

Tagesordnung öffentlicher Teil

Sitzung des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben

Sitzung: Dienstag, 02.09.2025, 14:00 Uhr

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

Tagesordnung

Öffentlicher Teil:

1. Eröffnung der Sitzung
2. Genehmigung des Protokolls der Sitzung vom 17.06.2025 (öffentlicher Teil)
3. Mitteilungen
- 3.1. Umsetzung Qualitätsstandard Fahrradstraßen - Übersicht 25-26208
- 3.2. Mobilitätsentwicklungsplan - Umsetzungsstrategie 25-26052
- 3.3. 16. Kompaktbericht Stadtbahnausbau 25-26317
4. Anträge
- 4.1. Schnellere Öffnung des Bahnübergangs Grünewaldstraße 25-26380
5. Aufhebung der Ortsdurchfahrtsgrenze auf der Kreisstraße 25 25-26125
6. Haltepunkt Bienrode ÖPNV-Konzept 24-24888-03
7. Verbesserung der Fußgänger- und Radfahrerquerung an der Stadtbahnhaltestelle Jahnplatz 25-26021
8. Umsetzung Qualitätsstandard Fahrradstraßen - Wendentorwall 25-25899
9. Umsetzung Qualitätsstandard Fahrradstraßen - Fallersleber-Tor-Wall 25-25900
- 9.1. Umsetzung Qualitätsstandard Fahrradstraßen - Fallersleber-Tor-Wall 25-25900-01
10. Umsetzung Qualitätsstandard Fahrradstraßen - Hennebergstraße 25-26104
11. Prinzenweg: Einrichtung einer Einbahnstraßenregelung 25-26027
12. Grundsatzbeschluss zur Zukunft der Abfallwirtschaft und Straßenreinigung in Braunschweig 25-26269
13. Anfragen
- 13.1. Anfrage zur Drs. 25-26021: Anpassung der Stadtbahn-Trassierung im Zuge des Umbaus der Haltestelle Jahnplatz? - Anfrage der SPD-Fraktion im Rat der Stadt 25-26379
- 13.2. Kriterien für die künftige Anpassung der Freigabezeiten der Lichtsignalanlagen - Anfrage der Fraktion Bündnis 90 - DIE GRÜNEN im Rat der Stadt 25-26359
- 13.3. Verkehrschaos in der Innenstadt - Wie können die Auswirkungen der Baustelle Hagenmarkt verbessert werden? - Anfrage der CDU-Fraktion im Rat der Stadt 25-26377
- 13.4. Einrichtung von Sommerstraßen 2026 - Anfrage der Gruppe Die Fraktion. BS im Rat der Stadt 25-26378
- 13.5. Entsorgungsmöglichkeiten für Bau-Abfälle aus privaten Sanierungen und Renovierungen - Anfrage der AfD-Fraktion im Rat der Stadt 25-26153
- 13.6. Sachstand zur Ausarbeitung des Veloroutennetzes - Anfrage der Fraktion Bündnis 90 - DIE GRÜNEN im Rat der Stadt 25-26360

- | | | |
|-------|--|-----------------|
| 13.7. | Veröffentlichung des Prüfberichts der bestehenden Fahrradstraßen und -zonen - Anfrage der Gruppe Die Fraktion. BS im Rat der Stadt | 25-26372 |
| 13.8. | Behelfsmäßige Ampelanlagen am Mittelweg - Anfrage der AfD-Fraktion im Rat der Stadt | 25-26282 |

Braunschweig, den 26. August 2025

Betreff:

Umsetzung Qualitätsstandard Fahrradstraßen - Übersicht

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

20.08.2025

Beratungsfolge

Sitzungstermin

Status

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis) 02.09.2025

Ö

Sachverhalt:

1. Hintergrund

Im Dezember 2022 hat der Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergabe (AMTA) den „Qualitätsstandard für Fahrradstraßen und -zonen in Braunschweig“ beschlossen (DS 22-19984). 16 km des Braunschweiger Straßennetzes sind als Fahrradstraßen ausgewiesen.

Der Braunschweiger Standard für Fahrradstraßen sieht für die Querschnittsgestaltung im Wesentlichen Folgendes vor:

- Breite der Fahrgasse: Regelmaß: 4,00 m; Mindestmaß: 3,20 m; Maximalmaß: 5,00 m
- Sicherheitsstreifen zu parkenden Fahrzeugen (zuzüglich zur Fahrgassenbreite) bei Längsparkenden 0,75 m, bei Senkrechtparkenden 1,0 m. Der Sicherheitstrennstreifen wird im Bestand mit Markierung und bei Neubau möglichst mit Pflaster kenntlich gemacht
- Fahrradpiktogramme innerhalb der Fahrgasse und Beschilderung

Diese Maße entsprechen im Wesentlichen den derzeit gültigen FGSV-Regelwerken, den geplanten Vorgaben der kommenden Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) sowie den Inhalten der Veröffentlichung „Fahrradstraßen – Leitfaden für die Praxis“ des difu und der Uni Wuppertal und somit dem aktuellen Stand der Technik.

2. Aktueller Sachstand zur Umsetzung des Qualitätsstandards

Die Umsetzung des Standards ist bei ca. 2/3 (ca. 10 km) der Fahrradstraßen möglich.

Für die folgenden Fahrradstraßen wurde die Anwendung des Qualitätsstandards bereits geplant, vorgestellt bzw. bereits beschlossen und erfolgt sukzessive:

- 25-25388: Pockelsstraße, Ferdinandstraße, Schubertstraße (beschlossen)
- 25-25899: Wendentorwall (AMTA-Sitzung 02.09.2025)
- 25-25900: Fallersleber-Tor-Wall (AMTA-Sitzung 02.09.2025)
- 25-26104: Hennebergstraße (AMTA-Sitzung 02.09.2025)

Darüber hinaus wurden bereits im Zuge der Veloroutenplanung Fahrradstraßen unter Anwendung des Qualitätsstandards in der Helmstedter Straße umgesetzt.

3. Eingeschränkte Umsetzung des Qualitätsstandards

Bei den verbleibenden sechs Kilometern müssen mit Blick auf alle Verkehrsteilnehmenden einzelfallbezogene Lösungen umgesetzt werden, da sich die betreffenden Abschnitte teilweise in Bereichen befinden, in denen der Parkdruck hoch ist und ein Entfall einer hohen Anzahl an Parkmöglichkeiten dem Nutzungsbedarf der öffentlichen Verkehrsfläche gerade in den dicht besiedelten Bereichen nicht gerecht werden würde.

3.1 Handlungsoptionen

Die von der Verwaltung zu planenden Lösungen werden

- die tatsächlichen Nutzungsansprüche in der einzelnen Straße,
- den zur Verfügung stehenden Raum,
- die tatsächliche Parkraumauslastung,
- die angrenzenden Nutzungen,
- die freien Kapazitäten im umliegenden Straßenraum,
- die Verkehrsbelastung und
- die Lage der Fahrradstraße im Netz

berücksichtigen.

Erst eine differenzierte Einzelfallbetrachtung kann einer ausgewogenen und bedarfsgerechten Verkehrsplanung gerecht werden. Im Zuge dieser Einzelfallbetrachtung können über die Umsetzung unterschiedlicher Maßnahmen für weitere 3,5 Kilometer sehr gute Kompromisslösungen erzielt werden:

- Prüfung des Parkraumbedarfes und Neusortierung: Anpassung des Parkraumangebotes auf den tatsächlichen Bedarf und Neusortierung der Parkstände
- Verlagerung des Parkangebotes in umliegende Straßen mit freien Kapazitäten (i. d. R. Straßen mit Parkraumbewirtschaftung): Wenn erkennbar ist, dass im nahen Umfeld ausreichend freier Parkraum zur Verfügung steht, könnten dort alternative Parkmöglichkeiten angeboten werden.
- Neueinrichtung von Begegnungszonen in engen Straßen mit wenig Verkehr
- Verlegung der Fahrradstraße in umliegende, ausreichend breite Straßen, wenn fachlich sinnvoll
- Beibehaltung von schmalen Parkstreifen, wenn die heute funktionierende Situation zu verantworten und verkehrlich sinnvoll ist
- Beibehaltung des Status Quo und Aufbringen von Piktogrammen
- Aufhebung der Fahrradstraße im Ausnahmefall unter Aufrechterhaltung des Netzzusammenhangs
- Reduzierte Fahrgassenbreite im Einzelfall

4. Fazit

In den überwiegenden Fällen (10 km) kann der Qualitätsstandard ohne Einschränkungen umgesetzt werden (grün)

- In den hellgrün markierten Abschnitten ist die Umsetzung unter Anwendung des „Baukastens“ ebenfalls unkritisch möglich. Dabei würde kein benötigter Parkraum entfallen, sondern maximal Parkraum, der ohnehin regelmäßig frei ist oder der im nahen Umfeld kompensiert werden kann.
- Abschnitte, in denen der Fahrradstraßenstatus aufgehoben werden kann, sind in der Anlage blau markiert.

- Bei verbleibenden 2,5 Kilometern (orange markiert) wird eine ausführliche Detailbetrachtung unter Prüfung und Bewertung der zuvor genannten Möglichkeiten erforderlich. Diese Detailbetrachtungen erfordern noch weitere Grundlagen (z.B. Vermessung, Parkraumerhebung). Ziel ist eine für alle Verkehrsarten verträgliche Lösung zu finden.
- Für die Straßen in der Fahrradzone (Univiertel) wird sich durch die Einführung des Anwohnerparkens die Parksituation ändern. Vor Planung der Umsetzung des Fahrradstraßenstandards muss diese Maßnahme ausgewertet werden. Die Erkenntnisse aus der Auswertung fließen dann in die Planung ein, so dass auch für diesen Bereich eine Lösung möglich erscheint.

Grundsätzlich werden alle Planungen für die Fahrradstraßen den politischen Gremien zur Beschlussfassung vorgelegt.

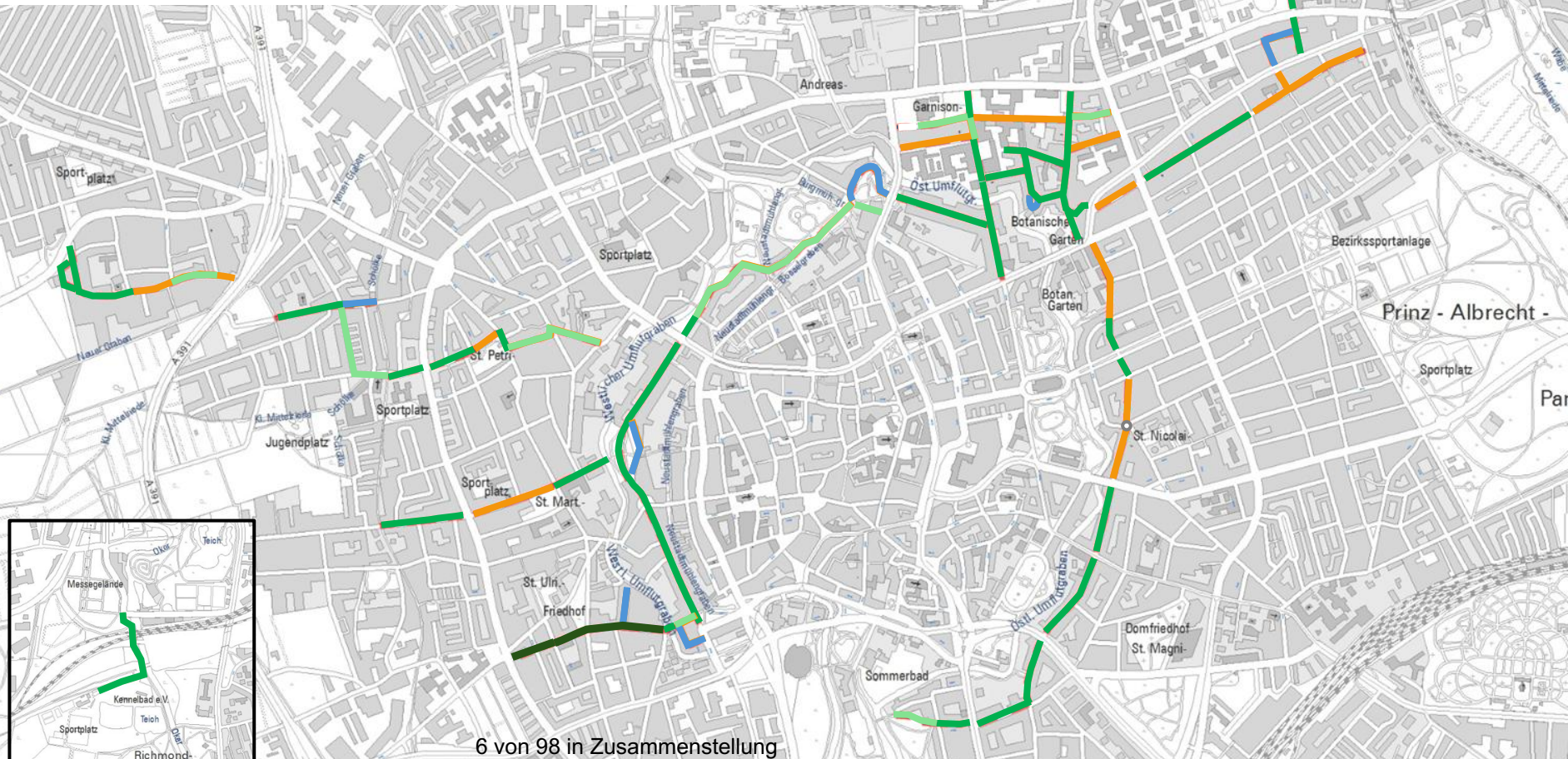
Leuer

Anlage/n:

Umsetzung Fahrradstraßenstandard Übersichtskarte

Überprüfung Qualitätsstandard Braunschweiger Fahrradstraßen

- Qualitätsstandard umsetzbar.
Erhalt des Parkraumes. Detailplanung notwendig.
- Qualitätsstandard umsetzbar.
Maßnahmen zum Erhalt des erforderlichen Parkraumes bzw. zur Kompensation des Parkraumes umsetzbar.
Detailplanung notwendig.
- Aufhebung der Fahrradstraße. Erhalt des Parkraumes.
Umlegung möglich/sinnvoll bzw. keine Netzrelevanz
- Detailprüfung, Straßenplanung und Einzelfallentscheidung notwendig.
- Abschnitt in Planung (Parkraumerhebung)
- Sonderfall



Betreff: Mobilitätsentwicklungsplan - Umsetzungsstrategie
--

Organisationseinheit: Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	Datum: 22.08.2025
--	-----------------------------

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis)	02.09.2025	Ö

Sachverhalt:

1. Hintergrund

Am 18.02.2025 hat der Rat der Stadt den Mobilitätsentwicklungsplan 2035+ (MEP) als ganzheitliche und strategische Planungsgrundlage der Verwaltung beschlossen. In diesem Zuge wurde die Verwaltung im Rahmen der verfügbaren Ressourcen beauftragt, die Maßnahmen aus dem Zielszenario 2035 zu konkretisieren und koordiniert umzusetzen. Die Interessensträger, die Bürgerinnen und Bürger und die politischen Gremien sind bei der Maßnahmenumsetzung weiterhin einzubinden. Im Rahmen einer jährlichen Umsetzungsanalyse und einer fünfjährigen Evaluation wird der Stand der Maßnahmenumsetzung erhoben und die Zielwirkungen analysiert (DS 24-24770).

Die MEP-Abschlussveranstaltung vom 22.05.2025 markierte den Übergang in die vierte Projektphase „Umsetzung und Monitoring“ des MEP. In dieser Phase ist zunächst die koordinierte Umsetzung des MEP-Handlungskonzeptes sicherzustellen. Ein wichtiger Baustein ist hierbei eine zeitlich gestaffelte Umsetzungsstrategie.



Abbildung 1: Projektphasen des Mobilitätsentwicklungsplan 2035+ (SUMP)

2. Umsetzungsstrategie für Mobilitätsentwicklungsplan 2035+

Durch die Umsetzung des MEP-Handlungskonzeptes soll die Mobilität für alle Verkehrsteilnehmenden in Braunschweig zukunftsfähig gestaltet werden. Die Einzelmaßnahmen greifen ineinander, bilden Synergien und Wirkungszusammenhänge. Damit die Einzelmaßnahmen im Verbund ihre vollständige Zielwirkung erreichen können, liegt die Priorität auf der ressourceneffizienten und zeitlich gestaffelten Umsetzung der Maßnahmen im Rahmen der verfügbaren Ressourcen bis zum Jahr 2035 und darüber hinaus.

Die Umsetzungsstrategie (Anlage 1) soll auf geltende rechtliche Rahmenbedingungen, aktuelle Förderbedingungen, oder auf wechselnde Anforderungen an die Mobilitätsentwicklungsplanung reagieren können. Die Umsetzungsplanung ist folglich nicht als starres Werk zu verstehen, sondern bedarf einer kontinuierlichen Prüfung und Anpassung, bei der die kommunalen Mobilitätsziele stets den Rahmen geben.

Insgesamt befinden sich bereits 36 der 88 MEP-Maßnahmen (40%) in der Bearbeitung. In den kommenden 5 Jahren sollen weitere 27 Maßnahmen hinzukommen. Teilweise wird deren Umsetzung bereits jetzt vorbereitet. Bis 2035 sollen etwa 95 % des MEP-Handlungskonzeptes in Bearbeitung sein. Eine Gesamtübersicht über die Umsetzungsstrategie findet sich in der Anlage.

Bezugnehmend auf die beschlossenen Änderungsanträge 25-25972-02 „Qualitätsstandards für Fußwege“ und 25-25987-03 „Gesamtkonzept Parken“ liegt auf den in den Anträgen genannten Maßnahmen ein besonderer Fokus. Daher wurden diese Maßnahmen bereits intensiver betrachtet. Deren Umsetzung ist wie folgt geplant:

3. Priorisierung von Maßnahmen

3.1 Antrag „Qualitätsstandards für Fußwege (Drs.-Nr. 25-25972-02)“

- **F1 Qualitätsstandards Fußverkehr**
Unabhängig von der Erarbeitung der Standards fließen die Belange des Fußverkehrs durch die Berücksichtigung der bestehenden Vorschriften bereits jetzt in die Planungsprozesse ein (Daueraufgabe).

Der Auftrag zur Erarbeitung der Qualitätsstandards wird antragsgemäß noch im Jahr 2025 vergeben. Dabei werden auch Wechselwirkungen zu den Maßnahmen F2 bis F8 des MEP berücksichtigt.

3.2 Antrag Gesamtkonzept Parken (Drs.-Nr. 25-25987-03)

Die im Mobilitätsentwicklungsplan vorgesehenen Maßnahmen zum Thema Parken können nicht getrennt voneinander, sondern müssen in einem Gesamtzusammenhang bearbeitet werden. Die Verwaltung beabsichtigt die einzelnen Maßnahmen in einem Masterplan Parken zusammenzuführen. Hierfür sind gegebenenfalls ergänzende Untersuchungen erforderlich. Eine wissenschaftliche Begleitung wird geprüft.

- **P2 Planung von Quartiersgaragen in Neubaugebieten forcieren und Nachrüstung prüfen**
Die Maßnahme wurde bereits gestartet, indem die Vorhaltung von Flächen für Quartiersgaragen in den B-Planverfahren für neue Baugebiete betrachtet wird und wenn möglich erfolgt (z. B. Wenden West und Rautheim).

Eine Übersicht über die grundsätzlichen Kostenpositionen und Finanzierungsmaßnahmen für Quartiersgaragen wurde unter Beteiligung Dritter bereits erstellt. Aktuell erfolgt eine Interessenabfrage bei in Braunschweig tätigen Parkhausbetreibern (2025). Parallel erfolgt ein Erfahrungsaustausch mit anderen Kommunen.

Die Finanzierung und Trägerschaft ist durch Wegfall der Stellplatzpflicht für Wohnungen erheblich erschwert. Im Rahmen der weiteren anstehenden planerischen Fragestellungen wird auch innerhalb des Bestandes bei Entwicklungsüberlegungen die Unterbringung von Quartiersgaragen geprüft.

- P3 Umsetzung eines konsequenten Parkraummanagements

Das Parkraummanagement wurde bereits mit der Ausweitung des gebührenpflichtigen Parkens innerhalb der Okerumflut 2023/2024 erweitert. In diesem Zuge erfolgten auch Anpassungen im Parkraummanagement (z. B. Einführung von Überlappungszonen). Kleinere Anpassungen erfolgen regelmäßig im Betrieb. In Q3 2025 wurde das Parkraumkonzept Helmstedter Straße eingeführt und es erfolgt die Erarbeitung eines Parkraummanagementkonzeptes für das Universitätsviertel. Dieses soll abgestimmt auf die geplante Bewirtschaftung der privaten Universitätsparkplätze in 2025 umgesetzt werden.

Die Erstellung einer gesamtstädtischen Strategie für das Parkraummanagement inkl. politischer Beschlussfassung ist für 2027 vorgesehen. Eine Umsetzung kann nur sukzessive erfolgen.

- P4 Parkraum-Bedarfsprüfung

Die Prüfung von Parkbedarfen und Abwägung gegenüber weiteren Nutzungen im öffentlichen Raum erfolgt im Rahmen von Planungsprozessen und zur Verfügung stehenden Kapazitäten. Dieses stellt eine Daueraufgabe dar und wird bereits jetzt standardmäßig durchgeführt.

- P5 Digitale Parkraumüberwachung

Da die rechtlichen Rahmenbedingungen für eine digitale Parkraumüberwachung derzeit nicht gegeben sind, kann die Maßnahme nicht kurzfristig begonnen werden.

- P6 Smartes Parkleitsystem

Im Rahmen des ab 01.01.2026 geltenden Dienstleistungsvertrages für das städtische Verkehrsmanagement ist auch eine Überarbeitung des städtischen Parkleitsystems vorgesehen. Die Abstimmung zwischen den Vertragsparteien bzgl. der prioritär zu bearbeitenden Maßnahme erfolgt in Q3/Q4 2025. Aufgrund des derzeitigen Zustands des Parkleitsystems liegt hierauf ein besonderes Augenmerk der Vertragsparteien. Eine Umsetzung ist ab 2027 vorgesehen. Es ist im Zuge der Überarbeitung vorgesehen zu prüfen, wie Auslastungsdaten etc. digital zur Verfügung gestellt werden können.

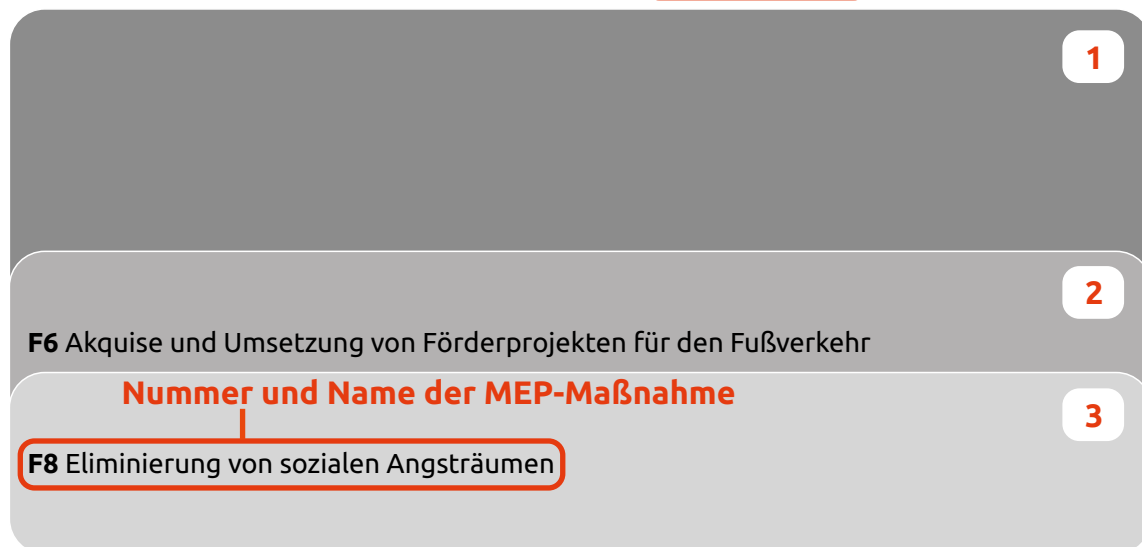
4. Ausblick

Die Einzelmaßnahmen des Handlungskonzeptes sind für die Umsetzung weiter zu konkretisieren. Dazu zählt u. a. die Definition von Meilensteinen, Zuständigkeiten oder zu beteiligende Akteure aus Gesellschaft und Politik. Diese Eckpunkte sollen in einem nächsten Schritt für alle MEP-Maßnahmen festgelegt werden.

Leuer

Anlage/n:

Mobilitätsentwicklungsplan – Umsetzungsstrategie



2025 Umsetzungsstrategie

Die erste Umsetzungsstrategie entsteht nach dem Ratsbeschluss zum MEP und dient der effizienten und koordinierten Umsetzung des Handlungskonzeptes. Ziel: Möglichst alle Maßnahmen sollen bis 2035 angestoßen und frühzeitig mit den erforderlichen finanziellen und personellen Ressourcen sowie organisatorischen Rahmenbedingungen ausgestattet werden. Planungshorizont ist das Jahr 2035 und darüber hinaus.

2030 Umsetzungsstrategie - 1. Fortschreibung

Die erste Fortschreibung der Umsetzungsplanung entsteht mit der ersten MEP-Evaluation voraussichtlich im Jahr 2030. Die Erkenntnisse aus der Zielerreichungsanalyse lassen Rückschlüsse zu, ob die Umsetzungsstrategie angepasst werden muss. Neuer Planungshorizont ist das Jahr 2040 und darüber hinaus.

2035 Umsetzungsstrategie - 2. Fortschreibung

Die zweite Fortschreibung der Umsetzungsplanung entsteht mit der zweiten MEP-Evaluation voraussichtlich im Jahr 2035. Die Erkenntnisse aus der Zielerreichungsanalyse lassen Rückschlüsse zu, ob die Umsetzungsstrategie angepasst werden muss. Neuer Planungshorizont ist das Jahr 2045 und darüber hinaus.

1 Maßnahmenebene „Konzept / Zielsetzungen“

Programmatische und strategische Maßnahmen für die Gesamtstadt Braunschweig.

2 Maßnahmenebene „übergeordnet“

Konkrete Maßnahmen mit stadtbezirksübergreifendem Charakter.

3 Maßnahmenebene „untergeordnet“

Konkrete Maßnahmen mit i. d. R. kleinteiligem und konkretem räumlichen oder inhaltlichem Bezug.

Beginn, Laufzeit und Abschluss der Maßnahme

Diese Angaben wurden gemeinsam mit den zuständigen Organisationseinheiten basierend auf einem ersten gutachterlichen Entwurf abgestimmt. In Projektsteckbriefen zu den Einzelmaßnahmen sind die Angaben von den jeweiligen Realisierungsteams weiter zu konkretisieren. Die Steckbriefe werden zusammen mit der Umsetzungsstrategie regelmäßig aktualisiert und fortgeschrieben.

