie folgt geändert:

In § 3 wird Abs. 2 gestrichen und der bisherige Abs. 3 wird neu zu Abs. 2. § 3 erhält damit folgende Fassung:

**„§ 3
Ablösebeträge**

- (1) Der Ablösebetrag für jeden nicht geschaffenen notwendigen Einstellplatz wird für die Zone I auf 5.000,00 Euro, für die Zone II auf 3.750,00 Euro und für die Zone III auf 2.500,00 Euro festgesetzt.
- (2) Sind Einstellplätze für Außensitzplätze nachzuweisen, beträgt der Ablösebetrag je Einstellplatz in Zone I 2.000,00 Euro, in Zone II 1.500,00 Euro und in Zone III 1.000,00 Euro.“

Artikel II

Die Satzung tritt am Tage nach ihrer Bekanntmachung im Amtsblatt für die Stadt Braunschweig in Kraft.

Braunschweig, den

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister
I. V.

Leuer
Stadtbaurat

Die vorstehende Satzung wird hiermit im Amtsblatt für die Stadt Braunschweig bekanntgemacht.

Braunschweig, den

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister
I. V.

Leuer
Stadtbaurat

*Betreff:***Umsetzung Qualitätsstandard Fahrradstraßen -
Abt-Jerusalem-Straße, Bültenweg, Gaußstraße, Linnéstraße,
Pockelsstraße Süd und Spielmannstraße***Organisationseinheit:*

Dezernat III

66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

30.10.2025

*Beratungsfolge*Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 330 Nordstadt-Schunteraue
(Anhörung)Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben
(Entscheidung)*Sitzungstermin*

06.11.2025

26.11.2025

Status

Ö

Ö

Beschluss:

„Der Umsetzung des „Qualitätsstandard für Fahrradstraßen und Fahrradzonen in Braunschweig“ gemäß Anlagen 1 bis 9 wird zugestimmt.“

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. h der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei Fahrradstraßen um einen Beschluss über Planungen, für die der AMTA beschlusszuständig ist. Fahrradstraßen sind Teil eines übergeordneten Netzes an Fahrradstraßen, deren Bedeutung somit wesentlich über den Stadtbezirk hinausgeht.

Anlass

Im Juli 2020 hat der Rat der Stadt Braunschweig den Ziele- und Maßnahmenkatalog "Radverkehr in Braunschweig" zur umfassenden Förderung des Radverkehrs beschlossen (DS 20-13342-02). Die Maßnahme 6.1 sieht die Entwicklung eines Qualitätsstandards für Fahrradstraßen vor, um künftig eine einheitliche und klar erkennbare Gestaltung zu gewährleisten und den besonderen Charakter dieser Straßen hervorzuheben.

Um den Radverkehr zu fördern und die Sicherheit für Radfahrende zu erhöhen, wurde im Dezember 2022 der „Qualitätsstandard für Fahrradstraßen und Fahrradzonen in Braunschweig“ beschlossen (DS 22-19984).

Fahrradstraßen bündeln den Radverkehr und bieten eine sichere und komfortable Alternative zu herkömmlichen Radwegen entlang von Hauptverkehrsstraßen. Ein gut ausgebautes Netz von Fahrradstraßen ermöglicht es, über längere Strecken hinweg attraktive Routen zu schaffen und so den Anteil des Radverkehrs zu steigern. Die Verwaltung hat daher in den vergangenen Jahren ein mehr als 15 km langes, größtenteils zusammenhängendes Netz von Fahrradstraßen und einer Fahrradzone eingerichtet.

Planung

Folgende Maßnahmen werden zur Umsetzung vorgeschlagen:

Im betrachteten Bereich des Univiertels besteht aktuell in den Einfahrtsbereichen in die Fahrradzone eine Beschilderung als „Fahrradzone“ mit Zusatzzeichen „Kfz frei“. Das Zusatzzeichen soll durch das Zusatzzeichen „Anlieger frei“ ersetzt werden.

Fahrradabstellanlagen stehen im Univiertel in großer Anzahl zur Verfügung.

- Abt-Jerusalem-Straße (Anlage 1)

Parken findet im Seitenraum statt: auf der Südseite durchgehend als Senkrechtparken, auf der Nordseite wird bis zur Parkplatz-Zufahrt senkrecht geparkt (westlicher Abschnitt) und im angrenzenden (östlichen) Abschnitt ist Längsparken baulich angelegt.

Bauliche Veränderungen sind nicht notwendig. Es wird ausschließlich markiert. Alle Parkstände und Baumstandorte bleiben unverändert bestehen.

Die Fahrgassenbreite beträgt 3,50 m bzw. 3,75 m. Das Mindestmaß für Fahrradstraßen ist somit eingehalten.

- Bültenweg (Anlagen 2 bis 5)

Beidseitig befinden sich baulich angelegte Parkstände im Seitenraum. Im Verlauf des Bültenwegs ist sowohl Senkrechtparken als auch Längsparken vorzufinden.

Bauliche Veränderungen sind nicht notwendig. Es wird ausschließlich markiert und beschildert. Die Anzahl der Baumstandorte und der Parkstände bleibt unverändert.

Die Fahrgassenbreite beträgt zwischen ~3,50 m und 4,25 m. Sie entspricht somit dem Mindest- bis Regelmaß für Fahrradstraßen.

In den Einmündungsbereichen zum Rebenring und zur Humboldtstraße wird jeweils die Markierung der Radwegefurt ergänzt.

Im Bültenweg ist Schleichverkehr zur Umfahrung der Kreuzung Hagenring/Hans-Sommer-Straße vorhanden. Zur Vermeidung dessen ist die Einrichtung einer Einbahnstraßenreglung zwischen Gaußstraße und Spielmannstraße in Fahrtrichtung Norden geplant.

Die Erreichbarkeit aller Grundstücke ist trotz Einrichtung einer Einbahnstraße weiterhin ohne große Umwege gewährleistet. Von Norden kommend wird der südliche Abschnitt des Bültenwegs über eine Umfahrung über die Spielmannstraße und Gaußstraße erreicht.

Für den Radverkehr ist der Bereich des Bültenwegs in beiden Richtungen befahrbar. Ein Umweg ergibt sich für diesen nicht.

Die an der südlichen Einfahrt in den Bültenweg (von der Humboldtstraße aus) vorhandene Beschilderung „Einfahrt verboten, Radverkehr frei“ bleibt unverändert.

- Gaußstraße (Anlage 6)

Beidseitig befinden sich baulich angelegte Längs- und Senkrechtparkstände im Seitenraum.

Bauliche Veränderungen sind nicht notwendig. Es wird ausschließlich markiert und beschildert. Die Anzahl der Baumstandorte und der Parkstände bleibt unverändert.

Die Fahrgassenbreite beträgt zwischen 3,75 m. und ~4,75 m. Sie entspricht somit dem Mindest- bis Regelmaß für Fahrradstraßen.

Der sehr wenig befahrene südliche Bereich des „Kreisels“ der Gaußstraße hat für den Radverkehr keine Netzrelevanz. Eine Markierung gemäß „Qualitätsstandard für Fahrradstraßen und Fahrradzonen in Braunschweig“ könnte hier nur umgesetzt werden, wenn auf die Parkstände im südlichen „Kreiselsbereich“ verzichtet würde. Eine Alternative wäre die Ausweisung einer echten Einbahnstraße für alle Verkehrsteilnehmer. Aufgrund der minimalen Verkehrsbelastung und der nachrangigen Netzbedeutung sieht die Verwaltung dort kein Erfordernis zur Umsetzung des Qualitätsstandards.

- Linnéstraße (Anlage 7)

Beidseitig befinden sich baulich angelegte Längsparkstände im Seitenraum.

