

Tagesordnung öffentlicher Teil

Sitzung des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben

Sitzungstermin: Dienstag, 03.03.2026, 14:00 Uhr

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

Tagesordnung

Öffentlicher Teil

1. Eröffnung der Sitzung
2. Mitteilungen
- 2.1. 26-28477 Änderungen auf den RegioBus-Linien 421 und 434
3. Anträge
- 3.1. Einrichtung eines TOP "Winterdienst auf Gehwegen" **26-28462**
- 3.2. Verbesserung des Winterdienstes auf Radwegen und öffentlichen Gehwegen **26-28465**
4. 26-28494 Gleicher Winterdienst auf Straßen, Radwegen und öffentlichen Fußwegen in Braunschweig
5. Einrichtung einer Tempo-30-Zone in der Dammstraße **26-28261**
6. Planfeststellung für das Vorhaben "Stadtbahnausbau Braunschweig - Neubau einer Stadtbahnstrecke nach Volkmarode Nord; 1. Änderung der Planunterlagen" **26-28398**
Anhörungsverfahren - Stellungnahme Stadt Braunschweig
7. Anfragen
- 7.1. Gehwegparken **26-28461**
- 7.2. Veloroute Wallring - Planungsgrundlagen für den südlichen Bereich **26-28463**

Braunschweig, den 24.02.2026

Betreff:

Änderungen auf den RegioBus-Linien 421 und 434

Organisationseinheit:

Dezernat I
0120 Referat Stadtentwicklung, Statistik, Vorhabenplanung und
Wahlen

Datum:

20.02.2026

Beratungsfolge:

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur
Kenntnis)

Sitzungstermin

03.03.2026

Status

Ö

Sachverhalt:

Die Verbandsversammlung des Regionalverband Großraum Braunschweig (RGB) hat in ihrer Sitzung am 18. September 2025 zwei Beschlüsse gefasst, die sich unmittelbar auch auf die Stadt Braunschweig bzw. das hier vorhandene Bus-Angebot auswirken. Hintergrund war die auf Seiten des RGB vorhandene Finanzierungslücke im Regiobus-Betrieb von rund 12 Mio. Euro jährlich, die das Land nicht ausgleichen wollte (DS 25-26529).

Die damals vorgesehenen Einsparungen im Regiobus-Betrieb durch Taktreduzierungen in 2026 konnten letztlich nur abgewendet werden, weil das Land Niedersachsen einmalig für das Jahr 2026 zusätzliche Mittel zur Verfügung stellte und der RGB durch Umschichtungen im Haushaltsjahr die fehlenden Mittel selbst beisteuerte. Parallel wurde die Verbandsumlage um insgesamt 5 Millionen € erhöht. In 2026 zahlt die Stadt Braunschweig damit zusätzliche 1,25 Mio. €, die unmittelbar für das Regiobus-Netz im Verbandsgebiet genutzt werden.

Weiterhin hat sich der RGB aus der Finanzierung des lokalen Busverkehrs vollständig zurückgezogen. Damit entfallen seit diesem Jahr Zahlungen in Höhe von 775.000 € an die BSVG, die zur Deckung des Betriebskostendefizits erforderlich sind. Betroffen sind in Braunschweig hiervon die Linien 421 und 434. Die fehlende Finanzierung des Betriebs macht Anpassungen erforderlich, die nachfolgend beschrieben sind.

Änderungen auf der Linie 421

Die Regiobuslinie verbindet das südliche Braunschweig und das nord-östliche Wolfenbüttel direkt und umsteigefrei miteinander. Bisher trug der RGB ca. 50% des Defizitanteils (rund 475.000 Euro), 30% durch die BSVG resp. die Stadt Braunschweig und 20 % die Stadt Wolfenbüttel. Die Stadt Wolfenbüttel behält ihr finanzielles Engagement lediglich im bisherigen Umfang bei. Auch der durch die Stadt Braunschweig getragene Anteil bleibt konstant. Erneute Gespräche zwischen dem RGB, der Stadt Wolfenbüttel und der Verwaltung haben zu keiner anderen Lösung geführt. Die angekündigte Takthalbierung auf dem regional bedeutsamen Abschnitt wird daher zum 23. März 2026 umgesetzt.

Die Linie 421 wird ab 23. März 2026 im 60 Minuten-Takt auf dem regionalen Abschnitt zwischen Heidberg und Wolfenbüttel „In den Schönen Morgen“ verkehren. Für das Stadtgebiet Braunschweigs bedeutet die Änderung zwischen Helmstedter Straße und Heidberg keine Angebotsänderung, da die Taktung auf diesem städtischen Abschnitt unverändert bleibt. Die Stadtteile Merverode und Stöckheim bleiben somit aufgrund der Stadtbahnanbindung und den übrigen Busfahrten der Linien 421 und 431 weiterhin sehr gut angeschlossen.

