

Tagesordnung öffentlicher Teil

Sitzung des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben

Sitzung: Dienstag, 13.06.2023, 15:00 Uhr

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

Tagesordnung

Öffentlicher Teil:

1. Eröffnung der Sitzung
2. Genehmigung des Protokolls der Sitzung vom 04.04.2023 (öffentlicher Teil)
3. Mitteilungen
- 3.1. Fußverkehrsstrategie Projektbericht "Gut gehen lassen" 23-20943
- 3.2. Mobilitätsentwicklungsplan - Sachstandsbericht 2023 23-20995
- 3.3. 3. Kompaktbericht zum Umsetzungsstand des Ziele- und Maßnahmenkatalogs "Radverkehr in Braunschweig" 23-21287
- 3.4. Bericht der Unfallkommission zu Fahrradunfällen 2022 23-20999
- 3.5. Ideenplattform - Veto gegen die Haltverbotsmaßnahme Am Hohen Tore in Braunschweig 23-20492
4. Abrechnung von Straßenbaumaßnahmen nach der Straßenausbaubeitragssatzung 23-21259
- Aufwandsspaltung und Abschnittsbildung -
5. Neubau eines Sockels für die Katzenstele 23-21300
6. Abfallentsorgungssatzung, 7. Änderung 22-20054
7. Überarbeitung der Förderrichtlinie für Lastenräder und -pedelecs 23-20867
8. Radverkehrsführung Rüniger Weg 23-21275
9. Saarbrückener Straße, Pilotprojekt: Fahrradpiktogramme zur Verdeutlichung des Mischverkehrs 23-20935
10. Anfragen
- 10.1. Ausweitung und Verdichtung der Parkzonen für E-Scooter 23-21328

Braunschweig, den 6. Juni 2023

Betreff:

Fußverkehrsstrategie Projektbericht "Gut gehen lassen"

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

11.04.2023

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 322 Nördliche Schunter-/Okeraue (zur Kenntnis)	18.04.2023	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 212 Südstadt-Rautheim-Mascherode (zur Kenntnis)	25.04.2023	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis)	02.05.2023	Ö

Sachverhalt:

Braunschweig wurde als eine von fünf Modellkommunen bei der Entwicklung einer Fußverkehrsstrategie vom Fachverband Fußverkehr Deutschland und Fußgängerschutzverein FUSS e. V. (FUSS e. V.) ausgewählt. Das Projekt mit dem Titel „Gut gehen lassen – Bündnis für attraktiven Fußverkehr“ soll dazu beitragen, die Sicherheit und Attraktivität des Zufußgehens zu erhöhen, sowie Stadtverwaltungen entsprechende Maßnahmen und Empfehlungen dafür an die Hand zu geben. Ausgewählt wurden neben Braunschweig auch Erfurt, Flensburg, Meißen und Wiesbaden. Das Projekt hat eine Laufzeit von zwei Jahren und wird vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit und vom Umweltbundesamt gefördert. Der Projektbericht wurde der Stadtverwaltung in einer Abschlussveranstaltung am 22.03.2023 überreicht.

Mit der DS 22-18211 wurde das Untersuchungsgebiet Wenden und Rautheim bekanntgegeben.

Im Rahmen des Projektes hat FUSS e. V. strategische Gespräche mit der Stadtverwaltung, einen Workshop mit Mobilitätsverbänden, ein Fußverkehrs-Check mit engagierten Bürger*innen, eine öffentliche Aktion auf der Straße und eine Begehung mit Teilnehmer*innen aus der Kommunalpolitik durchgeführt. Straßen, Wege und Plätze wurden aus der speziellen Perspektive der Fußgängerinnen und Fußgänger betrachtet.

Projekt

Der Projektbericht „Gut gehen lassen“ ist als Anlage beigelegt; nachstehend erfolgt eine Kurzübersicht.

Für gutes Zufußgehen stellt FUSS e. V. folgende Kriterien in den Fokus:

- Komfort, Sicherheit und Barrierefreiheit
- durchgängiges Fußverkehrsnetz
- attraktive Fußverkehrsachsen
- sichere und komfortable Querungen
- freie Sichtfelder
- Konflikte mit dem Radverkehr abbauen
- Schulwege und Mobilität von Kindern

Diese Kriterien wurden herangezogen, um mit Fokus auf den Stadtteil **Wenden** Maßnahmen zur Verbesserung des Fußverkehrs zu erarbeiten:

Maßn.-Nr.	Lage	Beschreibung/Empfehlung
M01	Heideblick	- Baumpflanzungen in regelmäßigen Abständen
M02	Heideblick (Haltestelle Aschenkamp)	- Rückschnitt der Hecke des angrenzenden Grundstücks - im Bereich der Haltestelle/Einmündung die Trennung des Seitenraums in Rad- und Gehweg auflösen
M03	Aschenkamp (Ecke Hauptstr.)	- Gestaltung eines Mini-Kreisverkehrs mit Fußgängerüberwegen an allen Armen
M04	Hauptstraße (Veltenhöfer Straße/Im Steinkamp)	- fehlende Straßenbäume nachpflanzen, um vollständigen Alleecharakter wieder herzustellen
M05	Wohnstraßen	Brentanostr., Grothstr., Geibelstr., Alter Postweg, Gellertstr., Rilkestr., Stromstr. - Straßen als „Verkehrsberuhigte Bereiche“ ausweisen - Markierung des Verkehrszeichens am Beginn jeder Zone auf der Fahrbahn - wechselseitiges Parken anordnen und markieren - Ausgestaltung mit Elementen wie Sitzmöglichkeiten, Pflanzkübeln und ggf. Fahrradständern - vereinzelt Bäume pflanzen
M06	Rad- und Fußweg entlang der Straßenbahntrasse	- Weg als reinen Fußweg ausweisen - alternative Radroute anlegen
M07	Heideblick (Verbindung zur Zoppotstraße)	- Weg verbreitern auf 2,50 m
M08	Am Obstgarten	- gemeinsam mit der zuständigen Wohnungsbaugesellschaft Zugangswege für Zufußgehende von Norden und Süden schaffen

Darüber hinaus empfiehlt FUSS e. V. zu prüfen, inwieweit die Vernetzung für den Fußverkehr in Wenden verbessert werden kann. Im Vergleich dazu bestehe in Rautheim diese Vernetzung bereits (im Bereich Zum Heseberg). Für das Neubaugebiet Wenden-West solle dieser Aspekt unbedingt von vornherein berücksichtigt und eine Durchlässigkeit für den Fußverkehr unbedingt gewährleistet werden.

In **Rautheim** gäbe es zahlreiche Verbesserungsbedarfe bei der Barrierefreiheit (ähnlich wie in Wenden), die schrittweise mit kleinteiligen Einzelmaßnahmen hergestellt werden können. Eventuell empfiehlt es sich, weitere Straßen als Verkehrsberuhigte Bereiche auszuweisen. Die bestehende Vernetzung für Zufußgehende des Quartiers solle erhalten bleiben und insbesondere in Hinblick auf die Stadtbahnerweiterung sollten die Haltestellen an für das Quartier wichtige und durchgängige Wegeachsen angeknüpft werden. Ähnlich wie in Wenden vorgeschlagen, solle die Einrichtung von Mobilitätshubs bei dem Ausbau der Stadtbahn nach Rautheim direkt mitgedacht werden.

Neben den konkreten Maßnahmen wurden auch strategische Handlungsempfehlungen, wie die Erarbeitung einer Fußverkehrsstrategie, der Benennung eines Fußverkehrsbeauftragten (m/w/d) oder der Einführung eines Arbeitskreises Fußverkehr vorgeschlagen.

Stellungnahme der Verwaltung und weiteres Vorgehen

Der Projektbericht wird als Grundlage für die weitere Förderung des Fußverkehrs berücksichtigt. Zu bedenken ist, dass das Projekt - so auch die Aufgabenstellung - ausschließlich die Perspektive des Zufußgehenden betrachtet hat. Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind im Sinne einer integrierten Betrachtung neu zu bewerten.

Eigenständige, größere Straßenbau-Projekte zum Fußverkehr sind derzeit nicht mit den vorhandenen personellen und finanziellen Ressourcen umsetzbar. Kleinere verkehrliche Maßnahmen können durch globale Mittel und im Zuge geplanter Straßenbauvorhaben berücksichtigt werden. Eine entsprechende Planung wurde beispielsweise mit der DS 21-16749 „Planung und Ausbau der Straßen Rosenkamp und Blumenweg“ beschlossen. Das mit DS 20-13884 vorgelegte Konzept für Verkehrsberuhigte Bereiche in Wenden Süd-West wurde abgelehnt.

Der Projektbericht wird zudem im Mobilitätsentwicklungsplan (MEP) berücksichtigt. Ebenso ordnet der MEP den Fußverkehr in einer ausgewogenen, integrierten Verkehrsplanung ein. Weitere Schritte, Maßnahmen und strategische Ausrichtungen zur Förderung des Fußverkehrs werden daher im Rahmen des MEP geprüft. Erforderliche Gremienbeschlüsse werden durch diese Mitteilung nicht ersetzt.

Grundsätzlich wird in jeder Planung der Fußverkehr berücksichtigt.

Leuer

Anlage/n:

Projektbericht „Gut gehen lassen“ in Braunschweig

Projektbericht mit Maßnahmenprogramm

Gut gehen lassen

in Braunschweig



Fachverband Fußverkehr Deutschland
und Fußgängerschutzverein FUSS e.V.



Impressum

Herausgeber:

Fachverband Fußverkehr Deutschland und Fußgängerschutzverein
FUSS e.V.

Exerzierstraße 20, 13357 Berlin

Telefon: 030 / 492 - 74 73, Fax - 79 72

info@fuss-ev.de, www.fuss-ev.de

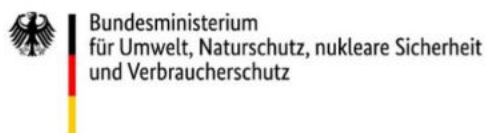


Autoren: Patrick Riskowsky, Bertram Weisshaar (FUSS e.V.)

Stand: 21.03.2023

Für Fragen und Anregungen wenden Sie sich an das Projektteam per Mail an: fvs@fuss-ev.de.

Förderhinweis: Dieses Projekt wurde gefördert durch das Umweltbundesamt und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV). Die Mittelbereitstellung erfolgt auf Beschluss des Deutschen Bundestages.



Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei den Autorinnen und Autoren.

Inhalt

1	Das Projekt „Gut gehen lassen“	5
1.1	Ziel des Projekts.....	5
1.2	Projektteilnahme als Modellstadt	5
1.3	Projektbestandteile	6
1.4	Ziel des Projektberichts	6
2	Fußverkehr fördern: Mit kleinen Schritten Großes bewirken.....	7
3	Fußverkehr in Braunschweig	8
4	Projektverlauf und Dokumentation der Projektmodule	9
4.1	Projektverlauf	9
4.2	Das Untersuchungsgebiet.....	9
4.3	Projektauftritt mit der Stadtverwaltung	11
4.4	Fußverkehrs-Check: Methode und Beobachtungen	15
4.5	Workshop: Arbeitsschritte und Ergebnisse	17
4.6	Quartiersgeher:innen: Schulungsmethode und eingegangene Hinweise.....	20
4.7	Parteiengespräch auf dem Gehweg: Methode und Diskussionsgegenstand	21
5	Maßnahmenprogramm	27
5.1	Strategische Handlungsempfehlungen	27
5.1.1	Fußverkehrsstrategie / Fußverkehrskonzept	27
5.1.2	Fußverkehrs-Bedeutungsplan	28
5.1.3	Fußverkehrsbeauftragte:r	30
5.1.4	Arbeitskreis Fußverkehr	31
5.1.5	Beteiligung, Öffentlichkeitsarbeit und Außendarstellung.....	32
5.1.6	Tempobegrenzungen und Novellierung rechtlicher Vorgaben	32
5.1.7	Finanzierung	33
5.1.8	Umsetzung.....	33
5.2	Maßnahmenvorschläge im Untersuchungsgebiet.....	34
6	Literaturhinweis.....	47
7	Verwendete Quellen	48
8	Abbildungsverzeichnis	49
9	Anlagen.....	49

1 Das Projekt „Gut gehen lassen“

Die Beratung der Stadt Braunschweig durch den Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V. fand im Rahmen des Projektes „Gut gehen lassen – Bündnis für attraktiven Fußverkehr“ statt. Im Folgenden sind die Ziele und Bestandteile des Projektes beschrieben.

1.1 Ziel des Projekts

Das Gehen ist die sozialste, gesündeste und umweltfreundlichste Form der Fortbewegung. Menschen legen unabhängig von Alter, sozialer Herkunft und Arbeits- und Lebenssituation einen gewissen Anteil ihrer täglichen Wege zu Fuß zurück. Besonders in Städten spielt der Fußverkehr eine zentrale Rolle. Kurze Wege (bis zu 2 km) sind zu Fuß am schnellsten und kostengünstigsten zurückzulegen.[1]

Trotzdem ist das Verkehrsnetz der meisten deutschen Städte noch immer primär auf Autos ausgelegt. Zufußgehende begegnen auf ihren Wegen oft Hindernissen und Sicherheitsrisiken, als vulnerabelste Gruppe im Straßenverkehr werden ihnen unübersichtliche Überwege und schmale, unebene oder nicht barrierefreie Gehwege oft zur Gefahr. Besonders für Kinder und ältere Personen, die besonders viel zu Fuß unterwegs sind, können eine unzureichende Infrastruktur und unvorhersehbare Gefahrenstellen das Gehen gefährlich und unattraktiv machen und dafür sorgen, dass unfreiwillig auf andere Fortbewegungsmittel zurückgegriffen wird, die weniger umweltfreundlich und gesundheitsfördernd sind.[1]

Das Projekt „Gut gehen lassen – Bündnis für attraktiven Fußverkehr“ involvierte fünf Modellstädte in ein Programm zur Förderung des Fußverkehrs. Mit dem Projekt wurden Mitarbeitende der Stadtverwaltung sowie die Kommunalpolitik für die Belange der Zufußgehenden sensibilisiert. Zudem wurden aus der Bürgerschaft Interessierte gewonnen, die zu sogenannten „Quartiersgeher:innen“ ausgebildet wurden, um stadtweit Hinweise zu Mängeln in der Fußverkehrsinfrastruktur zu sammeln und Maßnahmen zur Verbesserung vorzuschlagen. Im Vordergrund standen dabei kurzfristig umsetzbare Interventionen, was insbesondere bei punktuellen Maßnahmen erreicht werden kann. Das Projekt wurde vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV) und vom Umweltbundesamt gefördert und vom Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V. im Zeitraum 1.5.2021 – 30.4.2023 durchgeführt.

1.2 Projektteilnahme als Modellstadt

Die Stadt Braunschweig hat sich 2021 um die Teilnahme an dem Projekt beworben und wurde aus 30 Bewerbungen als eine von fünf Modellkommunen von FUSS e.V. ausgewählt. Die durch den Oberbürgermeister Braunschweigs unterzeichnete Bewerbung (siehe Anlage 1) war mit der Absichtserklärung verbunden, einige der im Projektverlauf von FUSS e.V. erarbeiteten Maßnahmen zur Verbesserung des Fußverkehrs in absehbarer Zeit umzusetzen.