Bauliche Veränderungen sind nicht notwendig. Es wird ausschließlich markiert und beschildert. Alle Parkstände und Baumstandorte bleiben unverändert bestehen.

Die Fahrgassenbreite beträgt mind. 4,50 m. Sie entspricht somit dem Regelmaß für Fahrradstraßen.

In den Einmündungsbereichen zur Gliesmaroder Straße wird die Markierung der Radwegfurt ergänzt.

- Pockelsstraße Süd (Anlage 8)

Auf der Westseite wird am Fahrbahnrand geparkt. Auf der Ostseite wird im Seitenraum senkrecht bis zu den vorhandenen Markierungen auf dem Gehweg geparkt.

Bauliche Veränderungen sind nicht notwendig. Es wird ausschließlich markiert. Die Anzahl der Parkstände und Baumstandorte bleiben unverändert.

Auf der Westseite werden parallel zur Bordkante die Längsparkstände markiert. Auf der Ostseite wird die Parkstandmarkierung nur im nördlichen Bereich auf der Fahrbahn aufgebracht. Die Fahrgassenbreite wird mit 3,80 m markiert und entspricht damit dem Mindestmaß von Fahrradstraßen. Die Parkstandmarkierungen auf dem Gehweg bleiben erhalten.

Vor dem Gebäude Haus-Nr. 22 werden die Parkstände nicht auf der Fahrbahn markiert. Diese Einzelfallentscheidung ist in Absprache mit der Feuerwehr erforderlich geworden. Zur Sicherung des Bestandsschutzes und zur Gewährleistung des 2. Rettungsweges ist es erforderlich, dass die Feuerwehrfahrzeuge auf der Fahrbahn stehen und dabei eine Maximalentfernung von den Gebäuden nicht überschritten wird. Wenn ein bauordnungsrechtlich geforderter 2. Rettungsweg zukünftig anderweitig sichergestellt wird (z. B. über Fluchttreppen am Gebäude), können Parkstände zu einem späteren Zeitpunkt nachträglich markiert werden.

- Spielmanstraße (Anlage 9)

Das Parken ist als Längsparken halbhoch auf den Gehwegen angeordnet. Die Parkstände sind aktuell durch Markierungen auf dem Gehweg und auf der Fahrbahn begrenzt. Im Einmündungsbereich der Gaußstraße ist der Gehweg baulich vorgezogen.

Bauliche Veränderungen sind nicht notwendig. Es wird ausschließlich markiert. Die Anzahl der Parkstände und Baumstandorte bleiben unverändert.

Die Fahrgassenbreite beträgt mind. 4,00 m. Sie entspricht somit dem Regelmaß von Fahrradstraßen.

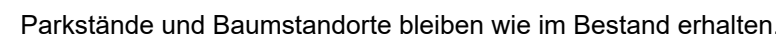
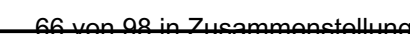
Klimawirkungsprüfung

Gemäß DS 24-24424 handelt es sich bei der geplanten Maßnahme um ein klimaschutzrelevantes Thema. Die Checkliste zur Klimawirkungsprüfung ist als Anlage beigelegt.

Leuer

Anlage/n:

- Anlage 1: Lageplan Abt-Jerusalem-Straße
- Anlagen 2 - 5: Lagepläne Bültenweg
- Anlage 6: Lageplan Gaußstraße
- Anlage 7: Lageplan Linnéstraße
- Anlage 8: Lageplan Pockelsstraße Süd
- Anlage 9: Lageplan Spielmannstraße
- Anlage 10: Checkliste Klimawirkungsprüfung

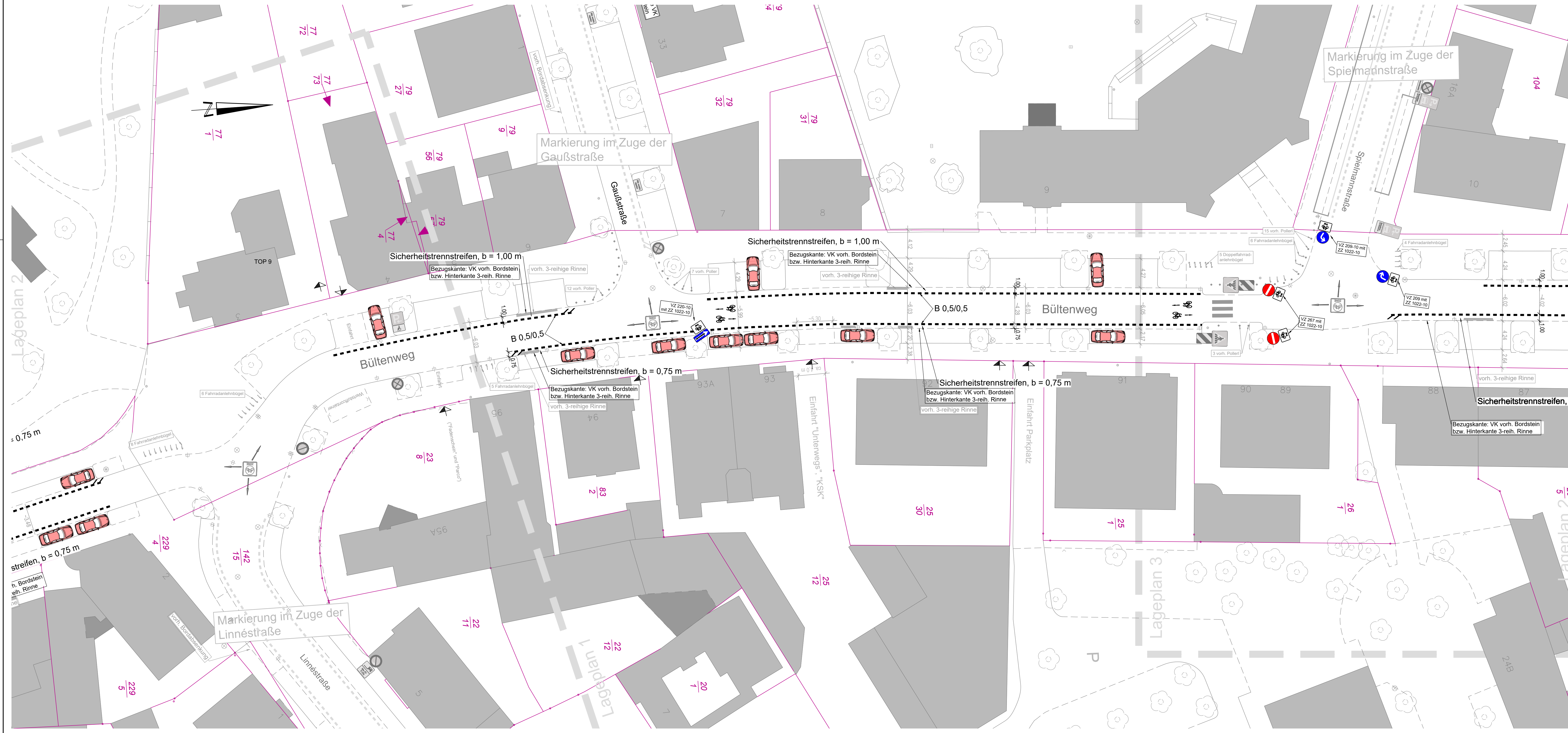


Alle Maßangaben sind am Bau zu prüfen!