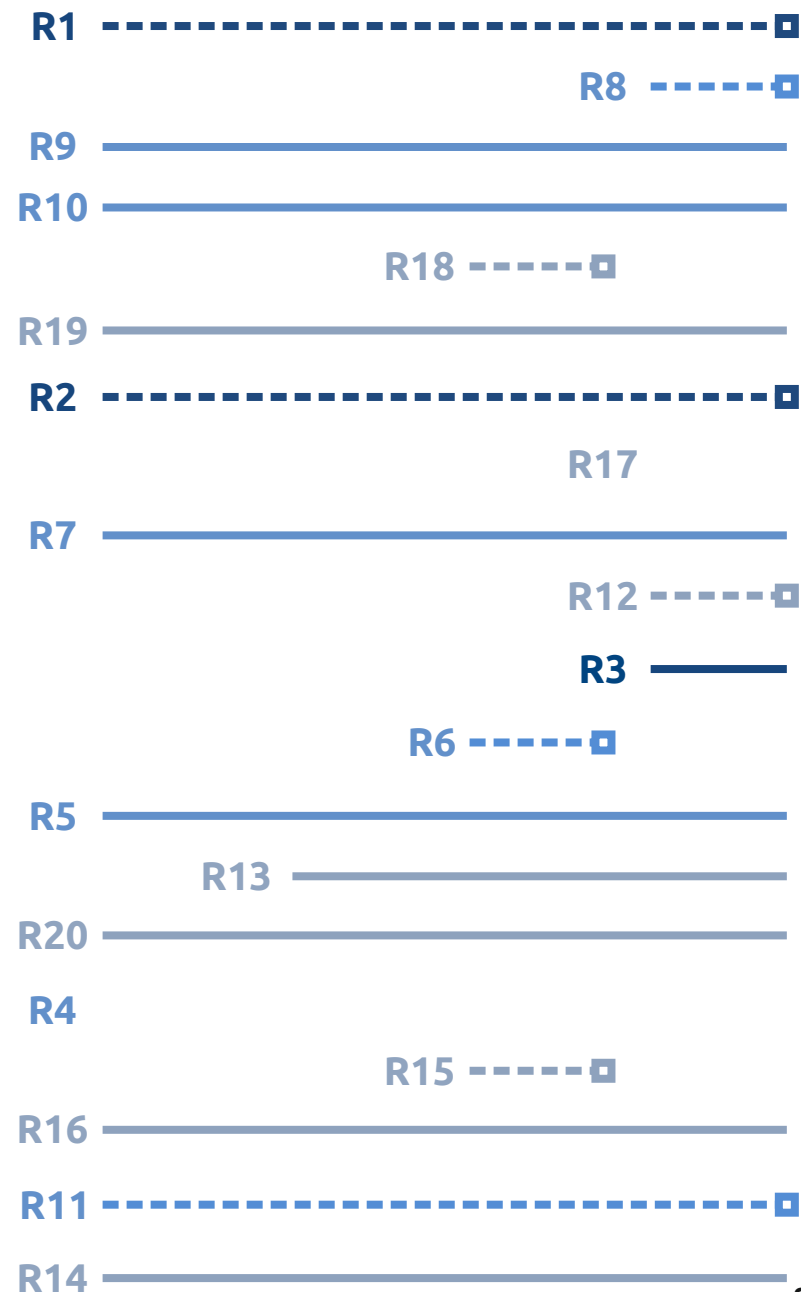


Mobilitätsentwicklungsplan 2035+

Umsetzungsstrategie | Radverkehr

- R1 Gesamtplanung und Ausbau eines Radverkehrsnetzes
- R8 Ausbau von Anschlüssen an das regionale Radverkehrsnetz
- R9 Analyse und Ausbau von bestehenden Hindernissen im Radverkehrsnetz
- R10 Qualitätssicherung für Radwege
- R18 Ausbau der Beleuchtung von Radwegen
- R19 Verbesserung bei Radwegereinigung und Winterdienst
- R2 Umgestaltung von Innenstadtstraßen
- R17 Optimierung der Erreichbarkeit und Umfahrung der Fußgängerzone beibehalten
- R7 Stadtweiter Ausbau von Fahrradabstellanlagen
- R12 Neubau von Fahrradparkhäusern mit entsprechendem Bewirtschaftungssystem
- R3 Evaluation von Radverkehrsprojekten
- R6 Bau der geplanten Radschnellwege
- R5 Qualitätsstandards im Radverkehr umsetzen
- R13 Ausbau geschützte Radfahrstreifen (protected bike lanes)
- R20 Verbesserung der Radverkehrsführung an Baustellen
- R4 Verbesserung der Radverkehrsführung in Knotenpunkten
- R15 Ausbau der automatisierten Lichtsignalanlagendetektion für den Radverkehr
- R16 Optimierung der LSA-Schaltung
- R11 Umbau bestehender Radwege zu priorisierten Velorouten
- R14 Verstärktes Engagement für Verkehrssicherheit im Radverkehr

vor 2025 2025/2026 2027 - 2030 2031 - 2035 ab 2036



Mobilitätsentwicklungsplan 2035+

Umsetzungsstrategie | Inter- und Multimodalität

IM1 Aufwertung und Ausbau des Park+Ride-Angebotes

IM2 Ausbau und Ergänzung des Netzes von Bike+Ride-Anlagen

IM3 Ausweitung des stadtweiten Bikesharing-Systems

IM4 Förderung des Ausbaus des Carsharing-Angebotes

IM5 Konzepterstellung und Umsetzung von Mobilitätsstationen

IM6 Bündelung aller Mobilitätsangebote in ein Buchungssystem

Umsetzungsstrategie | Wirtschaftsverkehr

W1 Umsetzung der Erkenntnisse aus der branchenübergreifenden Logistikstudie

W3 Entwicklung und Umsetzung eines Lkw-Leitsystems

W4 Aufbau eines effizienten Lieferzonenmanagements

W5 Planung und Einsatz von Kleinverteilerzentren für die emissionsarme letzte Meile

W6 Errichtung von Paketautomaten in Wohngebieten

W7 Stadtweite Kontrolle des Lieferzonenmanagements

W2 Prüfung möglicher Verlagerungen von Güterverkehr auf die Schiene

Umsetzungsstrategie | Verkehrssicherheit

V1 Abbau von Nutzungskonflikten

V2 Abbau von Nutzungskonflikten mit dem ruhenden Verkehr

V3 Ausweitung der kommunalen (Geschwindigkeits-)überwachung

vor 2025

2025/2026

2027 - 2030

2031 - 2035

ab 2036

IM1 -----■

IM2 =====

IM3 -----■

IM4 -----■

IM5

IM6 -----■

W1 -----■

W3

W4 -----■

W5 -----■

W6 -----■

W7 -----■

W2

V1 =====

V2

V3 =====

Mobilitätsentwicklungsplan 2035+

Umsetzungsstrategie | Alternative Antriebe

- A1** Konsequenter Ausbau der Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum
- A4** Auf- und Ausbau von öffentlicher Ladeinfrastruktur in Parkhäusern und Tiefgaragen
- A5** Förderung von Carsharing-Stellplätzen mit Ladeinfrastruktur
- A2** Elektrifizierung von dienstlichen Fahrzeugflotten
- A3** Ausbau der Alternativen Antriebe in der Busflotte

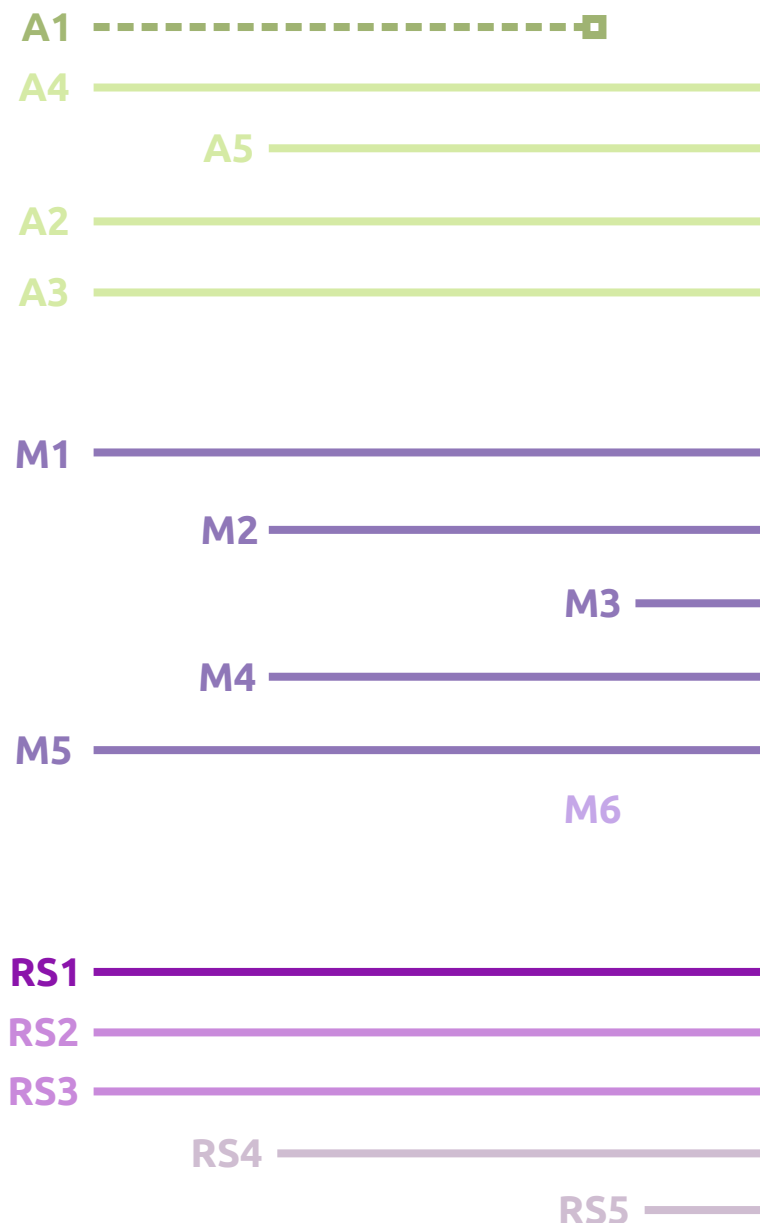
Umsetzungsstrategie | Mobilitätsmanagement

- M1** Organisation der Schulmobilität
- M2** Einrichten eines vorhabenbezogenen Arbeitskreis Mobilitätsentwicklungsplan
- M3** Mobilitätsberatung und -angebote für Bürger:innen schaffen
- M4** Beratung zum betrieblichen Mobilitätsmanagement
- M5** Ausweitung des veranstaltungsbezogenen Mobilitätsmanagement
- M6** Schaffung eines interaktiven Stadtplans mit Echtzeit-Verkehrsdaten

Umsetzungsstrategie | Raum- und Siedlungsentwicklung

- RS1** Orientierung am Leitbild der 15-Minuten-Stadt
- RS2** Neuaufteilung und Umgestaltung von Verkehrsräumen
- RS3** Nachhaltige Stadt- und Quartiersentwicklung in den Fokus setzen
- RS4** Nachhaltige Verkehrsplanung für Gewerbegebiete
- RS5** Ausbau von PV über Verkehrsflächen

vor 2025 2025/2026 2027 - 2030 2031 - 2035 ab 2036



Mobilitätsentwicklungsplan 2035+

Umsetzungsstrategie | Fußverkehr

F1 Qualitätsstandards für den Fußverkehr festlegen, umsetzen und nachrüsten

F2 Programm zur Umsetzung der Barrierefreiheit

F3 Programm für Grün in Straßenräumen aufsetzen

F4 Verbesserung der Aufenthaltsqualität

F5 Schaffung von fußgängerfreundlicher Kreuzungen und Querungen

F6 Akquise und Umsetzung von Förderprojekten für den Fußverkehr

F7 Aufwertung von Fußgängerzonen

F8 Eliminierung von sozialen Angsträumen

F9 Anforderungs-Grün für den Kfz

Umsetzungsstrategie | Öffentlicher Verkehr

ÖV1 Einsatz für einen attraktiven Regionalverkehr auf Schiene und Bus

ÖV4 Prüfung und Bau zusätzlicher Bahnhaltepunkte (SPNV)

ÖV5 Unterstützung bei der Sicherung einer attraktiven Verknüpfung im ÖV

ÖV6 Prüfung von sinnvollen Verbesserungen des Tarifsystems

ÖV9 Smartes Ticketing (Check-In, Check-Out)

ÖV2 Anpassung der Infrastruktur an zeitgemäßen ÖPNV

ÖV3 Vorhaben zur Beschleunigung des ÖPNV umsetzen

ÖV7 Stringente Umsetzung der Barrierefreiheit im ÖPNV forcieren

ÖV8 Ausbau von On-Demand-Verkehren vorantreiben (flexibler ÖPNV)

ÖV10 Prüfung der Einführung von Expressbuslinien

ÖV11 Prüfung der Umsetzbarkeit einer Taktverdichtung im Stadtverkehr

vor 2025

2025/2026

2027 - 2030

2031 - 2035

ab 2036

F1 —————

F2 —————

F3 —————

F4 —————

F5 - - - - -

F6 - - - - -

F7

F8 —————

F9

ÖV1 - - - - -

ÖV4 - - - - -

ÖV5 —————

ÖV6 - - - - -

ÖV9 - - - - -

ÖV2 - - - - -

ÖV3 - - - - -

ÖV7 —————

ÖV8

ÖV10

ÖV11 - - - - -

Mobilitätsentwicklungsplan 2035+

Umsetzungsstrategie | Fließender Kfz-Verkehr

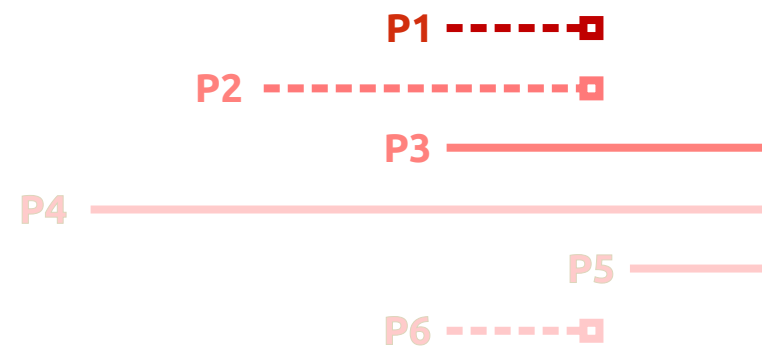
- K1** Verkehrsberuhigung auf Nebenstraßen
- K3** Verkehrliche Beruhigung von Ortsdurchfahrten
- K4** Verkehrsberuhigende Maßnahmen in Geschäftslagen umsetzen
- K6** Prüfung und ggf. Umbau des City-Rings
- K7** Konzept zur Verlagerung des Durchgangsverkehrs (z. B. Verkehrsberuhigung Bohlweg)
- K9** Prüfung und ggf. Umbau des Wilhelminischen Rings
- K2** Umsetzung eines strategischen Hauptnetzes für den Kfz-Verkehr
- K5** Untersuchung veränderter Verkehrsführungen (außerhalb Innenstadt)
- K8** Optimierung der südlichen Innenstadtumfahrung
- K10** Prüfung der verkehrsmittelübergreifenden Bedeutung des Brodwegs

vor 2025 2025/2026 2027 - 2030 2031 - 2035 ab 2036



Umsetzungsstrategie | Ruhender Kfz-Verkehr

- P1** Erarbeitung einer städtischen Stellplatzsatzung
- P2** Planung von Quartiersgaragen in Neubaugebieten forcieren und Nachrüstung prüfen
- P3** Umsetzung eines konsequenten Parkraummanagements
- P4** Parkraum-Bedarfsprüfung
- P5** Digitale Parkraumüberwachung
- P6** Smartes Parkleitsystem



Mobilitätsentwicklungsplan 2035+

Umsetzungsstrategie | Gesamtübersicht

vor 2025	2025/2026	2027 - 2030	2031 - 2035	ab 2036
37 von 88 42 %	15 von 88 17 %	16 von 88 18 %	18 von 88 20 %	2 von 88 3 %
R1	R13	R18	R3	F9
R2	IM1	R6	R8	K9
R9	W7	R15	R17	
R10	A5	IM3	R12	
R7	M2	IM6	IM5	
R5	M4	ÖV2	W2	
R4	RS4	ÖV9	W3	
R11	F1	ÖV11	V2	
R19	F2	K3	V3	
R20	ÖV1	K4	M3	
R16	ÖV3	K10	M6	
R14	ÖV6	P1	RS5	
IM2	K7	P3	F7	
IM4	K8	P6	ÖV8	
W1	P2	F5	ÖV10	
W4		F6	K6	
W5			K5	
W6			P5	
V1				
A1				
A4				
A2				
A3				
M1				
M5				
RS1				
RS2				
RS3				
F3				
F4				
F8				
ÖV4				
ÖV5				
ÖV7				
K1				
K2				
P4				

Betreff:

16. Kompaktbericht Stadtbahnausbau

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

25.08.2025

Beratungsfolge

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

02.09.2025

Status

Ö

Sachverhalt:

Die Braunschweiger Verkehrs-GmbH (BSVG) und die Verwaltung berichten seit dem 31.12.2017 halbjährlich im Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben in Form eines Kompaktberichts zum Stand des Stadtbahnausbaus.

Der 16. Kompaktbericht mit dem Stichtag 30.06.2025 wird hiermit vorgelegt.

Leuer

Anlage/n:

Anlage 1: 16. Kompaktbericht Textteil

Anlage 2: 16. Kompaktbericht Tabellenteil

Kompaktbericht „Stadt.Bahn.Plus.“ – Stadtbahnausbau Braunschweig, Zielnetz 2030

Stichtag 30.06.2025

Gesamtprojekt

a. Förderung + Konzeptentwicklung

Der finale Zuwendungsantrag für das Teilprojekt Volkmarode Nord wurde im März 2025 an die LNVG als zuständige Stelle übermittelt. Die Prüfung durch die LNVG dauert derzeit an. Anschließend können die Freigaben zu den Landes- und Bundesmitteln erfolgen.

b. Grunderwerb

Im ersten Halbjahr 2025 konnten weitere Beurkundungen für Kaufverträge entlang der Strecke Volkmarode Nord durchgeführt werden. Dazu gehört u.a. die Sicherung von erforderlichen Flächenanteilen von der Remenhof-Stiftung. Weitere Gespräche sind für das 2. Halbjahr 2025 geplant.

Teilprojekt 1 – Volkmarode Nord

a. Infrastrukturplanung

Die Planfeststellungsverfahren für die Wendeanlage in Gliesmarode und die Strecke nach Volkmarode Nord laufen derzeit. Für die Wendeanlage in Gliesmarode wird bis Jahresende ein Planfeststellungsbeschluss erwartet. Für die Strecke nach Volkmarode Nord liegen die Einwendungen von Betroffenen sowie Trägern öffentlicher Belange vor und werden derzeit beantwortet. Die Erörterung wird voraussichtlich im Herbst stattfinden können. Ein Termin für einen Planfeststellungsbeschluss kann derzeit noch nicht abgeschätzt werden.

Im Vorfeld des Zuwendungsantrags wurde die Kostenermittlung auf Wunsch der Fördermittelgeber aktualisiert und auf den Preisstand (08/2024) für die Baupreise angepasst. Der inflationsbedingte Anstieg der Kosten beträgt ca. 13%. Die weiteren Erhöhungen von ca. 3% sind auf ergänzende Korrekturen und Anpassungen zurückzuführen, die aufgrund detaillierterer Planung und zwischenzeitlich vorliegender Gutachten durchgeführt wurden. Vorbehaltlich der Überprüfung durch die LNVG ergibt sich in der Prognose eine Erhöhung der Eigenmittel von ca. 0,4 Mio. (netto) für den Konzern Stadt (BSVG und Stadt). Detaillierte Daten sind der Tabelle zum Kompaktbericht zu entnehmen.

Aufgrund von aufgetretenen bzw. absehbaren Verzögerungen in der Genehmigungsplanung und im Planfeststellungsverfahren ergibt die aktuelle Bauablaufplanung eine mögliche Inbetriebnahme der Stadtbahn im Jahr 2030.

b. Bürgerbeteiligung

Kein neuer Sachstand - Beteiligungsformate im Vorfeld bzw. während der Bauausführung werden mit ausreichend Vorlauf angekündigt werden.

Teilprojekt 2 – Lindenberg/Rautheim

a. Infrastrukturplanung

Der Entwurf der Verkehrsanlage ist abgeschlossen und wurde im Juni öffentlich vorgestellt. Einzelne Planungsdetails beispielsweise der Freianlagen, der Entwässerungsanlagen oder der technischen Ausrüstung und zu notwendigen Leitungsverlegungen werden derzeit noch bearbeitet. Die Freianlagenplanung zur Umgestaltung der heutigen Wendeschleife am Krematorium ist noch in Abstimmung.

Die Brückenentwürfe inkl. Tragwerksplanung sind in Details nochmals zu überarbeiten, da sich u.a. Technische Regelwerke im Projektverlauf geändert haben. Nach Überprüfung der Anforderungen der DB wurde außerdem ein punktueller Anpassungsbedarf an Anlagen der DB (Fahrleitungsabsenkung) ermittelt. Hierzu sind an Anlagen der DB zusätzliche Planungs- und Bauleistungen im Projekt zu erbringen.

Ein Bauablaufkonzept wurde erstellt. Die Bauzeit bis zu einer Inbetriebnahme der Stadtbahn wird ca. 3,5 Jahre betragen, die Gesamtbauzeit für alle Anlagen voraussichtlich ca. 4 Jahre. Voraussetzung ist, dass die Strecke an mehreren Stellen gleichzeitig hergestellt wird. Hieraus ergibt sich eine prognostizierte Inbetriebnahme der Stadtbahn im Jahr 2031.

Sobald die vorstehenden Planungspunkte abgeschlossen sind, wird eine Kostenberechnung zum integrierten Entwurf aller Gewerke erstellt. Die fortgeschriebene Kostenschätzung lässt weiterhin eine Förderwürdigkeit (also einen NKI von größer 1,2) erwarten.

b. Bürgerbeteiligung

Am 19.06.2025 wurde eine Bürger-Informationsveranstaltung zur Vorstellung der Entwurfsplanung durchgeführt. Ergänzend präsentiert wurden eine Verkehrssimulation sowie die Grundzüge des Bauablaufkonzeptes. Es haben ca. 300 Teilnehmer vor Ort und digital an der Veranstaltung teilgenommen.

Teilprojekt 3 – Heidberg/Salzdahlumer Straße - Campusbahn/Querum

Heidberg/Salzdahlumer Str.

Kein neuer Sachstand.

Campusbahn/Querum

Für die Integration der Stadtbahngleise in den Trassenverlauf der Anschlussbahn gibt es machbare Varianten. Nach Abschluss der Arbeitsgruppenphase unter Beteiligung von Vertretern der Hafenbetriebsgesellschaft und von BS Energy soll ein weiterer Workshop zur Bürgerbeteiligung für den Streckenabschnitt Hamburger Straße bis TU Campus Nord und Ost durchgeführt werden. Die Veranstaltung ist noch nicht terminiert.

Teilprojekt 4 – westliche Innenstadt - Lehdorf/Kanzlerfeld

Kein neuer Sachstand. Machbarkeitsstudien im Teilprojekt noch nicht gestartet.

Nächster Kompaktbericht:

Der nächste Kompaktbericht ist zum Stichtag 31.12.2025 vorgesehen.

gez. Leuer

Anlage(n): Übersicht Kennzahlen (tabellarischer Teil)

ANLAGE KENNZAHLEN, Kompaktbericht "Stadt.Bahn.Plus." - Stadtbahnausbau Braunschweig, Zielnetz 2030 (Stichtag 30.06.2025)

Hinweis: Zeilen in denen keine veränderten Daten berichtet wurden, sind ausgeblendet. Der jeweils letztgültige Datenstand ist somit ersichtlich.

Gesamtprojekt - Zielnetz 2030												
	Investitionskosten Stadtbahn in Mio. € [netto]				Streckenlänge gesamt	Strecke auf besonderem Bahnkörper	Strecke straßenbündiger Bahnkörper	Fertigstellung/ IB	Nutzen- Kosten- Faktor	Prognostizierte Fördermittel	zusätzlicher, begleitender Straßenbau (optional)	Folgekosten "Konzern Stadt - Vergleich Ohnefall/Mitfall"
	Baukosten ¹⁾	Bauneben- kosten	Risiko/ UV	Summe "Prognose"	ca. km	ca. km / ca. %	ca. km / ca. %	Jahr		ca. Mio. €	ca. Mio. €	Mio. €/Jahr ₍₂₀₃₀₎
Grundsatzbeschluss 21.02.2017	170,8	18,2	-	189,0	-	- / 60%	- / 40%	2030	1,3	-	-	1,4
Bericht 1, Stichtag 31.12.2017	170,8	18,2	-	189,0	-	- / 60%	- / 40%	2030	1,4	-	-	-
Bericht 5, Stichtag 31.12.2019 (Vorzugsvariante/Untersuchungsraum) ⁸⁾	177,4	25,3	5,9	208,6	o	o	o	o	o	-	-	1,2 ⁹⁾
Bericht 8, Stichtag 30.06.2021 (Vorzugsvariante/Untersuchungsraum) ⁸⁾	193,2	27,8	4,5	225,5	o	o	o	o	o	-	-	o
Bericht 10, Stichtag 30.06.2022 (Vorzugsvariante/Untersuchungsraum) ⁸⁾	199,3	29,5	4,6	233,4	o	o	o	o ¹³⁾	o	-	-	o
Bericht 13, Stichtag 31.12.2023 (Vorzugsvariante/Untersuchungsraum) ⁸⁾	206,8	30,8	5,0	242,6	o	o	o	o ¹³⁾	o	-	-	o
Bericht 14, Stichtag 30.06.2024 (Vorzugsvariante/Untersuchungsraum) ⁸⁾¹⁷⁾	239,6	46,3	17,4	303,3	o	o	o	o ¹³⁾	o	-	-	o
Bericht 15, Stichtag 31.12.2024 (Vorzugsvariante/Untersuchungsraum) ⁸⁾¹⁷⁾	239,6	46,3	17,4	303,3	o	o	o	o ¹³⁾	o	-	-	o
Bericht 16 , Stichtag 30.06.2025 (Vorzugsvariante/Untersuchungsraum) ⁸⁾¹⁷⁾	246,6	47,8	17,6	312,0	o	o	o	o ¹³⁾	o	-	-	o

Teilprojekt 1 - Volkmarode (inkl. Zwischenwende Gliesmarode)											
	Investitionskosten Stadtbahn in Mio. € [netto]				Streckenlänge gesamt	Strecke auf besonderem Bahnkörper	Strecke straßenbündiger Bahnkörper	Fertigstellung/ IB	Nutzen- Kosten- Faktor	Prognostizierte Fördermittel	zusätzlicher, begleitender Straßenbau (optional)
	Baukosten ¹⁾	Bauneben- kosten	Risiko/ UV	Summe "Prognose"	ca. km	ca. km / ca. %	ca. km / ca. %	Jahr		ca. Mio. €	ca. Mio. € "Prognose"
Grundsatzbeschluss 21.02.2017	15,7	1,3	-	17,0	-	-	-	-	1,3 ⁵⁾	-	-
Bericht 4, Stichtag 30.06.2019 <i>Vorzugsvariante</i>	18,3	3,8	1,9	24,0	1,4 km	- / 70%	- / 30%	2024	1,4 ⁷⁾	11,3	-
Bericht 5, Stichtag 31.12.2019 <i>Vorzugsvariante</i>	o	o	o	o	o	- / 75 %	- / 25 %	o	o	o	-
Bericht 6, Stichtag 30.06.2020 <i>Vorzugsvariante</i>	25,8 ¹²⁾	5,2	1,5	32,5	o	o	o	2025	1,4 ¹¹⁾	20,7 ¹⁰⁾	-
Bericht 10, Stichtag 30.06.2022 <i>Vorzugsvariante</i>	31,9	6,9	1,6	40,4	1,4	1,1 km / 77 %	0,3 km / 23%	2028	1,4 ¹⁴⁾	27,6	0,8
Bericht 11, Stichtag 31.12.2022 <i>Vorzugsvariante</i>	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o
Bericht 13, Stichtag 31.12.2023 <i>Vorzugsvariante</i>	39,3	8,3	2,0	49,6	o	o	o	o	1,3 ¹⁴⁾	34,2	0,6
Bericht 15, Stichtag 31.12.2024 <i>Vorzugsvariante</i>	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o
Bericht 16 , Stichtag 30.06.2025 <i>Vorzugsvariante</i>	45,8 ¹⁸⁾	9,7	2,1	57,6	o	o	o	2030	1,27 ¹⁹⁾	41,8	0,6