Zwischen der Stadtverwaltung, vertreten den Fachbereichsleiter Tiefbau und Verkehr, und dem FUSS e.V., vertreten durch Projektleiter Herrn Riskowsky, wurde für die Zusammenarbeit im Rahmen des Projektes „Gut gehen lassen“ eine Zielvereinbarung (siehe Anlage 2) getroffen, welche die vorgesehenen und nunmehr umgesetzten Projektbausteine sowie die Form der Zusammenarbeit, der Projektdokumentation und der Öffentlichkeitsarbeit vorab klärte.

1.3 Projektbestandteile

Das Projekt „Gut gehen lassen“ gliederte sich in folgende Module:

1. Auftakttermin: Kennenlernen sowie Verständigung über den Projektablauf und das Untersuchungsgebiet (mit Stadtverwaltung);
2. Fußverkehrs-Check im Untersuchungsgebiet durch FUSS e.V.;
3. Fußverkehrs-Workshop (mit Fachöffentlichkeit);
4. Akquise und Schulung von engagierten Bürger:innen (sogenannten Quartiersgeher:innen) durch FUSS e.V.;
5. öffentlichkeitswirksame Aktion im öffentlichen Raum durch FUSS e.V.;
6. Parteiengespräch auf dem Gehweg – eine Begehung mit Kommunalpolitiker:innen;
7. Erarbeitung von Maßnahmen und Empfehlungen zur Verbesserung der Situation im Fußverkehr in Form eines Maßnahmenprogrammes, das Ergebnisse aus den obigen Projektbausteinen aufgreift;
8. Abschlussveranstaltung zur Präsentation der wesentlichen Projektergebnisse von FUSS e.V. und Übergabe des Projektberichts an die Stadtverwaltung und -politik.

Über den gesamten Projektzeitraum hinweg wurde das Projekt von einer kontinuierlichen Öffentlichkeitsarbeit begleitet, beispielsweise durch Pressemitteilungen, Posts in den sozialen Medien und der Veröffentlichung von Informationen auf der Webseite der Stadt (braunschweig.de) und der Projekt-Webseite von FUSS e.V. (fussverkehrsstrategie.de).

1.4 Ziel des Projektberichts

Der Projektbericht dient der Dokumentation aller im Rahmen des Projekts „Gut gehen lassen – Bündnis für attraktiven Fußverkehr“ stattgefundenen Veranstaltungen und Begehungen sowie der im Zuge dessen gesammelten Hinweise zum Fußverkehr. Er enthält ein aus den Analysen und Hinweisen heraus erarbeitetes Maßnahmenprogramm mit Verbesserungsvorschlägen für ein bestimmtes Untersuchungsgebiet.

In diesem Projektbericht sind die Belange und Erfordernisse des Fußverkehrs in den Fokus gerückt. Die Bewertung und Einschätzung der untersuchten Situationen sowie die Formulierung von Maßnahmen folgt dabei möglichst konsequent der Perspektive des Fußverkehrs. Die Abwägung mit den Interessen der anderen Verkehrsarten bleibt nachgelagert dem kommunalpolitischen Abstimmungsprozess als Aufgabe überlassen.

2 Fußverkehr fördern: Mit kleinen Schritten Großes bewirken

Es gibt viel gute Gründe, das Gehen als Form der Fortbewegung zu fördern: Fußwege erschließen die Stadt sehr flächensparend und im Vergleich zu den anderen Verkehrsträgern enorm kostengünstig. Dabei ist das Gehen viel mehr als lediglich eine Verkehrsart: Die Gehwege, Plätze und Parks bilden eben jene öffentlichen Räume, in denen sich das öffentliche Leben insbesondere entwickeln kann. (Hingegen stellt sich dieses öffentliche Miteinander weit weniger ein in den Pkw-Reihen vor den Ampeln, in Bussen und Bahnen wie auch nicht auf Radwegen.) Gehen ist die Verkehrsart, die sich weitgehend intuitiv von allein regelt, weshalb es auch in den Fußverkehrszonen keine Verkehrszeichen und Ampelanlagen braucht, gleichwohl hier die höchste Verkehrsdichte anzutreffen ist. Nicht zuletzt ist die gehende Stadt eine gesunde Stadt: Zufußgehende emittieren keine Schadstoffe und zugleich bewirken sie fast nebenbei einen aktiven Beitrag zur Erhaltung der Gesundheit.

Kommunalpolitik und Stadtverwaltungen müssen durch eine inklusive Stadtplanung sowie gezielte Maßnahmen die Bedingungen des Fußverkehrs und die Flächengerechtigkeit verbessern. Um einen Reformstau und damit eine weitere Verzögerung und Verstärkung der Probleme zu vermeiden, ist eine schnelle Umsetzbarkeit der Maßnahmen essenziell. Ziel von Kommunalpolitik und Stadtverwaltung sollte es sein, das Gehen für breite Schichten der Bevölkerung attraktiv zu machen. Dies kann einerseits durch Effizienz und Sicherheit und andererseits durch persönliche Motivierung erreicht werden. Ein kohärentes, qualitatives Fußwegenetz, das Quellen und Ziele barrierefrei verbindet und kurze Wege ermöglicht, trägt dazu bei, dass das Gehen als effiziente Mobilitätsform wahrgenommen wird. Gut platzierte Querungshilfen, übersichtliche Ein- und Ausfahrten und gute Sichtbeziehungen des Verkehrs sorgen für mehr Sicherheit. Die persönliche Motivation zum Gehen kann durch ein attraktives Straßenbild, Sitzgelegenheiten oder die Beruhigung des Autoverkehrs gesteigert werden. Ein besonderes Augenmerk sollte bei der Planung von Maßnahmen auf den Bedürfnissen von Kindern sowie von älteren und mobilitätseingeschränkten Personen liegen. Die Barrierefreiheit und die Verkehrssicherheit auf Schulwegen und an Orten, an denen Kinder ihre Freizeit verbringen, können durch gezielte Maßnahmen erhöht werden.[1]

In vielen Fällen können bereits kostengünstige und schnell umsetzbare Maßnahmen entscheidende positive Veränderungen für den Fußverkehr bewirken. Einige Beispiele samt Kostenschätzungen beschreibt die im Rahmen des Projekts „Gut gehen lassen“ im Dezember 2022 von FUSS e.V. herausgegebene Broschüre „Mit kleinen Schritten Großes bewirken“.



Abbildung 1: Broschüre „Mit kleinen Schritten Großes bewirken“ (Gestaltung und Satz: NeuWerk)

3 Fußverkehr in Braunschweig

Braunschweig liegt mit rund 250.000 Einwohnenden im Norddeutschen Tiefland und ist nach Hannover die zweitgrößte Stadt von Niedersachsen. Damit ist die Stadt ein wichtiges Versorgungszentrum.[2] Viele Besucher:innen erkunden die Stadt zu Fuß die Innenstadt mit ihrer weit verzweigten Fußgängerzone und vielen Stadtplätzen sowie zahlreichen Einkaufsmöglichkeiten. Seit 2007 gibt es in der Innenstadt ein Fußgängerleitsystem, es „dient als Informationsquelle für den Braunschweiger[:innen], Tourist[:innen], Neubürger[:innen], Dienstreisende, Pendler[:innen] und Besucher[:innen] aus dem Umland.[3]“

Aber auch die Braunschweiger:innen selbst gehen in ihrer Stadt viel zu Fuß. Auf der Webseite der Stadt heißt es: „Zu Fuß gehen ist für die meisten Braunschweiger alltäglich: Sei es der Weg zum Bäcker, zur Bushaltestelle oder der Spaziergang im Grünen: Der Fußverkehr ist Bestandteil fast jeder Wegekette. Schon jetzt machen zu Fuß zurückgelegte Wege einen Anteil von 19% bezogen auf die Anzahl der täglichen Wege in Braunschweig aus.[3]“

Weitere Anteile an Wegen entfallen zu 24 Prozent auf den Radverkehr sowie mit nur 10 Prozent auf den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Der motorisierte Individualverkehr (MIV) macht mit rund 47 Prozent noch immer den größten Anteil aus. Jedoch ist dabei zu bedenken, dass bei der Nutzung jedes Verkehrsmittels auch immer ein Teil der Etappe zu Fuß zurückgelegt wird, sei es zum Parkplatz, zum Fahrradständer oder zur Stadtbahnhaltestelle.[4]

Die Stadt Braunschweig erarbeitet derzeit einen Mobilitätsentwicklungsplan (MEP), in dem unter anderem der Fußverkehr eine gleichberechtigte Rolle spielen soll.[5] Im aktuell gültigen integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK) kommt der Fußverkehr noch etwas zu kurz, beinhaltet dennoch bereits wichtige Maßnahmen: So ist geplant, den Fußverkehr in Braunschweig mithilfe einer Fußverkehrsstrategie zu verbessern und dem Zufußgehen so mehr Beachtung zu schenken. Ebenfalls wird die Nahbereichsmobilität in den jeweiligen Stadtteilen gefördert, Standards für den Ausbau von Fußverkehrsanlagen formuliert und eine Fußnetzverbindung erarbeitet. Auch ist die Erarbeitung des Konzepts „Stadt der kurzen Wege“ Thema im ISEK. Ziel dieses Konzepts ist es, die Erreichbarkeit alltäglicher Ziele so zu verbessern, dass diese weitestgehend fußläufig, mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV erreichbar sind und Fahrten mit dem eignen Pkw reduziert werden.[4]

4 Projektverlauf und Dokumentation der Projektmodule

In diesem Kapitel wird zunächst der Ablauf des Projekts beschrieben, die untersuchten Gebiete vorgestellt und anschließend die Inhalte und Ergebnisse der einzelnen Projekttermine in chronologischer Reihenfolge nacheinander aufgeführt.

4.1 Projektverlauf

Das Projekt „Gut gehen lassen – Bündnis für attraktiven Fußverkehr“ startete in Braunschweig im Oktober 2021 mit einem Auftakttermin, bei welchem die betreffenden Abteilungen der Stadtverwaltung teilnahmen. Eine Gesprächsrunde mit anschließendem Stadtspaziergang bildete den gemeinsamen Einstieg in die Thematik Fußverkehrsförderung. Ziel des gemeinsamen Termins war neben dem persönlichen Kennenlernen insbesondere die Aussprache zum weiteren Projektablauf (s. Kapitel 4.3).

Ende April 2022 folgte ein von FUSS e.V. durchgeführter Fach-Fußverkehrs-Check (s. Kapitel 4.4). Betrachtet wurden dabei die zwischenzeitlich abgestimmten Untersuchungsräume in den Stadtteilen Wenden und Rautheim. Dabei wurde der Schwerpunkt zunächst auf das Gebiet in Wenden gelegt, von wo Erkenntnisse auf das Gebiet in Rautheim übertragen wurden (s. Kapitel 4.2).

Am 29. April 2022 wurde die Fachöffentlichkeit zu einem Workshop eingeladen (s. Kapitel 4.5), um Stärken und Schwächen des Fußverkehrs im Untersuchungsgebiet Wenden zu identifizieren und über mögliche Qualitätskriterien für ein Modellquartier Fußverkehr zu diskutieren. Die Teilnehmenden konnten ihre Hinweise in bereitgestellten Karten verorten.

Darüber hinaus hat FUSS e.V. zusammen mit der Stadt Braunschweig per Pressemitteilung in der Bürgerschaft dazu aufgerufen, sich an dem Projekt als „Quartiersgeher:innen“ zu beteiligen. Es meldeten sich rund 30 interessierte Bürger:innen. Im Frühjahr hat FUSS e.V. für die Interessierten ein Online-Seminar zum Einstieg in die Thematik Fußverkehr angeboten. Ein mit den Quartiersgeher:innen unternommener Spaziergang vertiefte die Schulung zur Durchführung von Fußverkehrs-Checks ganz praktisch. Im Anschluss haben die Quartiersgeher:innen bis Ende des Jahres 2022 für die Gebiete, in denen sie regelmäßig zu Fuß gehen, Hinweise gesammelt und Verbesserungsvorschläge angebracht (s. Kapitel 4.6).

Ein sogenanntes „Parteiengespräch auf dem Gehweg“ bildete einen weiteren Meilenstein des Projekts: Ende September 2022 führte eine Begehung die Kommunalpolitik und interessierte Bürger:innen durch das Untersuchungsgebiet in Wenden zu den identifizierten Problemstellen (s. Kapitel 4.7).

Aus den Erkenntnissen all dieser Termine und Beteiligungen hat FUSS e.V. das mit diesem Papier vorgelegte Maßnahmenprogramm erarbeitet, welches am 22. März 2023 im Rahmen einer Abschlussveranstaltung an die Stadtverwaltung Braunschweig und die Kommunalpolitik übergeben wurde.

4.2 Das Untersuchungsgebiet

Als Hauptuntersuchungsgebiet wurde im Nachgang der Auftaktveranstaltung der Stadtteil Wenden im äußersten Norden der Stadt Braunschweig abgestimmt. Wenden wurde 1031 erstmals urkundlich erwähnt und 1341 unter dem Patronat der Herren von Wenden zur selbstständigen Gemeinde. Das „Sackgassendorf“ dehnte sich im 18. Und 19. Jahrhundert als „Haufendorf“ weiter

aus. Nach den Weltkriegen kamen weitere Wohngebiete mit Miets- und Einfamilienhäusern hinzu. Heute finden sich nur noch wenige historische Gebäude in Wenden, die von dem nun kaum noch vorhandenen landwirtschaftlichen Betrieb zeugen. Seit dem Bau der Autobahnen A2 und A391/B4 sowie des Mittellandkanals befindet sich der Stadtteil quasi in Insellage.[6] Aktuell entsteht in Wenden-West ein weiteres Wohn- und Gewerbegebiet, für das im September 2022 der Spatenstich erfolgte.[7]

Auf Wunsch der Stadtverwaltung und des Bezirksbürgermeisters wurde die Fußverkehrs-Infrastruktur im Stadtteil Rautheim ebenfalls untersucht. Hintergrund ist eine angedachte Erweiterung der Stadtbahn nach Rautheim [8], welche in Wenden bereits existiert. Der Vergleich beider Stadtteile sollte Hinweise liefern, was in Bezug auf den Fußverkehr in Rautheim zu berücksichtigen ist.