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

Fahrradstraßen/-zonen - Umsetzung Qualitätsstandard

mitgez.					
Datum, Name					
Plad: V:\Dex_3\FB66\66_2\Vestra_Projekte\E_F_G_H\Fahradstraßen\FS_Abt-Jerusalem-Straße_MM\ABt-Jerusalem-Str_MM Lageplan_Abt-Jerusalem-Str_21.10.2025					



Legende

Maße Sinnbilder

2.10

1.00

1.10

1.30

2.90

Markierung

Sicherheitstrennstreifen

B 0,5/0,5

b = 0,25 m

Zufahrt/Ausfahrt

Grundstück

Parkstände und Baumstandorte bleiben unverändert erhalten

X	XXX	XXX	XXX
Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen

Alle Maßangaben sind am Bau zu prüfen!

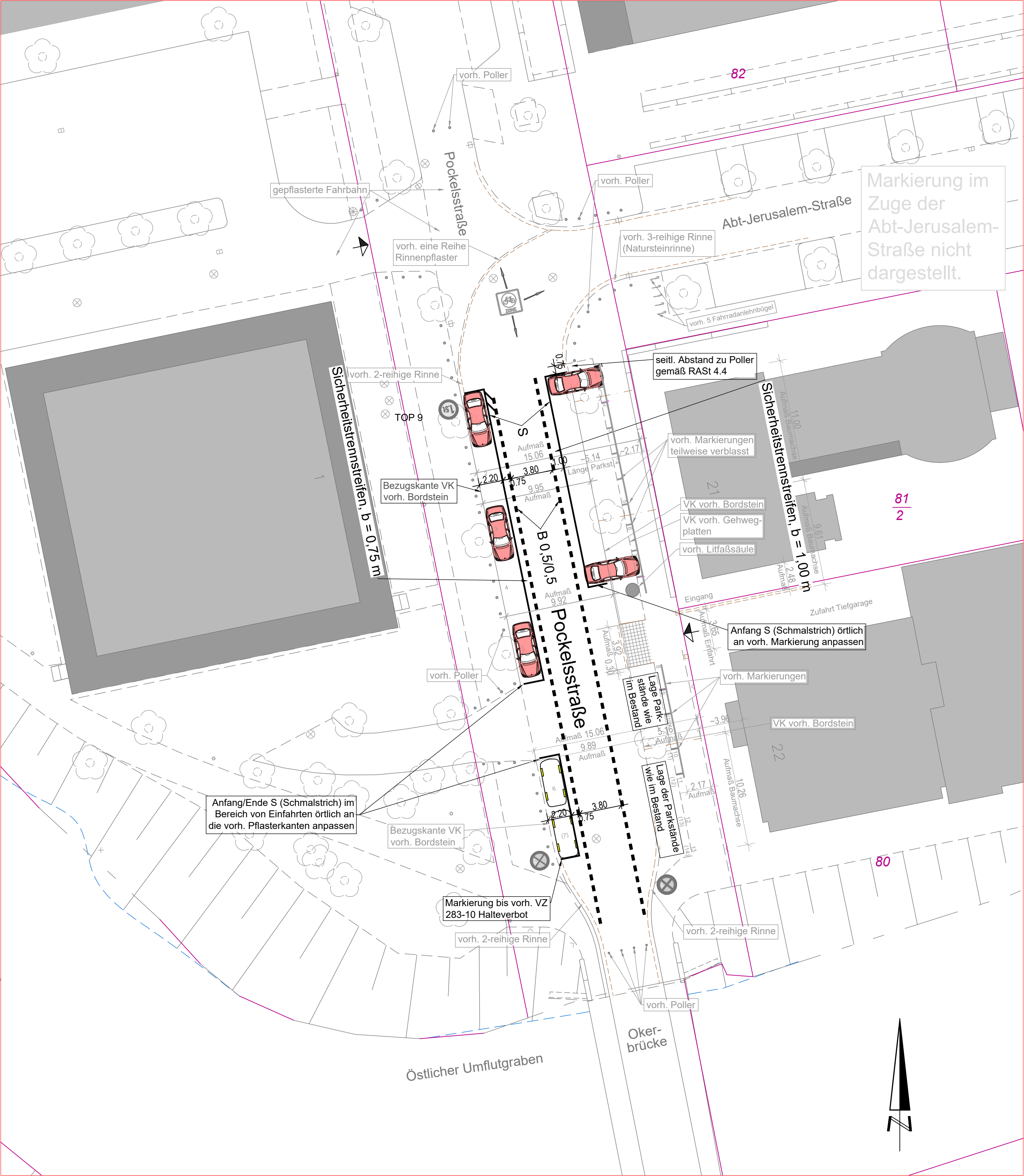
Kartengrundlagen: Stadt Braunschweig Abteilung Geoinformation
Stadtgrundkarte ¹⁾ der Stadt Braunschweig, erstellt auf Grundlage der Liegenschaftskarte ²⁾
¹⁾ © 2024 Stadt Braunschweig Abteilung Geoinformation ²⁾ © 2024 LGLN

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

ENTWURF

Fahrradstraßen/-zonen - Umsetzung Qualitätsstandard

Bültenweg (Linnéstr. - Spielmannstr.) Lageplan			Unterlage	1
			Blatt-Nr.	2
			Maßstab	1:250
			Blattgröße	1135,0 x 445,0 mm
Abt. 66.2	Datum	Name	Braunschweig, den	
bearbeitet	08.2025	Steven	geprüft:	
gezeichnet	08.2025	Ste/tr		
Stand	21.10.2025	gedruckt 21.10.2025 Steven		
mitgez. Datum, Name				
Plat: V:\Dex_3\FB66\66_2\Westra_Projekt\E_F_G_H\Fahrradstraßen\FS_Bültenweg (Gesamte Bültenweg)\Bültenweg_MM (Gesamte Bültenweg) Layout: Lageplan 2_Linnéstr. - Spielmannstr. 21.10.25				



Legende

2.10

2.10

2.10

Markierung Sicherheitstrennstreifen
0.50/0.50 m, b = 0.25 m

Markierung Parkstände
S (Schmalstrich),
b = 0.12 m

Zufahrt/Ausfahrt Grundstück

Parkplätze		
Örtlichkeit	Bestand Senkrecht / Längs	Planung Senkrecht / Längs
Ost	13 (Senkrecht)	~13 (Senkrecht)
West	6 (Längs)	~6 (Längs)

X	XXX	XXX	XXX
Nr.	Art der Änderung		Datum Zeichen

Alle Maßangaben sind am Bau zu prüfen!

Kartengrundlagen: **Stadt Braunschweig** Abteilung Geoinformation
Stadtgrundkarte ¹⁾ der Stadt Braunschweig, erstellt auf Grundlage der Liegenschaftskarte ²⁾
¹⁾ © 2024 **Stadt Braunschweig** Abteilung Geoinformation ²⁾ © 2024 **LGLN**

Stadt

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

ENTWURF

Fahrradstraßen/-zonen - Umsetzung Qualitätsstandard

Pockelsstraße
(Okerbrücke - Abt.-Jerusalem Str.)
Lageplan

Unterlage

1

Blatt-Nr.

1

Maßstab

1:250

Blattgröße

590.0 x 445.0 mm

Abt. 66.2

Datum

Name

bearbeitet

03.2025

Steven

gezeichnet

03.2025

tr/ste

Stand

21.10.2025

gedruckt
21.10.2025 Steven

geprüft:

Braunschweig, den

mitgez.
Datum, Name

Pfad: V:\Dez_3\FB66\66_2\Vestra_Projekte\E_F_G_H\Fahrradstraßen\FS_Pockelsstr_MaxÜ\Pockelsstr_MaxÜ

Layout: Lageplan_Pockelsstraße-Süd_21.10.2025

73 von 98 in Zusammenstellung

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:

- ☒ **Der Beschluss leistet grundsätzlich einen Beitrag zur Energie- und Mobilitätswende.** Diese Zielrichtung ist entscheidend. Der mit der Maßnahme verbundene Ressourcen- und Energieverbrauch ist nachrangig.