Änderungen auf der Linie 434

Bisher wurde die Linie zu 50% vom RGB (rund 300.000 €) und 50% durch die BSVG resp. die Stadt Braunschweig finanziert. Um die angekündigte Takthalbierung auf einen 120-Minuten-Takt abzuwenden, haben die Stadt Braunschweig, der Landkreis Gifhorn, die BSVG und die VLG an einer alternativen Lösung für die ÖPNV-Versorgung im Gifhorer Süden und Braunschweiger Norden gearbeitet. Im Ergebnis erfolgt eine gemeinsame Linienoptimierung der VLG und der BSVG im Bereich der bisherigen Buslinien 112, 196 und 434.

Die VLG wird zukünftig auf der bisher durch die Linie 434 bedienten Relation BS Wenden <> Harxbüttel <> Lagesbüttel <> Groß Schwülper an den Wochentagen Montag bis Freitag stündlich mit einer neuen Buslinie verkehren. Diese neue VLG-Buslinie verkehrt in einem Rundkurs über BS Wenden <> Thune <> Eickhorst <> Vordorf <> Meine <> Rethen <> Adenbüttel <> Groß Schwülper <> Lagesbüttel <> Harxbüttel <> BS Wenden. Details zu dieser neuen Linie werden durch die VLG bekanntgegeben.

Damit werden die Fahrten der Buslinie 434 im Bereich des Landkreis Gifhorn tagsüber überwiegend entbehrlich, da es ein alternatives Angebot durch VLG-Fahrten gibt. Um eine dadurch entstehende Angebotsreduzierung (Takthalbierung, bisher 30 Min.-Takt) für Thune abzumildern wird die BSVG weiterhin mit der Linie 434 tagsüber von 8 bis 20 Uhr bis in den Ortsteil Thune verkehren. Aufgrund der erforderlichen Abstimmung in beide Fahrtrichtungen auf die Fahrplanlage der VLG-Linien ist an den Wochentagen Montag bis Freitag jedoch kein 30-Minuten-Takt möglich, sondern es wird stattdessen ein 15/45-Minuten-Takt umgesetzt. Als Beispiel: Der Bus fährt zur vollen Stunde, Viertel nach und dann wieder zur vollen Stunde. Im Abendverkehr ergänzt die Buslinie 434 außerhalb der Betriebszeiten der VLG weiterhin Fahrten über Thune und Harxbüttel bis nach Groß Schwülper. Am Wochenende wird die Buslinie 434 neben Thune auch die Ortschaft Harxbüttel stündlich bedienen. Zu Tagesrandzeiten werden einige Fahrten von Bus auf Anruf-Linie-Taxi umgestellt.

Die entfallenden 300.000 € des RGB können mit diesen Anpassungen nicht vollständig kompensiert werden. Die BSVG wird aus dem laufenden Wirtschaftsplanjahr 135.000 € zusätzlich auf der Relation Thune <> Wenden <> Rühme für die Taktergänzungen der Linie 434 aufbringen. Damit wird auch die Anbindung der Hauptstraße in Wenden weiterhin sichergestellt. In Anbetracht der zusätzlichen Belastungen für den Wirtschaftsplan der BSVG ist eine kontinuierliche Evaluierung der Fahrgastenzahlen in diesem Bereich vorgesehen.

Die Veränderungen an den Linienwegen bei den VLG-Linien werden durch die VLG kommuniziert. Die Fahrpläne der beteiligten Linien wurden insbesondere in Hinblick auf die Schülerverkehre sowohl zur OBS Papenteich in Groß Schwülper, als auch zum Lessinggymnasium in Wenden gemeinsam durch die Verkehrsunternehmen entwickelt und decken die bestehenden Schülerströme weiterhin ab.

Ausblick

Mit der Taktreduzierung sowie dem neuen Konzept reagieren BSVG und Verwaltung auf die geänderten Rahmenbedingungen in der Finanzierung, versuchen dabei, den verbindenden Charakter der für die regionale Mobilität wichtigen Relationen möglichst umfangreich aufrechtzuerhalten und arbeiten weiterhin mit dem RGB sowie den anderen Verbandsgliedern an Lösungen für die Finanzierungslücke im gesamten Regiobus-Netz.

Die BSVG und die VLG werden kurzfristig die Änderungen an ihre Kundinnen und Kunden kommunizieren.

Werner

Anlage/n:
keine

Betreff:
Einrichtung eines TOP "Winterdienst auf Gehwegen"

Empfänger:
Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:
18.02.2026

Beratungsfolge:	Sitzungstermin	Status
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	03.03.2026	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 03.03.2026 einen neuen Tagesordnungspunkt mit dem Titel "Winterdienst auf Gehwegen" aufzunehmen.

Innerhalb dieses Tagesordnungspunkts soll die Verwaltung über den Winterdienst auf Gehwegen beim Winterereignis Januar/Februar 2026 (Wege, Überwege, Querungen, Bushaltestellen etc.) im Stadtgebiet unter Einbeziehung der ALBA Braunschweig GmbH und der BSVG berichten.