Rautheim liegt im Südosten Braunschweigs und ebenfalls 1031 erstmals urkundlich erwähnt. Das Dorf, das im 18. Jahrhundert aus einem Ackerhof und mehreren Halbspännerhöfen bestand, wandelte sich mit der 19. Jahrhundert Einzug haltenden Industrialisierung. Mit der Gründung einer Zuckerfabrik stieg die Zahl der Einwohnenden rasant an. Es entstehen „Dreiseithöfe“ zur funktionalen Trennung von Wohn- und Wirtschaftsbereich. Im Jahr 1974 wurde Rautheim in die Stadt Braunschweig eingemeindet.[9]

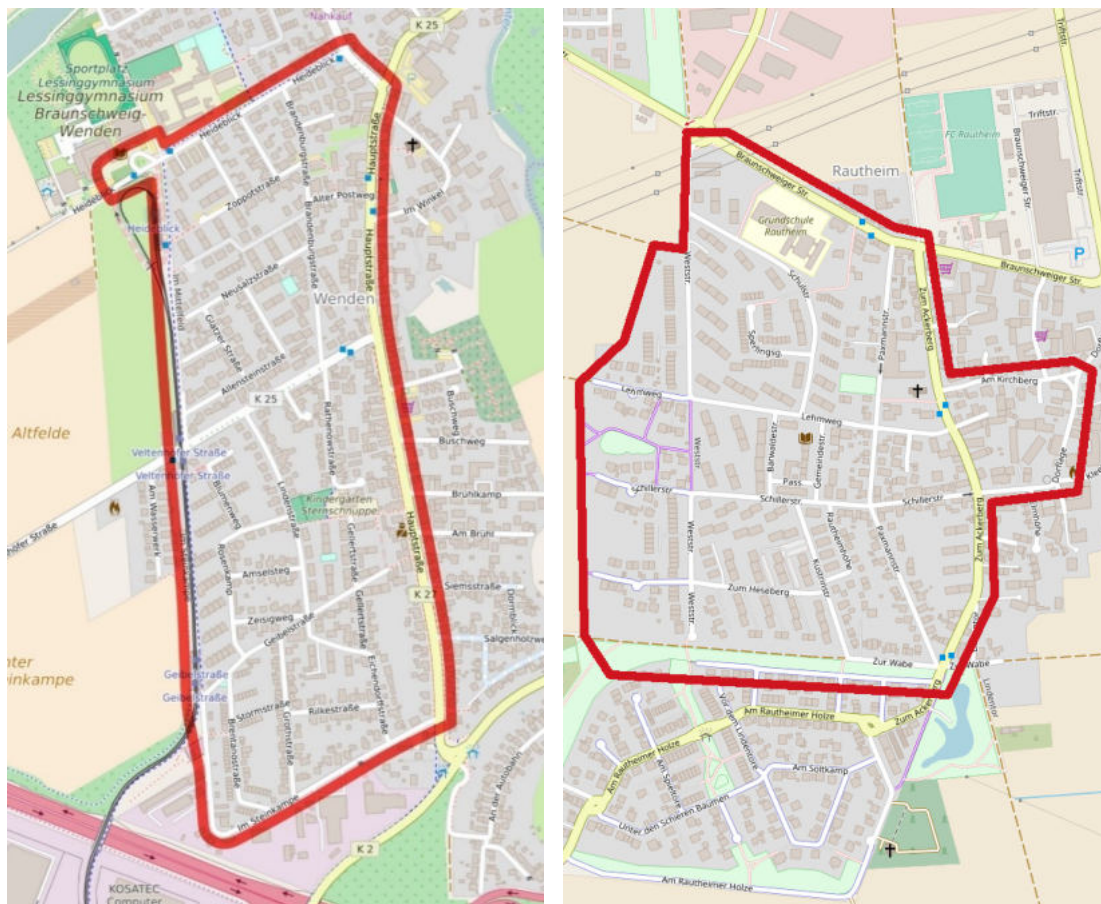


Abbildung 2: Das Hauptuntersuchungsgebiet Wenden und das Vergleichsgebiet Rautheim

4.3 Projektauftritt mit der Stadtverwaltung

Datum: Donnerstag, 21. Oktober 2021, 14 - 17 Uhr

Ort: Rathaus Braunschweig (mit anschließendem Rundgang durch das Stadtzentrum)

Anwesende: 15

- FUSS e.V.
- Stadtverwaltung:
 - Dezernat III – Stadtplanung, Verkehr, Tiefbau, Bau; Stadtbaurat
 - Dezernat VIII – Umwelt, Stadtgrün, Sport, Hochbau; Stadtrat
 - Verkehrsplanung
 - Verkehrsmanagement
 - Stadtentwicklung und Stadtplanung
 - Freizeitwege und Grünflächen
 - Sozialreferat
 - Strategische Projekte
 - Wirtschaftsförderung
- Weitere:
 - Regionalverband Großraum Braunschweig
 - Feuerwehr

Das „Auftrittsgespräch“ war der erste von insgesamt sechs Vor-Ort-Terminen des Projekts. Der Projektauftritt setzte sich aus einem Spaziergang und einer anschließenden Besprechung zur Ausrichtung des Projektes zusammen. Wesentliche Beobachtungen, Hinweise und Überlegungen der Teilnehmenden entlang des Spaziergangs sind nachfolgend stichwortartig dokumentiert. Es wurden bereits neuralgische Punkte deutlich, die erste Hinweise für den weiteren Projektverlauf und für näher zu untersuchende Themen geben.

Im Gespräch mit der Stadtverwaltung wurden weitere Punkte angesprochen:

- FUSS e.V. regte an, in der Stadtverwaltung eine Stelle für einen Fußverkehrsverantwortlichen zu besetzen sowie einen Arbeitskreis Fußverkehr zu gründen. Das Projekt „Gut gehen lassen“ soll von einer kontinuierlichen Öffentlichkeitsarbeit begleitet werden. Auf der neu angelegten Unterseite „Fußverkehrsstrategie“ der Webseite der Stadt Braunschweig soll der Fortgang des Projekts abgebildet werden.
- Die Querung des Innenstadtrings wurde vor wenigen Jahren zur Förderung des Radverkehrs verbessert. Dies brachte auch Verbesserungen für den Fußverkehr.
- Die Dichte an Bänken soll erhöht werden.
- Fußverkehrszählungen sind zu einzelnen Querungen vorhanden.

Spaziergang

Für den anschließenden Spaziergang hat jede Person im Vorhinein eine Spielkarte erhalten, auf der jeweils eine andere Rolle abgebildet ist:

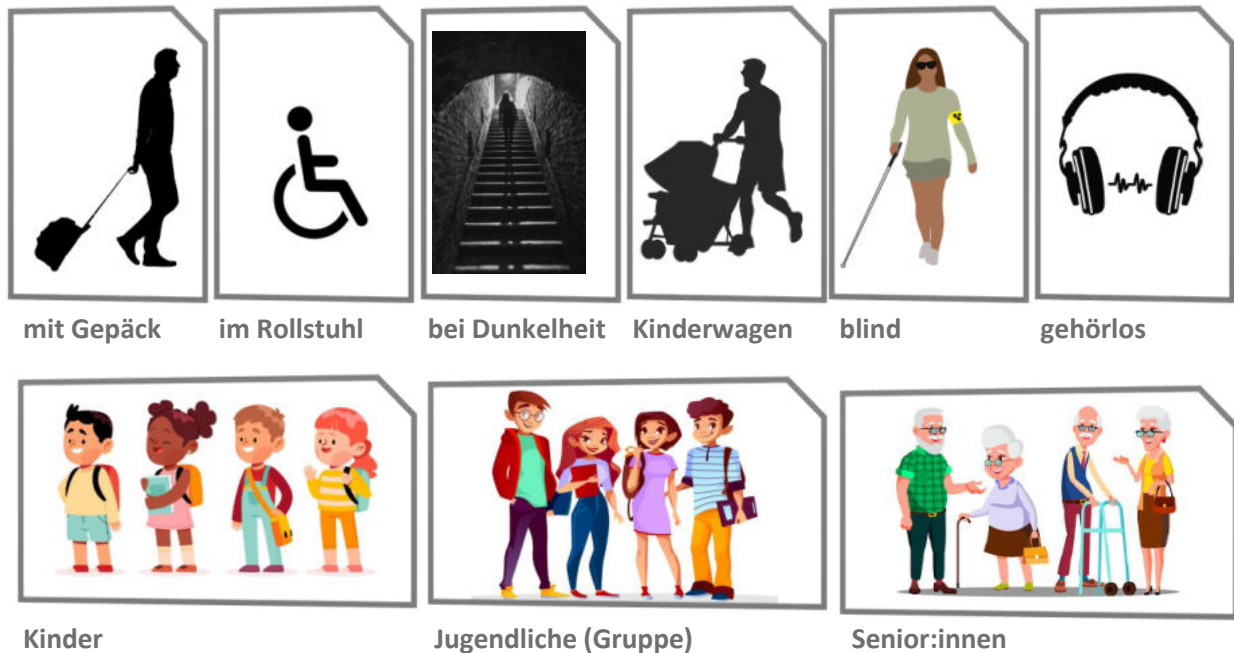


Abbildung 3: Belange unterschiedlicher Gruppen des Fußverkehrs

Diese Rollen zeigen die Vielfalt der Belange und Bedürfnisse des Fußverkehrs - der differenziertesten aller Verkehrsteilnehmergruppen. Auf all diese gilt es bei der Betrachtung des Fußverkehrs Rücksicht zu nehmen.

Entlang einer etwa 2 km langen Route, mit Start- und Endpunkt am Rathaus, wurden sechs ausgewählte Stationen unter Berücksichtigung der oben genannten Rollen beleuchtet und diskutiert. Dabei wurden Mängel, aber auch positive Anknüpfungspunkte ermittelt. Es konnte sogleich ein ämterübergreifender Austausch ebenso wie eine Sensibilisierung der Stadtverwaltung zum Thema Fußverkehr stattfinden. Wesentliche Beobachtungen, Hinweise und Überlegungen der Teilnehmenden sind nachfolgend stichwortartig dokumentiert.



Abbildung 4: Route und Stationen des Spaziergangs beim Projektauftritt

Anmerkung: Wegen schlechtem Wetter und mangels Zeit sind die Stationen 5 und 7 entfallen. Stattdessen wurde auf der Route am St. Nicolai-Platz Halt gemacht (neue Station 5).

Station 1: Platz der Deutschen Einheit / Rathaus

- Der große Platz vor dem Rathaus ist zum Spielen für Kinder gut geeignet. Im Sommer gibt es hier kleine Wasserfontänen.
- Die Trennung des Platzes durch die Münzstraße ist als problematisch zu sehen.
- Es gibt hier häufig Konflikte zwischen dem Fuß- und Radverkehr. Der Platz ist in der Regel stark frequentiert.
- Im Süden grenzt das Polizeikommissariat an den Platz. Aus der Einfahrt kommen öfters Polizeiwagen herausgefahren, was Ortsunkundige erschrecken kann.
- Für Menschen im Rollstuhl ist das kleinteilige Pflaster problematisch. Auch die Eingangstreppe zum Rathaus stellt eine Barriere dar.
- Für sehbehinderte Menschen gibt es keine Leitelemente, ihnen fällt die Orientierung hier besonders schwer. Ein Kontrastwechsel im Bodenbelag ist nicht vorhanden. Zu diskutieren wäre auch das Roteinfärben des Radwegs.
- Der Platz steht unter Denkmalschutz.
- Früher gab es hier mehr Platz für Autos, dieser Platz wurde den Zufußgehenden gegeben.

Station 2: Bohlweg / Stobenstraße / Waisenhausdamm

- Der Gehweg ist aufgrund der Außengastronomie (Tische, Stühle, Schirme) im Verhältnis zu den Fußgängermengen, die diesen benutzen, recht beengt. Der Radweg nimmt zusätzlich Platz zum Gehen im Seitenraum weg. Es können gerade so drei Personen nebeneinander laufen. Sogenannte Kundenstopper stehen stellenweise im Weg. Die Flächen für die Gastronomie sind an dieser Stelle „auf Kante genäht“.
- Tische und Stühle der Gastronomie stellen einen alternativen Rettungsweg zu.
- Die Gastronomie trägt jedoch wesentlich zur Atmosphäre und Lebendigkeit des Raumes bei. Es lässt die Zufußgehenden etwas „erleben“.
- Es könnte Platz hinzugewonnen werden, wenn der Radverkehr auf die Fahrbahn verlagert werden würde. Vor allem im Haltestellenbereich ist die Radwegführung problematisch.
- Lieferzonen sollten bei den Überlegungen stets mitberücksichtigt werden. Straßenbegleitende Stellplätze könnten dafür weichen.
- Es handelt sich insgesamt um einen komplexen Raum, in dem viele Bedürfnisse aufeinander-treffen. Zu unterscheiden sind beispielsweise Freizeit- und Berufswege: „Gedränge schafft Atmosphäre, ist jedoch ärgerlich, wenn man es eilig hat.“ Auch die Querverkehre produzieren Konflikte.

Station 3: Ägidienmarkt

- Dieser Platz wurde vor Kurzem umgestaltet.
- Ein Problem bleibt aber weiterhin die Zweiteilung durch die stark befahrene Auguststraße mit Stadtbahn in Mittellage und der Verkehrslärm. Vor der Umgestaltung wurde das Queren der Straße durch einen Zaun auf dem Mittelstreifen verhindert, dieser wurde entfernt und damit eine neue Wegebeziehung geschaffen. Es wurde zudem Tempo 30 angeordnet.
- Der Platz wird bislang von den Bürger:innen nicht gut angenommen.
- Es fehlt an belebenden Erdgeschoss-Nutzungen.
- Für Jugendliche ist der Platz nicht attraktiv, sie brauchen ungestörte Nischen, wo sie sich in Gruppen zurückziehen können.
- Auch für Kinder bzw. Familien ist der Platz wenig attraktiv, es fehlt an Spielmöglichkeiten.
- Für Senior:innen fehlen Lehnen an den Bänken, die sie beim Aufstehen zum Abstützen brauchen. Die Bänke leuchten im Dunkeln.

Station 4: Ölschlägern / Magnikirche

- Der ruhende Verkehr (parkende Autos) ist in der Straße „Ölschlägern“ sehr präsent. Der Straßenquerschnitt ist historisch geprägt. Hier stellt sich die Grundsatzfrage, wie sehr das straßenbegleitende Parken das Stadtbild und den öffentlichen Raum beeinträchtigt.
- Radfahrende nutzen verstärkt den Gehweg, da das Kopfsteinpflaster der Fahrbahn mit dem Fahrrad schwer zu befahren ist. Allerdings ist das Kopfsteinpflaster sehr wertvoll für das Stadtbild.
- Die Gehwege sind recht schmal. Um diese zu verbreitern, müssten etwa 12 bis 18 Stellplätze wegfallen.
- Der Lieferverkehr für die angrenzenden kleinen Geschäfte ist hier nicht gut gelöst.
- Der Platz vor der Magnikirche ist sehr belebt, vor allem in den wärmeren Jahreszeiten, wenn die Außengastronomie Saison hat. Auf dem Platz herrscht dann eine schöne Atmosphäre.
- Für geheingeschränkte Personen oder Menschen im Rollstuhl ist der Belag des Platzes problematisch. Bei Trockenheit und Wind wird Sand der wassergebundenen Decke aufgewirbelt. Bei Regen entstehen Pfützen. Das Queren der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Bordsteine

und des Kopfsteinpflasters ebenfalls schwierig. Zudem unterbrechen stellenweise Grundstückszufahrten, die mit grobem Kopfsteinpflaster belegt sind, das Gehwegpflaster, was mobilitätseingeschränkten Menschen Schwierigkeiten bereitet.

Station 5: St.-Nicolai-Platz

- Die Ampel für den aus Norden aus dem Magnitorwall in den nach rechts in die Georg-Eckert-Straße einbiegenden Fahrzeugverkehr wurde neu installiert.
- An dieser Stelle staut sich der Fahrzeugverkehr bei rotem Signal regelmäßig so weit auf, dass Zufußgehende, die den Magnitorwall geradeaus entlang gehen möchten, Probleme haben, den „Rechtsabbieger“ zu queren. Zudem gilt diese Verbindung als Schulweg für die anliegende Grundschule Edith Stein.
- Auf der Dreiecksinsel befindet sich eine Bushaltestelle. Aufgrund dieser Lage ist die Zugänglichkeit der Haltestelle für Zufußgehende auf direktestem Wege erschwert, insbesondere bei regem Verkehrsaufkommen, bzw. mit einem Umweg (und ggf. einer Wartezeit) über eine signalisierte Querung verbunden.

Station 6: Ehrenbrechtstraße / Am Theater

- Diese Stelle ist ein neuralgischer Punkt, an dem es hin und wieder zu Verkehrsunfällen kommt, insbesondere aufgrund der auf den ersten Blick nicht ganz eindeutigen Radverkehrsführung. Viele Radfahrende nutzen unerlaubt die westliche Gehwegseite der Ehrenbrechtstraße.
- Die installierten Zebrastreifen schaffen für Zufußgehende eine vorrangige Querung zur Platzmitte, sind aber aufgrund der großen zu überwindenden Fahrbahnbreite grenzwertig.
- Der Bereich befindet sich aktuell in der Überplanung.