Erläuterung / Begründung**Darstellung vorgesehener Klimaschutz-Maßnahmen**

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

Checkliste Tiefbau und Mobilität	
THG-relevante Bereiche	Optimierungsmaßnahmen im Sinne des Klimaschutzes
Maßnahmen für den Umweltverbund	<input type="checkbox"/> Berücksichtigung Fußverkehr
	<input checked="" type="checkbox"/> Berücksichtigung Radverkehr
	<input type="checkbox"/> Berücksichtigung ÖPNV
	<input type="checkbox"/>
geplante Grünstruktur	<input type="checkbox"/> CO ₂ -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"/>

Betreff:

**Umsetzung Qualitätsstandard Fahrradstraßen -
Abt-Jerusalem-Straße, Büldenweg, Gaußstraße, Linnéstraße,
Pockelsstraße Süd und Spielmannstraße
Änderungsantrag zur Vorlage 25-26638**

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

26.11.2025

Beratungsfolge:

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben
(Entscheidung)

26.11.2025

Status

Ö

Beschlussvorschlag:

Die in Anlage 3 neu eingeplante Einbahnstraße zwischen der Gaußstraße und der Spielmannstraße wird in Richtung Norden bis zur Konstantin-Uhde-Straße (Anlage 4) erweitert.

Sachverhalt:

Laut Sachverhalt soll die Einbahnstraße eingerichtet werden, um den Schleichverkehr zur Umfahrung der Kreuzung Hagenring/Hans-Sommer-Straße zu verringern. Allerdings bleibt mit dem Vorschlag der Verwaltung eine Umfahrung der entsprechenden Kreuzung über den nördlichen Teil des Büldenwegs und die Zimmerstraße weiterhin möglich. Auch im weiteren Verlauf Richtung Humboldtstraße kann die von der Verwaltung vorgeschlagene Einbahnstraße mit einem kurzen Umweg über Spielmannstraße und Gausstraße umfahren werden, was die Maßnahme wirkungslos macht und zu mehr Durchgangsverkehr in jenen Straßen führt.

Durch die Erweiterung der Einbahnstraße bis zur Konstantin-Uhde-Straße wird die Nutzung der Zimmerstraße, der Spielmannstraße und der Gaußstraße durch quartiersfremden Durchgangsverkehr vermieden. Gleichzeitig bleiben für Anwohnende der genannten Straßen und ihre Besucher*innen alle Grundstücke mit dem MIV erreichbar.

Anlage/n:

keine

*Betreff:***Umsetzung Qualitätsstandard Fahrradstraßen - Adolfstraße
(Kurt-Schumacher-Straße bis Leonhardstraße)***Organisationseinheit:*

Dezernat III

66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

17.11.2025

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (Anhörung)

Sitzungstermin

25.11.2025

Status

Ö

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben
(Entscheidung)

26.11.2025

Ö

Beschluss:

Der Umsetzung des „Qualitätsstandards für Fahrradstraßen und Fahrradzonen in Braunschweig“ wird für die Adolfstraße (Kurt-Schumacher-Straße bis Leonhardstraße) gem. Anlage 1 und 2 mit Beschilderung „Anlieger frei“ zugestimmt.

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. h der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei Fahrradstraßen um einen Beschluss über Planungen, für die der AMTA beschlusszuständig ist. Fahrradstraßen sind Teil eines übergeordneten Radverkehrsnetzes, deren Bedeutung somit wesentlich über den Stadtbezirk hinausgeht.

Anlass

Im Juli 2020 hat der Rat der Stadt Braunschweig den Ziele- und Maßnahmenkatalog „Radverkehr in Braunschweig“ zur umfassenden Förderung des Radverkehrs beschlossen (DS 20-13342-02). Die Maßnahme 6.1 sieht die Entwicklung eines Qualitätsstandards für Fahrradstraßen vor, um künftig eine einheitliche und klar erkennbare Gestaltung zu gewährleisten und den besonderen Charakter dieser Straßen hervorzuheben.

Um den Radverkehr zu fördern und die Sicherheit für Radfahrende zu erhöhen, wurde im Dezember 2022 der von der Verwaltung entwickelte „Qualitätsstandard für Fahrradstraßen und Fahrradzonen in Braunschweig“ beschlossen (DS 22-19984).

Fahrradstraßen bündeln den Radverkehr und bieten eine sichere und komfortable Alternative zu herkömmlichen Radwegen entlang von Hauptverkehrsstraßen. Ein gut ausgebautes Netz von Fahrradstraßen ermöglicht es, über längere Strecken hinweg attraktive Routen zu schaffen und so den Anteil des Radverkehrs zu steigern.

Planung

In der Adolfstraße sollen die Markierungen gemäß „Qualitätsstandard für Fahrradstraßen und Fahrradzonen in Braunschweig“ umgesetzt werden. Der betrachtete Abschnitt der Adolfstraße verbindet die Kurt-Schumacher-Straße mit der Leonhardstraße und stellt eine außerordentlich hohe Netzrelevanz für den Radverkehr dar.

Parken findet im Seitenraum als Längsparken in beidseitig baulich angelegten Parkständen statt. Baumstandorte befinden sich im Seitenraum. Fahrradabstellanlagen stehen in der Adolfstraße ausreichend zur Verfügung.

Bauliche Veränderungen sind nicht notwendig. Es wird ausschließlich markiert und beschildert. Alle Parkstände bleiben erhalten und alle Baumstandorte unverändert bestehen. Die Fahrgassenbreite beträgt ca. 4,00 m. Damit ist das Regelmaß für Fahrradstraßen eingehalten.

Um Phantommarkierungen zu vermeiden, sollen bereits vorhandene Piktogramme erhalten bleiben (hier vorhandene Tempo 30-Markierungen). In dem Einmündungsbereich zur Leonhardstraße wird die Radwegefurt erneuert sowie Fahrradpiktogramme markiert.

Zur Verringerung des Kfz-Durchgangsverkehrs ist die Beschilderung „Anlieger frei“ vorgesehen. Um die Ausfahrt aus dem Bereich Bertramstraße/Villierstraße über die Adolfstraße auch für die dortigen Bewohner zu ermöglichen, ist vorgesehen, die dortige Zufahrt in die Adolfstraße weiterhin mit „Kfz frei“ zu beschildern.

Im Einmündungsbereich der Villierstraße (Tempo 30-Zone) wird die Adolfstraße (Fahrradstraße) bevorrechtigt.

Weitere Prüfungen

Der beschlossene „Qualitätsstandard für Fahrradstraßen und Fahrradzonen in Braunschweig“ (DS 22-19984) sieht eine Beschränkung der Zufahrt auf Anliegerverkehre vor, sofern Kfz-Verkehr zugelassen ist. Weiterhin sollen für jede Fahrradstraße geeignete (bauliche) Maßnahmen zur Verhinderung von Kfz-Durchgangsverkehr, wie z.B. durch Einbahnstraßen, Sackgassen oder Diagonalsperren, geprüft werden.

Für die Adolfstraße wurden vier Varianten geprüft:

- Variante 1: Einbahnstraße auf voller Länge
Eine Einbahnstraße wird von der Kurt-Schumacher-Straße kommend in Richtung Leonhardstraße für den Kfz-Verkehr eingerichtet. Diese Einbahnstraßenrichtung wird gewählt, da Verkehrserhebungen zeigen, dass der Kfz-Verkehr in Nord-Süd-Richtung überwiegt. Die Maßnahme unterbindet möglicherweise stattfindende regelwidrige Abkürzungsverkehre (nicht-Anliegerverkehre).