Dabei sollen insbesondere die folgenden Fragen berücksichtigt werden:

1. Welche Rückmeldungen zum Thema wurden in der laufenden Wintersaison an die Verwaltung herangetragen?
2. Gibt es Verbesserungsmöglichkeiten, insbesondere im Hinblick auf durchgängig barrierefrei (von der Haustür bis zum Bus) nutzbare Infrastruktur für Zufußgehende, z.B. durch eine weitere Anpassung des Leistungsvertrages mit ALBA?
3. Welche Möglichkeiten sieht die Verwaltung, alle Anlieger:innen von öffentlichen Gehwegen dazu zu bewegen, ihren Verpflichtungen zum Winterdienst gemäß Straßenreinigungsverordnung nachzukommen?

Sachverhalt:

Nach den Schneefällen der letzten Wochen gab es vielfach Beschwerden über unzureichenden Winterdienst an Bus- und Tramhaltestellen, Fußgängerquerungen und Gehwegen in Wohnvierteln. Zwar ist die Arbeitsteilung zwischen Stadtverwaltung, ALBA, ggf. BSVG gemäß [Winterdienstplan](#) sowie Anlieger:innen von öffentlichen Gehwegen grundsätzlich bekannt, sie funktioniert aber bei größeren Schneemengen und gefährlicher Glätte anscheinend nur unzureichend. Darunter leiden insbesondere Menschen mit Handicap, die auf einen Rollstuhl oder Rollator angewiesen oder einfach nur "schlecht zu Fuß" sind und bei Winterwetter nicht selbständig aus dem Haus gehen können.

Daher wird beantragt, für den AMTA am 3.3.2026 einen TOP "Winterdienst auf Gehwegen" einzurichten, und dabei Auskunft über die oben genannten Fragen zu geben.

Anlage/n:
keine

Betreff:
Verbesserung des Winterdienstes auf Radwegen und öffentlichen Gehwegen

Empfänger:
Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:
18.02.2026

Beratungsfolge:	Sitzungstermin	Status
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Vorberatung)	03.03.2026	Ö
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	06.03.2026	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	10.03.2026	Ö

Beschlussvorschlag:

1. Der Rat der Stadt Braunschweig spricht sich für einen verbesserten Winterdienst auf Radwegen sowie auf den in städtischer Verantwortung liegenden öffentlichen Gehwegen und Plätzen aus.
2. Zur Umsetzung wird die Verwaltung gebeten, mit der ALBA Braunschweig GmbH zu klären, unter welchen Bedingungen und zu welchen Kosten ein zusätzlicher Räum- und Streuplan sowie eine Verdoppelung des Personals für den Radwege- und Gehwegwinterdienst umsetzbar wäre.
3. Hierbei ist insbesondere zu prüfen, wie die Räumung von Radwegen sowie Gehwegen an städtischen Liegenschaften, in Grünanlagen sowie in zentralen Bereichen (gemäß Reinigungsklassen der Straßenreinigungsverordnung) optimiert werden kann.
4. Über das Ergebnis der Gespräche und die damit verbundenen finanziellen Auswirkungen ist der Rat zeitnah zu informieren.

Sachverhalt:

Die Stellungnahme der Verwaltung (26-28184-01) zur jüngsten winterlichen Wetterlage hat verdeutlicht, dass der aktuelle Winterdienst an seine Kapazitätsgrenzen stößt. Dies betrifft nicht nur die 120 km Radwege an Hauptverkehrsstraßen, sondern auch die von der Stadt Braunschweig zu reinigenden öffentlichen Gehwege und Plätze. Während die Mehrheit der Gehwege gemäß § 3 der Straßenreinigungssatzung auf die Anlieger übertragen ist, obliegt der Stadt für zahlreiche Flächen (z.B. an Schulen, Kitas, öffentlichen Parks oder in hochfrequentierten Fußgängerbereichen) die direkte Reinigungspflicht, die operativ durch ALBA ausgeführt wird.

Bei Dauerschneefall führt der aktuell vereinbarte Personalschlüssel dazu, dass auch auf diesen wichtigen Fußwegeverbindungen kein zeitnaher und verkehrssicherer Zustand gewährleistet werden kann. Laut der Stellungnahme der Verwaltung können Radwege lediglich im 19-Stunden-Rhythmus geräumt werden. In den letzten Wochen ist aber deutlich geworden, dass viele Straßen deutlich seltener geräumt worden sind. Zahlreiche Radwege (u. a. Leonhardstraße, Museumstraße, Parkstraße, Steinweg/Theater, Helmstedter Straße)

waren über mehrere Tage gar nicht oder nur unzureichend geräumt. Dies steht im Widerspruch zu den Zielen des Mobilitätsentwicklungsplans 2035+ (MEP), der die Stärkung des Umweltverbundes, bestehend aus Rad- und Fußverkehr sowie ÖPNV, als zentrales Ziel definiert.

Ein leistungsfähiger Winterdienst muss die schwächsten Verkehrsteilnehmenden besonders in den Blick nehmen. Wenn Radwege und öffentliche Gehwege über Stunden oder Tage nur unzureichend geräumt sind, führt dies zu erheblichen Sicherheitsrisiken und schränkt die Mobilität vieler Menschen massiv ein. Um die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gemäß § 52 NStrG auch für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen zu gewährleisten, müssen die personellen und technischen Kapazitäten bei ALBA auf den Prüfstand gestellt werden.