Teilprojekt 2 - Rautheim											
	Investitionskosten Stadtbahn in Mio. € [netto]				Streckenlänge gesamt	Strecke auf besonderem Bahnkörper	Strecke straßenbündiger Bahnkörper	Fertigstellung/ IB	Nutzen- Kosten- Faktor	Prognostizierte Fördermittel	zusätzlicher, begleitender Straßenbau (optional)
	Baukosten ¹⁾	Bauneben- kosten	Risiko/ UV	Summe "Prognose"	ca. km	ca. km / ca. %	ca. km / ca. %	Jahr		ca. Mio. €	ca. Mio. € "Prognose"
Grundsatzbeschluss 21.02.2017	28,6	2,8	-	31,4	-	-	-	-	1,4 ⁵⁾	-	-
Bericht 4, Stichtag 30.06.2019 <i>Vorzugsvariante</i>	32,6	7,4	4,0	44,0	3,6 km	- / 95%	- / 5%	2025	1,3 ⁷⁾	25,1	-
Bericht 5, Stichtag 31.12.2019 <i>Vorzugsvariante</i>	o	o	o	o	o	- / 98%	- / 2%	o	o	o	-
Bericht 6, Stichtag 30.06.2020 <i>Vorzugsvariante</i>	40,9 ¹²⁾	8,5	3,0	52,4	o	o	o	o	1,2 ¹¹⁾	37,1	4,7
Bericht 10, Stichtag 30.06.2022 <i>Vorzugsvariante</i>	o	o	o	o	o	o	o	2029	o	o	o
Bericht 15, Stichtag 31.12.2024 <i>Vorzugsvariante</i>	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o
Bericht 16 , Stichtag 30.06.2025 <i>Vorzugsvariante</i>	o	o	o	o	o	o	o	2031	o	o	o

Teilprojekt 3.1/3.2 - Salzdahlumer Str./ Campusbahn											
	Investitionskosten Stadtbahn in Mio. € [netto]				Streckenlänge gesamt	Strecke auf besonderem Bahnkörper	Strecke straßenbündiger Bahnkörper	Fertigstellung/ IB	Nutzen- Kosten- Faktor	Prognostizierte Fördermittel	zusätzlicher, begleitender Straßenbau (optional)
	Baukosten ¹⁾	Bauneben- kosten	Risiko/ UV	Summe "Prognose"	ca. km	ca. km / ca. %	ca. km / ca. %	Jahr		ca. Mio. €	ca. Mio. € "Prognose"
Grundsatzbeschluss 21.02.2017	72,4	8,0	-	80,4	-	-	-	-	1,6 ⁵⁾	-	-
Bericht 1, Stichtag 31.12.2017	72,4	8,0	-	80,4	-	-	-	2027	2,0 ⁶⁾	-	-
Bericht 13, Stichtag 31.12.2023	o	o	o	o	-	-	-	wird derzeit aktualisiert	o	-	-

Projektteil 3.1 Salzdahlumer Str.											
Bericht 14, Stichtag 30.06.2024	75,6	17,0	9,4	102,0	3,3 km	3,0 / ca. 90%	0,3 / 10%	wird derzeit aktualisiert	o ¹⁵⁾	ca. 67,0 Mio. €	- ¹⁶⁾
Bericht 15, Stichtag 31.12.2024	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o
Bericht 16 , Stichtag 30.06.2025	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o

Projektteil 3.2 Campusbahn											
Bericht 14, Stichtag 30.06.2024	o ¹⁷⁾	o ¹⁷⁾	o ¹⁷⁾	o ¹⁷⁾	-	-	-	o	o	-	-
Bericht 15, Stichtag 31.12.2024	o ¹⁷⁾	o ¹⁷⁾	o ¹⁷⁾	o ¹⁷⁾	-	-	-	o	o	-	-
Bericht 16 , Stichtag 30.06.2025	o ¹⁷⁾	o ¹⁷⁾	o ¹⁷⁾	o ¹⁷⁾	-	-	-	o	o	-	-

Teilprojekt 4.1/4.2 - westliche Innenstadt/Lehndorf-Kanzlerfeld											
	Investitionskosten Stadtbahn in Mio. € [netto]				Streckenlänge gesamt	Strecke auf besonderem Bahnkörper	Strecke straßenbündiger Bahnkörper	Fertigstellung/ IB	Nutzen- Kosten- Faktor	Prognostizierte Fördermittel	zusätzlicher, begleitender Straßenbau (optional)
	Baukosten ¹⁾	Bauneben- kosten	Risiko/ UV	Summe "Prognose"	ca. km	ca. km / ca. %	ca. km / ca. %	Jahr		ca. Mio. €	ca. Mio. € "Prognose"
Grundsatzbeschluss 21.02.2017	54,2	6,0	-	60,20	-	-	-	-	1,4 ⁵⁾	-	-
Bericht 1, Stichtag 31.12.2017	54,2	6,0	-	60,20	-	-	-	2030	1,3 ⁶⁾	-	-
Bericht 8, Stichtag 30.06.2021	o	o	o	o	-	-	-	o	o	-	-
Bericht 9, Stichtag 28.02.2022	o	o	o	o	-	-	-	wird derzeit aktualisiert	o	-	-
Bericht 15, Stichtag 31.12.2024	o	o	o	o	-	-	-	o	o	-	-
Bericht 16, Stichtag 30.06.2025	o	o	o	o	-	-	-	o	o	-	-

Bemerkungen:

- *) dargestellt ist jeweils die letzte mit Werten versehene Berichtszeile und die zum Stichtag gehörende Berichtszeile
- 1) Baukosten inkl. Grunderwerbskosten
- 2) ab Bericht 2 wurde die Kostenplanungsmethodik verändert: Für Teilprojekte in denen die Voruntersuchung abgeschlossen ist, wird zusätzlich eine Risikoposition gebildet
- 3) die Kostenveränderung setzt sich zusammen: 1. Fortschreibung des Baupreisindex, 2. Erhöhung des Anteils an Baunebenkosten, 3. planerisch/inhaltliche Anpassungen im Vergleich zur Ausgangsvariante im Teilprojekt
- 4) in der Pos. Risiko/Unvorhergesehenes sind auch bisher noch nicht im Detail bezifferbare Kosten für mögliche Anpassungsmaßnahmen an den DB-Anlagen enthalten
- 5) in Anlehnung an das Verfahren der "Standardisierten Bewertung 2006"
- 6) in Anlehnung an das Verfahren der "Standardisierten Bewertung 2016"
- 7) in Anlehnung an das Verfahren der "Standardisierten Bewertung 2016" auf Grundlage der Ergebnisse (und Baukostenermittlungen) aus Voruntersuchung für konkrete Trassenvariante
- 8) Summe der jeweils zuletzt ermittelten Prognosewerte pro Teilprojekt
- 9) für die noch nicht konkretisierten Teilprojekte 3 und 4 wurde ein pauschaler Sicherheitsaufschlag berücksichtigt
- 10) für die noch nicht fortführend geplante Wendeanlage Gliesmarode wurden Kosten aus der Machbarkeitsstudie 2018 (inkl. Aufschlag zur Anpassung auf den Preisindex 2019) angesetzt
- 11) in Anlehnung an das Verfahren der "Standardisierten Bewertung 2016" auf Grundlage der Ergebnisse (und Baukostenermittlungen) nach Lph. 2 Vorplanung
- 12) in den Baukosten sind in Bezug auf Leitungsträgerkosten (z.B. Leitungsumlegungen) noch keine konzessionsrechtlichen Abzüge berücksichtigt
- 13) Das Jahr der Inbetriebnahme für das Gesamtkonzept und alle Teilstrecken, kann frühestens nach Start der Voruntersuchung des Teilprojektes 4 neu abgeschätzt werden.
- 14) Der Nutzen-Kosten-Index (NKI) ist noch nicht final ermittelt, aber mit den Fördermittelgebern "vorläufig abgestimmt"
- 15) Der abgeschätzte Nutzen-Kostenfaktor (NKI) für das Teilprojekt 3 (inkl. Campusbahn "kurz" (ohne Brücke/ohne Erschließung Querums) beläuft sich auf > 1,2. Ein einzelner NKI für die Salzdahlumer Str. kann nach aktuellem Konzept nicht angegeben werden.
- 16) Der Anteil des zusätzlichen begleitenden Straßenbaus (nicht stadtbahnbedingt) beläuft sich vorbehaltlich des konkreten Anlagenentwurfes auf ca. 5 Mio. € Baukosten (ohne Baunebenkosten) und wurde in der Gesamtprognose als erste Annahme berücksichtigt. Eine genauere Teil-Prognose kann erst nach Vorliegen eines Anlagenentwurfes erstellt werden.
- 17) In den angegebenen Investitionskosten für das Gesamtprojekt sind ab Bericht Nr. 14 Kosten für eine Campusbahn (ohne eine Erschließung bis nach Querum) in Höhe von ca. 39,1 Mio. Euro (netto, Preisstand 2019; inkl. UV+Risiko und Baunebenkosten) enthalten. Nach Abschluss der Machbarkeitsstudie bzw. der Voruntersuchungsphase werden die Kosten für die Vorzugsvariante für den Untersuchungskorridor Campusbahn/Querum im Bericht aktualisiert und in der betreffenden Zeile für den Projektteil 3.2 ergänzt.
- 18) Die Baukosten (mit Preisindex 08/2022) wurden im Zuge des Antragsverfahrens einer Indizierung (auf 08/2024) unterzogen, um möglichst aktuelle Baupreise zum Förderantrag (gestellt im März 2025) zu hinterlegen. Die Baunebenkosten und der Anteil der Risikovorsorge wurden entsprechend erhöht.
- 19) Die prognostizierten Fördermittel sind auf Grundlage der Antragsdaten ebenfalls aktualisiert worden. Aus der Baukostensteigerung und den ermittelten Zuwendungen ergibt sich eine Erhöhung der prognostizierten Eigenanteile für den Konzern Stadt (BSVG und Stadt) um ca. 0,4 Mio € auf 15,8 Mio. € (netto). Der ermittelte Nutzen-Kosten-Indikator beträgt 1,27. Alle Daten sind vorbehaltlich der Überprüfung durch die LNVG im Rahmen des Förderverfahrens. C-Kosten für zusätzlichen Straßenbau sind hierin nicht berücksichtigt und durch die Stadt zu tragen.

Legende:

- "UV" = Unvorgesehenes
- "-" = noch keine Angaben möglich
- "o" = kein neuer Sachstand bzw. Aussage für Gesamt-/Teilprojekt noch nicht aktualisierbar

Betreff:

Schnellere Öffnung des Bahnübergangs Grünewaldstraße

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

20.08.2025

Beratungsfolge:

		Status
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Vorberatung)	02.09.2025	Ö
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	09.09.2025	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	16.09.2025	Ö

Beschlussvorschlag:

Die Stadt Braunschweig wird gebeten, beim Eisenbahnbundesamt (EBA) die zeitliche Verkürzung der geplanten Schließung des Bahnübergangs Grünewaldstraße zu erwirken. Nach den notwendigen Umbaumaßnahmen sollte der Übergang umgehend wieder zur Querung freigegeben werden. Bis zur Fertigstellung der digitalen Schrankensteuerung ist die Sicherung des Bahnübergangs über eine mobile Schrankenanlage zu ermöglichen.

Sachverhalt:

Der Bahnübergang Grünewaldstraße wird täglich von ca. 2.000 Radfahrenden und knapp 1.000 Zufußgehenden genutzt. Der Übergang ist zwar für Radfahrende schnell zu umfahren, aber für Zufußgehende, besonders mit Kindern oder für Menschen mit Gehbeeinträchtigung mit einem erheblichen Umweg verbunden. Dieser Umweg könnte so vermieden werden. Zudem sollte zur Förderung einer ökologischen Verkehrswende die Gleichbehandlung von allen Verkehrsteilnehmenden diese Maßnahme rechtfertigen, da für andere Kreuzungen mit dem Motorisierten Individualverkehr (MIV) solche Regelungen normalerweise umgesetzt werden, wie z.B. für die Erneuerung des Bahnübergangs Groß Stöckheim im Landkreis Wolfenbüttel.

Nach § 18 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) benötigen "Einzelmaßnahmen, die den Bau oder die Änderung von Betriebsanlagen einer Eisenbahn vorsehen [...] keiner vorherigen Planfeststellung oder Plangenehmigung [...]." Dazu gehören "die im Rahmen der Digitalisierung einer Bahnstrecke erforderlichen Baumaßnahmen, insbesondere Ausstattung einer Bahnstrecke mit Signal- und Sicherungstechnik des Standards European Rail Traffic Management System (ERTMS)."

Der Umbau des Bahnübergangs Grünewaldstraße entspricht einer solchen Maßnahme.

Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG), Ausfertigungsdatum: 27.12.1993. § 18, Erfordernis der Planfeststellung und vorläufige Anordnung, Absatz 1a.

Anlagen:

keine

Betreff:

Schnellere Öffnung des Bahnübergangs Grünewaldstraße

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

01.09.2025

Beratungsfolge

Sitzungstermin

Status

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis) 02.09.2025 Ö

Verwaltungsausschuss (zur Kenntnis)

09.09.2025

N

Rat der Stadt Braunschweig (zur Kenntnis)

16.09.2025

Ö

Sachverhalt:

Beschlussvorschlag:

Die Stadt Braunschweig wird gebeten, beim Eisenbahnbundesamt (EBA) die zeitliche Verkürzung der geplanten Schließung des Bahnübergangs Grünewaldstraße zu erwirken. Nach den notwendigen Umbaumaßnahmen sollte der Übergang umgehend wieder zur Querung freigegeben werden. Bis zur Fertigstellung der digitalen Schrankensteuerung ist die Sicherung des Bahnübergangs über eine mobile Schrankenanlage zu ermöglichen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Zur Anfrage zur Verkürzung des Schließzeiten des Bahnübergangs Grünewaldstraße hat das Eisenbahn-Bundesamt folgende Stellungnahme übermittelt:

„Das Eisenbahn-Bundesamt führt gemäß § 4 AEG (Allgemeines Eisenbahngesetz) die Aufsicht über Eisenbahninfrastrukturen und Fahrzeuge. Diese müssen den Anforderungen der öffentlichen Sicherheit entsprechen. Bei einem Bahnübergang, der für den Straßenverkehr mit Absperrungen gesperrt ist, sind die Anforderungen der öffentlichen Sicherheit gegeben.“

Daher hat das Eisenbahn-Bundesamt keine rechtliche Grundlage Sie bei Ihrem Anliegen zu unterstützen.

Für eine Priorisierung des Bauprozesses bzw. Einfluss auf einen beschleunigten Bauablauf sollten Sie Ihr Anliegen an den entsprechenden Stellen der DB InfraGo vorbringen.“

Da die Stadt selbst nicht Maßnahmenträgerin ist, sondern die Deutsche Bahn InfraGo (DB), ist eine Beschleunigung seitens der Verwaltung nicht möglich. Gleichwohl hat die Verwaltung die Forderung zur Verkürzung der Schließzeit an die DB weitergegeben. Die DB teilte daraufhin mit, dass sie im Rahmen ihrer Möglichkeiten die Planung und Umsetzung der erforderlichen Umbaumaßnahmen sowie eine vorzeitige Öffnung des Bahnübergangs Grünewaldstraße prüft. Wenn die Verwaltung weitere Informationen der DB erhält, wird sie erneut informieren.

Leuer

Anlage/n:

keine

Betreff:
Aufhebung der Ortsdurchfahrtsgrenze auf der Kreisstraße 25

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat III 0600 Baureferat	<i>Datum:</i> 08.08.2025
---	-----------------------------

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 322 Nördliche Schunter-/Okeraue (Anhörung)	19.08.2025	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben ()	02.09.2025	Ö

Beschluss:

Der Aufhebung der Ortsdurchfahrtsgrenze auf der Kreisstraße K 25 zwischen Veltenhof und Wenden wird zugestimmt. Sie erfolgt zum 1. Januar 2026, ist zu verfügen und zeitnah öffentlich bekannt zu machen.

Sachverhalt:

Nach § 4 Abs. 1 des Niedersächsischen Straßengesetzes - in der zurzeit gültigen Fassung - ist eine Ortsdurchfahrt (OD) der Teil der Landes- oder Kreisstraße, der innerhalb der geschlossenen Ortslage liegt und zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmt ist. Die geschlossene Ortslage wird durch die zusammenhängende Bebauung geschaffen.

Zur Erschließung des Neubaugebietes Wenden-West ist eine Verschiebung der Ortsdurchfahrtsgrenze auf der Kreisstraße K 25 in Richtung Süden, hinter die südliche Ausbaugrenze des Kreisverkehrsplatzes, erforderlich geworden. Bereits im Bebauungsplan WE 62 Wenden-West, 1. Bauabschnitt, wurde festgesetzt, dass nach dem Umbau der Veltenhöfer Straße eine Anpassung der OD-Grenze vorgenommen wird.

Auch wenn auf der dann zwischen den Ortsteilen Veltenhof und Wenden verbleibenden freien Strecke von 220 m eine zusammenhängende Bebauung nicht gegeben ist und darüber hinaus auch die Autobahn A 2 die beiden Ortsteile trennt, liegt eine „geschlossene Ortslage vor: Die verbleibende Strecke ist im Verhältnis zur Gesamtlänge der Ortsdurchfahrt von kurzer Ausdehnung und die Bebauung setzt sich danach wieder fort. Im Übrigen befinden sich in dem Abschnitt eine Einmündung und eine Zufahrt zu einem Grundstück.

Vor dem Hintergrund obiger Ausführungen sind die OD-Grenzen bei Station 0,532 und Station 1,184 auf dem Abschnitt 20 der K 25 aufzuheben (Anlage1). Trägerin der Straßenbaulast ist und bleibt die Stadt Braunschweig.

Für die Veröffentlichung in der Braunschweiger Zeitung ist der als Anlage 2 beigefügte Text vorgesehen.

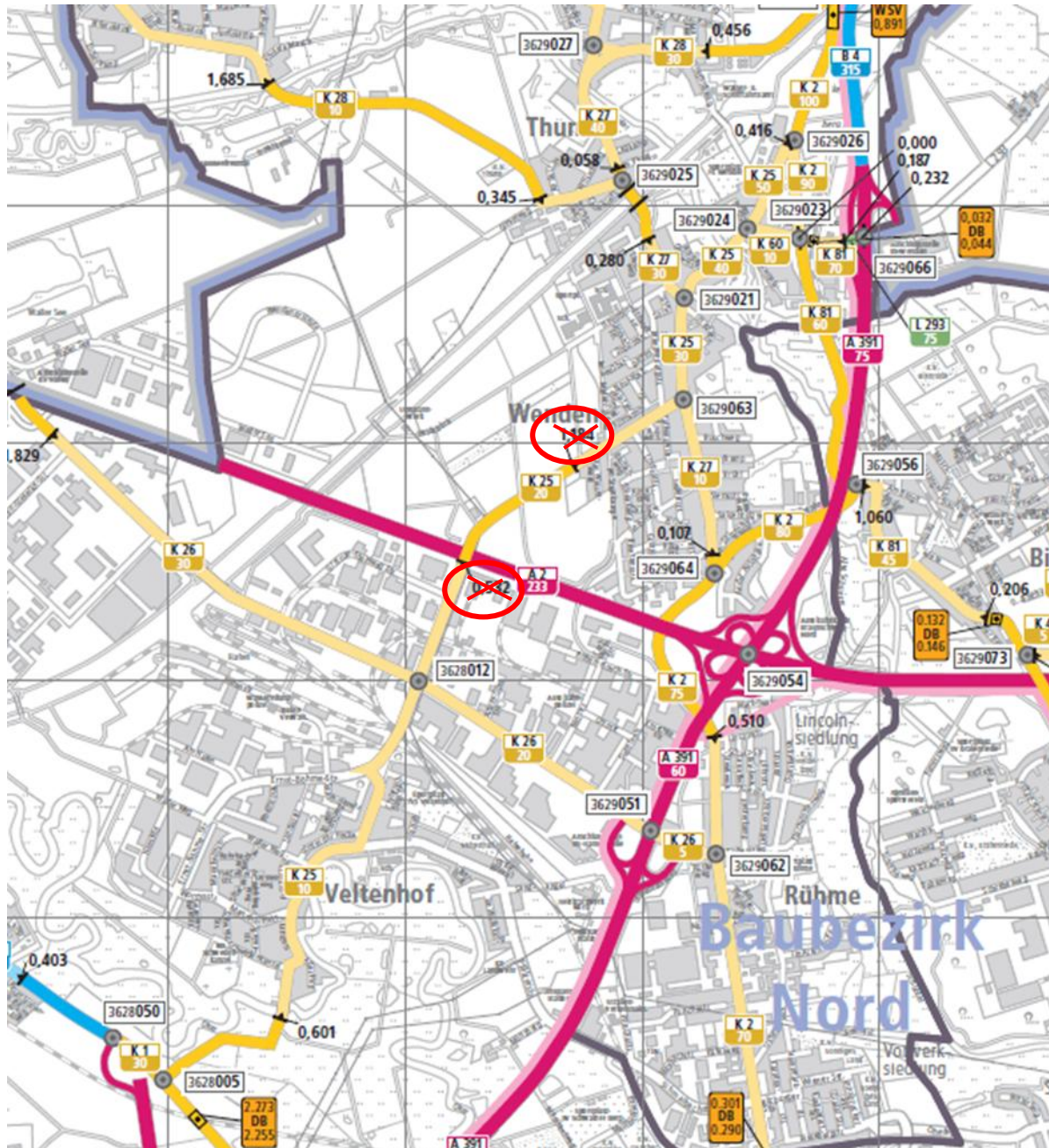
Leuer

Anlage/n:

Anlage 1: Plan

Anlage 2: Text öffentliche Bekanntmachung

Anlage 1



Öffentliche Bekanntmachung

Aufhebung der Ortsdurchfahrtsgrenzen auf der Kreisstraße K 25 Veltenhof - Wenden in Braunschweig

Nach § 4 Abs. 1 des Niedersächsischen Straßengesetzes vom 24. September 1980 - in der zurzeit gültigen Fassung – hebt die Stadt Braunschweig die Grenzen der Ortsdurchfahrten auf dem Abschnitt 20 der Kreisstraße K 25 in Veltenhof und Wenden nach erfolgtem Abschluss der Bauarbeiten der beiden Kreisverkehrsplätze in Wenden zum 1. Januar 2026 auf.

Trägerin der Straßenbaulast ist und bleibt die Stadt Braunschweig.

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diese Verfügung kann innerhalb eines Monats nach Veröffentlichung Klage beim Verwaltungsgericht Braunschweig, Wilhelmstr. 55, 38100 Braunschweig, erhoben werden. Die Klage ist gegen die Stadt Braunschweig, Baureferat, Platz der Deutschen Einheit 1, 38100 Braunschweig zu richten.

Stadt Braunschweig
Baureferat

Betreff:
Haltepunkt Bienrode ÖPNV-Konzept

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat I 0120 Referat Stadtentwicklung, Statistik, Vorhabenplanung	<i>Datum:</i> 25.08.2025
---	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (Anhörung)	27.08.2025	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	02.09.2025	Ö

Beschluss:

Die Verwaltung wird beauftragt, nach Fertigstellung des Haltepunkts Bienrode die Variante 1 umzusetzen.

Sachverhalt:

Die Verwaltung hatte in der Vorlage 24-24888 sowie in der Ergänzungsvorlage 24-24888-01 ausführlich dargelegt, wie durch eine sinnvolle Neugestaltung der Erschließung des Ortsteils Bienrode der neu entstehende Haltepunkt optimal angebunden werden kann. Mit der Ergänzungsvorlage 24-24888-03 informiert die Verwaltung abschließend über die Ergebnisse einer vertiefenden Analyse zur Änderung des Linienweges unter Berücksichtigung der bereits vorgestellten Varianten, ergänzt um eine tiefergehende zahlenbasierte Auswertung von Laufwegen und Fahrgastpotenzialen sowie Bewertung der Nutzbarkeit des Fledermauskamps (Vorschlag aus dem AMTA vom 18.03.2025) als Durchstich zum Haltepunkt.

Varianten der Linienführung der Buslinie 424

Variante 1: Direkte Anbindung der Buslinie 424 an den Haltepunkt (HP) Bienrode

Wie bereits in der Drucksache 24-24888 vorgestellt, soll die Buslinie 424 mit Inbetriebnahme des Haltepunkts Bienrode eine geänderte Linienführung erhalten. Künftig verläuft der Linienweg direkt über den neuen Haltepunkt. Die bisherigen Haltestellen „Pappelallee“, „Am Platz“ und „Im großen Moore“ entfallen. Stattdessen werden die barrierefrei ausgebauten Haltestellen „Bahnhof Bienrode“ und „Lönsweg“ bedient.

Variante 2: Beibehaltung des aktuellen Linienwegs der Buslinie 424 mit Neubau einer Haltestelle in der Waggumer Straße

Der derzeitige Linienverlauf der Buslinie 424 bleibt unverändert bestehen. Zur Anbindung des Haltepunkts Bienrode wird eine neue Bushaltestelle in der Waggumer Straße errichtet.

Variante 3: Kombination aus aktuellem Linienweg und zusätzlicher Anbindung an HP Bienrode über Fledermauskamp

Die Buslinie 424 behält ihren bisherigen Linienverlauf bei, erhält jedoch zusätzlich eine Anbindung an den Haltepunkt Bienrode, die im Rahmen eines Durchstichs des Fledermauskamps (Vorschlag ATMA) ermöglicht wird.

Bewertung der Varianten

Variante 1:

Die Vorteile der direkten Anbindung der Buslinie 424 an den Haltepunkt Bienrode wurden bereits ausführlich in den Drucksachen DS 24-24888 und DS 24-24888-01 dargestellt und werden an dieser Stelle nur kurz zusammengefasst.

Die neue Linienführung der Buslinie 424 über den Haltepunkt Bienrode bringt zahlreiche Vorteile für Fahrgäste und den öffentlichen Nahverkehr in Braunschweig. Durch die Bündelung der Linien 413, 424 und 436 an diesem Haltepunkt wird die Orientierung vor Ort deutlich einfacher, und es entstehen direkte Umsteigemöglichkeiten zwischen den Buslinien sowie zu den Regionalbahnen. Der Ortsteil Bienrode bleibt weiterhin gut angebunden: Die Haltestellen „Am Berge“, „Dammwiese“, „Haltepunkt Bienrode“ und „Lönsweg“ werden bedient, wobei die Haltestelle „Lönsweg“ künftig sowohl von der Linie 413 als auch der Linie 424 angefahren wird.

Durch die neue Linienführung können Fahrgäste der Linie 424 direkt am Haltepunkt Bienrode in die Regionalzüge umsteigen, wodurch die Reisezeiten zum Bahnhof Glesmarode, zum Hauptbahnhof und in Richtung Norden deutlich verkürzt werden. Auch in infrastruktureller Hinsicht ist die Anpassung vorteilhaft: Für die geänderte Linienführung sind keine zusätzlichen Bussteige notwendig, und die barrierefrei ausgebauten Haltestellen „Haltepunkt Bienrode“ und „Lönsweg“ genügen, sodass der aufwendige und kostenintensive barrierefreie Ausbau der anderen Haltestellen geringer priorisiert werden kann. Wenn die Linie 424 ihren alten Weg behalten würde, müssten neue Haltestellen gebaut werden. Die Fahrgäste hätten außerdem einen längeren Fußweg zum Haltepunkt Bienrode. Das alles würde zusätzliche Kosten verursachen und die Umstiegsqualität deutlich verschlechtern.

