

Tagesordnung öffentlicher Teil

Sitzung des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben

Sitzungstermin: Dienstag, 27.01.2026, 15:00 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 10.10.2025 (öffentlicher Teil)
3. Genehmigung des Protokolls der Sitzung vom 26.11.2025 (öffentlicher Teil)
4. Mitteilungen
5. Anträge
- 5.1. Einrichtung eines Tagesordnungspunktes "Winterdienst auf Radwegen" - Antrag der Fraktion Bündnis 90 - DIE GRÜNEN im Rat der Stadt **26-28184**
- 5.2. Neue Gebühren für Anwohnerparkausweise unter Berücksichtigung der Fahrzeuggröße - Antrag der Gruppe BIBS/Robert Glogowski im Rat der Stadt und Fraktion Bündnis 90 - DIE GRÜNEN im Rat der Stadt **26-28173**
6. Oberbauform für die Erneuerung der Gleisanlagen Friedrich-Wilhelm-Straße/Waisenhausdamm **25-26786**
7. Planung der Stadtbahnstrecke Friedrich-Wilhelm-Platz bis zum Bohlweg **26-28138**
8. Anfragen

Braunschweig, den 20.01.2026

*Betreff:***Sichere Radverkehrsführung im Umfeld Hagenbrücke/Küchenstraße***Organisationseinheit:*Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr*Datum:*

14.01.2026

*Beratungsfolge:*Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur
Kenntnis)*Sitzungstermin*

27.01.2026

Status

Ö

Sachverhalt:

Der Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben hat am 26.11.2025 zum Antrag 25-26817 folgenden geänderten Beschluss gefasst:

„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.

Zusätzlich ist zu prüfen, ob im Zuge einer Anpassung der Straßenführung eine zweigleisige Führung der Stadtbahngleise im Bereich Hagenbrücke/Ecke Reichsstraße umgesetzt werden kann.

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

Zu dem Antrag nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Aufgrund der räumlichen Enge ist eine integrierte Betrachtung aller Verkehrsarten erforderlich. Eine isolierte Betrachtung einzelner Verkehrsträger wäre im genannten Straßenabschnitt nicht zielführend. Neben den Defiziten der bestehenden Radverkehrsführung sind beispielhaft die kritische Gleisverschlingung der Stadtbahnanlagen sowie unzureichende Aufstellflächen für den Fußverkehr zu nennen.

Aktuell plant die Braunschweiger Verkehrs-GmbH (BSVG) eine umfassende Gleissanierung im Straßenzug Lange Straße / Küchenstraße / Hagenbrücke. In diesem Zusammenhang sollen mögliche Verbesserungen an der Stadtbahnanlage geplant und umgesetzt werden. Ein Ziel ist dabei die Auflösung der bestehenden Gleisverschlingung im Bereich der Hagenbrücke.

Zur Bewertung der verkehrlichen Auswirkungen dieser Maßnahmen auf die Leistungsfähigkeit der übrigen Verkehrsanlagen (Kfz-, Fuß- und Radverkehr) entlang des Straßenzuges lässt die BSVG derzeit eine Verkehrsuntersuchung durchführen. Gegenstand der Untersuchung ist unter anderem die Ermittlung der erforderlichen Anzahl und Anordnung von Fahr- und Abbiegespuren sowie die Aufstellflächen für querenden Fuß- und Radverkehr.

In diesem Zusammenhang werden auch die bestehenden Fuß- und Radwegebeziehungen betrachtet und Verbesserungspotenziale aufgezeigt. Auf dieser Grundlage soll eine Empfehlung zur Anordnung und Ausgestaltung von Radverkehrsanlagen entlang des Straßenzuges abgeleitet werden.

Erste Ergebnisse dieser Verkehrsuntersuchung werden bis Herbst 2026 erwartet.

Leppa

Anlage/n:
keine

Betreff:
Einrichtung eines Tagesordnungspunktes "Winterdienst auf Radwegen"

Empfänger:
Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:
14.01.2026

Beratungsfolge:	Sitzungstermin	Status
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	27.01.2026	Ö

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird gemäß § 49 (2) der Geschäftsordnung vom 16. November 2021 (für den Rat, den VA, die Ausschüsse und die Stadtbezirksräte der Stadt BS) gebeten, in die Tagesordnung der Sitzung des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben am 27.01.2026 einen neuen Tagesordnungspunkt mit dem Titel "Winterdienst auf Radwegen" aufzunehmen.

