

Betreff:

Aufhebungssatzung für den Bebauungsplan "Baublock 10/3", IN 37, vom 15.05.1972, Stadtgebiet nördlich der Hagenbrücke, Hagenmarkt 10 bis 13, Flurstück 75 tlw. kanalisierter Burgmühlengraben, Beschluss über die Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3(2) BauGB

Organisationseinheit:

Dezernat III

61 Fachbereich Stadtplanung und Geoinformation

Datum:

09.12.2025

*Beratungsfolge:**Sitzungstermin**Status*

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (Anhörung)

20.01.2026

Ö

Ausschuss für Planung und Hochbau (Vorberatung)

28.01.2026

Ö

Verwaltungsausschuss (Entscheidung)

04.02.2026

N

Beschluss:

1. Der Aufhebungssatzung für den Bebauungsplan "Baublock 10/3", IN 37, vom 02.12.2025 sowie der Begründung wird zugestimmt.
2. Zu den Entwürfen ist die Öffentlichkeit gemäß § 3 (2) Baugesetzbuch (BauGB) zu beteiligen.

Sachverhalt:Beschlusskompetenz

Die Beschlusskompetenz des Verwaltungsausschusses ergibt sich aus § 76 (2) S. 1 Niedersächsisches Kommunalverfassungsgesetz (NKomVG). Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei der Entscheidung über die Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 (2) BauGB zu Bauleitplänen um eine Angelegenheit, über die weder der Rat oder die Stadtbezirksräte zu beschließen haben noch der Hauptverwaltungsbeamte zuständig ist. Daher besteht eine Beschlusszuständigkeit des Verwaltungsausschusses. Diese wurde auch nicht auf einen Ausschuss gemäß § 6 Hauptsatzung übertragen. Daher bleibt es bei der Zuständigkeit des Verwaltungsausschusses.

Planungsziel und Planungsanlass

Für das Stadtgebiet zwischen der Hagenbrücke, dem Litolfweg und dem Hagenhof wurde am 10.05.1972 der Bebauungsplan "Baublock 10/3", IN 37 (nachfolgend IN 37), vom Rat der Stadt Braunschweig als Satzung beschlossen. Der Bebauungsplan trat am 15.05.1972 mit Bekanntmachung im Amtsblatt in Kraft.

Der Bebauungsplan IN 37 soll endgültig aufgehoben werden. Dafür ist die Durchführung eines eigenständigen Verfahrens erforderlich. Der Aufstellungsbeschluss für die Aufhebung des Bebauungsplanes IN 37 wurde am 09.09.2025 vom Verwaltungsausschuss gefasst (Drs. Nr.: 25-26186). Ziel der Aufhebung ist es, das Planungsgebiet zwischen der Reichsstraße, Kaiserstraße, Wendenstraße und dem Hagenhof auf der Grundlage des überarbeiteten Siegerentwurfes des städtebaulich- freiraumplanerischen Wettbewerbes „Wohn- und Kreativ

Quartier Großer Hof“ gesamthaft nach § 34 Baugesetzbuch (BauGB) - also ohne Bebauungsplan - zu entwickeln.

Die gemäß Siegerentwurf geplante Bebauung ist grundsätzlich nach § 34 BauGB umsetzbar, da sie sich sowohl nach der Art als auch nach dem Maß der baulichen Nutzung sowie nach der Bauweise und den Grundstücksflächen, die überbaut werden sollen, in die Eigenart der näheren Umgebung einfügt. Weitere Auflagen, beispielsweise zum Klimaschutz, können aufgrund des Umstandes, dass sich die betroffenen Flächen überwiegend im Eigentum der Stadt Braunschweig befinden, über Konzeptvergaben gesichert werden.

Bisheriges Verfahren

Aufgrund der Lage und Größe der vom rechtsgültigen Bebauungsplan IN 37 überplanten Fläche kann die Aufhebung des Bebauungsplanes im beschleunigten Verfahren gemäß § 13 a BauGB erfolgen. Danach konnte von der frühzeitigen Unterrichtung und Erörterung nach § 3 (1) und § 4 (1) BauGB abgesehen werden. Die Beteiligung der Behörden nach § 4 (2) BauGB hat vom 28.10.2025 bis zum 01.12.2025 stattgefunden. Eingehende Hinweise wurden eingearbeitet. Bedenken gegen die Aufhebung des rechtsgültigen Bebauungsplanes wurden nicht geäußert.

Weiteres Vorgehen für die Entwicklung des Planungsgebietes

Die Überarbeitung des Siegerentwurfes erfolgt im Laufe des Jahres 2026, die Aufhebung des rechtsgültigen Bebauungsplanes IN 37 wird parallel dazu betrieben.

Parallel prüft die Verwaltung, ob eine Anmeldung des Großen Hofes mit einem erweiterten Gebietsumgriff in die Förderkulisse Städtebauförderung und somit die Einwerbung von Fördermitteln möglich ist. Dazu ist die Erstellung eines integrierten Entwicklungskonzeptes erforderlich. Anfang 2026 ist hierzu eine Öffentlichkeitsbeteiligung vorgesehen. Mit den Ergebnissen wird vor Antragstellung die Beteiligung der politischen Gremien erfolgen. Ziel ist eine Anmeldung zur Städtebauförderung bis zum 01.06.2026 für das Programmjahr 2027.

Zum weiteren zeitlichen Ablauf des Projektes „Großer Hof“ wurden der Stadtbezirksrat Mitte und der Ausschuss für Planung und Hochbau im Oktober 2025 informiert (Drs. Nr.: 25-26532).

Empfehlung

Die Verwaltung empfiehlt die Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 (2) BauGB zur Aufhebung des Bebauungsplanes, IN 37.

Leppa

Anlage/n:

1 - Anlage 1 (öffentlich)

2 - Anlage 2a (öffentlich)

3 - Anlage 2b (öffentlich)

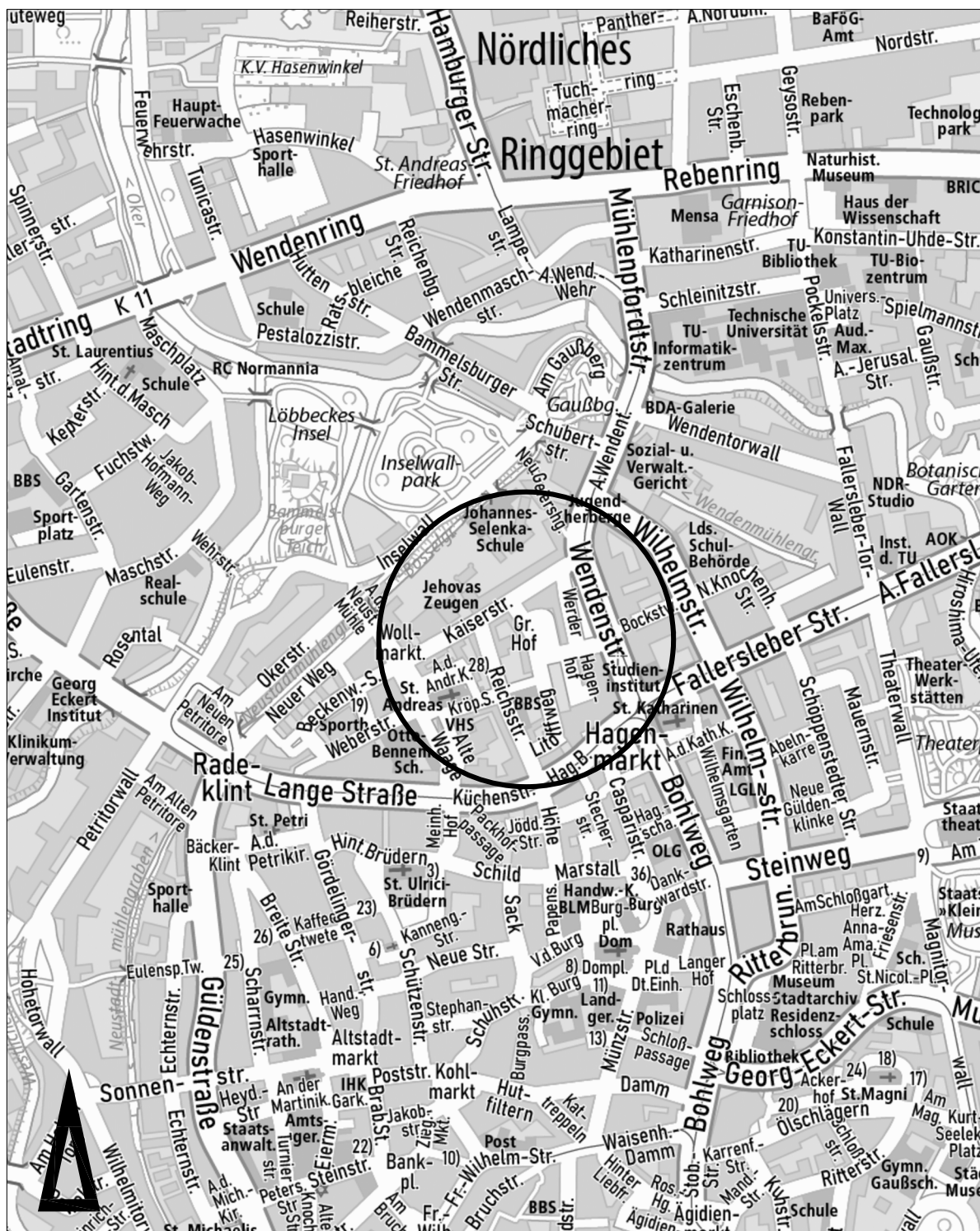
4 - Anlage 3a (öffentlich)

5 - Anlage 3b (öffentlich)

Aufhebungssatzung Bebauungsplan „Baublock 10/3“, IN 37, vom 15. Mai 1972.
Stadtgebiet nördlich der Hagenbrücke, Hagenmarkt 10 bis 13, Flurstück 75
tlw. kanalisierter Burgmühlengraben - Aufstellungsbeschluss

IN 37

Übersichtskarte

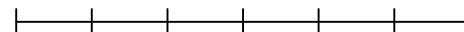


Maßstab 1:10000

Amtlicher Stadtplan der Stadt Braunschweig

© Stadt Braunschweig Abteilung Geoinformation

0 100 200 300 400 500



**Aufhebungssatzung
für den Bebauungsplan****Baublock 10/3 vom 15.05.1972****IN 37**

Aufgrund des § 1 Abs. 3 und Abs. 8 und des § 10 Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl.IS.3634), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 27. Oktober 2025 (BGBl.2025 I Nr.257), in Verbindung mit § 58 des Niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetzes vom 17. Dezember 2010 (Nds. GVBl.S.576), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes des Gesetzes vom 29. Januar 2025 (Nds. GVBl.2025 Nr.3) hat der Rat der Stadt Braunschweig diese Satzung sowie die Begründung am **Datum** beschlossen.

Stand Rechtsgrundlagen: 05.11.2025

- § 1 Der Bebauungsplan Baublock 10/3, IN 37, vom 15.05.1972 wird aufgehoben.
- § 2 Von der Aufhebungssatzung ist das Stadtgebiet zwischen Großer Hof, Hagenhof, Hagenbrücke und Litolfweg betroffen.
- Der Geltungsbereich der Aufhebungssatzung entspricht dem Geltungsbereich des aufzuhebenden Bebauungsplanes IN 37.
- § 3 Die Satzung tritt am Tage der Bekanntmachung im Amtsblatt für die Stadt Braunschweig in Kraft.