Insgesamt steigert die neue Linienführung die Übersichtlichkeit, den Komfort und die Attraktivität des Nahverkehrs und leistet zugleich einen wichtigen Beitrag zur Förderung der Verkehrswende.

Variante 2:

Bei Beibehaltung des derzeitigen Linienwegs der Buslinie 424 wäre keine Änderung der Streckenführung erforderlich. Allerdings müssten zur Anbindung des Haltepunkts Bienrode neue Bushaltestellen in der Waggumer Straße nördlich des Haltepunkts, in ausreichender Entfernung zum Bahnübergang, geplant und gebaut werden. Dies wäre mit zusätzlichen Kosten verbunden. Aufgrund des geringen Straßenquerschnitts wären die Haltestellen nur in reduzierter Ausstattung umsetzbar. Zudem würde der Übergang zur Buslinie 436 sowie zu den Regionalbahnen einen Fußweg von etwa 300 Metern erfordern. Damit wäre diese Lösung deutlich weniger attraktiv als eine direkte Anbindung des Haltepunkts durch die Buslinie 424. In den Vorlagen DS 24-24888 sowie DS 24-24888-01 werden auch die Nachteile dieser Variante umfassend dargelegt.

Variante 3:

Die Verwaltung hat die vom AMTA angeregte Linienführung über den Fledermauskamp geprüft. Im Ergebnis ist festzustellen, dass dies aus infrastrukturellen Gründen nicht umsetzbar ist.

Beim Fledermauskamp handelt es sich zum einen um eine Privatstraße, die sich im Eigentum von insgesamt neun verschiedenen Parteien befindet. Darüber hinaus ist die Straße baulich für den Linienverkehr ungeeignet und müsste erst aufwändig ertüchtigt werden. Am Ende der Straße – direkt vor der Lärmschutzwand – befinden sich zudem fünf Garagen, deren Zufahrt den Verkehrsweg auf nur etwa sieben Meter verengt. Für ein sicheres und konfliktfreies Passieren ist die Breite dieser Zuwegung deutlich zu gering. Als besonderes Hindernis für eine mögliche Linienführung ist hierbei zudem die bestehende Lärmschutzwand am Ende des Fledermauskamps zu bewerten. Diese Lärmschutzwand wurde errichtet, um das angrenzende Wohnquartier vor den Lärmemissionen aus dem benachbarten Gewerbegebiet zu schützen. Für eine Durchfahrt an dieser Stelle müsste die Wand durchbrochen und damit ein sogenanntes „Schallloch“ erzeugt werden, durch das der Lärm ungehindert in das Wohnquartier eindringen könnte. Ein solcher Eingriff müsste baulich

sehr aufwendig kompensiert werden, beispielsweise durch eine Errichtung zusätzlicher Lärmschutzwände in Richtung Gewerbegebiet.

Der Umfang und die Kosten dieser Maßnahmen stehen in keinem sinnvollen Verhältnis zum Nutzen.

Im Ergebnis wird deutlich, dass sich durch die Linienführung der Variante 3 die Fahrzeit für alle Fahrgäste, die nicht an den zusätzlich bedienten Haltestellen ein- oder aussteigen, verlängert. Darüber hinaus sprechen verkehrsplanerische und betriebswirtschaftliche Gründe gegen diese Variante. Dazu zählen insbesondere die erhöhten Betriebskosten infolge einer längeren Linienführung (zusätzliche Fahrplankilometer), ein höherer Energieverbrauch sowie steigende Kosten für Unterhaltung, Reinigung und Winterdienst. Ergänzend gelten auch die Ausführungen aus DS 24-24888-01 für die Variante 3.

Aus diesen Gründen ist die vorgeschlagene Routenführung weder wirtschaftlich noch betrieblich umsetzbar.

Fazit

Weitere Details der Analyse der zuvor genannten Varianten sind als Entscheidungsgrundlage der Anlage zu entnehmen.

Unter Abwägung verkehrlicher, betriebswirtschaftlicher und nutzerorientierter Aspekte stellt Variante 1 – die direkte Anbindung der Buslinie 424 an den Haltepunkt Bienrode – nach wie vor die zu bevorzugende Lösung dar. Sie bietet einen barrierefreien, komfortablen und direkten Umstieg zwischen Bus und Bahn, verbessert die Erreichbarkeit des Haltepunkts deutlich und vermeidet kurzfristig und langfristig zusätzliche Betriebs- und Infrastrukturkosten.

Deshalb empfiehlt die Verwaltung weiterhin ausdrücklich die Anbindung des Haltepunkts Bienrode durch die in den Vorlagen (DS 24-24888 und DS 24-24888-01) dargestellte neue Streckenführung der Buslinie 424.

Werner

Anlage/n:

Bewertung ÖPNV-Konzept Bienrode

ANHANG Bewertung ÖPNV-Konzept Bienrode

Status Quo Fahrgastzahlen „Pappelallee“, „Am Platz“ und „Im großen Moore“

Tabelle 1 gibt einen Überblick über die durchschnittlichen Ein- und Aussteigerzahlen an Werktagen (Montag bis Freitag).

Tabelle 1 Durchschnittliche Anzahl der Ein- und Aussteiger (Montag – Freitag)

Haltestelle	Durchschnittliche Anzahl der Ein- und Aussteiger	Anzahl der Fahrten pro Tag
Linie 424		
Pappelallee	42	35
Am Platz	44	35
Im Großen Moore	50	35
Linie 413 (informativ)		
Lönsweg	70	34

Die einzelnen aufgeführten Haltestellen weisen im stadtweiten Vergleich eine geringe Fahrgastfrequenz auf. Die Fahrgastnachfrage kann in Variante 1 auf eine Haltestelle konzentriert werden und damit die Reisezeit im Gesamtblick auf alle Fahrgäste verkürzt werden. Gleichzeitig wird das Liniennetz für die Fahrgäste in Bienrode übersichtlicher, da alle Fahrten der zwei Buslinie 413 und 424 von einer Haltestelle abfahren.

ÖPNV Anbindung Einwohner und Einwohnerinnen

Die in der Variante 1 weiterhin bedienten Haltestellen innerhalb von Bienrode verteilen sich gleichmäßig über den Ort, so dass alle bewohnten Bereiche in einem Einzugsradius von nur 400 m zu einer der Bushaltestellen liegen. Lediglich die Gewerbebetriebe liegen am Rande des 400 m Radius, aber weiterhin im 600 m Radius.

Im Einzugsbereich von 400 Metern werden bei den Varianten 1 und 2 der Linienführung alle rund 1.800 Einwohnerinnen und Einwohner Bienrodes erreicht (vgl. Abbildung 1). Mit Variante 1 verlängert sich für einzelne Personen der Weg zur nächstgelegenen Bushaltestelle geringfügig, dennoch bleiben sämtliche Einwohner und Einwohnerinnen weiterhin innerhalb des Einzugsradius von 400 Metern an den ÖPNV angebunden.

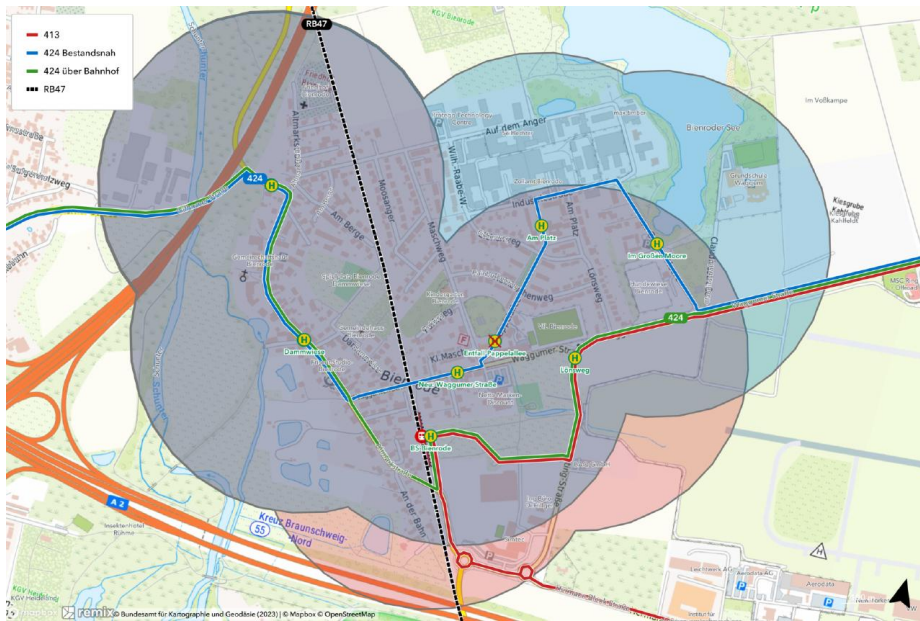


Abbildung 1 Neue (Variante 1) und bestandnahe (Variante 2) Linienführung mit 400 m Radien um Bushaltestellen

Abbildung 2 zeigt den Bereich für die Haltestellen der Variante 1, der innerhalb einer durchschnittlichen Fußwegzeit von 7 Minuten liegt und somit eine sehr gute Erreichbarkeit der Haltestellen darstellt.

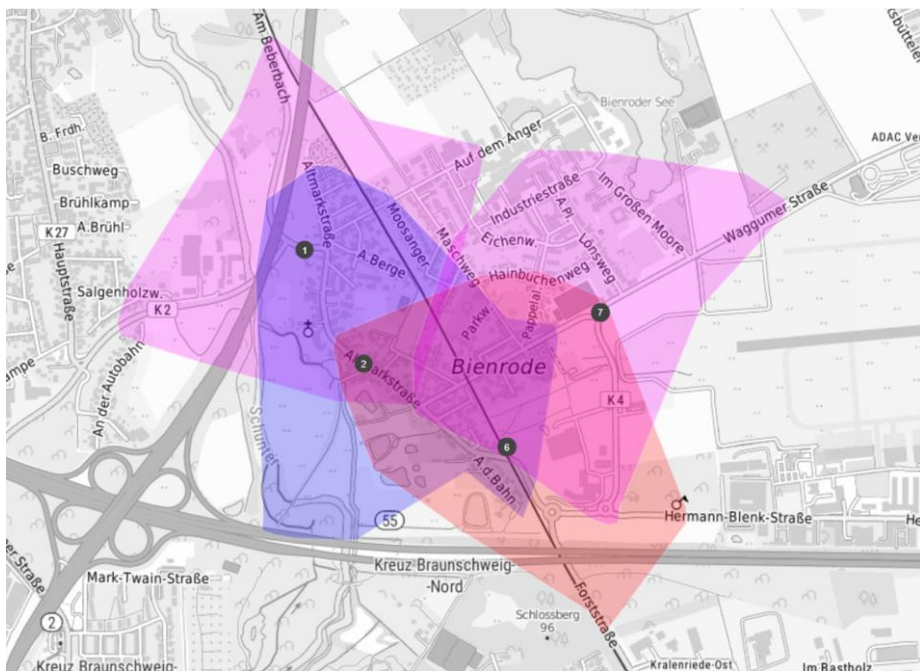


Abbildung 2 Isochronen: Fußwegzeit von 7 Minuten von den Bushaltestellen der Variante 1

Darüber hinaus können innerhalb einer Fußwegzeit von 9 Minuten von allen Haltestellen der veränderten Linienführung aus sämtlichen Teilen des Stadtteils erreicht werden. Damit bleibt die Erschließungsqualität für Bienrode vollumfänglich gegeben (siehe Abbildung 3).



Abbildung 3 Isochronen: Fußwegzeit von 9 Minuten von den Bushaltestellen der Variante 1

ÖPNV Anbindung Gewerbegebiet

Die Erreichbarkeit des Gewerbegebiets Bienrode mit dem Öffentlichen Personennahverkehr ist auch nach der Anpassung des Linienwegs weiterhin gegeben. Die Haltestelle „Am Berge“ stellt den primären Ausstiegspunkt für Fahrgäste aus Richtung Wenden mit Ziel Gewerbegebiet Bienrode dar. Obwohl die Haltestelle „Am Platz“ etwa 100 Meter näher am Gewerbegebiet liegt, ergibt sich aufgrund der Fahrzeit von rund drei Minuten zwischen den beiden Haltestellen ein geringfügiger Zeitvorteil von zwei Minuten, wenn die Fahrgäste bereits an der Haltestelle „Am Berge“ aussteigen. Dieses Nutzungsverhalten ist auch in den Fahrgastzahlen erkennbar.

Im Gewerbegebiet befindet sich unter anderem eine Werkstatt der Lebenshilfe, in der derzeit 18 Personen mit Beeinträchtigungen beschäftigt sind. Davon nutzen 15 Personen regelmäßig den ÖPNV. Der Arbeitsweg erfolgt in der Regel über die Stadtbahnlinien 1 bzw. 10 bis zur Haltestelle „Lincolnsiedlung“ mit anschließendem Umstieg in die Buslinie 424. Die Wahl der Haltestelle ‚Am Berge‘ als Ausstiegspunkt basiert auf praktischen Erfahrungen sowie auf Hinweisen seitens der Betreuerinnen und Betreuer der Lebenshilfeworkstatt.

Tabelle 2 Beispielhafter Vergleich der Fußwege zu „Auf dem Anger 9“ für Fahrgäste aus Richtung Wenden kommend

Haltestelle	Fußweg [m]	Gehzeit [min]	Wegzeit [min]
Am Berge	650 m	9 min	9 min
Am Platz	550 m	8 min	11 min (8 min Gehzeit + 3 min Fahrzeit Bus)

Zukünftige Bedeutung des Haltepunktes Bienrode für den ÖPNV

Zur Bestimmung der Ein-, Aus- und Umsteiger am geplanten Haltepunkt in Bienrode wurde das Verkehrsmodell Stadt und Region Braunschweig für den Prognosehorizont 2030 ausgewertet. Der Planfall 2030 enthält dabei den geplanten Haltepunkt sowie alle in Zukunft darüber laufenden SPNV- und Buslinien.

Die Ein-, Aus- und Umsteiger im Modell für die Prognose 2030 am HP Bienrode, getrennt nach der Verkehrsmitteln Bus und Bahn sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

Tabelle 3 Ein-, Aus- und Umsteiger am Haltepunkt Bienrode

	Gesamt	Bahn	Bus
Einsteiger	581	137	444
davon Quelleinsteiger	171	64	107
davon Umsteiger	410	73	337
Aussteiger	600	243	357
davon Zielaussteiger	190	79	111
davon Umsteiger	410	164	246

Der Haltepunkt stellt nicht nur einen Mehrwert für die Einwohnerinnen und Einwohner Bienrodes dar. Ein kurzer, besonders breit ausgeführter Übergang vom Bahnsteig zum geplanten Busbahnsteig ermöglicht zudem einen komfortablen und barrierefreien Umstieg zu den Stadtbuslinien.

Die Regionalbahnlinie RB47 verzeichnet im Vergleich zu den Jahren 2008/2009 einen Zuwachs an Fahrgästen. In den kommenden Jahren wird die Streckeninfrastruktur schrittweise aufgewertet. Aktuell laufen bereits die Arbeiten für die Inbetriebnahme moderner Sicherungstechnik (elektronisches Stellwerk, Erneuerung von Bahnübergangstechnik). Geplant sind weiter eine Beschleunigung der Strecke, die Inbetriebnahme des zusätzlichen Haltepunktes Isenbüttel Bahnhof, die Elektrifizierung des Abschnitts Gifhorn–Braunschweig im Zusammenhang mit dem Einsatz von batteriebetriebenen Zügen (BEMU-Fahrzeugen) sowie die Errichtung einer Begegnungsstelle in Kralenriede. Letztere Maßnahme ermöglicht künftig einen Halbstundentakt zwischen Gifhorn und Braunschweig. Insgesamt wird die Verbindung dadurch deutlich an Attraktivität gewinnen. Die Umsetzung der zuletzt genannten Maßnahmen ist derzeit für etwa 2033 vorgesehen.

Die derzeitige ÖPNV-Verbindung auf der Relation RB47 in Richtung Gewerbegebiet Hansestraße, Volkswagenwerk, Rühme, Wenden u. a. ist gegenwärtig wenig attraktiv und erreicht lediglich einen ÖV-Anteil von etwa 1,3 %. Zukünftig wird diese Verbindung durch einen möglichen Umstieg am Bahnhof Bienrode deutlich aufgewertet. Voraussetzung hierfür ist eine sowohl angebots- als auch infrastrukturseitig fahrgastorientierte Gestaltung des Umstiegs sowie eine weitere Attraktivitätssteigerung der RB47. Unter diesen Bedingungen ist eine Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr (MIV) zum ÖPNV zu erwarten. Mit einer im Vergleich zum städtischen Mittelwert konservativen Abschätzung von langfristig 9% ÖV-Anteil, besteht auf der neuen Verbindung RB47 <> Linie 424 ein Potenzial von rund 400 Fahrgästen pro Werktag (Montag bis Freitag). Zur Abschöpfung dieses Potenzials ist eine kurze und attraktive Umsteigebeziehung ein entscheidender Faktor.

Betreff:

Verbesserung der Fußgänger- und Radfahrerquerung an der Stadtbahnhaltestelle Jahnplatz

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

19.06.2025

Beratungsfolge

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

Sitzungstermin

19.08.2025
02.09.2025

Status

Ö
Ö

Beschluss:

„Der Planung und der Realisierung zur Verbesserung der Querung an der Stadtbahnhaltestelle Jahnplatz wird zugestimmt.“

Sachverhalt:

Beschlusszuständigkeit:

Die Beschlusszuständigkeit obliegt dem Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben, da es sich bei der Wolfenbütteler Straße um eine Hauptverkehrsstraße handelt, deren verkehrliche Wirkung über die Grenzen des Stadtbezirkes hinausgeht (§ 6 Ziffer 2 lit. h Hauptsatzung).

Anlass:

Die Braunschweiger Verkehrs-GmbH (BSVG) beabsichtigt, in 2026 die Haltestelle Jahnplatz auf der Wolfenbütteler Straße zu sanieren. Die Bahnsteige werden angehoben und neu ausgestattet. Die Planung wurde mit der Verwaltung abgestimmt.

Planung:

An der Stadtbahnhaltestelle Jahnplatz wird der Bahnsteig in beiden Fahrtrichtungen angehoben. Die angrenzenden Gleisquerungen bzw. Aufstellflächen für Fußgänger und Radfahrer entsprechen nicht den erforderlichen Mindestmaßen, so dass die Stadtverwaltung eine Optimierung der Querungen als erforderlich sieht. Daraus resultierend werden auch die beiden Bahnsteige verbreitert und können somit beidseitig mit Geländern versehen werden. Die Gleisquerungen werden als geteilte Querungen mit taktilen Elementen für Sehbehinderte ausgestattet. Die Lichtsignalanlagen werden in sämtlichen Querungsbereichen angepasst. Auf der Westseite werden Fahrradständer angrenzend an den Querungsbereich hergestellt. Da der Radweg in beide Richtungen befahren wird, ist eine Anpassung bis in die Eisenbütteler Straße vorgesehen.

Auf der Ostseite wird der Fuß- und Radverkehr weiterhin gemeinsam geführt, da eine Verbreiterung zulasten einer Fahrspur aus Leistungsfähigkeitsgründen für den motorisierten Individualverkehr (MIV) nicht möglich ist.

Aufgrund der durch die angepasste Haltestelle sowie Querungsbereiche veränderten Bordführung, muss der separate Rechtsabbieger in die Eisenbütteler Straße entfallen. Die rechte Fahrspur wird künftig als kombinierte Geradeaus-/Rechts-Fahrspur genutzt. Dies ist unkritisch hinsichtlich der Leistungsfähigkeit und zur Verbesserung der Sicherheit für Fußgänger und Radfahrende dringend geboten.

Würde die Anhebung der Bahnsteige ohne die begleitenden Maßnahmen der Stadt erfolgen, würden die Bahnsteige nicht verbreitert. Es würden die Warteflächen wie im Bestand (Maße unterhalb der Regelmaße oder gar Mindestmaße) verbleiben, Geländer würden dann nicht installiert werden können. Des Weiteren würden die zusätzlichen Maste die Warteflächen punktuell einengen, wodurch die Nutzung insbesondere mit Kinderwagen, Rollator etc. weiter beeinträchtigt würde.

Den Anliegern ist die Planung vorgestellt worden; sie begrüßen die Verbesserung der Haltestelle sowie der Fußgänger- und Radfahrerführung.

Aus Gründen der Wirtschaftlichkeit ist eine gemeinsame Bauausführung von BSVG und Stadt vorgesehen. Aufgrund der Anpassungen im Fahrbahnbereich wird weiterhin eine erforderliche Fahrbahndeckensanierung in das Projekt integriert.

Um die Maßnahme gemeinsam mit der BSVG umsetzen zu können, die Förderung nicht zu gefährden und die Lieferzeiträume vor allem auf Seiten der BSVG einzuhalten, muss die Ausschreibung im Herbst 2025 erfolgen.

Finanzierung:

Während die BSVG die komplette Erneuerung der Bahnsteige finanziert, ist für die ergänzenden Baumaßnahmen die Stadt zuständig. Die Kosten hierfür betragen ca. 465.000 € (zzgl. Fahrbahndecke) und stehen im Projekt 5S.660017 Stadtbahnbau/Folgemaßnahmen zur Verfügung.

Für das Vorhaben wurden von der BSVG bei der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) Fördermittel für eine Umsetzung in 2025 beantragt. Aufgrund weiterer Maßnahmen entlang der Wolfenbütteler Straße in 2025 und der verkehrlichen Beeinträchtigung der Theodor-Heuss-Straße (parallele Nord-Süd-Achse) musste die Maßnahme Jahnplatz nach Vorgaben der Verkehrsbehörde und Feuerwehr auf 2026 verschoben werden. Die Verschiebung ist mit der LNVG abgestimmt, so dass die Fördergelder nicht gefährdet sind.

Klimawirkungsprüfung

Gemäß DS 24-24424 handelt es sich bei der Verbesserung der Fußgänger- und Radfahrerquerung an der Stadtbahnhaltestelle Jahnplatz um ein klimaschutzrelevantes Thema. Die Checkliste zur Klimawirkungsprüfung ist als Anlage 2 beigelegt.

Leuer

Anlage/n:

Anlage 1: Lageplan

Anlage 2: Checkliste Klimawirkungsprüfung

ANLAGE 1

LEGENDE

Asphalt

Asphalt frisch und neu herstellen

Gehweg

Radweg

grün. Geh-/Radweg

Hallenfläche

Sicherheitszonen

Grünflächen

Tafel, Leinwand

Tafel, Leinwand

Flächenplanung

Lösungspunkte (bestehend)

Geländer mit Kristall

Geländer mit Spitzschutz

von Gebäude

Fluchtgrenze

Kontingenzgrenze

Fluchtgrenze

Geländer (bestehend)

Geländer (bestehend)

Geländer (bestehend)

Genaue Lage der Bahnsteigkante wird durch Hüllkurvenberechnung festgelegt

Braunschweiger Verkehrs-GmbH

BSVG

ausgestellt

bearbeitet

gezeichnet

geprüft

Datum

Name

03.2025

AHE

MB

29.04.25

gsp. J. Hofmann

1:100

175,0 x 59,4 x 1,00m

Haltstellensanierungsprogramm

Haltstelle Jahnplatz

Lageplan

Jahnplatz

Ausführungsplanung

Projekt Nr.

3524

Blatt Nr.

5

1

Diese Zeichnung ist ein Entwurf und darf nicht ohne Zustimmung des Auftraggebers in irgendeiner Weise veröffentlicht werden. Die Haftung für die Richtigkeit der Angaben liegt bei dem Auftraggeber.

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	☐

Betreff:

**Verbesserung der Fußgänger- und Radfahrerquerung an der Stadtbahnhaltestelle Jahnplatz
Änderungsantrag zur Vorlage 25-26021**

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

02.09.2025

Beratungsfolge:

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben
(Entscheidung)

02.09.2025

Status

Ö

Beschlussvorschlag:

Der Beschlussvorschlag der Verwaltung wird um den folgenden zweiten Punkt ergänzt:

1. Der Planung und der Realisierung zur Verbesserung der Querung an der Stadtbahnhaltestelle Jahnplatz wird zugestimmt.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die perspektivische Einrichtung eines geschützten Radfahrstreifens auf der stadteinwärts führenden Fahrbahn der Wolfenbütteler Straße zu prüfen. Zu diesem Zweck wird sie beauftragt zu untersuchen, zu welchem Zeitpunkt und mit welchen begleitenden Maßnahmen der motorisierte Individualverkehr stadteinwärts einspurig geführt werden kann.

Sachverhalt:

Auf Höhe der Stadtbahnhaltestelle Jahnplatz entsprechen die aktuellen Breiten der Geh- und Radwege auf beiden Seiten der Wolfenbütteler Straße nicht den Vorgaben des im Ziele und Maßnahmenkatalog *“Radverkehr in Braunschweig”* unter Maßnahme 6 definierten *“Braunschweiger Standard”* bzw. den *Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen* (RASt 06). Demnach sind Breiten von mindestens 2,30 Metern für Einrichtungsradwege, mindestens 3,20 Metern für Zweirichtungsradwege, sowie mindestens 2,50 Metern für straßenbegleitende Gehwege vorgesehen.

Auch die im Verwaltungslageplan dargestellte Umgestaltung der Querung erreicht diese Mindestmaße nicht. Der Radweg auf westlicher Seite der Haltestelle ist an einer Stelle mit lediglich 2,06 Metern bemessen, während auf der gegenüberliegenden Seite der getrennte Geh- und Radweg zulasten eines gemeinsamen Geh- und Radweges aufgehoben wurde, der seinerseits an einer Stelle nur 3,88 Meter und im weiteren Verlauf stadtauswärts sogar weniger als 3 Meter betragen soll.

Nach den RAST 06 sollen jedoch gemeinsame Fuß- und Radwege nur bei unterdurchschnittlichem Verkehrsaufkommen angelegt werden. Für die Wolfenbütteler Straße ist von einer deutlich höheren Nutzung auszugehen, da sie im Mobilitätsentwicklungsplan 2035+ (MEP) als eine Hauptverkehrsrouten des Radverkehrs ausgewiesen ist.

Damit die Stadt ihren eigenen Qualitätsstandards gerecht wird, ist eine Neuaufteilung des Straßenraumes zwingend zu prüfen. Der MEP sieht unter Maßnahme RS2 *“Aufteilung und Umgestaltung von Verkehrsräumen”* mit sehr hoher Priorität die Neuaufteilung unter Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmenden vor. Vor diesem Hintergrund ist es

sachgerecht, zunächst durch die Verwaltung ermitteln zu lassen, wie das tatsächliche Verkehrsaufkommen auf der Wolfenbütteler Straße verteilt ist und in welchem zeitlichen Rahmen eine Reduzierung auf eine Fahrspur je Fahrtrichtung umsetzbar wäre.

Auf dieser Grundlage kann bewertet werden, ob ein geschützter Radfahrstreifen auf einer wegfallenden Fahrspur eingerichtet werden kann, um die Mindestbreiten einzuhalten und die Verkehrssicherheit sowie die Attraktivität des Radverkehrs deutlich zu verbessern.

Anlage/n:

keine

<i>Betreff:</i> Umsetzung Qualitätsstandard Fahrradstraßen - Wendentorwall
--

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	<i>Datum:</i> 08.08.2025
--	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (Anhörung)	19.08.2025	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	02.09.2025	Ö

Beschluss:

„Der Markierung und Beschilderung der Fahrradstraßen/-zonen gemäß Anlage 1 wird zugestimmt.“

Sachverhalt:

Beschlusskompetenz

Die Beschlusskompetenz des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (AMTA) ergibt sich aus § 76 Abs. 3 Satz 1 NKomVG i. V. m. § 6 Nr. 2 lit. h der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei Fahrradstraßen um einen Beschluss über Planungen, für die der Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben beschlusszuständig ist. Fahrradstraßen sind Teil eines übergeordneten Netzes an Fahrradstraßen, deren Bedeutung somit wesentlich über den Stadtbezirk hinausgeht.

