

Stadt Braunschweig

Der Oberbürgermeister

Tagesordnung öffentlicher Teil

Sitzung des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben

Sitzung: Dienstag, 31.01.2023, 15:00 Uhr

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

Tagesordnung

Öffentlicher Teil:

- | | | |
|--------|--|-------------|
| 1. | Eröffnung der Sitzung | |
| 2. | Mitteilungen | |
| 2.1. | Mobilitätsentwicklungsplan - Sachstand Strategische Hauptnetze | 22-20048 |
| 2.1.1. | Mobilitätsentwicklungsplan - Sachstand Strategische Hauptnetze | 22-20048-01 |
| 3. | Mobilitätsentwicklungsplan - Prüfauftrag Zukunftsszenarien | 22-20226-01 |
| 4. | Anfragen | |

Braunschweig, den 23. Januar 2023

Betreff:**Mobilitätsentwicklungsplan - Sachstand Strategische Hauptnetze****Organisationseinheit:**Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr**Datum:**

05.12.2022

Beratungsfolge

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

06.12.2022

Status

Ö

Sachverhalt:

Mit Beschluss vom 18.06.2019 (DS 19-11030) wurde die Verwaltung mit der Erstellung des Mobilitätsentwicklungsplans Braunschweig 2035+ (MEP) beauftragt. Nach einer europaweiten Ausschreibung wurde zum 01.04.2020 das Planungsbüro Planersocietät in Zusammenarbeit mit urbanista und WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsrecherche und Infrastrukturplanung GmbH (WVI) beauftragt.

Um Transparenz in den Prozessen des MEP zu gewähren, stellt die Verwaltung die aktuellen Arbeitsstände zu den strategischen Hauptnetzen vor. Die Konkretisierung der strategischen Hauptnetze erfolgt mit der Maßnahmendiskussion in 2023 und wird final mit dem Zielszenario vorgelegt.

Strategische Hauptnetze:

Im Rahmen der Erarbeitung des MEP wurden übergeordnete, strategische Hauptnetze für den Radverkehr, den Öffentlichen Personennahverkehr und den Motorisierten Individualverkehr erstellt. Das Ziel von strategischen Hauptnetzen ist es strategische Hauptachsen zu definieren, auf denen die Verkehre gebündelt und gelenkt werden. Dabei dienen die strategischen Hauptnetze nicht der grundsätzlichen Tür-zu-Tür-Erschließung (allgemeines Straßennetz), sondern der übergeordneten Erreichbarkeit und Durchlässigkeit im Stadtverkehr. Damit ermöglichen die Hauptachsen schnelle und möglichst direkte Verbindungen zwischen Quellen und Zielen. Der Durchgangsverkehr, der nicht der Erschließung dient, wird umgeleitet und Wohngebiete entlastet. Zugleich priorisiert das strategische Hauptnetz zukünftige verkehrliche Maßnahmen und ermöglicht die Festlegung beispielsweise von standardisierten Ausbaukriterien oder Rahmenbedingungen der Sanierung und Reinigung/Winterdienst.

Methodik:

Jedes der strategischen Hauptnetze priorisiert Routen nach dem Prinzip von Hauptverbindungs-, Haupterschließungs-, Hauptergänzungsnetz (Arbeitstitel), mit folgenden Zielen:

- Ein Hauptverbindungsnetz steht für prioritär stark nachgefragte Verbindungen in radialer und tangentialer Anordnung, bei welchen die Verbindungsfunktion deutlich überwiegt. Diese sollten besonders schnellen und zügigen Verkehrsfluss ermöglichen.
- Das Haupterschließungsnetz bindet Stadtteile mit weniger Einwohnern an. Es führt auf möglichst direkten Weg auf das Hauptverbindungsnetz.
- Das Hauptergänzungsnetz bedient noch weniger nachgefragte Verbindungen und Lückenschlüsse.

Im ersten Schritt wurde ein Wunschliniennetz erarbeitet. Dieses basiert auf der Identifikation relevanter Quellen und Ziele im Stadtgebiet und dem Umland. So wurden Stadtteilzentren,

Arbeitsplatzschwerpunkte (wichtige Wirtschafts-/Verwaltungsstandorte), Bildungseinrichtungen, Bahnhöfe, Versorgungseinrichtungen, Kultur-, Sport- und Freizeiteinrichtungen als entsprechende Ziele aufgenommen. Die Rückmeldungen aus den öffentlichen Beteiligungen und Arbeitskreisen haben das Wunschliniennetz ergänzt. Mit der Bündelung der wesentlichen Quell-Zielbeziehungen wurde die Wegeachsen auf das bestehende Infrastrukturnetz umgelegt. In der Folge werden identifizierte Netzlücken im Rahmen von Infrastrukturmaßnahmen im weiteren Prozess aufgenommen.

Besonderheit des Radverkehrs:

Wege der Feldmarkinteressentschaften (FI-Wege) werden in der Planung nicht berücksichtigt, da es sich hierbei um nicht öffentliche Wege handelt. Des Weiteren werden bedeutende Freizeitwege aufgeführt, aber nicht als Verbindung im Sinne des strategischen Hauptnetzes betrachtet, obwohl sie auch als solche genutzt werden können. Das Velorouten-Netz (Ziel- und Maßnahmenkatalog Radverkehr) wird Teil des Hauptverbindungsnetzes.

Besonderheit ÖPNV:

Die Linienvielfätheit der Stadtbahn werden für die zukünftige Darstellung eines Liniennetzes durch das Stadtbahnausbaukonzept ergänzt. Um den Diskussionen nicht vorzugreifen, wird das Netz auf Basis des Grundsatzbeschlusses von 2017 (DS 17-03594) mit allen Varianten abgebildet. Neuere Beschlüsse zu Trassenverläufen werden berücksichtigt.

Ausblick:

Im nächsten Schritt wird der derzeitige Arbeitsstand der strategischen Hauptnetze unter anderem auf folgende Aspekte geprüft und angepasst:

- Regionales Verbindungsnetz
- Einheitliche Gestaltung (Darstellung)
- Einbindung von Verknüpfungspunkten z.B. P+R
- Anbindung aller Stadtteile an die strategischen Hauptnetze

Im Weiteren erfolgt eine Überlagerung der drei strategischen Hauptnetze, um die Konfliktpunkte zwischen den Verkehrsträgern zu identifizieren. Diesem Arbeitsschritt folgend, kann es zur Veränderung der Achsenverläufe kommen, um mehr Verkehrssicherheit und Komfort für die Verkehrsteilnehmenden zu gewährleisten.

Die Harmonisierung der Maßnahmen und der strategischen Hauptnetze erfolgt unter anderem im Rahmen der Verkehrsmodellierung (Verkehrsmodell). So wird das überlagerte strategische Hauptnetz auf seine Leistungsfähigkeit geprüft.

Mitte 2023 werden die überarbeiteten strategischen Hauptnetze erneut vorgelegt. Die Fertigstellung des beschlussfähigen MEP ist Ende 2023 geplant.

Leuer

Anlage/n:

Anlage 1 - Arbeitsstand: Strategisches Hauptnetz ÖV

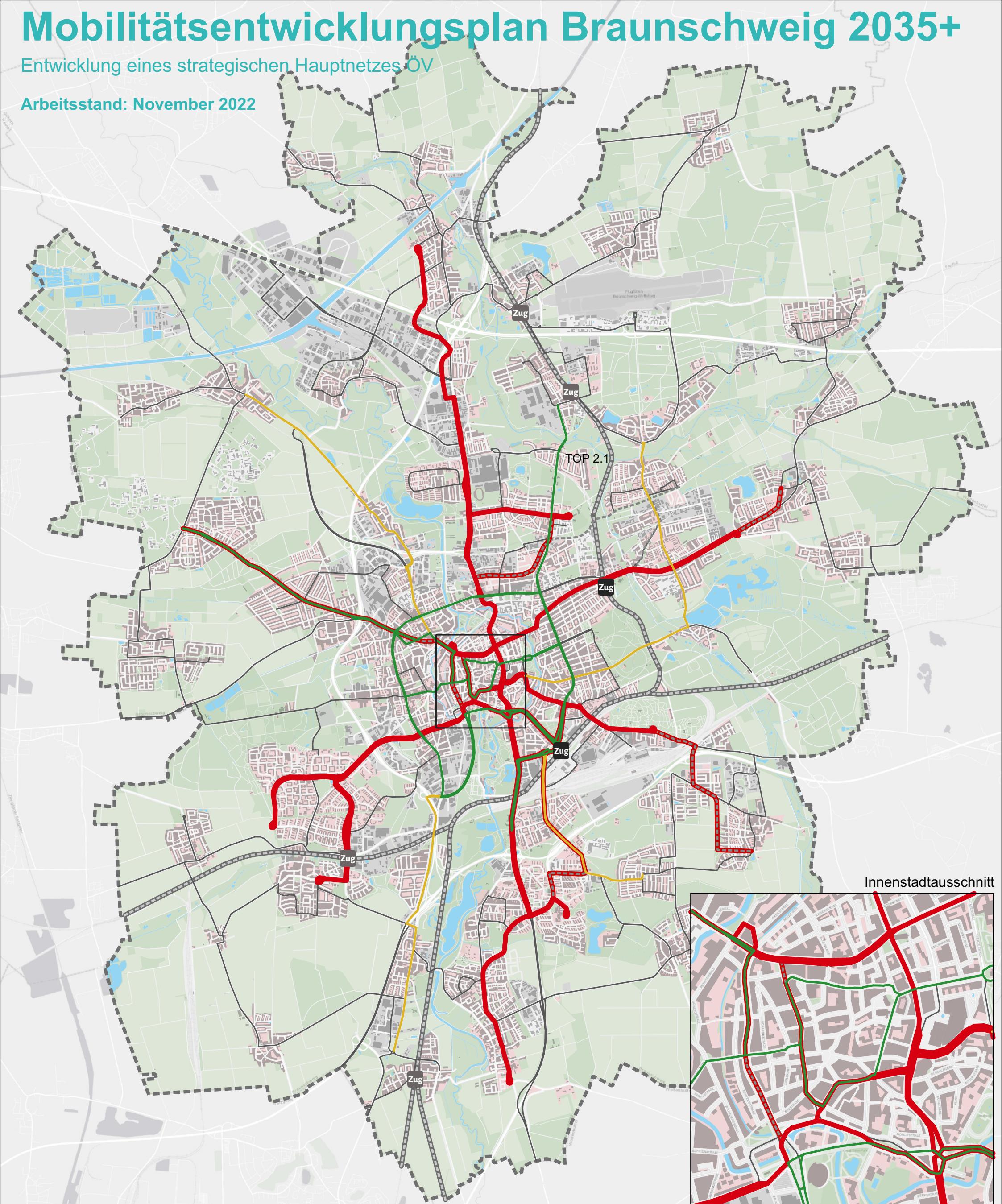
Anlage 2 - Arbeitsstand: Strategisches Hauptnetz Radverkehr

Anlage 3 - Arbeitsstand: Strategisches Hauptnetz MIV

Mobilitätsentwicklungsplan Braunschweig 2035+

Entwicklung eines strategischen Hauptnetzes ÖV

Arbeitsstand: November 2022



Hauptnetz ÖPNV

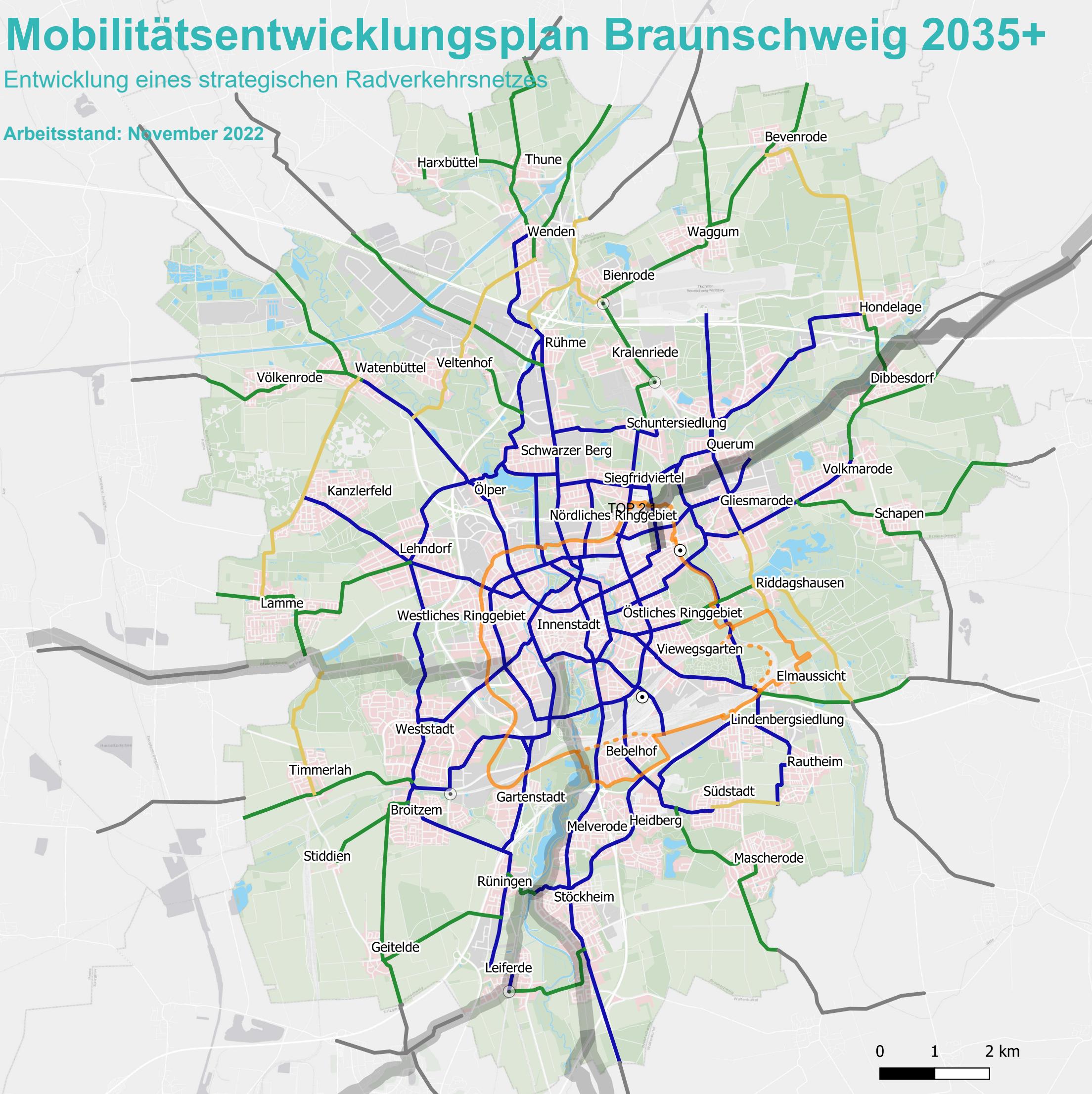
- Stadtbahnen
- Stadtbahnausbaukonzept (DS 17-03594)
- Hauptbusnetz
- Hauptergänzungsnetz
- weiteres Busnetz
- Netz des Schienenpersonenverkehrs
- SPNV Zugangsstellen
- SPNV Zugangsstellen geplant

Quelle:
Geo-Daten: Braunschweig 2021
Druck: Juli 2022

Mobilitätsentwicklungsplan Braunschweig 2035+

Entwicklung eines strategischen Radverkehrsnetzes

Arbeitsstand: November 2022



strategisches Zielnetz*

- Hauptverbindungsnetz
- Hauptschließungsnetz
- Hauptergänzungsnetz

Planung Radschnellwegeverbindungen*

Hintergrundkarte

- Stadtgrenze
- Siedlungsfläche
- Industrie- und Gewerbefläche
- Gewässer
- Grünfläche
- landwirtschaftliche Fläche

Ringgleis (nachrichtlich als Freizeitweg übernommen)

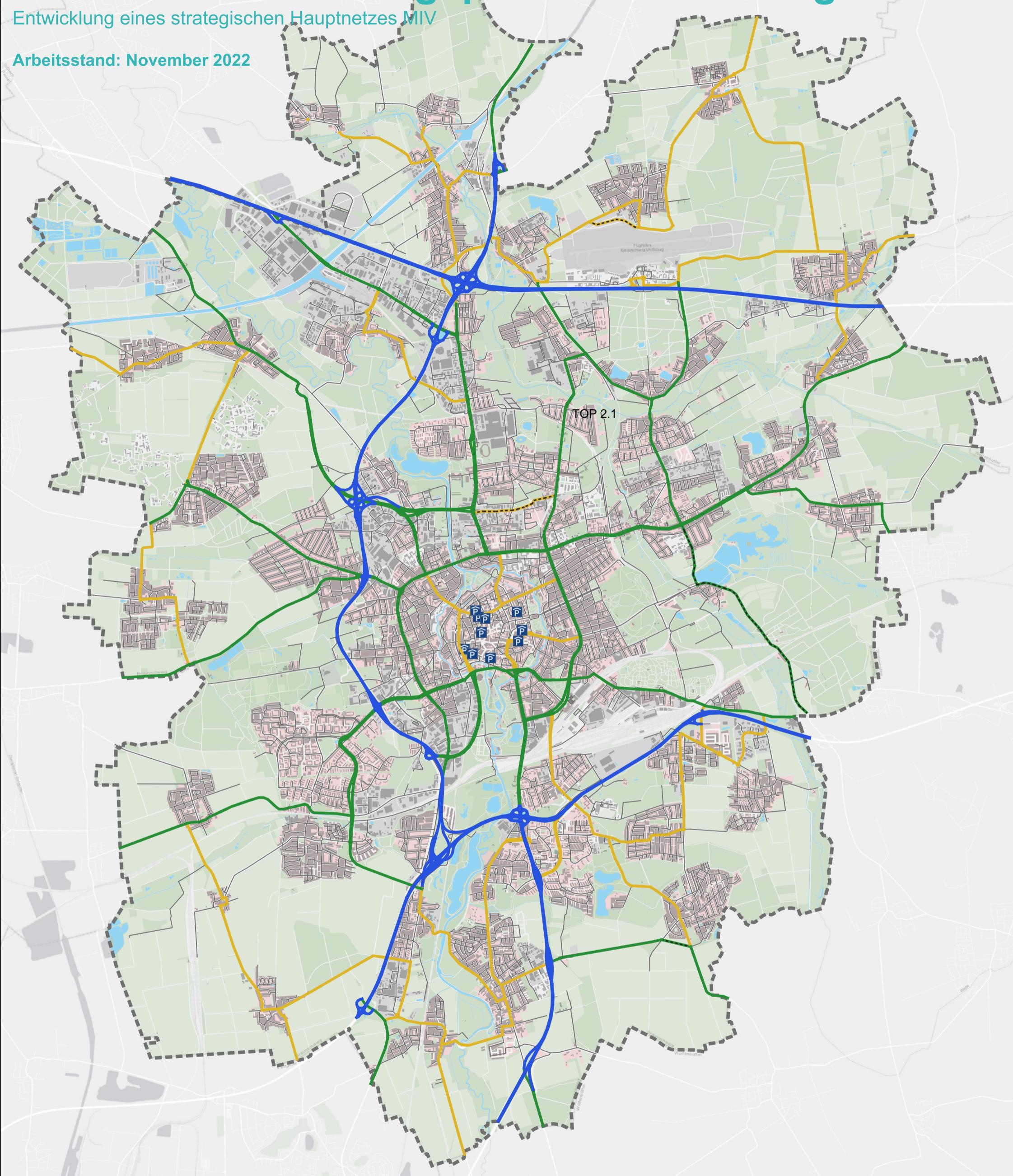
- ... geplante Führung Ringgleis
- aktuelle Führung Ringgleis

*Planungsstand: Braunschweig-Wolfenbüttel: Vorbereitung Vergabe und Förderbescheid; Braunschweig-Lehre-Wolfsburg: Vorbereitung Förderantrag

Mobilitätsentwicklungsplan Braunschweig 2035+

Entwicklung eines strategischen Hauptnetzes MIV

Arbeitsstand: November 2022



Hauptnetz Kfz-Verkehr

- Hauptverbindungsnetz
- Haupterschließungsnetz
- Hauptergänzungsnetz
- Haupterschließungsnetz geplant
- Hauptergänzungsnetz geplant
- Untergeordnetes Netz



Parkhaus Innenstadt

6 von 41 in Zusammenstellung

Quelle:
Geo-Daten: Braunschweig 2021
Druck: September 2022

Betreff:**Mobilitätsentwicklungsplan - Sachstand Strategische Hauptnetze**

Organisationseinheit:	Datum:
Dezernat III	23.01.2023
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis)	26.01.2023	Ö

Sachverhalt:

Die Diskussionen über den Themenkomplex der strategischen Hauptnetze zeigen, dass weitere Informationen für eine fundierte Diskussion erforderlich sind. Daher hat die Verwaltung im Folgenden weitere Informationen zu dem Thema zusammengestellt.