Fazit des Projektauftrags

Insgesamt konnte eine Sensibilisierung der Teilnehmenden für die Belange des Fußverkehrs und insbesondere für die Bedürfnisse verschiedener Nutzergruppen wie Kinder, Jugendliche, oder mobilitätseingeschränkte Menschen erreicht werden. Das wurde vor allem durch Situationsbeschreibungen der Teilnehmenden und das Vorbringen möglicher Verbesserungsvorschläge deutlich.

4.4 Fußverkehrs-Check: Methode und Beobachtungen

Das Projektteam von FUSS e.V. hat an zwei gewöhnlichen Wochentagen (28. und 29. April 2022) einen Fach-Fußverkehrs-Check im Format „Blitzlicht“ durchgeführt. Es handelt sich hierbei um eine recht schnelle und i.d.R. noch nicht in jedes Detail gehende Betrachtung der Zustände. „Blitzlichtartig“ (flashlight) bedeutet, dass die örtliche Situation für eine nur kurze Zeit „beleuchtet“ und betrachtet wird. Das Verfahren setzt weder eine umfassende Ortskenntnis voraus noch die Berücksichtigung von bisherigen Diskussionen, Beschlüssen, etc. Somit können die Ergebnisse gewisse Ungenauigkeiten und auch Ideen und Vorschläge für Maßnahmen enthalten, die in der Kommune bereits diskutiert und evtl. zustimmend oder abschlägig behandelt wurden. Hingegen liegt eines der Vorteile dieses Formats in dem „frischen“, unvoreingenommenen, von außen kommenden Blick.[10]

Zur Dokumentation des Fußverkehrs-Checks wurde die GehCheck-App genutzt. Mit dieser App lassen sich Gefahrenstellen und Hindernisse verhältnismäßig leicht und schnell festhalten. Die App funktioniert selbst auf einfachen Smartphones, eignet sich zugleich auch für umfangreiche Fußverkehrs-Checks. Für jede Stadt und jedes Dorf können so die Geh-Qualitäten und Mängel

analysiert und dokumentiert werden. Die Einträge sind verortet auf einer Karte, welche in der App sowie online eingesehen werden können unter: gehcheck.werdenktwas.de. Auf dieser Internetseite können die Einträge nach verschiedenen Vorgaben (Ort, Datum etc.) gefiltert werden und anschließend als PDF-Datei gesammelt exportiert werden.

Auf Grundlage des Fußverkehrs-Checks und unter Einbeziehung der Hinweise aus den bereits genannten Veranstaltungen hat FUSS e.V. mehrere Maßnahmenvorschläge erarbeitet, die in Kapitel 5.2 dargestellt sind.

Allgemeines Fazit der Beobachtungen

Wenden besitzt bereits gute Voraussetzungen und Anknüpfungspunkte für einen fußverkehrsfreundlichen Stadtteil: Mit seiner Ausdehnung von 1150 x 370 Metern, einigen Nahversorgungsangeboten, einer Grundschule und einem Gymnasium sowie einer sehr guten Anbindung an den ÖPNV lassen sich prinzipiell viele Alltagswege gut zu Fuß bewältigen. Positiv fiel beispielsweise die Elterntaxi-Haltestelle in der Straße Heideblick auf, da die Maßnahme zur verkehrlichen Entlastung und damit zu mehr Sicherheit für Schüler:innen beim Queren im unmittelbaren Bereich der Schulen (z.B. für den Weg zur Stadtbahnhaltestelle) beiträgt.

Jedoch bestehen auch eine Reihe an Defiziten in der Fußwegeinfrastruktur von Wenden: Eine große Problematik stellt die eingeschränkte Durchlässigkeit des Quartiers in Form von großen, zumeist eingefriedeten Grundstücksblöcken dar. So gibt es nur wenige durchgängige Wegeverbindungen in Ost-West-Richtung und es entstehen teils große Umwege für Zufußgehende, beispielsweise auf dem Weg zu einer der drei Stadtbahnhaltestellen. Zudem sind viele der Gehwege zu schmal, teilweise auch reparaturbedürftig, an manchen Stellen fehlen Gehwege ganz. Der entlang der Stadtbahntrasse geführte gemeinsame Geh- und Radweg beispielsweise ist in seiner Breite weit unter dem Maß der Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen und entspricht damit nicht dem Stand der Technik. Als besonders gefährlich für Zufußgehende stellt sich das Queren im Bereich Aschenkamp/Hauptstraße dar. Hier bedarf es einer gesicherten Lösung, um das Queren (z.B. für den Weg zum Supermarkt) zu erleichtern.

Im Vergleich zu Wenden besteht in Rautheim weitaus größerer Verbesserungsbedarf, um das Gehen attraktiver zu machen. Es besteht eine solide Anbindung an den ÖPNV durch mehrere Buslinien, das Nahversorgungsangebot ist allerdings gering, sodass die Bewohner:innen für ihre täglichen Besorgungen mitunter weite Wege in die Südstadt oder das Stadtzentrum zurücklegen müssen, die zu Fuß nicht adäquat zu bewältigen sind. Eine Verbesserung könnte die geplante Stadtbahnverbindung mit sich bringen. Hierbei ist auf die Herstellung von sicheren Querungsmöglichkeiten in nicht zu weiten Abständen und in Anknüpfung an wichtige Wegeverbindungen durch das Quartier zu achten. Außerdem sollte in jedem Fall der Einzelhandel in Rautheim gestärkt werden.

Darüber hinaus sind im gesamten Stadtteil Gehwege zu schmal und Querungen an vielen Stellen nicht barrierefrei (aufgrund zu hoher Bordsteinkanten). Als positive Voraussetzung für ein fußverkehrsfreundliches Rautheim ist - im Vergleich zu Wenden - die gute Durchlässigkeit des Stadtteils zu benennen, was kurze Wege mit sich bringt. In einigen verkehrsberuhigten Bereichen und auf durch Parks führenden Wegen ist das Gehen in Rautheim schon heute attraktiv.

4.5 Workshop: Arbeitsschritte und Ergebnisse

Datum: Freitag, 29. April 2022, 17-20 Uhr

Ort: Lessinggymnasium Braunschweig-Wenden (mit anschließendem Rundgang durch Wenden)

Anwesende: 19

- FUSS e.V.
- Stadtverwaltung:
 - Gesamtverkehrsplanung
 - Verkehrsplanung und -management
- aus der Fachöffentlichkeit
 - Bezirksbürgermeister Nördliche Schunter-/Okeraue
 - Verkehrsclub Deutschland (VCD)
 - BUND
 - Behindertenbeirat
 - Stadelternbeirat
 - Polizeiinspektion
 - Planerinnen Gleichstellung
- weitere Personen aus der Zivilgesellschaft

Am 29. April 2022 haben neun Vertreter:innen aus der Fachöffentlichkeit und der Stadtverwaltung sowie sieben Personen aus der Bürgerschaft am Workshop „Gut gehen in Braunschweig“ teilgenommen. Die Aufgabe bestand darin, Potenziale und Defizite der Fußverkehrsinfrastruktur im Untersuchungsgebiet Wenden zu ermitteln sowie Qualitätsstandards für den Fußverkehr zu definieren und kritisch zu diskutieren. Diese Qualitätsstandards sollen zunächst exemplarisch in einem Modellgebiet angewendet werden und künftig dann stadtweit der Stadtverwaltung und Kommunalpolitik als Leitlinien für die Fußverkehrsförderung dienen.

FUSS e.V. hat folgende Qualitätskriterien vor- und zur Diskussion gestellt:

1. Komfort, Sicherheit und Barrierefreiheit

- ✓ „Bauliche oder andere Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr sind [...] barrierefrei zu gestalten.“ (BGG, 2002)
- ✓ „Das Ziel jeglicher Verkehrsraumgestaltung muss sein, möglichst allen Menschen unabhängig von einer Behinderung die Teilhabe am öffentlichen Leben ohne besondere Erschwernisse zu ermöglichen.“ (H BVA, 2011)

2. Durchgängiges Fußverkehrsnetz

- ✓ Das Fußwegenetz wird auf Lücken überprüft und diese werden geschlossen.
- ✓ Das Fußwegenetz entspricht den jeweiligen Grundanforderungen der unterschiedlichen Straßentypen und -ausprägungen.
- ✓ Die Regelbreite wird durchgängig gewährleistet; Ausnahmen bedürfen einer besonderen Begründung.

3. Attraktive Fußwegeachsen

- ✓ Wichtige Wegeachsen des Fußwegenetzes werden als Vorzugsrouten ausgebaut. Diese verbinden Wohnquartiere mit wichtigen Zielen und Orten mit hoher Bedeutung.
- ✓ Vorzugsrouten dienen dem Alltagsverkehr, bieten aber auch zum Spaziergehen attraktive und sichere Verbindungen.

- ✓ Entlang solcher wichtiger Fußwegeachsen werden bei der Abwägung der Belange aller Verkehrsteilnehmer zueinander die Qualitätskriterien des Fußverkehrs vorrangig gewichtet.

4. Sichere und komfortable Querungen

- ✓ Entlang von Fußverkehrshauptwegen (Vorzugsrouten) werden an allen Kreuzungen, Einmündungen und Fahrbahnquerungen sichere und komfortable Querungshilfen ausgebildet. Das können beispielsweise Fußgängerüberwege (Zebrastreifen), Mittelinseln bzw. Mittelstreifen und Gehwegvorstreckungen sein.

5. Freie Sichtfelder

- ✓ Sichtfelder an Querungsstellen, Einmündungen und Kreuzungen werden analysiert und ggf. korrigiert.
- ✓ Falschparken in Kreuzungsbereichen und wichtigen Sichtfeldern wird konsequent unterbunden.

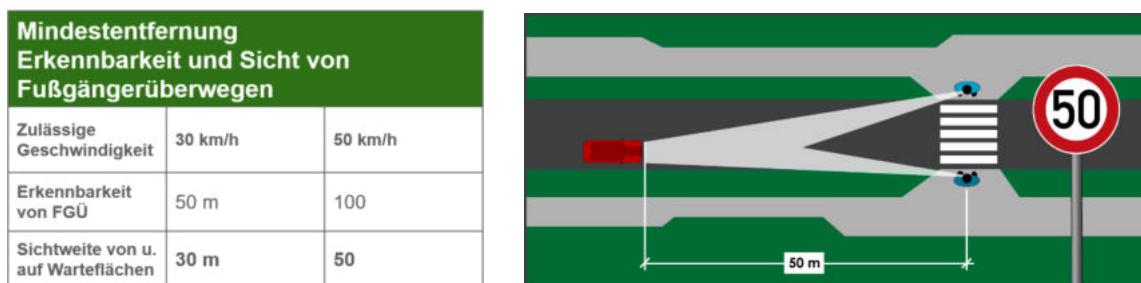


Abbildung 5: Maßvorgaben für das Freihalten von Sichtfeldern an Fußgängerüberwegen (Quelle: www.stvo2go.de)

6. Konflikte mit dem Radverkehr abbauen

- ✓ Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn
- ✓ Verbreiterung gemeinsam genutzter Geh- und Radwege
- ✓ Für Fahrradparken bisherige Pkw-Stellplätze umwidmen
- ✓ Abstellbereiche für Leihräder und E-Scooter auf umgewidmeten Pkw-Stellplätzen einrichten (anstatt auf Gehwegen)

7. Schulwege und Mobilität von Kindern

- ✓ Schulwegeplan überprüfen und ggf. korrigieren
- ✓ Wege mit besonderer Bedeutung für die Kindermobilität (Schulweg) für Verbesserungen höher priorisieren

Anhand von Kartenausschnitten wurde für alle Themenfelder Hinweise von den Teilnehmenden gesammelt. Im Anschluss erfolgte ein Spaziergang durch Wenden beginnend am Lessinggymnasium, entlang der Zoppotstraße, Landsberger Straße, der Straßen Heideblick und Aschenkamp, der Hauptstraße und dem Alten Postweg. Dabei wurden einzelne Stellen vor Ort hinsichtlich ihrer Fußverkehrsfreundlichkeit besprochen und diskutiert. Nachfolgend werden die Hinweise zusammengefasst.

Hinweise anhand der Stadtkarte:

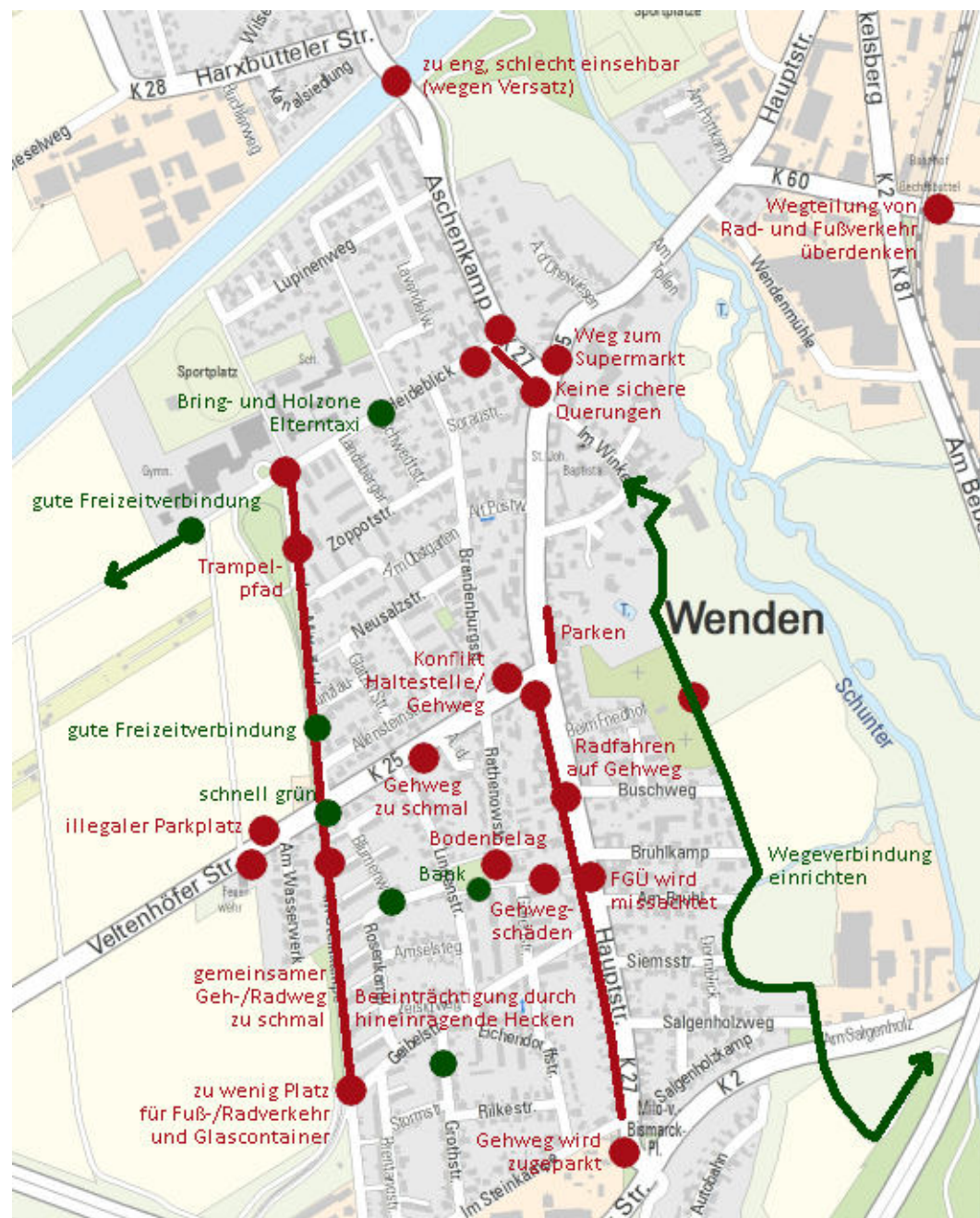


Abbildung 6: Hinweise von Workshop-Teilnehmenden zu Positivem (grün) und Verbesserungswürdigem (rot) in Wenden

Es wurden einzelne positive Ort und Wege von den Teilnehmenden markiert, darunter der Weg Im Mittelfeld und die Verlängerung des Weges Heideblick in Richtung Westen als gute Freizeitverbindungen. Zwischen Am Winkel und Salgenholzweg wurde eine neue Nord-Süd-Wegeverbindung für Zufußgehende als Alternative parallel zur Hauptstraße vorgeschlagen.