Anlass

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

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

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

Planung

Folgende Maßnahme wird zur Umsetzung vorgeschlagen:

- Wendentorwall (Anlage 1)

Die Straße Wendentorwall liegt in einer Fahrradzone und stellt als Teil Veloroute Wallring (DS 23-20323) eine sehr hohe Netzrelevanz für den Radverkehr dar. Die Erschließungsstraße dient dem Verkehr von Anliegern und deren Besuchern und ist für Kfz als „Anlieger frei“ beschildert.

Es findet beidseitig Senkrechtparken im Seitenraum statt. Durch die alte Gosse und den teilweise nicht definierten Fahrbahnrand schwankt die Fahrbahnbreite. Die Fahrgasse weist jedoch auch nach Abzug der Sicherheitstrennstreifen (je 1,00 m) mindestens das Regellaß (4,00 m) auf. Für die Umsetzung des Qualitätsstandards sind keine baulichen Anpassungen notwendig. Der Bestand bleibt erhalten; es muss ausschließlich markiert und beschildert werden. Die Baumstandorte bleiben unverändert bestehen.

Markiert werden Sicherheitstrennstreifen zu den Senkrechtparkständen sowie das Sinnbild „Fahrradzone“. Der Radverkehr fährt auf der ca. 4 m bis 4,20 m breiten Fahrgasse. Die Sicherheitstrennstreifen dienen dem Radverkehr zur Verdeutlichung des Gefahrenbereiches zu parkenden Fahrzeugen. Der Radverkehr sollte ausschließlich in der Fahrgasse abgewickelt werden. Vom fließenden Kfz-Verkehr kann der Sicherheitstrennstreifen bei Bedarf mit genutzt werden. Diesem steht somit die gesamte Fahrbahnbreite zur Verfügung. Zusätzlich werden auf Höhe der Querungen für Zu-Fuß-Gehende Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen aufgebracht.

Um das praktizierte Parken bis in den Gehweg hinein einzuschränken, wird auf der nördlichen Seite, wo möglich, durch eine definierte Parkstandbegrenzung (Markierung der Parkstände) das Parken weiter auf die Fahrbahn geschoben. Somit stehen Fußgängern künftig breitere Gehwegbereiche zur Verfügung.

Im Zuge der Baumaßnahme um die verbesserte Querungsmöglichkeit der Straße Am Wendentor entstehen im Einfahrtsbereich in den Wendentorwall neue Verkehrsbeziehungen und eine Zweirichtungsradwegefurt. Zur Gewährleistung der Sichtbeziehungen, zur Sicherung des Verkehrsablaufes und einer verkehrssicheren Abwicklung im Knotenpunkt entfallen die zwei Längsparkstände am nördlichen Fahrbahnrand. Der entstehende Freiraum im Gestaltungsbereich der Torhäuser sowie im Knotenpunkt Wendentorwall/Fallersleber-Tor-Wall entspricht der Stadtbildgestaltung am Wallring.

Auch im Kurvenbereich zum Fallersleber-Tor-Wall werden nach Rücksprache mit der Polizei zwei Längsparkstände aufgehoben, um die Sichtbeziehungen zu verbessern, die Querungsmöglichkeit für den Fußverkehr zu erleichtern und Gefährdungspotential insbesondere beim Ausparken zu minimieren. Im Wendentorwall stehen zahlreiche ungenutzte Parkstände zur Verfügung.

Insgesamt entfallen auf dem Wendentorwall ca. vier von 163 Parkständen. Die Anzahl der legalen Parkstände bleibt somit nahezu unverändert. Auf den zum Parken zu schmalen Eckflächen im Seitenraum werden nach Bedarf Fahrradbügel aufgestellt.

Eine Maßnahme zur Minimierung des Kfz-Durchgangsverkehrs besteht bereits im Einfahrtsbereich Wendentorwall durch die Beschilderung „Anlieger frei“. Diese Beschilderung wird auch im Bereich Fallersleber-Tor-Wall/Am Fallersleber Tore angeordnet werden.

Am Wendentor soll von Norden kommend die Anordnung einer „vorgeschriebenen Fahrtrichtung geradeaus oder rechts“ erfolgen. Hierdurch soll die Verkehrssicherheit im Einmündungsbereich Wendentorwall / Am Wendentor - zukünftig mit Zweirichtungsradwegefurt - erhöht werden. Hauptsächlich erfolgt diese Anordnung der vorgeschriebenen Fahrtrichtung im Hinblick auf die beschlossene (23-20537 „Am Wendentor: Verbesserte Querungsmöglichkeit für zu-Fuß-Gehende und Radfahrende im Zuge des Wallrings“) einspurige Verkehrsführung auf der Straße Am Wendentor in stadteinwärtiger Richtung. Durch das Abbiegeverbot in den Wendentorwall für von Norden kommende Fahrzeuge soll ein Rückstau vermieden werden, der die Stadtbahn behindern könnte. Für von Süden kommende Fahrzeuge ist die Einfahrt (für Anlieger) in den Wendentorwall weiterhin möglich.

Klimawirkungsprüfung

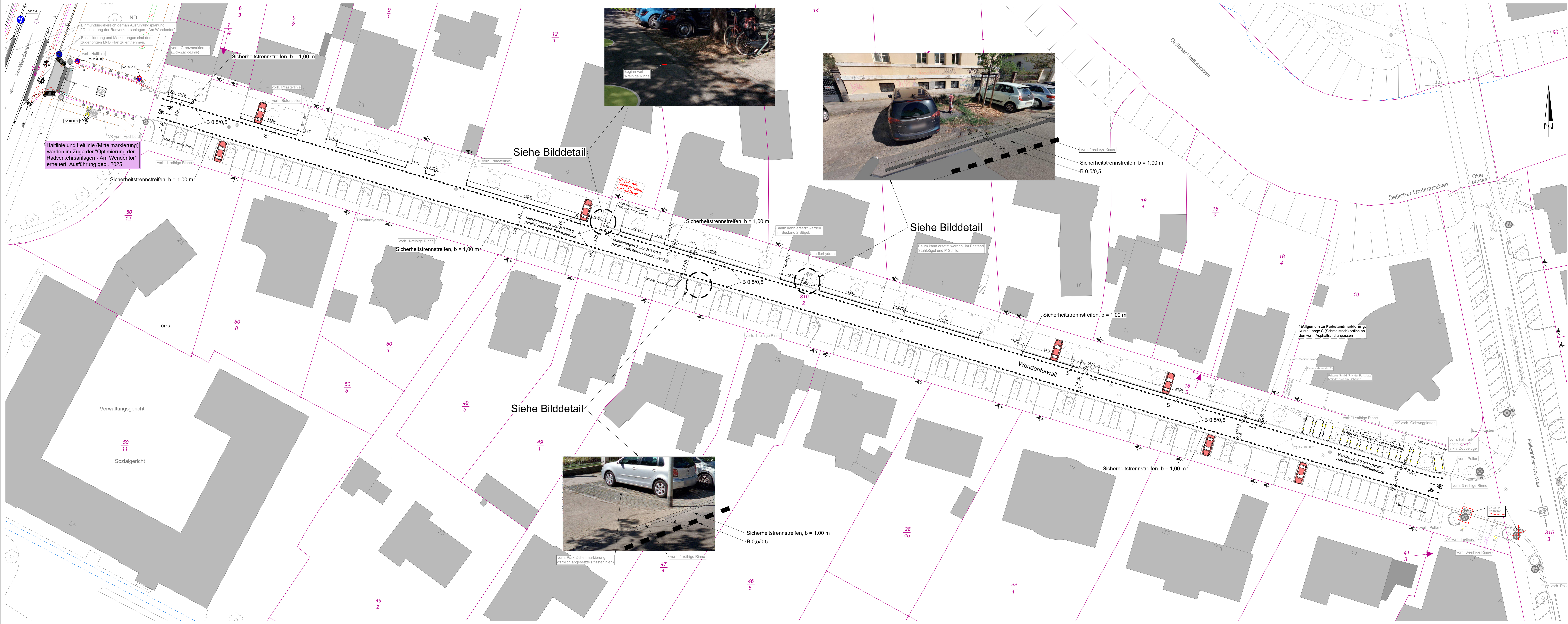
Gemäß DS 24-24424 handelt es sich bei der geplanten Maßnahme um ein klimaschutzrelevantes Thema. Die Checkliste zur Klimawirkungsprüfung ist als Anlage 2 beigelegt.

Leuer

Anlage/n:

Anlage 1: Lageplan Wendentorwall

Anlage 2: Checkliste Klimawirkungsprüfung



Legende

Maße Sinnbilder m. 1:10

2,10 x 2,50

2,10 x 2,10

— Furtmarkierung (grau, im Zuge Planung "Am Wendentor")
B 0,5/0,2 b = 0,25 m

— Haltlinie (grau, Bestand)
b = 0,50 m

— Markierung Sicherheitstrennstreifen
B 0,5/0,5 b = 0,25 m

— Markierung Parkstände, Fahreinstiegsgrenzung S (Schmalstreich), b = 0,12 m
Zufahrt/Einfahrt Grundstück

Rückbau vorhandene Objekte, Bauteile

Parkplätze						
Örtlichkeit	Bestand			Planung		
	Senkrecht	Schräg	Längs	Senkrecht	Schräg	Längs
Nord	76	1	2 - 3	76	1	
Süd	81		2	81		

X	XXX			XXX	XXX
Nr.	Art der Änderung			Datum	Zeichen

Alle Maßangaben sind am Bau zu prüfen!

Kartengrundlagen: **Stadt Braunschweig** Abteilung Geoinformation
Stadtgrundkarte 1st der Stadt Braunschweig, erstellt auf Grundlage der Liegenschaftskarte 2st
© 2024 Stadt Braunschweig Abteilung Geoinformation © 2024 L&L

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

ENTWURF

Fahrradstraßen/-zonen - Umsetzung Qualitätsstandard

Wendentorwall Lageplan			Unterlage	1
			Blatt-Nr.	1
			Maßstab	1:250
			Blattgröße	1672,0 x 594,0 mm
Abt. 66.2	Datum	Name	Braunschweig, den	
bearbeitet	10.2024	Steven		
gezeichnet	10.2024	tr/ste	geprüft:	
Stand	26.06.2025	gezeichnet		
Projekt				
Zeichner				
Prüfer				

Anhang: Klima-Check**Auswirkungen auf den Klimaschutz**

☒ ja ☐ nein

Der Beschluss ist aus folgendem Grund erforderlich

- ☒ Ratsbeschluss
☐ Kommunale Pflichtaufgabe
☒ Sicherheitsaspekte
☒ Planung, Bau und Unterhaltung von Verkehrsinfrastruktur als Daseinsvorsorge
☐ Schaffung von Barrierefreiheit
☐ Sonstiges:

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

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

- | | | |
|---|--|---|
| ☐ 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:

Umsetzung Qualitätsstandard Fahrradstraßen - Fallersleber-Tor-Wall

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

08.08.2025

Beratungsfolge

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

Sitzungstermin

19.08.2025
02.09.2025

Status

Ö
Ö

Beschluss:

„Der Markierung und Beschilderung der Fahrradstraßen/-zonen gemäß Anlage 1 wird zugestimmt.“

Sachverhalt:

Beschlusskompetenz

Die Beschlusskompetenz des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (AMTA) ergibt sich aus § 76 Abs. 3 Satz 1 NKomVG i. V. m. § 6 Nr. 2 lit. h der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei Fahrradstraßen um einen Beschluss über Planungen, für die der Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben beschlusszuständig ist. Fahrradstraßen sind Teil eines übergeordneten Netzes an Fahrradstraßen, deren Bedeutung somit wesentlich über den Stadtbezirk hinausgeht.

Anlass

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

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

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

Planung

Folgende Maßnahme wird zur Umsetzung vorgeschlagen:

- Fallersleber-Tor-Wall (Anlage 1)

Die Straße Fallersleber-Tor-Wall liegt in einer Fahrradzone und stellt als Teil Veloroute Wallring (DS 23-20323) eine sehr hohe Netzrelevanz für den Radverkehr dar. Die Erschließungsstraße dient dem Verkehr von Anliegern und deren Besuchern. Es findet beidseitig Schrägparken im Seitenraum statt. Die verbleibende Fahrgassenbreite nach Abzug der Sicherheitstrennstreifen (je 1,00 m) läge bei ca. 6,10 m und überschreitet damit das Regel- und Maximalmaß für Fahrradstraßen.

Die baulichen Parkstände sind aktuell sehr kurz ausgebildet, weshalb das Schrägparken bis weit auf den Gehweg praktiziert wird. Im Zuge der Umsetzung des Qualitätsstandards wird auf dem Fallersleber-Tor-Wall die Fahrgasse zugunsten der nutzbaren Gehwegbreiten reduziert. Durch die zukünftige Markierung der Parkstände wird das Parken, wo möglich, weiter auf die Fahrbahn geschoben. Es sind für die Umsetzung des Qualitätsstandards keine baulichen Anpassungen notwendig. Der Bestand bleibt erhalten; es muss ausschließlich markiert und beschildert werden. Die Baumstandorte bleiben unverändert bestehen.

Markiert werden die Sinnbilder „Fahrradzone“, die auf Regellaß verlängerten Parkstände sowie die Sicherheitstrennstreifen zu den Parkständen. Die Sicherheitstrennstreifen dienen dem Radverkehr zur Verdeutlichung des Gefahrenbereiches zu parkenden Fahrzeugen und sind nicht für das regelmäßige Befahren vorgesehen. Der Radverkehr sollte ausschließlich in der Fahrgasse abgewickelt werden. Vom fließenden Kfz-Verkehr kann der Sicherheitstrennstreifen im Bedarfsfall mit genutzt werden.

In einigen Bereichen mit Parkstandslängen aktuell unterhalb der Regellaße wird das Schrägparken bis auf den Gehweg weiterhin toleriert. Dies ist in Einzelfällen nach Abstimmung mit der Feuerwehr erforderlich geworden, wenn zur Sicherung des Bestandsschutzes und zur Gewährleistung des 2. Rettungsweges erforderlich wird, dass die Feuerwehrfahrzeuge im Einsatzfall auf der Fahrbahn stehen und dabei eine Maximalentfernung von den Gebäuden nicht überschreiten. Werden die bauordnungsrechtlich geforderten 2. Rettungswege künftig anderweitig sichergestellt (z.B. über Fluchttreppen an den Gebäuden), können die Parkstände zugunsten der nutzbaren Gehwegbreiten zu einem späteren Zeitpunkt nachträglich markiert werden. Im Einmündungsbereich Am Fallersleber Tore, im Bereich des aufgeweiteten Radaufstellstreifens (ARAS) wird die Markierung (Haltlinien, Fahrradpiktogramme und Fahrbahnbegrenzungen) regelkonform angepasst.

Im Knotenpunktbereich Fallersleber-Tor-Wall/Am Fallersleber Tore wird die gesamte Fahrbahnbreite benötigt, um Verkehre sicher und übersichtlich zu führen. Dies führte dazu, dass die Gehwege stark zugeparkt wurden. Da die Gehwegbreite dem Fußverkehr jedoch uneingeschränkt zur Verfügung stehen soll, wurden bereits auf der östlichen Seite die ersten 5 Schrägparkstände umgewandelt (in Stellplätze für Leihfahrräder VELOLEO und Scooter-Stellflächen). Gegenüber auf der westlichen Seite werden im ersten Schrägparkstand Fahrradanhänger aufgestellt, um die Freihaltung des Gehweges zu gewährleisten. Auf den zum Parken zu schmalen Eckflächen im Seitenraum werden nach Bedarf Fahrradbügel aufgestellt.

Insgesamt entfällt auf dem Fallersleber-Tor-Wall einer von ca. 88 öffentlichen Parkständen. Die Anzahl der legalen Parkstände bleibt somit nahezu unverändert. Im Wendentorwall und Fallersleber-Tor-Wall stehen regelmäßig freie Parkstände zur Verfügung.

Gemäß beschlossenem Qualitätsstandard sind Maßnahmen zur Verhinderung von Kfz-Durchgangsverkehr zu prüfen. Wie auch schon am Wendentorwall erfolgt eine „Anlieger frei“-Beschilderung. Weitere Maßnahmen können erst nach Abschluss der Arbeiten Hagenmarkt sowie an der Querung Wendentorwall/Am Wendentor in Betracht gezogen werden.

Klimawirkungsprüfung

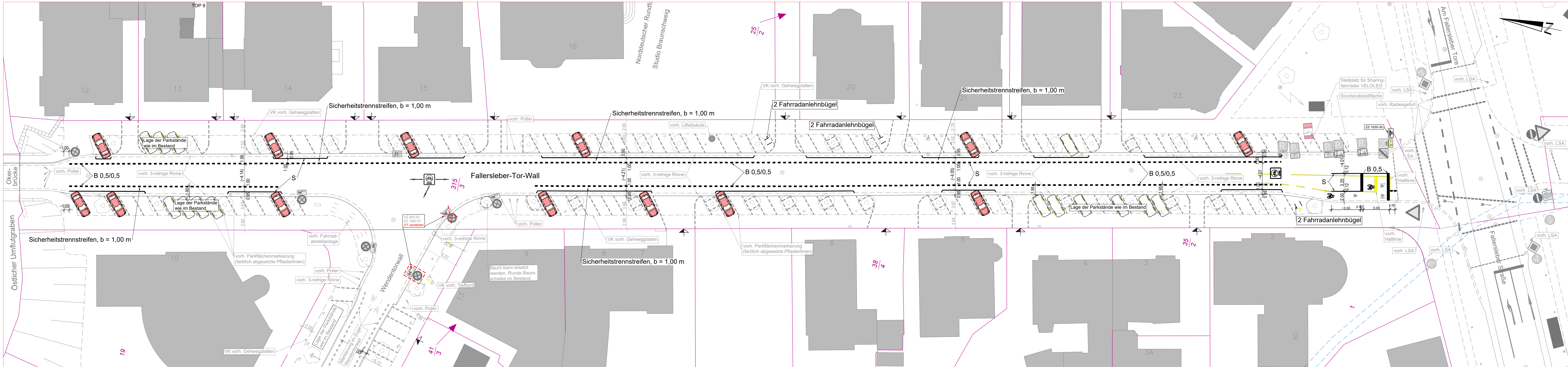
Gemäß DS 24-24424 handelt es sich bei der geplanten Maßnahme um ein klimaschutzrelevantes Thema. Die Checkliste zur Klimawirkungsprüfung ist als Anlage 2 beigelegt.

Leuer

Anlage/n:

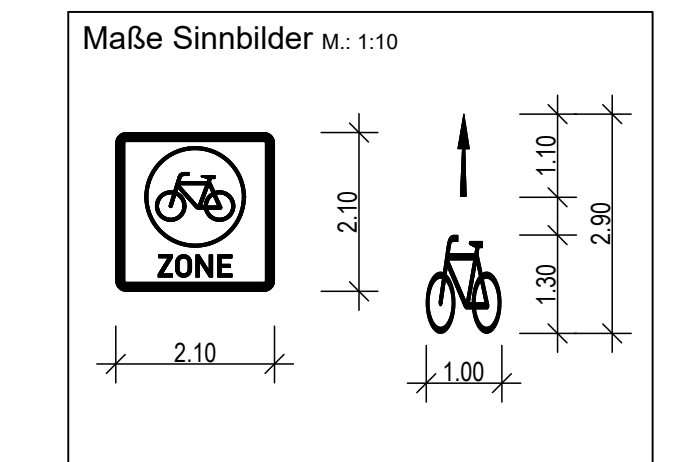
Anlage 1: Lageplan Fallersleber-Tor-Wall

Anlage 2: Checkliste Klimawirkungsprüfung



Parkplätze		
Örtlichkeit	Bestand Schräg	Planung Schräg
West	43	42
Ost	45	45

Legende



X	XXX		XXX
Nr.	Art der Änderung		Zeichen

Alle Maßangaben sind am Bau zu prüfen!

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

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

ENTWURF

Fahrradstraßen/-zonen - Umsetzung Qualitätsstandard

Fallsleber-Tor-Wall Lageplan	Unterlage		1
	Blatt-Nr.		1
	Maßstab		1:250
	Blattgröße		1511.0 x 297.0 mm
Abt. 66.2	Datum	Name	
bearbeitet	12.2024	Steven	
gezeichnet	12.2024	tr/st	
Stand	26.06.2025	gedruckt 26.06.2025 Steven	
			Braunschweig, den
			geprüft:
mitgez.			
Datum, Name			
Pfad: V:\Dez_3\FB66\66_2\Vestra_Projekte\E_F_G_H\Fahrradstraßen\F_S_Fallsleber-Tor-Wall_Max\Fallsleber-Tor-Wall_Max0 Fallsleber-Tor-Wall_Lageplan_26.06.2025_DS			Layout:

Anhang: Klima-Check**Auswirkungen auf den Klimaschutz**

☒ ja ☐ nein

Der Beschluss ist aus folgendem Grund erforderlich

- ☒ Ratsbeschluss
☐ Kommunale Pflichtaufgabe
☒ Sicherheitsaspekte
☒ Planung, Bau und Unterhaltung von Verkehrsinfrastruktur als Daseinsvorsorge
☐ Schaffung von Barrierefreiheit
☐ Sonstiges:

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

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

- | | | |
|---|--|---|
| ☐ 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:

Umsetzung Qualitätsstandard Fahrradstraßen - Fallersleber-Tor-Wall

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

25.08.2025

Beratungsfolge

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben
(Entscheidung)

Sitzungstermin

02.09.2025

Status

Ö

Beschluss (unverändert):

„Der Markierung und Beschilderung der Fahrradstraßen/-zonen gemäß Anlage 1 wird zugestimmt.“

Sachverhalt:

Der Stadtbezirksrat 130 Mitte hat in seiner Sitzung am 19.08.2025 abweichend vom Beschlussvorschlag der Verwaltung mit Beschluss des Änderungsantrages 25-26351 wie folgt beschlossen:

„Der Markierung und Beschilderung der Fahrradstraßen/-zonen gemäß Anlage 1 wird zugestimmt. Nach Abschluss der Arbeiten am Hagenmarkt sowie der Querung Wendentorwall/Am Wendentor sollen weiterführende Maßnahmen zur Verringerung von Durchgangsverkehren, wie z. B. die Anwendung von Modalfiltern, geplant und umgesetzt werden“.

Stellungnahme der Verwaltung:

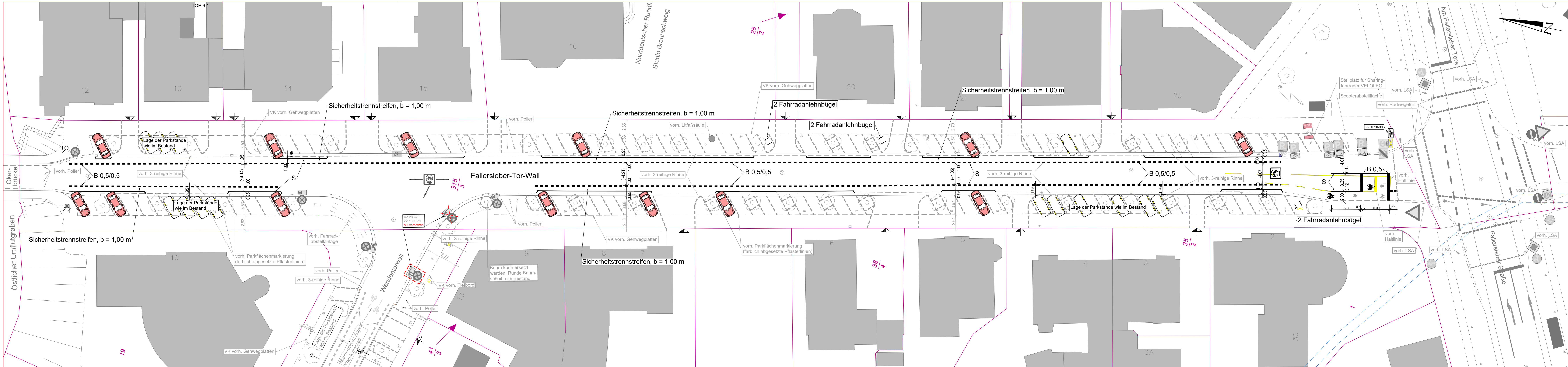
Die Verwaltung kann derzeit nicht zusagen, weitere Maßnahmen zur Verringerung des Durchgangsverkehrs in den beiden genannten Straßen zu planen und umzusetzen. Eine solche Zusage setzt zunächst eine Prüfung der Möglichkeiten und Wirkungen voraus. Für die Verwaltung besteht mit Maßnahme 6.1 des Ziele- und Maßnahmenkatalogs „Radverkehr in Braunschweig“ ohnehin ein entsprechender Auftrag zur Prüfung.

Daher hält die Verwaltung an ihrem Beschlussvorschlag fest.

Leuer

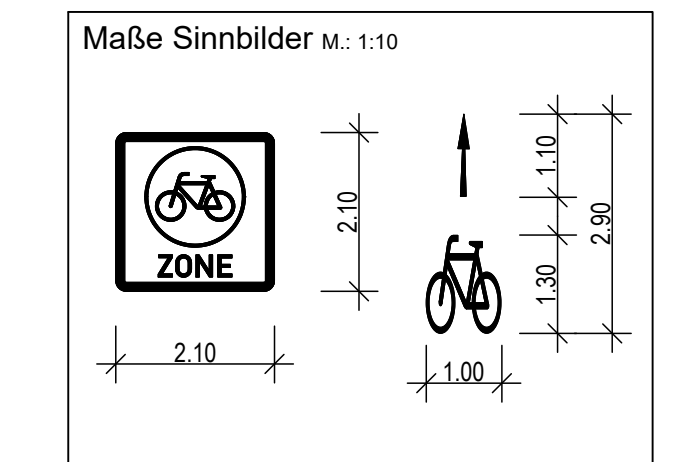
Anlage/n:

Anlage 1: Lageplan Fallersleber-Tor-Wall
Anlage 2: Checkliste Klimawirkungsprüfung



Parkplätze		
Örtlichkeit	Bestand Schräg	Planung Schräg
West	43	42
Ost	45	45

Legende



X	XXX		XXX
Nr.	Art der Änderung		Zeichen

Alle Maßangaben sind am Bau zu prüfen!

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

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

ENTWURF

Fahrradstraßen/-zonen - Umsetzung Qualitätsstandard

Fallersleber-Tor-Wall Lageplan			Unterlage		1
			Blatt-Nr.		1
			Maßstab		1:250
			Blattgröße		1511.0 x 297.0 mm
Abt. 66.2	Datum	Name	Braunschweig, den geprüft:		
bearbeitet	12.2024	Steven			
gezeichnet	12.2024	tr/st			
Stand	26.06.2025	gedruckt 26.06.2025 Steven			
mitgez.					
Datum, Name					
Pfad: V:\Dez_3\FB66\66_2\Vestra_Projekte\E_F_G_H\Fahrradstraßen\F_S_Fallersleber-Tor-Wall_Max\Fallersleber-Tor-Wall_Max0 Fallersleber-Tor-Wall_Lageplan_26.06.2025_DS					
Layout:					

Anhang: Klima-Check**Auswirkungen auf den Klimaschutz**

☒ ja ☐ nein

Der Beschluss ist aus folgendem Grund erforderlich

- ☒ Ratsbeschluss
☐ Kommunale Pflichtaufgabe
☒ Sicherheitsaspekte
☒ Planung, Bau und Unterhaltung von Verkehrsinfrastruktur als Daseinsvorsorge
☐ Schaffung von Barrierefreiheit
☐ Sonstiges:

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

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

- | | | |
|---|--|---|
| ☐ 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	☐

Absender:

Gruppe Die FRAKTION. BS im Rat der Stadt

TOP 9.2

25900-01-01
Antrag (öffentlich)

Betreff:

Umsetzung Qualitätsstandard Fahrradstraßen - Fallersleber-Tor-Wall
Änderungsantrag zur Vorlage 25-25900-01

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

02.09.2025

Beratungsfolge:

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben
(Entscheidung)

02.09.2025

Status

Ö

Beschlussvorschlag:

Zusätzlich zu den Markierungen und der Beschilderung der Fahrradstraßen/-zonen gemäß Anlage 1 der Verwaltungsvorlage wird die Verwaltung beauftragt, entsprechend dem Qualitätsstandard für Fahrradstraßen an geeigneter Stelle mindestens einen Modalfilter zur Vermeidung von Durchgangsverkehr auf dem Wendentorwall und dem Fallersleber-Tor-Wall umzusetzen.