Innerhalb dieses Tagesordnungspunkts soll die Verwaltung über den Winterdienst auf Fahrradinfrastruktur beim Winterereignis Januar 2026 (Wege/Spuren/Fahrradstraßen, Überwege, Querungen) im Stadtgebiet unter Einbeziehung der ALBA Braunschweig GmbH berichten.

Dabei sollen insbesondere die folgenden Fragen berücksichtigt werden:

- Was funktionierte gut, was weniger?
- Wo gab es Probleme, z.B. organisatorisch, materiell, personell, etc.?
- Wo/Wie kann nachgesteuert werden?
- Welche Lösungsansätze sieht die Verwaltung für aktuelle und zukünftige Herausforderungen?

Sachverhalt:

Die Verwaltung hat zuletzt detaillierte Informationen zum Winterdienst auf Radwegen in der Stellungnahme [23-21857-01](#) zur Verfügung gestellt. Hier heißt es u.a.: "Seit der Winterdienstperiode 2022/2023 werden sämtliche Radwege, die entlang von Hauptverkehrsstraßen verlaufen mit einer Gesamtstreckenlänge von 120 km, aufgeteilt in 12 Räumtours der gleichen Priorität zugeordnet wie die parallel verlaufenden Straßen und durch die Alba BS winterdienstlich betreut."

Der Winterdienst auf Radwegen ist wie auch der auf Kfz-Spuren, in Kategorien eingeteilt. Diese richten sich nach Bedeutung für Radfahrende im Radwegenetz. Die Daten sind im [Geodatenportal](#) einsehbar.

Beispiele:

Priorität 1 haben z.B. die Radwege am Wilhelminischen Ring, die analog zu den Kfz-Spuren unverzüglich bis 7 Uhr geräumt sein sollen.

Priorität 2 findet sich z.B. an der Frankfurter Straße. Diese Radwege werden nachrangig

nach Prio 1 und 1* geräumt.

Kreuzungen und Brücken sind nicht speziell mit Prioritäten versehen.

Kritik der Radfahrenden an der Umsetzung der winterdienstlichen Behandlung auf Radwegen wird bei jedem Schnee- und Eisereignis geäußert, dies betrifft auch die Tage, an denen Reif und überfrierende Nässe auftritt. Wie ist aber die Einschätzung der Verwaltung und ALBA? Und wie sehen Lösungsansätze aus, den beauftragten Umfang sicherzustellen? Es geht darum Lösungen zu finden auch vor dem Hintergrund der neu aufzustellenden Ausschreibung für die Leistung der Stadtreinigung.

Anlage/n:

keine

Betreff:

Einrichtung eines Tagesordnungspunktes "Winterdienst auf Radwegen"

Organisationseinheit:

Dezernat VI
67 Fachbereich Stadtgrün

Datum:

26.01.2026

Beratungsfolge:

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

27.01.2026

Status

Ö

Sachverhalt:

Im Zusammenhang mit dem Antrag auf Einrichtung eines Tagesordnungspunktes „Winterdienst auf Radwegen“ sind insgesamt vier Fragen formuliert worden, zu denen die Verwaltung wie folgt Stellung nimmt:

Vorbemerkung:

Auftragsgemäß bearbeitet ALBA BS seit einigen Jahren insgesamt 120 km Radwege an Hauptverkehrsstraßen winterdienstlich. Im Gegensatz zum Fahrbahnwinterdienst auf ca. 250 km Hauptstraßen, die nach Schneefall nicht nur geräumt, sondern auch mit Auftausalzen (Feuchtsalz) abgestreut werden, ist auf Radwegen ausschließlich die sogenannte „Schwarzräumung“ vertraglich vereinbart. Dies entspricht der politischen Beschlusslage. Auftausalze werden zum Schutz von Straßenbäumen, straßenbegleitender Vegetation und Böden nicht verwendet.