Braunschweig, den

Stadt Braunschweig
Der OberbürgermeisterI. V.
Stadtbaurat

Aufhebungssatzung für den Bebauungsplan

Baublock 10/3 vom 15.05.1972

IN 37

Begründung

Inhaltsverzeichnis:

1	Rechtsgrundlagen - Stand: 05.11.2025	3
2	Bisherige Rechtsverhältnisse	5
2.1	Regional- und Landesplanung	5
2.2	Flächennutzungsplan	5
2.3	Bebauungspläne	5
2.3.1	Aufzuhebender Bebauungsplan IN 37, Baublock 10/3 vom 15.05.1972	5
3	Anlass und Ziel des Bebauungsplanes	6
4	Planungsrechtliche Auswirkungen der Aufhebungssatzung	7
4.1	Flächennutzungsplan	7
4.1.1	Baugebiete	7
4.1.2	Erschließung, Öffentliche Verkehrsflächen	9
5	Sonstige wesentliche Auswirkungen der Aufhebungssatzung	9
6	Umweltbelange	9
7	Gesamtabwägung	11

1 Rechtsgrundlagen

- Stand: 05.11.2025

1.1 Baugesetzbuch (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)

1.2 Baunutzungsverordnung 1990 (BauNVO)

in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 3786), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 3. Juli 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 176)

1.3 Planzeichenverordnung (PlanZV)

in der Fassung vom 18. Dezember 1990 (BGBl. I 1991 S. 58), zuletzt geändert durch Artikel 6 des Gesetzes vom 12. August 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 189)

1.4 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG)

in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I. S. 1274; 2021 I S. 123), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 12. August 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 189)

1.5 Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG)

in der Fassung vom 12. Dezember 2019 (BGBl. S. 2513), zuletzt geändert durch Art. 1 Gesetzes vom 15. Juli 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 235)

1.6 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG)

in der Fassung vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert durch Artikel 48 des Gesetzes vom 23. Oktober 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 323)

1.7 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)

in der Fassung der Bekanntmachung vom 18. März 2021 (BGBl. I. S. 540), zuletzt geändert durch Artikel 10 des Gesetzes vom 23. Oktober 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 323)

1.8 Niedersächsisches Naturschutzgesetz (NNatSchG)

in der Fassung vom 19. Februar 2010 (Nds. GVBl. S. 104), zuletzt geändert durch Gesetz vom 29. Januar 2025 (Nds. GVBl. 2025 Nr. 5)

1.9 Niedersächsische 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)

1.10 Niedersächsisches Kommunalverfassungsgesetz (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)

1.11 Gesetz zur Sicherstellung ordnungsgemäßer Planungs- und Genehmigungsverfahren während der COVID-19-Pandemie (Planungssicherstellungsgesetz – PlanSIG)

in der Fassung vom 20. Mai 2020 (BGBl. I S. 1041), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 4. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 344)

1.12 Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz – WHG)

in der Fassung vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 12. August 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 189)

2 Bisherige Rechtsverhältnisse

2.1 Regional- und Landesplanung

Im Landesraumordnungsprogramm Niedersachsen von 2017 und im Regionalen Raumordnungsprogramm (RROP) 2008 für den Großraum Braunschweig ist Braunschweig im oberzentralen Verbund mit Wolfsburg und Salzgitter als Oberzentrum verbindlich festgelegt. Dem oberzentralen Verbund sind die Schwerpunktaufgaben „Sicherung und Entwicklung von Wohn- und Arbeitsstätten“ zugewiesen.

Nach dem RROP sollen Siedlungsentwicklungen schwerpunktmäßig in Oberzentren stattfinden. Im Großraum Braunschweig sollen diese vorrangig auf zentralörtlichen Standorten, die über Zugangsstellen des schienenengebundenen ÖPNV bzw. von Regio-Buslinien verfügen, konzentriert werden. Im Einzugsbereich der Haltepunkte soll durch verdichtete Bau- und Wohnformen eine höhere Siedlungsdichte erreicht werden.

Der verrohrte Burgmühlengraben führt durch das Planungsgebiet. Der Geltungsbereich des aufzuhebenden Bebauungsplanes wird im RROP 2008 daher als Vorbehaltsgebiet für den Hochwasserschutz dargestellt. Weiter ist die Innenstadt als Standort mit der besonderen Entwicklungsaufgabe „Tourismus“ dargestellt.

Die Aufhebung des Bebauungsplans „Baublock 10/3“, IN 37, mit dem Ziel die städtebauliche Entwicklung des Großen Hofes planungsrechtlich zu ermöglichen, entspricht den Zielen der Regional- und Landesplanung.

2.2 Flächennutzungsplan

Für den Geltungsbereich dieser Aufhebungssatzung gilt der Flächennutzungsplan der Stadt Braunschweig in der Form der Neubekanntmachung vom 6. Oktober 2005. Er stellt in seiner derzeit geltenden Fassung für das Plangebiet gemischte Bauflächen dar.

Die Aufhebung des Bebauungsplans „Baublock 10/3“, IN 37, hat für die Darstellung des Flächennutzungsplanes keine Konsequenzen, da die jetzige Darstellung den aktuellen Entwicklungsabsichten entspricht.

2.3 Bebauungspläne

2.3.1 Aufzuhebender Bebauungsplan Baublock 10/3, IN 37, vom 15. Mai 1972

Das Planungsgebiet des rechtswirksamen Bebauungsplanes, IN 37, umfasst Flächen der heute als Parkplatz genutzten ehemaligen Markthalle, des südlich angrenzenden Penny- Marktes und reicht bis zur Hagenbrücke.

Der Bebauungsplan IN 37 verfolgte das städtebauliche Ziel im Bereich der ehemaligen Markthalle zwischen Hagenbrücke und Großer Hof eine Neubebauung zu ermöglichen. Geplant war das sogenannte „Hagenmarkt- Center“. Es waren eine neue Markthalle sowie Läden des täglichen Bedarfs, Spezialgeschäfte, Büros, Arztpraxen und Wohnungen geplant. Durch Fußgängerpassagen und unterschiedlich gestaltete Innenhöfe sollte der Bereich ein attraktiver Baustein für die Innenstadt werden. Der gesamte Einstellplatzbedarf sollte in einem Kellergeschoss mit Zu- und Abfahrten vom Großen Hof untergebracht werden.

Zur Umsetzung der genannten städtebaulichen Ziele trifft der Bebauungsplan „Baublock 10/3“ im Wesentlichen folgende Festsetzungen:

Als Art der baulichen Nutzung ist für das gesamte Planungsgebiet Kerngebiet festgesetzt. Die Flächen südlich des Großen Hofes sowie angrenzend an die Hagenbrücke werden als öffentliche Verkehrsflächen festgesetzt. Der heutige Litolfweg (über dem verrohrten Burgmühlengraben gelegen) ist als Fahr- und Leitungsrecht zu Gunsten der Stadt Braunschweig sowie als Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit festgesetzt.

Weitere Gehrechte zugunsten der Allgemeinheit wurden festgesetzt, um die damals angedachten Passagen umsetzen zu können. Es ist eine Bebauung mit bis zu acht Vollgeschossen möglich.

Mit seinen Festsetzungen ist der Bebauungsplan „Baublock 10/3“ als qualifizierter Bebauungsplan im Sinne von § 30 Abs. 1 BauGB einzustufen. Die planungsrechtliche Beurteilung von Bauvorhaben ist danach anhand des Bebauungsplans abschließend möglich.

Sonstige Bebauungspläne

Der rechtswirksame Bebauungsplan ist in Gänze durch den Bebauungsplan zur „Steuerung von Vergnügungsstätten in der Innenstadt“, IN 250, vom 27.06.2017 überlagert. Dieser Bebauungsplan gilt weiter. Danach sind im Planungsgebiet Spielhallen und Wettbüros unzulässig. Alle anderen Vorhaben sind auf der Grundlage des § 30 (3) BauGB zu beurteilen, wonach im Geltungsbereich eines rechtswirksamen Bebauungsplanes, der nur die Art der baulichen Nutzung regelt (einfacher Bebauungsplan), sich die Zulässigkeit von Vorhaben im Übrigen nach § 34 BauGB richtet.

Der Bebauungsplan, IN 250, wird durch den rechtswirksamen Bebauungsplan, IN 251, vom 07.01.2020, ergänzt. Auch dieser einfache Bebauungsplan gilt weiter. Danach gelten bei der Aufhebung des Bebauungsplanes „Baublock 10/3“, IN 37, die Festsetzungen des IN 250 weiter, so dass auch künftig bei einer Beurteilung von Bauvorhaben nach § 34 BauGB in diesem Bereich Spielhallen und Wettbüros unzulässig sind. Freizeitcenter sind gemäß der rechtswirksamen Bebauungspläne IN 250/251 in der Innenstadt ausnahmsweise zulässig.

3 Anlass und Ziel des Bebauungsplanes

Der Bebauungsplan „Baublock 10/3“, IN 37, vom 15.05.1972 entspricht insgesamt nicht mehr den städtischen Planungszielen sowie den heutigen Standards und soll deshalb endgültig aufgehoben werden.

Im Bereich des Großen Hofes eröffnet sich heute die Chance auf überwiegend stadteigenen Flächen, ein größeres Städtebauprojekt zu realisieren. Nach Aufgabe des Parkplatzes im Bereich der ehemaligen Markthalle und der Aufgabe der dortigen zwei Schulen stellt sich dieser Bereich als sehr wertvolle Entwicklungsfläche für die Innenstadt dar. Der Fokus der Entwicklung liegt neben der Wohnnutzung auch auf sozial- bzw. gemeinbedarfsorientierten Einrichtungen, einer Ausstellungsgalerie, Ateliers und handwerklicher Produktion.

Im Jahr 2024 wurde ein städtebaulich- freiraumplanerischer Wettbewerb durchgeführt. Der Siegerentwurf wird derzeit überarbeitet. Die Überarbeitung resultiert aus den Anregungen des Preisgerichts, den Anregungen der Öffentlichkeit und den Hinweisen der Fachdienststellen. Der überarbeitete Entwurf soll dann Grundlage für spätere Konzeptvergaben sein.

Für die Umsetzung der Planung soll kein Bebauungsplan aufgestellt werden, da die gemäß Siegerentwurf geplante Bebauung grundsätzlich nach § 34 BauGB umsetzbar ist und sich sowohl nach der Art als auch nach dem Maß der baulichen Nutzung sowie

nach der Bauweise und den Grundstücksflächen, die überbaut werden sollen, in die Eigenart der näheren Umgebung einfügt.

Der rechtswirksame Bebauungsplan, IN 37, setzt für den Bereich der ehemaligen Markthalle und für die südlich angrenzenden Flächen in Richtung des Hagenmarktes zwar ein Kerngebiet fest, setzt aber gleichzeitig fest, dass erforderliche Stellplätze nur in Tiefgaragen zulässig sind. Eine Befreiung nach § 31 (2) BauGB von dieser Festsetzung ist nicht möglich, da die Grundzüge der Planung berührt wären. Die jetzige Planung sieht im Bereich der ehemaligen Markthalle ein „Mobility Hub“ vor, also die oberirdische Anlage von Einstellplätzen, so dass die Absicht des Planungsgebers mit der jetzigen Planung in das Gegenteil verkehrt werden würde und somit nicht vom rechtswirksamen Bebauungsplan befreit werden kann. Um die Planung daher gesamthaft nach § 34 BauGB umsetzen zu können, ist die Aufhebung des rechtswirksamen Bebauungsplanes, IN 37, notwendig.

Das damals geplante Einkaufscenter mit Passagen ist in der ursprünglich angedachten Form nie umgesetzt worden. Ein Relikt der ursprünglichen Passagenidee ist der bestehende Durchgang von der Hagenbrücke zum Litolfweg. Von dem ursprünglich zusätzlich durch den Markt verlaufenden öffentlichen Wegerecht wurde in früherer Zeit befreit.