Die geforderte Klärung soll aufzeigen, welche Mehrkosten für eine Ausweitung des Schichtbetriebs und eine Verdichtung der Räumzyklen entstehen würden. Dies dient auch der Vorbereitung auf das zukünftige Betreibermodell ab 2031, für das bereits jetzt realistische Leistungsstandards definiert werden müssen. Ein verlässlicher Winterdienst ist eine Kernaufgabe der öffentlichen Daseinsvorsorge, die für eine echte Mobilitätswende unverzichtbar ist.

Anlage/n:

keine

*Betreff:***Einrichtung einer Tempo-30-Zone in der Dammstraße***Organisationseinheit:*Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr*Datum:*

26.01.2026

*Beratungsfolge:*Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 111 Hondelage-Volkmarode
(Anhörung)*Sitzungstermin*

26.02.2026

Status

Ö

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben
(Entscheidung)

03.03.2026

Ö

Beschluss:

"Die Dammstraße wird als Tempo-30-Zone ausgewiesen."

Sachverhalt:Beschlusskompetenz

Die Beschlusskompetenz des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (AMTA) ergibt sich aus § 76 Abs. 3 Satz 1 NkomVG i. V. m. § 6 Nr. 2 lit. i der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei der Entscheidung über die Einrichtung einer Tempo-30-Zone um eine verkehrsplanerische Angelegenheit, für die der AMTA zuständig ist, da hier zwei Buslinien verkehren und die Bedeutung deshalb über den Stadtbezirk hinausgeht.

Anlass

Aufgrund einer Anfrage (DS 25-26889) aus dem Stadtbezirksrat 111 hat die Verwaltung die Einrichtung einer Tempo-30-Zone auf der Dammstraße in Hondelage geprüft.

Die Dammstraße dient überwiegend der Erschließung anliegender Wohngebäude. Eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h kann einen maßgeblichen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität der Anwohnenden leisten. Weiterhin sind die Bedürfnisse des ÖPNV zu berücksichtigen, welcher mit den Buslinien 417 und 433 die gleichnamige Haltestelle bedient. Da die Dammstraße keine Einmündungen oder Kreuzungen aufweist, entstehen keine zusätzlichen Verzögerungen durch die in Tempo-30-Zonen grundsätzlich geltende Rechts-vor-links-Regelung. Die BSVG stimmt der Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h zu. Es entstehen daher keine verkehrlichen Nachteile. Gemäß § 45 Abs. 1 c StVO sind die Voraussetzungen zur Einrichtung einer Tempo-30-Zone in der Dammstraße erfüllt.

Bezugnehmend auf die DS 25-26889 konnte indes nicht mehr nachvollzogen werden, ob oder warum eine dortige Tempo-30-Zone in den 90er-Jahren abgelehnt wurde.

Klimawirkungsprüfung

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

Leppa

Anlage/n:

1 - Checkliste Klimawirkungsprüfung (öffentlich)

Anlage Klima-Check

Betreff der Beschlussvorlage: Einrichtung einer Tempo-30-Zone in der Dammstraße	Drs. 26-28261
---	-------------------------

Auswirkungen auf den Klimaschutz ☒ ja ☐ nein

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

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

Erläuterung / Begründung

Darstellung vorgesehener Klimaschutz-Maßnahmen		
☐ Checkliste Baugebiete	☐ Checkliste Hochbau	☒ Checkliste Tiefbau und Mobilität

Anhang zum Klima-Check:

Checkliste Tiefbau und Mobilität	
Treibhausgas-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:***Planfeststellung für das Vorhaben "Stadtbahnausbau Braunschweig - Neubau einer Stadtbahnstrecke nach Volkmarode Nord; 1. Änderung der Planunterlagen"**
Anhörungsverfahren - Stellungnahme Stadt Braunschweig*Organisationseinheit:*Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr*Datum:*

12.02.2026

*Beratungsfolge:**Sitzungstermin**Status*Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach
(Anhörung)

17.02.2026

Ö

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 111 Hondelage-Volkmarode
(Anhörung)

26.02.2026

Ö

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben
(Entscheidung)

03.03.2026

Ö

Beschluss:

„Der Stellungnahme der Stadt Braunschweig (Anlage 1) wird zugestimmt.“

Sachverhalt:Beschlusskompetenz

Die Beschlusskompetenz des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (AMTA) ergibt sich aus § 76 Abs. 3 Satz 1 NKomVG in Verbindung mit der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig. Gemäß Hauptsatzung § 6 Nr. 2 e) ist der AMTA für die Zustimmung zu städtischen Stellungnahmen in verkehrlichen Planfeststellungsverfahren beschlusszuständig.