Vorweg sei betont, dass die strategischen Hauptnetze (Drucksache 22-22048), einen ersten Arbeitsstand abbilden, der keine Gewähr auf Vollständigkeit erhebt. Die Bekanntmachung der Arbeitsstände wurde vollzogen, um mit der geforderten Transparenz die im Hintergrund stattfindenden Arbeiten am Mobilitätsentwicklungsplan (MEP) zu verdeutlichen. Um diese frühzeitige Einbindung zu ermöglichen, wurde auf die Einarbeitung von Rückmeldungen verzichtet. So weisen die Arbeitsstände ganz bewusst Konfliktpunkte auf.

Zudem stellt das strategische Hauptnetz zukünftige priorisierte Strecken dar. Die vorhandene und zum Teil begleitende Infrastruktur bleibt davon unberührt. So wird beispielsweise unabhängig vom strategischen Hauptnetz der Fahrradstadtplan auch zukünftig das gesamte Braunschweiger Radverkehrsnetz, sowie der Liniennetzplan den ÖPNV abbilden.

Die Rückmeldungen und Konflikte der strategischen Hauptnetze werden parallel zur Prüfung der MEP-Zukunftsszenarien und Maßnahmen stattfinden, da sich aus der Auswahl der Maßnahmen weitere Veränderungen ergeben könnten. Die finalen strategischen Hauptnetze, werden Teil des Mobilitätsentwicklungsplanes sein.

Erläuterung zum strategischen Hauptnetz:Verkehrsmengen:

Die Verkehrsmengen sind bei den Zuordnungen im strategischen Hauptnetz nicht ausschließlich ausschlaggebend, ob ein Straßenzug dem Hauptverbindungs-, Haupterschließungs- oder Hauptergänzungsnetz zugeordnet werden. Die Überlegungen zur Netzeinteilung wurden auf den strategischen Verbindungen von Quellen und Zielen erstellt. Der Arbeitsstand bildet bisher Idealrouten ab.

Durch die Verteilung der Strecken im Hauptnetz kann zum Beispiel durch gewisse Ausbaustandards auf lange Sicht ein lenkender Effekt eintreten. Eine Verkehrsstärkenverschiebung kann derzeit nicht prognostiziert werden, dies hängt unter anderem von der Auswahl der Maßnahmen im Zielszenario ab.

Pendlerverflechtungen und regionale Anbindungen:

Der Arbeitsstand hat noch nicht alle regionalen Verflechtungen berücksichtigt. Dieses erfolgt in der anstehenden Überarbeitung. Die Erreichbarkeit Braunschweigs wird auch zukünftig mit Rad, ÖPNV und MIV sichergestellt. Zu beachten ist, dass regionale und überregionale Verbindungen oft außerhalb des Handlungsspielraumes der Stadtverwaltung liegen. Der Anschluss an Ziele im Umland ist ohne Lücken in den nachgefragten Hauptbeziehungen

geplant.

Wirkungskraft und Kriterien:

Detaillierte Kriterien, die an ein Hauptverbindungs-, Haupterschließungs- oder Hauptergänzungsnetz geknüpft sind, werden in einem zweiten Arbeitsschritt erarbeitet. So sind beispielsweise die maximalen Verkehrsmengen bzw. die Bedienungshäufigkeiten der Verbindungen noch nicht definiert, da auch diese unmittelbar mit der Erarbeitung der Szenarien zusammenhängen.

Berücksichtigung zukünftiger Planungen:

Zukünftige Planungen, deren Trassen noch nicht festgelegt sind, können nur ansatzweise mit aufgenommen werden. Dies gilt beispielsweise im ÖPNV für den Stadtbahnausbau oder beim Radverkehr für die Radschnellwegverbindungen. Neue Erkenntnisse werden in den strategischen Hauptnetzen aktualisiert.

Parallele Verbindungen zum Beispiel bei den Radschnellwegen können sinnvoll sein, wenn die Verläufe Stadtteile verbinden.

Detaillierungsgrad zum jetzigen Stand:

Die Umlegung der ermittelten Nachfragebeziehungen des strategischen Hauptnetzes erfolgt nicht straßenscharf. So kann es dazu kommen, dass Verbindungen über Straßen führen, die beispielsweise zum Ausbau nicht geeignet sind oder eine parallele Priorisierung für mehrere Verkehrsnetze nicht ermöglichen.

Durch die bereits beschriebene Überlagerung aller drei strategischen Hauptnetze wird es noch einmal zu Verschiebungen der Verläufe kommen. In diesem nächsten Schritt erfolgt die entsprechende grobe Abwägung. Eine Straßenschärfe wird erst in der Umsetzung erfolgen können, wenn die Straßenzüge im Detail betrachtet werden. Dieser Arbeitsschritt ist dem MEP nachgelagert (Umsetzung).

Beteiligung:

Der intensive Austausch mit Politik und Mobilitätsverbänden wird im MEP-Entwicklungsprozess weitergeführt, sobald die strategischen Hauptnetze überlagert und geprüft wurden. Dies geschieht zunächst unabhängig vom Zielszenario, welches erneuten Einfluss auf die Netzausweisung haben kann.

Leuer

Anlage/n:

keine

Betreff:**Mobilitätsentwicklungsplan - Prüfauftrag Zukunftsszenarien****Organisationseinheit:**Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr**Datum:**

18.01.2023

Beratungsfolge

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

26.01.2023

Status

Ö

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben
(Entscheidung)

31.01.2023

Ö

Beschluss:

Die Verwaltung wird beauftragt, die als Anlage beigefügten Zukunftsszenarien mit den jeweilig zugeordneten Maßnahmen als Handlungsrahmen des Mobilitätsentwicklungsplans zu prüfen.

Mit diesem Prüfauftrag wird keine Umsetzung der Maßnahmen beschlossen. Ziel des Prüfauftrages ist die Ermittlung der wirksamsten Maßnahmen, welche in einem finalen Zielszenario zusammengefasst werden. Das Zielszenario wird erneut zum Beschluss vorgelegt.

Sachverhalt:

Um dem Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben eine ausführliche Beratung der Beschlussvorlage 22-20226 zu ermöglichen, wurde eine Sondersitzung des Ausschusses für den 31.01.2023 terminiert. Die inhaltlich identische Ergänzungsvorlage 22-20226-01 wird hiermit zur Beschlussfassung vorgelegt.

Die Beschlusskompetenz des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben 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 dem Prüfauftrag der Zukunftsszenarien um einen Beschluss zur Festlegung grundlegender Ziele der Verkehrsplanung der Stadt Braunschweig, für den der Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben beschlusszuständig ist.

Anlass:

Mit Beschluss vom 18.06.2019 (DS 19-11030) wurde die Verwaltung mit der Erstellung des Mobilitätsentwicklungsplans Braunschweig 2035+ (MEP) beauftragt. Nach einer europaweiten Ausschreibung wurde der Auftrag zur Erstellung des MEP zum 01.04.2020 an das Planungsbüro Planersocietät in Zusammenarbeit mit urbanista und WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH (WVI) erteilt.

Um eine abgestimmte Grundlage für die nächste Arbeitsphase des MEPs zu erlangen, werden die Zukunftsszenarien und die ihnen zugeordneten Maßnahmen vorgelegt. In allen Szenarien und in den zugeordneten Maßnahmen spielt die Erreichbarkeit der Braunschweiger Innenstadt eine bedeutende Rolle. Diese wird mit einer klimagerechten Mobilität bei der weiteren Planung weiterhin im Focus stehen. Im Rahmen des Prüfauftrages werden die Zukunftsszenarien ergebnisoffen auf ihre Wirkung untersucht. Die Maßnahmen, welche im Verlauf der Prüfung am effektivsten auf die strategischen Zielfelder des MEP wirken und die Erreichung der städtischen Ziele (z. B. Klimaneutralität bis möglichst 2030) ermöglichen, werden in einem Zielszenario gebündelt.

Die Ergebnisse und das damit verbundene Zielszenarios werden erneut zum Beschluss vorgelegt. Erst mit dem Beschluss des Zielszenarios erfolgt die Festlegung auf jene Maßnahmen, die umgesetzt werden.

Prozess:

Abbildung 1 verdeutlicht die Prozessabläufe des MEPs. Basierend auf den Erkenntnissen des Zwischenberichts, der das gemeinsame Mobilitätsverständnis für Braunschweig (Analyse) definiert hat, erfolgten Rückschlüsse zur Verbesserung und damit die Überlegung hin zu der zukünftigen Verkehrsstrategie Braunschweigs.

Neben dem Basisszenario, was den Entwicklungsprozess anhand der beschlossenen Maßnahmen mit Stand 2022 weiterverfolgt, wurden partizipativ drei weitere Zukunftsszenarien ausgearbeitet, die für die Vergleichbarkeit in sich geschlossen, aber auf eine nachhaltige Strategie (Effizienz, Suffizienz, Konsistenz) ausgelegt sind. Eine Nummerierung wurde zur Vereinfachung der Abstimmung vorgenommen, durch diese erfolgt jedoch keine Priorisierung der einzelnen Szenarien.

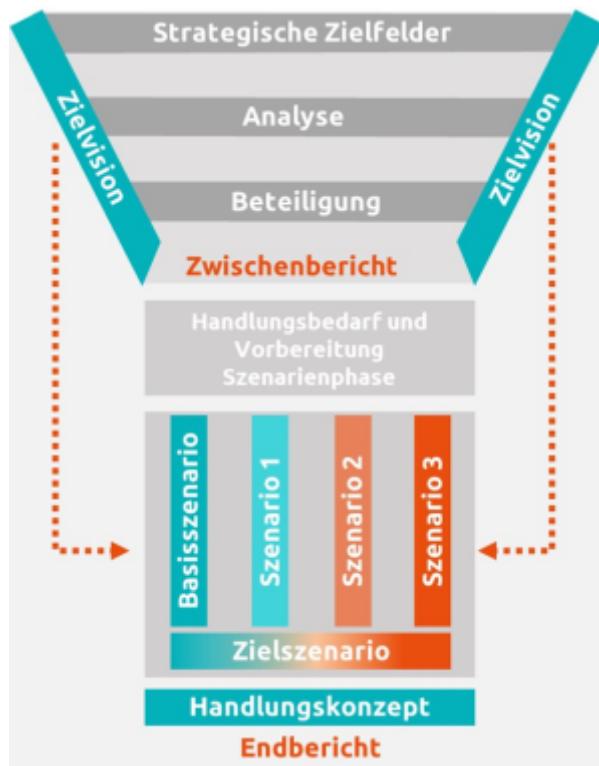


Abbildung 1: Prozess des Mobilitätsentwicklungsplans

Die Vorgehensweise ermöglicht eine Betrachtung der Wirkung der Maßnahmenbündel in den jeweiligen Szenarien. Diese Szenarien werden mit Hilfe des Verkehrsmodells der Stadt Braunschweig auf ihre verkehrlichen Wirkungen hin untersucht und mittels Matrix bewertet. Nach Abschluss der Bewertung wird in einer transparenten Gegenüberstellung ein Zielszenario zusammengestellt. Mit der Prüfung des Zielszenarios und der finalen Festlegung wird das Handlungs- und Umsetzungskonzept erstellt. Das Handlungs- und Umsetzungskonzept beinhaltet ebenfalls die Personal- und Finanzplanung zur Umsetzung des MEPs.

Zukunftsszenarien im Überblick:

Basisszenario

Das Basisszenario setzt die Beschlüsse der Verwaltung und die prognostizierten Entwicklungen (z. B. Bevölkerung, Bebauung) mit Stand 2022 um. Damit stellt es den aktuellen Entwicklungstrend der Braunschweiger Mobilität und Stadtentwicklung dar. So

werden zum Beispiel sukzessive die Maßnahmen des Ziele- und Maßnahmenkatalogs „Radverkehr in Braunschweig“ berücksichtigt.

Szenario 1 – Smarte Mobilität

Mit der fortschreitenden Digitalisierung kommen in dem Szenario „Smarte Mobilität“ vermehrt (digitale) Technologien zum Einsatz, um den Verkehr und die Mobilität in Braunschweig nachhaltig zu gestalten. Durch die Integration neuer technischer und digitaler Hilfsmittel, wie beispielsweise smarte Lichtsignalanlagen oder dynamische Wegweiser, verbessert sich unter anderem die Vernetzung und die Nutzung bestehender und neuer Verkehrsmittel. Dadurch ist die Stadt in diesem Szenario noch sicherer, inklusiver und die Leitung und Regelung von Verkehrsströmen noch effizienter geworden.

Szenario 2 – Starker Umweltverbund

Das Szenario „Starker Umweltverbund“ formuliert den Ausbau und die Sanierung des Umweltverbundes (Rad, Fuß und ÖPNV). Dabei werden durch die leichter zugänglichen Mobilitätsangebote Änderungen des Mobilitätsverhaltens von denjenigen, die bisher mit dem Kfz unterwegs waren, forciert. Dafür sorgen die Vernetzung, sowohl von Verkehrsmitteln untereinander als auch von Stadtteilen und dem Umland, sowie die erlangte Flächengerechtigkeit nach der Neustrukturierung der Verkehrsf lächen.

Szenario 3 – Stadtraum für Menschen

Neben Verhaltensänderungen aufgrund verbesserter Mobilitätsangebote, werden im Szenario „Stadtraum für Menschen“ von staatlicher bzw. kommunaler Seite zusätzlich Reglementierungen und Einschränkungen bestehender, nicht-nachhaltiger Fortbewegungsarten als begleitende Maßnahmen gefordert. Damit wird eine Verhaltensänderung hin zur nachhaltigen Mobilität aktiv angestoßen. Eine Flächenneuverteilung bewirkt, dass mehr Teilhabe und Austausch in das Leben der Braunschweiger Bevölkerung integriert wird.

Maßnahmen:

Die Maßnahmen der einzelnen Szenarien wurden in Zusammenarbeit mit den projektbegleitenden Arbeitsgruppen, der Öffentlichkeit, der Stadtverwaltung und der Politik erarbeitet. Sie sind das Resultat mehrerer gestaffelter Rücklaufphasen. In diesen wurden Vorschläge zu einzelnen Maßnahmen, deren Verortung und die Verbesserung von Maßnahmen gesammelt und somit ständig überarbeitet. Durch diesen Prozess wurde bisher eine Sammlung von rund 200 Maßnahmen (exklusive Verortungen) zusammengetragen. Zu beachten ist, dass die Sammlung der vorgeschlagenen Maßnahmen auch solche enthalten, die nach derzeitiger Rechtslage (noch) nicht umsetzbar sind (z. B. Tempo 30 im Stadtgebiet).

Grundsätzlich unterscheiden sich die drei Zukunftsszenarien in ihren Schwerpunkten. Es kann aber vorkommen, dass einzelne Maßnahmen auch in mehreren Szenarien wiederzufinden sind. Dies liegt u.a. daran, dass keine eindeutige Zuordnung zu nur einem Szenario möglich bzw. sinnvoll ist oder dass die Maßnahme in einer unterschiedlich starken Ausprägung in mehreren Szenarien enthalten ist. Während einige Maßnahmen zudem schon im Braunschweiger Stadtgebiet verortet wurden, ist dies bei anderen nicht der Fall. Das liegt entweder daran, dass sie z. B. für das gesamte Stadtgebiet anzusetzen sind und die flächendeckende Einbindung gesetzt ist oder daran, dass die genaue Verortung noch nicht im kompletten Umfang herausgearbeitet wurde.

Der vorliegende Arbeitsstand des Maßnahmenkatalogs beschreibt die Einzelmaßnahmen, welche den elf Handlungsfeldern des Zwischenberichtes zugeordnet sind.

- Raum- und Siedlungsentwicklung
- Fußverkehr
- Radverkehr
- Öffentlicher Verkehr
- Inter- und Multimodalität
- Alternative Antriebe
- Fließender Kfz-Verkehr
- Ruhender Kfz-Verkehr
- Wirtschaftsverkehr
- Verkehrssicherheit
- Mobilitätsmanagement

Maßnahmen mit größerer Wirkungskraft:

Die Maßnahmen mit größerer Wirkungskraft beschreiben insbesondere Push-Maßnahmen, die einschränkend wirken oder veränderte Flächenansprüche stellen. Solche Maßnahmen finden sich in allen Handlungsfeldern, so beispielsweise:

- Raum- und Siedlungsentwicklung:
 - o Einrichtung autoarmer Wohnquartiere
- Fußverkehr:
 - o Erweiterung von Fußgängerzonen
- Radverkehr:
 - o Planung und Ausbau des Veloroutennetzes
- Öffentlicher Verkehr:
 - o ÖPNV-Beschleunigung z. B. mittels Busfahrstreifen
- Inter- und Multimodalität:
 - o Innerstädtische Mobilitätsstationen
- Alternative Antriebe:
 - o Konsequenter Ausbau der Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum
- Fließender Kfz-Verkehr:
 - o Untersuchung eines einstreifigen City-Rings unter Berücksichtigung einer perspektivischen Bohlweg-Sperrung
- Ruhender Kfz-Verkehr:
 - o Konsequente Reduzierung bzw. Bündelung des MIV im ruhenden Verkehr
- Wirtschaftsverkehr:
 - o Klein-Verteilzentren für die Zustellung auf der letzten Meile
- Verkehrssicherheit:
 - o Stadtweite Geschwindigkeitsreduzierung außerhalb strategischer Hauptachsen
- Mobilitätsmanagement:
 - o Organisation der Schulmobilität

Dazu kommen die laufenden Projekte, wie der Stadtbahnausbau, die Planung der Haltepunkte, die Umsetzung des Ziele- und Maßnahmenkatalogs Radverkehr, die Förderung des Fußverkehrs oder die konsequente Verbesserung der Barrierefreiheit, die die Maßnahmenliste ergänzen.