Der bestehende Fußweg vom Hagenmarkt zum Litolfweg hingegen stellt heute wie zukünftig eine wichtige Wegeverbindung zwischen der Innenstadt und dem Großen Hof dar. In dem Bereich befindet sich der verrohrte Burgmühlengraben. Die Fußwegeverbindung sowie der verrohrte Graben sind heute über Geh-, Fahr- und Leitungsrecht planungsrechtlich gesichert. Diese Rechte sind darüber hinaus auch grundbuchlich gesichert, so dass dieser Teil des Bebauungsplanes mit aufgehoben werden kann.

Die im Planungsgebiet des IN 37 befindlichen Nutzungen, wie der Penny- Markt oder die in Richtung Hagenmarkt orientierte Wohnbebauung haben Bestandschutz. Ergänzungen der bestehenden Bebauung oder Neubebauungen wären ebenfalls nach § 34 BauGB umsetzbar.

4 Planungsrechtliche Auswirkungen der Aufhebungssatzung

4.1 Flächennutzungsplan

Die Darstellungen des Flächennutzungsplans bleiben von der Aufhebung unberührt.

4.1.1 Baugebiete

Für künftige Vorhaben auf den Bauflächen lassen sich die Vorschriften des § 34 Baugesetzbuch (BauGB) anwenden. Danach muss sich die geplante Bebauung nach der Art als auch nach dem Maß der baulichen Nutzung als auch nach der Bauweise und den Grundstücksflächen, die überbaut werden sollen, in die Eigenart der näheren Umgebung einfügen. Bestehende genehmigte bauliche Anlagen genießen Bestandschutz. Im Einzelnen ergeben sich durch die Aufhebung für die Bauflächen folgende Auswirkungen:

Art der baulichen Nutzung

Im rechtswirksamen Bebauungsplan, IN 37, ist im gesamten Geltungsbereich Kerngebiet nach § 7 Baunutzungsverordnung festgesetzt. Es gilt die Baunutzungsverordnung von 1968. Es wurde festgesetzt, dass Tankstellen im Geltungsbereich des Bebauungsplanes unzulässig sind.

Zusätzlich gilt der rechtswirksame Bebauungsplan, IN 250/251, wonach Spielhallen und Wettbüros unzulässig sind. Danach sind derzeit im Planungsgebiet folgende Nutzungen zulässig:

- Geschäfts-, Büro und Verwaltungsgebäude
- Einzelhandelsbetriebe, Schank- und Speisewirtschaften, Betriebe des Beherbergungsgewerbes und Vergnügungsstätten (außer Spielhallen und Wettbüros)
- Sonstige nicht störende Gewerbebetriebe,
- Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale und gesundheitliche Zwecke,
- Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter.

Von der letztgenannten Nutzungsart ist in der Vergangenheit befreit worden, da im Planungsgebiet Geschosswohnungsbauten existieren. Darüber hinaus wurden im Bebauungsplan IN 37 zu allgemeinen Wohnnutzungen widersprüchliche Aussagen gemacht, da die Textlichen Festsetzungen nicht mit der Begründung übereinstimmen.

Bei der künftig vorgesehenen Beurteilung gemäß § 34 BauGB müssen sich Bauvorhaben nach der Art der baulichen Nutzung in die Eigenart der Umgebung einfügen. Die Vorgaben der rechtswirksamen Bebauungspläne zum Ausschluss von Spielhallen und Wettbüros bleiben bestehen, so dass alle oben aufgeführten Nutzungen einschließlich des Wohnens auch künftig zulässig sind. Die in der näheren Umgebung vorhandenen Nutzungen bilden einen Rahmen, in den sich die angestrebten zukünftigen Nutzungen einfügen.

Maß der baulichen Nutzung

Bei einer Beurteilung gemäß § 34 BauGB müssen sich Bauvorhaben nach dem Maß der baulichen Nutzung in die Eigenart der Umgebung einfügen. Die Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse müssen gewahrt bleiben. Dies bedeutet, dass das Kriterium des „Einfügens“ bei der künftigen Bebauung im Einzelfall zu prüfen ist. Insgesamt ist damit eine Bebauung, die über das in der Umgebung bestehende Maß der baulichen Nutzung (überwiegend drei- bis fünfgeschossig) wesentlich hinausgeht, unzulässig. Die derzeit im rechtswirksamen Bebauungsplan festgesetzte Bebauung mit bis zu acht Vollgeschossen ist nach Aufhebung des Bebauungsplanes nicht mehr möglich.

Überbaubare Grundstücksflächen

Im rechtswirksamen Bebauungsplan IN 37 ist im gesamten Geltungsbereich eine Grundflächenzahl von 0,7 festgesetzt. Das heißt, dass 70% der Baugrundstücke überbaut werden können. Dieser Wert entspricht in etwa auch dem bestehenden Versiegelungsgrad der Umgebung, so dass sich bei einer künftigen Anwendung des § 34 BauGB im Hinblick auf den Versiegelungsgrad der Grundstücke keine Einschränkungen ergeben.

Stellplätze/ Garagen/ Nebenanlagen

Im rechtswirksamen Bebauungsplan IN 37 ist festgesetzt, dass erforderliche Stellplätze nur in Tiefgaragen zulässig sind. Diese Festsetzung wird mit Aufhebung des Bebauungsplanes entfallen, so dass die jetzt geplante oberirdische Unterbringung des ruhenden Verkehrs in einem „Mobility-Hub“ künftig möglich ist.

4.1.2 Erschließung, Öffentliche Verkehrsflächen

Die im rechtswirksamen Bebauungsplan festgesetzten öffentlichen Verkehrsflächen existieren und werden bei Umsetzung des Siegerentwurfes zwar umgestaltet, aber beibehalten. Eine Aufhebung des Bebauungsplanes IN 37 steht dem künftigen Erschließungssystem nicht entgegen. Die geplante Bebauung kann über die bestehenden Verkehrswege erschlossen werden. Die öffentliche Wegeverbindung zwischen dem Hagenmarkt und dem Großen Hof ist, wie unter Pkt. 3 beschrieben, grundbuchlich gesichert.

5 **Sonstige wesentliche Auswirkungen der Aufhebungssatzung**

Wird die zulässige Nutzung eines Grundstücks nach Ablauf von sieben Jahren aufgehoben oder geändert und tritt dadurch eine nicht nur unwesentliche Wertminderung eines Grundstücks ein, kann der Eigentümer gemäß § 42 Abs. 2 und Abs. 3 BauGB nur noch eine Entschädigung für Eingriffe in die ausgeübte Nutzung verlangen. Dies gilt insbesondere, wenn infolge der Aufhebung oder Änderung der zulässigen Nutzung die Ausübung der verwirklichten Nutzung oder die sonstigen Möglichkeiten der wirtschaftlichen Verwertung des Grundstücks, die sich aus der verwirklichten Nutzung ergeben, unmöglich gemacht oder wesentlich erschwert werden.

Derzeit ist im rechtswirksamen Bebauungsplan eine Bebauung mit bis zu acht Vollgeschossen festgesetzt. Derart hohe Gebäude sind künftig bei einer Bebauung nach § 34 BauGB, die sich an den Gebäudehöhen der bestehenden Bebauung im Umfeld orientiert, nicht mehr möglich. In der Vergangenheit wurden aber keine Gebäude mit acht Vollgeschossen umgesetzt, so dass Entschädigungsansprüche, die sich aus der Aufhebung des Bebauungsplans ergeben, nach § 42 Abs. 2 und Abs. 3 BauGB nicht erkennbar sind.

Der Stadt Braunschweig entstehen durch die Aufhebung des Bebauungsplans IN 37 keine Kosten.

Bodenordnende Maßnahmen sind nicht erforderlich.

6 **Umweltbelange**

Vergleicht man die baulichen und sonstigen Nutzungsmöglichkeiten auf den Teilflächen des rechtswirksamen Bebauungsplanes mit den künftigen Nutzungsmöglichkeiten bei einer Beurteilung gemäß § 34 BauGB, so besteht in Bezug auf die Umweltbelange kein wesentlicher Unterschied. Die Aufstellung eines neuen Bebauungsplanes ist nicht erforderlich, da die Regelungen des § 34 BauGB ausreichen, um die städtebauliche Entwicklung zu steuern. Darüber hinaus befindet sich der überwiegende Teil der Grundstücksflächen im Eigentum der Stadt Braunschweig und soll über Konzeptvergaben entwickelt werden, so dass die heute üblichen Planungshinweise, u.a. zum Schutz vor Starkregen, zum Umgang mit anfallendem Regenwasser oder zur Verbesserung der klimaökologischen Situation berücksichtigt werden können. Derzeit findet im Gebiet keine gezielte Versickerung von Niederschlagswasser statt. Durch die Umsetzung des Siegerentwurfs aber wird sich die Wasserbilanz verbessern. Es sind „Gründächer“ vorgesehen, Niederschlagswasser soll gezielt versickert werden und nur das darüber hinaus anfallendes Niederschlagswasser soll vorbehandelt und dann gedrosselt in den Regenwasserkanal (verrohrter Burgmühlengraben) eingeleitet werden.

Von einer Öffnung des Burgmühlengrabens wird künftig abgesehen, da dieser teilweise bis zu 4 m tief liegt und der Platz für die notwendigen Böschungen nicht vorhanden ist. Andererseits ist der Kanal bei Starkregen unter Volllast und befördert große Wassermengen, so dass er bei einer Öffnung eine Gefahr für Leib und Leben darstellen würde.

Aus Klimaschutztechnischer Sicht bestehen ebenfalls keine Bedenken gegen die Aufhebung des Bebauungsplanes. Die Belange des Stadtklimas werden in den Prozess der geplanten Konzeptvergaben eingebunden.

Die alten Platanen im Bereich Großer Hof sind Brut- und Schlafplätze einer Saatkrähenkolonie. Diese Bäume stellen eine nach BNatSchG geschützte Fortpflanzungs- und Ruhestätte einer besonders geschützten Art dar und sind somit vor Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung geschützt. Zwei dieser Platanen befinden sich im Geltungsbereich des IN 37. Da der Baumbestand in der Umplanung erhalten werden soll, sich diese Flächen in städtischem Besitz befinden und auch künftig kein Eigentumswechsel geplant ist, besteht nicht die Gefahr eines Eingriffs in den Lebensraum dieser geschützten Tierart. Durch die Aufhebungssatzung werden daher keine neuen naturschutzrechtlichen Eingriffe vorbereitet. In den anschließenden Verfahren werden die genannten artenschutzrechtlichen Belange berücksichtigt.

Der Große Hof stellt eine sehr wertvolle Entwicklungsfläche für die Innenstadt dar. Die geplante Aufhebungssatzung kann somit als Maßnahme der Innenentwicklung im Sinne von § 13 a BauGB aufgestellt werden. Die durch die bestehenden Festsetzungen mögliche zulässige Grundfläche beträgt weniger als 9.000 m². Andere Bebauungspläne, die in einem engen sachlichen, räumlichen und zeitlichen Zusammenhang derzeit aufgestellt werden, liegen nicht vor. Vorhaben, die der Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegen, sollen künftig nicht ermöglicht werden. Anhaltspunkte für die Beeinträchtigung von FFH- oder Vogelschutzgebieten sind nicht erkennbar. Auswirkungen von schweren Unfällen nach § 50 Satz 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes sind nicht gegeben respektive zu beachten. Die Voraussetzungen für die Anwendung des beschleunigten Verfahrens im Sinne des § 13 a BauGB sind somit erfüllt.

Im beschleunigten Verfahren wird eine Umweltprüfung nicht durchgeführt und ein ausführlicher Umweltbericht nicht erstellt. Die vorliegende Begründung enthält daher keinen Umweltbericht.