Anlass

Der Rat hat in seiner Sitzung am 21.02.2017 die Planung für das Zielnetz Stadtbahn 2030 einschließlich der dafür notwendigen Zwischenschritte beschlossen (Grundsatzbeschluss, DS 17-039594-01). Die Verwaltung und die Braunschweiger Verkehrs-GmbH (BSVG) wurden damit beauftragt, alle notwendigen Schritte zur Vorbereitung der baulichen Umsetzung des Zielnetzes Stadtbahn 2030 durchzuführen.

Am 11.10.2022 hat der AMTA den Umsetzungsbeschluss für den Stadtbahnausbau nach Volkmarode Nord, bestehend aus der Wendeanlage in Gliesmarode und der Ortsdurchfahrt Volkmarode, beschlossen und die Verwaltung und die BSVG damit beauftragt, die Planfeststellung nach Personenbeförderungsgesetz für dieses Teilprojekt vorzubereiten (DS 22-19610).

Die BSVG hat im Juli 2024 den Antrag auf Einleitung des Planfeststellungsverfahrens für den Neubau einer Stadtbahnstrecke nach Volkmarode Nord bei der zuständigen Planfeststellungsbehörde, der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, gestellt. Die ursprüngliche Planung hat sich auch aufgrund der zur damaligen Auslegung vorgetragenen Stellungnahmen und Einwendungen geändert bzw. ist aktualisiert worden. Eine Neuauslegung der Unterlage erfolgte. Im Zuge des Anhörungsverfahrens erhält die Stadt Braunschweig als betroffene Dritte die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Beim Neubau der Stadtbahnstrecke nach Volkmarode Nord handelt es sich im Sinne von Tabelle 1 der DS 24-24424 um ein Klimaschutzrelevantes Thema. Eine Klimawirkungsprüfung erfolgte.

Leppa

Anlage/n:

- 1 - Anlage 1: Stellungnahme der Stadt Braunschweig einschließlich der Anlage (öffentlich)
- 2 - Anlage 2: Checkliste Klimawirkungsprüfung (öffentlich)



Postanschrift: Stadt Braunschweig, Postfach 3309, 38023 Braunschweig

Niedersächsische Landesbehörde
für Straßenbau und Verkehr
- Planfeststellungsbehörde -
Göttinger Chaussee 76 a
30453 Hannover

Fachbereich Tiefbau und Verkehr
Stadtbahnausbauprojekt
Bohlweg 30

Name: Frau Linde

Zimmer: N 4.13

Telefon: (0531) 4 70 - 42 34
Bürgertelefon/Vermittlung: 0531 470-1
oder Behördennummer 115

Fax: (0531) 4 70 - 42 88

E-Mail: kerstin.linde@braunschweig.de

Tag und Zeichen Ihres Schreibens

(Bitte bei Antwort angeben)
Mein Zeichen

66.23

Tag

12.02.2026

Planfeststellung für das Vorhaben „Stadtbahnausbau Braunschweig - Neubau einer Stadtbahnstrecke nach Volkmarode Nord; 1. Änderung der Planunterlagen“

Anhörungsverfahren, hier: Stellungnahme der Stadt Braunschweig

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Stadt Braunschweig begrüßt das Vorhaben als Bestandteil des Stadtbahnausbaukonzeptes zur Weiterentwicklung des ÖPNV in der Stadt ausdrücklich. Grundsätzliche Bedenken gegen das Vorhaben bestehen nicht. Zur 1. Änderung der Planunterlagen bestehen seitens der Stadt Braunschweig redaktionelle Anmerkungen, die der Anlage zu entnehmen sind.

Mit freundlichen Grüßen

i. V.

Leppa

Anlage:
redaktionelle Änderungen

Internet: <http://www.braunschweig.de>
Sprechzeiten: nach Vereinbarung



NORD/LB Landessparkasse IBAN DE21 2505 0000 0000 8150 01
Postbank IBAN DE05 2501 0030 0010 8543 07
Volksbank eG BS-WOB IBAN DE60 2699 1066 6036 8640 00
14 von 24 in Zusammenstellung

Gläubiger ID: DE 09BS100000094285
Umsatzsteuer-ID: DE 11 48 78 770
Umsatzsteuernummer: 14/201/00553

Planfeststellung für das Vorhaben „Stadtbahnausbau Braunschweig - Neubau einer Stadtbahnstrecke nach Volkmaroode Nord; 1. Änderung der Planunterlagen“

Anhörungsverfahren, hier: Anlage zur Stellungnahme der Stadt Braunschweig

Nachfolgend sind die Änderungen in **blau** bzw. **blau durchgestrichen** zum ursprünglichen Text dargestellt.