Mit der Einrichtung einer durchgehenden Einbahnstraße und der Bevorrechtigung gegenüber der Villierstraße ist mit erhöhter Geschwindigkeit der Kfz zu rechnen, die in Tempo-30-Zonen und Fahrradstraßen vermieden werden sollte.

Der Knoten Kurt-Schumacher-Straße / Adolfstraße zeigte in der Vergangenheit Unfallschwerpunkte zwischen ausfahrenden Kfz und dem Radverkehr auf dem Zweirichtungsradweg der Kurt-Schumacher-Straße. Der Entfall des ausfahrenden Kfz-Verkehrs aus der Adolfstraße und die Einrichtung der Einbahnstraße in dieser Fahrtrichtung wird sich auf den Sicherheitsaspekt dieses Knotenpunktes sehr positiv auswirken.

Die Erreichbarkeit des Quartiers wird durch diese zusätzliche Maßnahme für den Radverkehr nicht und für den Kfz-Verkehr wenig eingeschränkt bzw. ist weiterhin ohne große Umwege gewährleistet.

Vor dem Hintergrund der sich ergebenden höheren Geschwindigkeit der Kfz ist die Variante 1 mit Nachteilen verbunden und damit nur bedingt zu empfehlen.

- Variante 2: Modalfilter / bauliche Durchfahrtsbeschränkung

Die Umsetzung eines baulichen Modalfilters erfordert eine Wendemöglichkeit für Kfz in der entstehenden Sackgasse. Dies wäre in der Adolfstraße nur mit größeren Umbauarbeiten möglich. Parkraum müsste entfallen und der Gehweg evtl. eingeschränkt werden. Entstehende Wendemanöver innerhalb der Fahrradstraße werden aufgrund der begrenzten Flächenverfügbarkeit für die Wendemöglichkeiten als kritisch eingeschätzt.

Die Variante 2 ist daher nicht zu empfehlen.

- Variante 3: Modalfilter / gegenläufige Einbahnstraßen

Es wird eine gegenläufige Einbahnstraße für den MIV eingerichtet. Die Einbahnstraßen würden zum einen von der Kurt-Schumacher-Straße und zum anderen von der Leonhardstraße auf die Villierstraße zulaufen. Diese Maßnahme würde die Abkürzungsverkehre sowohl von Nord nach Süd als auch in Gegenrichtung unterbinden.

Diese Maßnahme würde jedoch für die Feuerwehr im Einsatzfall das Befahren des nördlichen Abschnittes der Adolfstraße in Gegenrichtung einer Einbahnstraße bedeuten. Dies wird von der Einsatzvorbereitung abgelehnt.

Die Variante 3 ist daher nicht zu empfehlen.

- Variante 4: Einbahnstraße im südlichen Abschnitt der Adolfstraße

Für den MIV wird eine Einbahnstraße eingerichtet: die Einbahnstraße würde im südlichen Abschnitt der Adolfstraße, von der Kurt-Schumacher-Straße kommend, auf die Villierstraße zulaufen. Im nördlichen Abschnitt der Adolfstraße, zwischen Villierstraße und Leonhardstraße, findet weiterhin Begegnungsverkehr für Kfz statt. Diese Maßnahme würde die Abkürzungsverkehre von Nord nach Süd unterbinden. Durchgangsverkehr für Anlieger wäre weiterhin von Süd nach Nord möglich.

Mit der Einrichtung einer Einbahnstraße und der Bevorrechtigung gegenüber der Villierstraße ist grundsätzlich wie bei Variante 1 mit erhöhter Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs zu rechnen. Durch die jedoch weiterhin stattfindenden Begegnungsverkehre im nördlichen Abschnitt der Adolfstraße und die Begrenzung der Ausdehnung der Einbahnstraße wird dieser Geschwindigkeitssteigerung im Vergleich zu Variante 1 entgegengewirkt.

Die Erreichbarkeit des Quartiers wird durch diese zusätzliche Maßnahme für den Radverkehr nicht und für den Kfz-Verkehr wenig eingeschränkt bzw. ist weiterhin ohne große Umwege gewährleistet. Der Entfall des ausfahrenden Kfz-Verkehrs aus der Adolfstraße wird sich - wie auch schon bei Variante 1 beschrieben - positiv auf den Sicherheitsaspekt des Knotenpunktes Kurt-Schumacher-Straße/Adolfstraße auswirken.

Sollte die Ausschilderung „Anlieger frei“ zu keiner ausreichenden Reduzierung des Kfz-Verkehrs führen, ist die Variante 4 am ehesten zu empfehlen.

Fazit

Die Verwaltung empfiehlt, zunächst die Zufahrtsbeschränkung auf Anliegerverkehre in der Adolfstraße aus der Kurt-Schumacher-Straße und Leonhardstraße einzurichten. Sofern dies nicht zum Erfolg führt, ist zu einem späteren Zeitpunkt die Umsetzung der Variante 4 denkbar.

Klimawirkungsprüfung

Gemäß DS 24-24424 handelt es sich bei der geplanten Maßnahme um ein klimaschutzrelevantes Thema. Die Checkliste zur Klimawirkungsprüfung ist als Anlage beigefügt.

Leuer

Anlage/n:

Anlage 1: Lageplan 1

Anlage 2: Lageplan 2

Anlage 3: Checkliste Klimawirkungsprüfung



Legende

Maße Sinnbilder

unterbrochene
Fahrbahnbegrenzung
B1,5/1,5 m, b = 0,25 m

Markierung
Sicherheitsstrennstreifen
0,50/0,50 m, b = 0,25 m

Zufahrt/Ausfahrt
Grundstück

Furtmarkierung
(grau, Bestand)
B 0,5/0,2 b = 0,25 m

Rückbau vorhandene
Objekte, Bauteile
Fahrradanlehnbügel

X	XXX	XXX	XXX
Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen

Alle Maßangaben sind am Bau zu prüfen!

Kartengrundlagen: Stadt Braunschweig Abteilung Geoinformation
Stadtgrundkarte¹⁾ der Stadt Braunschweig, erstellt auf Grundlage der Liegenschaftskarte²⁾
¹⁾ © 2024 Stadt Braunschweig Abteilung Geoinformation ²⁾ © 2024 LGLBW

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

ENTWURF

Fahrradstraßen/-zonen - Umsetzung Qualitätsstandard

Adolfstraße (Kurt-Schum.-Str. bis Villierstraße) Lageplan 1			Unterlage	1
			Blatt-Nr.	1
			Maßstab	1:250
			Blattgröße	1160 x 594 mm
Abt. 66.2	Datum	Name	Braunschweig, den geprüft:	
bearbeitet	10.2025	Steven		
gezeichnet	10.2025	tr/Ste		
Stand	10.11.2025	gedruckt 10.11.2025 Steven		
</				



X	XXX	XXX	XXX
Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen

Kartengrundlagen: **Stadt Braunschweig** Abteilung Geoinformation
 Stadtgrundkarte ¹⁾ der Stadt Braunschweig, erstellt auf Grundlage der Liegenschaftskarte ²⁾
¹⁾ © 2024 **Stadt Braunschweig** Abteilung Geoinformation ²⁾ © 2024 **LGLN**

ENTWURF

Adolfstraße (Villierstraße bis Leonhardstr.) Lageplan 2			Unterlage	1
			Blatt-Nr.	2
			Maßstab	1:250
			Blattgröße	1160.0 x 445.0 mm
Abt. 66.2	Datum	Name	Braunschweig, den geprüft:	
bearbeitet	10.2025	Steven		
gezeichnet	10.2025	tr/Ste		
Stand	10.11.2025	gedruckt 10.11.2025 Steven		

mitgez.				
Datum, Name				

Pfad: V:\Dex_3\FB66\66_2\Vestra_Projekte\E_F_G_H\Fahrradstraßen\FS_Adolfstr_MR\Adolfstr_MR Layout: Lageplan 2_Adolfstr_10.11.2025

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:

- ☒ **Der Beschluss leistet grundsätzlich einen Beitrag zur Energie- und Mobilitätswende.** Diese Zielrichtung ist entscheidend. Der mit der Maßnahme verbundene Ressourcen- und Energieverbrauch ist nachrangig.