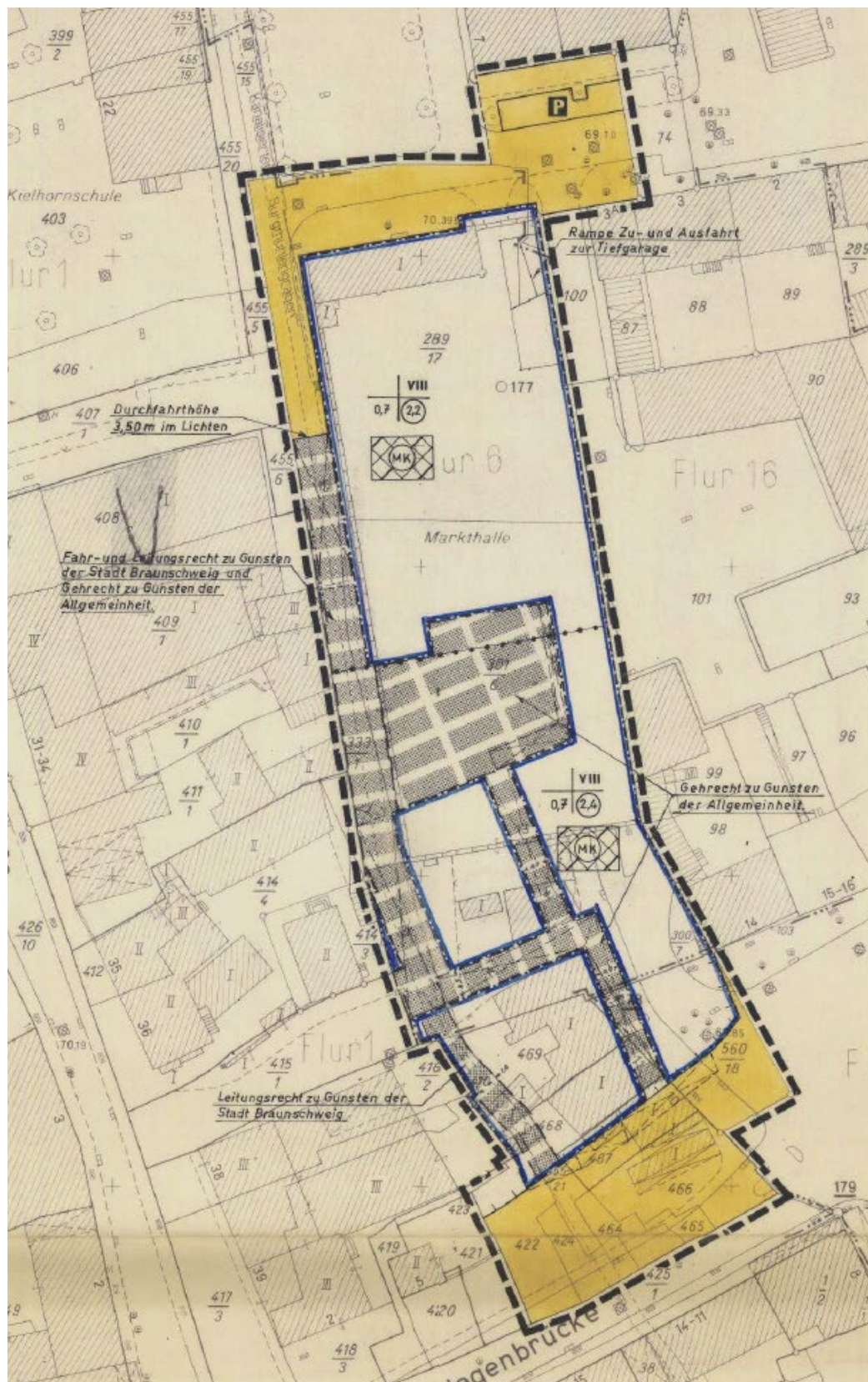
7 Gesamtabwägung

Ziel der Aufhebung des Bebauungsplanes IN 37 ist den Bereich des Großen Hofes gesamthaft nach § 34 BauGB entwickeln zu können. Sowohl die geplante Bebauung als auch die Entwicklung im Bereich des Bestandes ist nach § 34 BauGB möglich. Umnutzungen, bauliche Erweiterungen und Neubauten haben sich demnach nach der Art und dem Maß der baulichen Nutzung, nach der Bauweise und den Grundstücksflächen, die überbaut werden sollen, in die Eigenart der näheren Umgebung einzufügen. Die im rechtswirksamen Bebauungsplan für Teile des Planungsgebietes festgesetzte Bebauung mit VII bzw. VIII Vollgeschossen ist danach künftig nicht mehr möglich. Die Einschränkungen, die sich für die Grundstückseigentümer durch die Aufhebung des Bebauungsplanes ergeben, sind hinnehmbar. Sie werden durch die städtebaulichen Vorteile, die durch die Aufhebung des Bebauungsplanes entstehen, gerechtfertigt.

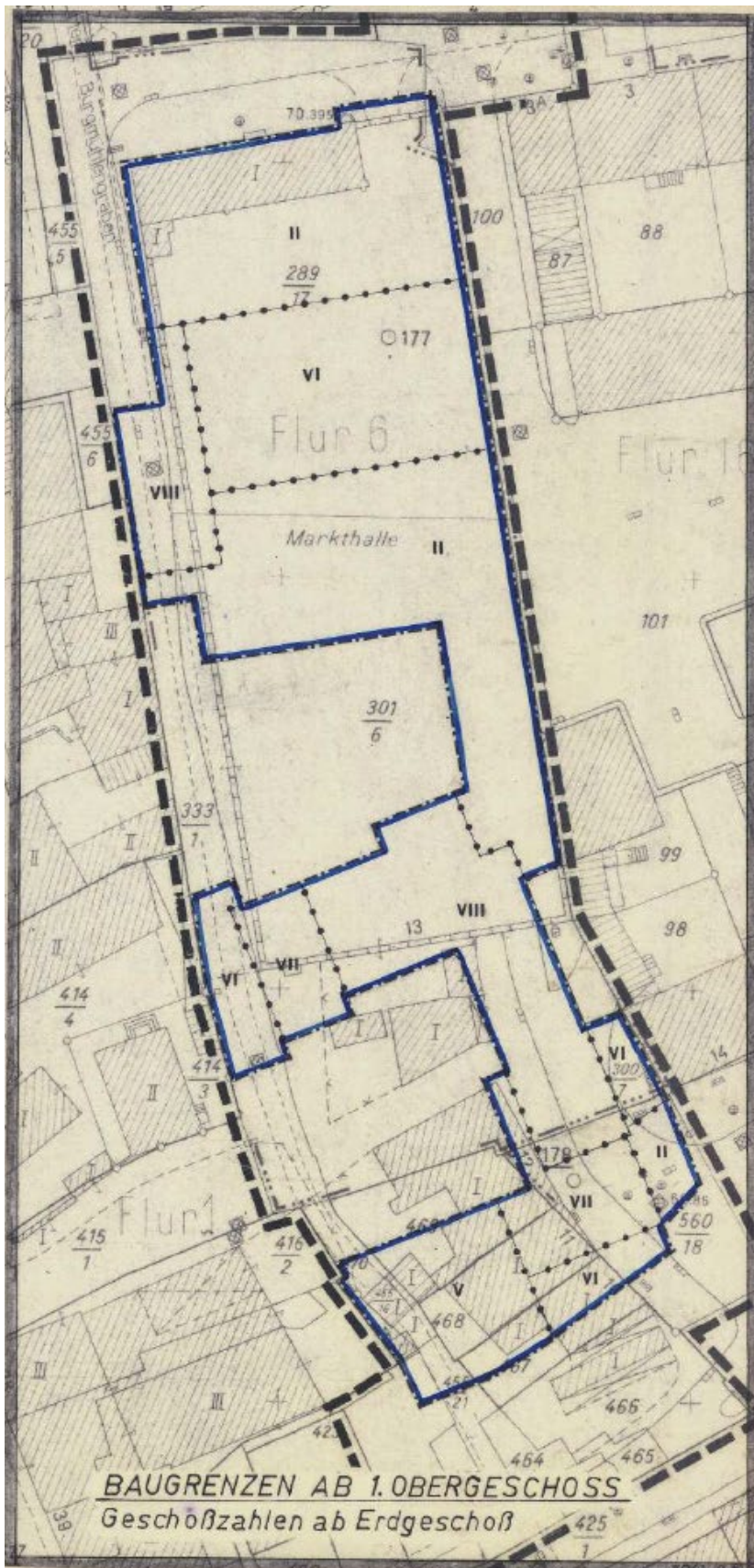
Die Aufhebung des Bebauungsplanes IN 37 ermöglicht eine zielgenaue Umsetzung eines städtebaulich/ freiraumplanerischen Konzeptes auf überwiegend stadteigenen Flächen, das eine gute Lösung für diese innerstädtische Entwicklungsfläche darstellt. Das

öffentliche Interesse an der Entwicklung dieser Flächen ist sehr groß. Aus den genannten Gründen ist in der Gesamtabwägung die Aufhebung des Bebauungsplanes mit einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung vereinbar, zumal der überwiegende Teil des Planungsgebietes über Konzeptvergaben realisiert werden kann.

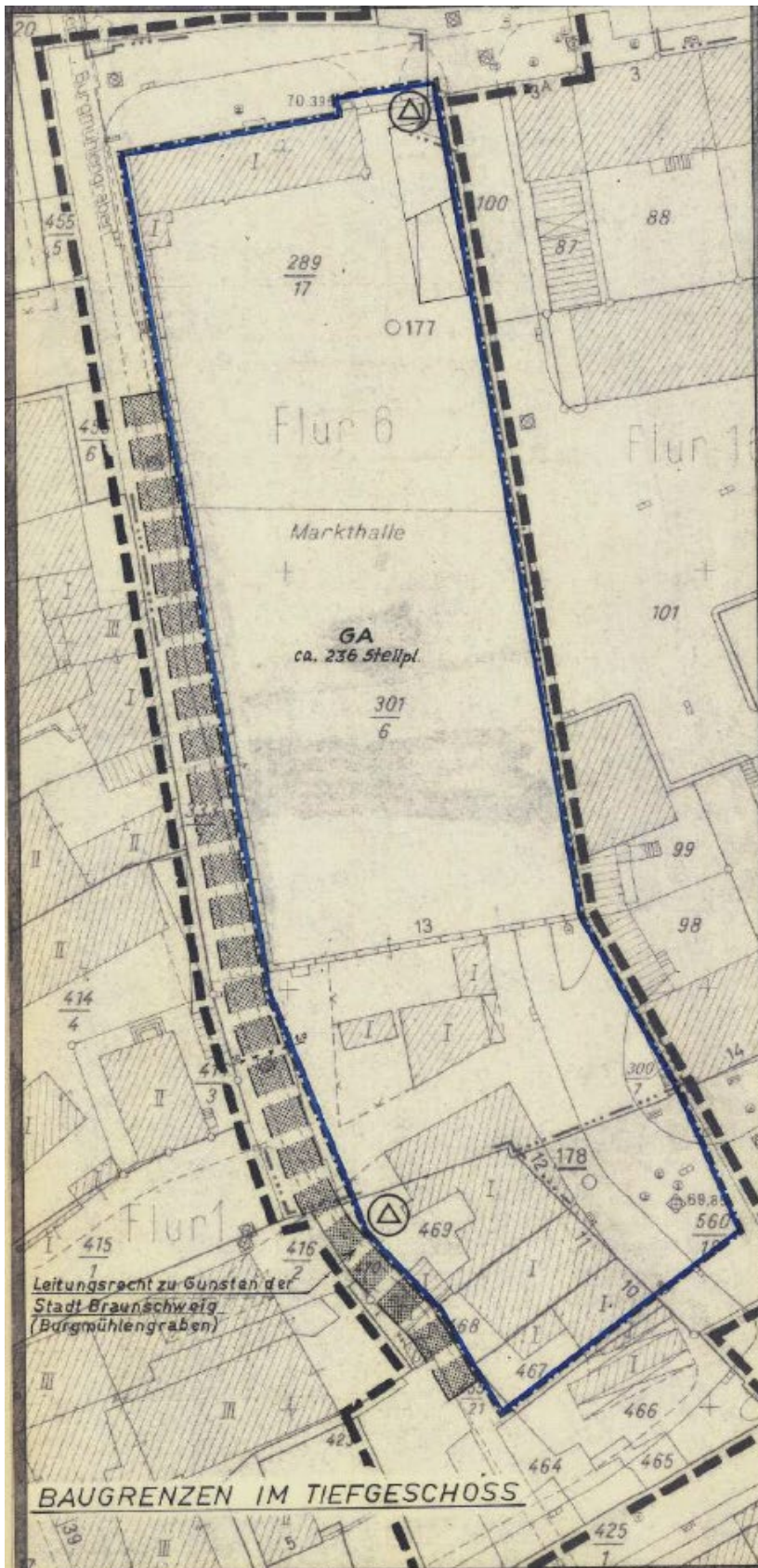
**Aufzuhebender Bebauungsplan, IN 37,
mit der Darstellung der Baugrenzen im Erdgeschoss**