1) Seitens der Grün- und Freiraumplanung bestehen folgende Anmerkungen:

Unterlage Unterlagen 19.01.01.01 (Anhang 1 zum LBP-Bericht)

Sollten sich im Zuge des erneuten Beteiligungsverfahrens Änderungen des Anhangs 1 zum Landschaftspflegerischen Begleitplan ergeben, wird empfohlen, auf Seite 9 den Begriff **‘Kompensationsbedarf’** in **‘Kompensationsüberschuss’** zu ändern (siehe Screenshot):“

Zusammenfassung			
Kompensationsbedarf = Eingriffsflächenwert – Kompensationswert (Techn. Planung + Grünplanung)			
Kompensationsbedarf Abschnitt Berliner Heerstraße:			
Eingriffsflächenwert			5.357,91 WE
	Technische Planung	433,94 WE	
Kompensationswert	Rasengleis (z. T. mit Baumanpfl.)	3.557,96 WE	Σ 6.724,02 WE
	Grünflächenplanung	2.732,12 WE	
Kompensationsbedarf			-1.366,11 WE

- Überschuss

2) Seitens der unteren Immissionsschutzbehörde bestehen folgende Anmerkungen:

01.01.00 Erläuterungsbericht

Kap. 4.13.1.2, Satz 11(Dokumentseite 121, pdf-Seite 130) bitte wie folgt ändern:

Die dem Planfeststellungsverfahren zu Grunde liegende schalltechnische Untersuchung hat **keinen relevanten Immissionsbeitrag nach Abschnitt 3.2.1 der TA Lärm** ergeben, dass die vom Betrieb des Gleichrichterunterwerks verursachten Immissionen die jeweils maßgeblichen Immissionsrichtwerte um mehr als 6 dB(A) unterschreiten und somit nach Abschnitt 3.2.1 Abs. 2 TA Lärm nicht relevant zur Gesamtbelastung beitragen.

19.05.01.00 UVP-Bericht

Kap. 6.1, Baubedingte Auswirkungen – Erschütterungs-, Schall-, Schadstoff- und Staubimmissionen (temporär), Abs. 3-5 (Dokumentseite 86, pdf-Seite 94) bitte wie folgt ändern:

Nach dem vorliegenden schalltechnischen Gutachten zu bauzeitlichen Lärm-Immissionen (vgl. U 17.02.01, BMH 2023) kommt es im Zuge der Bauausführungen durch den Baubetrieb **in der Tagzeit (07.00 – 20.00 Uhr)** zu teilweise deutlichen, aber kurzzeitigen Überschreitungen der nach der AVV Baulärm zu berücksichtigenden Immissionsrichtwerte (IRW) während der verschiedenen Bauphasen entlang der jeweiligen Bauabschnitte. **Ein Betrieb der Baustelle zur Nachtzeit (20.00 – 07.00 Uhr) ist nicht vorgesehen und wurde entsprechend nicht schalltechnisch untersucht.**

Das Baulärmgutachten geht davon aus Die schalltechnische Berechnung zum Baulärm ergab, dass eine vollständige Einhaltung der IRW, jeweils für die Tagzeit, weder für „Wohngebiete“ (55 dB(A)) noch für „Mischgebiete“ (60 dB(A)) in der ersten Baureihe entlang des maßgeblichen Verkehrsweges erreicht werden kann. Es zeigte sich aber auch, dass das Überschreiten der IRW bzw. das Erreichen der rechnerisch prognostizierten Höchstwerte (bis 77 dB(A)) aufgrund des Fortschreitens der Baustelle im Laufe **des eines Tages bezogen auf die einzelnen Immissionsorte nur über eine kurze Dauer vorkommt** kurzzeitig (max. 1-2 Stunden) auftritt. **Darüber hinaus beschränken sich die Immissionen auch nur auf die Tag-Bauzeit von 07:00 bis 20:00. Zudem können Beeinträchtigungen durch Überschreitung der Grenzwerte für Gebiete, in denen weder vorwiegend**

~~gewerbliche Anlagen noch vorwiegend Wohnungen untergebracht sind (60 dB(A) am Tage) sowie in Gebieten, in denen vorwiegend Wohnungen untergebracht sind (55 dB(A) am Tage) durch die Einhaltung der AVV-Baulärm verhindert werden.~~

~~Aus zuvor genannten Gründen werden, die Beeinträchtigungen als nicht erheblich eingestuft. Dennoch~~ Aufgrund der Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV-Baulärm wird – neben einer Reihe möglicher Maßnahmen und Verhaltensvorgaben während des Baustellenbetriebs für die ausführenden Unternehmen (vgl. U 17.02.01, Kap. 8.1 u. 8.2) – ein Monitoring zur Überwachung der Lärmemissionen während der Bauzeit empfohlen. Ggf. kann mit Einrichtung der Baustelle eine örtliche Überprüfung hinsichtlich des sinnvollen Aufstellens mobiler Schallschutzanlagen oder Baustellencontainer (zur Abschirmung dahinter liegender Wohnbebauung) erfolgen. Weiterhin sollten ohnehin erforderliche passive Schallschutzmaßnahmen nach Möglichkeit schon vor oder parallel zur geplanten Baumaßnahme umgesetzt werden.