Alle Maßnahmen werden im Zusammenspiel in den Szenarien auf ihre Wirkung und Effektivität geprüft.

Bewertungsmethode der Zukunftsszenarien:

Die entwickelten Maßnahmen sind bezüglich ihrer Zielstellung, Wirksamkeit, räumlicher Betroffenheit und Kosten nicht gleichwertig. Um die Unterschiede der Maßnahmen in diesen Bereich zu verdeutlichen, wird eine spezifische Bewertungsmethodik entwickelt, die auf einer qualitativen Basis aufbaut. Die Bewertungsmethodik stellt einen klaren Bezug zu den strategischen Zielfeldern und deren Unterzielen des MEP her und läuft objektiv und transparent ab. Ziel dieser Bewertung ist es, für jede der Maßnahmen den Beitrag zur Zielerreichung herauszuarbeiten. Hierdurch soll im Ergebnis eine vergleichende Darstellung der Einzelmaßnahmen hinsichtlich ihres Zielerreichungsgrades ermöglicht werden. Bewertungskriterien, wie zum Beispiel grobe Kostenschätzung oder räumlicher Wirkungsbereich, werden hinzugezogen, um die Methodik zu verfeinern. Die abschließende Bewertungsmethodik wird gemeinsam mit dem wissenschaftlichen Beirat diskutiert und festgelegt.

Neben der Bewertung der Einzelmaßnahmen erfolgt eine Wirkungsabschätzung der drei Zukunftsszenarien in ihrer gesamtheitlichen Wirkung. Dies erfolgt in erster Linie über das Verkehrsmodell, welches im Ergebnis Aussagen (z.B. Reisezeiten, Modal Split) zur Wirkung der in den Szenarien hinterlegten Maßnahmenbündeln auf den Verkehr in Braunschweig

trifft.

Das Basisszenario wird als Referenz herangezogen.

Die Ergebnisse werden nach abgeschlossener Prüfung transparent vorgestellt.

Ausblick Zielszenario:

Mit dem Ausführungsabschluss des Prüfauftrages liegen die Ergebnisse der Wirkung der Zukunftsszenarien vor. Die wirksamsten Maßnahmen werden dann in einem Zielszenario zusammengefasst. Dabei werden die bereits beschlossenen Maßnahmen berücksichtigt und in den Gesamtkontext eingeordnet.

Das Zielszenario wird alle Ziel- und Nutzungsgruppen berücksichtigen, so wird nicht allein die Mobilität der Braunschweigerinnen und Braunschweig betrachtet, sondern auch die regionalen Verflechtungen. Die Erreichbarkeit der Innenstadt sowie beispielsweise der Arbeitsplätze wird auch in Zukunft sichergestellt und mit entsprechenden Maßnahmen nachhaltig gestärkt.

Mit dem dazu ausgearbeiteten Handlungs- und Umsetzungskonzept werden Maßnahmen priorisiert, finanziell eingeordnet und die Verantwortlichkeiten festgelegt.

Nächste Arbeitsschritte:

Mit diesem Beschluss startet die Verkehrsmodellierung und Bewertung der Zukunftsszenarien. Die MEP-Arbeitskreise werden über die Zwischenstände informiert. Ein gemeinsamer Workshop mit den MEP-Arbeitskreisen zur Vorstellung des Vorabergebnisses zum Zielszenario ist für Juli 2023 vorgesehen. Die Ergebnisse werden im Nachgang öffentlich vorgestellt.

Die Fertigstellung des beschlussfähigen MEP ist Ende 2023 geplant.

Leuer

Anlage/n:

MEP Szenarien und Maßnahmen_01 Smarte Mobilität

MEP Szenarien und Maßnahmen_02 Starker Umweltverbund

MEP Szenarien und Maßnahmen_03 Stadtraum für Menschen

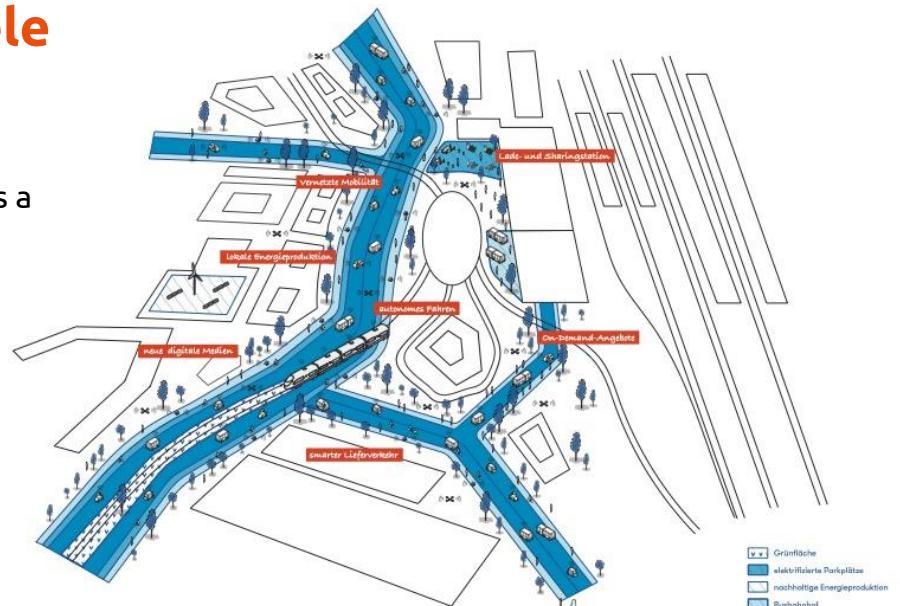
Smarte Mobilität

Mit der fortschreitenden **Digitalisierung** kommen in diesem Szenario (**digitale**) **Technologien** vermehrt zum Einsatz, um den Verkehr und die Mobilität in Braunschweig nachhaltig zu gestalten. Neue technische und digitale Hilfsmittel (z. B. Echtzeitinformationen im ÖPNV, smartes Parkleitsystem, vernetzte Buchungsplattformen) verbessern die Vernetzung und die Nutzung bestehender und neuer Verkehrsmittel auf einem Weg. Ob an modernen Mobilitätshubs, an kleinen Mobilitätsstationen, an denen verschiedene Mobilitätsangebote gebündelt werden, oder Mobilitätsangebote die bedarfsoorientiert verfügbar sind (on-demand-systeme): innerhalb kürzester Zeit ist die einfachste und schnellste Mobilitätsform auffindbar. Durch verschiedene Zugänge (digital und analog) und Informationsangebote ist eine einfache, transparente und barrierearme Nutzung für Alle möglich. Ein gemeinsames Buchungssystem ermittelt für jeden Verkehrszweck und jede Lebenssituation das passende Angebot und den günstigsten Preis.

Ein bedarfsoorientiertes Netz an E- Ladesäulen in Kombination mit dem zusätzlichen Ausbau lokaler/quartiersbezogener Anlagen für erneuerbare Energien (PV) ermöglicht es, dass die Braunschweigerinnen und Braunschweiger sich mit **elektrisch** angetriebenen Fahrzeugen lokal CO₂-neutral durch die Stadt bewegen. Ein smartes Leitungsnetz ermöglicht die Einbindung der Fahrzeugbatterien als Energiepuffer für den stadtweiten Energiebedarf und trägt damit zur Stabilität der Versorgung mit erneuerbaren Energien bei (Smart Grid). Technologien wie künstliche Intelligenz und **Sensoren** sorgen dafür, dass sich Fahrzeuge, wie Shuttle-Busse, autonom fortbewegen und der **Verkehrsfluss** durch smarte Ampelschaltungen und Wegweisung nicht ins Stocken gerät. Dadurch ist die Stadt noch sicherer und die Leitung und Regelung von Verkehrsströmen noch effizienter geworden.

Maßnahmenbeispiele

- gemeinsames, barrierefreies Buchungssystem für alle Mobilitätsangebote (Mobility as a Service (MaaS))
- On-Demand-Angebot als Ergänzung des ÖPNV
- smarte Ampelschaltungen



Digitalisierung



Inklusion



Kosten



Vernetzung



Mobilitätsentwicklungsplan: 01 Smarte Mobilität

Nr.	Handlungsfeld	Maßnahme	Beschreibung
1	Radverkehr	Ziele- und Maßnahmenkatalog "Radverkehr in Braunschweig" (ZuM) umsetzen	Die Stadt Braunschweig setzt die Forderungen für den Radverkehr entsprechend des Ziele- und Maßnahmenkatalogs "Radverkehr in Braunschweig" um. Im nachfolgenden werden die Maßnahmen nachrichtlich aufgeführt.
2	Radverkehr	Smarte Routenführung	Die Führung des Radverkehrs im Stadtgebiet wird digital. Baustellen mit Umleitungsstrecken und dazu gehörende Informationen zu Baustellenführungen etc. werden transparent und gebündelt dargestellt. Ebenso findet man Informationen zu regelmäßigen Reinigungsintervallen der Radwege und des Winterdienstes. Eine Priorisierung erfolgt dabei auf Grundlage der strategischen Hauptverkehrsnetze und des Radverkehrskonzeptes.
3	Radverkehr	Anforderungslichtsignalanlagen für Radverkehr nach Möglichkeit abschaffen	LSAs die eine Anforderung durch den Radverkehr erfordern, werden überprüft, ob eine Freigabe ohne Anforderung, eine automatische Detektion oder ein vorgezogener Anforderungstaster möglich und sinnvoll sind. Die Regellösung ist eine Freigabe ohne Anforderung nach vorheriger Detektion. Hierfür ist die nötige Infrastruktur einzubringen.
4	Radverkehr	Optimierung der LSA-Schaltungen	Die ISEK-Maßnahme R.25.1.3 „Verkehrslenkung neu aufstellen“ wird, u. a. mit Fokus auf den Radverkehr, gestartet. Diese Optimierung der LSA-Schaltungen erfolgt verkehrsträgerübergreifend, um zugleich auch den Fußverkehr zu fördern und den Stadtbahn- und Busverkehr zu beschleunigen. Kombinierte LSA für Fuß- und Radverkehr sollen durch eine getrennte Schaltung voneinander ersetzt werden. Dies ermöglicht bei unveränderten Grünzeiten für Fußgänger längere Grünzeiten für Radfahrer. Fußgängerquerungen über Radwege werden nach Möglichkeit mit Warteinseln so gestaltet, dass eine Signalisierung für den Radverkehr nicht erforderlich ist. Bei der Gestaltung von Knotenpunkten ist die Möglichkeit des freien Rechtsabbiegens für den Radverkehr stets zu prüfen und, wo möglich, baulich abzubilden. Der Fußverkehr erhält bei dieser Lösung Warteflächen zwischen Radweg und Fahrbahn.
5	Radverkehr	Automatische Radverkehrszählung	Um verlässliche Daten für zahlreiche Maßnahmen im Radverkehr zu erhalten, werden automatische Radverkehrszählungen durchgeführt. Dazu ist die Beschaffung einer ausreichenden Zahl von Geräten erforderlich, die dauerhaft betrieben, gewartet und ausgewertet werden. Vorzusehen sind drei feste Messstellen mit Displayanzeige und sechs verdeckte Messstellen, davon drei oder mehr in mobiler Ausführung. Die Daten sollen zeitnah online zur Verfügung gestellt werden.
6	Radverkehr	Beleuchtung von Radwegen	Kritische Beleuchtungslücken im Radwegenetz sind zu identifizieren, und ein Programm zur mittelfristigen Beseitigung ist aufzustellen. Ebenso ist zu prüfen, inwieweit eine smarte Beleuchtung der Radwege (außerhalb bzw. in nicht bewohnten Gebieten) analog der Benutzung mit "Bewegungsmeldern" und gemäß des Beleuchtungskonzeptes erfolgen kann. Eine frühzeitige und ausreichende Beleuchtung muss gewährleistet werden.
7	Radverkehr	Weiterentwicklung und Digitalisierung des Fahrradstadtplans	Der auf der Internetseite der Stadt verfügbare Fahrradstadtplan wird für mobile Anwendungen optimiert, ggf. in Kooperation mit bestehenden Apps (z. B. Löwenbündel), sodass Radwegeverbindungen digital abrufbar sind. Zudem werden Ergänzungen der digitalen Routenplanung geprüft.
8	Radverkehr	Parkleitsystem in der Innenstadt	Die Einrichtung eines Parkleitsystems für den Radverkehr in der Innenstadt wird geprüft. Dieses kann die digitale Übermittlung der Verfügbarkeit von Radabstellanlagen an den verschiedenen Orten in der Braunschweiger Innenstadt sowie Darstellung größerer Radabstellanlagen und Fahrradparkhäusern im Fahrradstadtplan beinhalten.

Nr.	Handlungsfeld	Maßnahme	Beschreibung
9	Inter- und Multimodalität	Schaffung von einheitlich gestalteten Mobilitätsstationen	Mit der Unterstützung weiterer Akteure werden vermehrt Mobilitätsstationen eingerichtet. Mit Mobilitätsstationen werden mehrere Angebote (z.B. ÖPNV, Sharing-Angebote und Ladeinfrastruktur) an einem Ort gebündelt (z. B. an SPNV-Stationen und Park+Ride-Standorten) und sichtbar gemacht, sodass der Umstieg zwischen Verkehrsmitteln erleichtert wird. Je nach Bedeutung des Standortes können Mobilitätsstationen verschiedene Angebote (z. B. Paketboxen, Kiosk) miteinander verknüpfen. Informationen können beispielsweise über Mobilitäts-Steelen mit Zugriff auf ein Mobilitäts-Dashboard erfolgen.
10	Inter- und Multimodalität	Bündelung aller Mobilitätsangebote in ein Buchungssystem	Gemeinsam mit der BSVG und weiteren Mobilitätsdienstleistern wird eine angebotsübergreifende Buchungs-Plattform (App) auf der die Buchbarkeit aller Mobilitätsangebote (digitales Ticket) gebündelt ist, um den Wechsel von Verkehrsmitteln (z. B. von ÖPNV auf Bikesharing, MIV zu ÖPNV) zu erleichtern. Dabei werden unterschiedliche Bezahlmöglichkeiten bereitgestellt (z. B. PayPal). Um die Daseinsvorsorge zu sichern, sollte die Buchbarkeit auch weiterhin per Telefon möglich sein. Die gewonnenen, anonymisierten Daten können für die Analyse des Nutzerverhaltens und die Verbesserung der vorhandenen Angebote herangezogen werden, als auch für die Evaluation der CO2-Einsparungen im Verkehrssektor genutzt werden. Es wird geprüft, ob die Erstellung einer eigenständigen App sinnvoll ist oder eine Integration in bestehende Apps (z. B. Löwenbündel) möglich ist. Zudem wird in Abstimmung mit dem Regionalverband geprüft inwieweit eine Umsetzung auf regionaler Ebene möglich ist.
11	Inter- und Multimodalität	Fortsetzung/Ausweitung eines stadtweiten Bikesharing-System	Die flächendeckende Ausweitung des bestehenden stationären Bikesharing-Systems, insbesondere in den peripher gelegenen Stadtteilen, die bisher nicht im Bediengebiet des Bikesharings liegen, wird gefördert. Leihoptionen für Lastenfahrräder- und -pedelecs werden sukzessive ausgebaut und integriert. Kooperationen mit Ankermietern werden geprüft.
12	Inter- und Multimodalität	Ausbau des Carsharing-Angebotes	Die Ausweitung der bestehenden stationären Carsharing-Angebote, insbesondere in den peripher gelegenen Stadtteilen, die bisher nicht im Bediengebiet der jeweiligen Angebote liegen, wird gefördert. Bei der Planung von Mobilitätsstationen wird ein stationäres Carsharing-Angebot mitberücksichtigt. Kooperationen mit Ankermietern werden geprüft.
13	Inter- und Multimodalität	Fortführung einer geordneten Abstellpolitik von E-Scootern	Die Ordnung und die Gestaltung des E-Scooter-Sharings im öffentlichen Raum wird auf weitere Bereiche ausgeweitet. Dazu werden an besonders hoch frequentierten Bereichen Abstellflächen geprüft, innerhalb derer die Scooter abzustellen sind (mittels Geofencing). Die Abstellbereiche können weiter ausgebaut werden, etwa mit Lademöglichkeiten.
14	Wirtschaftsverkehr	Umsetzung der Erkenntnisse aus der Logistikstudie	Die Mobilitäts- und Logistikstudie Innenstadt hat einige zukunftsweisende Ansätze. Die Erkenntnisse aus der Logistikstudie werden in die Konkretisierung der Maßnahmen mit einfließen.
15	Wirtschaftsverkehr	Aufbau eines effizienten Lieferzonenmanagements	Es wird ein Konzept für ein stadtweites Lieferzonenmanagement erarbeitet, inkl. dem Einsatz von Modalfiltern. Der Aufbau eines effizienten und digitalen Lieferzonenmanagements vermeidet das Parken in "zweiter Reihe" oder auf Geh- und Radwegen durch KEP-Dienstleister und weiterer Wirtschaftsverkehre (u.a. Pflegedienste, Handwerker). Ansätze sind die Schaffung, ggf. temporär nutz- und reservierbarer Lieferzonen (z. B. durch Markierung, versenkbare Poller). Dafür wird an strategischen Orten ein ausreichend dichtes Netz an Lieferzonen eingerichtet. Die Lieferzonen werden in das Parkraumbewirtschaftungssystem eingebunden. Ggf. kann die Einspeisung der Lieferzonen in Navigationssysteme erfolgen.
16	Wirtschaftsverkehr	Entwicklung eines Lkw-Leitsystems	Ausgehend vom strategischen Hauptnetz werden Vorrangrouten für den Schwerlastverkehr festgelegt. Die Erreichbarkeit der Gewerbegebiete und Unternehmen steht im Vordergrund. (Temporäre) Durchfahrtverbote in sensiblen Bereichen werden umgesetzt. Es wird eine entsprechende Wegweisung eingerichtet.