Als verbesserungswürdig sahen die Teilnehmenden unter anderem die an einigen Stellen zu schmalen bzw. reparaturbedürftigen Gehwege, die Sicherheit an den Querungen im Bereich Aschenkamp/Hauptstraße als auch der Abbau von Konflikten zwischen dem Fuß- und Radverkehr.

Hinweise während des Spaziergangs und im Nachgang:

- Eine Aufwertung der Hauptstraße wurde schon oft diskutiert, jedoch abgelehnt wegen fehlender personeller Kapazitäten und fehlender Finanzmittel.
- Der Edeka wurden gehalten, indem dessen Parkplatz verdoppelt wurde.
- Blinde bewerten das Prinzip „Shared Space“ [in Deutschland: Verkehrsberuhigter Bereich ohne bauliche Unterscheidung in Fahrbahn und Bürgersteig] als schlecht.
- Die vorhandenen Fußgängerüberwege sind nachts problematisch.
- Bislang ist nur eine Bushaltestelle barrierefrei ausgebaut.
- Eine Fußgängerampel in der Hauptstraße (Ecke Aschenkamp) wurde erörtert.
- Radfahrer:innen trauen sich nicht auf der Fahrbahn zu fahren und weichen daher auf die Gehwege aus (Konflikte mit Radverkehr).

Der Verkehrsclub Deutschland hat weitere Hinweise und Verbesserungsvorschläge im Nachgang an den Workshop eingereicht, diese können im Detail in Anlage 3 eingesehen werden.

4.6 Quartiersgeher:innen: Schulungsmethode und eingegangene Hinweise

Den Fußverkehr in der gesamten Stadt sicher und attraktiv zu machen sowie über den Zustand der Infrastruktur informiert zu sein und diese flächendeckend instand zu halten, stellt für Stadtverwaltungen eine Herausforderung dar. Umso besser ist es, wenn Stadtverwaltungen Unterstützung aus der Bevölkerung erhalten. Im Rahmen des Projekts „Gut gehen lassen“ hat FUSS e.V. erstmals in den Modellstädten Bürger:innen dazu aufgerufen, sich aktiv zu beteiligen, Hinweise zur aktuellen Fußverkehrssituation zu erheben und Verbesserungsvorschläge zu geben.

In Braunschweig haben sich über den Projektverlauf hinweg rund 30 interessierte Bürger:innen gemeldet, an dem Projekt mitwirken zu wollen. Diese „Quartiersgeher:innen“ erhielten im Mai/Juni 2022 im Rahmen eines Online-Seminars eine allgemeine Einführung in die Thematik Fußverkehr. Zudem wurde ihnen eine Reihe an hilfreichen Informationen und Materialien zur Verfügung gestellt, die abgerufen werden können unter: fussverkehrsstrategie.de/quartiersgeherinnen

Eine stärker praktisch orientierte Anleitung erfolgte bei einem gemeinsamen Fußverkehrs-Check, der sich an der Methode „Stadt wahrnehmen“ orientierte. Hierbei wurde eine ca. zwei Kilometer lange Route zweimal begangen. Im ersten Durchlauf sollten sich die Quartiersgeher:innen ihre Wahrnehmungen als Zufußgehende auf dem Weg merken und am Zielpunkt zu Papier bringen (Methode: Mental Mapping). Anschließend wurden die Wahrnehmungen gemeinsam besprochen. Im zweiten Durchlauf wurde die Route noch einmal entgegengesetzt abgelaufen. Dafür erhielten die Quartiersgeher:innen eine Protokollvorlage für zwölf ausgewählte Stationen, mittels derer sie dokumentieren konnten, ob sie die jeweilige Situation aus Zufußgehendensicht eher positiv oder eher negativ bewerten und aus welchen Gründen. An jeder Station wurden die Bewertungen und Meinungen in der Gruppe diskutiert.

Auf der Grundlage dieses Schulungsprogramms wurden die Quartiersgeher:innen gebeten, für ihren jeweiligen Stadtteil eigenständig Fußverkehrs-Checks durchzuführen und ihre Hinweise in die GehCheck-App einzutragen. Die erhobenen Meldungen der Quartiersgeher:innen sind in Anlage 4 zu finden. Darüber hinaus wurden weitere Hinweise im westlichen Ringgebiet und in der Weststadt gesammelt. Diese können in Anlage 5 eingesehen werden.

4.7 Parteiengespräch auf dem Gehweg: Methode und Diskussionsgegenstand

Datum: Freitag, 23.09.2022, 17:30 - 20 Uhr

Ort: Begehung beginnend an der Stadtbahn-Haltestelle Heideblick

Anwesende: 16+

- FUSS e.V.
- Kommunalpolitik:
 - Bezirksbürgermeister Südstadt – Rautheim – Mascherode
 - CDU; Ortsvorstand Wenden
 - SPD
 - Bündnis 90/Die Grünen
 - Bürgerinitiative Braunschweig, BIBS
- Stadtverwaltung:
 - Dezernat III – Stadtplanung, Verkehr, Tiefbau, Bau; Stadtbaurat
 - Verkehrsplanung und -management
- weitere Personen aus der Zivilgesellschaft

„Politik im Gehen“ war das Motto des sogenannten Parteiengesprächs auf dem Gehweg. FUSS e.V. hat am 23. September 2022 die Fraktionen des Braunschweiger Stadtrats zu einem Spaziergang durch Wenden eingeladen. An dem Diskussionsspaziergang nahmen u.a. Vertreter:innen der Parteien SPD, Bündnis 90/Die Grünen, CDU und der Bürgerinitiative Braunschweig (BIBS) teil.

Entlang einer vorab festgelegten Route reihten sich fünf ausgesuchte Stationen, die FUSS e.V. jeweils in der gleichen Systematik gemeinsam mit den Fraktionen erörterte:

1. ANALYSE: Knappe Beschreibung der Ist-Situation und der Problemlage aus Perspektive der Zufußgehenden. Sodann kurze Abfrage, ob alle Teilnehmenden diese Analyse teilen.
2. GEWICHTUNG: Alle Teilnehmenden werden um eine Beurteilung gebeten, mit welcher Priorität die festgestellte Problemlage verändert werden soll bzw. muss, abgestuft von 1 = dringlichste Priorität bis 5 = niedrigste Priorität.
3. MASSNAHMENDISKUSSION: Durch FUSS e. V. wird jeweils eine mögliche Maßnahme vorgestellt. Anschließend werden die vertretenen Fraktionen jeweils um ihre Einschätzung und Stellungnahme gebeten.

Hinweis: Die nachfolgend dargestellten Aussagen durch die politischen Parteien wurden von FUSS e.V. protokolliert. Für die Vollständigkeit bzw. Richtigkeit der Aussagen besteht keine Gewähr.

Ablauf und Diskussion		
Treffpunkt und Begrüßung: Haltestelle Heideblick		
Station 1: Zoppotstraße (auf Höhe Haus-Nr. 8)		
Problemlage	Vorschlag Maßnahme FUSS e.V.	Anmerkungen der Teilnehmenden
Das Wohnquartier ist in Nord-Süd-Richtung wenig durchlässig.	Neue Fußwegeverbindung zwischen Zoppotstraße und Am Obstgarten sowie zwischen Am Obstgarten und Neusalzstraße	<u>Analyse</u> <ul style="list-style-type: none"> • Undurchlässigkeit des Wohnquartiers • kein Durchgang in Parallelstraße möglich • Umwege erforderlich • Außerdem: Privatweg ins Wohnquartier → potenzielle Streitpunkte (Winterdienst etc.) <u>Beurteilung durch die Parteien-Vertreter:innen</u> <ul style="list-style-type: none"> • unübliches Problem, Durchlässigkeit wünschenswert (BIBS) • nicht dringlich; Privatgelände muss respektiert werden (SPD) • Eigentum schützen, aber ggf. mit Eigentümer:innen ins Gespräch kommen; hier wichtiger: Straßenbelag und Beschilderung verbessern (CDU) • Vernetzen von Bereichen durch einen Durchgang und gute Fußwegenetze wünschenswert; Weg zum Nahverkehr ist Hauptproblem (Bü90/Grüne)

Station 2: Knoten Aschenkamp/Hauptstraße		
Fahrbahnquerungen für Zu- fußgehende sehr schwierig und gefährlich	Minikreisel mit $\approx 18\text{ m } \varnothing$ (lt. RAST2006 mögliche Au- ßendurchm. = 13 – 22 m), kombiniert mit FGÜ an jeder Ein-/Ausfahrt	<p><u>Analyse</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • gefährliche Fahrbahnquerung für Zufußgehende • schlechte Einsehbarkeit • unsicherer Übergang besonders für Kinder, Ältere und gehbehinderte Personen • positiv: kurzer, direkter Fußweg neben der Grünfläche, die durch die Straßen eingeschlossen wird <p><u>Beurteilung durch die Parteien- Vertreter:innen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • unbefriedigende Situation aufgrund einer Straßenänderung, kein Überweg, schlechte Einsehbarkeit von Autos (BIBS) • Situation ist unbefriedigend (SPD) • Gefahren insbesondere für Ältere und Kinder → Handlungsbedarf (CDU) • Ziele für Zufußgehende nicht erschlossen, hohes Fahrtempo, abgefahrene Markierungen (Bü90/Grüne) <p><u>Weitere Anmerkungen und Ideen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Problem des Rückstaus von Autos • bisher konnte keine Lösung gefunden werden, da Zebrastreifen und Ampeln hier nicht umsetzbar sind • Ideen: Tempo 30, Minikreisverkehr, Fußgängerbedarfsampeln an allen drei Ecken, bessere Beleuchtung

Station 3: Alter Postweg		
Nur durch Markierung abgetrennter Gehweg	Gestaltung verkehrsberuhigte Zone	<p><u>Analyse</u></p> <ul style="list-style-type: none"> einer der wenigen Zugänge ins Wohnquartier von der Hauptstraße aus da weitere Zugänge fehlen, ist bei den vorhandenen eine gute Qualität wichtig abgefahrene Markierung, die wahrscheinlich der Abtrennung eines Gehwegs dient parkende Autos am Straßenrand (öffentlicher Raum) <p><u>Beurteilung durch die Parteien-Vertreter:innen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> „Fußweg“ unkenntlich, Zufußgehende derzeit nicht priorisiert, müssen entgegen dem Autoverkehr laufen (BIBS) Autos könnten auf der anderen Straßenseite parken, um Platz zu sparen; Straße zu schmal für zusätzlichen Gehweg; Umsetzbarkeit fraglich (SPD) schlecht erkennbarer Wegstreifen, es bedarf eines Fußwegs (CDU) kein durchgezogener Fußweg; Änderungsbedarf: fehlende Klärung des Zwecks der abgegrenzten Fläche (BÜ90/Grüne) <p><u>Weitere Anmerkungen und Ideen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Fahrbahn in zwei Richtungen zur Beruhigung des Autoverkehrs Richtlinie sieht eigentlich einen Gehweg vor, aber hier nötig/sinnvoll? Idee einer verkehrsberuhigten Zone (Spielstraße) Verbesserung der Beleuchtung

Station 4: Hauptstraße (bis Haus-Nr. 16)		
fehlende Straßenbäume; unzureichende Qualität des öffentlichen Raums	Nachpflanzen der verlorenen Straßenbäume; Wiederherstellung Allee	<p><u>Analyse</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • fehlende Straßenbäume • unzureichende Qualität des öffentlichen Raums <p><u>Beurteilung durch die Parteien-Vertreter:innen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Fußweg eher unattraktiv, aber begehbar; Fahrradfahrende werden nicht bedacht und müssen auf die unsichere Straße ausweichen, häufig nutzen sie den Gehweg (BIBS) • Grundstücksgrenze unklar, breiterer Gehweg und Einigung mit Eigentümer:innen wünschenswert; Belag uneben (SPD) • Fußweg erfüllt seinen Zweck, aber für den Radverkehr besteht ein Problem (CDU) • Fläche des Randstreifens zur Verbreiterung des Gehwegs in beide Richtungen nutzen; Grünstreifen verbreitern (Bü90/Grüne) <p><u>Weitere Anmerkungen und Ideen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Bäume ergänzen (für Beschattung) • Beleuchtung verbessern • Lösung für Radverkehr finden (z.B. parallel leiten)
Station 5: Rosenkamp		
fehlende Fußwegeverbindungen zwischen Wohngebiet und Im Steinkampe; nur kurze Lücke der Verbindung bis Hauptstraße	Neue Verbindung zwischen Rosenkamp (Anliegerweg Haus-Nr. 27 – 30 oder 23 - 26) und Im Steinkamp (ähnlich Blumenweg) sowie Weiterführung dieser Verbindung über Stadtbahn bis Am Wasserwerk (ähnlich Allensteinstr.)	<p><u>Analyse</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbindung von Wohngebiet und Bahn wird durch ein Grundstück verhindert • potenzielle Verbindung zum Neubaugebiet nicht möglich

		<p><u>Beurteilung durch die Parteien-Vertreter:innen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Grundstück ermöglicht keine Durchlässigkeit, Durchgang zu den Gleisen könnte eine Gefahr für Zufußgehende darstellen; aktuelle Situation ist in Ordnung (BIBS) • nachträglicher Weg schwierig umzusetzen und unwichtig; andere Wege sollten dafür attraktiv sein (SPD) • Problem der Querung der Stadtbahngleise; ein Weg ist hier nicht nötig; Verbindungen an anderer Stelle ausreichend (CDU) <p><u>Anmerkungen und Ideen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • andere Wege zur Bahn priorisieren
Station 6: Im Steinkamp (südliche Haltestelle Veltenhöfer Straße)		
gemeinsamer Rad-/Fußweg zu eng	Diskussion: Umgestaltung der Stadtbahngleise und deren Freigabe als Fußweg (zw. Haltestelle Geibelstraße und Veltenhöfer Straße)	<p><u>Analyse</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • attraktive Verbindung in Richtung Innenstadt • Geh- und Radweg allerdings zu schmal • Hecken hängen teilweise bis über den Weg • Wartebereich der Haltestelle zu eng • gegenseitige Rücksichtnahme nötig <p><u>Beurteilung durch die Parteien-Vertreter:innen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • mittlere bis hohe Priorität <p><u>Anmerkungen und Ideen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Radverkehr parallel leiten • Radverkehr (stellenweise) über die Trasse leiten (befahrbarer Trockenrasen statt Gras)
Schlussrunde - Kommentare und Fragen aus dem Kreis der Teilnehmenden		

5 Maßnahmenprogramm

In diesem Kapitel werden zunächst strategische Handlungsempfehlungen gegeben und im zweiten Teil konkrete Maßnahmenvorschläge für das Untersuchungsgebiet vorgestellt.