Anhang: Klima-Check**Auswirkungen auf den Klimaschutz**☒ ja☐ nein**Der Beschluss ist aus folgendem Grund erforderlich**

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

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

Erläuterung / Begründung**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:
Gehwegparken

Empfänger:
Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:
18.02.2026

Beratungsfolge:	Sitzungstermin	Status
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Beantwortung)	03.03.2026	Ö

Sachverhalt:

Parken und Halten auf Gehwegen ist nach der StVO grundsätzlich unzulässig und nur dort erlaubt, wo eine Teilfläche von Gehwegen deutlich erkennbar als Parkfläche markiert ist, z.B. auf vielen Straßen für "halbhohes Parken" bei Längsaufstellung, oder wo es eine Grenzmarkierung zwischen Parkstand und Gehweg bei Queraufstellung gibt. Allerdings wird das nicht immer eingehalten bzw. sind Markierungen nicht mehr erkennbar, so dass die eigentlich vorgesehene Gehwegbreite von 1,80 durch unzulässiges Parken eingeschränkt wird und den eigentlich schutzbedürftigen Fußverkehr beeinträchtigt. Z.B. wird auf Straßenzügen mit abschnittsweise zulässigem halbhohem Parken stattdessen auf der ganzen Länge so geparkt (Beispiel: Karl-Marx-Straße) oder bei Queraufstellung ragt der Bug geparkter Kfz in den Gehweg hinein (Beispiele: Georg-Westermann-Allee, Wilhelmitorwall).

Daher wird angefragt:

1. Wie viele Fälle unerlaubten Gehwegparkens werden (ungefähr) jährlich als Ordnungswidrigkeit geahndet?
2. Welche Möglichkeiten sieht die Verwaltung, auf Parkständen mit Queraufstellung Beeinträchtigungen des Fußverkehrs durch bauliche Maßnahmen (z.B. Bügel am Rand des Gehweges, Hindernisse wie Betonschwellen vor den Vorderrädern, ggf. auch provisorisch) zu vermeiden?
3. Gibt es eine Strategie, in bestehenden Straßen mit zu schmalen Gehwegen zulässige Parkmöglichkeiten auf Gehwegflächen zurück zu bauen?

Anlage/n:
keine

Betreff:
Gehwegparken

Organisationseinheit:
Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:
23.02.2026

<i>Beratungsfolge:</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis)	03.03.2026	Ö

Sachverhalt:

Zur Anfrage der Fraktion Bündnis 90 - DIE GRÜNEN vom 18.02.2026 nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Zu 1: In den Jahren 2024 und 2025 ahndete die städtische Parkraumüberwachung jeweils rund 5.000 Fälle unerlaubten Gehwegparkens.

Zu 2: Im Bestand sieht die Verwaltung von der Errichtung von Barrieren (wie Bügeln, Betonschwellen o. Ä.) ab, da diese insbesondere bei Dunkelheit Gefahrenstellen für Fußgängerinnen und Fußgänger darstellen können, wenn die Flächen nicht beparkt sind und gequert werden. Weiterhin behindern Einbauten, wie z. B. Bügel, auch die Durchgängigkeit, so dass insbesondere mobilitätseingeschränkten Personen (Rollator, Stützen, Kinderwagen) die Erreichbarkeit Ihres Fahrzeuges nicht barrierefrei möglich ist, bzw. deutlich erschwert wird.

Bei Neuplanungen sehen die einschlägigen Regelwerke bei Schräg- oder Senkrechtparkständen entlang von Gehwegen einen sogenannten Überhangstreifen vor. Dieser berücksichtigt die Länge, um die ein Fahrzeug üblicherweise in den Gehweg hineinragt, wenn es beim Parkvorgang mit den Rädern bis an den Bordstein heranfährt. Um zusätzliche Einbauten im Straßenraum zu vermeiden, wird der Gehweg bei Neuplanungen in der Regel um diesen Überhangstreifen verbreitert.

Zu 3: Eine gesamtstädtische Strategie zum Umgang mit Gehwegparken ist aus Sicht der Verwaltung nicht erforderlich, da es keine flächendeckende Beschwerdelage gibt. In den meisten Fällen löst ein Abschaffen des Gehwegparkens den Entfall einer erheblichen Anzahl von Parkmöglichkeiten aus, was wiederum an anderer Stelle zu erhöhtem Parkdruck führt. Aufgrund der guten Ortskenntnisse der jeweiligen Stadtbezirksräte erfolgt die Diskussion über das Gehwegparken in der Regel auf Stadtbezirksratsebene.

Im Zuge der Umplanung bzw. Neugestaltung von Straßen werden prinzipiell breite Gehwege vorgesehen. Allerdings sind Planungen immer auch ein Kompromiss zwischen den einzelnen Nutzungsanforderungen an den Straßenraum. Nicht immer stößt die Planung breiterer Gehwege zu Lasten von Parkmöglichkeiten jedoch auf Zustimmung in Bevölkerung und Politik (z. B. Bereich Maschstraße DS 16-03178 oder die aktuelle Diskussion um die Umgestaltung der Schlegelstraße; noch ohne DS-Nr.).