Nr.	Handlungsfeld	Maßnahme	Beschreibung
17	Wirtschaftsverkehr	Errichtung von Paketautomaten in Wohngebieten	In Abstimmung mit den Kurier-, Express- und Paketdienstleistern (KEP-Dienstleistern) werden dienstleisterübergreifende Paketautomaten eingerichtet. In Wohngebieten und Standorten entlang der Alltagswege werden Paketautomaten oder -stationen eingerichtet. Die Paketautomaten können mit unterschiedlichsten Funktionen ausgestattet (Liefer-, Einkaufs- und Tauschservices) sein. Durch z. B. Kühl-, Tiefkühl- und Raumtemperaturfächern können auch Waren des täglichen Bedarfs angeliefert und kurzzeitig gelagert werden.
18	Alternative Antriebe	Elektrifizierung von dienstlichen Fahrzeugfлотten	Die Stadt Braunschweig und ihre Beteiligungen stellen ihre eigenen Fuhrparke sukzessive auf elektrische Antriebe um, wie es auch das 2019 beschlossene Elektromobilitätskonzept vorsieht. Des Weiteren werden z. B. Kurier-, Express- und Paketdienstleister (KEP-Dienstleister), Sharing-Anbieter und weitere Unternehmen bei der Elektrifizierung des Fuhrparks unterstützt.
19	Alternative Antriebe	Beratung von Privatpersonen und Bauvorhabenträger zu alternativen Antrieben	Die Grundversorgung für Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum wird auf Grundlage des Gesetzes zum Aufbau einer gebäudeintegrierten Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität (GEIG) ausgebaut. Für die Ladeinfrastruktur auf privaten Flächen werden Informationsmaterialien und Beratungsangebote (z. B. regionale Energieagentur für Braunschweig), z.B. zur E-Mobilität und entsprechenden Lademöglichkeiten, (digital) bereitgestellt. Beratungsmöglichkeiten werden im geplanten Nachhaltigkeitszentrum integriert.
20	Alternative Antriebe	Ausbau von Lademöglichkeiten für Pedelecs	Um der vermehrten Nutzung von Pedelecs gerecht zu werden, werden an wichtigen Zielorten für den Radverkehr Lademöglichkeiten eingerichtet. Hierzu zählen neben abschließbaren Ladeschränken auch sichere Abschließmöglichkeiten für Helme und andere Utensilien.
21	Alternative Antriebe	Förderung von Carsharing-Stellplätzen mit Ladeinfrastruktur	Stellflächen für Carsharing-Fahrzeuge werden im öffentlichen Raum für elektrische Fahrzeuge prioritätär genehmigt. Die entsprechende Infrastruktur (Ladepunkte an Standorten) ist miteinzurichten.
22	Alternative Antriebe	Konsequenter Ausbau der Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum	Im Sinne des Konzessionsvertrages mit der KOM DIA (BS ENERGY) erfolgt der Ausbau und Betrieb an öffentlichen Ladepunkten (LP) in drei Zyklen: 1. Ausbauzyklus (200 neue LP bis Ende 2024), 2. Ausbauzyklus (200 neue LP bis Ende 2026), 3. Ausbauzyklus (bis zu 100 neue LP bis Ende 2028). Die bedarfsgerechte Ausweitung öffentlicher Ladeinfrastruktur wird über den Konzessionsvertrag hinaus fokussiert. Die Möglichkeiten im halböffentlichen Raum werden geprüft.
23	Alternative Antriebe	Ausbau der Alternativen Antriebe in der Busflotte	Bei Neuanschaffungen von Bussen wird weiterhin, auf Grundlage des Umstellungskonzeptes der BSVG, geprüft in welcher Art und Weise diese alternativen Antriebe besitzen. So wird der Busbetrieb schrittweise alternativ angetrieben.
24	Alternative Antriebe	Auf- und Ausbau von öffentlicher Ladeinfrastruktur in Parkhäusern, Tiefgaragen	Parkhäuser und Tiefgaragen werden ertüchtigt, um dort öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur bereitzustellen. Hier kann ein intelligenter Mix aus Schnellladern und langsamen Ladepunkten entstehen.
25	Alternative Antriebe	Förderung von Angeboten von Elektrokleinstfahrzeugen	Anbieter von Elektrokleinstfahrzeugen im Sharing-Betrieb werden beim Ausbau ihrer Angebote unterstützt. Dies gilt zukünftig auch für neue öffentliche Angebote nachhaltig betriebener Mobilitätsformen.
26	Mobilitätsmanagement	Schaffung eines interaktiven Stadtplans mit Echtzeit-Verkehrsdaten	In einem interaktiven Stadtplan auf dem Mobilitäts-Dashboard werden städtische und regionaler Mobilitätsangebote verortet. Die Verknüpfung bisher nebeneinanderstehender Datenquellen erleichtert die Organisation (intermodaler) Wegeketten über die Stadtgrenzen hinaus. Verkehrsmittelübergreifende Echtzeitdaten z. B. zum fließenden und ruhenden Verkehr (Staus, Parkhausauslastung, Ladestandorte und ihre Verfügbarkeit) und Verspätungen im ÖPNV werden abgebildet.
27	Mobilitätsmanagement	Einführung eines Curbside Managements (smartes Flächenmanagement)	Durch die Digitalisierung von Straßen und Vierteln kann der Raum in der Stadt intelligenter genutzt und aufgeteilt werden. Während der Woche kann die "Bordsteinkante" beispielsweise verschiedene Funktionen erfüllen. Durch die dynamische Flächennutzung kann eine auf unterschiedliche Bedürfnisse zugeschnittene Nutzung einer Fläche ermöglicht werden.

Nr.	Handlungsfeld	Maßnahme	Beschreibung
28	Mobilitätsmanagement	Einrichten eines Mobilitätsbeirates	Der MEP ist auf das Jahr 2035 + ausgerichtet. Nach Abschluss des MEP wird als Nachfolgegremium ein Mobilitätsbeirat mit Vertretungen aus Verwaltung und Politik sowie Verbänden eingerichtet. Der Mobilitätsbeirat hat die Aufgabe die Umsetzung und Zielerreichung des MEP zu begleiten und zu forcieren.
29	Fußverkehr	Einrichtung eines Fußwegeleitsystems	Es wird ein Konzept für ein stadtweites und barrierefreies Fußwegeleitsystem erarbeitet. Das Fußwegeleitsystem weist wichtige Zielorte, thematische Routen und barrierefreie Alternativrouten aus. Die Umsetzung erfolgt sowohl physisch als auch digital.
30	Fußverkehr	Schaffung fußgängerfreundlicher Kreuzungen und Querungen	Zur Schaffung fußgängerfreundlicher Kreuzungen und Querungen in den Stadtteilen werden zunächst die entsprechenden Bedarfe in lokalen Fußverkehrskonzepten identifiziert. Zu möglichen Maßnahmen zählen z.B. das Freihalten von Kreuzungsbereichen von ruhendem Kfz-Verkehr und Querungen (z. B. Fußgängerüberwege) in regelmäßigen Abständen. Die Aufstellbereiche an Knotenpunkten für Fußgänger sind bedarfsgerecht zu dimensionieren. An für den Fuß- und Radverkehr bedeutenden Knotenpunkten (z.B. in den Stadtteilzentren) wird zudem der Einsatz von "Rundum-Grün"-Phasen im Einzelfall geprüft, um Radfahrenden und zu Fuß Gehenden ein komfortableres und schnelleres Queren zu ermöglichen.
31	Fußverkehr	Ausreichende Beleuchtung der Gehwege	Unter Berücksichtigung des Beleuchtungskonzepts wird eine ausreichende Beleuchtung der Fußwege gewährleistet. Auch der Einsatz eines smarten Beleuchtungssystems, bei dem die Beleuchtung der Fußwege an die jeweiligen Gegebenheiten vor Ort angepasst werden kann, wird geprüft. Vorhandene Beleuchtungskonzepte werden geprüft (z. B. Innenstadt), um eine hohe Sicherheit und Aufenthaltsqualität zu gewährleisten. Fehlende Konzepte werden erarbeitet, wobei die jeweiligen Nutzungsansprüche (z. B. Wohngebiet, Mischgebiet) zu berücksichtigen und differenziert auszuarbeiten sind.
32	Fußverkehr	Anforderungs-Grün für Kfz	An stark frequentierten Fußgängerwegen wird die LSA-Steuerung angepasst, sodass zu Fuß Gehende standardmäßig Grün haben und Kfz über Induktionsschleifen die Grünphase anfordern müssen. Alternativ Anpassungen werden geprüft. Geeignete Orte (z. B. Schulen zu Schulstart- und -schluss) werden identifiziert. Ein experimenteller Ansatz ist denkbar.
33	Fließender Kfz-Verkehr	Dynamische Verkehrssteuerung/-lenkung	Es wird geprüft, inwieweit Kfz-Verkehre je nach Auslastung des Straßennetzes eine andere Routenführung und Schaltung an Lichtsignalanlagen (LSA) erhalten können. Die LSA entlang der Hauptstraßen, entsprechend des strategischen Hauptnetzes, werden wo sinnvoll und unter Berücksichtigung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes abschnittsweise für den Kfz-Verkehr optimiert, z.B. durch die Umsetzung einer (dynamischen) "grünen Welle". Fahrzeuge, die wiederum zu schnell unterwegs sind (z. B. an Ortseingängen) werden durch smarte LSA gezielt gesteuert. Hierfür ist eine kooperierende stadtweite digitale Plattform mit Echtzeitabgleich Grundvoraussetzung.
34	Fließender Kfz-Verkehr	Autonomes Fahren	Die Initiierung und Durchführung von Pilotprojekten zum autonomen Fahren wird forciert.
35	Fließender Kfz-Verkehr	Car2X	Die Umsetzung von Car2X-technologie wird unterstützt. Fahrzeuge kommunizieren mit ihrer Umgebung (X = Fahrzeug, Infrastruktur wie LSA, etc.) und können sich so dynamischer harmonisieren. Der gesamte Verkehrsfluss wird verbessert.
36	Ruhender Kfz-Verkehr	Umsetzung eines konsequenten Parkraummanagements	Für die Gesamtstadt wird ein Parkraummanagementkonzept inkl. der Bewirtschaftung erarbeitet. Die Nutzung der Stellplätze im öffentlichen Raum wird je nach Verortung definierten Rahmenbedingungen unterliegen. Wo es möglich ist, wird der ruhende Verkehr in attraktiven und gut zugängliche Parkhäuser verlagert. Es wird ein einheitliches Vorgehen für die Parkraumbewirtschaftung erarbeitet, in dem Kurzzeitparken, Langzeitparken, Anwohnerparken, Parken von Wirtschaftsverkehren (Handwerker, Pflegedienste, Lieferdienste), etc. betrachtet werden.

Nr.	Handlungsfeld	Maßnahme	Beschreibung
37	Ruhender Kfz-Verkehr	Digitale Parkraumüberwachung	Mittels digitaler Parkraumüberwachung (Kameraerkennung Falschparken) wird der Parkraum effizient überwacht. In diesem Zuge soll außerdem eine kontinuierliche Auslastungsermittlung etabliert und die Online-Information zur Parkraumauslastung (Parkbauten und Parkplätze) verbessert werden. Dadurch sollen Parksuchverkehre und Falschparkende reduziert werden. Die Ausstattung aller öffentlich zugänglichen Parkplätze sind mit Sensoren o. ä. auszustatten, um die Daten zur Steuerung eines Parkraummanagementsystems zu nutzen. Durch den Verbau von Sensoren im Straßenraum (z.B. Knotenpunkten, schützenswerte Verkehrsäume, Parkplätze für E-Ladefahrzeuge) wird die Parkraumüberwachung vereinfacht und Gefahrensituationen minimiert. Auch im Parkraummanagement werden die Sensoren zur Analyse genutzt.
38	Ruhender Kfz-Verkehr	Smartes Parkleitsystem	Es wird ein stadtweites, smartes Parkleitsystem entwickelt. Dadurch werden Parksuchverkehre durch die frühzeitige Steuerung im gesamten Stadtgebiet möglichst vermieden. Daten sind digital in Echtzeit abrufbar und in Form eines dynamischen Parkleitsystems ist eine Online-Navigation möglich. Abweichende Textbausteine sind hinterlegt, welche in Sondersituationen auf den digitalen Schildern abbildbar sind.
39	Ruhender Kfz-Verkehr	Ausbau des Handyparktickets (digitales Parkticket)	Das Angebot des Handyparktickets (bzw. das digitale Parkticket) wird stadtweit ausgebaut und gefördert.
40	Ruhender Kfz-Verkehr	Mehrfachnutzung privater Parkflächen	Es wird geprüft, ob Tools eingesetzt werden können, um die Mehrfachnutzung von privaten und geschäftlichen Flächen, sowie Flächen von öffentlichen Einrichtungen zu fördern, um diese Flächen abends und an Wochenenden beispielsweise an Dritte (Anwohnende etc.) zu vermieten. Oftmals stehen innenstadtnahe Parkflächen an Wochenenden und nach Dienstschluss leer.
41	Ruhender Kfz-Verkehr	Kostenfreie Kurzparkzonen	Es werden kostenfreie Kurzparkzonen oder -plätze ausgewiesen, auf denen maximal 10 Minuten kostenfrei geparkt werden kann. Ziel ist es, möglichst vielen Menschen die Erreichbarkeit von wichtigen Zielen einfach zu ermöglichen. Diese Zonen und Stellplätze sind engmaschig und automatisiert zu überwachen und bei Missbrauch entsprechend zu sanktionieren.
42	Öffentlicher Verkehr	Smartes Ticketing (Check-In, Check-out)	Die BSVG rüstet auf smartes Ticketing um. Durch einchecken beim Einstieg und auschecken beim Verlassen des Systems werden über den Tag die Nutzungen des ÖPNV verfolgt und gemerkt. Am Ende des Tages wird das beste Ticket abgerechnet.
43	Öffentlicher Verkehr	Ausbau von On-Demand-Verkehren vorantreiben (flexibler ÖPNV)	In Zusammenarbeit mit der BSVG wird die Einführung eines On-Demand-Systems geprüft. On-Demand-Verkehre beinhalten u.a. die flexible Buchung von ÖPNV-Angeboten per App oder Telefon. Dieses Angebot wird dabei ohne feste Haltestellen und Streckenverläufe auf tangentialem Verbindungen zwischen den Stadtteilen eingerichtet, um insbesondere äußere Stadtteile untereinander zu verbinden und den bestehenden ÖPNV zu ergänzen bzw. schwache Verbindungen zu ersetzen.
44	Öffentlicher Verkehr	Autonome Kleinbusse ergänzen den ÖPNV	In Zusammenarbeit mit der BSVG und weiteren Partnern wird der Einsatz von autonomen Shuttlebussen im ÖPNV in Gebieten mit zurzeit schlechter ÖPNV Anbindung, auf großen Werksgeländen (beispielsweise bei der PTB, dem Thünen Institut) und zu Zielen in die Region geprüft. Der Einsatz dieser Busse kann durch verschiedene Forschungseinrichtungen wissenschaftlich begleitet werden. Im Zuge des Rahmenplans Flughafen kann beispielsweise eine eigene Trasse für ein autonomes Fahrzeug zwischen Haltepunkt Bienrode und den Flughafeninstitutionen als Transporter zur Weiterreise aber auch als Transporter innerhalb des Areals vorgesehen werden.
45	Öffentlicher Verkehr	Einführung von Ridepooling	In Zusammenarbeit mit der BSVG und ggf. weiteren Kooperationspartnern wird ein Ridepooling-Angebot inkl. virtueller Haltestellen geschaffen. Dabei werden Fahrtwünsche unterschiedlicher Fahrgäste gebündelt und daraus eine gemeinsame Route erstellt. Das Angebot eignet sich in Schwachverkehrzeiten und strukturschwachen Gegenden.

Nr.	Handlungsfeld	Maßnahme	Beschreibung
46	Öffentlicher Verkehr	Einführung von C2X im ÖPNV	In Zusammenarbeit mit der BSVG wird die Einführung von C2X-Technologien im ÖPNV geprüft, damit Fahrzeuge in Echtzeit Informationen austauschen können. Es erfolgt eine Vernetzung des ÖPNV mit umliegenden Fahrzeugen, der Infrastruktur und der Leitstelle, damit die Leitstelle schnell und vorausschauend auf Ereignisse reagieren kann und entsprechende Anweisungen an die Fahrzeuge weiterleiten kann. Erforderlich ist die Ausstattung der Infrastruktur und des ÖPNV mit entsprechender Technik.
47	Öffentlicher Verkehr	ÖPNV-Haltestellen mit schnellem WLAN ausrüsten	In Zusammenarbeit mit der BSVG werden alle Haltepunkte mit öffentlich zugänglichen WLAN ausrüsten, um Wartezeiten sinnvoll zu überbrücken und Informationen über Anschlüsse und Verbindungen abrufen zu können.
48	Raum- und Siedlungsentwicklung	Ausbau von PV	Der konsequente Ausbau von PV-Anlagen auf Verkehrsflächen und Parkplätzen wird gefördert. Der gewonnene Strom kann u.a. zur Stromversorgung von Elektrofahrzeugen genutzt werden (z.B. auf Mobilitätsstationen, P+R-Plätzen, Bushaltestellen, PKW-Stellplätzen, Quartiersgaragen, über Radwegen).

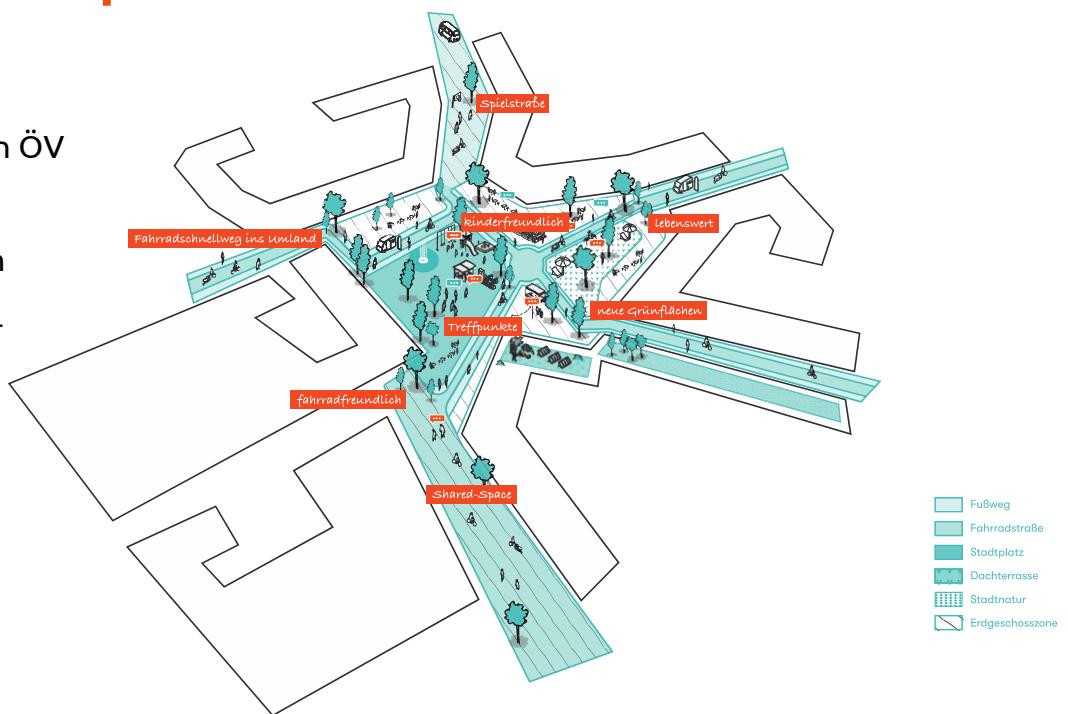
Starker Umweltverbund

Mit sehr gut ausgebauten und leicht zugänglichen Mobilitätsangeboten des Umweltverbundes (Rad, Fuß und ÖPNV) fallen freiwillige Änderungen des **Mobilitätsverhaltens** von denjenigen, die bisher mit dem Auto unterwegs waren, leicht. Dafür sorgen **attraktive Alternativen**, weshalb eine Angebotsoffensive für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes nötig ist. Hierzu gehört der Ausbau von **Radwegen**, ein zuverlässiger **ÖPNV**, **flexible Sharing-Angebote** bis hin zu kurzen und barrierefreien **Fußwegen** zum nächsten Nahversorgungszentrum. Dadurch wird an vielen Stellen eine Flächenneuverteilung erforderlich, die auch gewisse **Komforteinschränkungen für das Auto** und den **ruhenden Kfz-Verkehr** mit sich bringt.