Erläuterung / Begründung**Darstellung vorgesehener Klimaschutz-Maßnahmen**

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

Checkliste Tiefbau und Mobilität	
THG-relevante Bereiche	Optimierungsmaßnahmen im Sinne des Klimaschutzes
Maßnahmen für den Umweltverbund	<input type="checkbox"/> Berücksichtigung Fußverkehr
	<input checked="" type="checkbox"/> Berücksichtigung Radverkehr
	<input type="checkbox"/> Berücksichtigung ÖPNV
	<input type="checkbox"/>
geplante Grünstruktur	<input type="checkbox"/> CO ₂ -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"/>

Betreff:

**Umsetzung Qualitätsstandard Fahrradstraßen - Adolfstraße
(Kurt-Schumacher-Straße bis Leonhardstraße)
Änderungsantrag zur Vorlage 25-26718**

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

26.11.2025

Beratungsfolge:

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben
(Entscheidung)

26.11.2025

Status

Ö

Beschlussvorschlag:

Zusätzlich zu der Vorlage der Verwaltung werden folgende Maßnahmen beschlossen:

1. Die Verwaltung wird beauftragt, innerhalb von drei Monaten die Wirksamkeit der Beschilderung „Anlieger frei“ zu überprüfen, dem Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben zu berichten, und - wenn die angestrebte Beschränkung der Zufahrt auf Anliegerverkehre nicht gelungen ist - einen Vorschlag für weitere Maßnahmen zu unterbreiten.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, dem Rat bis Ende nächsten Jahres ein Verkehrskonzept für das Gebiet zwischen Jasperallee, Ottmerstraße und dem Wilhelminischen Ring vorzulegen, aus dem hervorgeht, wie die Verkehrsführungen umgestaltet werden können, um die Sicherheit und Zuverlässigkeit aller Verkehrsformen zu verbessern, während Durchgangsverkehr verhindert und die Aufenthalts- und Wohnqualität in den anliegenden Straßen erhöht wird.

Sachverhalt:

Aufgrund der bisherigen Erfahrungen mit Fahrradstraßen in Braunschweig ist anzunehmen, dass allein die Einführung der Beschilderung und Markierung nicht ausreicht, um den vorgesehenen besonderen Schutzraum für Radfahrende zu schaffen. Auch in der Adolfstraße ist der Kfz-Durchgangsverkehr trotz der geplanten Beschilderung „Anlieger frei“ voraussichtlich weiterhin zu hoch, um den Qualitätsstandard für Fahrradstraßen zuverlässig zu erfüllen. Eine kürzlich durch den ADFC durchgeführte Verkehrszählung belegt, dass auf der Adolfstraße ein erheblicher Anteil des Verkehrs aus nicht-anliegendem Schleichverkehr besteht (siehe: <https://braunschweig.adfc.de/artikel/verkehrszaehlungen-in-fahrradstrassen>). Der Änderungsantrag gibt der Verwaltung die Gelegenheit, diese Ergebnisse zu überprüfen, setzt aber gleichzeitig eine klare Frist, bis zu der (voraussichtlich notwendige) weitergehende Maßnahmen beschlossen werden.

Darüber hinaus greift der Änderungsantrag die Notwendigkeit einer umfassenderen verkehrlichen Neuordnung im gesamten Bereich zwischen Jasperallee, Ottmerstraße und dem Wilhelminischen Ring auf. Dieses innerstädtische Quartier ist seit Jahren durch verschiedene Durchgangsverkehre belastet, die die Wohn- und Aufenthaltsqualität beeinträchtigen und in einigen Straßen zu Konflikten zwischen unterschiedlichen Verkehrsformen führen. Einzelne punktuelle Maßnahmen genügen nicht, um die komplexen verkehrlichen Herausforderungen im Gesamtzusammenhang zu lösen. Beispielsweise ist davon auszugehen, dass die jüngst beschlossenen verkehrlichen Umgestaltungen im Umfeld der Helmstedter Straße Auswirkungen auf die Verkehrsbeziehungen im Umfeld der

Adolfstraße haben. Ein integriertes Verkehrskonzept soll daher aufzeigen, wie die Verkehrsführung im Quartier insgesamt so weiterentwickelt werden kann, dass sichere, verlässliche und attraktive Bedingungen für alle Verkehrsarten entstehen. Im Fokus stehen dabei insbesondere eine Verbesserung der Sicherheit für den Fuß- und Radverkehr, die Erhöhung der Zuverlässigkeit von Bus und Straßenbahn, die Reduzierung von Durchgangsverkehren sowie eine Stärkung der Aufenthaltsqualität in den Wohnstraßen. Gleichzeitig soll gewährleistet bleiben, dass Ziel- und Quellverkehr das Gebiet weiterhin gut erreichen kann. Ein solches Konzept ermöglicht es, Maßnahmen sinnvoll aufeinander abzustimmen und langfristig eine deutliche Verbesserung der Lebensqualität und Verkehrssituation im gesamten Quartier zu erreichen.

Anlage/n:

keine

Betreff:

**Umsetzung Qualitätsstandard Fahrradstraßen - Adolfstraße
(Kurt-Schumacher-Straße bis Leonhardstraße)
Änderungsantrag zur Vorlage 25-26718**

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

26.11.2025

Beratungsfolge:

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben
(Entscheidung)

26.11.2025

Status

Ö

Beschlussvorschlag:

1. Die vorgesehenen Markierungen der Dooring-Zonen und die Beschilderung "Anlieger frei" werden umgesetzt wie in der Vorlag 25-26913 vorgeschlagen.

2. Unmittelbar nördlich der Einmündung Villierstraße/Adolfstraße wird ein Modalfilter (ähnlich wie Variante 2) eingesetzt, der für den Radverkehr dauerhaft und für Einsatzfahrzeuge und Servicedienste (Straßenreinigung, Müllabfuhr) nur im Bedarfsfall durchlässig ist.

3. Die Verwaltung wird um Vorschläge gebeten, wie ein solcher unter Punkt 2. beantragter Modalfilter ausgestaltet werden könnte.

Sachverhalt:

Zu 2. Bekanntlich wird eine einfache Beschilderung "Anlieger frei" kaum eingehalten und ist auch nicht mit vertretbaren Mitteln zu überwachen. Daher würde sie Kfz-Abkürzungsverkehre nicht verhindern. Da solche Abkürzungsverkehre aber in der als Fahrradstraße ausgewiesenen Adolfstraße offensichtlich in größerem Umfang stattfinden, sind bauliche Maßnahmen zwingend. Dies ergibt sich u.a. aus dem Ziele- und Maßnahmenkatalog "Radverkehr in Braunschweig" (DS 20-13342-02, Maßnahme 6.1 - Standard für Fahrradstraßen) und dem "Qualitätsstandard für Fahrradstraßen und -zonen in Braunschweig" (DS 22-19984). Ein Modalfilter nördlich der Einmündung Villierstraße/Adolfstraße würde Kfz-Routen nur noch von der Kurt-Schumacher-Straße kommend über Villierstraße und Bertramstraße bzw. Gerstäckerstraße in Richtung Leonhardstraße zulassen, die aber für Abkürzungsverkehre stadteinwärts oder stadtauswärts nicht attraktiv sind.