Sachverhalt:

In ihrer Stellungnahme zu der Ursprungsvorlage des Stadtbezirksrats verweist die Verwaltung auf ihre aus dem Qualitätsstandard für Fahrradstraßen und -zonen erwachsende Verpflichtung, zu überprüfen, mit welchen Maßnahmen Anliegerverkehr verhindert werden kann. Es ist davon auszugehen, dass diese Überprüfung dem Auftrag des Ausschusses entsprechend im Vorfeld der Beschlussvorlage erfolgt ist. Da auch in der Stellungnahme keine triftigen Gründe vorgebracht werden, warum der vorgeschlagene Modalfilter entbehrlich ist, liegen offenbar keine vor. Der Modalfilter sollte daher gemeinsam mit den anderen Umgestaltungsarbeiten errichtet werden, bevor sich ein neuer Schleichweg über die Fahrradstraßen entsteht und eine schon jetzt absehbare Korrektur der Maßnahme erforderlich wird.

Anlagen:

keine

Betreff:
Umsetzung Qualitätsstandard Fahrradstraßen - Hennebergstraße

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	<i>Datum:</i> 08.08.2025
--	-----------------------------

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (Anhörung)	19.08.2025	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	02.09.2025	Ö

Beschluss:

„Der Markierung und Beschilderung der Fahrradstraße „Hennebergstraße“ gemäß Anlage 1 wird zugestimmt.“

Sachverhalt:

Beschlusskompetenz

Die Beschlusskompetenz des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (AMTA) ergibt sich aus § 76 Abs. 3 Satz 1 NKomVG i. V. m. § 6 Nr. 2 lit. h der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei Fahrradstraßen um einen Beschluss über Planungen, für die der Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben beschlusszuständig ist. Fahrradstraßen sind Teil eines übergeordneten Netzes an Fahrradstraßen, deren Bedeutung somit wesentlich über den Stadtbezirk hinausgeht.

Anlass

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

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

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

Planung

Folgende Maßnahme wird zur Umsetzung vorgeschlagen:

- Hennebergstraße (Anlage 1)

Derzeit wird entlang der Hennebergstraße in Längsrichtung in Parkbuchten mit einer Breite von ca. 2,0 m geparkt. Sowohl die Parkbuchten als auch die Rinne sind mit Kleinpflaster aus Naturstein hergestellt. Aufgrund der Materialbeschaffenheit wird hier auf eine Parkstandmarkierung verzichtet. Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit wird auf der Fahrbahn beidseitig ein durchgehender Sicherheitstrennstreifen mit einer Breite von 0,75 m zwischen der Fahrgasse und den Parkbuchten markiert. Dadurch kann die erforderliche Fahrgassenbreite von 4,00 m gemäß dem städtischen Fahrradstraßenstandard erreicht werden.

Zur Verdeutlichung des für den Radverkehr vorgesehenen Straßenraums wird das Sinnbild „Radverkehr“ (umrandet) auf der Fahrbahn markiert. Das im Bereich des Knotenpunkts Hennebergstraße/Obergstraße / Am Bürgerpark bereits vorhandene Fahrradpiktogramm mit Richtungspfeilen befindet sich in einem guten Erhaltungszustand und verbleibt daher unverändert. Eine Erneuerung gemäß aktuellem Markierungsstandard ist nicht erforderlich.

Gemäß des städtischen Qualitätsstandards für Fahrradstraßen wird die Hennebergstraße gegenüber den einmündenden Straßen bevorrechtigt. Zur Verdeutlichung der Vorfahrt wird am Knotenpunkt Hennebergstraße/Am Bürgerpark auf der Nordseite der Hennebergstraße eine Fahrbahnbegrenzungslinie markiert. In Fahrtrichtung Am Bürgerpark ist bereits ein abgesenkter Bordstein vorhanden, sodass an dieser Stelle auf eine Fahrbahnbegrenzungslinie verzichtet werden kann. Ergänzend werden die entsprechenden Verkehrszeichen (VZ 301 „Vorfahrt“ und VZ 205 „Vorfahrt gewähren“) gemäß Straßenverkehrsordnung angeordnet und bestehende Beschilderungen ergänzt oder angepasst.

Das bestehende Zusatzzeichen „Kfz/Krafträder frei“ in Verbindung mit Verkehrszeichen 244.1 „Fahrradstraße“ wird beibehalten. Die Entscheidung, auf die Umstellung des Zusatzzeichens auf „Anlieger frei“ zu verzichten, erfolgt aus folgenden Gründen: Die Hennebergstraße ist als Einbahnstraße ausgewiesen und grenzt unmittelbar an die Obergstraße, welche nicht als „Anlieger frei“-Straße beschildert ist. Eine Änderung der Freigaberegulierung in der Hennebergstraße würde sich auf sämtliche angrenzende Straßen (Obergstraße, Peter-Joseph-Krahe-Straße und Am Bürgerpark) auswirken. Zudem ist die Verkehrsbelastung in der Hennebergstraße bereits aufgrund der bestehenden Einbahnstraßenregelung sowie der vorhandenen Parkraumbewirtschaftung (Anwohnerparken) bereits deutlich reduziert. Vor diesem Hintergrund erscheint die Beibehaltung des Zusatzzeichens „Kfz/Krafträder frei“ aus verkehrsfachlicher Sicht sachgerecht, um eine klare und praktikable Regelung für berechnigte motorisierte Verkehre zu gewährleisten.

Der vorhandene Parkraum mit insgesamt 18 Parkständen bleibt durch die Maßnahme erhalten. Auch an der Baumbilanz ergeben sich keine Änderungen.

Klimawirkungsprüfung

Gemäß DS 24-24424 handelt es sich bei der geplanten Maßnahme um ein klimaschutzrelevantes Thema. Die Checkliste zur Klimawirkungsprüfung ist als Anlage 2 beigelegt.

Leuer

Anlage/n:

Anlage 1: Lageplan Hennebergstraße

Anlage 2: Checkliste Klimawirkungsprüfung

Anhang: Klima-Check**Auswirkungen auf den Klimaschutz**

☒ ja ☐ nein

Der Beschluss ist aus folgendem Grund erforderlich

- ☒ Ratsbeschluss
☐ Kommunale Pflichtaufgabe
☒ Sicherheitsaspekte
☒ Planung, Bau und Unterhaltung von Verkehrsinfrastruktur als Daseinsvorsorge
☐ Schaffung von Barrierefreiheit
☐ Sonstiges:

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

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

- | | | |
|---|--|---|
| ☐ 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:

Prinzenweg: Einrichtung einer Einbahnstraßenregelung

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

06.08.2025

Beratungsfolge

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

Sitzungstermin

19.08.2025
02.09.2025

Status

Ö
Ö

Beschluss:

Der Prinzenweg wird für den Kfz-Verkehr als Einbahnstraße 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 Einbahnstraße um eine verkehrsplanerische Angelegenheit, für die der AMTA zuständig ist, da über den Prinzenweg eine Hauptverbindung des Radwegenetzes in den Westen der Stadt verläuft und deshalb die Bedeutung über den Stadtbezirk hinausgeht.

Anlass:

Regelkonformes Parken in Fahrtrichtung am südlichen Fahrbahnrand des Prinzenwegs ist aktuell nur möglich, wenn Fahrzeuge auf der vom Radverkehr viel genutzten schmalen Straße wenden. Die Verwaltung schlägt daher die Einrichtung einer Einbahnstraße für den Kfz-Verkehr im Prinzenweg vor, um Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmenden zu verhindern.

Begründung:

Der Prinzenweg ist auf dem knapp 50 m langen Teilstück von der Güldenstraße bis zur Echternstraße eine Tempo 30-Zone und in beide Richtungen für alle Verkehre freigegeben. Im weiteren Verlauf wird er zur Fußgängerzone (Radverkehr frei), ehe er in einen gemeinsamen Geh- und Radweg mündet. Die Echternstraße ist in diesem Bereich als Einbahnstraße Richtung Norden ausgewiesen. Der Weg stellt eine wichtige Verbindung für den Radverkehr zwischen der Innenstadt und der Veloroute Wallring sowie weiteren Stadtteilen im Westen dar. Auf dem Prinzenweg sind täglich etwas mehr als 1500 Fahrräder je Richtung unterwegs sowie knapp 300 Kfz/24h, wovon ca. 85 % in Richtung Westen fahren.

Um mögliche Gefährdungen des Radverkehrs durch wendende Fahrzeuge unter den baulichen Gegebenheiten auszuschließen, empfiehlt die Verwaltung die Einrichtung einer Einbahnstraßenregelung für den Kfz-Verkehr (Anlage 1). Die Fußgänger- und Tempo 30-Zone sowie die Parkbucht und weitere Beschilderungen bleiben von der Anpassung unberührt.

Es ergeben sich gegenüber der heutigen Regelung geringfügige Kfz-Umwegfahrten für Fahrzeuge aus dem Prinzenweg, die nicht mehr über den Prinzenweg Richtung Osten, sondern über die Echternstraße Richtung Norden fahren müssen (ca. 700 m). Einschränkungen in der Erreichbarkeit für Einsatzkräfte gibt es nicht. In der Gesamtabwägung überwiegen in Anbetracht der Verkehrszahlen bei der empfohlenen Einbahnstraßenregelung die Vorteile gegenüber dem Bestand.

Klimawirkungsprüfung

Gemäß DS 24-24424 handelt es sich bei der geplanten Maßnahme um ein klimaschutzrelevantes Thema. Die Checkliste zur Klimaschutzprüfung ist als Anlage 2 beigelegt.

Leuer

Anlage/n:

Anlage 1: Skizze Einbahnstraße Prinzenweg

Anlage 2: Checkliste Klimawirkungsprüfung



Anlage Klima-Check

Betreff der Beschlussvorlage:	Drs.
Prinzenweg: Einrichtung einer Einbahnstraßenregelung	25-26027

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:

Grundsatzbeschluss zur Zukunft der Abfallwirtschaft und Straßenreinigung in Braunschweig

Organisationseinheit:

Dezernat III
0660 Referat Stadtentwässerung und Abfallwirtschaft

Datum:

25.08.2025

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Vorberatung)	02.09.2025	Ö
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	09.09.2025	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	16.09.2025	Ö

Beschluss:

1. Der Rat der Stadt spricht sich dafür aus, die zwischen der Stadt Braunschweig und der ALBA Braunschweig GmbH (ALBA) geschlossenen Leistungsverträge I (Straßenreinigung und Winterdienst) und II (Abfallwirtschaft) zum Ablauf des 31. Dezember 2030 ordentlich zu kündigen.
2. Zur Vorbereitung einer Nachfolgeregelung ab dem 1. Januar 2031 wird die Verwaltung beauftragt, ein europaweites wettbewerbliches Verfahren zu konzipieren und durchzuführen, dessen Ziel die Beauftragung eines privaten Unternehmens im Rahmen eines sog. Betreibermodells ist.

Vor Einleitung eines Vergabeverfahrens sind die Vergabebekanntmachung sowie die wesentlichen Festlegungen für die zu vergebenden Leistungen zur Beschlussfassung vorzulegen.

3. Die abschließende Entscheidung in dem Verfahren ist dem Rat möglichst bis Mitte des Jahres 2028 zur Beschlussfassung vorzulegen.

Sachverhalt:

1. Hintergrund

Im Jahr 2000 führte die Stadt Braunschweig ein europaweites Vergabeverfahren für die Erfüllung der kommunalen Aufgaben der Abfallwirtschaft und Straßenreinigung durch. Die Details der Aufgabenerfüllung wurden in den Leistungsverträgen I (Vertrag über die Durchführung von Aufgaben der Straßenreinigung und des Winterdienstes) und II (Vertrag über die Durchführung von Aufgaben der Abfallsammlung und Abfallentsorgung) geregelt. Im Nachgang dazu sind auf der Grundlage entsprechender Gremienbefassungen zu beiden Leistungsverträgen eine Vielzahl von Ergänzungs- und Klarstellungsvereinbarungen geschlossen worden, die zum einen auf geänderte rechtliche oder vertragliche Bestimmungen (Änderung des Privatisierungsmodells, Bahntransport Thermische Verwertung Restabfall, Elektrogeräte, Sperrmüll/Altholz, Straßenbegleitgrün, Winterdienst auf Radwegen), zum anderen auf Ergebnisse der vertraglichen Angemessenheitsprüfungen der Entgelte zurückzuführen sind.

Die Verträge mit ALBA sehen eine Mindestvertragslaufzeit bis zum 31. Dezember 2020 vor. Sofern nicht spätestens zwei Jahre vor Vertragsablauf schriftlich gekündigt wird, verlängert

sich die Vertragsdauer um jeweils fünf Jahre. Im Jahr 2018 hat der Rat der Stadt erstmalig entschieden, das Kündigungsrecht nicht auszuüben, wodurch sich die Verträge bis zum 31. Dezember 2025 verlängerten (Drs. 18-07734).

Im Jahr 2023 hat der Rat abermals beschlossen, von der Möglichkeit der Kündigung der Leistungsverträge keinen Gebrauch zu machen (Drs. 23-2102). Damit sind die Verträge um fünf weitere Jahre bis zum 31. Dezember 2030 verlängert worden. Hintergrund für diese Entscheidung war zum einen, dass aufgrund des hohen zeitlichen Vorlaufs eine Neuausschreibung der Leistungen in einer vergleichbaren Struktur zum damaligen Zeitpunkt nicht mehr umsetzbar war. Zum anderen war seinerzeit die für ein Ausschreibungsverfahren maßgebliche Grundstückssituation nicht abschließend geklärt. Aufgrund dieser Umstände sowie der damaligen Marktsituation war nach der Einschätzung der beauftragten Gutachter zudem nicht mit wirtschaftlich attraktiven Angeboten zu rechnen.

Seit diesem Jahr ist die Grundstückssituation geklärt. Der Stadt stehen zum Zeitpunkt der Beendigung der Leistungsverträge die für die Erledigung der kommunalen Aufgabenerfüllung erforderlichen Betriebsgrundstücke (Betriebshof Frankfurter Straße 251 und AEZ Watenbüttel) zur Verfügung. Auf die nicht-öffentliche Vorlage (Drs.-Nr. 25-25161) wird verwiesen. Damit ist eine wesentliche Vorfrage für die zukünftige Ausrichtung der Abfallwirtschaft, Straßenreinigung und des Winterdienstes ab dem Jahr 2031 geklärt. Parallel zur Klärung der Grundstückssituation hat die Verwaltung wie im Jahr 2023 angekündigt die Optimierungspotenziale sowie die bestehenden und zukünftigen Anpassungsbedarfe in den Leistungsbereichen Abfallwirtschaft, Straßenreinigung und Winterdienst untersuchen lassen.

Damit kann nunmehr die **Grundsatzentscheidung des Rates für die künftige Ausrichtung der Abfallwirtschaft und der Straßenreinigung inklusive Winterdienst ab dem Jahr 2031 getroffen** werden. Im Falle einer Kündigung der Leistungsverträge müsste diese zwei Jahre vor Vertragsende, mithin spätestens bis zum 31. Dezember 2028 ausgesprochen werden. Aufgrund des hohen zeitlichen Vorlaufs einer Neuausschreibung muss die Entscheidung zum Start der Vorbereitungen für eine Nachfolgeregelung bereits zum jetzigen Zeitpunkt getroffen werden.

2. Fachgutachterliche Untersuchung

2.1 Untersuchungsgegenstand

Zur Vorbereitung der Entscheidung des Rates über die Ausübung des Kündigungsrechts der Leistungsverträge mit ALBA bis zum 31. Dezember 2028 sowie der strategischen Ausrichtung ab dem Jahr 2031 hat die Verwaltung sowohl einen juristischen sowie einen wirtschaftlich-ingenieurtechnischen Gutachter beauftragt.

Die Gutachter haben auf der Grundlage der bereits im Jahr 2023 erstellten Machbarkeitsstudie untersucht, welche Handlungsmöglichkeiten der Stadt im Hinblick auf die künftige Ausrichtung von Abfallwirtschaft und Straßenreinigung zur Verfügung stehen. Dabei sind die bereits eingetretenen bzw. die zu erwartenden gesetzlichen Entwicklungen maßgeblich berücksichtigt worden. Es ist zudem geprüft worden, ob die dann seit 30 Jahren bestehenden Leistungsverträge eine taugliche Grundlage für eine Fortführung der Beauftragung von ALBA über das Jahr 2030 hinaus wären und in welchen Punkten Anpassungsbedarf besteht. Darüber hinaus sind die verschiedenen Organisationsformen für die Leistungserbringung untersucht und eine Wirtschaftlichkeitsbetrachtung vorgenommen worden.

In dem Workshop am 4. Juli 2025 für Vertreterinnen und Vertretern aller Fraktionen haben die Gutachter und die Verwaltung das Ergebnis der gutachterlichen Prüfung vorgestellt und mit den Teilnehmern diskutiert.

2.2 Zukünftige Entwicklungen in der Abfallwirtschaft und Straßenreinigung

Die Gutachter haben herausgearbeitet, dass sich aufgrund der bestehenden und bereits heute absehbaren gesetzlichen Vorgaben sowie der veränderten Realitäten in der Abfallwirtschaft und Straßenreinigung diverse Anpassungsbedarfe an den Leistungsinhalten und -strukturen ergeben.

- Erhöhung der Recyclingquoten

Eine wesentliche Entwicklung ist die Erhöhung der Recyclingquoten im Abfallbereich. § 14 Abs. 1 Kreislaufwirtschaftsgesetz legt insoweit fest, dass die Quoten zur Wiederverwendung und dem Recycling von Siedlungsabfällen insgesamt mindestens 50 Gewichtsprozent spätestens ab dem 1. Januar 2020, 55 Gewichtsprozent spätestens ab dem 1. Januar 2025, 60 Gewichtsprozent spätestens ab dem 1. Januar 2030 und 65 Gewichtsprozent spätestens ab dem 1. Januar 2035 betragen sollen. Mit der Regelung soll erreicht werden, dass Abfälle aus privaten Haushaltungen, die einer Wiederverwendung zugeführt oder zumindest recycelt werden können (z.B. Sperrmüll, Bioabfälle, Papier und Pappe), nicht mit Restabfällen vermischt und durch die thermische Verwertung dem Stoffkreislauf entzogen werden.

Durch die Ziele und Vorgaben des Kreislaufwirtschaftsgesetzes steht die städtische Abfallwirtschaft in Braunschweig zukünftig vor großen Herausforderungen. Die Recyclingquote in Braunschweig beträgt rund 52 % (Stand 2023). Um das Ziel einer Recyclingquote von 65 Gewichtsprozent der überlassenen Siedlungsabfälle erreichen zu können, sind erhebliche Anstrengungen erforderlich. Die Strukturen der Wertstoffsammelleistungen sind beispielsweise im Rahmen der Sammlung von Sperrmüll sowie Pappe/Papier/Karton zu modifizieren, denn nur so wird es gelingen, die gesammelten Mengen deutlich zu erhöhen. Auch die Strukturen der Restabfallsammlung sind ggf. anzupassen, um so die Restabfallmengen zu reduzieren. Dies bedeutet, dass auf die Leistungsstrukturen der kommunalen Abfallwirtschaft in der Stadt in den nächsten Jahren ein erheblicher Anpassungsbedarf zukommt, so dass diese Strukturen voraussichtlich an zahlreichen Stellen zu verändern sind.

- Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetz

Das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetz (SaubFahrzeugBeschG) ist ebenfalls von Relevanz für die Durchführung der öffentlichen Aufgabe Abfallentsorgung und Straßenreinigung in den kommenden Jahren. Dieses legt fest, welchen Anteil neu beschaffte schwere Nutzfahrzeuge mit einem „sauberen“ Antrieb (z.B. Elektro, Wasserstoff) an der Gesamtzahl der neu beschafften schweren Nutzfahrzeuge mindestens ausmachen müssen. Das Gesetz gibt der öffentlichen Hand bestimmte Mindestziele zur Anschaffung von sauberen Fahrzeugen vor. Die Fuhrparks der öffentlichen Hand sind dabei ein wichtiger Baustein, um die Klimaziele zu erreichen. Auch dem „Integrierten Klimaschutzkonzept“ der Stadt Braunschweig zufolge soll auf die Nutzung sauberer Fahrzeuge hingewirkt werden.

Auf die bestehenden Leistungsverträge ist das Gesetz allerdings aufgrund der in § 10 SaubFahrzeugBeschG enthaltenen Übergangsregelung nicht anwendbar. Demzufolge kann ALBA zwar, so wie dies auch bisher der Fall ist, saubere Fahrzeuge freiwillig anschaffen. Die Stadt kann ALBA auf der Grundlage der bestehenden Verträge aber nicht verpflichten, saubere Fahrzeuge zu nutzen.

- Weitere Entwicklungen

Wird ein neuer Vertrag abgeschlossen, können auch weitere Entwicklungen von Bedeutung sein, wie z.B. das Immissionsschutzrecht, die Nationale Biomassestrategie, die Batterieverordnung, die Gewerbeabfallverordnung, das Elektro- und Elektronikgerätegesetz oder die Vorgaben zur Getrenntsammlung von Alttextilien.

Zudem gibt es den Wunsch aus der Politik sowie von den Bürgerinnen und Bürgern mindestens einen zusätzlichen Wertstoffhof im Stadtgebiet einzurichten. Dieser könnte neben der Steigerung der Servicequalität auch einen wesentlichen Beitrag zur Erhöhung der

oben genannten Recyclingquote darstellen und eine (verkehrliche) Entlastung der beiden bisherigen Standorte mit sich bringen.

2.3 Umsetzbarkeit im Rahmen der bestehenden Leistungsverträge

Ausgehend von den zukünftigen Entwicklungen in der Abfallwirtschaft und Straßenreinigung haben die Gutachter untersucht, ob sich die absehbaren Anpassungsbedarfe im Rahmen der bestehenden Leistungsverträge umsetzen lassen. Dabei ist herausgestellt worden, dass bereits in der Vergangenheit sowohl zum Leistungsvertrag I als auch zum Leistungsvertrag II eine Vielzahl an Klarstellungs- und Änderungsvereinbarungen abgeschlossen wurden.

Insoweit ist zu berücksichtigen, dass in vergaberechtlicher Hinsicht wesentliche Änderungen eines öffentlichen Auftrages gem. § 132 Abs. 1 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) grundsätzlich zur Erforderlichkeit der Durchführung eines neuen Vergabeverfahrens führen.

Die Gutachter kommen zu dem Ergebnis, dass die derzeitigen Leistungsverträge keine hinreichenden Regelungen zu Anpassungen des Leistungsspektrums enthalten, die aufgrund der zukünftigen Entwicklungen in den Bereichen Abfallwirtschaft und Straßenreinigung erforderlich werden könnten. Die derzeit geltenden Vertragsregelungen sind nicht flexibel genug, um den Anforderungen an eine moderne und auf die Zukunft gerichtete Abfallwirtschaft Rechnung zu tragen.

Die Anpassung der Leistungsverträge zur Umsetzung der o.g. Änderungsbedarfe würde eine wesentliche Auftragsänderung darstellen. Diese könnte jedoch aufgrund der Regelung des § 132 GWB nicht vergabefrei durchgeführt werden, weil keine der gesetzlichen Ausnahmeregelungen erfüllt ist, die die Durchführung eines neuen Vergabeverfahrens entbehrlich machen würde. Demnach wäre auf der Grundlage der bestehenden Verträge eine umfassende Anpassung der Leistungsinhalte und -strukturen zur Ermöglichung einer modernen Abfallwirtschaft nicht umsetzbar. Eine solche Anpassung setzt aus vergaberechtlichen Gründen die Kündigung der Leistungsverträge und die Neuausschreibung der Leistungen voraus.

2.4 Fehlende Investitions- und Planungssicherheit

Die Gutachter haben zudem aufgezeigt, dass die Leistungsverträge ALBA aufgrund der fünfjährigen Kündigungsfrist mittlerweile keine hinreichende Investitions- und Planungssicherheit mehr vermitteln.

Basis für eine moderne und zukunftsfähige Abfallwirtschaft und Straßenreinigung ist in den nächsten Jahren bzw. Jahrzehnten die Durchführung erheblicher Investitionen. Mit Blick auf die Entwicklungen in der Gesetzgebung und die von der Stadt verfolgten Klimaschutzziele wird eine umfassende Modernisierung der Anlagentechnik bzw. des Fuhrparks unumgänglich sein. Die Vornahme der hierfür benötigten Investitionen durch den Vertragspartner setzt voraus, dass die Leistungsverträge die gebotene Planungssicherheit gewähren. Dies ist mit Blick auf die derzeit geltenden Verträge aber nicht der Fall. Ohne die erforderliche Planungssicherheit dürfte der Vertragspartner Investitionen auf das gesetzlich vorgesehene Minimum beschränken, was der Zielvorstellung einer modernen und auf die Zukunft gerichteten Abfallwirtschaft jedoch zuwiderläuft. Die Leistungsverträge enthalten zudem keine hinreichenden Regelungen, wie mit entstehendem Sanierungs- und Investitionsbedarf an dem vorhandenen Anlagenbestand umzugehen ist bzw. in welchem vertraglichen Rahmen er zu beheben ist. Insbesondere auch darauf beruht die lange Dauer des Verfahrens zum Neubau der Bioabfallvergärungsanlage, da alle Zwischenschritte verhandelt werden mussten.

Ähnliche Effekte wären mit Blick auf die (ebenfalls vollständig abbeschriebenen und teilweise sanierungsbedürftigen) baulichen Anlagen in der Frankfurter Straße bzw. in Watenbüttel zu erwarten.

2.5 Pflicht zur Kündigung der Leistungsverträge

Gegenstand der Beauftragung der Fachgutachter war auch die Frage, ob zum 31. Dezember 2030 eine Pflicht zur Kündigung der Verträge besteht. Die Gutachter haben festgestellt, dass es kein allgemeines vergaberechtliches Verbot des Abschlusses unbefristeter Verträge gibt.

Korrespondierend dazu gibt es auch keine ausdrückliche vergaberechtliche Pflicht, Verträge nach einer bestimmten Laufzeit zu kündigen.

Der unionsrechtliche Wettbewerbsgrundsatz gebietet es gleichwohl, regelmäßig neuen Wettbewerb zu schaffen, um auch anderen Marktteilnehmern die Chance auf Teilhabe an öffentlichen Auftragsvergaben zu ermöglichen. Vor diesem Hintergrund ist regelmäßig zu überprüfen, ob zwingende Gründe des Allgemeininteresses das Interesse an der Herstellung von Wettbewerb überwiegen. Hierzu verpflichtet nicht nur der Wettbewerbsgrundsatz, sondern auch das haushaltsrechtliche Gebot der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit.