5.1 Strategische Handlungsempfehlungen

Die Förderung des Fußverkehrs ist eine Querschnittsaufgabe, in die eine Reihe an Akteur:innen zu integrieren ist. Die Fußverkehrsplanung sollte dabei als Ausgangspunkt für die Verkehrsplanung gesehen werden, zumal das Gehen als Basismobilität den „Kitt“ zwischen allen Verkehrsarten darstellt. Die Planung sollte daher im Straßenquerschnitt stets von außen nach innen stattfinden, also angefangen bei den Gehwegen. Die Gruppe der Zufußgehenden ist allerdings die inhomogenste aller Verkehrsarten, weshalb die Nutzungsansprüche an die Fußverkehrsinfrastruktur vielfältig sind und mitunter sogar konträr. Zu berücksichtigen sind insbesondere die Belange der vulnerablen Gruppen wie Kinder, Senior:innen sowie geh- und seheingeschränkte Personen. Für eine gute Fußverkehrsplanung ist daher der regelmäßige Austausch zwischen den verschiedenen Fachbereichen und Expert:innen essenziell, ebenso wie die Ausarbeitung einer gesamtheitlichen Strategie. Nachfolgend werden einige strategische Handlungsempfehlungen zu Konzepten, Zusammenarbeit, Beteiligung, Öffentlichkeitsarbeit und Umsetzung erläutert.

5.1.1 Fußverkehrsstrategie / Fußverkehrskonzept

Es gibt viele gute Gründe und Aufgabenstellungen, den Fußverkehr in der zukünftigen Stadt- und Verkehrsplanung starker in den Fokus zu rücken. Für viele gegenwärtige Situationen im Stadtgebiet lassen sich mittels einzelner, kurzfristig realisierbarer Maßnahmen punktuell rasch wichtige Verbesserungen für die Verkehrssicherheit oder auch zur Qualitätssteigerungen der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum erzielen. Solche Maßnahmen sind im Kapitel 5.2 beschrieben. Im Prinzip spricht nichts dagegen, mit der Umsetzung der vorgeschlagenen oder ähnlicher Maßnahmen unmittelbar zu beginnen. Unabhängig von solchen direkt zu realisierenden, punktuellen Verbesserungen zur Förderung des Fußverkehrs sprechen zahlreiche Themenstellungen dafür, eine stadtweite Fußverkehrsstrategie (oder auch Fußverkehrskonzept) zu entwickeln. Die sich aus einer solchen Rahmenplanung ableitenden Maßnahmen zeigen sich allerdings erst mittel- bis längerfristig als konkrete Veränderungen im Straßenraum. Für die Klärung und Festlegung von Grundsätzen, Leitlinien und Qualitätsstandards für den Fußverkehr ist eine solche Rahmenplanung – auch in Anbetracht der Planungsprozesse bei anderen Verkehrsarten (bspw. ÖPNV oder Radverkehr) – dennoch von grundlegender Bedeutung. Die Fußverkehrsstrategie legt die konzeptionelle, stadtraumübergreifende Grundlage zur systematischen und dauerhaften Förderung des Fußverkehrs.

Für eine solche stadtweite Fußverkehrsförderung sind viele unterschiedliche Abteilungen und Fachstellen der kommunalen Verwaltung einzubinden. Daher ist es hilfreich, ein gemeinsames Leitbild zu erarbeiten und politisch beschließen zu lassen. Alle Einzelmaßnahmen der unterschiedlichen Stellen sollen dann auf dieses Leitbild ausgerichtet sein. Neben einer inhaltlichen und strategischen Ausrichtung der Fußverkehrsförderung hilft das Leitbild auch bei der Kommunikation nach außen.

Die Fußverkehrsstrategie wird neben dem zu entwickelnden Leitbild auch strategische Ziele und zentrale Umsetzungsschritte benennen. Mit der Identifizierung wichtiger Handlungsfelder und Maßnahmenbereiche ergeben sich Hinweise zu Zuständigkeiten innerhalb der Stadtverwaltung,

zu strategischen Bündnispartnern, aber auch zu möglichen Umsetzungshemmnissen und absehbaren Widerständen. Eine langfristig verankerte Förderung des Fußverkehrs wird verschiedene Grundpfeiler parallel entwickeln: die Verbesserung der Rahmenbedingungen (z. B. personelle Ressourcen und Finanzen), die institutionelle Verankerung (z. B. klare Aufgabenzuteilung, eventuell neue Stelle Fußverkehrsbeauftragte/r) und eine Bewusstseinsbildung und Sensibilisierung für den Fußverkehr in Verwaltung, Medien und Öffentlichkeit.

Die Fußverkehrsstrategie wird das gesamtstädtische Fußwegenetz auf Stärken, Fehlstellen und Verbesserungsbedarf untersuchen. Diese Analyse des bestehenden Fußwegenetzes sollte mit einer stadtweiten Öffentlichkeitsbeteiligung verknüpft werden, um hierüber das lokale Wissen der Stadtbewohner:innen in den Erarbeitungsprozess einzubinden. Hierfür können Online-Beteiligungsplattformen oder mobile Apps (z.B. GehCheck-App) genutzt werden. Die unterschiedlichen Bedeutungen von Straßen, Wegen, Plätzen sowie Wegen in Freiflächen und Grünanlagen sollten einem Fußverkehrs-Bedeutungsplan differenziert dargestellt werden (vgl. Kapitel 5.1.2). Aufbauend auf dem entwickelten Leitbild und der Analyse des Fußwegenetzes können verschiedene Maßnahmenprogramme und Pilotprojekte skizziert werden.

Auf die Fußverkehrsstrategie aufbauend können für die einzelnen Ortsteile bzw. Stadtgebiete jeweils teilräumliche Fußverkehrskonzepte entwickelt werden. Perspektivisch kann Schritt für Schritt das gesamte Stadtgebiet durch kleinräumig fokussierte Fußverkehrskonzepte abgedeckt werden. In die Erarbeitung der Fußverkehrskonzepte sollen die Stadtbezirke einbezogen werden, sowie jeweils eine lokal konzipierte Öffentlichkeitsbeteiligung stattfinden.

Das 2018 beschlossene Integrierte Stadtentwicklungskonzept ISEK Braunschweig 2023 enthält wichtige Aussagen zu strategischen Zielen zu einem neuen Mobilitätsentwicklungsplan MEP (Überarbeitung VEP). Für den Fußverkehr wird die Entwicklung einer Fußverkehrsstrategie zuvorderst genannt. Wesentliche Inhalte und Ziele der zu erarbeitenden Fußverkehrsstrategie sind bereits im ISEK umrissen. So sollen Premium-Wege definiert werden: „Das Zufußgehen [...] soll noch attraktiver werden. Über längere Distanzen sind dafür gute Wegebeziehungen zu schaffen. Breite Gehwege mit hochwertiger Pflasterung, möglichst geradliniger Wegeführung und bevorrechtigter Kreuzung anderer Verkehrswege (Zebrastreifen, bevorrechtigte Ampelschaltungen) regen mehr Menschen an, entsprechend ausgestattete Strecken zu Fuß zurückzulegen.[4]“ Als weitere Inhalte werden ein „Flaneur-Plan“ und „Bank-Berater“ aufgeführt.[4]

Wertvolle Hinweise und Empfehlungen zur Entwicklung einer Fußverkehrsstrategie enthält die von FUSS e.V. herausgegebene Broschüre „Handungsleitfaden – Schritte zur Einführung einer kommunalen Fußverkehrsstrategie“.

5.1.2 Fußverkehrs-Bedeutungsplan

Ein Fußwegenetz ist sehr feinmaschig und spannt sich über das gesamte Stadtgebiet. Dabei werden einige Straßen, Wege oder Wegeabschnitte deutlich stärker begangen als andere. Die besondere Bedeutung beispielsweise der Fußgängerzone, der Flächen vor dem Bahnhof oder auch die Wege unmittelbar vor den Schulen sind selbsterklärend. Jedoch gibt es im Fußwegenetz noch viele weitere ähnlich wichtige Abschnitte, deren besondere Bedeutung sich nicht so offensichtlich zeigt. Um für den Fußverkehr möglichst effektive Entwicklungsschwerpunkte festzulegen, aber auch um knappe Ressourcen effizient einzusetzen, empfiehlt sich eine Potentialanalyse in Form eines Fußverkehrs-Bedeutungsplans. Dieser Plan könnte in einer ersten Phase zunächst für das Modellgebiet „Gut gehen lassen“ und aufbauend darauf anschließend für das gesamte Stadtgebiet von Braunschweig erarbeitet werden.

Der Fußverkehrs-Bedeutungsplan untersucht, bewertet und visualisiert die jeweilige Bedeutung der einzelnen Straßen, Wege, Plätze, Freiflächen für den Fußverkehr (vergleichbar, wie dies für den MIV, Radverkehr und ÖPNV seit Jahrzehnten üblich ist), wozu auch die feingliedrigen Wegenetze in den Grünanlagen zählen. Im Ergebnis hilft dieser Bedeutungsplan, Ansprüche und Bedürfnisse des Fußverkehrs für die jeweiligen Verkehrsräume zu erkennen und in einer Karte anschaulich und datenfundierte zu visualisieren. Der Fußverkehrs-Bedeutungsplan ist nicht zuletzt hilfreiches Instrument bei der Abwägung der mitunter gegensätzlichen Ansprüche der verschiedenen Verkehrsträger. Ebenso gibt der Bedeutungsplan wichtige Hinweise zur Priorisierung von Baumaßnahmen und der Instandsetzung oder auch zur Verkehrsüberwachung (beispielsweise Ahndung Gehwegparken).

In einem GIS-gestütztem Verfahren werden die Bedeutungsräume analysiert durch die Überlagerung von Einflussbereichen fußverkehrsrelevanter Orte und Einrichtungen wie beispielsweise Einkaufsmöglichkeiten, Bildungsreinrichtungen, Kultureinrichtungen und sonstige Freizeitziele, Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs, aber auch der Einwohnerdichte im nähräumlichen Zusammenhang. Den unterschiedlichen Ziel- und Quellpunkten des Fußverkehrs wird jeweils ein Einflussradius und ein Bedeutungswert zugeordnet. Beispielsweise wird Schulen ein Einflussbereich mit einem Radius von 200 Meter und der Bedeutungswert 7 zugeordnet. Großflächiger Einzelhandel hat einen Einflussbereich von 300 Metern und den Bedeutungswert 10. Eine Stadtbahnhaltestelle hat einen Einflussbereich von 300 Metern, jedoch einen Bedeutungswert 15.

Durch die Überlagerung und Aufsummierung der verschiedenen Bedeutungsradien und Bedeutungswerte lässt sich für das gesamte Fußwegenetz der Grad der Bedeutung differenziert identifizieren. Für eine vereinfachte Darstellung und für eine möglichst einfach verständliche Kommunikation mit der Öffentlichkeit lassen sich die einzelnen Wege(abschnitte) je nach Punktezahl in (bspw.) fünf Bedeutungsklassen einteilen. (Etwa in die Wegekategorien: wenig Bedeutung; mäßige Bedeutung; wichtig; sehr wichtig; stadtweit wichtige Bedeutung)

Leipzig ist die bisher einzige Stadt in Deutschland, die einen solchen Bedeutungsplan als Bestandteil eines Fußverkehrsentwicklungsplans entwickelt hat. Die Stadt Köln hat einen online nutzbaren Bedeutungsplan entwickelt, der jedoch nicht explizit die Bedeutung für den Fußverkehr, sondern die Bedeutung der öffentlichen Räume als solche hierarchisiert und auf Gestaltungsgrundsätze bspw. für das Aufstellen von Stadtmobiliar abzielt.[11]

Die Stadt Zürich (CH) hat ebenfalls einen Bedeutungsplan entwickelt, der das Netz der wichtigsten Räume für das öffentliche Leben aus der Sicht des Fußverkehrs zeigt und die Hierarchie der öffentlichen Stadträume aufzeigt. Die Bedeutungsebene gibt an, wie weit (quartier- stadt-, landesweit/international) die Ausstrahlung der bezeichneten öffentlichen Stadträume ist. Entsprechend hoch soll die Aufenthaltsqualität sein und den Ansprüchen des Fußverkehrs Rechnung getragen werden mit passenden Gestaltungselementen wie beispielsweise Belägen, Bänken oder Begrünungen.[12]

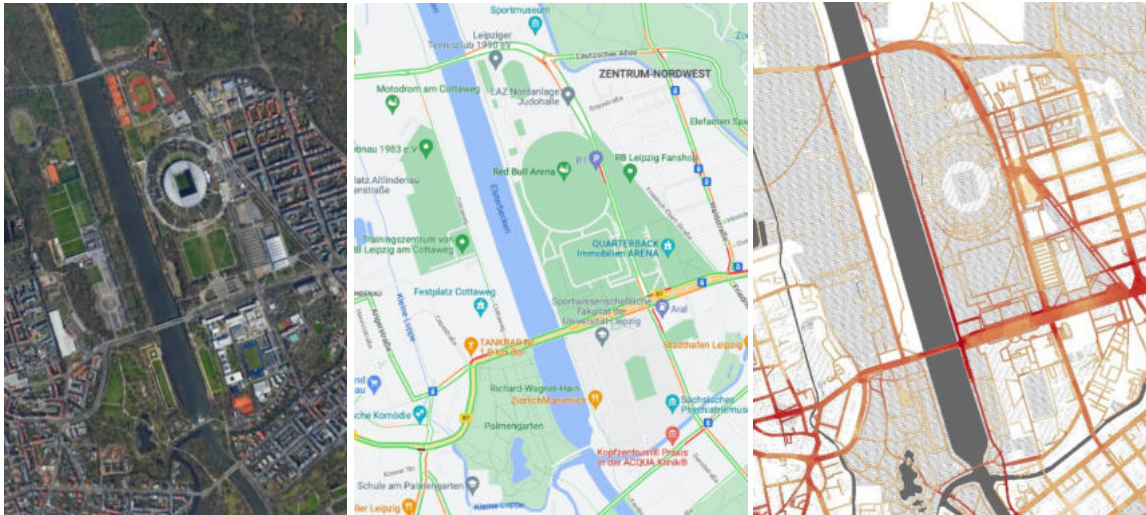


Abbildung 7: Ausschnitt eines Gebiets in Leipzig, Karte und im Bedeutungsplan Fußverkehr (Stadt Leipzig)

5.1.3 Fußverkehrsbeauftragte:r

Nach der Idealvorstellung einer integrierten Verkehrsplanung werden bei allen Planungen die Anliegen der Zufußgehenden stets mitgedacht – in der Praxis wurden diese aber häufig viel zu wenig bedacht. Das hatte zur Folge, dass ihre berechtigten Interessen nicht immer ausreichend in Planungen einfließen sowie die Belange des motorisierten Individualverkehrs tendenziell höher bewertet wurden. Fußwege sind dabei weit mehr als nur eine kürzeste Verbindung zum Ziel oder die sich ergebende verbleibende Restbreite neben der Fahrbahn, sondern die Flächen und Einrichtungen für Zufußgehende sind ein wesentliches und sorgfältig zu gestaltendes Element eines attraktiven öffentlichen Raums.