Aber nicht nur der Ausbau, sondern auch die **Sanierung** bestehender Infrastrukturen verbunden mit einer Qualitätsverbesserung sorgen für eine hohe Attraktivität des Umweltverbundes. So entsteht ein dichtes Wegenetz für Bus und Bahn sowie Rad- und Fußverkehr, das die unterschiedlichen Stadtteile verbindet und ihre Erreichbarkeit untereinander verbessert. Ziele des täglichen Bedarfs, wie z. B. zum Einkaufen oder zur Arbeit, sind mit den Angeboten des Umweltverbundes und der Sharing-Flotten schneller, leichter und kostengünstiger als mit dem privaten Pkw zu erreichen. Eine optimale **Vernetzung der Verkehrsmittel – auch im Umland** – macht die Nutzung des eigenen Pkws auch für Pendelnde obsolet. Flexible und digitale Buchungsoptionen erleichtern das Umsteigen auf den und innerhalb des Umweltverbund(s).

Maßnahmenbeispiele

- mehr Flächen für Fußverkehr, Radverkehr und den ÖV
- Netz aus Mobilitätsstationen
- stadtweite Sharing-Angebote



Ausbauen



Flächengerechtigkeit



Vernetzung



Kosten



Mobilitätsentwicklungsplan: 02 Starker Umweltverbund

Nr.	Handlungsfeld	Maßnahme	Beschreibung
1	Radverkehr	Ziele- und Maßnahmenkatalog "Radverkehr in Braunschweig" (ZuM) umsetzen	Die Stadt Braunschweig setzt die Forderungen für den Radverkehr entsprechend des Ziele- und Maßnahmenkatalogs "Radverkehr in Braunschweig" um. Im nachfolgenden werden die Maßnahmen nachrichtlich aufgeführt.
2	Radverkehr	Markierung von Fahrradfurten	Bis 2025 werden stadtweit alle Fahrradfurten an Einmündungen und Kreuzungen markiert. An Stellen mit erhöhtem Gefährdungspotenzial werden Furten rot eingefärbt oder auf andere Art (z. B. mit Piktogrammen) deutlich sichtbar markiert. Für die identifizierten Bereiche erarbeitet die Verwaltung Kriterien zur Umsetzung.
3	Radverkehr	Jährlicher Bericht der Unfallkommission zu Fahrradunfällen	Die Unfallkommission berichtet jährlich in den Ausschüssen über ihre Arbeit und veröffentlicht nach Möglichkeit jährlich einen Bericht zu Analyse, Maßnahmen und Evaluation der Maßnahmen vor den Haushaltberatungen. Dieser Bericht wird auf den Internetseiten der Stadt veröffentlicht. Die Verwaltung prüft, in welcher Form spezifische Unfälle mit Beteiligung von Radfahrern in höherer Anzahl untersucht werden können. Die Stadt setzt sich zur Senkung der Unfallzahlen ehrgeizige, aber realistische Ziele.
4	Radverkehr	Gesamtplanung eines Radverkehrsnetzes	Es ist eine Gesamtplanung des Radverkehrsnetzes vorzunehmen. Neben der zumeist straßenbegleitenden Radinfrastruktur werden alle Stadtteile durch ein strategisches Hauptnetz des Radverkehrs vernetzt. Zudem wird ein hochwertiges radiales Netz das die Stadtteile möglichst direkt an die Innenstadt anbindet definiert.
5	Radverkehr	Umbau bestehender Radwege zu priorisierten Velorouten	Velorouten sind priorisierte, komfortable Radwege für alle Altersgruppen. Sie sind sicher befahrbare, nummerierte, ausgeschilderte und durchgehende Routen für den Alltagsradverkehr. So können schnell und sicher auch längere Wege zurückgelegt werden und wichtige Ziele miteinander verbunden werden. Die gestalterischen Kriterien werden entsprechend der "Definition von einzuhaltenden Qualitätsstandards" konsequent umgesetzt.
6	Radverkehr	Qualitätsstandards im Radverkehr umsetzen	Qualitätsstandards wie der „Braunschweiger Standard“ für neu zu bauende Radwege (Abmessungen und Qualitätskriterien) und der Standard für Fahrradstraßen werden konsequent umgesetzt. Auch bestehende Radverkehrsanlagen werden systematisch auf Breite, Qualität und Sicherheit analysiert und bei Bedarf angepasst. Fahrradstraßen und -zonen werden zur Stärkung wichtiger Radverkehrsachsen geprüft und eingerichtet.
7	Radverkehr	Geschützte Radfahrstreifen (Protected bike lanes)	Es ist zu prüfen, an welchen (Haupt-)Straßen mit mehreren Fahrstreifen pro Richtung (z. B. Umbau Cityring) oder sehr breiten Fahrbahnen die Anlage von geschützten Radfahrstreifen sinnvoll sein kann. Entsprechende Umsetzungsvorschläge sind zu erarbeiten. In diesem Zusammenhang sollen Musterlösungen für die Planung solcher Anlagen entwickelt werden.
8	Radverkehr	Analyse zu bestehenden Hindernissen im Radverkehrsnetz	Bestehende Hindernisse im Radverkehrsnetz, auch solche für Lastenräder und Fahrradanhänger, werden ermittelt. Hindernisse sind z. B. Umlaufsperren, zu kurze oder zu schmale Aufstellflächen und Laternenmasten.

9	Radverkehr	Radverkehrsführungen in Knotenpunkten	Radverkehrsführungen in Knotenpunkten werden auch in Zukunft in jedem Einzelfall unter Beachtung der örtlichen Verhältnisse und der einschlägigen Regelwerke, insbesondere der ERA und des neuen Braunschweiger Standards, geplant. Dabei werden auch subjektive Sicherheitsbedürfnisse berücksichtigt. Auf Radfahrstreifen in Mittellage wird nach Möglichkeit verzichtet. Das Netz wird entsprechend des strategischen Hauptnetzes Radverkehr sukzessive fahrradfreundlich optimiert bzw. umgebaut. Hierzu werden vermehrt z. B. aufgeweitete Radaufstellflächen oder grüne Pfeile für rechtsabbiegende Radfahrende geprüft.
10	Radverkehr	Ausbauziel bis 2030	Bis 2030 werden mindestens 35 Kilometer Radwege aus oder neu gemäß Braunschweiger Standard gebaut. Die Prioritäten werden in der Rahmenplanung festgelegt. Für den Bau von Radverkehrsanlagen werden jährlich Haushaltmittel in ausreichendem Umfang bereitgestellt. Die Möglichkeiten, Fördermittel zu akquirieren, werden ausgeschöpft.
11	Radverkehr	Stadtweiter Ausbau von Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Straßenraum	Die öffentlichen Fahrradabstellanlagen werden verbessert und ausgebaut, der Fokus liegt auf dem öffentlichen Raum in Stadtteilzentren, Wohngebieten (z.B. auf Kfz-Parkplätzen), an ÖPNV-Haltestellen und an städtischen Einrichtungen. Über den ZuM hinaus soll speziell an Endhaltestellen des ÖPNV die Umsetzung von überdachten und ggf. abschließbaren, baulichen Fahrradabstellanlagen geprüft werden. Zudem sollen stadtweit Parkflächen speziell für Lastenräder und Fahrradanhänger geschaffen werden.
12	Radverkehr	Verbesserungen bei Radwegereinigung und Winterdienst	Straßenreinigung und Winterdienst auf Radverkehrsanlagen erfolgen innerorts und außerorts in hoher Qualität entsprechend der Festlegungen des strategischen Hauptnetzes.
13	Radverkehr	Qualitätsoffensive für Radwege	Mängel in Bausubstanz, planerischer Qualität und Fahrkomfort an Radverkehrsanlagen werden laufend erfasst. Gefahrenstellen werden unverzüglich beseitigt; weitere Mängel sollen im Rahmen des Budgets innerhalb von sechs Monaten beseitigt werden. Mängel sind alle Veränderungen, die den Radverkehr gefährden oder den Fahrkomfort einschränken. Die Überprüfung von der Umsetzung endender Radwege ist hierbei inkludiert. Die ISEK-Maßnahme R.26.1.2 „Qualitätsoffensive im Straßenbestand“ wird zunächst explizit für den Radverkehr gestartet.
14	Radverkehr	Fahrradverkehr an Baustellen verbessern	An Baustellen wird der Radverkehr (inkl. Lastenräder und Fahrradanhänger) nach Möglichkeit durch den Baustellenbereich geführt, selbst dann, wenn dieser für den Kfz-Verkehr voll gesperrt wird. Wenn dies ausnahmsweise nicht möglich ist, werden dem Radverkehr sichere und zumutbare Umleitungen angeboten.
15	Radverkehr	Optimierung der LSA-Schaltungen	Die ISEK-Maßnahme R.25.1.3 „Verkehrslenkung neu aufstellen“ wird, u. a. mit Fokus auf den Radverkehr, gestartet. Diese Optimierung der LSA-Schaltungen erfolgt verkehrsträgerübergreifend, um zugleich auch den Fußverkehr zu fördern und den Stadtbahn- und Busverkehr zu beschleunigen. Kombinierte LSA für Fuß- und Radverkehr sollen durch eine getrennte Schaltung voneinander ersetzt werden. Dies ermöglicht bei unveränderten Grünzeiten für Fußgänger längere Grünzeiten für Radfahrer. Fußgängerquerungen über Radwege werden nach Möglichkeit mit Warteinseln so gestaltet, dass eine Signalisierung für den Radverkehr nicht erforderlich ist. Bei der Gestaltung von Knotenpunkten ist die Möglichkeit des freien Rechtsabbiegens für den Radverkehr stets zu prüfen und, wo möglich, baulich abzubilden. Der Fußverkehr erhält bei dieser Lösung Warteflächen zwischen Radweg und Fahrbahn.

16	Radverkehr	Verstärktes Engagement für Verkehrssicherheit im Radverkehr	Es wird ein Budget für Kampagnen zur Verkehrssicherheit von Mobilitätsverbände in Höhe von 8.000 € im Jahr bereitgestellt. Es wird regelmäßig mit Plakaten im öffentlichen Raum und unter Einsatz digitaler Mittel über Neuerungen und wenig respektierte oder bekannte Regelungen in Verbindung mit dem Radverkehr informiert und fordert zur allgemeinen gegenseitigen Rücksichtnahme auf.
17	Radverkehr	Werbung für mehr Radverkehr	Neben der Teilnahme am Stadtradeln wird zusätzlich jährlich mit einer gezielten Kampagne für das Radfahren und Multimodalität geworben. Durch Online-Angebote kann zudem gezielt für den Radverkehr geworben werden.
18	Radverkehr	Ausschöpfung von Fördermitteln	Bei allen Projekten ist zu prüfen, ob Fördermittel des Landes, des Bundes oder der Europäischen Union zur Verfügung stehen und abgerufen werden können. Die Verwaltung führt ein regelmäßiges Fördermittelscreening durch mit dem Ziel, perspektivisch geplante Projekte vorzuziehen, wenn dafür eine Förderung möglich ist.
19	Radverkehr	Lastenrad-Förderung	Das durch Ratsbeschluss für das Haushaltsjahr 2020 eingeplante Förderprogramm für (E-)Lastenrädern sowie Anhängern im Umfang von 20.000 € pro Jahr soll verstetigt und nach Möglichkeit ausgeweitet werden.
20	Radverkehr	Neubau von Fahrradparkhäusern mit entsprechendem Bewirtschaftungssystem	Ein oder mehrere Fahrradparkhäuser werden in der Innenstadt geprüft und ein zusätzliches Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof. Damit wird das bestehende Angebot um geschützte Abstellmöglichkeiten erweitert. Es wird ein Standard für die Ausstattung der Fahrradparkhäuser definiert: Serviceangebote (z. B. Schließfächer, Reparaturstation), digitaler Zugang 24/7, Lademöglichkeiten, Leitsystem zum Auffinden freier Stellplätze. Dabei wird die Nutzung einzelner leerstehender Geschäftsräume (z. B. in der Innenstadt) für die Abstellung von Fahrrädern geprüft.
21	Radverkehr	Anschlüsse an das regionale Radverkehrsnetz herstellen	Bei der Erarbeitung des Braunschweiger Radverkehrsnetz wird sichergestellt, dass eine Anbindung an die identifizierten regionalen Radverkehrsverbindungen hergestellt wird, sodass auch eine lückenlose Erreichbarkeit umliegender Städte und Gemeinden gegeben ist.
22	Radverkehr	Qualitätsstandards für Rampungen festlegen	Qualitäts- und Ausbaustandards (Neigung, Höhenniveau, Ausrundungen, Belag) für Rampungen im Radverkehr werden festgesetzt, die bei dem Neubau und der Sanierung von Radverkehrsinfrastruktur einzuhalten sind.
23	Radverkehr	Aufbau einer Service-Infrastruktur	Es wird ein Programm für den stadtweiten Ausbau einer Serviceinfrastruktur für den Radverkehr aufgesetzt. Dazu zählen beispielweise Luftpumpen, Servicestationen, Schließfächer in unmittelbarer Nähe von Abstellanlagen.
24	Radverkehr	Evaluation von Radverkehrsprojekten	Ein Evaluationskonzept für die Evaluation von größeren Radverkehrsprojekten wird erarbeitet. Bei größeren Projekten (z. B. Umsetzung einer Veloroute, Bau von überdachten Fahrradabstellanlagen) sollten die Projekte evaluiert werden. Feedback aus der Bürgerschaft ist mit geeigneten (schlanken, auch digitalen) Verfahren abzufragen. Bei der Umsetzung einer neuen Veloroute wären Radverkehrszählungen vor dem Umbau und nach dem Umbau hilfreich um den Erfolg des Projektes quantifizieren zu können.
25	Radverkehr	Bau der geplanten Radschnellwege	In Zusammenarbeit mit den Nachbarkommunen und dem Regionalverband wird für den Bau der 3 geplanten Radschnellwege (BS-WF/SZ-Thiede, BS-BOB, BS-Vechelde) ein verbindlicher Zeitplan erarbeitet und die Korridore für die überregionale Radschnellverbindungen konkretisiert.

26	Inter- und Multimodalität	Aufwertung und Ausbau des Park+Ride-Angebotes	Das Park+Ride-Angebot wird ausgebaut, dabei werden die bestehenden Anlagen geprüft und aufgewertet (z. B. Integration von Ladesäulen, Paketstationen, Wegweisung zum ÖPNV). Standorte sind z. B. gut mit dem Kfz erreichbare Stadtbahnhaltestellen oder Bahnhaltepunkte, vorzugsweise am Stadtrand. Die Zusammenarbeit mit der BSVG steht im Fokus, um eine optimale Verknüpfung zum ÖPNV sicherzustellen und den Umstieg zum ÖPNV zu fördern.
27	Inter- und Multimodalität	Schaffung von einheitlich gestalteten Mobilitätsstationen	Mit der Unterstützung weiterer Akteure werden vermehrt Mobilitätsstationen eingerichtet. Mit Mobilitätsstationen werden mehrere Angebote (z.B. ÖPNV, Sharing-Angebote und Ladeinfrastruktur) an einem Ort gebündelt (z. B. an SPNV-Stationen und Park+Ride-Standorten) und sichtbar gemacht, sodass der Umstieg zwischen Verkehrsmitteln erleichtert wird. Je nach Bedeutung des Standortes können Mobilitätsstationen verschieden viele Angebote (z. B. Paketboxen, Kiosk) miteinander verknüpfen. Informationen können beispielsweise über Mobilitäts-Steelen mit Zugriff auf ein Mobilitäts-Dashboard erfolgen.
28	Inter- und Multimodalität	Ausbau und Ergänzung des Netzes von Bike+Ride-Anlagen	Mit Unterstützung der BSVG wird das bestehende B+R-Anlagennetz an Bahnhöfen, Bus- sowie Bahnhaltestellen systematisch ausgebaut und ergänzt. Dabei findet eine enge Abstimmung mit Blick auf die Planung und Umsetzung des Netzes an Mobilitätsstationen statt. Eine Grundausstattung (z. B. überdachte Fahrradparkplätze, Bike-Sharing-Angebote inkl. Lastenräder) wird definiert. Hochwertige, abschließbare Anlagen sind an wichtigen Umsteigepunkten zu berücksichtigen.
29	Inter- und Multimodalität	Fortsetzung/Ausweitung eines stadtweiten Bikesharing-System	Die flächendeckende Ausweitung des bestehenden stationären Bikesharing-Systems, insbesondere in den peripher gelegenen Stadtteilen, die bisher nicht im Bediengebiet des Bikesharings liegen, wird gefördert. Leihoptionen für Lastenfahrräder- und -pedelecs werden sukzessive ausgebaut und integriert. Kooperationen mit Ankermietern werden geprüft.
30	Inter- und Multimodalität	Ausbau des Carsharing-Angebotes	Die Ausweitung der bestehenden stationären Carsharing-Angebote, insbesondere in den peripher gelegenen Stadtteilen, die bisher nicht im Bediengebiet der jeweiligen Angebote liegen, wird gefördert. Bei der Planung von Mobilitätsstationen wird ein stationäres Carsharing-Angebot mitberücksichtigt. Kooperationen mit Ankermietern werden geprüft.
31	Wirtschaftsverkehr	Umsetzung der Erkenntnisse aus der Logistikstudie	Die Mobilitäts- und Logistikstudie Innenstadt hat einige zukunftsweisende Ansätze. Die Erkenntnisse aus der Logistikstudie werden in die Konkretisierung der Maßnahmen mit einfließen.
32	Wirtschaftsverkehr	Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene	In Abstimmung mit der Braunschweiger Hafenbetriebsgesellschaft werden Verlagerungspotenziale von Lkw-Fahrten z. B. auf die Hafenbahn geprüft. Auch die Erweiterung und Reaktivierung der Schiene wird geprüft. Darüber hinaus wird die Erreichbarkeit bestehender und neuer Gewerbegebiete auf der Schiene geprüft und kontinuierlich weiterverfolgt.
33	Wirtschaftsverkehr	Beratung von Unternehmen zu Betriebskonzepten des Schienengüterverkehrs	In Abhängigkeit von den Ergebnissen der Güterverkehrsstudie werden von Beratungsangebote für Unternehmen in Hinblick auf individuelle Betriebskonzepte (Vollzug, Halbzug oder Einzelwaggons) des Schienengüterverkehrs geschaffen bzw. gefördert, um z. B. Time Slots der DB Netz besser ausnutzen zu können.
34	Alternative Antriebe	Ausbau der Alternativen Antriebe in der Busflotte	Bei Neuanschaffungen von Bussen wird weiterhin, auf Grundlage des Umstellungskonzeptes der BSVG, geprüft in welcher Art und Weise diese alternativen Antriebe besitzen. So wird der Busbetrieb schrittweise alternativ angetrieben.