Die erforderlichen zwingenden Gründe des Allgemeininteresses, die das Interesse an der Herstellung von Wettbewerb überwiegen, können vorliegend nach einer dann 30-jährigen Vertragslaufzeit nicht mehr belegt werden. Vor diesem Hintergrund wird seitens der Gutachter bereits aus diesem Grund empfohlen, die Leistungsverträge zu kündigen und die Leistungen der Abfallbewirtschaftung und Straßenreinigung zum 1. Januar 2031 neu zu vergeben.

3. Stellungnahme der Verwaltung

Die Verwaltung schließt sich der eindeutigen Empfehlung der Fachgutachter an, die Verträge zum 31. Dezember 2028 zu kündigen und die Leistungen der Abfallwirtschaft und Straßenreinigung neu auszuschreiben.

In der Vertragsanwendung der dann 30-jährigen Leistungsverträge, die auf der im Jahr 2000 gebildeten und heute nicht mehr bestehenden Struktur einer Mehrheitsbeteiligung der Stadt Braunschweig (ÖPP-Modell) aufbauen, zeigt sich, dass diese an wesentlichen Stellen aufgrund des alten Vertragskorsetts nicht mehr praktikabel anwendbar sind.

Insbesondere stellen die Verträge zwischenzeitlich keine hinreichende Grundlage mehr für eine moderne und zukunftsfähige Abfallwirtschaft dar. Die von den Gutachtern dargestellten und im AWIKO-Workshop (27. März 2025) herausgearbeiteten absehbaren Entwicklungen insbesondere in der Abfallwirtschaft lassen sich im Rahmen der Verträge nicht oder allenfalls unzureichend umsetzen. Damit ist die Stadt bei entsprechenden Änderungen jeweils auf die Zustimmung des Vertragspartners angewiesen. Dies ist nach dann drei Jahrzehnten keine angemessene Position für die Stadt in einem so wichtigen Aufgabenbereich der öffentlichen Daseinsvorsorge. Doch selbst wenn eine Einigung mit ALBA über Änderungen der bestehenden Leistungsverträge erzielt werden könnte, sind allenfalls punktuelle Änderungen möglich. Eine umfassende Anpassung der Leistungsinhalte und -strukturen zur Ermöglichung einer modernen Abfallwirtschaft ist im Gegensatz zu den bisherigen Vertragsverlängerungen nur unter Inkaufnahme erheblicher vergaberechtlicher Risiken möglich. Aufgrund des zu erwartenden Investitionsbedarfes ist eine Fortführung der Leistungsverträge über das Jahr 2030 hinaus wegen der fehlenden Investitions- und Planungssicherheit ebenfalls nicht ratsam. Das Risiko einer Beschränkung von Investitionen auf das Nötigste sollte genauso vermieden werden wie die damit verbundenen höheren laufenden Kosten.

In wirtschaftlicher Sicht ist zu berücksichtigen, dass die letzten Vertragsverlängerungen gezeigt haben, dass Einsparpotenziale bei ALBA vorhanden sind. Die unter Nr. 4.2 noch näher darzulegende Wirtschaftlichkeitsbetrachtung der Gutachter zeigt zudem, dass unter den aktuellen Rahmenbedingungen von Synergiepotenzialen im siebenstelligen Bereich pro Jahr durch den wettbewerblichen Preisdruck im Vergabeverfahren ausgegangen werden kann. Damit ist die Vorbereitung einer Nachfolgeregelung auch aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten angezeigt.

4. Handlungsalternativen der Stadt im Kündigungsfall

Ausgehend von der Empfehlung der Gutachter, die Leistungsverträge zu kündigen und die Leistungsbereiche neu auszuschreiben, haben diese auftragsgemäß die verschiedenen Organisationsformen für die zukünftige Ausgestaltung zur Durchführung der Aufgaben der Abfallwirtschaft und Straßenreinigung in Braunschweig untersucht. Ziel war dabei, die für die Stadt am besten geeignete Struktur zu identifizieren, die sowohl rechtssicher als auch wirtschaftlich tragfähig ist und gleichzeitig genügend Flexibilität für zukünftige Entwicklungen bietet.

4.1. Mögliche Organisationsformen

Werden die Leistungsverträge gekündigt, kommen als Organisationsformen die Eigenerledigung, eine Dienstleistungsvergabe, ein Betriebsführungsmodell, eine Öffentlich-private Partnerschaft (ÖPP) sowie ein Betreibermodell in Betracht.

- Eigenerledigung:

Bei der Eigenerledigung übernimmt die Stadt die Aufgaben der Abfallentsorgung und Straßenreinigung vollständig in eigener Verantwortung. Eine Umsetzung würde einen tiefgreifenden Systemwechsel bedeuten. Damit wäre nicht nur ein beträchtlicher organisatorischer Umstellungsaufwand, sondern auch eine Liquiditätsbelastung verbunden, da die Stadt hohe Anfangsinvestitionen durch den Rückerwerb der Betriebsmittel, Gebäude und Anlagen tätigen müsste. Diese Organisationsform ist daher nicht weiterverfolgt worden.

- Dienstleistungsvergabe:

Die Vergabe einer Dienstleistung, mit der ein privater Dritter mit der Erbringung von Dienstleistungen der Abfallentsorgung und der Straßenreinigung mit eigenen Betriebsmitteln und eigenem Personal beauftragt wird, scheidet hier infolge des Rückerwerbs der Grundstücke sowie der Übernahme der Geschäftsanteile zum Vertragsende ebenfalls aus.

- Betriebsführungsmodell:

Im Betriebsführungsmodell verbliebe die Stadt in der Betreiberverantwortung für die Gebäude und Anlagen und würde eine Gesellschaft lediglich mit dem laufenden kaufmännischen und technischen Betrieb im Rahmen eines europaweiten Vergabeverfahrens beauftragen. Zwar würde dies die Einflussmöglichkeiten der Stadt stärken und einen Know-how-Aufbau ermöglichen. Gleichzeitig würden jedoch wesentliche wirtschaftliche Risiken, insbesondere Investitionsrisiken, bei der Stadt verbleiben. Angesichts des Umfangs und der technischen Komplexität der Leistungen sowie der aktuellen Struktur der kommunalen Abfallwirtschaft erscheint dieses Modell in der Abwägung als weniger geeignet. Insbesondere die Übernahme der Betreiberverantwortung inklusive aller rechtlichen, genehmigungsrechtlichen und technischen Pflichten durch die Stadt selbst würde zusätzliche Anforderungen mit sich bringen, ohne einen wesentlichen wirtschaftlichen oder qualitativen Vorteil zu generieren.

- Öffentlich-Private Partnerschaft (ÖPP):

Im ÖPP-Modell erfolgt die Aufgabenerledigung durch eine Gesellschaft, an der sowohl die Stadt als auch ein privater Dritter beteiligt sind. Die Stadt würde dabei einen Mitgesellschafter im Rahmen eines europaweiten Vergabeverfahrens auswählen und mit diesem sowohl einen Gesellschaftsvertrag als auch einen Dienstleistungsvertrag abschließen. Die Gesellschaft wäre anschließend für die Erbringung der Leistungen der Abfallentsorgung, Straßenreinigung und des Winterdienstes zuständig. Die Stadt bliebe bei dieser Variante strukturell eingebunden, etwa über eine Mehrheitsbeteiligung, die Besetzung von Geschäftsführung und Aufsichtsrat sowie über Rückübertragungsregelungen im Gesellschaftsvertrag. Dadurch wäre eine gewisse Steuerung möglich, gleichzeitig bliebe die unternehmerische Verantwortung jedoch beim privaten Dritten. Das Modell bietet damit gewisse Steuervorteile gegenüber einer reinen Fremdvergabe. Es ist jedoch organisatorisch komplex, mit Zielkonflikten der Gesellschafter belastet und mit deutlicher Liquiditätsbelastung verbunden, da die Stadt im Verhältnis der Anteile an der ÖPP-Gesellschaft die Anfangsinvestitionen für den Rückerwerb der Betriebsmittel, Gebäude und Anlagen tragen müsste.

- Betreibermodell:

Das Betreibermodell sieht vor, dass ein privater Dritter die Leistungen der Abfallentsorgung, Straßenreinigung und des Winterdienstes nach Durchführung eines europaweiten Vergabeverfahrens übernimmt und eigenständig als Betreiber für die Gebäude und Anlagen auftritt. Damit verbunden ist die Übernahme der erforderlichen Investitionen sowie des wirtschaftlichen Risikos. Kennzeichnend für dieses Modell ist, dass der Betreiber nicht nur Dienstleister, sondern eigenverantwortlicher Leistungsträger ist. Die Infrastruktur (z. B. Betriebsgrundstücke, Anlagen) wird vom Betreiber im Rahmen eines Pachtvertrags genutzt. Ebenso ist ein Übergang des eingesetzten Personals möglich. Für das Betreibermodell spricht, dass die Verantwortlichkeit für die Aufgabenerfüllung und den Anlagenbestand bei dem Betreiber verbleiben, so dass nur ein geringes Haftungsrisiko bei der Stadt verbleibt. Die Investitionsrisiken hat der Betreiber zu tragen.

4.2 Wirtschaftlichkeitsbetrachtung und Ausblick auf die Gebührenentwicklung

Im Rahmen der beauftragten Analyse hat der technisch-wirtschaftliche Gutachter eine vergleichende Wirtschaftlichkeitsbetrachtung durchgeführt. Bewertet wurden

- die Fortführung der bestehenden Verträge mit ALBA,
- das Betreibermodell,
- das Betriebsführungsmodell,
- das ÖPP-Modell sowie
- die kommunale Eigenerledigung.

Die Untersuchung basiert aus Gründen der Vergleichbarkeit auf den aktuell bestehenden Leistungsumfängen, ohne die Berücksichtigung zukünftiger Anforderungen, Erweiterungen oder Anpassungen.

In wirtschaftlicher Hinsicht stellen die Gutachter fest, dass die ermittelten Kosten der untersuchten Handlungsalternativen nur relativ geringe Unterschiede aufweisen und auf einem vergleichbaren Kostenniveau liegen. Bei genauer Betrachtung sind das Betreibermodell und die kommunale Aufgabenerfüllung die wirtschaftlichsten Varianten. Im Vergleich zur derzeitigen Aufgabenerfüllung durch ALBA ist in diesen beiden Varianten mit Kosteneinsparungen zu rechnen. Die kommunale Eigenerledigung ist dabei aufgrund der Umsatzsteuerprivilegierung marginal günstiger. Diese kommunale Aufgabenerledigung scheidet jedoch aus den unter 4.1 dargestellten Gründen von vornherein aus und ist auch aufgrund der Erfahrungen aus der Vergangenheit nicht ratsam. Das Betriebsführungsmodell ist aufgrund höherer Kosten für die Wartung, Instandhaltung und ggf. auch den Neubau der betrieblichen Einrichtungen und das ÖPP-Modell aufgrund der voraussichtlich geringeren Realisierbarkeit von Synergie- und Optimierungspotenzialen durch den privaten Partner weniger attraktiv als das Betreibermodell.

Im Hinblick auf die derzeitige Aufgabenerfüllung durch ALBA gehen die Gutachter von einer grundsätzlich wirtschaftlichen Durchführung der vertraglich vereinbarten Leistungen aus. Sie sehen jedoch auf der Kostenseite bei der Neuausschreibung eines Betreibermodells tendenziell ein Einsparpotenzial, so dass eine Neuausschreibung bereits aus diesem Gesichtspunkt wirtschaftlich angezeigt ist.

Hinzu kommt, dass aufgrund der Erfahrungen der Gutachter im Falle der Neuausschreibung der Leistungen im Rahmen eines EU-weiten Vergabeverfahrens von einer hohen Wettbewerbsintensität auszugehen ist. Diese wird voraussichtlich - unabhängig von den zuvor dargestellten reinen Kostenvergleich der Modelle - zu günstigen Angebotspreisen führen. Vor diesem Hintergrund gehen die Gutachter tendenziell von zusätzlichen Synergie- und Optimierungspotenzialen im siebenstelligen Bereich pro Jahr durch den wettbewerblichen Preisdruck im Vergabeverfahren aus.

Auch wenn der Ausgang eines Vergabeverfahrens nicht vorausgesagt werden kann, ist unter normalen Rahmenbedingungen, wie sie auch derzeit vorherrschen, davon auszugehen, dass

im Falle einer europaweiten Neuausschreibung der Leistungen mit erheblichen Kosteneinsparungen zu rechnen ist. Demzufolge ist auch davon auszugehen, dass sich die Gebühren im Falle einer Neuausschreibung günstiger entwickeln, als es bei einer Fortführung der Verträge der Fall wäre.

Selbstverständlich kann eine Ausweitung des Leistungsumfanges im Vergleich zum Status Quo zu höheren Kosten und Gebühren führen. Diese Mehrkosten fielen jedoch in allen untersuchten Varianten und damit auch bei der Fortführung der Leistungsverträge an. Selbiges gilt für die allgemeinen Kostensteigerungen. Vor diesem Hintergrund ist bei der Vorbereitung der Ausschreibung und auch im Ausschreibungsverfahren selbst insbesondere auf die Wirtschaftlichkeit der Leistungserbringung mit dem Ziel der Gebührenstabilität zu achten.

Daher werden diese Fragen im Rahmen der Vergabebekanntmachung bzw. der Festlegung der seitens der Stadt geforderten wesentlichen Leistungen den städtischen Gremien noch einmal zur Beratung und Beschlussfassung vorgelegt. Klarstellend sei daher darauf hingewiesen, dass mit dem vorliegenden Grundsatzbeschluss noch keine Festlegung für die späteren Leistungsinhalte im Rahmen einer Nachfolgeregelung verbunden ist.

4.3 Ergebnis

Die Gutachter kommen zu dem Ergebnis, dass im Falle einer Neuausschreibung aus juristischer, technischer und auch aus wirtschaftlicher Sicht das Betreibermodell die wohl vorzugswürdigste Variante darstellt. Diese Einschätzung wird von der Verwaltung geteilt. Die vergangene Vertragslaufzeit hat gezeigt, dass sich das Betreibermodell – unabhängig von den nicht mehr zeitgemäßen und hinreichend flexiblen vertraglichen Grundlagen – bewährt hat. Die bisherigen Erfahrungen mit der ALBA zeigen, dass eine stabile und leistungsfähige Umsetzung bei verlässlicher Gebührenentwicklung möglich ist. Zugleich bietet ein an die aktuellen Herausforderungen angepasstes Betreibermodell, welches an die bekannten Strukturen anknüpft, den notwendigen Rahmen, um den zukünftigen Anforderungen flexibel und wirtschaftlich gerecht zu werden. Seitens der Verwaltung wird daher das Betreibermodell empfohlen.

5. Beauftragung für Vergabeverfahren

Sofern der Rat den Grundsatzbeschluss wie vorgeschlagen fasst und einer Neuausschreibung in Form eines Betreibermodells zustimmt, wären zur Vorbereitung und Durchführung des komplexen europaweiten Vergabeverfahrens externe Berater zu beauftragen. Ziel der Beauftragung ist es, Ausschreibungsunterlagen zu erstellen und ein Vergabeverfahren durchzuführen, auf dessen Basis ein rechtssicheres, wirtschaftlich tragfähiges und zukunftsfähiges Betreiberkonzept für die Aufgaben der Abfallwirtschaft, Straßenreinigung und des Winterdienstes in Braunschweig ab dem Jahr 2031 umgesetzt werden kann.

Die Bearbeitung umfasst unter anderem die fachliche Erarbeitung des Leistungsbildes (Leistungsbeschreibung und -verzeichnis), die weitere Identifizierung von Optimierungsansätzen in der Leistung, erforderlichenfalls eine Markterkundung, die Erstellung der Vergabeunterlagen, die Durchführung des Teilnahmewettbewerbs sowie die Begleitung des Verhandlungsverfahrens.

Aufgrund des genannten Umfangs der Beratungsleistungen ist bereits für die Auswahl der Gutachter ein europaweites Vergabeverfahren erforderlich. Als ersten Schritt wird die Verwaltung also die Unterlagen für die Vergabe der Beraterleistungen vorbereiten und die Entscheidung über den Zuschlag den städtischen Gremien zur Entscheidung vorlegen.

6. Zeitplan

Zeitlicher Rahmen für das Vergabeverfahren:

- | | |
|--|---------------------|
| • Beauftragung Kanzlei/Berater: | 1. Quartal 2026 |
| • Eckpunkte, Markterkundung, Beschlussfassung: | bis 3. Quartal 2026 |

- Erstellung der Vergabeunterlagen: ab 4. Quartal 2026
- Teilnahmewettbewerb: ab 2. Quartal 2027
- Verhandlungsverfahren: ab 4. Quartal 2027
- Zuschlagserteilung inkl. möglicher Nachprüfung: bis Mitte 2028

Leuer

Anlage/n:
keine

Betreff:

**Grundsatzbeschluss zur Zukunft der Abfallwirtschaft und Straßenreinigung in Braunschweig
Änderungsantrag zur Vorlage 25-26269**

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

02.09.2025

Beratungsfolge:

Status

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Vorberatung)	02.09.2025	Ö
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	09.09.2025	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	16.09.2025	Ö

Beschlussvorschlag:

Im Beschlussvorschlag der Verwaltung wird der zweite Punkt wie folgt geändert.

1. Der Rat der Stadt spricht sich dafür aus, die zwischen der Stadt Braunschweig und der ALBA Braunschweig GmbH (ALBA) geschlossenen Leistungsverträge I (Straßenreinigung und Winterdienst) und II (Abfallwirtschaft) zum Ablauf des 31. Dezember 2030 ordentlich zu kündigen.
2. Zur Vorbereitung einer Nachfolgeregelung ab dem 1. Januar 2031 wird die Verwaltung beauftragt, die erforderlichen Schritte einzuleiten, um zu einem möglichst frühen Zeitpunkt die Abfallwirtschaft im Eigenbetrieb führen zu können.
3. Die abschließende Entscheidung in dem Verfahren ist dem Rat möglichst bis Mitte des Jahres 2028 zur Beschlussfassung vorzulegen.

Sachverhalt:

In Anbetracht der langfristigen Entscheidungen, die mit dieser Vorlage verbunden sind, ist es im Interesse des Rates und der Stadt, sich frühzeitig die Option einer eigenständigen Durchführung der Abfallwirtschaft offenzuhalten. Eine solche Organisationsform stärkt die kommunale Handlungsfähigkeit und ermöglicht es, die Daseinsvorsorge im Bereich der Abfallwirtschaft stärker in eigener Verantwortung zu gestalten.

Durch die rechtzeitige Vorbereitung der erforderlichen organisatorischen und fachlichen Kompetenzen wird die Stadt in die Lage versetzt, die Abfallwirtschaft schrittweise im Eigenbetrieb übernehmen zu können. Gleichzeitig bleibt ausreichend Zeit, die notwendigen Strukturen aufzubauen, Erfahrungen zu sammeln und fundierte Entscheidungen über den Zeitpunkt und die konkrete Ausgestaltung der Eigenübernahme zu treffen.

Ziel ist es, die Abhängigkeit von einzelnen privaten Anbietern zu verringern und die Steuerungsmöglichkeiten der Stadt zu verbessern.

Anlage/n:

keine

Betreff:

Anfrage zur Drs. 25-26021: Anpassung der Stadtbahn-Trassierung im Zuge des Umbaus der Haltestelle Jahnplatz?

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

20.08.2025

Beratungsfolge:

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur
Beantwortung)

02.09.2025

Status

Ö

Sachverhalt:

Der geplante Umbau der Haltestelle Jahnplatz sieht gemäß Drs. 25-26021 verschiedene Baumaßnahmen rund um die Gleisanlagen und die Bahnsteige im Haltestellenbereich vor.

Gleichzeitig befindet sich im Bereich der Fußgängerquerung aus historischen Gründen eine Trassierung der Stadtbahn mit sehr engen Radien, für die es heute keinen sachlichen Grund mehr gibt. Die engen Radien schränken die Geschwindigkeit und damit den Fahrkomfort ein, da die Bahnen hier abbremsten müssen. Sie stehen somit auch einer denkbaren Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit der Stadtbahn entgegen.

Zwar ist absehbar, dass der weitere Bereich des Oberbaus in absehbarer Zeit erneut werden muss. Eine Verbesserung der eingangs beschriebenen Situation könnte jedoch unter Umständen bereits jetzt im Zuge des geplanten Umbaus der Haltestelle Jahnplatz durch eine parallele, bauliche Korrektur der Trassierung etwa ab Ende Bahnsteig bis Beginn der Eisenbahnbrücke erreicht werden.

Hierzu stellen wir folgende Fragen:

1. Was müsste aus Sicht der Verwaltung baulich verändert werden, um die beschriebenen, engen Radien zu beseitigen?
2. Welche Folgen hätte eine entsprechende Ausdehnung des Baubereichs?
3. Wäre eine entsprechende Anpassung der Trassierung zu einem späteren Zeitpunkt möglich, ohne dass die in der jetzigen Planung bereits erneuerten Abschnitte erneut angefasst werden müssen?

Gez. Detlef Kühn

Anlagen:

keine

Betreff:

Anfrage zur Drs. 25-26021: Anpassung der Stadtbahn-Trassierung im Zuge des Umbaus der Haltestelle Jahnplatz?

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

02.09.2025

Beratungsfolge

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis) 02.09.2025

Sitzungstermin

Status

Ö

Sachverhalt:

Zur Anfrage der SPD-Fraktion vom 20.08.2025 nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Die Planung erfolgte integriert zwischen Stadt und Braunschweiger Verkehrs-GmbH (BSVG) so dass sie eine Optimierung der Trassierung der Gleisanlage enthält.

Eine „Begradigung“ hätte eine deutliche Verschiebung der Haltestelle und damit der Straßenachse zur Folge. Zur Herstellung der Aufstellflächen und des Geh- und Radweges auf der Ostseite wäre dann ein Eingriff in das angrenzende Privatgrundstück erforderlich.

Zur Beantwortung der die Trassierung im Detail betreffenden Fragen teilt die BSVG Folgendes mit:

Zu 1.: Gegenüber dem heutigen Zustand erfolgt eine Verbesserung der Radienfolge, die den Anforderungen der An- und Abfahrt von der Haltestelle mit passender Geschwindigkeit gerechter wird.

Zu 2.: Eine Anpassung der Radien erfolgt im Bereich bis zur Geraden unterhalb der Eisenbahnbrücke, um Verziehungen im geraden Gleisabschnitt zu vermeiden. Der Mittelmast Nr. M 49 nördlich der Brücke soll versetzt werden, der Baubereich wird dafür geringfügig erweitert.

Zu 3.: Wir streben an, die Trassierung mit dem jetzigen Umbau so zu optimieren, dass mit dem späteren Ausbau für 2,65 m Fahrzeuge im Folgeabschnitt nur eine geringfügige Anpassung der Gleislage erfolgen muss.

Leuer

Anlage/n:

keine

Betreff:

**Kriterien für die künftige Anpassung der Freigabezeiten der
Lichtsignalanlagen**

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

20.08.2025

Beratungsfolge:

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur
Beantwortung)

02.09.2025

Status

Ö

Sachverhalt:

Die Steuerung der Lichtsignalanlagen und die Festlegung der Freigabezeiten ist schon jetzt ein hochkomplexes Thema, bei dem viele Aspekte berücksichtigt werden und viele zum Teil widersprüchliche Interessen der unterschiedlichen Mobilitätsarten gegeneinander abgewogen werden müssen. Durch einige politische Beschlüsse der jüngsten Zeit werden weitere Anpassungen an den Freigabezeiten der LSA in Braunschweig erfolgen müssen, was wiederum komplexe Abwägungsprozesse zur Folge haben wird. Zu diesen Beschlüssen gehören u.a.:

- MEP-Maßnahme ÖV3 - Vorhaben zur Beschleunigung des ÖPNV umsetzen
- MEP-Maßnahme F5 - Schaffung fußgängerfreundlicher Kreuzungen und Querungen (u.a. "Rundum-Grün" an ausgewählten Kreuzungen)
- MEP-Maßnahme R15 - Ausbau der automatisierten Lichtsignalanlagendetektion für den Radverkehr
- MEP-Maßnahme R16 - Optimierung der LSA-Schaltungen für den Radverkehr
- Ziele und Maßnahmenkatalog "Radverkehr in Braunschweig" mit Ziel 6 "Wartezeit an Ampeln [für den Radverkehr] verkürzen"
- Projekt SIRENE mit dem Ziel die Fahrzeiten für Rettungskräfte bei Einsatzfahrten durch Eingriffe in die LSA-Umläufe zu verkürzen.

Während die Eingriffe durch das Projekt SIRENE zeitlich und örtlich begrenzt sind und sich nur im direkten Umfeld der jeweiligen Einsatzfahrten bemerkbar machen, werden die anderen oben genannten Aspekte die Steuerung der LSA sehr nachhaltig beeinflussen. Aus Sicht der Grünen Ratsfraktion ist dabei selbstverständlich, dass sich eine Anpassung der Freigabezeiten zuallererst positiv auf die Verkehrsarten des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) auswirken sollte. Es sollte außerdem der Grundsatz gelten, dass die Bevorzugung einer Verkehrsart des Umweltverbundes möglichst nicht zulasten der jeweils anderen umwelt- und klimafreundlichen Verkehrsarten gehen sollte. Eine "Kannibalisierung" bei den Freigabezeiten innerhalb des Umweltverbundes sollte möglichst ausgeschlossen werden. Hierzu bitten wir um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Welche allgemeinen konzeptionellen Überlegungen zur künftigen Festlegung der Freigabezeiten für die unterschiedlichen Verkehrsträger gibt es bislang innerhalb der Verwaltung?
2. Teil die Verwaltung den hier skizzierten Grundsatz, dass sich eine Anpassung der Freigabezeiten grundsätzlich möglichst positiv auf alle Verkehrsarten des Umweltverbundes auswirken sollte?

3. Welche konkreten Schritte bei der Anpassung der Freigabezeiten sind als nächstes geplant?

Anlagen:

keine

Betreff:

Kriterien für die künftige Anpassung der Freigabezeiten der Lichtsignalanlagen

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

02.09.2025

Beratungsfolge

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis) 02.09.2025

Sitzungstermin

Status

Ö

Sachverhalt:

Zur Anfrage der Fraktion Bündnis 90 - Die Grünen vom 20.08.2025 nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Zu 1.: Die Festlegung der Freigabezeiten wird anhand unterschiedlicher Kriterien bestimmt. Dabei spielen zum Beispiel sowohl die Größe des Knotenpunktes, die Örtlichkeit, die Qualitätsstufen nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS), die verkehrliche Bedeutung/Wichtigkeit des Knotens, die Zusammensetzung des Verkehrs, als auch die Verkehrsstärke eine Rolle. Dieses Zusammenspiel führt zu einer Festlegung der Freigabezeiten der unterschiedlichen Verkehrsträger, welche allerdings immer individuell ausfällt und nicht pauschal festgehalten werden kann.

Zu 2.: Grundsätzlich teilt die Verwaltung die Auffassung, dass eine Anpassung von Freigabezeiten grundsätzlich im Sinne einer integrierten Verkehrsplanung erfolgen sollte.

Zu 3.: Die Optimierung von Freigabezeiten an den Lichtsignalanlagen ist eine dauerhafte Aufgabe für die Verwaltung. Beispielsweise soll mit der geplanten Busbeschleunigung die ÖPNV-Bevorrechtigung verbessert werden.

Leuer

Anlage/n:

keine

Betreff:

Verkehrschao in der Innenstadt - Wie können die Auswirkungen der Baustelle Hagenmarkt verbessert werden?