Aufzuhebender Bebauungsplan, IN 37,
mit der Darstellung der Baugrenzen ab dem ersten Obergeschoss



**Aufzuhebender Bebauungsplan, IN 37,
mit der Darstellung der Baugrenzen im Tiefgeschoss**



[illegible]

Bebauungsplan

Titel 10/3 – 9. Änderung

IN 37

Textliche Festsetzungen

(BauNVO 1968)

I Art der baulichen Nutzung

1. Ausnahmen nach § 7 Abs. 3 Nr. 1 Baunutzungsverordnung werden nicht Bestandteil des Bebauungsplanes.
2. Das MK-Gebiet wird gem. § 7 Abs. 5 Baunutzungsverordnung so gegliedert, dass nur Nutzungen nach § 7 Abs. 2 Nr. 1 bis 4 und Nr. 6 zulässig sind.

II Sonstige Festsetzungen

1. Die nach der Reichsgaragenordnung erforderlichen Stellplätze sind nur im Tiefgeschoss zulässig.
2. Die Garagenanlage im Tiefgeschoss darf nur über die dargestellte Rampe im Nordosten des MK-Gebietes an die öffentliche Verkehrsfläche angeschlossen werden.
3. Bei einer Grundstücksteilung sind Fahr- und Gehrechte zu bestellen, die die Zufahrt und den Zugang zu den auf den Einzelgrundstücken entstehenden Garagen im Tiefgeschoss sicherstellen.

Nachrichtlich – Nds. Wassergesetz

1. Die Grundstücke Flurstück 333/1, 470, 455/16, 455/21 und 469 dürfen bis auf 1 m seitwärts der äußeren Kanalwandung des Burgmühlengrabens nicht überbaut werden.
2. Von diesem Überbauungsverbot kann nur abgegangen werden, wenn eine besondere Schutzkonstruktion (Krag- oder Rahenkonstruktion) errichtet wird. Oberhalb und unterhalb der Schutzkonstruktion sind Kontrollschächte in den verrohten Burgmühlengraben einzubauen. Die Lage und Anzahl dieser Kontrollschächte werden in den nachfolgenden Genehmigungsverfahren festgelegt.
3. Überbauung und Schutzkonstruktion bedürfen der Genehmigung gem. § 72 Nds. Wassergesetz.

*Betreff:***Oberbauform für die Erneuerung der Gleisanlagen Friedrich-Wilhelm-Straße/Waisenhausdamm***Organisationseinheit:*

Dezernat III

66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

06.11.2025

*Beratungsfolge:**Sitzungstermin**Status*

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (Anhörung)

20.01.2026

Ö

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben
(Vorberatung)

27.01.2026

Ö

Verwaltungsausschuss (Vorberatung)

04.02.2026

N

Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)

10.02.2026

Ö

Beschluss:

1. Die Gleisoberbauform heller Stahlfaserbeton für die Gleiserneuerung Friedrich-Wilhelm-Straße/Waisenhausdamm wird für die gesamte Strecke entsprechend der Anlage 1 „Übersichtslageplan“ im Waisenhausdamm beschlossen.
2. Sollte die Landesnahverkehrsgesellschaft wider Erwarten als Oberbauform im stadteinwärtigen Gleis im Waisenhausdamm (Anlage 3) ein Rasengleis fördern, wird dieses anstelle hellen Stahlfaserbetons umgesetzt.

Sachverhalt:Beschlusskompetenz

Die Beschlusskompetenz des Rates ergibt sich aus § 58 Abs. 3 Satz 1 NKomVG. Der Rat hat in seiner Sitzung am 08.05.2012 folgenden Vorbehaltsbeschluss gefasst: „Bei Neubauten oder grundlegenden Sanierungen von Stadtbahnstrecken mit eigenem Gleiskörper entscheidet der Rat in jedem Einzelfall darüber, ob die Strecke als Rasengleis, eingepflastert oder als Schottergleis ausgeführt wird. Vor der Entscheidung sind die Kosten und die Zuschussfähigkeit zu ermitteln.“

Hintergrund

Die Braunschweiger Verkehrs GmbH (BSVG) muss die Gleise im Zuge der Friedrich-Wilhelm-Straße/Waisenhausdamm sanieren und hat um die Herbeiführung eines Ratsbeschlusses zur Wahl des Gleisoberbaus gebeten (Anlage 1).

Planung / Oberbaubauform

Die BSVG plant in diesem Bereich eine feste Gleiseindeckung wie sie auch bereits im Bestand vorhanden ist. Dabei hat die BSVG verschiedene Varianten betrachtet und auch die Kosten aller infrage kommenden Oberbauformen (Gussasphalt und Stahlfaserbeton) ermittelt. Die Gleiseindeckung erfolgt im Zuge der Friedrich-Wilhelm-Straße zwischen den rot gepflasterten Natursteinpflasterstreifen des Bestandes und im Waisenhausdamm zwischen den Bestandsborden in Mittellage. Eine Pflastereindeckung hat sich als technisch nachteilige Eindeckung erwiesen, so dass diese nicht weiter verfolgt wurde.

Eine Besonderheit im Streckenbereich ist, dass, wie im Bestand, eine hochelastische Lagerung der Gleise zum Schutz der umliegenden Gebäude zwingend erforderlich ist.

Nach Abwägung aller Belange schlägt die BSVG die Ausführung in hellem Stahlfaserbeton vor. Eine helle Eindeckung heizt sich gegenüber den heute dunklen Oberflächen im Sommer nicht so stark auf und trägt daher zu einer Verringerung der sommerlichen Temperaturen in diesem Bereich der Innenstadt gegenüber dem Bestand bei.

Option Rasengleis

Aufgrund der Vorteile eines Rasengleises für das Stadtklima in der Innenstadt hat die Verwaltung die BSVG gebeten zu prüfen, ob die Möglichkeit besteht, einen Teilbereich des Gleises als Rasengleis herzustellen.

Eine Oberbauform Rasengleis kommt aus technischen Gründen im Bereich der Friedrich-Wilhelm-Straße nicht in Betracht, da die gesamte Strecke von Bussen, zum Teil auch von Kfz-Verkehr, befahren werden muss.

Im Bereich des besonderen Bahnkörpers im Waisenhausdamm ist die Befahrbarkeit mit Bussen in Richtung Bohlweg in vielen, auch kurzfristig eintretenden Umleitungsszenarien erforderlich, was ein Rasengleis in dieser Fahrtrichtung ausschließt.

In Richtung Friedrich-Wilhelm-Platz ist ein Rasengleis auf einer Länge von knapp 100 m (ca. 250 m²) grundsätzlich vorstellbar, wenn der Bus zunächst auf dem Waisenhausdamm fährt und dann in die Gleistrasse ausgeschleift wird (Anlage 3). Hierbei besteht die Gefahr, dass auch der motorisierte Individualverkehr unzulässigerweise diese gegenüber der heutigen Situation attraktivere Fahrmöglichkeit (Umfahrung des Kennedyplatzes durch die Fußgängerzone) nutzen könnte. Dieses könnte zu einer Erhöhung der Verkehrsbelastung der Fußgängerzone Friedrich-Wilhelm-Straße führen.

Die BSVG beziffert die Mehrkosten eines von der BSVG kritisch gesehenen halbseitigen Rasengleises im Bereich Waisenhausdamm mit einer Größenordnung von über 200.000 Euro.

Da es derzeit noch keine erprobte technische Lösung für eine hochelastische Lagerung auf Betonlängsbalken gibt, können sich diese Kosten nach Auskunft der BSVG noch erheblich nach oben entwickeln. Eine Finanzierung dieser Mehrkosten ist nicht gesichert.

Rasengleise haben ungeachtet obiger Ausführungen jedoch einen hohen gestalterischen Wert und tragen zu einer Attraktivitätssteigerung des Stadtraumes bei.

Die einzig erkennbare Möglichkeit zur Finanzierung des halbseitigen Rasengleises wäre eine Förderung durch die Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG). Bislang hat die LNVG nach Auskunft der BSVG noch kein Rasengleis gefördert, so dass mit hoher Wahrscheinlichkeit davon ausgegangen werden muss, dass die LNVG auch in diesem Fall keine Fördermittel für ein Rasengleis zur Verfügung stellen wird und ein halbseitiges Grüngleis somit nicht finanzierbar wäre.

Finanzierung

Die Kosten für die Sanierung der Gleisanlagen einschließlich der Herstellung eines Oberbaus trägt die BSVG.

Die BSVG wird bei der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) die Förderung der Baumaßnahme als halbseitiges Rasengleis beantragen. Sollte die LNVG wider erwarten ein Rasengleis fördern, wird anstelle einer hellen Stahlfaserbetoneindeckung der Gleisoberbau als Rasengleis realisiert.

Eine Finanzierung der Mehrkosten für das Rasengleis ist im städtischen Haushalt nicht eingeplant. Im Falle einer Förderung wird die Komplementärfinanzierung in Höhe von 10 % der Mehrkosten (ca. 20.000 - 30.000 Euro) aus dem Projekt 5S.660017 Stadtbahnbau/

Folgemaßnahmen finanziert.

Realisierung

Die Sanierung der Gleisanlagen soll in 2027 erfolgen.

Klimawirkungsprüfung

Gemäß DS 24-24424 handelt es sich bei der Planung um ein Klimaschutzrelevantes Thema.
Die Check-Liste zur Klimawirkungsprüfung ist als Anlage 4 beigelegt.

Leppa

Anlage/n:

- 1 - Anschreiben BSVG (öffentlich)
- 2 - Übersichtslageplan (öffentlich)
- 3 - Lageplan 03_Rasengleis (öffentlich)
- 4 - Check-Liste zur Klimawirkungsprüfung (öffentlich)

Braunschweiger Verkehrs-GmbH
Am Hauptgüterbahnhof 28 · 38126 Braunschweig

Stadt Braunschweig
FB Tiefbau und Verkehr, Abt. 66.2
Frau Niemann
Bohlweg 30
38100 Braunschweig

Ihr Zeichen:

Unser Zeichen:
SG – Ulrike Harms
Tel. + 49 531 28639 748

ulrike.harms@bsvg.net

Datum:
14.10.2025

**Instandsetzungsmaßnahmen an den Gleisanlagen in der Friedrich-Wilhelm-Straße
und im Waisenhausdamm in 2027
Gremienbeteiligung zur Oberbauform**

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrte Frau Niemann,

die Braunschweiger Verkehrs-GmbH plant, im Jahre 2027 die Gleisanlagen in der Friedrich-Wilhelm-Straße und im Waisenhausdamm bestandsnah zu sanieren.