Was funktionierte gut, was weniger gut?

Die Schwarzräumung als mechanisches Verfahren wirkt nicht bei überfrierender Nässe, Reifglätte oder Eisregen. Auch bei größeren Schneemengen, die in wenigen Stunden anfallen sowie bei Dauerschneefall über mehrere Stunden, wie in der ersten Januarhälfte 2026, kommt das Konzept der „Schwarzräumung“ an seine Grenzen.

Dies liegt zum einen an den Kleinschleppern, die ALBA BS in Abstimmung mit dem Auftraggeber Stadt Braunschweig (die Schlepper werden ausschließlich für den Winterdienst eingesetzt und sind für den überwiegenden Teil des Jahres für den Betrieb von ALBA BS nicht erforderlich) für den erweiterten Radwegewinterdienst beschafft hat. Diese Schlepper sind deutlich kleiner, leichter und leistungsschwächer als bspw. die vom Fachbereich Stadtgrün ganzjährig eingesetzten Kommunalschlepper und entwickeln deutlich weniger Schubkraft. Die Schlepper der Stadt sind allerdings rund dreieinhalb mal so teuer in der Beschaffung. Die Kleinschlepper von ALBA BS kommen bei Schneeeauflagen von mehr als 5 bis 6 cm an ihre Leistungsgrenzen, sodass die komplette Schwarzräumung dann deutlich erschwert ist.

Des Weiteren verfolgt ALBA BS aus betrieblichen Gründen eine Einsatzstrategie, die bei hohem Schneeaufkommen begrenzend wirkt. Das für die Schlepper notwendige Bedienpersonal wird aus dem Personalstamm für die Straßenreinigung rekrutiert. Es gibt 11 Räumtouren, die im Radwegewinterdienst gefahren werden. Eine Tour dauert bis zu 8 Stunden. Nachdem die 11 Touren beendet sind, endet aus arbeitszeitlichen Gründen auch der Dienst für die Mitarbeitenden. Daher kann erst nach der vorgeschriebenen Ruhezeit von mindestens 11 Stunden ein erneuter Einsatz erfolgen. Personal für eine personelle Doppelbesetzung der Räumtouren ist bei ALBA BS nicht vorhanden. Gibt es wie vor kurzem Dauerschneefall, der über mehrere Stunden anhält, kann ALBA BS darauf nicht mit einem

erneuten Räumgang reagieren, sodass die gerade abgefahrene Räumstrecke kurze Zeit später wieder mit Schnee bedeckt ist. Hierauf kann erst mit erheblicher zeitlicher Verzögerung reagiert werden. Die Mitarbeitenden des Fachbereiches Stadtgrün können im Rahmen von Rufbereitschaften mehrfach pro Tag bis zu maximal 10 Stunden Gesamtarbeitszeit alarmiert werden und nach einer mittels Dienstvereinbarung mit der Personalvertretung reduzierten Ruhezeit von 6 Stunden erneut zum Einsatz alarmiert werden. Dadurch wird eine deutlich flexiblere Einsatzstrategie möglich.

Da fast alle Fahrradstraßen in die Räum- und Streupriorität 2 eingeordnet sind und erst geräumt und gestreut werden, wenn die winterdienstliche Behandlung der Hauptstraßen abgeschlossen ist, ist deren gute Befahrbarkeit für Radfahrende erst mit zeitlicher Verzögerung gegeben.

Wo gab es Probleme, z. B. organisatorisch, materiell, personell, etc.

Siehe die Ausführungen zu Frage 1.

Wie kann nachgesteuert werden?

Bei leichtem temporärem Schneefall funktioniert die „Schwarzräumung“ auf Radwegen gut. Bei Dauerschneefall in größeren Mengen gibt es Probleme und die Räumwirkung im Zeitablauf ist nicht befriedigend. Verfestigen sich auf den Radwegen verbliebene Schneeeauflagen, bspw. durch nach den Schneefällen einsetzenden Dauerfrost, sind die meisten Radwege dann zunächst nur noch eingeschränkt bis gar nicht mehr befahrbar. Gegen überfrierende Nässe und Reifglätte ist die vereinbarte manuelle Schneebeseitigung wirkungslos.