Zu 3. Für Modalfilter, die im Bedarfsfall nur von dazu Berechtigten automatisch oder manuell geöffnet werden können, gibt es genügend Beispiele. Eine Wendemöglichkeit sollte nur für den Ausnahmefall vorgesehen werden, die Notwendigkeit für einen Wendehammer mit großem Durchmesser ist nicht gegeben.

Anlagen:

keine

Betreff:
Ringgleisquerung über den Brodweg

Organisationseinheit:
Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:
13.11.2025

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (Anhörung)	25.11.2025	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	26.11.2025	Ö

Beschluss:

„Der Planung und dem Bau der Querungshilfe am Brodweg entsprechend der Anlage 1 wird zugestimmt.“

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. h der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei der Maßnahme um einen Beschluss über die Planung einer Straßenbaumaßnahme, für die der AMTA beschlusszuständig ist.

Anlass

Eingebettet in den größeren planerischen Zusammenhang der Planung der Ringgleisschleife Süd-Ost (DS 22-17921) wurde am Brodweg eine sichere Einmündung des Ringgleises in den Brodweg für Radfahrende und Fußgänger geplant. Die vorliegende DS 25-26603 bezieht sich ausschließlich auf die öffentliche Straßenfläche im Zuge des Brodweges. Die zeitlich parallel laufende DS 22-17921-02 im Umwelt- und Grünflächenausschuss hat die Parkplatzfläche und die Ringgleisführung im Bereich der östlich des Brodweges gelegenen Flächen zum Inhalt. Die Planungen sind aufeinander abgestimmt.

Planung

Die Anbindung des privaten Parkplatzes des Kleingartenvereins an den Brodweg erfolgt bestandsnah im Bereich der heutigen Zufahrt zum Kleingartenverein. Das Ringgleis, das planmäßig nicht mit Kfz befahren werden soll, bekommt eine separate Einmündung in den Brodweg südlich der Parkplatzeinmündung.

Der Brodweg verfügt über einen durchgehenden Gehweg nur auf der Westseite. Da das Ringgleis auf der Ostseite des Brodweges in diesen einmündet, ist es sinnvoll für die Fußgänger eine sichere Querung zu schaffen. Dazu wird eine Querungshilfe vorgesehen, die eine Breite von 4 m und eine Tiefe in Straßenmitte von 2,50 m aufweist. Dies wird durch eine Verschwenkung der östlichen Fahrbahn erreicht. Die Fläche nördlich geplanten Querungshilfe wird als Aufstellfläche für die links in das Ringgleis einbiegenden Radfahrer genutzt.

Im Zuge der Querungshilfe werden taktile Elemente mit differenzierter Bordhöhe eingebaut. Die Planung entspricht dem mit dem Behindertenbeirat Braunschweig e.V. abgestimmten Standard.

Unabhängig vom Ergebnis der als Maßnahme K 10 im Mobilitätsentwicklungsplan (MEP) enthaltenen „Prüfung der verkehrsmittelübergreifenden Bedeutung des Brodwegs“ wird der Brodweg auch zukünftig eine gewisse Verkehrsbedeutung mindestens für Anliegerverkehr, Radverkehr sowie für Feuerwehr, Polizei und Rettungskräfte haben. Die Verwaltung hält daher die Realisierung der Querungshilfe unter Berücksichtigung der zukünftigen Verkehrsbedeutung in Verbindung mit dem einseitigen Gehweg und durch das Ringgleis punktuellen Querungsbedarf für sinnvoll.

Finanzierung

Die benötigten Haushaltsmittel in Höhe von 100.000 € stehen im Projekt 5E.000007 zur Verfügung. Die Realisierung der Maßnahme ist im Rahmen der Umsetzung der Gesamtmaßnahme Ringgleis Süd-Ost vorgesehen. Ein genauer Zeitpunkt hängt vom Bauablauf ab und kann noch nicht im Detail benannt werden.

Klimawirkungsprüfung

Gemäß DS 24-24424 handelt es sich bei der geplanten Maßnahme um ein klimaschutzrelevantes Thema. Die Checkliste zur Klimawirkungsprüfung ist als Anlage beigefügt.

Leuer

Anlage/n:

Anlage 1: Lageplan der Querungshilfe Brodweg

Anlage 2: Checkliste Klimawirkungsprüfung

Anlage Klima-Check

Betreff der Beschlussvorlage:	Drs.
Ringgleisquerung über den Brodweg	

Auswirkungen auf den Klimaschutz
<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein

Der Beschluss ist aus folgendem Grund erforderlich <input checked="" type="checkbox"/> Ratsbeschluss <input type="checkbox"/> Kommunale Pflichtaufgabe <input checked="" type="checkbox"/> Sicherheitsaspekte <input checked="" type="checkbox"/> Planung, Bau und Unterhaltung von Verkehrsinfrastruktur als Daseinsvorsorge <input checked="" type="checkbox"/> Schaffung von Barrierefreiheit <input type="checkbox"/> Sonstiges: ... → Es erfolgt keine weitere Begründung. Sofern möglich werden Klimaschutz-Optimierungsmaßnahmen benannt. (s. Checkliste oder Erläuterung)
--

<input checked="" type="checkbox"/> 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 Der Bau der Querungshilfe im Zuge des Ringgleises über den Brodweg ermöglicht die Barrierefreiheit für Fussgänger im Zuge des Ringgleises und Verbessert die Verkehrsverhältnisse für den im Zuge des Ringgleises fahrenden Radverkehrs. Damit führt die Massnahme zu einer Verbesserung der Rahmenbedingungen der Verkehrsmittel des Umweltverbundes
--

Darstellung vorgesehener Klimaschutz-Maßnahmen		
<input checked="" type="checkbox"/> Checkliste Baugebiete	<input type="checkbox"/> Checkliste Hochbau	<input type="checkbox"/> Checkliste Tiefbau und Mobilität

Anhang zum Klima-Check:

Checkliste Tiefbau und Mobilität	
Treibhausgas-relevante Bereiche	Optimierungsmaßnahmen im Sinne des Klimaschutzes
Maßnahmen für den Umweltverbund	<input checked="" type="checkbox"/> Berücksichtigung Fußverkehr
	<input checked="" type="checkbox"/> Berücksichtigung Radverkehr
	<input type="checkbox"/> Berücksichtigung ÖPNV
	<input type="checkbox"/>
geplante Grünstruktur	<input type="checkbox"/> CO ₂ -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 checked="" type="checkbox"/> Recyclingmaterial
	<input type="checkbox"/> Wiederverwendung von Baustoffen

Checkliste Tiefbau und Mobilität	
Treibhausgas-relevante Bereiche	Optimierungsmaßnahmen im Sinne des Klimaschutzes
	<input type="checkbox"/> Naturmaterial
Sonstiges	<input checked="" type="checkbox"/>

Betreff:

**Radverkehrsführung Hagenmarkt-Umfeld während der
Weihnachtsmarktzeit**

Empfänger:

 Stadt Braunschweig
 Der Oberbürgermeister

Datum:

04.11.2025

Beratungsfolge:

 Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur
 Beantwortung)

26.11.2025

Status

Ö

Sachverhalt:

Für die Zeit des Weihnachtsmarkts ist geplant, die Durchlässigkeit der Kfz-Verkehrsbeziehungen im Bereich des Hagenmarkts temporär wiederherzustellen. Die Belange des Fuß- und Radverkehrs wurden in der Mitteilung 25-25442 („Hagenmarkt Neugestaltung des Platzbereiches - Aktueller Projektstand und weiteres Verfahren“) nicht erwähnt. Für den Radverkehr werden in der Weihnachtszeit „traditionell“ wichtige Fahrbeziehungen unterbunden. Es handelt sich dabei um den Domplatz als West-Ost-Umfahrung des Marstalls und die Münzstraße als Nord-Süd-Verbindung in beide Richtungen als Umfahrung des Bohlwegs. Die jetzigen Umleitungsrouten fallen im Zusammenhang mit der Hagenmarkt-Baustelle weg. Siehe dazu auch:
https://www.braunschweig.de/leben/stadtplanung_bauen/stadtbild_denkmalpflege/neugestaltung-hagenmarkt/Umleitungsplan-Radverkehr-Hagenmarkt.pdf.