Leppa

Anlage/n:
keine

Betreff:

Veloroute Wallring - Planungsgrundlagen für den südlichen Bereich

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

18.02.2026

Beratungsfolge:

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur
Beantwortung)

Sitzungstermin

03.03.2026

Status

Ö

Sachverhalt:

Der Grundsatzbeschluss zur Veloroute Wallring wurde auf Vorschlag der Verwaltung bereits im Jahr 2023 mit der Vorlage DS 23-20323 gefasst. Seitdem wurden im nördlichen Bereich wichtige Maßnahmen umgesetzt, wie die neugestalteten Querungen von Celler Straße und Wendenstraße.

Zum südlichen Bereich heißt es in dieser Vorlage: "Als nächsten Schritt für den Lückenschluss gilt es insbesondere im südlichen Bereich Planungsgrundlagen zu entwickeln. Entsprechend dem Vorgehen beim Ringgleis wird der Lückenschluss kurzfristig nur durch die Nutzung des Wegesystems im Bürgerpark möglich sein. Dafür ist die Routenführung zu konkretisieren, um die teils komplexen ausstehenden Maßnahmen planen und umsetzen zu können. Mit einer Veränderung der Führung des Kfz-Verkehrs in der südlichen Innenstadt, die Gegenstand der Untersuchungen im Rahmen des Mobilitätsentwicklungsplans ist, können sich Möglichkeiten ergeben, die Veloroute mittelfristig über den Kalenwall, Bruchtorwall und Lessingplatz innenstadtnah an den Löwenwall anzubinden.

Insbesondere der angedachte Umbau am Löwenwall um den Höhenunterschied zu überwinden als auch die Umverteilung von Verkehrsflächen entlang der südlichen Wälle bringen planerische, technische und politische Herausforderungen mit sich" (DS 23-20323).

Auf eine Anfrage der GRÜNEN Ratsfraktion zur Sitzung des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben am 17. Juni 2025 antwortete die Verwaltung zu den Planungen im Bereich Kalenwall, Bruchtorwall und Lessingplatz: "Der Planungszeitraum für das Projekt wird im Rahmen der Erarbeitung des Umsetzungskonzeptes [zum Mobilitätsentwicklungsplan] festgelegt" (DS 25-25978-01). Allerdings finden sich in der Vorlage "Mobilitätsentwicklungsplan - Umsetzungsstrategie" (DS 25-26052) keine belastbaren Aussagen zu diesem konkreten Projekt.

Im Investitionsprogramm des Doppelhaushalts 2025/2026 finden sich für die Jahre 2026 und 2027 Mittel von insgesamt ca. 2,1 Mio € für das Projekt "Fahrradstraßennetz Wallring/Lückenschl.". Eine genauere Beschreibung einzelner Maßnahmen gibt es allerdings nicht.

Vor diesem Hintergrund bitten wir um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Welche Planungsgrundlagen für den südlichen Bereich der Veloroute Wallring konnten seit dem oben zitierten Grundsatzbeschluss in den letzten knapp drei Jahren erarbeitet werden?

2. Welcher Planungszeitraum wird insbesondere für den Umbau des Bereichs Kalenwall, Bruchtorwall und Lessingplatz mittlerweile zugrunde gelegt?
3. Welche konkreten Maßnahmen sollen in den Jahren 2026 und 2027 mit den Haushaltsmitteln aus dem Projekt "Fahrradstraßennetz Wallring/Lückenschl." umgesetzt werden?

Anlage/n:

keine

Betreff:

Veloroute Wallring - Planungsgrundlagen für den südlichen Bereich

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

23.02.2026

Beratungsfolge:

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

03.03.2026

Status

Ö

Sachverhalt:

Zur Anfrage der Fraktion Bündnis 90 – DIE GRÜNEN vom 18.02.2026 nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

zu 1: Für den Anschluss der Wallringroute über den Löwenwall bis zur Kurt-Schumacher-Straße wurde geprüft, wie dort eine Verbindung (Rampe) hergestellt werden kann. Die Kosten für eine solche Trasse werden insbesondere vor dem Hintergrund des zu überwindenden großen Höhenunterschiedes sehr hoch sein. Vor diesem Hintergrund prüft die Verwaltung günstigere Alternativen.

zu 2: In der MEP-Umsetzungsstrategie wird der Lückenschluss der Wallringroute im Bereich Kalenwall, Bruchtorwall und Lessingplatz unter Punkt K8 berücksichtigt. Der Beginn der Betrachtung der südlichen Innenstadtumfahrung ist für dieses Jahr terminiert. Dies bezieht sich zunächst auf die konzeptionelle Betrachtung sämtlicher Verkehre, somit auch des Radverkehrs. Diese gesamtverkehrliche Analyse steht in direkter Abhängigkeit mit dem Fortschritt der Verkehrsplanung rund um den Bohlweg und wird somit nicht kurzfristig abgeschlossen werden können.

zu 3: Aus dem Projekt soll neben den Planungskosten im Zusammenhang mit der Wallringroute unter anderem das Projekt "Theaterumfahrt" umgesetzt werden, welches aus Gründen der Baukoordinierung und Konflikten mit anderen Baumaßnahmen zeitlich verschoben werden musste.

Leppa

Anlage/n:

keine