Ohne Änderung des vertraglichen Rahmens bzw. einer Änderung der politischen Beschlusslage (Salzeinsatz auf Radwegen) ist eine Nachsteuerung nicht möglich.

Welche Lösungsansätze sieht die Verwaltung für aktuelle und zukünftige Herausforderungen?

- Bei Raureif und überfrierender Nässe Verwendung wintertauglicher Fahrradreifen, Nutzung der von ALBA winterdienstlich behandelten Fahrbahnen, temporäre Nutzung des ÖPNV oder zu Fuß gehen. Salzeinsatz, unabhängig von dem Umstand, dass ALBA BS hierfür aktuell nicht über die entsprechenden technischen Möglichkeiten verfügt, wird weiterhin wegen der schädlichen Auswirkungen auf die städtischen Vegetationsbestände und Böden, nicht empfohlen
- Für größere Schneemengen oder Dauerschneefall (diese Wetterbedingungen kommen nur sehr selten vor) müssten von ALBA BS deutlich leistungsstärkere Schlepper beschafft werden. Kostenpunkt ca. 1,6 bis 1,8 Mio. € bei einer Restlaufzeit des Vertrages zwischen ALBA BS und der Stadt von knapp 5 Jahren.
- Um bei Dauerschneefall in adäquater Zeit geräumte Radwege zu gewährleisten, müsste zweischichtig agiert werden und das Personal für den Radwegewinterdienst für kurze Zeiträume verdoppelt werden. Inwieweit das umsetzbar wäre und mit welchen zusätzlichen Kosten für den städtischen Haushalt, müsste in Gesprächen mit ALBA BS eruiert werden.
- Für eine bessere Befahrbarkeit der Fahrradstraßen müsste möglicherweise ein zusätzlicher Räum- und Streuplan bei ALBA BS eingerichtet werden. Dies wäre vermutlich mit zusätzlichen Kosten verbunden. Auch hierüber wären Gespräche mit ALBA BS zu führen.

Hanusch

Anlage/n:

keine

Absender:

**Gruppe BIBS/Robert Glogowski im Rat der Stadt
Fraktion Bündnis 90 - DIE GRÜNEN im Rat der Stadt**

26-28173

**Antrag
(öffentlich)**

Betreff:

Neue Gebühren für Anwohnerparkausweise unter Berücksichtigung der Fahrzeuggröße

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

13.01.2026

Beratungsfolge:

Sitzungstermin

Status

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben
(Vorberatung)

27.01.2026

Ö

Ausschuss für Finanzen, Personal und Digitalisierung
(Vorberatung)

29.01.2026

Ö

Verwaltungsausschuss (Vorberatung)

04.02.2026

N

Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)

10.02.2026

Ö

Beschlussvorschlag:

Die Gebührenordnung für das Parken auf gebührenpflichtigen Parkplätzen in der Stadt Braunschweig (ParkGO) wird wie folgt geändert:

1. Die Bewohnerparkausweisgebühren errechnen sich künftig aus einem Jahresgrundbetrag von 40 € multipliziert mit der jeweiligen Länge und Breite des Fahrzeugs in Metern. Maßgeblich hierfür sind die im Fahrzeugschein eingetragenen Werte. Anbauten an Fahrzeugen wie Spoiler, Fahrradträger und Außenspiegel werden nicht berücksichtigt.
2. Der volle Jahresgrundbetrag gilt erst ab 2029. Ab Mitte 2026 gilt ein halbmierter Grundbetrag von 20 € / m², ab 2028 ein Grundbetrag von 30 € / m².
3. Die bisherigen Voraussetzungen für das Anwohnerparken ändern sich nicht.

Sachverhalt:

Gebühren für das Anwohnerparken sind vor allem durch die dauerhafte Nutzung von städtischem Eigentum begründet. Sie sind auch ein Instrument zur Regelung der Dichte des ruhenden und fließenden Verkehrs in einer Stadt. Sie beeinflussen damit die Aufenthaltsqualität in dicht bebauten Bezirken und auch die Menge der Klimagasemissionen.