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

20.08.2025

Beratungsfolge:

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Beantwortung)

02.09.2025

Status

Ö

Sachverhalt:

Das Verkehrschao auf Braunschweigs Straßen nimmt weiter zu: Durch die Einrichtung der Baustelle rund um den Hagenmarkt sind weitere Teile unserer Innenstadt durch große Bautätigkeiten, Umleitungen und schwer ersichtliche Wegeführungen lahmgelegt. Die Aufregung bei Anliegern, Gewerbetreibenden und Innenstadtbesuchern (ob zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit dem Auto) ist verständlicherweise groß. So wurde bereits in der Sitzung des örtlich zuständigen Stadtbezirksrates Mitte (130) am 19. August dieses Jahres von zahlreichen Besuchern die unbefriedigende Baustelleneinrichtung kritisiert. Bürgerinnen und Bürger äußerten dort ihren Unmut und stellten fest, dass die Antworten der Verwaltung ausweichend und ohne konkrete Perspektiven geblieben seien.

Hinzu kommt, dass die Erreichbarkeit der Innenstadt auch an anderen Stellen leidet: Die Baustelle an der Theodor-Heuss-Straße belastet weiterhin den aus dem Süden kommenden Verkehr, im Norden bringt die Sperrung des Bültenweges große Einschränkungen mit sich und auch zahlreiche kleinere Baumaßnahmen erschweren die Erreichbarkeit Braunschweigs. Die Folge ist eine erhebliche Einschränkung der Mobilität in der Innenstadt – und zwar nicht nur für den motorisierten Individualverkehr, sondern auch für den ÖPNV, Radfahrer und selbst für Fußgänger. Damit wird das erklärte Ziel einer attraktiven, sicheren und funktional zugänglichen Innenstadt konterkariert.

Besonders deutlich wird die Kritik an den Baustellenplanungen rund um den Hagenmarkt durch zahlreiche Rückmeldungen aus der Bürgerschaft. Anwohner, Gewerbetreibende und Gastronomen berichten von chaotischen Zuständen: Unnötig früh errichtete Absperrungen mit massiven Umsatzeinbußen, unklare oder widersprüchliche Beschilderungen; Verkehrsführungen, die teilweise erst Tage später angepasst wurden, und eine mangelhafte Absicherung für mobilitätseingeschränkte Menschen. Behindertenparkplätze können nicht genutzt werden, Rampen fehlen, wichtige Einrichtungen wie Apotheken oder Geldautomaten sind nur eingeschränkt erreichbar. Hinzu kommen schlecht sichtbare oder unglücklich montierte Schilder, die zu Unsicherheit und vermeidbaren Verkehrsproblemen führen.

Diese Mängel sind nicht Ergebnis unvorhersehbarer Ereignisse, sondern Ausdruck mangelnder vorausschauender Planung und fehlender Abstimmung. Zeit genug, um wesentliche Probleme zu vermeiden, hätte bestanden. Leidtragende sind insbesondere die Gewerbetreibenden und Gastronomen rund um die Casparistraße und den Hagenmarkt, die schon jetzt über erhebliche Einbußen berichten. Auch die Anwohnerinnen und Anwohner sind durch die eingeschränkte Erreichbarkeit und unübersichtliche Situation erheblich belastet. In anderen Situationen verweist die Verwaltung regelmäßig auf einen noch einzutretenden Gewöhnungseffekt, der hier aufgrund der schieren Dimensionen nicht zu erwarten ist – oder nur mit weiteren dramatischen Auswirkungen auf unsere Innenstadt.

Ein zentraler Verkehrsknotenpunkt wie der Hagenmarkt erfordert höchste Priorität in zeitlicher Koordination, verkehrsplanerischer Begleitung, barrierefreier Ausgestaltung und aktiver Unterstützung der Anlieger.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Verwaltung:

1. Welche konkreten Maßnahmen ergreift die Verwaltung, um die Mobilität für Anlieger, Gewerbetreibende sowie den Fuß- und Radverkehr während der Bauzeit am Hagenmarkt zu verbessern, insbesondere im Hinblick auf die Barrierefreiheit?
2. Welche Möglichkeiten setzt die Verwaltung um, um die Dauer der Baumaßnahme am Hagenmarkt durch beschleunigte Verfahren (z. B. erweiterte Arbeitszeiten, verbesserte Baukoordination) signifikant zu verkürzen?
3. Welche strukturierten Verfahren und Kommunikationswege existieren derzeit, um Beschwerden und Hinweise von Anliegern und Gewerbetreibenden unmittelbar aufzunehmen und kurzfristig Abhilfe zu schaffen?

Anlagen:

keine

Betreff:

Verkehrschaos in der Innenstadt - Wie können die Auswirkungen der Baustelle Hagenmarkt verbessert werden?

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

02.09.2025

Beratungsfolge

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis) 02.09.2025

Sitzungstermin

Status

Ö

Zur Anfrage der CDU-Fraktion vom 20.08.2025 nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Das Verkehrskonzept für die Baustelle am Hagenmarkt ist klar strukturiert und sieht für den ersten Bauabschnitt wie folgt aus:

Der Kfz-Verkehr in Ost-West-Richtung und umgekehrt wird unter Aufrechterhaltung jeweils einer Fahrspur auf der Nordseite des Straßenzuges geführt. Der aus der Wendestraße kommende Verkehr kann am Hagenmarkt sowohl rechts als auch links abbiegen.

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

Die Umsetzung des Konzeptes ist in der Einrichtungsphase nicht so reibungslos verlaufen, wie es geplant war. Technische Probleme insbesondere bei den LSA haben dazu geführt, dass die Einrichtungsphase auch aus Sicht der Verwaltung zu lange gedauert hat.

Inzwischen konnte auch die Signalisierung der Querung Höhe/Reichsstraße in Betrieb genommen werden. Im Weiteren ist vorgesehen, die Verbindung von der HagenmarktApotheke zum ehemaligen Einwohnermeldeamt und weiter zur Katharinenkirche in Gegenrichtung auch für Radfahrende freizugeben.

Die Verwaltung arbeitet weiterhin gemeinsam mit der verantwortlichen Baufirma und deren Verkehrssicherer kontinuierlich daran, die Verkehrsführung zu optimieren. Hinweise werden aufgenommen, geprüft und wo möglich umgesetzt. Von einem Chaos auf der Baustelle kann nicht die Rede sein.

Grundsätzlich hat die Verwaltung den Eindruck gewonnen, dass sich die Verkehrsteilnehmer auch bereits in den ersten Tagen schnell an die Baustellensituation gewöhnt haben.

Der Verwaltung ist die Bedeutung des Hagenmarktes sowohl als Aufenthaltsbereich als auch als Verkehrsknotenpunkt durchaus bewusst. Die Einrichtung einer Großbaustelle in einem solchen Bereich ist immer mit Einschränkungen verbunden, da ein bestmöglicher Kompromiss zwischen einem zügigen Bauablauf, der Erreichbarkeit der Innenstadt für alle Verkehrsteilnehmer, die Anliefer- und Anliegererreichbarkeit sowie die Bedürfnisse für Einsatz- und Rettungsdienste gefunden werden muss.

Daher hat die Verwaltung in mehreren allgemeinen Informationsveranstaltungen zum Sachstand, zum bevorstehenden Baubeginn und zum Verkehrskonzept informiert. Gerade die ansässigen Gewerbetreibenden wurden darüber hinaus über die Sachstände in Form

von Gesprächen oder Mailverteilern auf dem Laufenden gehalten. Ansprechpartner für das Projekt waren zu jeder Projektphase bekannt. Sie standen und stehen für Fragen, Hinweise, etc. gerne zur Verfügung. So konnten bereits einige einzelfallbezogene Lösungen z. B. für Anlieferung oder Erreichbarkeit gefunden werden.

Dies vorangestellt beantwortet die Verwaltung die Fragen wie folgt:

Zu 1.:

Die fußläufige Erreichbarkeit für Kunden, Besucher und weitere Anlieger ist dauerhaft gegeben. Die Anlieferung ist mit Einschränkungen verbunden - wird aber ermöglicht. Ggf. müssen hier, wie im Baustellenalltag üblich, im Einzelfall Lösungen gefunden werden. Hier wurden in der konkreten Baustelle bereits gute Lösungen gefunden. Selbstverständlich stehen die Ansprechpartner weiterhin zum Austausch bereit.

Zum Thema Barrierefreiheit steht die Verwaltung mit dem Behindertenbeirat im Austausch. Inzwischen fand auch ein Ortstermin mit Vertretern des Behindertenbeirates statt. In diesem wurde kein aktueller Anpassungsbedarf erkannt.

Im Zuge des Baufortschrittes werden sich Möglichkeiten ergeben, Wegbeziehungen entsprechend der jeweiligen Situation anzupassen.

Zu 2.:

Bei der Abwicklung der Baumaßnahmen am Hagenmarkt in dem dafür vorgesehenen Zeitraum handelt es sich logistisch um eine sehr anspruchsvolle und ehrgeizige Aufgabe. Es besteht ein kontinuierlicher Austausch mit der Baufirma, um die Arbeiten weiter zu optimieren und soweit wie möglich Zeitverzögerungen zu vermeiden. Dieses erfolgt z. B. durch Verschiebung von Personalkapazitäten auf der Baustelle, um in kritischen Bereichen optimal reagieren zu können.

Zu 3.:

Die Ansprechpartner der Stadt oder der Baufirma sind allen Anliegenden und Gewerbetreibenden bekannt und stehen vor Ort, telefonisch oder per E-Mail für einen Austausch zur Verfügung.

Leuer

Anlage/n:

keine

Betreff:

Einrichtung von Sommerstraßen 2026

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

20.08.2025

Beratungsfolge:

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Beantwortung)

02.09.2025

Status

Ö

Sachverhalt:

Der Bezirksrat im Östlichen Ringgebiet hat in der Vergangenheit wiederholt die Einrichtung einer Sommerstraße für eine begrenzte Dauer angeregt. Die Verwaltung hat diese Vorschläge bislang abgelehnt, zuletzt mit dem Hinweis auf fehlendes Personal und unzureichende finanzielle Mittel. Stattdessen regte sie an, dass Vereine, Initiativen oder Anwohnende entsprechende Projekte organisieren und erteilte dafür umfangreiche Auflagen (Drucksache 25-25958). Im Rahmen einer Versammlung gelang es der Initiative „Stadt für alle“, dem Verkehrsclub Deutschland sowie dem Kreisverband des Deutschen Roten Kreuzes, im Östlichen Ringgebiet für ein Wochenende im August eine Sommerstraße in Absprache mit den Anwohnenden einzurichten.

Das Angebot stieß auf regen Zuspruch und soll nach dem erklärten Wunsch der Veranstalter:innen wiederholt und ausgeweitet werden. Dafür wünschen sie sich die Unterstützung der Stadtverwaltung. In ihrer bisherigen Form sind Sommerstraßen für private Initiativen sehr aufwändig. Wegen der kurzen Dauer können sie außerdem ihre mögliche Wirkung noch nicht voll entfalten. Als längerfristiges Pilotprojekt dagegen kann eine Sommerstraße belastbare Informationen liefern, welche verkehrsberuhigenden Effekte sich einstellen und wie sich die Nutzung von Straßenräumen durch die Anwohnenden verändert.

Es ist daher wünschenswert, dass die Verwaltung 2026 aktiv Sommerstraßen mit der Unterstützung privater Initiativen und Anwohnender einrichtet und auswertet. Unter Umständen können erprobte Sommerstraßen ein Ausgangspunkt für quartiersweite Konzepte zur Verkehrsberuhigung, wie etwa das Modell der Superblocks, sein.

Eine erste Untersuchung der Chancen und Risiken von Sommerstraßen hat die Verwaltung 2023 in einer Masterarbeit untersuchen lassen (DS 23-22748-01). Gleichwohl wurden deren Inhalte nicht, wie vorgesehen, im 4. Quartal 2024 veröffentlicht. Für die geplante Wiederholung und Ausweitung von Sommerstraßen 2026 und insbesondere für die Entwicklung eines langfristigen Konzepts zur Verkehrsberuhigung verspricht die Masterarbeit wertvolle Erkenntnisse, die möglichst zeitnah öffentlich diskutiert werden sollten.

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

1. Wann wird die in DS 23-22748-01 in Aussicht gestellte Masterarbeit veröffentlicht?
2. Welche Erkenntnisse (z.B. aus der o.g. Masterarbeit) liegen der Verwaltung vor, wie sich Sommerstraßen für die Einführung dauerhafter, quartiersweiter Konzepte zur Verkehrsberuhigung (z.B. Superblocks), eignen?

3. Welche personellen und finanziellen Kapazitäten benötigt die Verwaltung, um in den Sommerferien 2026 eine Sommerstraße einzurichten?

Anlage/n:
keine

<i>Betreff:</i> Einrichtung von Sommerstraßen 2026
--

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	<i>Datum:</i> 02.09.2025
--	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis)	02.09.2025	Ö

Sachverhalt:

Zur Anfrage der Gruppe Die FRAKTION. BS vom 20.08.2025 nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Zu 1.: Die Verwaltung hat das Thema Sommerstraßen aufgrund eingeschränkter Personalressourcen und vieler dringlicher Projekte nicht weiterverfolgt. Sommerstraßen sind daher nur aufgrund privater Initiativen an für eine Sommerstraße geeigneten Stellen denkbar. Hierfür bedarf es eines entsprechenden Antrags und eines Konzeptes von privater Seite.

Zu 2.: Aufgrund der unterschiedlichen städtebaulichen und verkehrlichen Strukturen innerhalb verschiedener Wohngebiete können keine allgemeinen Aussagen zu Umsetzung und Auswirkungen von Sommerstraßen gemacht werden.

Es wird ein hoher personeller und finanzieller Aufwand für die Einrichtung von Sonderprojekten wie z. B. Sommerstraßen bestätigt, was die Einschätzung der Verwaltung bezüglich nicht zur Verfügung stehender Kapazitäten untermauert.

Zu 3.: Es ist aufgrund der Individualität solcher Projekte nicht möglich, belastbare Aussagen über erforderliche personelle und finanzielle Ressourcen zu treffen.

Leuer

Anlage/n:
keine

Betreff:

Entsorgungsmöglichkeiten für Bau-Abfälle aus privaten Sanierungen und Renovierungen

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

23.07.2025

Beratungsfolge:

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur
Beantwortung)

02.09.2025

Status

Ö

Sachverhalt:

In den vergangenen Wochen wurde mehrfach über die illegale Entsorgung von größeren Mengen Bauschutt oder Renovierungs- und Bau-Mischabfällen berichtet. Dabei hatten Unbekannte anscheinend ganze Wagenladungen in freier Natur und an Wegrändern abgekippt. Ein solches Verhalten zieht nicht nur teure Aufräum- und Entsorgungsarbeiten zu Lasten der Allgemeinheit nach sich, sondern kann auch eine Umweltgefährdung durch Ausbringung schädlicher Substanzen bedeuten.

In Braunschweig ist es allerdings nicht einfach, für kleinere Mengen von Bauschutt eine zulässige Entsorgungsmöglichkeit zu finden:

die ALBA-Abfallentsorgungszentren nehmen nur das Volumen "eines Mörtelkübels" im Zusammenhang mit privaten Restmüll- oder Sperrmüllanlieferungen entgegen; gleichzeitig kostet die Bereitstellung eines Bauschuttcontainers (kleinstes Volumen bei ALBA: 3cbm, bei anderen Anbietern 5cbm) gleich mehrere hundert Euro.

Da seit einiger Zeit die private Anlieferung bei einem gewerblichen Recyclinghof nicht mehr möglich ist (und wohl auch den wenigsten Braunschweigern bekannt war), stellt eine Entsorgung von Bauschuttmengen, die mehr als einen größeren Eimer bzw. Kübel füllen, jedoch weit unterhalb von kubikmeterweise zu berechnenden Mengen liegen, für Privatleute eine deutliche Schwierigkeit dar.

Die Internetseite der Stadt Braunschweig warnt zwar vor verbotswidrigen Ablagerungen, weist aber zu dem Suchbegriff nur auf die Seite von ALBA hin, mit den dort bekannten Limitierungen.

Welche Abgabemöglichkeiten für Bauschutt in Mengen zwischen dem besagten "Mörtelkübel", aber deutlich unterhalb von 3cbm, sind der Verwaltung bekannt?

Falls gegeben: wie kann auf der Webseite der Stadt eine solche Möglichkeit (besser) dargestellt werden?

In welchem Ausmaß (Gesamtgewicht in Tonnen) waren illegale, "wilde" Müllablagerungen in den Jahren 2022, 2023 und 2024 im Stadtgebiet zu bewältigen?

Anlagen:

keine

Betreff:

Entsorgungsmöglichkeiten für Bau-Abfälle aus privaten Sanierungen und Renovierungen

Organisationseinheit:

Dezernat III
0660 Referat Stadtentwässerung und Abfallwirtschaft

Datum:

02.09.2025

Beratungsfolge

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben ()

Sitzungstermin

02.09.2025

Status

Ö

Sachverhalt:

Zur Anfrage der AfD-Fraktion im Rat der Stadt vom 23.07.2025 nimmt die Verwaltung nach Rücksprache mit ALBA wie folgt Stellung:

Zu Frage 1 und 2:

Die folgenden Abgabemöglichkeiten für Bauschutt in Mengen zwischen einem „Mörtelkübel“, aber deutlich unterhalb von 3 m³ sind vorhanden.

Bauschutt (Ziegel, Fliesen, Steine o.ä.) ist mineralischer Abfall und darf von Braunschweiger Bürgerinnen und Bürgern

- in Kleinstmengen bis zu einem Maurerkübel auf dem Wertstoffhof in der Frankfurter Straße und
- bis zu 3 m³ für 15,00 Euro pro Anlieferung im Zuge der privaten Restabfall- oder Sperrmüllanlieferung im Abfallentsorgungszentrum Watenbüttel pauschal abgegeben werden.

Größere Mengen an Bauschutt aus rein mineralischen Materialien (auch Bauschuttgemische, Sanitärkeramik o. ä.) können ebenfalls im Abfallentsorgungszentrum Watenbüttel über die ALBA Niedersachsen-Anhalt GmbH entsorgt werden. Die Entsorgungskosten für mineralische Abfälle belaufen sich auf 39,62 Euro pro Tonne inkl. MwSt., es wird eine Mindestabrechnungsmenge von 380 kg für 15,05 Euro zugrunde gelegt. Zuzüglich einer Energiekostenpauschale von 5,95 Euro (inkl. MwSt), die einmalig pro Anlieferung berechnet wird, muss man also mindestens 21,00 Euro für die Anlieferung von mineralischen Abfällen bezahlen.

Darüber hinaus kann Bauschutt kostenpflichtig auch bei anderen privaten Entsorgungsunternehmen angeliefert werden. Dies ist jedoch kein Angebot der Stadt und wird daher nicht auf den städtischen Internetseiten dargestellt.

Zu Frage 3:

Die Mengen an illegalen Müllablagerungen im Stadtgebiet betrugen:

- 2022: 58,32 Tonnen
- 2023: 62,68 Tonnen
- 2024: 70,08 Tonnen.

Bei den illegalen Müllablagerungen im Stadtgebiet handelt es sich im Wesentlichen um Rest- und sperrmüllähnlichen Abfall und Elektrogeräte. Zudem ist festzustellen, dass die Anzahl der illegalen Ablagerungen über die Jahre stabil geblieben ist, jedoch die gesammelte Tonnage anstieg. Dies ist in erster Linie damit zu erklären, dass immer häufiger Sperrmüll als Beistellung zu den Wertstoffcontainern vorzufinden ist, also Abfall, der in keinem ursächlichen Verhältnis zu Wertstoffen steht. Eine Zunahme illegaler Müllablagerungen in Gräben oder Wäldern ist im Stadtgebiet Braunschweig nicht festzustellen.

Leuer

Anlage/n:

keine

Absender:

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

TOP 13.6
25-26360
Anfrage (öffentlich)

Betreff:

Sachstand zur Ausarbeitung des Veloroutennetzes

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

20.08.2025

Beratungsfolge:

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur
Beantwortung)

02.09.2025

Status

Ö

Sachverhalt:

Im 7. Kompaktbericht (DS 25-25872) zum Umsetzungsstand des Ziele- und Maßnahmenkatalogs "Radverkehr in Braunschweig" (DS 20-13342) heißt es unter der laufenden Nummer 4, "Veloroutennetz planen und Radverkehrsnetz überarbeiten": "Im Rahmen des Mobilitätsentwicklungsplans (MEP) wurden die strategischen Hauptnetze für Radverkehr, ÖPNV und MIV erarbeitet und dem AMTA am 28.05.2024 zum Beschluss vorgelegt. Das Veloroutennetz besteht aus großzügigen Korridoren und wird auf Basis des strategischen Hauptnetzes Radverkehr fortgeschrieben. Eine straßenscharfe Festlegung der Veloroutenverläufe wurde extern vergeben und wird seit Oktober 2024 erarbeitet."

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Verwaltung:

1. Wie ist der aktuelle Bearbeitungsstand der straßenscharfen Veloroutenverläufe?
2. Wann und in welcher Form werden die Mobilitätsverbände in den Prozess eingebunden?
3. Welchen zeitlichen Ablauf sieht die Verwaltung bei der Beteiligung der Öffentlichkeit aktuell vor?

Anlagen:

keine

Betreff:

Sachstand zur Ausarbeitung des Veloroutennetzes

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

02.09.2025

Beratungsfolge

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

02.09.2025

Status

Ö

Sachverhalt:

Zur Anfrage der Fraktion Bündnis 90 - Die Grünen vom 20.08.2025 nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Zu 1.:

Das Ingenieurbüro hat nach Beauftragung mit der Grundlagenermittlung und -erarbeitung begonnen sowie Ideen zur Führung der Velorouten entwickelt. Die erste Priorität in der Bearbeitung liegt allerdings derzeit bei anderen Projekten, wie z. B. der Umsetzung des Qualitätsstandards für Fahrradstraßen, dem Fahrradverleihsystem VELOLEO oder Projekten zur Verkehrssicherheit im Radverkehr. Die Planung der Veloroute Weststadt befindet sich in der Bearbeitung (DS 25-25738-01).

Zu 2. und 3.:

Ein konkreter Zeitpunkt und die Art des Beteiligungsformates können zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht benannt werden.

Leuer

Anlage/n:

keine

Betreff:

Veröffentlichung des Prüfberichts der bestehenden Fahrradstraßen und -zonen

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

20.08.2025

Beratungsfolge:

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Beantwortung)

02.09.2025

Status

Ö

Sachverhalt:

Im Dezember 2022 hat der AMTA einen Qualitätsstandard für Fahrradstraßen und -zonen in Braunschweig beschlossen (vgl. [DS 22-19984](#)). Dort wurde unter anderem angekündigt, die Umsetzung des neuen Standards im bestehenden Netz der Fahrradstraßen und Fahrradzonen durch ein externes Ingenieurbüro ab dem 1. Quartal 2023 systematisch zu überprüfen.

Im Dezember 2024 wurde der Ergebnisbericht "Systematische Befahrung und Analyse des Radverkehrsnetzes Braunschweig" veröffentlicht ([DS 24-24574](#)), der seinerseits auf einen Beschluss auf dem im Juli 2020 beschlossenen Ziele- und Maßnahmenkatalog "Radverkehr in Braunschweig" beruht (vgl. [DS 20-13342-02](#)). In diesem Bericht heißt es auf Seite 7: "Die Fahrradstraßen wurden aus dem Untersuchungsnetz herausgenommen, da diese parallel in einem weiteren Projekt untersucht wurden."

Vor diesem Hintergrund bitten wir die Verwaltung um die Beantwortung der folgenden Fragen zur 2022 angekündigten Überprüfung der Fahrradstraßen und -zonen:

1. Wann wird dem AMTA bzw. der Öffentlichkeit ein vollständiger Bericht der Überprüfung vorgelegt?
2. Was sind die bisherigen Ergebnisse der in DS 22-19984 angekündigten Überprüfung des Qualitätsstandards für Fahrradstraßen und -zonen?
3. Welche in diesem Kontext notwendigen Umgestaltungsmaßnahmen plant die Stadt prioritär umzusetzen?

Anlage/n:

keine

Betreff:

Veröffentlichung des Prüfberichts der bestehenden Fahrradstraßen und -zonen

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

02.09.2025

Beratungsfolge

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis) 02.09.2025

Sitzungstermin

Status

Ö

Sachverhalt:

Zur Anfrage der Gruppe Die Fraktion. BS vom 20.08.2025 wird wie folgt Stellung genommen:

Zu 1. und 2.:

Die Verwaltung verweist in diesem Zusammenhang auf die Mitteilung 25-26208 „Umsetzung Qualitätsstandard Fahrradstraßen – Übersicht“, die die Untersuchungsergebnisse zusammenfasst.

Zu 3.:

Prioritär wird der Qualitätsstandard in Fahrradstraßen(abschnitten), in denen sich keine bis geringe Auswirkungen auf die umliegenden Flächen/Nutzungen (Parkstände, Gehwege, etc.) ergeben und geringe bis keine Bautätigkeiten und -kosten entstehen, umgesetzt. Hier sind beispielweise die geplanten Umsetzungen in der Pockels-, Ferdinand- und Hennebergstraße sowie Fallersleber-Tor-Wall und Wendentorwall zu nennen.

Leuer

Anlage/n:

keine

Betreff:

Behelfsmäßige Ampelanlagen am Mittelweg

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

12.08.2025

Beratungsfolge:

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur
Beantwortung)

02.09.2025

Status

Ö

Sachverhalt:

Seit geraumer Zeit sind auf dem Mittelweg zwei provisorische Ampelanlagen in Betrieb: eine davon an der Einmündung der Mitgaustraße zur Regelung des Straßenverkehrs durch regelmäßige Rotschaltungen. Eine weitere dient etwa auf Höhe der einmündenden Isoldestraße als Bedarfsampel für querungswillige Fußgänger. Im Nahbereich sind keine Baustellen erkennbar. Als Dauerlösung sind die Anlagen aber, auch wegen teilweise stark eingeschränkten Gehwegbreiten, nicht geeignet. Tagsüber ist eigentlich zu keiner Zeit ein solch hohes Verkehrsaufkommen aus der Mitgaustraße erkennbar, das überhaupt eine dauerhafte Ampelregelung dort notwendig machen würde.

Sollte an diesen Stellen die Errichtung von dauerhaften LSA mit den jetzigen Funktionen geplant sein:

wann ist mit deren tatsächlichem Bau zu rechnen?

Welchen Einfluss wird das auf den Verkehrsraum dort haben, besonders hinsichtlich der Gehwege und Fahrbahnränder?

Falls die Anlagen nur für einen befristeten Zeitraum vorgesehen sind:

wann würden sie planmäßig wieder abgebaut werden?

Anlagen:

keine

Betreff:

Behelfsmäßige Ampelanlagen am Mittelweg

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

02.09.2025

Beratungsfolge

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

02.09.2025

Status

Ö

Sachverhalt:

Zur Anfrage der AfD-Fraktion vom 12.08.2025 nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Die temporäre Lichtsignalanlage an der Einmündung Mitgaustraße in den Mittelweg ist Bestandteil der Baustellensicherung des Bauvorhabens am Bültenweg, um die Ausfahrt des umgeleiteten ÖPNV aus der Mitgaustraße zu erleichtern.

Die temporäre Fußgänger-Lichtsignalanlage auf dem Mittelweg Höhe Isoldestraße wurde auf Anregung der Bürgerschaft in Abstimmung mit der Polizei eingerichtet. Sie dient der Verbesserung der Schulwegsicherung bei erhöhtem Verkehrsaufkommen auf dem Mittelweg durch die Sperrung des Bültenwegs.

Die Errichtung von stationären Lichtsignalanlagen ist an diesen beiden Orten derzeit nicht geplant. Der Rückbau der temporären Lichtsignalanlagen erfolgt nach Wiedereröffnung des Bültenwegs.

Leuer

Anlage/n:

keine