35	Mobilitätsmanagement	Beratung zum betrieblichen Mobilitätsmanagement	Zur Stärkung des betrieblichen Mobilitätsmanagements in Unternehmen werden Beratungen angeboten. Gegenstand können Informationen und Informationsbroschüren zu Förderprogrammen, Bauantragsverfahren, Sharing-Dienstleistungen für Dienstfahrten oder das Braunschweiger Verkehrs- und Tarifsystem sein. Zu den Möglichkeiten der Fahrradförderung zählen beispielsweise die Bereitstellung von Duschen für die Mitarbeitenden, Fahrradleasing, sichere Abstellmöglichkeiten (inkl. Überdachung und Beleuchtung) auch für Lastenräder sowie E-Lademöglichkeiten. Dies soll die Unternehmen zu nachhaltigen und umweltfreundlichen Arbeitswegen, Dienstfahrten oder Liefer- und Wirtschaftsverkehren beraten und unterstützen.
36	Mobilitätsmanagement	Erweiterung Job-Ticket	Das Job-Ticket wird auch für Unternehmen mit einer Mitarbeiterzahl von unter 20 Personen angeboten. Alternativ können Unternehmen sich zusammentun und kooperativ ein Job-Ticket für Mitarbeitende erwerben.
37	Mobilitätsmanagement	Ausweitung des veranstaltungsbezogenen Mobilitätsmanagements	Ein veranstaltungsbezogenes Mobilitätsmanagement sorgt für restriktivere Vorgaben bei der Erstellung standortbezogener Mobilitätskonzepte (z. B. Schaffung ausreichender Fahrradabstellanlagen) und unterstützt die Möglichkeit zur Nutzung von Kombi-Tickets (z. B. Kombi-Ticket: Einbindung von P+R Tickets in das ÖV-Ticket). Veranstaltenden wird eine Hilfestellung und Beratungsmöglichkeiten geboten.
38	Mobilitätsmanagement	Zertifizierung mit dem EU-Siegel "Fahrradfreundlicher Arbeitgeber" anstreben	Die von dem ADFC entwickelte Zertifizierung bietet eine gute Chance, nicht nur weitere Maßnahmen zur Fahrradförderung zu identifizieren, sondern darüber hinaus auch den Stellenwert des Radverkehrs zu erhöhen und einen Imagegewinn zu erzielen. Die Zertifizierung der Stadt Braunschweig als fahrradfreundliche Arbeitgeberin wird angestrebt und dient dabei als Vorbild für andere Arbeitgeber:innen und Unternehmen.
39	Mobilitätsmanagement	Halbes Jahr kostenfreie ÖV Nutzung für Azubis	In den ÖPNV-Tarifverhandlungen wird eingebracht, einmalig mit Beginn der Ausbildung den berechtigten Personen für ein halbes Jahr die kostenfreie ÖV-Nutzung anzubieten. Dies sorgt dafür, dass mehr Personen ihren Arbeitsweg mit den ÖV bestreiten und anschließend dabei bleiben.
40	Mobilitätsmanagement	Einrichten eines Mobilitätsbeirates	Der MEP ist auf das Jahr 2035 + ausgerichtet. Nach Abschluss des MEP wird als Nachfolgegremium ein Mobilitätsbeirat mit Vertretungen aus Verwaltung und Politik sowie Verbänden eingerichtet. Der Mobilitätsbeirat hat die Aufgabe die Umsetzung und Zielerreichung des MEP zu begleiten und zu forcieren.
41	Fußverkehr	Förderprojekte für den Fußverkehr auf Stadtteilebene	Das geförderte Programm "Gut gehen lassen" mit den Modellquartieren Wenden und Rautheim wird nach Möglichkeit fortgeführt und auf weitere Quartiere ausgeweitet. Alternativ führt die Stadt, ggf. mit externer Unterstützung, Fußverkehrs-Checks durch und prüft weitere Fördermöglichkeiten.
42	Fußverkehr	Programm für Grün in Straßenräumen aufsetzen	Für mehr Grün im Straßenraum wird in Abhängigkeit der örtlichen Gegebenheiten der Einsatz bepflanzter Mittelinseln, die Dachbegrünung von Haltestellen, die Bepflanzung von Baumscheiben, den Ausbau von „Nachbarschaftsgrünflächen“ u.a. für urban Farming und die Pflanzung von straßenbegleitenden Bäumen geprüft (vgl. Biodiversitätskonzept Stadt Braunschweig). Dabei müssen insbesondere in Kreuzungsbereichen die Sichtbeziehungen der Verkehrsteilnehmenden gewährleistet bleiben.
43	Fließender Kfz-Verkehr	Umbau des City-Rings	Der City-Ring wird auf maximal einen Fahrstreifen pro Richtung umgebaut, um stattdessen mehr Platz für die Verkehrsmittel des Umweltverbunds zu schaffen (ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr). Die Erreichbarkeit der Parkhäuser wird in diesem Zuge neu organisiert.

44	Fließender Kfz-Verkehr	Prüfung der Notwendigkeit einer Ost-Umfahrung (Brodweg und Ebertallee)	Der westliche Bereich des Stadtgebietes Braunschweig ist durch die A391 gut erreichbar, eine Erreichbarkeit der östlichen Stadtteile ist ausgehend von der A39 durch die Ebertallee gegeben. Im Rahmen des strategischen Hauptnetzes wird die Schließung des Brodwegs geprüft.
45	Fließender Kfz-Verkehr	Stadtweite Verkehrsberuhigung	Auf allen Nebenstraßen wird eine konsequente Verkehrsberuhigung umgesetzt. Auf dem übrigen Straßennetz können weiterhin die bestehenden Geschwindigkeiten beibehalten werden, v. a. aus Gründen der Erreichbarkeit und Bündelung. Die bestehenden Spielräume der geltenden StVO werden genutzt, um entsprechende Vorhaben umzusetzen. Gleichzeitig setzt sich die Stadt Braunschweig für eine Überarbeitung der Straßenverkehrsordnung (StVO) ein, sodass es mehr kommunale Möglichkeiten zur Umsetzung von Vorhaben der Verkehrsberuhigung gibt.
46	Fließender Kfz-Verkehr	Einrichtung einer "Low-Emission-Zone"	Möglichkeiten zur Umsetzung von Einfahrtsverboten für Kfz mit Verbrennungsmotor in die Innenstadt (innerhalb der Okerumflut) werden geprüft. Die Zufahrt für Verbrenner wird nur in wenige ausgewählte Parkhäuser am Rand der Innenstadt erlaubt.
47	Fließender Kfz-Verkehr	Umbau des Wilhelminischen-Rings	Der Wilhelminische Ring wird auf seine Leistungsfähigkeit geprüft und entsprechend Umgebaut. Neben dem MIV werden auch die Flächenbedarfe des Umweltverbund (ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr) berücksichtigt.
48	Ruhender Kfz-Verkehr	Erhöhung der Gebühren des Bewohnerparkens	Mit der Anpassung der gesetzlichen Grundlagen wird die Möglichkeit ergriffen, die Gebühren für Bewohnerparken (zurzeit 30,70/Jahr) zu erhöhen. Die Kosten werden analog zu den Mobilitätskosten für z.B. ÖPNV ermittelt. Zudem werden soziale Komponenten (z.B. Geringverdienende oder Auszubildende) in der Gebührenstruktur berücksichtigt.
49	Ruhender Kfz-Verkehr	Erarbeitung einer städtischen Stellplatzsatzung	Es wird eine städtische Stellplatzsatzung erarbeitet, die sowohl Aussagen zur bedarfsgerechten Planung von Stellplätzen für den MIV als auch das Fahrrad (u.a. Fahrradabstellanlagen) enthalten. Hinsichtlich privater Stellplätze können Gemeinden durch die Stellplatzsatzung die Pkw-Stellplatzpflicht für Teile des Gemeindegebiets oder gegebenenfalls sogar für einzelne Neubauten (z. B. durch Quartiersgaragen) einschränken und dafür auf Radverkehrs- oder ÖV-Angebote setzen. Mobilitätskonzepte werden konsequent gefordert (inkl. stetiger Nachweispflicht), um die Anzahl der Pkw-Stellplätze zu reduzieren. Das Umfeld (Bildungseinrichtungen, Nahversorger, etc.) werden berücksichtigt, um bedarfsgerecht Stellplätze zu planen.
50	Ruhender Kfz-Verkehr	Neuorganisation des Fernbusbahnhofs	Der Fernbusbahnhof wird in hoher Qualität ausgebaut (z. B. komfortable Wartebereiche mit Toiletten, Wickelraum, WLAN, Kiosk etc.). Die Halte-Standorte von Reisebussen am Rand der Innenstadt werden ebenfalls zugänglich und benutzerfreundlich gestaltet. Nach Bedarf werden weitere Standorte ergänzt.
51	Öffentlicher Verkehr	Stadtbahnausbaukonzept konsequent weiterverfolgen	In Zusammenarbeit mit der BSVG wird das Stadtbahnausbaukonzept konsequent weiter verfolgt und auf allen Stufen umgesetzt.
52	Öffentlicher Verkehr	Taktverdichtung im Stadtverkehr umsetzen	Die BSVG prüft eine Taktverdichtung im Stadtverkehr auf den Hauptlinien auf einen 10 Minuten oder wenn möglich 7,5 Minuten Takt verdichtet und auf den Ergänzungslinien auf einen 15 oder 20 Minuten Takt.
53	Öffentlicher Verkehr	Attraktive Verknüpfung (Fahrplan) und Anschluss sicherung zwischen Bahn- und Buslinien schaffen	Die Abstimmung des Busnetzes auf den Schienenverkehr, erfolgt seitens der BSVG weiterhin und wird wo möglich optimiert, so dass mit wenigen Minuten Wartezeit beim Übergang von Bus und Bahn und andersherum zu rechnen ist und eine Anschluss sicherung gewährleistet wird. Als Daueraufgabe ergibt sich daraus die Abstimmungsprüfung bei der Fahrplanänderung der Bahn (Anfang Dezember). Die Erreichbarkeit von Anschlüssen soll auf digitalen Anzeigen angezeigt und online abrufbar sein.

54	Öffentlicher Verkehr	Vorhaben zur Beschleunigung des ÖPNV umsetzen	Der ÖPNV wird beschleunigt, z.B. durch die Bevorrechtigung an Knotenpunkten im Hauptnetz des ÖPNV, durch Busschleusen vor Knotenpunkten, durch den konsequenten Bau von Fahrbahnrandhaltestellen oder durch eigene Busstreifen im Kernstadtbereich. Die Lichtsignalanlagen werden wo möglich so gesteuert, dass der ÖPNV – insbesondere die Stadtbahn – voll priorisiert wird, damit die Reisezeiten im ÖV reduziert werden. So soll z.B. bei Stadtbahnen die Anmeldung an LSA so erfolgen, dass mit unverminderter Geschwindigkeit auf Knotenpunkte zugefahren werden kann. Eine Ausstattung der LSA für Abmeldevorgänge verbessert die Freigabezeiten für den Fuß- und Radverkehr.
55	Öffentlicher Verkehr	Verbesserung des Tarifsystems sowie Schaffung attraktiver und günstiger Angebote	Die BSVG prüft, auch auf Grundlage des kommenden Deutschlandtickets, Verbesserungen im Braunschweiger Tarifsystem. Zu den Ansatzpunkten zur Vereinfachung und Attraktivitätssteigerung des ÖPNV können beispielsweise, die Einführung eines Mobilitäts-Tickets im Regionalverband, Kombinationstickets (z.B. P+R mit ÖV, Veranstaltungsticket mit ÖV-Nutzung), die einfachere Bezahlung über eine App (E-Ticket ohne vorheriges persönliches "Freischalten"/Anmeldung) sowie Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme zählen. Auch die Preise für das Job-Ticket werden unter Berücksichtigung des Deutschlandtickets geprüft.
56	Öffentlicher Verkehr	Bau zusätzlicher Bahnhaltepunkte (SPNV)	Zur Stärkung der regionalen Anbindung wird der Bau der zusätzlichen Bahnhaltepunkte in der Stadt (z.B. BS-West, Leiferde und Bienrode) konsequent umgesetzt.
57	Öffentlicher Verkehr	Schaffung eines attraktiven Regionalverkehrs auf Schiene und Bus	In Zusammenarbeit mit dem Regionalverband (z. B. im Rahmen der Aufstellung der Nahverkehrspläne) wird die Attraktivierung des ÖPNV in der Region fokussiert. Durch eine einheitliche Taktung (30/60-Minuten) im Regionalbusverkehr und durch eine Taktverdichtung zu Hauptverkehrszeiten (15/30-Minuten) sowie durch eine Abstimmung der Stadt- und Regionalverkehre (Linien, Takt, Verknüpfung) wird der Regionalverkehr attraktiver gestaltet. Der Grundtakt wird auf allen Regiobuslinien montags bis samstags im Tagesverkehr auf mindestens alle 30 Minuten ausgeweitet, sonst mindestens alle 60 Minuten.
58	Öffentlicher Verkehr	Ausbau von On-Demand-Verkehren vorantreiben (flexibler ÖPNV)	In Zusammenarbeit mit der BSVG wird die Einführung eines On-Demand-Systems geprüft. On-Demand-Verkehre beinhalten u.a. die flexible Buchung von ÖPNV-Angeboten per App oder Telefon. Dieses Angebot wird dabei ohne feste Haltestellen und Streckenverläufe auf tangentialen Verbindungen zwischen den Stadtteilen eingerichtet, um insbesondere äußere Stadtteile untereinander zu verbinden und den bestehenden ÖPNV zu ergänzen bzw. schwache Verbindungen zu ersetzen.
59	Öffentlicher Verkehr	Expressbus einführen	Die BSVG führt neue Expressbuslinien ein. Durch die Einführung eines Expressbus-Angebots auf ausgewählten Strecken werden die Reisezeiten mit dem ÖPNV verkürzt. Die Expressbusse nutzen dabei auch Autobahnen, um zügig an ihr Ziel zu kommen.
60	Öffentlicher Verkehr	Attraktives Fahrzeugbranding und Außendesign	Es wird geprüft, ob ein attraktives Fahrzeug-Branding, mit hohem Wiedererkennungswert die Sichtbarkeit der Fahrzeuge in Braunschweig und der Region zu erhöhen. Ein attraktives Außendesign kann Einfluss auf die Wahrnehmung und Erkennbarkeit des Angebotes haben. Die Mindesterkennbarkeit der Systemzugehörigkeit muss sichergestellt werden. Werbemöglichkeiten Dritter auf Fahrzeugen müssen weiterhin möglich sein.
61	Öffentlicher Verkehr	Projektierung einer Seilbahn für Personen- und Gütertransport	Es wird die Effektivität und der Nutzen einer urbanen Seilbahnverbindung untersucht. Mit dem Verkehrsträger Seilbahn lassen sich Menschen und Güter energieeffizient, sicher und nachhaltig transportieren. Die Investitionen und der Betrieb sind den verminderten Investitionen in Brücken und Straßeninfrastruktur gegenüberzustellen. Als Referenz-Strecke sind Neubau-Quartiere (z.B. Bahnstadt) zu betrachten, in denen die Investitionen in die Infrastruktur bevorstehen.

62	Raum- und Siedlungsentwicklung	Engere Verzahnung zwischen Stadt- und Verkehrsentwicklung	Bei der Stadtplanung werden in Braunschweig die Voraussetzungen für eine sozial- und umweltverträgliche Mobilität stets mitgedacht. Hierzu zählt bspw. eine frühzeitige hochwertige Anbindung der Verkehrsmittel des Umweltverbunds an Neubaugebiete, um zusätzliche Pkw-Verkehre zu vermeiden und einen Umstieg auf den Umweltverbund mit dem Umzug zu begünstigen. Auch Quartiersgaragen, Quartiershubs und Coworking müssen immer zusammen gedacht werden. Wenn irgendwann weniger Autos gebraucht werden, können diese Lokationen zu Wohnungen, Büros oder Werkstätten umgenutzt werden.
63	Raum- und Siedlungsentwicklung	Verkehrsreduzierte Gewerbegebiete bei Neuplanung	Neue Gewerbegebiete werden nicht nur flächenhaft, sondern auch vertikal geplant. Ziel ist eine Abkehr von der ausschließlich flächenhaften Nutzung, um sparsam mit Flächen und deren Versiegelung umzugehen. Kfz-Stellflächen können beispielsweise auch durch Parkpaletten oder in Parkhäusern entstehen. Bauten in Gewerbegebieten können zukünftig mehrgeschossig entstehen. Gewerbegebiete müssen außerdem über einen gut getakteten ÖPNV Anschluss verfügen.

Stadtraum für Menschen

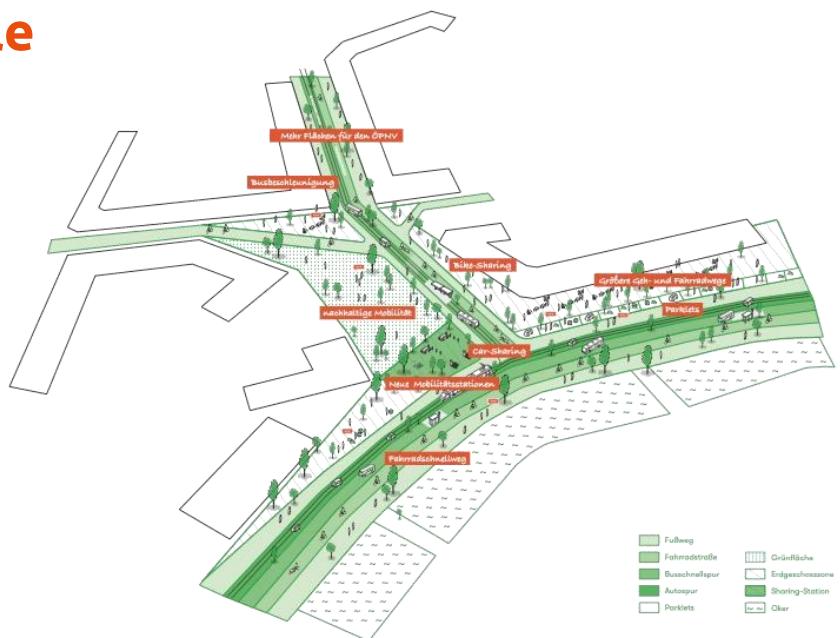
Neben Verhaltensänderungen aufgrund verbesserter Mobilitätsangebote sind in diesem Szenario von staatlicher bzw. kommunaler Seite zusätzlich **Reglementierungen** und **Einschränkungen** bestehender, nicht-nachhaltiger Fortbewegungsarten als begleitende Maßnahme notwendig. Eine Verhaltensänderung hin zu einer nachhaltigen Mobilität wird aktiv angestoßen. Durch eine Neuverteilung der Flächen muss der Verkehrsraum umstrukturiert werden und andere Verkehrsträger werden eingeschränkt. Ziel sind neue Räume, die nicht nur als Transitorte dienen, sondern wieder verstärkt Funktionen des gesellschaftlichen Lebens, der Erholung, Aufenthalts und des sozialen Austausches übernehmen.

Neben der Angebotsausweitung und einer verbesserten Vernetzung der Verkehrsmittel sollen weitere Anreize geschaffen werden, um von dem eigenen Pkw auf den Umweltverbund umzusteigen. Dazu können etwa **autoarme Quartiere** oder eine **autoarme Innenstadt** gehören. Durch eine Vielzahl an intermodalen Angeboten ist die Innenstadt sehr gut – auch aus peripheren Lagen - erreichbar. Auch der Lieferverkehr ist nun neu organisiert – mithilfe von Durchfahrtsbeschränkungen und -verboten wird dieser auf einem bestimmten Straßennetz gebündelt, sensible Straßenabschnitte geschont und Lieferketten mit einer Vielzahl an zusätzlichen Warenumschlagplätzen effizienter und zielgerichteter organisiert. Weitere innerörtliche Streckenabschnitte werden verkehrsberuhigt, sodass zum einen die Verkehrssicherheit erhöht und gleichzeitig die Umweltbelastung reduziert wurde.