Die Gleise liegen in der Friedrich-Wilhelm-Straße im Abschnitt zwischen Friedrich-Wilhelm-Platz und der Einmündung Leopoldstraße straßenbündig in der Fahrbahn, die auch von Bussen und Anliegerverkehren genutzt wird. Die Gleise sind im Bestand mit einer aufgethellten Asphalteindeckung auf Füllbeton hergestellt.

Östlich der Einmündung Leopoldstraße bis zu den Weichen im Waisenhausdamm werden die Gleise auf einem besonderen Bahnkörper in Mittellage geführt und sind im Bestand mit anthrazitfarbenem Betonpflaster eingedeckt. Der besondere Bahnkörper im Waisenhausdamm wird regelmäßig wiederkehrend bei Umleitungsverkehren in der Innenstadt in beiden Richtungen auch von Bussen befahren, die Befahrbarkeit muss daher auch künftig gewährleistet werden.

Der zu sanierende Gleisabschnitt ist auf gesamter Länge mit einer erschütterungsminimierenden hochelastischen Schienenlagerung ausgestattet.

Im Rahmen der Sanierungsmaßnahme soll die Gleisachse lediglich geringfügig verändert werden, um den späteren Einsatz von 2,65 m breiten Fahrzeugen vorzubereiten. Für den späteren Einsatz breiterer Fahrzeuge bedarf es einer Anpassung von Borden und Einbauten in geringem Umfang.

Da sich der Rat der Stadt Braunschweig für alle Gleissanierungsprojekte vorbehalten hat, eine Entscheidung über die zu realisierende Gleisoberbauform als Rasen-, Schotter- oder eingedecktes Gleis und folglich auch über die diesbezüglichen Mehrkosten zu treffen, erläutern wir zunächst die technischen Randbedingungen für die mögliche Oberbauform.

Der Bahnkörper muss auch künftig sowohl im straßenbündigen Abschnitt als auch im besonderen Bahnkörper mit Bussen sowie Rettungs- und Feuerwehrfahrzeugen befahrbar hergestellt werden, eine Nutzung der nebenliegenden Fahrbahnen im Waisenhausdamm ist für den Buslinienverkehr aufgrund fehlender Abbiegemöglichkeiten an den relevanten Knoten sowie den fehlenden Platzverhältnissen generell nicht möglich.

Daher schließen sich die Bauformen Rasengleis und Schottergleis bereits aus betrieblichen und sicherheitstechnischen Gründen grundsätzlich aus und nur eine geschlossene Gleiseindeckung kommt im gesamten Sanierungsabschnitt infrage.

Die Eindeckung der Gleise mit Pflaster wird ausdrücklich abgelehnt, da sich diese Bauform für busbefahrene Gleisbereiche bereits mehrfach als ungeeignet erwiesen hat und aufgrund von Schäden in der Oberfläche binnen kurzer Zeit wieder ausgebaut werden musste. Zudem geht von Pflasterflächen, die mit Bussen befahren werden, höhere Schallbelastungen für Anliegende aus.

Die Wiederherstellung einer Asphalteindeckung auf Füllbeton wird aus technischen Gründen nicht empfohlen, da der Asphaltaufbau Spurrillenbildung und Verwerfungen der Fahrbahnoberfläche begünstigt. Zudem ist diese Bauform mit höheren Herstellungskosten verbunden. (siehe Kostengegenüberstellung)

Aus Sicht der BSVG sollten im gesamten Sanierungsabschnitt die Gleisanlagen auf der bestehende Betonplatte mit einer hochelastischen Schienenlagerung wieder hergestellt werden und mit einer Eindeckung in Stahlfaserbeton busbefahrbar hergestellt werden.

Im straßenbündigen Abschnitt der Friedrich-Wilhelm-Straße ist eine Gleiseindeckung aus Stahlfaserbeton die ideale Bauform für die starken Verkehrslasten aus dem spurfahrenden Busverkehr, die zudem dem Braunschweiger Standard für Busfahrbahnen entspricht. Auch für den weniger stark befahrenen besonderen Bahnkörper im Waisenhausdamm soll diese Art der Eindeckung fortgeführt werden und so zu einem einheitlichen Erscheinungsbild beitragen.

Die betrieblich erforderliche Eindeckung soll in einer hellen Farbe hergestellt werden, um die Aufheizung des Straßenraumes zu minimieren.

Die BSVG geht davon aus, dass der Zuschussgeber diese Art der Ausführung des Gleisoberbaus bezuschussen wird, da sie weitestgehend die Wiederherstellung des bestehenden Zustands beinhaltet.

Zudem sollte eine Befahrung des Abschnitts mit straßenbündigem Bahnkörper durch motorisierten Individualverkehr soweit wie möglich minimiert werden bzw. bleiben, da die Fördergeber die unbedingte Bevorrechtigung der Tram als Fördervoraussetzung fordern. Sollten aufgrund besonderer gestalterischer Anforderungen der Stadt Braunschweig, Mehraufwendungen gegenüber dieser Bauform entstehen, so sind diese gem. Vorabvereinbarung von der Stadt Braunschweig zu übernehmen. Eine Kostendifferenz kann erst ermittelt werden, wenn konkrete Anforderungen definiert worden sind.

Mehraufwendungen für die Pflege und Instandhaltung des Gleisoberbaus entstehen bei einer geschlossenen Bauform gegenüber dem heutigen Zustand nicht.

Beiliegend haben wir eine Kostengegenüberstellung der betrieblich möglichen, geschlossenen Oberbauformen aufbereitet.

Gleissanierung Friedrich-Willhelm-Straße - Waisenhausdamm		
Kostengegenüberstellung geschlossener Oberbau		
Kosten für Gleistrasse inkl. 2 Gleise (4 Schienen), Breite 6,75 m	Kostenstand: 24.10.2025	
Streckenlänge:	460 m	
Fläche:	3.480 m²	
Position	Gleise in Stahlfaserbeton eindeckung (Spurstangengleis auf vorhandener Betontragplatte)	Gleise in Asphalteindeckung auf Füllbeton (Spurstangengleis auf vorhandener Betontragplatte)
Füllbeton inkl. Fugen		540 €/m
Gussasphaltdeckschicht 2-lagig		574 €/m
Stahlfaserbeton inkl. Fugen	945 €/m	
Zwischensumme	945 €/m	1.114 €/m
Streckenlänge	460 m	460 m
Gesamtsumme Herstellung	434.700 €	512.325 €
zzgl. Planungskosten 20%	86.940 €	102.465 €
Gesamtkosten inkl. Planung	521.640 €	614.790 €
Mehrkosten		93.150 €

Bei der Bauform Gleis auf bestehender Betonplatte mit Eindeckung in Gussasphalt auf Füllbeton ergeben sich gegenüber einer Stahlfaserbetoneindeckung Gesamtmehrkosten (Bau- und Planungskosten) in Höhe von ca. 93.150 € netto.

Wir bitten für den anstehenden Planungsprozess möglichst kurzfristig darum, zunächst eine verwaltungsinterne Abstimmung durchzuführen und anschließend eine Ratsentscheidung herbeizuführen, welche der möglichen Oberbaueindeckungen zum Einbau vorgesehen werden soll und die ggf. entstehenden Mehrkosten im städtischen Haushalt abzusichern.

Zu planerischen Anpassungen außerhalb des Gleisbereiches kommen wir gesondert auf Ihr Haus zu.

Bei Fragen stehen wir gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Ihre Braunschweiger Verkehrs-GmbH
Bereich Stadtbahn Gleisanlagen

i. V. 

Stefan Gräbner

i. A. 

Ulrike Harms

Anlage



LEGENDE

Fahrbahn

Sicherheitsstreifen

Stellplätze

Fahrbahnhaut/Verkehrsmittel

Gehweg

Radweg

Gehwegüberfahrt/ Zufahrt

gem. Rad/ Gehweg

Haltestelle

Grüngraben

Barriere / Mittelstreifen

Dämmböschung

Einschnitt

Mulde / Gräben

Entwässerungsgraben

vorh. Baum

vorh. Baumverfallt

Lichtsignalanlage (nachrichtlich)

Leuchte

Zufahrt / Zugang

Abgesenkter Bereich Ansicht: 3m

Abgesenkter Bereich Ansicht: 0m

vorh. Gebäude

gepl. Gebäude

Rückbaufäche

Südwand/ Lärmschutzwand

Ausbaugrenze

Flurstücksgrenze

67,35

67,35

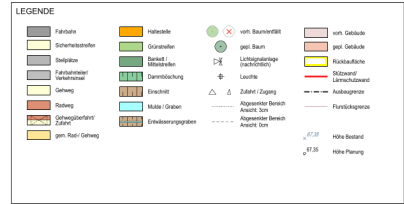
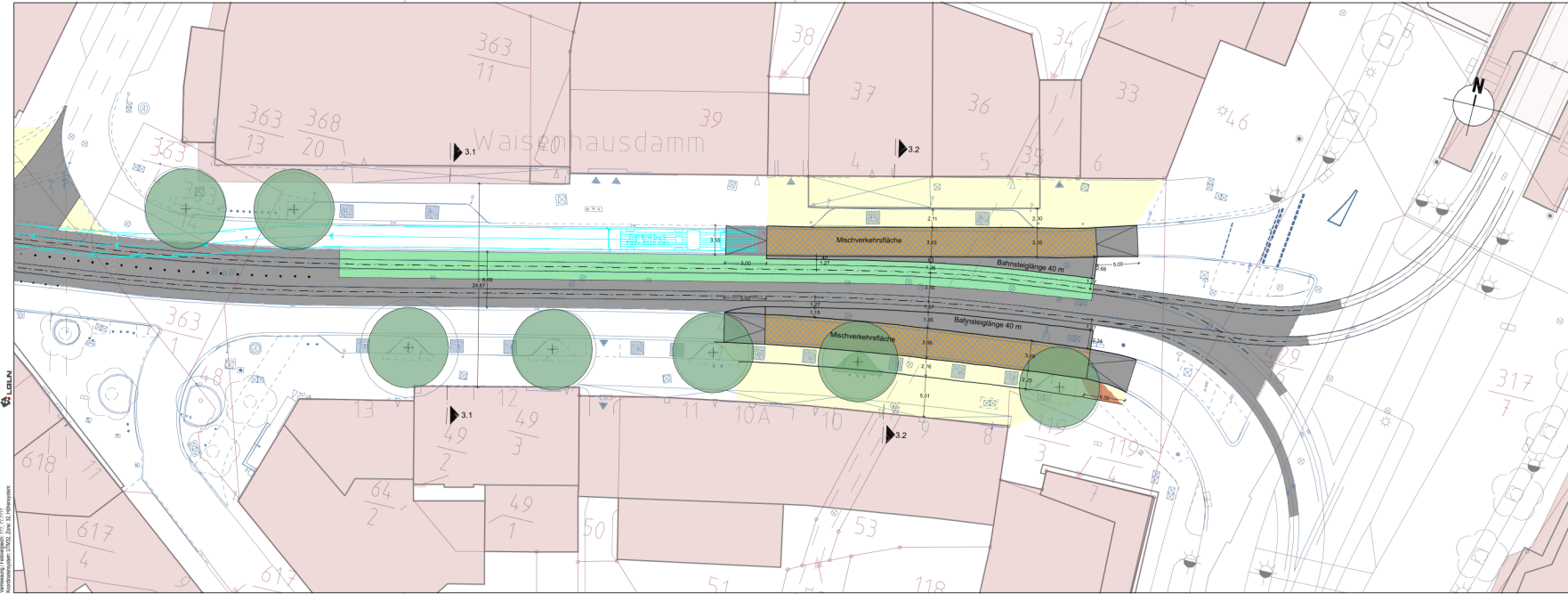
Höhe Bestand