In ihrer Stellungnahme zu einer Anfrage der Grünen Ratsfraktion mit dem Titel „Parkraummanagement und Nutzung des öffentlichen Raums durch den ruhenden Verkehr“ schlägt die Verwaltung selbst vor, die Höhe der Gebühren für das Anwohnerparken künftig an der Größe eines Fahrzeuges zu orientieren. Wörtlich heißt es hier:

“Um [...] die begrenzte Ressource – den öffentlichen Raum – mehr in Wert zu setzen, wäre es grundsätzlich denkbar, [...] die Abmessungen eines Fahrzeugs – also den tatsächlichen Flächenbedarf – als Berechnungsgrundlage für Bewohnerparkausweisgebühren heranzuziehen” (DS 20-12610-01).

Zum damaligen Zeitpunkt ließ die rechtliche Grundlage dies allerdings nicht zu. Seit 2020 können Kommunen die Gebühren nach eigenem Ermessen gestalten. So wird ein ähnliches Modell z.B. in [Koblenz](#) seit dem 1.3.2024 praktiziert. Hier wird ein Jahresgrundbetrag von 23,40 € mit der Länge und Breite des Fahrzeugs multipliziert.

Bei einem Jahresgrundbetrag von 40 € / m² oder wöchentlich 0,77 € / m² läge der jährliche Betrag für das Anwohnerparken zwischen 180 € (Smart for two) und 424 € (Mercedes S-Klasse). Ein VW Golf Parkplatz kostet 306 €, ein Passat kann für 364 € geparkt werden. Der Verwaltungsaufwand für die Errechnung der neuen Gebühr ist gering. Länge und Breite des Fahrzeugs können aus dem Kfz-Schein übernommen werden.

Anlage/n:
keine

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

Dezernat III

66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

06.11.2025

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (Anhörung)
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben
(Vorberatung)
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)