Durch ein stadtweites **Kommunikationskonzept** ist die Akzeptanz bei allen Braunschweigerinnen und Braunschweigern für Veränderungen gestiegen und das Verkehrsgeschehen ist durch ein harmonisches Miteinander und von gegenseitiger Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmenden geprägt.

Maßnahmenbeispiele

- Durch- und Einfahrtsverbote für den Lieferverkehr, insbes. Schwerlastverkehr
 - weniger Raum für Kfz = mehr Raum für Aufenthalt und Bewegung
 - neue (Wohn-)Quartiere sind immer autoarm, z.B. mithilfe von Quartiersgaragen



Ausbauen



Flächengerechtigkeit



Reglementierung



Kommunikation



Mobilitätsentwicklungsplan: 03 Stadtraum für Menschen

Nr.	Handlungsfeld	Maßnahme	Beschreibung
1	Radverkehr	Ziele- und Maßnahmenkatalog "Radverkehr in Braunschweig" (ZuM) umsetzen	Die Stadt Braunschweig setzt die Forderungen für den Radverkehr entsprechend des Ziele- und Maßnahmenkatalogs "Radverkehr in Braunschweig" um. Im nachfolgenden werden die Maßnahmen nachrichtlich aufgeführt.
2	Radverkehr	Geschützte Radfahrstreifen (Protected bike lanes)	Es ist zu prüfen, an welchen (Haupt-)Straßen mit mehreren Fahrstreifen pro Richtung (z. B. Umbau Cityring) oder sehr breiten Fahrbahnen die Anlage von geschützten Radfahrstreifen sinnvoll sein kann. Entsprechende Umsetzungsvorschläge sind zu erarbeiten. In diesem Zusammenhang sollen Musterlösungen für die Planung solcher Anlagen entwickelt werden.
3	Radverkehr	Verbesserte Überwachung im Straßenverkehr	Widerrechtliches Verhalten, wie das Parken in Halteverbotsbereichen zum Beispiel an Einmündungen und das Falschparken an oder auf Rad- und Gehwegen, soll zukünftig verstärkt geahndet werden.
4	Radverkehr	Konzepterstellung zur Umgestaltung von Innenstadtstraßen	Ein Konzept zur Reduktion der Flächen für den Kfz-Verkehr zugunsten von Rad- und Fußverkehr ist zu erstellen.
5	Radverkehr	Beleuchtung von Radwegen	Kritische Beleuchtungslücken im Radwegenetz sind zu identifizieren, und ein Programm zur mittelfristigen Beseitigung ist aufzustellen. Ebenso ist zu prüfen, inwieweit eine smarte Beleuchtung der Radwege (außerhalb bzw. in nicht bewohnten Gebieten) analog der Benutzung mit "Bewegungsmeldern" und gemäß des Beleuchtungskonzeptes erfolgen kann. Eine frühzeitige und ausreichende Beleuchtung muss gewährleistet werden.
6	Radverkehr	Erreichbarkeit und Umfahrung der Fußgängerzone beibehalten	Die mit dem Lieferverkehr gleichberechtigte (zeitliche Regelung) bestehende Befahrbarkeit der Fußgängerzone mit dem Fahrrad wird fortgeführt. Darüber hinaus soll der City-Ringschluss in beiden Fahrtrichtungen für den Radverkehr direkt am Rande der Fußgängerzone ermöglicht werden.
7	Wirtschaftsverkehr	Umsetzung der Erkenntnisse aus der Logistikstudie	Die Mobilitäts- und Logistikstudie Innenstadt hat einige zukunftsweisende Ansätze. Die Erkenntnisse aus der Logistikstudie werden in die Konkretisierung der Maßnahmen mit einfließen.
8	Wirtschaftsverkehr	Einhaltung der zeitlichen Belieferung der Fußgängerzone	Die Einhaltung der zeitlichen Belieferung der Fußgängerzone durch z. B. versenkbare Poller wird forciert. Versenkbare Poller ermöglichen eine bessere Kontrolle zeitlicher Durchfahrtsbeschränkungen der Fußgängerzone. Außerhalb der Liefer- und Entsorgungszeiten (gemäß TA Lärm und 32. BlmschV) sind die Poller ausgefahren und der öffentliche Raum steht vorrangig dem Fußverkehr zu Verfügung.
9	Wirtschaftsverkehr	Klein-Verteilzentren für die emissionsärmere Zustellung auf der letzten Meile einsetzen	In Abstimmung mit den Kurier-, Express- und Paketdienstleistern (KEP-Dienstleistern) wird ein Gesamtkonzept für den Einsatz von Klein-Verteilzentren aufgestellt. Der Einsatz von kleinen Verteilzentren (Mikro-Depots) für die KEP-Dienstleister ermöglicht den Wechsel auf emissionsarme Fahrzeuge (z. B. Cargo-Bikes bzw. Lastenrädern) an strategisch wichtigen Standorten (z. B. Innenstadt, verdichtete Wohnquartiere) für die emissionsarme Belieferung auf der letzten Meile. Die Feinverteilung kann durch einen neutralen, externen Dienstleister erfolgen.

10	Wirtschaftsverkehr	Umleitung von Güterzügen um den Hauptbahnhof	In Abstimmung mit der DB Netz wird die Umfahrung des Hauptbahnhofs geprüft, um Kapazitätssteigerungen im Wirtschaftsverkehr zu erreichen. Hierfür werden Gleise wieder in Betrieb genommen und Anpassung an der Gleisinfrastruktur vorgenommen, um eine attraktive verkehrliche Anbindung herzustellen.
11	Wirtschaftsverkehr	Einführung von Einfahrtsrestriktionen ins Stadtgebiet	Die Einführung von Einfahrtsrestriktionen für LKW mit Verbrennermotoren ins Stadtgebiet werden geprüft. Eine Einfahrt nur mit alternativen Antrieben wird angestrebt.
12	Alternative Antriebe	Förderung stadtverträglicher Fahrzeuge	Die Benutzung von stadtverträglichen (Klein-)Fahrzeugen wird unter Berücksichtigung des Elektromobilitätsgesetz (EmoG) gefördert. Beispielsweise von elektrischen Leichtfahrzeugen der Klassen L7e. Die Förderung kann beispielsweise eine Erlaubnis oder Beschränkungen für bestimmte Fahrzeugklassen für dezidierte Bereichen sein, oder eine Reduzierung/Befreiung von Stellplatzkosten beinhalten.
13	Mobilitätsmanagement	Mobilitätsberatung und-Angebote für Bürger:innen	Mit telefonischen Beratungen sowie in BSVG-Kundenzentren oder in den Meldestellen werden Informationsberatungen und -materialien für u. a. neu Hinzuziehende angeboten, um verkehrsmittelübergreifend, nachhaltige Mobilitätsroutinen ausarbeiten zu können. Hierzu gehören z. B. eine persönliche Mobilitätsberatung sowie die Erstellung von Mobilitätspaketen (bspw. BSVG-Gutscheine). Neu-Bürger:innen aber beispielsweise auch Personen in Elternzeit können so neue Mobilitätsroutinen etablieren.
14	Mobilitätsmanagement	Organisation der Schulmobilität	In Kooperation mit der jeweils betroffenen Schule/Kita und den Schüler:innen werden potenzielle Verkehrsanbindungen identifiziert, um u. a. die "Elterntaxi-Problematik" zu entschärfen. Ansätze sind z. B. die temporäre Sperrung von Straßen in diesen Bereichen zu den Hauptzeiten oder die konsequente Einrichtung von Elternhaltestellen (min. 300m Entfernung zur Einrichtung) in der Nähe zu Schulen und Kitas oder das Schaffen von Anreizen für die Wahl umweltfreundlicher Verkehrsmittel z. B. durch einen Fußbus oder Lotsensammelpunkte. Die bestehenden Schulwegepläne dienen als konzeptionelle Grundlage. Auch die Verkehrserziehung ist ein Baustein der Schulmobilität. Fördertöpfe können zudem Bildungseinrichtungen bei eigenverantwortlichen Vorhaben und Projektideen finanziell unterstützen.
15	Mobilitätsmanagement	Einrichten eines Mobilitätsbeirates	Der MEP ist auf das Jahr 2035 + ausgerichtet. Nach Abschluss des MEP wird als Nachfolgegremium ein Mobilitätsbeirat mit Vertretungen aus Verwaltung und Politik sowie Verbänden eingerichtet. Der Mobilitätsbeirat hat die Aufgabe die Umsetzung und Zielerreichung des MEP zu begleiten und zu forcieren.
16	Verkehrssicherheit	Durchführung von Sicherheitsaudits	Es werden regelmäßige Sicherheitsaudits der Verkehrsinfrastruktur beauftragt. Dabei wird der Schwerpunkt auf Unfallschwerpunkte, Knotenpunkte, Fußgängerquerungen und Radwege gelegt.
17	Verkehrssicherheit	Ausweitung der kommunalen (Geschwindigkeits-)überwachung	Die kommunale Geschwindigkeitsüberwachung wird intensiviert, um die Einhaltung der geltenden Geschwindigkeitsregelungen zu gewährleisten. Neben verstärkten Kontrollen mit stationären Messgeräten sollen auch Dialogdisplays, z. B. vor sensiblen Einrichtungen, zum Einsatz kommen.

18	Verkehrssicherheit	Abbau von Nutzungskonflikten mit dem ruhenden Kfz-Verkehr durch restriktivere Maßnahmen gegenüber auf Gehwegen parkenden Kfz	Es wird ein Programm für die Erhöhung der Verkehrssicherheit durch die Optimierung des ruhenden Verkehrs aufgesetzt (insb. im Innenstadtbereich und in angrenzenden Quartieren). Mögliche Aspekte sind dabei das Freihalten von Sichtachsen, eine stärkere Parkraumüberwachung mit Schwerpunktcontrollen im Bereich sensibler Einrichtungen, die Nutzung vorhandener Parkplätze durch Wirtschaftsverkehre sowie der Einsatz von Pollern, E-Ladesäulen inkl. Vorbehalt von Parkplätzen, Markierungen und Abstellanlagen zur Vermeidung von Parken im Seitenraum. Zukünftig werden keine Ausnahmegenehmigungen für das Kfz-Parken/Halten auf Gehwegen mehr erteilt. Das Parken oder Halten auf Gehwegen wird dabei effizient unterbunden.
19	Verkehrssicherheit	Initiierung zielgruppenspezifischer Kommunikation	Eine zielgruppenspezifische Kommunikation wird aufgesetzt, um unterschiedliche Altersgruppen, Bildungshintergründe und Sprachkompetenzen über das Thema Verkehrssicherheit zu informieren. Im Sinne einer kontinuierlichen Öffentlichkeitsarbeit werden regelmäßig zielgruppenspezifische Informationskampagnen (z. B. zum Thema Verkehrssicherheit wie Dooring-Unfälle, E-Bike-Nutzung für Senioren, Fahrradkurse) durchgeführt und dabei gegebenenfalls mit Verbänden wie der Verkehrswacht, dem VCD etc. kooperiert. Dabei findet eine enge Abstimmung mit den Maßnahmen zum schulischen Mobilitätsmanagement statt (bspw. Mobilitätserziehung in Schulen).
20	Verkehrssicherheit	Abbau von Nutzungskonflikten	Konflikte zwischen Nutzenden werden analysiert und sukzessive verringert. Es werden geeignete Infrastrukturmaßnahmen geprüft, wie z. B. Aufweitungen oder eine visuelle Trennung bzw. Hervorhebung. Auch Bereich von Stadtbahngleisen, die unmittelbar vom Radverkehr in Längs- oder Querrichtung befahren werden, werden geprüft. Zur Sicherheitssteigerung des Fuß- und Radverkehrs werden diese getrennt geführt, wobei durch die Querung der Radinfrastruktur keine neuen Gefahrenstellen oder Barrieren für den Fußverkehr geschaffen werden sollten.
21	Verkehrssicherheit	Initiierung von Forschungsprojekten zur Gestaltung sicherer Knotenpunkte	Zur sicheren Gestaltung von Knotenpunkten besteht Forschungsbedarf. Braunschweig als "Stadt der Forschung" initiiert zusammen mit Forschungseinrichtung ein Forschungsvorhaben zur Gestaltung sicherer Knotenpunkte. Forschungsgegenstand könnten z. B. Schutzkreuzungen sein.
22	Fußverkehr	Qualitätsstandards für den Fußverkehr festlegen, umsetzen und nachrüsten	Für die Konzeption eines stadtweiten Fußwegenetzes werden auf den gängigen technischen Regelwerken (EFA, RAST, H BVA) beruhende Qualitätsstandards (in Bereichen wie Längsverkehr, Querungen, Barrierefreiheit, Führung mit dem Radverkehr etc.) für die Fußverkehrsinfrastruktur erarbeitet.
23	Fußverkehr	Zielgruppenspezifische Stadtteilpläne mit eingezeichneten Fußwegeachsen in Stadtteilzentren erarbeiten	Für jeden Stadtteil werden Stadtteilpläne mit ergänzenden Hinweisen je nach Zielgruppe erarbeitet. Zu den Hinweisen zählen etwa barrierefreie Einrichtungen, Sitzbänke etc. Als Orientierung können die bereits vorhandenen Kinderstadtpläne für alle Stadtteile dienen.
24	Fußverkehr	Einrichtung eines Fußwegeleitsystems	Es wird ein Konzept für ein stadtweites und barrierefreies Fußwegeleitsystem erarbeitet. Das Fußwegeleitsystem weist wichtige Zielorte, thematische Routen und barrierefreie Alternativrouten aus. Die Umsetzung erfolgt sowohl physisch als auch digital.

25	Fußverkehr	Schaffung fußgängerfreundlicher Kreuzungen und Querungen	Zur Schaffung fußgängerfreundlicher Kreuzungen und Querungen in den Stadtteilen werden zunächst die entsprechenden Bedarfe in lokalen Fußverkehrskonzepten identifiziert. Zu möglichen Maßnahmen zählen z.B. das Freihalten von Kreuzungsbereichen von ruhendem Kfz-Verkehr und Querungen (z. B. Fußgängerüberwege) in regelmäßigen Abständen. Die Aufstellbereiche an Knotenpunkten für Fußgänger sind bedarfsgerecht zu dimensionieren. An für den Fuß- und Radverkehr bedeutenden Knotenpunkten (z.B. in den Stadtteilzentren) wird zudem der Einsatz von "Rundum-Grün"-Phasen im Einzelfall geprüft, um Radfahrenden und zu Fuß Gehenden ein komfortableres und schnelleres Queren zu ermöglichen.
26	Fußverkehr	Schaffung thematischer Routen (z.B. Sitz- und Spielrouten) zu Freizeitzwecken	Im Rahmen von Fußverkehrskonzepten werden Themenrouten definiert, die im Anschluss umgesetzt und mit zielgruppenspezifischen Elementen ausgestattet werden. Als Beispiele lassen sich Gesundheitspfade, Spielrouten mit Spielgeräten (Schaffung von Bewegungsanreizen) und Sitzrouten mit diversen Sitzgelegenheiten anführen.
27	Fußverkehr	Schaffung alternativer Abstellmöglichkeiten zur Entlastung der Gehwege	Es werden alternative Abstellmöglichkeiten geprüft, um Fußwege nach Möglichkeit von Müllbehältern, Fahrzeugen und sonstigen Hindernissen freizuhalten. Für Müllbehälter, Radabstellanlagen oder Gastronomie etc. werden Kfz-Stellplätze am Fahrbahnrand umgenutzt, um verengte Gehwege zu vermeiden.
28	Fußverkehr	Programm zur Umsetzung der Barrierefreiheit	Es wird ein Programm zur flächendeckenden Umsetzung der Barrierefreiheit erarbeitet. Das Programm hat die Identifizierung von Barrieren im Bestand zum Ziel sowie die konsequente Umsetzung der barrierefreien Gestaltung von Knotenpunkten, Strecken und Plätzen (z. B. in der Innenstadt) nach einer priorisierten Reihenfolge (z.B. taktiles Leitsystem, akustische Signale, Anpassung historischer Oberflächenbeläge, Kennzeichnung von Pollern). Bei Neubauten wird von vornherein eine barrierefreie Gestaltung gewährleistet.
29	Fußverkehr	Ausreichende Beleuchtung der Gehwege	Unter Berücksichtigung des Beleuchtungskonzepts wird eine ausreichende Beleuchtung der Fußwege gewährleistet. Auch der Einsatz eines smarten Beleuchtungssystems, bei dem die Beleuchtung der Fußwege an die jeweiligen Gegebenheiten vor Ort angepasst werden kann, wird geprüft. Vorhandene Beleuchtungskonzepte werden geprüft (z. B. Innenstadt), um eine hohe Sicherheit und Aufenthaltsqualität zu gewährleisten. Fehlende Konzepte werden erarbeitet, wobei die jeweiligen Nutzungsansprüche (z. B. Wohngebiet, Mischgebiet) zu berücksichtigen und differenziert auszuarbeiten sind.
30	Fußverkehr	Verbesserung der Aufenthaltsqualität	Eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum mit Orten zum Ausruhen, verweilen, kommunizieren, bewegen und spielen wird angestrebt. Hierzu werden Maßnahmen wie der Ausbau und die Aufwertung des Seitenraums in den Fokus gestellt, indem beispielsweise Bänke, breitere Wege, Spielgeräte und Mülleimer eingerichtet werden. Entlang von Fußgängerwegen werden beispielsweise Sitzmöglichkeiten im Seitenraum eingerichtet. Dabei sind angemessene Abstände der Sitzmöglichkeiten zueinander zu berücksichtigen, die im Rahmen der Erarbeitung von Qualitätsstandards definiert werden.