Die gebotene Gleichbehandlung der Verkehrsarten des Umweltverbundes spiegelt sich bislang nicht in der Struktur der Braunschweiger Stadtverwaltung wider: Für den Radverkehr gibt es eine eigene Stelle mit fünf Mitarbeitenden, während der Fußverkehr als elementarste Form menschlicher Mobilität noch keine Vertretung hat. Nicht zuletzt vor diesem Hintergrund wird die Einrichtung einer neuen Stelle für eine:n Fußverkehrsbeauftragte:n empfohlen. Diese neue Stelle mit eigenem Budget wird Anwalt für den Fußverkehr innerhalb der Verwaltung und zugleich ein Bindeglied zwischen den Akteuren und Interessenvertretern im Bereich des Fußverkehrs. Der/die Fußverkehrsbeauftragte ist sowohl Ansprechpartner:in bezüglich der Fußverkehrsinfrastruktur, als auch für weitere Maßnahmen der Fußverkehrsförderung. Der/die Fußverkehrsbeauftragte soll künftig jede Verkehrsplanung und den Fußverkehr betreffende Infrastrukturmaßnahme überprüfen. Dies umfasst die Prüfung und Beurteilen von Vorplanungen, Entwurfsplanung und Ausführungsplanungen, von straßenverkehrsbehördlichen Anhörungen und Anordnungen, Bebauungsplänen und Planfeststellungsverfahren zu den Belangen des Fußverkehrs sowie Bewertungen von abgeschlossenen Baumaßnahmen von ÖPNV-, Straßen- und Radverkehrsanlagen mit dem Schwerpunkt Fußverkehrssicherheit sowie Abstimmung mit den Fachbereichen und Referaten der Stadt. Zudem soll der/die Fußverkehrsbeauftragte strategische Konzepte zur Förderung und Gleichberechtigung des Fußverkehrs erarbeiten oder fortschreiben, die als Entwicklungsziele und als verbindliche Planungsvorgaben durch die politischen Gremien (z.B. Rat der Stadt Braunschweig) verabschiedet werden sollen.

Der/die Fußverkehrsbeauftragte fungiert auch als Ansprechpartner:in für Fragen und Probleme der Bürger:innen sowie Vertreter:innen der Nutzerverbände zu Themen des Fußverkehrs, was

zum Beispiel in der Durchführung von regelmäßigen Bürger:innen-Fragestunden und einer entsprechenden Öffentlichkeitsarbeit zum Ausdruck kommen sollte. Naheliegend obläge dem/der Fußverkehrsbeauftragten auch die Leitung eines stadtweiten Arbeitskreises Fußverkehrs, dessen Einrichtung in diesem Papier ebenfalls vorgeschlagen wird.

Fußverkehrsbeauftragte (oder „Fußverkehrsverantwortliche“), die sich ausschließlich um Fußverkehrsbelange kümmern, gibt es bereits in einigen deutschen Kommunen, so seit 2018 in Leipzig, seit 2020 in Hamburg, seit 2022 in Köln und 2023 soll in München die neu geschaffene Stelle besetzt werden. Aber auch in den vier Regierungspräsidien von Baden-Württemberg (Freiburg, Karlsruhe, Stuttgart, Tübingen) kümmern sich Fußverkehrsverantwortliche um die Belange des Fußverkehrs. Im Unterschied dazu gibt es in einigen, meist eher kleineren Städten die kombinierte Stelle eines/einer „Rad- und Fußverkehrsverantwortlichen“. Da Maßnahmen zur Radverkehrsförderung mitunter aber mit den Belangen des Fußverkehrs in Konflikt stehen, ist diese Doppelung der Zuständigkeit durchaus problematisch. Die vielfältigen Aufgaben zur Verbesserung der Bedingungen für den Fußverkehr umfassen gerade auch die Minderung von Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr, die Weiterentwicklung des Fußwegenetzes und sicherer Querungen von Hauptstraßen und Kreuzungen. Dieses Aufgabenspektrum ist mit dem des Radverkehrsbeauftragten vergleichbar.

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) plädiert ebenfalls für Fußverkehrsbeauftragte in größeren Städten über 100.000 Einwohner. Nach seiner Auffassung, können „Fachpersonen, die sich gezielt um die Sicherheit des Fußverkehrs vor Ort kümmern, nachhaltig zu einem Rückgang verunglückter Fußgängerinnen und Fußgänger im Straßenverkehr beitragen [13]“. Diese Positionen müssen verbindlich und kontinuierlich besetzt werden.

5.1.4 Arbeitskreis Fußverkehr

Zur kontinuierlichen Unterstützung der Stadtverwaltung bei der Förderung des Fußverkehrs soll eine breit zusammengesetzte Arbeitsgruppe für die Belange des Fußverkehrs berufen werden. Dieser „AK Fußverkehr“ soll sich aus Vertreter:innen verschiedener Ressorts der Stadtverwaltung, der Stadtbezirksbeiräte, der Verkehrsbetriebe sowie Vertreter:innen lokaler Umwelt- und Verkehrsverbände (NGOs) und eventuell weiterer externen Expert:Innen zusammensetzen.

Der AK Fußverkehr soll langfristig die Verwaltung in Fragen der Entwicklung und Förderung des Fußverkehrs unterstützen und selbst Vorschläge und Anregungen unterbreiten können. Das Gremium soll zudem bei der Erarbeitung eines Fußverkehrsentwicklungsplanes, der Erstellung bzw. Überarbeitung von Standards zur fußverkehrsfreundlichen Gestaltung und Ausstattung von Straßen und Plätzen, stadtteilspezifischen Konzepten, sowie der Kategorisierung und Priorisierung von Fußverkehrsnetzen mitwirken.

Der AK Fußverkehr sollte beim Fachbereich Tiefbau und Verkehr angesiedelt sein. Somit würde die Einladung zu den Sitzungen des Arbeitskreises und deren Leitung der Stadtverwaltung obliegen. Die Arbeitsgruppensitzung sollte regelmäßig, beispielsweise einmal pro Quartal stattfinden.

Die Förderung des Fußverkehrs ist eine Querschnittsaufgabe, entsprechend vielfältig sind die Themen, mit denen sich der Beirat beschäftigen kann. Naheliegend bzw. unumgänglich wird er sich mit größeren aktuellen Verkehrsplanungen auseinandersetzen und gegebenenfalls dazu Verbesserungsvorschläge formulieren, ebenso mit der Erarbeitung (und späteren Fortschreibung) eines Fußverkehrskonzeptes. Ein weiterer Schwerpunkt könnte im Bereich der Kommunikation von Fußverkehrsanliegen liegen, so etwa die gemeinsame Ideenentwicklung und Abstimmung von

Beiträgen zur Europäischen Mobilitätswoche (jährlich vom 16. – 22. September). Ebenso ist die Entwicklung und Durchführung von Kampagnen für den Fußverkehr eine Aufgabe, die von der Stadtverwaltung mittels Unterstützung durch den vorgeschlagenen AK Fußverkehr wesentlich einfacher und effektiver geleistet werden kann. Die im Arbeitskreis mitwirkenden Personen und Vertreter:innen fungieren hierbei sowohl als Ideengeber als auch als Multiplikator:innen in die Öffentlichkeit.

Wichtig ist in jedem Fall, dass die Ergebnisse des Projekts und die damit einhergehenden Bestrebungen der Stadt Braunschweig, den Fußverkehr zu fördern, nach spätestens einem Jahr noch einmal aufgerufen, im Kreis der Projektbeteiligten besprochen und diskutiert sowie darauf aufbauend weitere Schritte festgelegt werden. Dazu sollte die Stadtverwaltung zu gegebener Zeit einladen.

5.1.5 Beteiligung, Öffentlichkeitsarbeit und Außendarstellung

Die im Rahmen des Projekts „Gut gehen lassen“ aufgegriffene Bürgerbeteiligung in Form der freiwilligen Quartiersgeher:innen sollte fortgeführt und intensiviert werden. Bürger:innen sind Expert:innen darin, in ihrem unmittelbaren Wohnumfeld und weiteren Bereichen der Stadt, in denen sie tagtäglich viele Wege zu Fuß absolvieren, Hinweise darüber zu geben, welche Mängel und Gefahrenstellen für Zufußgehende bestehen oder wo Lücken im Wegenetz existieren. Es empfiehlt sich, Bürger:innen - unabhängig von offiziellen Beteiligungsveranstaltungen - auch weiterhin zu Fußverkehrsthemen zu beteiligen und sich konkrete Vorschläge einzuholen und diskutieren zu lassen. Darüber hinaus ist die Einbeziehung von Verbänden, wie beispielsweise die lokale Vertretung des FUSS e.V., des Verkehrsclubs Deutschland (VCD), der Senioren-, Blinden- und Sehbehindertenverbänden u.Ä., in den Fußverkehr betreffende Planungen und Konzepte unabdingbar. Mittels moderner Tools (wie z.B. der GehCheck-App oder dem Mängelmelder) und der Unterstützung aus der Zivilgesellschaft lässt sich der Kleinteiligkeit, die die Fußverkehrsförderung erfordert, angemessen begegnen.

Des Weiteren empfiehlt sich, mit einer kontinuierlichen Öffentlichkeitsarbeit (durch Pressemitteilungen, Posts in den sozialen Medien, Eröffnungsfeiern) weiterhin Bewusstsein für das Thema Fußverkehr in der Bevölkerung zu schaffen und auch kleine Erfolge (wie die Eröffnung eines neuen Fußgängerüberwegs oder eines sanierten Gehwegs) sichtbar zu machen und zu kommunizieren, dass Verbesserungen für Zufußgehende der Stadt ein wichtiges Anliegen sind.

Die Rubrik „Fußverkehr“ auf der Webseite www.braunschweig.de sollte auch weiterhin mit aktuellen Inhalten ergänzt werden. Beispielsweise könnte in naher Zukunft über erste erfolgreich umgesetzte Maßnahmen in Modellgebieten Wenden und Rautheim berichtet werden. Sobald eine Stelle für den Fußverkehr in der Verwaltung eingerichtet ist, sollte diese als Kontakt angegeben werden.

5.1.6 Tempobegrenzungen und Novellierung rechtlicher Vorgaben

Straßen und Plätze erfüllen vielfältige Funktionen – sie sind weit mehr als lediglich oder vordergründig Verkehrsraum. Das Gesicht und Bild einer Stadt werden wesentlich durch den öffentlichen Raum bestimmt. Der Charakter der Straßen beeinflusst wesentlich, ob die Stadtbewohner sich mit „ihrem Quartier“ identifizieren, ob sie „ihre Stadt“ lieben oder vielleicht eher hassen. Dabei wird die Atmosphäre einer Straße sehr stark geprägt durch die gefahrenen Geschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs.

Ein wesentliches Instrument zur Steigerung der Lebensqualität und Urbanität ist die Durchsetzung eines stadt- und umweltverträglichen Geschwindigkeitsniveaus im Kfz-Verkehr – gerade auch in Hauptverkehrsstraßen. Die derzeit geltende Straßenverkehrsordnung (StVO) und die zugehörigen Verwaltungsvorschriften (VwV-StVO) setzen Kommunen zu enge Grenzen bei der Anordnung von situationsangepassten Geschwindigkeitsbegrenzungen. Daher haben im Juli 2021 zunächst sieben Städte die Initiative „Lebenswerte Städte und Gemeinden“ gegründet. Gegenüber dem Bund setzt sich die Initiative dafür ein, dass die Kommunen selbst entscheiden dürfen, wann und wo welche Geschwindigkeiten angeordnet werden. Die Initiative setzt sich für mehr Autonomie der Städte und Gemeinden bei der Ausweisung von Tempobegrenzungen insgesamt ein - eine Festlegung auf ausschließlich oder überall Tempo 30 (oder 40 bzw. 20) gibt es dabei nicht.

Bis Anfang Februar 2023 sind bereits 445 Kommunen der Initiative beigetreten – darunter auch die Stadt Braunschweig. Der Deutsche Städtetag unterstützt die Initiative ebenfalls. Damit steigt der politische Druck – nicht zuletzt auf das Bundesministerium für Digitales und Verkehr – und die fällige Anpassung der StVO zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität wird zunehmend absehbar. Zu erwarten ist, dass bei dieser Novellierung des Rechtsrahmens auch die Ergebnisse der Ad-hoc-Arbeitsgruppe Fußverkehrspolitik der Verkehrsministerkonferenz berücksichtigt werden. Diese AG veröffentlichte zur Erhöhung der Sicherheit und Attraktivität des Fußverkehrs zahlreiche Vorschläge zur Änderung der StVO. Die Verkehrsminister der Bundesländer haben die Ergebnisse einstimmig am 16. April 2021 beschlossen.[14]

5.1.7 Finanzierung

Für alle Maßnahmen braucht es für Planung und Management entsprechend personelle Ressourcen innerhalb der Stadtverwaltung sowie finanzielle Mittel zur baulichen Realisierung. Effiziente Verbesserungen für den Fußverkehr können bereits durch kleinteilige und vergleichsweise kostengünstige Maßnahmen erreicht werden (s.a. Broschüre „Mit kleinen Schritten Großes bewirken“). Mitunter können über Förderprogramme des Bundes Mittel akquiriert werden. Eine kleine Übersicht findet sich auf der Internetseite www.fussverkehrsstrategie.de > für Planende > Finanzierung. In jedem Fall sollten frühzeitig Kosten für Planungen und Umsetzung von Maßnahmen abgeschätzt und entsprechende Mittel in den Haushaltsplan eingestellt werden.

5.1.8 Umsetzung

Der Umbau unserer Städte zu klimagerechten und fußverkehrsfreundlichen Lebensräumen stellt eine große Aufgabe für die nächsten Jahrzehnte dar, entsprechend umfangreich und langwierig gestaltet sich der Umsetzungsprozess, um dieses Ziel zu erreichen. Daher ist es wichtig, umgehend erste Maßnahmen zu realisieren und schrittweise weitere Maßnahmen umzusetzen. Bei in naher Zukunft anstehenden Straßenbaumaßnahmen sollte der Fußverkehr und insbesondere die Barrierefreiheit stets mitgedacht werden. So können beispielsweise im Zuge von unterirdischen Leitungsarbeiten Gehwege saniert und Bordsteinabsenkungen an Querungsstellen direkt mit umgesetzt werden. Ein:e Fußverkehrsbeauftragte:r (siehe Kapitel 5.1.3) sollte hierbei sicherstellen, dass stets alle Belange des Fußverkehrs bei Neuplanungen und Straßenumbauten frühzeitig und umfassend berücksichtigt sind.

5.2 Maßnahmenvorschläge im Untersuchungsgebiet

Auf Grundlage des Fach-Fußverkehrs-Checks und den in den Projektveranstaltungen gesammelten Hinweise empfiehlt FUSS e.V. der Stadt Braunschweig die schrittweise Umsetzung nachfolgender Maßnahmenempfehlungen für die Stadtteile Wenden und Rautheim.

Zu allen Maßnahmenempfehlungen gibt es eine Einschätzung zu folgenden Aspekten:

<u>Kosten:</u>	€ - €€€ (niedrig bis hoch)
<u>Komplexität/Planungsaufwand:</u>	# - ### (gering bis hoch)
<u>Umsetzbarkeit:</u>	K - M - L (kurzfristig – mittelfristig – langfristig)
<u>Priorität:</u>	+ - +++ (niedrig bis hoch)

Darüber hinaus ist für jede Maßnahme die Nummer der entsprechenden Meldung in der Geh-Check-App angegeben, sofern es einen Eintrag gibt. Die Meldungen können auf der Webseite geh-check.werdenktwas.de eingesehen werden.