Sitzungstermin

20.01.2026
27.01.2026
04.02.2026
10.02.2026

Status

Ö
Ö
N
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

Stehlätze

Fahrbahnhaut/Verkehrsmittel

Gehweg

Radweg

Gehwegüberfahrt/ Zufahrt

gem. Rad/ Gehweg

Haltestelle

Grüngraben

Barriere / Mittelstreifen

Dämmboschung

Einschnitt

Mulde / Gräben

Entwässerungsgraben

vorh. Baum

vorh. Baumverfallt

Lichtgrabenanlage (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

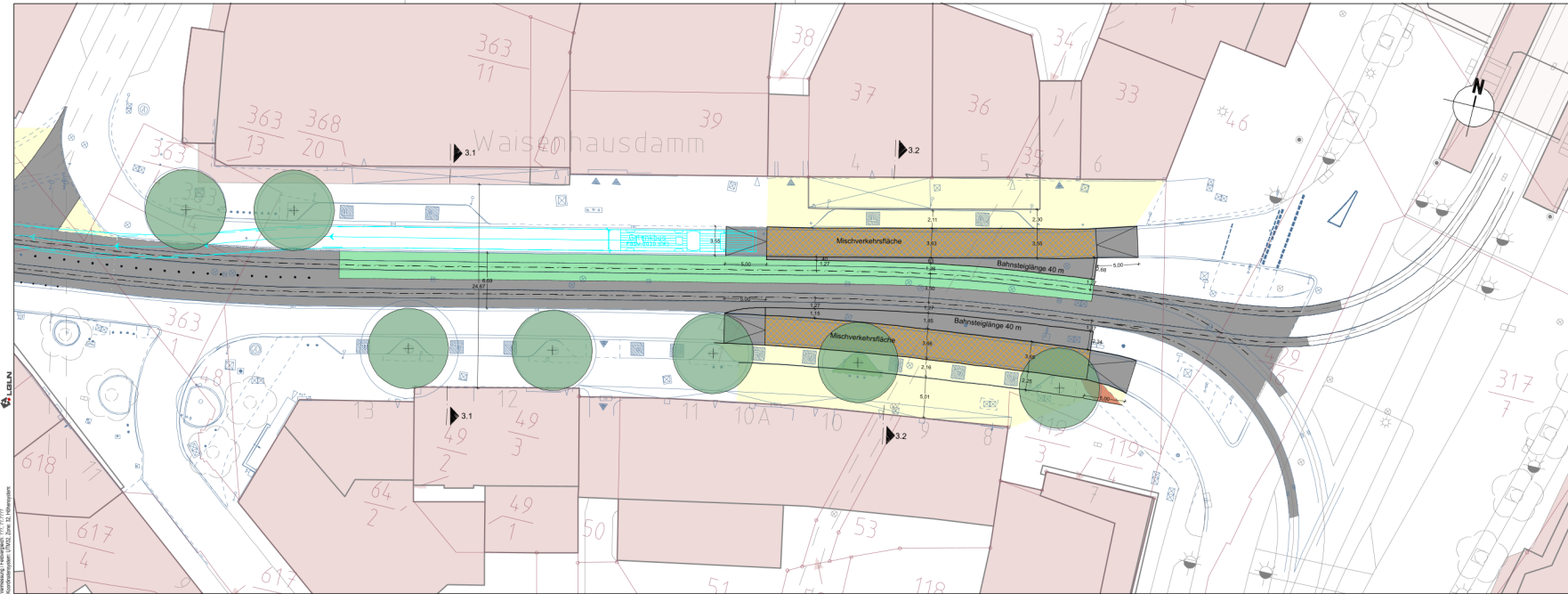
Höhe Bestand

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



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

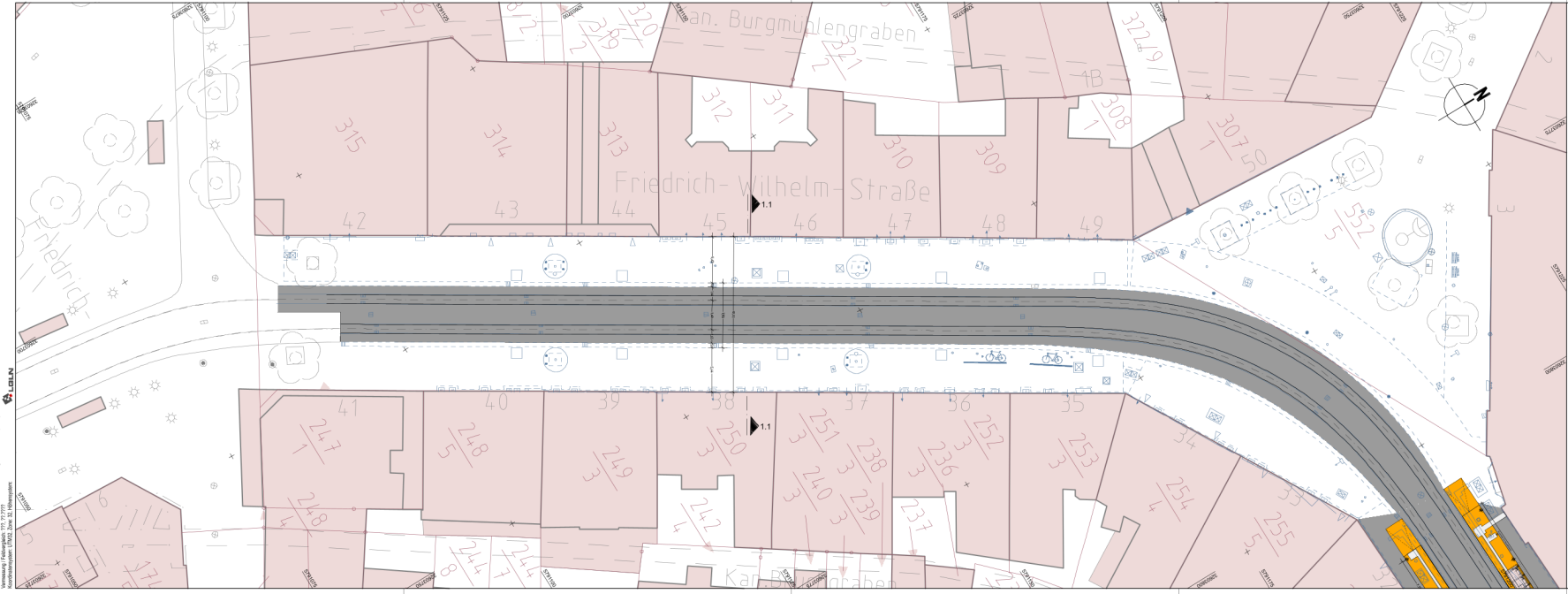
Anlage/n:

1 - Lageplan_01 (öffentlich)

2 - Lageplan_02 (öffentlich)

3 - Lageplan_03 (Rasengleis) (öffentlich)

4 - Checkliste Klimawirkungsprüfung (öffentlich)

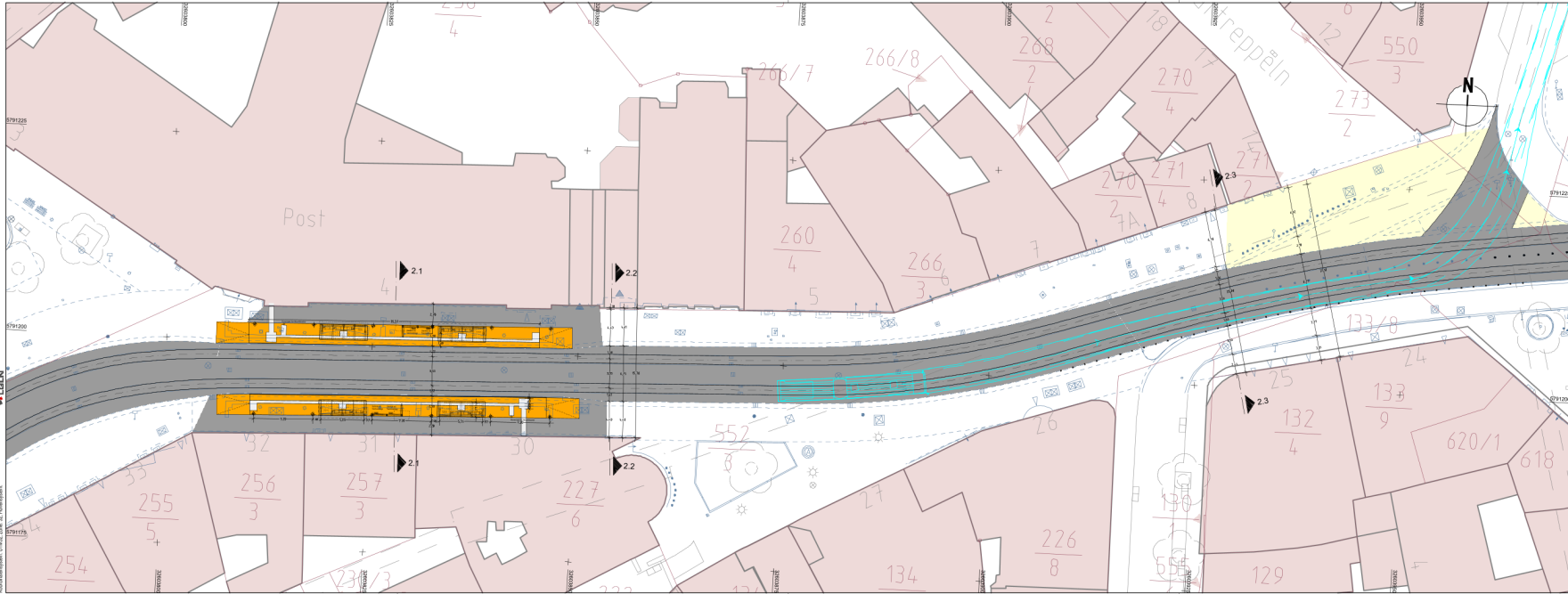


LEGENDE

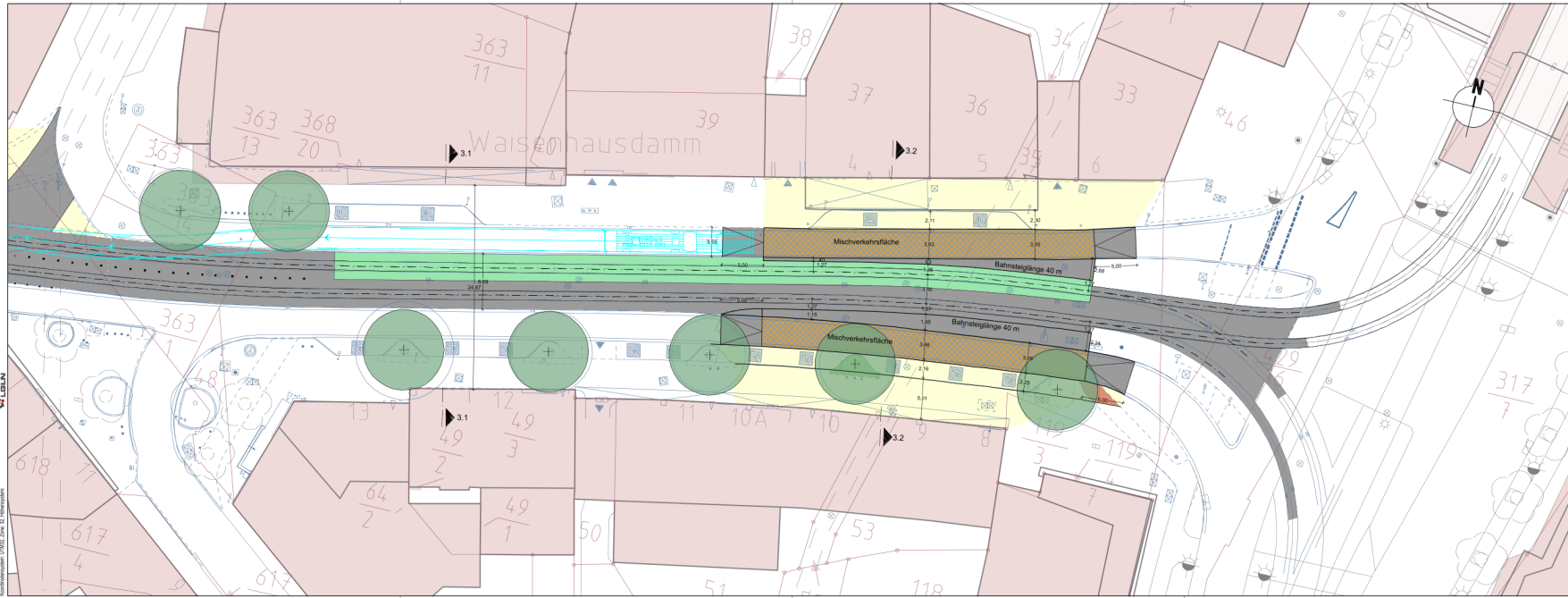
Fahrspur	Haltestelle	vorh. Baumverbleib	vorh. Gebäude
Sicherheitsstreifen	Grünanlage	gepl. Baum	gepl. Gebäude
Stellplatz	Bauwerk / Mauerwerk	Lichtgrünanlage (nachträglich)	Rückbaufähigkeit
Fahrtspur / Verkehrsinsel	Dämmboschung	Leuchte	Skizzenwand / Lichtschutzwand
Gehweg	Eintritt	Zufahrt / Zugang	Ausbaugrenze
Radweg	Mauer / Graben	Abgrenzter Bereich Ansicht 3m	Flusskategorie
Gehwegüberfahrt	Erweiterungsgraben	Abgrenzter Bereich Ansicht 0m	
Zufahrt			
gem. Rad- / 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		Halterei		vorh. Baumstumpf		vorh. Gebäude
	Sicherheitsstreifen		Grünstreifen		gepl. Baum		gepl. Gebäude
	Steigplätze		Barkel / Mittelstreifen		Lichtplananlage (nachtschön)		Rückbaufähige
	Fahrbahnraster / Verkehrsinsel		Dämmabdeckung		Leuchte		Sitzwand / Lärmschutzwand
	Gehweg		Einschnitt		Zufahrt / Zugang		Absatzgrenze
	Roadweg		Mulde / Graben		Absgrenzender Bereich Ansicht 3cm		Funklingsgrenze
	Gehweggehört / Zufahrt		Entwässerungsgraben		Absgrenzender Bereich Ansicht 10cm		Höhe Bestand
	gem. Radf. Gehweg						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	☐