Vor diesem Hintergrund bitten wir um die Beantwortung folgender Fragen - gerne auch vorab als Mitteilung außerhalb von Sitzungen:

1. Wie werden Fuß- und Radverkehr rund um die verbleibende Hagenmarkt-Baustelle geführt?
2. Wie wird der Radverkehr während des Weihnachtsmarktes, bei dem Domplatz und Münzstraße traditionell gesperrt werden, umgeleitet?
3. Wurde untersucht, den Radverkehr im Bereich Marstall in beide Richtungen freizugeben, unter Hinzuziehung der Park- und Lieferflächen, um Bus- und Lieferverkehr aufrechterhalten zu können?

Anlagen:

keine

Betreff:

**Radverkehrsführung Hagenmarkt-Umfeld während der
Weihnachtsmarktzeit**

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

26.11.2025

Beratungsfolge

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

26.11.2025

Status

Ö

Sachverhalt:

Zur Anfrage der Fraktion Bündnis 90 - DIE GRÜNEN vom 04.11.2025 nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Zu 1: Das bekannte Verkehrskonzept für Fußgänger und Radfahrer sieht weiterhin Querungen des Baubereiches in den Bereichen Meinhardshof, Reichsstraße/Höhe, Katharinenkirche und Wilhelmstraße vor, damit die Innenstadt in nördlicher Relation gut erreichbar bleibt.

In West-Ost-Richtung (Fallersleber Straße, Hagenbrücke, Küchenstraße) können Fußgänger (in beide Richtungen) und Radfahrer die Baustelle auf der nördlichen Seite des Hagenmarktes passieren. Lediglich Radfahrende in Ost-West-Richtung werden über Alte Waage, Kröppelnstraße, Werder umgeleitet.

Als zusätzliche Fahrbeziehung für den Radverkehr wird der Radweg zwischen Meinhardshof und der Straße „Höhe“ wieder freigegeben. Ab der Straße „Höhe“ werden Geh-/Radverkehr über den Gehweg mit Zusatz „Radfahrer frei“ bis zur Casparistraße und weiter entlang des Baufeldes bis zur Matthiesen Passage geführt.

Im Bereich des neu eröffneten Bohlweges ist keine Freigabe für den Radverkehr möglich gewesen, da direkt angrenzend zur Fahrbahn noch diverse Bautätigkeiten stattfinden und eine Fertigstellung der Radverkehrsanlagen hier noch nicht möglich war. Eine Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn wurde geprüft, musste jedoch aus Gründen der Sicherheit für die Radfahrenden und aus Leistungsfähigkeitsgründen (längere Räumzeiten für den Radverkehr im Vergleich zum Kfz) verworfen werden.

Zu 2: Die Umleitung für die Münzstraße (von Nord nach Süd) erfolgt, wie in den letzten Jahren auch, über den Bohlweg. Das Befahren der Münzstraße aus Norden kommend in Richtung Süden ist aufgrund des erhöhten Gefahrenpotenzials während des Weihnachtsmarktes nicht möglich.

Für den Radverkehr in Süd-Nord-Relation ist es vom Waisenhausdamm kommend möglich, die Münzstraße in Richtung Norden zu befahren. Diese Relation ist bis zum Baufeld (Casparistraße) befahrbar.

Das Befahren des Domplatzes ist außerhalb der Öffnungszeiten des Weihnachtsmarktes möglich. Während der Sperrung des Domplatzes kann dieser wie unter 1. beschrieben umfahren werden.

Zu 3. Ja, diese Möglichkeit wurde betrachtet. Die örtlichen Gegebenheiten lassen eine Freigabe des Radverkehrs in Gegenrichtung nicht zu, da für einen Begegnungsverkehr insbesondere im Bereich der Kurve Ruhfäutchenplatz ein Begegnen zwischen z. B. Gelenkbussen und Radfahrenden nicht möglich ist. Daher würde eine Sperrung der Park- und Lieferflächen entlang des Marstalls keinen Vorteil bringen.

Leuer

Anlage/n:

keine

Absender:

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

TOP 13.2
25-26916
Anfrage (öffentlich)

Betreff:

E-Scooter in der Oker

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

12.11.2025

Beratungsfolge:

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur
Beantwortung)

26.11.2025

Status

Ö

Sachverhalt:

Der Wasserspiegel der Oker wird zu Wartungszwecken der Wasserbauwerke in regelmäßigen Abständen von der Stadtentwässerung Braunschweig GmbH (SEBS) abgesenkt. In der Braunschweiger Zeitung war dazu am 26.10.2025 zu lesen, dass bei der aktuellen und nur selten durchgeführten Vollabsenkung viel Müll und auch eine Vielzahl von E-Scootern geborgen wurde. Frau Amelung vom Gewässerdienst der SEBS wird mit den Worten zitiert: „Besonders ärgerlich ist es, wenn E-Scooter in der Oker landen – die Batterien der Roller sind tickende Zeitbomben für die Umwelt.“

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Verwaltung:

1. Wer trägt die Kosten für die Bergung und Beseitigung der E-Scooter insbesondere von Leihanbietern?
2. Welche Umweltauswirkungen gehen von den E-Scootern in der Oker aus?
3. Wie kann die Verunreinigung der Oker durch E-Scooter minimiert oder ganz verhindert werden?

Anlagen:

keine

Betreff:

E-Scooter in der Oker

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

26.11.2025

Beratungsfolge

Sitzungstermin

Status

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis) 26.11.2025

Ö

Sachverhalt:

Zur Anfrage der Fraktion Bündnis 90 - DIE GRÜNEN vom 12.11.2025 nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Zu 1: Nach Auskunft der SE|BS trägt die jeweilige Verleihfirma des aufgefundenen E-Scooters die Kosten für Bergung und Verwahrung inklusive Rechnungsstellung durch die SE|BS. Mit Zahlungsnachweis zur gestellten Rechnung werden die E-Scooter von der Verleihfirma bei der SE|BS abgeholt. Es mussten bisher keine privaten E-Scooter geborgen werden.

Zu 2: Jede der üblichen Lithium-Zellen enthält wassergefährdende Stoffe in flüssiger und fester Form, vor allem in den Elektroden (Kathode und Anode) und im Elektrolyt: 10 bis 20 Gew.-% der Zellen sind flüssige wassergefährdende Stoffe (Elektrolyt mit Leitsalz), 40 bis 60 Gewichtsprozent sind feste wassergefährdende Stoffe (Lithium-Metall-Mischoxid). Die Batteriezellen der Scooter sind so konstruiert, dass spontan kein Wasser eintreten kann. Erst auf Dauer oder bei einer Beschädigung besteht die Gefahr, dass wassergefährdende Stoffe austreten.

Zu 3: Nach Bekanntwerden der Erfahrungen aus der letzten Okerabsenkung ist die Verwaltung auf die Anbieter von Verleih-E-Scootern zugegangen, um die bestehenden Parkregelungen zum Schutz der Oker auszuweiten. Damit kann die Leihe der Scooter nicht mehr in unmittelbarer Nähe zu oder auf den Okerbrücken beendet werden. So wird Vorsorge gegen Vandalismus und das unzulässige Einbringen von abgestellten Scootern in der Oker getroffen. Die Zone ist in der jeweiligen App bereits implementiert.

Leuer

Anlage/n:

keine