31	Fußverkehr	Programm für Grün in Straßenräumen aufsetzen	Für mehr Grün im Straßenraum wird in Abhängigkeit der örtlichen Gegebenheiten der Einsatz bepflanzter Mittelinseln, die Dachbegrünung von Haltestellen, die Bepflanzung von Baumscheiben, den Ausbau von „Nachbarschaftsgrünflächen“ u.a. für urban Farming und die Pflanzung von straßenbegleitenden Bäumen geprüft (vgl. Biodiversitätskonzept Stadt Braunschweig). Dabei müssen insbesondere in Kreuzungsbereichen die Sichtbeziehungen der Verkehrsteilnehmenden gewährleistet bleiben.
32	Fußverkehr	Verbesserungen der Gehwegreinigung und Winterdienst	Analog zu den Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr wird für den Fußverkehr eine konsequente Gehwegreinigung und Winterdienst angestrebt. In stark frequentieren Bereichen (Innenstadt, Geschäftslagen, dicht besiedelte Wohngebiete) wird die Durchführung des Winterdienstes gesondert geprüft und eingefordert. Hierdurch wird eine verlässliche Qualität garantiert. Die Kosten werden über die Gebühren für die Straßenreinigung umgelegt.
33	Fußverkehr	Erweiterung von Fußgängerzonen	Es werden mehr Fußgängerzone geschaffen bzw. vorhandene erweitert (z. B. Magniviertel, Caspariestraße, Südstraße, Ziegenmarkt), um den Aufenthalt und den Einkauf in Geschäftslage zu stärken.
34	Fußverkehr	Eliminierung von sozialen Angsträumen	Es wird ein gezieltes Programm aufgesetzt, um soziale Angsträume zu beseitigen, zu denen z. B. schlecht beleuchtete Bereiche, Unterführungen und wenig frequentierte Bereiche bzw. Wege zählen können. Sofern eine Vermeidung nicht möglich ist, werden Gestaltungskonzepte (Farbe, Licht, etc.) eingesetzt.
35	Fußverkehr	Anforderungs-Grün für Kfz	An stark frequentierten Fußgänger Routen wird die LSA-Steuerung angepasst, sodass zu Fuß Gehende standardmäßig Grün haben und Kfz über Induktionsschleifen die Grünphase anfordern müssen. Alternativ Anpassungen werden geprüft. Geeignete Orte (z. B. Schulen zu Schulstart- und -schluss) werden identifiziert. Ein experimenteller Ansatz ist denkbar.
36	Fließender Kfz-Verkehr	Umbau des City-Rings	Der City-Ring wird auf maximal einen Fahrstreifen pro Richtung umgebaut, um stattdessen mehr Platz für die Verkehrsmittel des Umweltverbunds zu schaffen (ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr). Die Erreichbarkeit der Parkhäuser wird in diesem Zuge neu organisiert.
37	Fließender Kfz-Verkehr	Umsetzung eines strategischen Hauptnetzes für den Kfz-Verkehr	Im Rahmen des Mobilitätsentwicklungsplans für Braunschweig ist ein Hauptnetz für den Kfz-Verkehr zu erarbeiten. Das Hauptnetz weist auf gesamtstädtischer Ebene strategische Achsen für den Kfz-Verkehr aus, die eine wichtige Bündelungsfunktion im Straßennetz einnehmen. Für den Kfz-Verkehr stellt die flüssige Abwicklung mit einer Reduktion von stop-and-go-Verkehren und Überlastungen ein verlässliches und leistungsfähiges Hauptnetz dar.
38	Fließender Kfz-Verkehr	Verbesserung der südlichen Innenstadtumfahrung	Im Zuge der Schaffung des südlichen Ringschlusses (Kalenwall / Bruchtorwall / Konrad-Adenauer-Straße) kann der Kennedyplatz und der Europaplatz deutlich von Verkehrs anlagen reduziert werden. Die Kfz-Achse ist eindeutig die Ost-West-Achse, eine Nord-Süd-Achse ist nicht mehr erforderlich, die aus Süden kommende Wolfenbütteler Straße wird an diesem Punkt nach Westen und nach Osten abgeleitet, um die Innenstadtdurchfahrt zu reduzieren. Der Kennedyplatz kann beispielsweise in Teilen begrünt und in Teilen bebaut werden, um auch die historische Torsituation (zumindest in Teilen) wiederherzustellen.

39	Fließender Kfz-Verkehr	Stadtweite Verkehrsberuhigung	Auf allen Nebenstraßen wird eine konsequente Verkehrsberuhigung umgesetzt. Auf dem übrigen Straßennetz können weiterhin die bestehenden Geschwindigkeiten beibehalten werden, v. a. aus Gründen der Erreichbarkeit und Bündelung. Die bestehenden Spielräume der geltenden StVO werden genutzt, um entsprechende Vorhaben umzusetzen. Gleichzeitig setzt sich die Stadt Braunschweig für eine Überarbeitung der Straßenverkehrsordnung (StVO) ein, sodass es mehr kommunale Möglichkeiten zur Umsetzung von Vorhaben der Verkehrsberuhigung gibt.
40	Fließender Kfz-Verkehr	Verkehrsberuhigende Maßnahmen in Geschäftslagen umsetzen	Es werden verkehrsberuhigende Maßnahmen in Geschäftslagen umgesetzt, sodass die Innenstadt und die Stadtteilzentren gestärkt werden. Die Maßnahmen sorgen im näheren Umfeld für mehr Sicherheit des dort viel vorhandenen Fußverkehrs. Gleichzeitig werden z. B. Lieferzonen eingerichtet, um den Lieferverkehr zu ordnen und die Erreichbarkeit der Geschäftslagen zu gewährleisten.
41	Fließender Kfz-Verkehr	Einrichtung einer autoarmen Innenstadt durch Verlagerung des Durchgangsverkehrs (Sperrung des Bohlwegs)	Es wird keine direkte Durchfahrt für den MIV durch die Innenstadt innerhalb des Wilhelminischen Rings geben, indem z.B. der Bohlwegs (Steinweg-Georg-Eckert-Str.) als Durchgangsstraße gekappt wird und der Innenstadt (z. B. Fußgängerzone) zugesprochen wird. Die Erreichbarkeit der Parkhäuser wird neu organisiert.
42	Fließender Kfz-Verkehr	Einführung einer City-Maut	Die Einrichtung einer City-Maut, um die Zufahrt zur Innenstadt (innerhalb der Okerumflut) zu regeln wird geprüft, mit potentieller zeitlicher und räumlicher Staffelung sowie Begrenzungen (Pendler:innen, Anwohner:innen).
43	Fließender Kfz-Verkehr	Umsetzung von Mischverkehrsflächen	Im Sinne des Miteinanders der Verkehrsarten werden Mischverkehrsflächen eingerichtet (z. B. verkehrsberuhigter Geschäftsbereich bzw. T20-Zone, Shared Space).
44	Fließender Kfz-Verkehr	Entlastung und verkehrliche Beruhigung von Ortsdurchfahrten	Zur Entlastung von Ortsdurchfahrten werden Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung umgesetzt, bspw. mithilfe der Gestaltung (z. B. Fahrbahnverschwenk, Reduzierung der Fahrbahnbreite, Fahrbahnteiler) und fördert damit die Belebung der Seitenräume.
45	Fließender Kfz-Verkehr	Umbau des Wilhelminischen-Rings	Der Wilhelminische Ring wird auf seine Leistungsfähigkeit geprüft und entsprechend Umgebaut. Neben dem MIV werden auch die Flächenbedarfe des Umweltverbund (ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr) berücksichtigt.
46	Fließender Kfz-Verkehr	Untersuchung veränderter Verkehrsführungen im Straßennetz	Das Kfz-Netzes wird geprüft und bedarfsgerecht angepasst. Dies kann unter anderem durch veränderte Verkehrsführungen im Straßennetz auf ausgewählten Abschnitten erfolgen.
47	Ruhender Kfz-Verkehr	Umsetzung eines konsequenten Parkraummanagements	Für die Gesamtstadt wird ein Parkraummanagementkonzept inkl. der Bewirtschaftung erarbeitet. Die Nutzung der Stellplätze im öffentlichen Raum wird je nach Verortung definierten Rahmenbedingungen unterliegen. Wo es möglich ist, wird der ruhende Verkehr in attraktiven und gut zugängliche Parkhäuser verlagert. Es wird ein einheitliches Vorgehen für die Parkraumbewirtschaftung erarbeitet, in dem Kurzzeitparken, Langzeitparken, Anwohnerparken, Parken von Wirtschaftsverkehren (Handwerker, Pflegedienste, Lieferdienste), etc. betrachtet werden.

48	Ruhender Kfz-Verkehr	Parkraum-Bedarfsprüfung	Zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität werden Parkflächen vom öffentlichen Straßenraum in Parkbauten verlagert. Es wird geprüft, wie bestehende Parkhäuser und Tiefgaragen für Anwohner, Anlieger, Besucher und Gäste durch ein neues Betreiber- und Betriebskonzept 24/7 offen sein können. Ziel ist es, den öffentlichen Raum von parkenden Fahrzeugen zu befreien, um ihn anderweitig nutzbar zu machen. Weitere Nachnutzungen der Flächen können in Kombination mit anderen Maßnahmen konzipiert werden: Bspw. können Flächen für Angebote der Nahmobilität (Rad- und Fußverkehr) und für Bus-/Radverkehrsstreifen genutzt werden. Andere Nutzungen können im Sinne einer kleinräumigen Klimaverbesserung die Entsiegelung und Begrünung der Flächen/Pocket Parks umfassen. Zudem können Angebote für Seitenraumnutzungen (z. B. Sitzgelegenheiten für Gastronomie) geschaffen werden.
49	Ruhender Kfz-Verkehr	Planung von Quartiersgaragen in Neubaugebieten forcieren und Nachrüstung in Bestandsquartiere prüfen	Durch die Etablierung von Quartiersgaragen (Parkplätze und Ladeinfrastruktur) werden Flächen im Straßenquerschnitt neuen Nutzergruppen zugeordnet. Vor allem in Neubaugebieten besteht die Möglichkeit, so benötigte Parkplätze geordnet, abseits des öffentlichen Raumes und gut erreichbar unterzubringen. Eine Ergänzung weiterer Angebote wie Sackkarren etc. ist wünschenswert. Hierzu wird ein Quartiersgaragen-Konzept erarbeitet, um u.a. den Betrieb und die Flächenbedarf festzulegen.
50	Öffentlicher Verkehr	Stringente Umsetzung der Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehr forcieren	Der barrierefreie Ausbau insbesondere der Bushaltestellen (taktile Leitelemente, gesicherte Querungen, Hochbord, bedarfsentsprechend dimensionierte Aufstellfläche, ausreichende Gehwegbreiten) wird stringent weitergeführt. Außerdem muss die Barrierefreiheit bei der Kalkulation der Fahrzeit berücksichtigt werden, indem ein zusätzlicher Zeitaufwand für fahrzeugseitige Einstiegshilfen, der erhöhte Zeitaufwand für Ein- und Ausstieg berücksichtigt werden.
51	Öffentlicher Verkehr	Erstellung eines ÖPNV-Konzeptes	Es wird ein umfangreiches ÖPNV-Konzept erarbeitet, um neue Gestaltungsmöglichkeiten für bestehende Straßenräume und Knotenpunkte, die vom ÖPNV betroffen sind, festzusetzen. Das Projekt Wagenkasten 2,65 cm wird hierbei berücksichtigt.
52	Raum- und Siedlungsentwicklung	Einrichtung autoarmer Wohnquartiere	In mehreren Stadtteilen (sowohl Neubau- als auch Bestandsquartiere) entstehen in Zukunft Bereiche, in denen Aufenthaltsqualität, Verkehrssicherheit und die Nahmobilität im Mittelpunkt stehen. Kinder können in diesen Bereichen im öffentlichen Raum gefahrlos Spielen und quartiersfremde Durchgangsverkehre werden durch entsprechende Maßnahmen (z. B. versenkbarer Poller als modaler Filter) unterbunden. Eine sehr gute Erreichbarkeit mit dem ÖPNV ist Grundvoraussetzung.
53	Raum- und Siedlungsentwicklung	Orientierung am Leitbild der 15 Minuten-Stadt	Die Stadtentwicklung orientiert sich für Neubau- und Bestandsgebiete (Nachverdichtung) am Leitbild der 15 Minuten-Stadt (Stadt der kurzen Wege). Mit Blick auf das Leitbild der 15-Minuten-Stadt folgt bei der Stadt- und Verkehrsplanung folgenden Leitlinien: Innenentwicklung vor Außenentwicklung / Stärkung der Nahmobilität / Kurze Wege als Ziele des Rad- und Fußverkehrs / zentrale Nahversorgung und Stadtteilzentren / Nutzungsmischung: Ausweisung gemischter Urbaner Gebiete / Planung von multifunktionalen Quartiershubs / Entwicklung entlang der starken Achsen des ÖPNVs, insbesondere entlang des Schienenverkehrs / gute und frühzeitige Sicherstellung der Anbindung mit dem ÖPNV.

54	Raum- und Siedlungsentwicklung	Engere Verzahnung zwischen Stadt- und Verkehrsentwicklung	Bei der Stadtplanung werden in Braunschweig die Voraussetzungen für eine sozial- und umweltverträgliche Mobilität stets mitgedacht. Hierzu zählt bspw. eine frühzeitige hochwertige Anbindung der Verkehrsmittel des Umweltverbunds an Neubaugebiete, um zusätzliche Pkw-Verkehre zu vermeiden und einen Umstieg auf den Umweltverbund mit dem Umzug zu begünstigen. Auch Quartiersgaragen, Quartiershubs und Coworking müssen immer zusammen gedacht werden. Wenn irgendwann weniger Autos gebraucht werden, können diese Lokationen zu Wohnungen, Büros oder Werkstätten umgenutzt werden.
55	Raum- und Siedlungsentwicklung	Regelmäßige Durchführung von Verkehrsversuchen (Reallabore)	Die Potenziale von Verkehrsversuchen bzw. Reallaboren werden genutzt, um neue Formen der Mobilität und -angebote zu fördern. In dialogorientierten Prozessen werden dadurch kurzfristig die Potenziale der Verkehrswende sicht- und erlebbar gemacht und die Akzeptanz gesteigert. Dafür setzt sich die Stadt auch für Änderungen der StVO ein, um die Umsetzung solcher Versuche zu erleichtern.
56	Raum- und Siedlungsentwicklung	Coworking Spaces in Neubau- und Bestandsquartieren unterstützen	In allen Wohnquartieren werden ausreichend Möglichkeiten zum temporären Arbeiten (für Büroarbeitsplätze) geschaffen, um Arbeitswege zu reduzieren.
57	Raum- und Siedlungsentwicklung	Neuaufteilung und Umgestaltung von Verkehrsräumen	Unter dem Stichwort der Flächengerechtigkeit wird eine neue Aufteilung der Straßenräume umgesetzt, unter Beachtung der Anforderungen aller Verkehrsteilnehmer:innen (Sicherheit, Barrierefreiheit, Querung, Nahmobilität, Aufenthalt, Gestaltung etc.) und in Kombination mit dem ruhenden Verkehr. Eine weitere wichtige Rolle spielt dabei die Klimaanpassung (besonders Entsiegelung, Förderung grüner Strukturen). Die Straßenräume und Plätze, einschl. der innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen, werden städtebaulich integriert gestaltet.
58	Raum- und Siedlungsentwicklung	Innenverdichtung durch den Rückbau der A392	Die A392 soll als Stadtstraße-West zurückgebaut werden, in ihrem Umfang reduziert werden und die freiwerdenden Verkehrsflächen für den ÖPNV genutzt werden. Westlich kann z. B. Wohnen, östlich kann Gewerbe entstehen.

Absender:

Gruppe Die FRAKTION. BS im Rat der Stadt

TOP 3.1

23-20530

Antrag (öffentlich)

Betreff:

Mobilitätsentwicklungsplan - Prüfauftrag Zukunftsszenarien - Änderungsantrag zur Vorlage 22-20226-01

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

31.01.2023

Beratungsfolge:

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben
(Entscheidung)

31.01.2023

Status

Ö

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird beauftragt, die als Anlage beigefügten Zukunftsszenarien mit den jeweilig zugeordneten Maßnahmen als Handlungsrahmen des Mobilitätsentwicklungsplans zu prüfen.

Mit diesem Prüfauftrag wird keine Umsetzung der Maßnahmen beschlossen. Ziel des Prüfauftrages ist die Ermittlung der wirksamsten Maßnahmen, welche in einem finalen Zielszenario zusammengefasst werden. Das Zielszenario wird erneut zum Beschluss vorgelegt.

Vorab werden alle zur Beurteilung der Maßnahmen herangezogenen Bewertungskriterien und die konkreten quantitativen Ziele für alle strategischen Zielfelder und Unterziele des MEP aufgestellt und dem Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben zur Beschlussfassung vorgelegt.

Sachverhalt:

Die Begründung erfolgt mündlich.

Anlagen:

siehe Anlagen der Ursprungs-Vorlage 22-20226-01

Absender:

CDU-Fraktion im Rat der Stadt / FDP-Fraktion im Rat der Stadt**20226-01-01**
Antrag (öffentlich)

Betreff:

**Mobilitätsentwicklungsplan - Prüfauftrag Zukunftsszenarien
Änderungsantrag zur Vorlage 22-20226-01**

<i>Empfänger:</i> Stadt Braunschweig Der Oberbürgermeister	<i>Datum:</i> 31.01.2023
--	-----------------------------

<i>Beratungsfolge:</i> Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	31.01.2023	<i>Status</i> Ö
---	------------	--------------------

Beschlussvorschlag:**(Änderungen zur Vorlage 22-20226-01 fett):**

Die Verwaltung wird beauftragt, die als Anlage **an die Vorlage 22-20226-01 (Mobilitätsentwicklungsplan - Prüfauftrag Zukunftsszenarien)** beigefügten Zukunftsszenarien mit den jeweilig zugeordneten Maßnahmen als Handlungsrahmen des Mobilitätsentwicklungsplans zu prüfen.

Mit diesem Prüfauftrag wird keine Umsetzung der Maßnahmen beschlossen. Ziel des Prüfauftrages ist die Ermittlung der wirksamsten Maßnahmen, welche in einem finalen Zielszenario zusammengefasst werden. Das Zielszenario wird erneut zum Beschluss vorgelegt.

Die Verwaltung wird beauftragt, dem Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben die Bewertungskriterien („spezifische Bewertungsmethodik“), nach denen die Prüfung der jeweiligen Maßnahmen erfolgen soll, vor Beginn der Prüfung zur Beschlussfassung vorzulegen. In diesem Rahmen ist darzustellen, ob für die Verwaltung bei einzelnen Kriterien ein Beurteilungsspielraum besteht.

Die Verwaltung wird ferner beauftragt, dem Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben mitzuteilen, anhand welcher Kriterien die in der Vorlage genannte gesamtheitliche Wirkungsabschätzung der drei Zukunftsszenarien erfolgt und ob hierbei ein Beurteilungsspielraum der Verwaltung besteht.

Die Stadtbezirksräte sind durch Informationsveranstaltungen über die Ergebnisse der Prüfung und die konkreten Auswirkungen der Mobilität auf die Menschen im jeweiligen Stadtbezirk zu informieren. Im Rahmen der finalen Beschlussfassung sind die Stadtbezirksräte anzuhören.

Sachverhalt:

Die Begründung erfolgt mündlich.

Anlagen:

keine

Absender:

**SPD-Fraktion im Rat der Stadt /
Fraktion Bündnis 90 - DIE GRÜNEN im
Rat der Stadt****20226-01-02**
Antrag (öffentlich)

Betreff:

**Mobilitätsentwicklungsplan - Prüfauftrag Zukunftsszenarien
Änderungsantrag zur Vorlage 22-20226-01**

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

31.01.2023

Beratungsfolge:

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben
(Entscheidung)

Status

31.01.2023

Ö

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird beauftragt, die der Vorlage 22-20226-01 als Anlage beigefügten Zukunftsszenarien mit den jeweilig zugeordneten Maßnahmen als Handlungsrahmen des Mobilitätsentwicklungsplans zu prüfen.

Mit diesem Prüfauftrag wird keine Umsetzung der Maßnahmen beschlossen. Ziel des Prüfauftrages ist die Ermittlung der wirksamsten Maßnahmen, welche in einem finalen Zielszenario zusammengefasst werden. **Die Bewertungskriterien für die „wirksamsten Maßnahmen“ sind qualitativ und quantitativ darzustellen und dem AMTA möglichst vor der Sommerpause 2023 vorzulegen.** Das Zielszenario wird erneut zum Beschluss vorgelegt.

Sachverhalt:

Begründung erfolgt mündlich.

Anlagen:

keine