Höhe Planung

Projekt	Gleissanierung Friedrich-Wilhelm-Straße - Waisenhausdamm				
Auftraggeber	Braunschweiger Verkehrs-GmbH Am Hauptgüterbahnhof 281 98126 Braunschweig Telefon: 0531/383-0				
Planung	BPR Ingenieure GmbH & Co. KG Ein Unternehmen der BPR-Gruppe Döhtruch 103 30559 Hannover +49 511 960 55 0 info@bpr-hannover.de www.bpr-gruppe.de				
Leistungsphase	Entwurfsplanung				
Planbezeichnung	Übersichtslageplan				
Projektnummer	Maßstab	Datum	Bearbeitet	Geprüft	Plannummer
	1:500	08.10.25	/		

3759 1 SD_LP_00_PLT 1 Pkt. 08.10.2025 16:11 Format: 118,3x62,5cm

ccm



Projekt	Gleissanierung Friedrich-Wilhelm-Straße				
Auftraggeber	Braunschweiger Verkehrs-GmbH				
	Am Hauptgüterbahnhof 28 38126 Braunschweig 0531/363-0				
Planung	Ingenieure GmbH & Co. KG Ein Unternehmen der BPRGruppe Dietrich 103 30559 Hannover +49 511 860 55 0 info@bpr-hannover.de www.bpr-gruppe.de				
Leistungsphase	Entwurfsplanung				
Planbezeichnung	Lageplan Nr. 3 Variante Rasengleis 3				
Projektnummer	Maßstab	Datum	Bearbeiter	Geprüft	Plannummer
3759	1:250	12.2025	JH/HME		5.03

Anhang: Klima-Check

Auswirkungen auf den Klimaschutz

☒ ja ☐ nein

Der Beschluss ist aus folgendem Grund erforderlich

- ☒ Ratsbeschluss
☐ Kommunale Pflichtaufgabe
☐ Sicherheitsaspekte
☐ Planung, Bau und Unterhaltung von Verkehrsinfrastruktur als Daseinsvorsorge
☐ Schaffung von Barrierefreiheit
☐ Sonstiges:
→ Es erfolgt keine weitere Begründung.
Sofern möglich werden Klimaschutz-Optimierungsmaßnahmen benannt
(s. Checkliste oder Erläuterung).

- ☒ **Der Beschluss leistet grundsätzlich einen Beitrag zur Energie- und Mobilitäts- wende.** Diese Zielrichtung ist entscheidend. Der mit der Maßnahme verbundene Ressourcen- und Energieverbrauch ist nachrangig.
→ Es erfolgt keine weitere Begründung.
Sofern möglich werden Klimaschutz-Optimierungsmaßnahmen benannt
(s. Checkliste oder Erläuterung).

Erläuterung / Begründung

Die Planung liefert einen Beitrag für die Verbesserung der Rahmenbedingungen des schienen- und straßengebundenen ÖPNV in Braunschweig

Darstellung vorgesehener Klimaschutz-Maßnahmen

☐ Checkliste Baugebiete	☐ Checkliste Hochbau	☒ Checkliste Tiefbau und Mobilität
---	--	---

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

*Betreff:***Planung der Stadtbahnstrecke Friedrich-Wilhelm-Platz bis zum Bohlweg***Organisationseinheit:*

Dezernat III

66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

08.01.2026

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (Anhörung)
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben
(Entscheidung)

Sitzungstermin

20.01.2026
27.01.2026

Status

Ö
Ö

Beschluss:

"Der Planung der Stadtbahnstrecke zwischen dem Friedrich-Wilhelm-Platz und dem Bohlweg im Rahmen einer Gleiserneuerung entsprechend der Anlagen 1-3 wird zugestimmt."

Sachverhalt:Beschlusskompetenz

Die Beschlusskompetenz des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (AMTA) ergibt sich aus § 76 Abs. 3 NKomVG i. V. m. § 6 Nr. 2 lit. i und h der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei Anpassungen der Verkehrsführung sowie Sanierungen von Haltestellen um Beschlüsse, für die der AMTA beschlusszuständig ist. Aufgrund der durch die Stadtbahn über den Stadtbezirk hinausgehenden verkehrlichen Wirkungen ist eine Beschlusszuständigkeit des Stadtbezirksrats nicht gegeben.

Anlass

Die Braunschweiger Verkehrs GmbH (BSVG) muss in 2027 die Gleisanlagen im Stadtbahnstreckenabschnitt Friedrich Wilhelmstraße / Bohlweg vollständig erneuern, weil die Gleisanlagen verschlissen sind. Weitgehend wird der vorhandene Bestand erneuert, jedoch sind in wenigen Bereichen planerische Verbesserungen vorgesehen, die Gegenstand dieser Beschlussvorlage sind.

Ein Beschluss über die Oberbauform wird in der separaten DS 25-26786 behandelt. Hierüber zu entscheiden hat sich der Rat vorbehalten. Die Oberbauform ist unabhängig von den Planungsinhalten dieser Vorlage.

Planung☐ Abschnitt Friedrich-Wilhelm-Straße

Vom Friedrich-Wilhelm-Platz kommend bis zur Haltestelle Hauptpost wird die Gleistrasse zwischen den farbigen Pflasterstreifen des Bestandes mit geringfügig anderen Querschnittsabmessungen (für 2,65 m breite Fahrzeuge) sehr bestandsnah saniert.

Die Haltestelle vor dem Hauptpostgebäude, die sehr gut angenommen wird und einer Vielzahl an Besuchern einen direkten Zugang zur Innenstadt mit dem schienengebundenen ÖPNV bietet, wird modernisiert (neue Möblierung sowie zeitgemäßer, denkmalgerechter Wetterschutz und moderne Beleuchtung). Die Barrierefreiheit wird durch Anhebung der Wartefläche auf ein Maß von 24 cm über Schienenoberkante verbessert. Eine grundlegende Änderung der Flächenaufteilung oder

Führung des Radverkehrs ist aufgrund der räumlichen Gegebenheiten ausgeschlossen.

□ Bereich Friedrich-Wilhelm-Straße/Münzstraße

Im Bestand fahren die Linienbusse im Zuge der Friedrich-Wilhelm-Straße auf sehr schlankem Fahrweg in die Münzstraße. Die Sichtbeziehungen zu dem aus der Münzstraße herausfahrenden Radverkehr sind vergleichsweise schlecht, was regelmäßig zu Konflikten führt. Daher ist geplant, die Situation durch eine angepasste Verkehrsführung für z. B. die Busse zu verbessern. Die frei werdenden Flächen werden zu einem späteren Zeitpunkt beplant und der Politik vorgelegt.

Weiterhin soll die Vorfahrtsregelung im Zuge des Waisenhausdammes zugunsten des Busses aus Richtung Friedrich-Wilhelm-Straße geändert werden. Dies wird zu einer Beschleunigung des ÖPNV und nur zu minimalen Einschränkungen für die übrigen Verkehrsteilnehmer führen.

□ Abschnitt Waisenhausdamm

Im Waisenhausdamm wird für eine Vielzahl von Umleitungsszenarien für den Stadtbahnverkehr eine provisorische Haltestelle als Fahrbahnhaltestelle geplant. Die gekennzeichnete Fahrbahn-Fläche wird auf ein barrierefreies Niveau von 24 cm über der Schienenoberkante angehoben und vom Kfz-Verkehr über Rampen befahren.

Bei Anfahrt einer Stadtbahn im Umleitungsbetrieb und Bedienung dieser provisorischen Haltestelle wird signaltechnisch sichergestellt, dass der Kfz-Verkehr angehalten wird ("Zeitinsel"). Dadurch wird der im Plan schraffierte Bereich in diesem Fall nicht befahren und die Fahrgäste können die Fahrbahn gesichert queren und barrierefrei in die Stadtbahn einsteigen.

Über die Linienkennung der Stadtbahnfahrzeuge wird diese Zeitinsel nur im Umleitungsfall geschaltet. Außerhalb von Umleitungsverkehren ist diese Haltestelle nicht aktiv.

Finanzierung und weiteres Vorgehen

Die Finanzierung des Projektes erfolgt grundsätzlich durch die BSVG, die für das Projekt eine Förderung durch die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) beantragen wird.

Lediglich die von der Verwaltung gewünschten Änderungen/Anpassungen einiger Teilflächen im Kreuzungsbereich Friedrich-Wilhelm-Straße/Münzstraße sollen aus dem städtischen Haushalt (Projekt 5S.660017 "Stadtbahnbau/ Folgemaßnahmen") finanziert werden. Die Höhe der Kosten ist abhängig von der separaten Planung. Für eine standardmäßige Sanierung der Flächen zwischen der Straße Kattreppeln und der Gleistrasse der BSVG ist mit Kosten in einer Größenordnung von ca. 100.000 € zu rechnen.

Klimawirkungsprüfung

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

Leppa

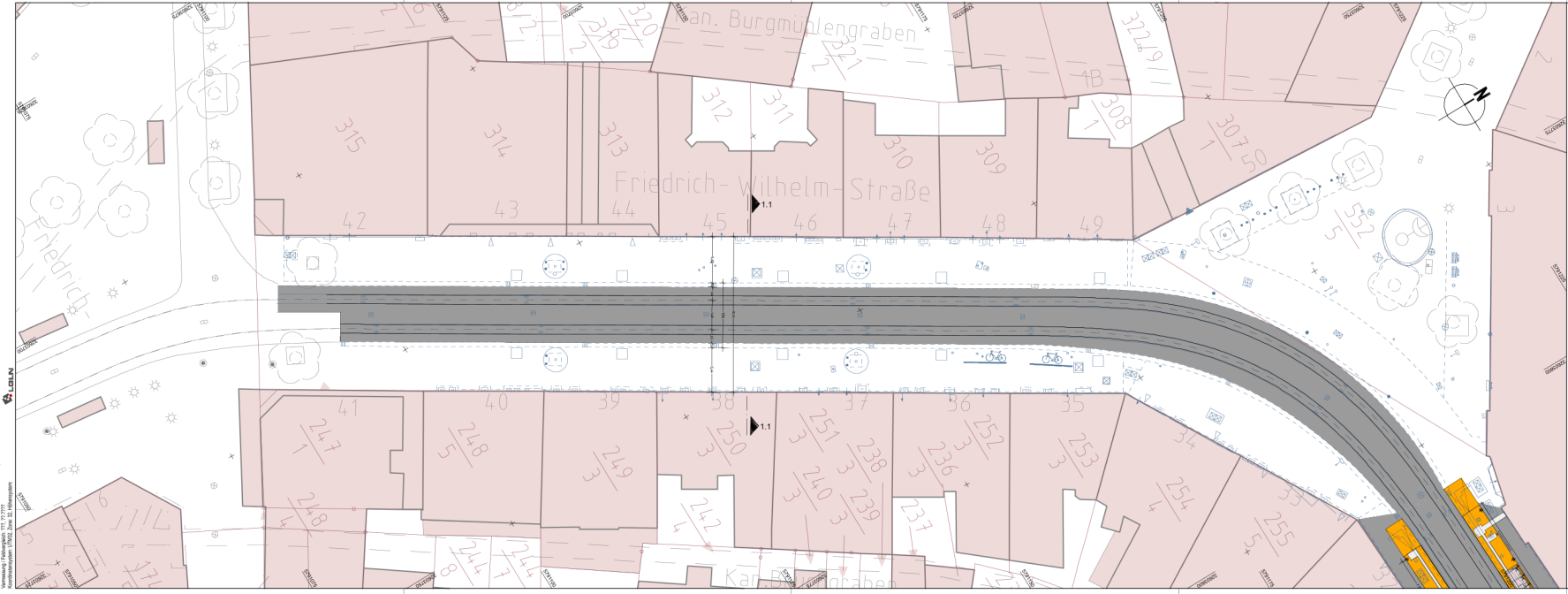
Anlage/n:

1 - Lageplan_01 (öffentlich)

2 - Lageplan_02 (öffentlich)

3 - Lageplan_03 (Rasengleis) (öffentlich)

4 - Checkliste Klimawirkungsprüfung (öffentlich)

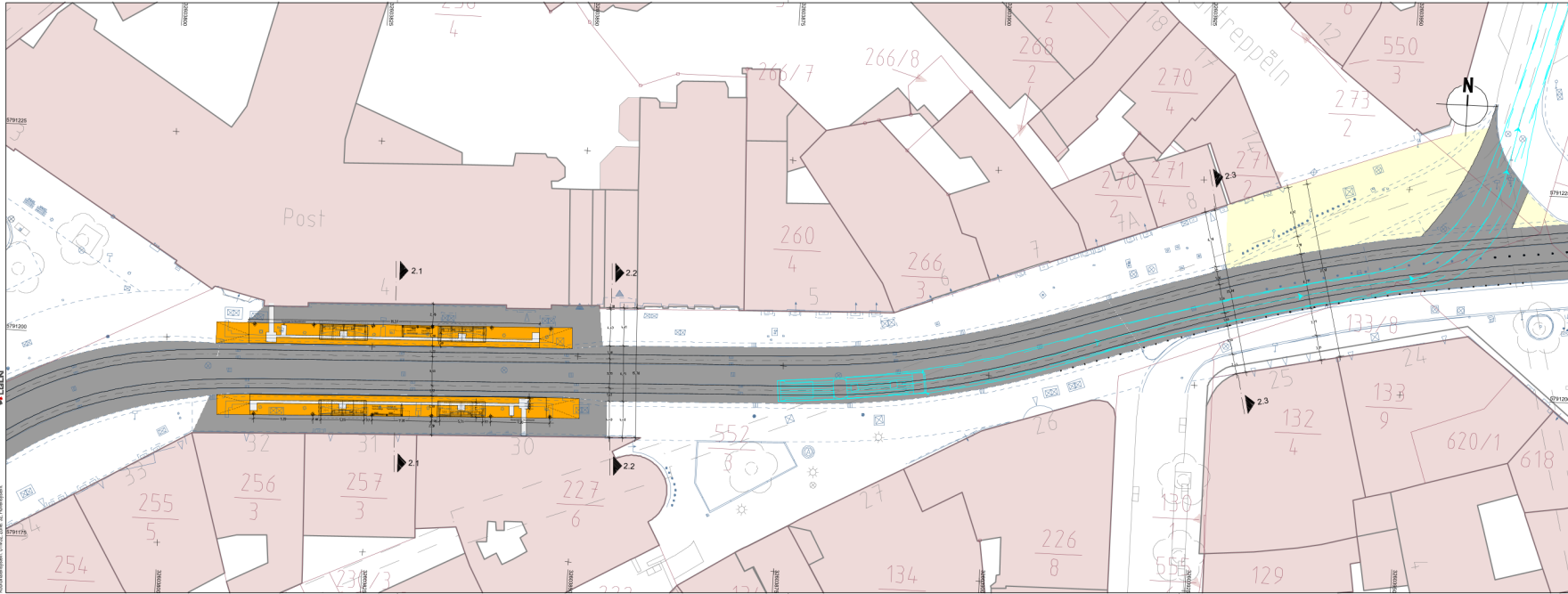


LEGENDE

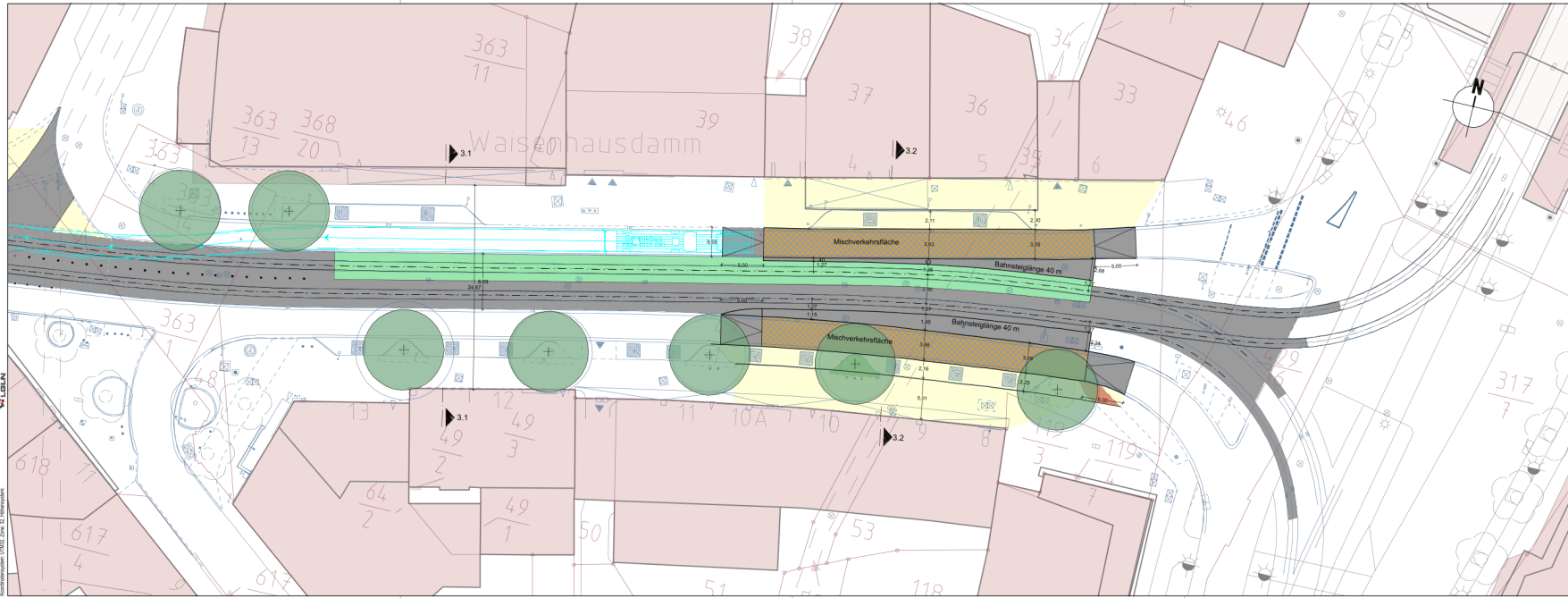
Fahrtspur	Hofstelle	vorh. Baumverfall	vorh. Gebäude
Sicherheitsstreifen	Grünflächen	gepl. Baum	gepl. Gebäude
Stellplätze	Bauwerk / Mauerwerk	Lichtgraben (nachrichtlich)	Rückbaufähigkeit
Fahrradweg / Verkehrsinsel	Dachfläche	Leuchte	Skizzenwand / Lärmschutzwand
Gehweg	Eintritt	Zufahrt / Zugang	Ausbaugrenze
Radweg	Mauer / Graben	Abgrenzter Bereich Ansicht 3m	Flussbegrenzung
Gehwegüberfahrt	Erweiterungsgraben	Abgrenzter Bereich Ansicht 5m	
Zufahrt		gem. Radw. Gehweg	

Höhe Bestand
 Höhe Planung

Projekt	Gleissanierung Friedrich-Wilhelm-Straße				
Auftraggeber	Braunschweiger Verkehrs-GmbH Am Hauptgüterbahnhof 28 38126 Braunschweig 0531/363-0				
Planung	BPR Ingenieure GmbH & Co. KG Ein Unternehmen der BPRGruppe Döhtruch 103 30559 Hannover +49 511 860 55 0 info@bpr-hannover.de www.bpr-gruppe.de				
Leistungsphase	Entwurfsplanung				
Planbezeichnung	Lageplan Nr. 1				
Projektnummer	Maßstab	Datum	Bearbeiter	Geprüft	Plannummer
3759	1:250	12.2025	JH/HME		5.01



Projekt	Gleissanierung Friedrich-Wilhelm-Straße				
Auftraggeber	Braunschweiger Verkehrs-GmbH Am Hauptgüterbahnhof 28 38126 Braunschweig 0531/363-0				
Planung	BPR Ingenieure GmbH & Co. KG Ein Unternehmen der BPRGruppe Dietrich 103 30559 Hannover +49 511 860 55 0 info@bpr-hannover.de www.bpr-gruppe.de				
Leistungsphase	Entwurfsplanung				
Planbezeichnung	Lageplan Nr. 2				
Projektnummer	Maßstab	Datum	Bearbeiter	Geprüft	Plannummer
3759	1:250	12.2025	JH/HME		5.02



LEGENDE

	Fahrbahn		Halterstele		vorh. Baumstumpf		vorh. Gebäude
	Sicherheitsstreifen		Grünstreifen		gepl. Baum		gepl. Gebäude
	Steinplätze		Barkel / Mittelstreifen		Lichtplananlage (nachtschön)		Rückbaufäche
	Fahrbahnraster / Verkehrsinsel		Dämmabdeckung		Leuchte		Sitzwand / Lärmschutzwand
	Gehweg		Einschnitt		Zufahrt / Zugang		Absatzgrenze
	Roadweg		Mulde / Graben		Absgrenzender Bereich Ansicht 3cm		Flurabteilergrenze
	Gehweggehirnt / Zufahrt		Entwässerungsgraben		Absgrenzender Bereich Ansicht 10cm		
	gem. Radf. Gehweg						Höhe Bestand
							Höhe Planung

Projekt	Gleissanierung Friedrich-Wilhelm-Straße				
Auftraggeber	Braunschweiger Verkehrs-GmbH				
	Am Hauptgüterbahnhof 28 38126 Braunschweig 0531/383-0				
Planung	 Ingenieure GmbH & Co. KG Ein Unternehmen der BPRGruppe Döhrenbruch 103 30559 Hannover +49 511 860 55 0 info@bpr-hannover.de www.bpr-gruppe.de				
Leistungsphase	Entwurfsplanung				
Planbezeichnung	Lageplan Nr. 3 Variante Rasengleis 3				
Projektnummer	Maßstab	Datum	Bearbeitet	Geprüft	Plannummer
3759	1:250	12.2025	JH/HME		5.03

Anhang: Klima-Check

Auswirkungen auf den Klimaschutz

☒ ja

☐ nein

Der Beschluss ist aus folgendem Grund erforderlich

- ☐ Ratsbeschluss
- ☐ Kommunale Pflichtaufgabe
- ☐ Sicherheitsaspekte
- ☒ Planung, Bau und Unterhaltung von Verkehrsinfrastruktur als Daseinsvorsorge
- ☒ Schaffung von Barrierefreiheit
- ☐ Sonstiges:
 - ➔ Es erfolgt keine weitere Begründung.
 - Sofern möglich werden Klimaschutz-Optimierungsmaßnahmen benannt (s. Checkliste oder Erläuterung).

- ☒ **Der Beschluss leistet grundsätzlich einen Beitrag zur Energie- und Mobilitäts- wende.** Diese Zielrichtung ist entscheidend. Der mit der Maßnahme verbundene Ressourcen- und Energieverbrauch ist nachrangig.
- ➔ Es erfolgt keine weitere Begründung.
- Sofern möglich werden Klimaschutz-Optimierungsmaßnahmen benannt (s. Checkliste oder Erläuterung).

Erläuterung / Begründung

Darstellung vorgesehener Klimaschutz-Maßnahmen

☐ Checkliste
Baugebiete

☐ Checkliste
Hochbau

☒ Checkliste
Tiefbau und Mobilität

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