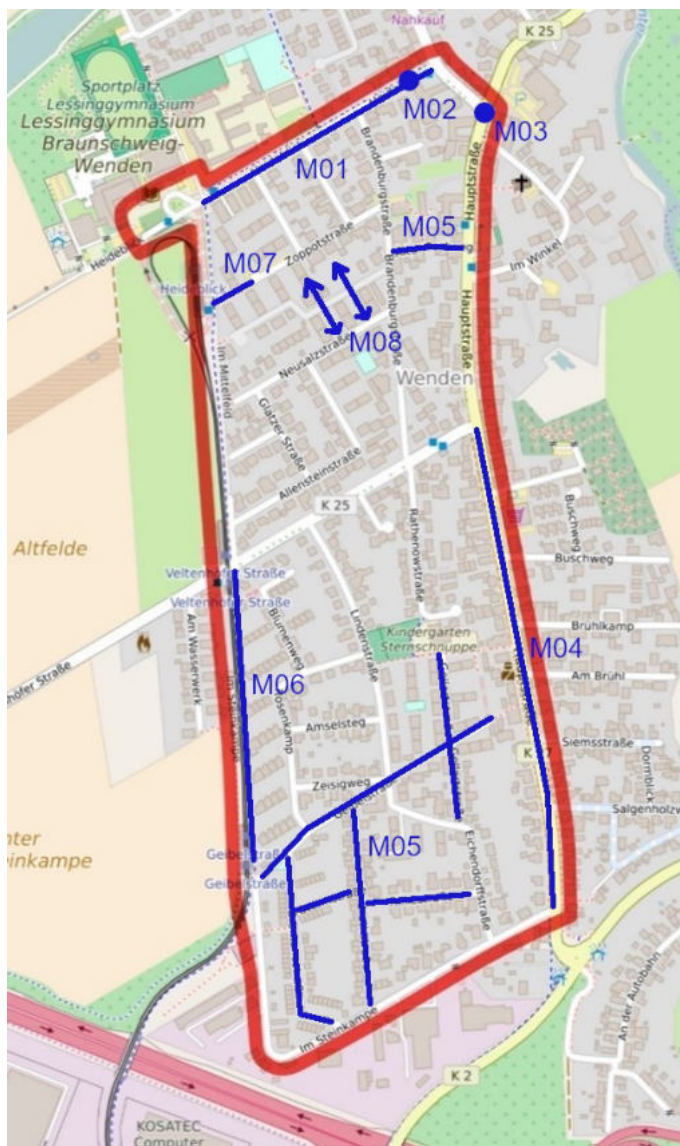


Abbildung 8: Verortung der Maßnahmenvorschläge

M01	Heideblick			
				
App Meldung Nr.: 1014733	€€	##	K - M	++
<p>Maßnahmenempfehlungen: Baumpflanzungen in regelmäßigen Abständen (Prüfung der Lage unterirdischer Leitungen notwendig)</p>				
<p>Begründung: Die lange, gerade Straße wirkt eintönig und verleitet damit zu schnellem Fahren. Straßenbäume spenden Schatten – Anpassung an den Klimawandel.</p>				

M02	Heideblick (nördliche Straßenseite, auf Höhe Haltestelle „Aschenkamp“)				
					
App Meldung Nr.: 1014741		€	#	K	++
Maßnahmenempfehlungen: <ul style="list-style-type: none">- Rückschnitt der Hecke des angrenzenden Grundstücks- Im Bereich der Haltestelle/Einmündung die Trennung des Seitenraums in Rad- und Gehweg auflösen					
Begründung: <p>Die Hecke ragt bis zu 50 cm in den Gehweg und verengt damit den Gehweg. (Zumindest) Im Bereich der Einmündung sollte der Seitenraum einheitlich gestaltet werden:</p> <p>In der als Tempo 30 Zone ausgewiesenen Straße kann der Radverkehr auf der Fahrbahn mitfahren. Es ist kein Radweg ausgeschildert, auch ist der Gehweg nicht für den Radverkehr freigegeben. Eine einheitliche Gestaltung des Seitenraums würde dem entsprechen.</p>					

M03	Aschenkamp (Ecke Hauptstraße)				
					
App Meldung Nr.: 1014760		€€€	##	M	+++
<p>Maßnahmenempfehlungen: Gestaltung eines Mini-Kreisverkehrs mit Fußgängerüberwegen an allen Einmündungen (siehe Abbildung auf der nächsten Seite).</p>					
<p>Begründung: Die Überquerung der Fahrbahnen ist an diesem Knoten sehr unübersichtlich und damit gefährlich. Die Verkehrsregelung mit abknickender Vorfahrtstraße erschwert die die Situation für Fußgänger zusätzlich (Zufußgehende waren nicht notwendig alle in einer Fahrschule und kennen die Verkehrsregeln für abknickende Vorfahrt eventuell gar nicht). Die Gestaltung des Knotens als Minikreislauf würde die Verkehrsregelung für alle Verkehrsteilnehmer vereinfachen. Insbesondere würde durch die anzulegenden Fußgängerüberwege die Überquerung der Fahrbahnen wesentlich sicherer und komfortabler.</p>					

Minikreis-Durchmesser ≈ 18 m

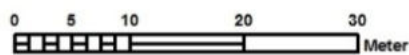


Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 07.03.2023

Maßstab: 1:1 000

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen



Nach Erkenntnis der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV) „wird an Kreisverkehrsplätzen langsamer gefahren als an anderen Knotenpunkten der Grundform mit Bevorrechtigung einer Straße. [...] Innerhalb bebauter Gebiete kommen auf Grund der vorherrschenden Platzverhältnisse vorzugsweise Minikreisverkehre zum Einsatz, deren Außendurchmesser zwischen 13 und 22 Meter betragen und deren Kreisinsel von Pkw nicht bzw. selten und von ‚LKW und Bussen ohne nennenswerte Probleme mit niedriger Geschwindigkeit überfahren werden kann‘. Die Kreisinsel sollte mindestens einen Durchmesser von 4 Meter haben und durch einen 4 cm bis 5 cm hohen Bord eingefasst sein. Die Kreisinsel soll sich deutlich von der asphaltierten Kreisfahrbahn abheben.[15]“

Minikreisverkehre können allerdings laut FGSV nur unter folgenden Voraussetzungen angeordnet werden:

„Die Anlage eines Kleinen Kreisverkehrs ist auf Grund der Platzverhältnisse nicht möglich.

Der Knotenpunkt liegt innerhalb eines Bereiches mit begrenzter zulässiger Höchstgeschwindigkeit auf max. 50 km/h auf allen zuführenden Straßen.[16]“

Beide genannten Voraussetzungen sind an dem Knoten Hauptstraße / Aschenkamp gegeben.

In einer von der Bundesanstalt für Straßenwesen BASt durchgeführten Untersuchung erwiesen sich Minikreisverkehre im Vergleich mit anderen möglichen einsetzbaren Knotenpunktarten als sehr sichere Knotenpunktart. Betont wird darin, dass für die Verkehrssicherheit die erforderlichen Sichtfelder von großer Bedeutung sind.[17]

M04	Hauptstraße (im Abschnitt Veltenhöfer Straße <> Im Steinkampe)				
App Meldung Nr.: 1014812		€€	##	K - M	++
Maßnahmenempfehlungen: <ul style="list-style-type: none">Fehlende Straßenbäume nachpflanzen, um vollständigen Alleecharakter wieder herzustellen.Verbreiterung und Aufwertung des Gehweges; Ergänzung mit Sitzbänken an geeigneten Stellen.					
Begründung: <p>Die Qualität des öffentlichen Raums in der Hauptstraße würde wesentlich zugewinnen durch die Vervollständigung der Allee. Auch in Hinblick auf die Anpassung an den Klimawandel sind die schattenspendenden Straßenbäume wichtig.</p> <p>Der Gehweg in der Hauptstraße ist mehr als bloß ein gewöhnlicher Gehweg – er ist ein wesentlicher Teil des öffentlichen Raums der wichtigsten Straße des Ortsteils Wenden. Als „Visitenkarte“ des Ortes verdeutlicht er, welche Bedeutung und Aufmerksamkeit diesem Ortsteil durch die Gesamtstadt zuteilwird.</p>					

M05	Brentaonstraße, Grothstraße, Geibelstraße, Alter Postweg, Gellertstraße, Rilkestraße, Stormstraße				
					
App Meldung Nr.: 1014842, 1014916, 1014922		€€	##	M - L	++
<p>Maßnahmenempfehlungen:</p> <ul style="list-style-type: none">- Straßen als verkehrsberuhigte Bereiche ausweisen- Markierung des Verkehrszeichens am Beginn jeder Zone auf der Fahrbahn- wechselseitiges Parken anordnen und markieren- Ausgestaltung mit Elementen wie Sitzmöglichkeiten, Pflanzkübeln und ggf. Fahrradständern- einzelne Baumneupflanzungen					
<p>Begründung:</p> <p>Die Gehwege sind mit Breiten von 120 cm oder deutlich darunter äußerst schmal und werden in Abschnitten durch angrenzende Hecken zusätzlich verengt. Die Anliegerstraßen ohne übergeordnete Bedeutung könnten als Verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen werden, wodurch Zufußgehende die gesamte Straßenbreite nutzen können. Die wechselseitige Anordnung des Parkens soll den Fahrverkehr bremsen.</p>					



M06	Rad- und Fußweg entlang der Stadtbahntrasse				
					
App Meldung Nr.: 1014875		€ - €€	# - ##	K - M	+++
Maßnahmenempfehlungen: <ul style="list-style-type: none"> - Weg als reinen Fußweg ausweisen - alternative Radroute anlegen (z.B. über Am Wasserwerk) - Alternative: gemeinsame Führung von Radverkehr und Stadtbahn prüfen 					
Begründung: <p>Die gegebene Breite ist für gemeinsame Führung des Fuß- und Radverkehrs nicht geeignet. Die Breite ist selbst für die Begegnung zweier Lastenfahräder oder Fahrräder mit Anhänger nicht ausreichend (ohne Ausweichmöglichkeiten auf lange Strecke). Benötigt wird daher eine zusätzliche bzw. alternative Route für den Radverkehr, der im Zusammenhang mit der Erschließung des Neubaugebietes realisiert werden müsste.</p> <p>Geprüft werden sollte auch, ob der Radverkehr bei entsprechender Ausführung der Oberfläche auf derselben Fläche wie die Stadtbahn geführt werden könnte (wie dies häufig in Stadtzentren vorkommt).</p>					

M07	Verbindungsweg zwischen Zoppotstraße und der Stadtbahn-Haltestelle Heideblick			
				
App Meldung Nr.: 1014882	€	#	M	+
Maßnahmenempfehlungen: - Weg verbreitern auf ≈2,50 m (bei Erhalt des Baumbestandes)				
Begründung: Um Begegnungsverkehre zu ermöglichen, sollte der Weg verbreitert und damit an die Gehwegbreite in der Zoppotstraße angeglichen werden.				

M08	Am Obstgarten			
				
App Meldung Nr.: 1014887 und 1014891	€	#	K	++
<p>Maßnahmenempfehlungen:</p> <p>Mit der zuständigen Wohnungsbaugesellschaft sollte ausgehandelt werden, die Zäune zu entfernen und Zugangswege für Zufußgehende von Norden und Süden zur Straße Am Obstgarten zu schaffen.</p>				
<p>Begründung:</p> <p>Mit vergleichsweise sehr geringem Aufwand könnte die Durchgängigkeit dieses Quartiers erhöht werden. (Vergleichbar wie dies im Ortsteil Rautheim realisiert ist.)</p>				

Maßnahmenempfehlungen für den Stadtteil Wenden:

Für das Stadtgebiet Wenden empfiehlt es sich, mehrere Wohnstraßen als verkehrsberuhigten Bereich auszuweisen und auszugestalten und damit Qualitäten für den öffentlichen Raum zu schaffen, ähnlich, wie es bereits im westlichen Teil Rautheims in einzelnen Straßen (z.B. Lehmweg, Schillerstraße, Zum Heseberg) schon umgesetzt ist. Für das Neubaugebiet im Westen Wendens empfiehlt es sich, solche Verkehrsberuhigten Bereiche in Wohnstraßen von vorneherein anzulegen.

Die wenigen durchgängigen Wegeverbindungen in Nord-Ost- wie in Nord-Süd-Richtung sollten prioritär eine Aufwertung erfahren durch Erneuerung der Gehwegbeläge, ggf. Verbreiterung der Gehwege wo möglich, Baumpflanzungen und Installation von Sitzmöglichkeiten – dazu zählen die Hauptstraße, die Straßen Aschenkamp und Heideblick, die Veltenhöfer Straße und die Geibelstraße (letztere drei stellen wichtige Wegebeziehungen zu den Stadtbahnhaltestellen dar). Ebenso sollte der parallel zur Stadtbahntrasse verlaufende Weg, der für eine gemeinsame Nutzung des Fuß- und Radverkehrs zu schmal ist, verkehrlich entlasten werden, indem für den Radverkehr eine attraktive Alternativroute geschaffen wird.

Darüber hinaus sollte geprüft werden, inwieweit die Durchlässigkeit für den Fußverkehr in Wenden verbessert werden kann, indem die Wege zwischen den Zeilenbauten durchgängig nutzbar gemacht werden. Im Vergleich dazu besteht in Rautheim diese Durchlässigkeit bereits (im Bereich Zum Heseberg) und dies ließe sich als Lösungsvorschlag auf Wenden übertragen. Für das Neubaugebiet Wenden-West sollte dieser Aspekt unbedingt von vorneherein berücksichtigt und eine Durchlässigkeit des Fußverkehrs unbedingt gewährleistet werden.

An der Stadtbahnhaltestelle Geibelstraße könnte ein Mobilitätshub bzw. eine Quartiersgarage – auch für das Abstellen verschiedener Sharing-Fahrzeuge – entstehen, um den Wechsel von Verkehrsmitteln zu erleichtern und die Wohngebiete vom ruhenden Kfz-Verkehr zu entlasten. Eine vergleichsweise etwas umfangreichere Maßnahme beinhaltet der Vorschlag, an der Einmündung der Straße Aschenkamp in die Hauptstraße einen Mini-Kreisverkehr mit Fußgängerüberwegen an allen drei Armen zu gestalten, um das Queren an dieser Stelle sicherer zu gestalten (da andere Lösungsansätze wie beispielsweise die Einrichtung einer Lichtsignalanlage in der Vergangenheit geprüft und angeblich als nicht umsetzbar beurteilt wurden).

Insgesamt sollte die Barrierefreiheit stringent weiter umgesetzt, beispielsweise mit kleinteiligen Maßnahmen wie Bordsteinabsenkungen, Reparatur von beschädigten Gehwegbelägen, Freihalten der Gehwege vom ruhenden Verkehr (z.B. mittels Poller), den barrierefreien Ausbau von Haltestellen etc.

Maßnahmenempfehlungen für den Stadtteil Rautheim:

In Rautheim gibt zahlreiche Verbesserungsbedarfe bei der Barrierefreiheit (ähnlich wie in Wenden), die schrittweise mit kleinteiligen Einzelmaßnahmen hergestellt werden muss. Eventuell empfiehlt es sich, weitere Straßen als verkehrsberuhigte Bereiche auszuweisen. Die bestehende Durchlässigkeit des Quartiers sollte erhalten bleiben und insbesondere in Hinblick auf die Stadtbahnerweiterung sollten die Haltestellen an für das Quartier wichtige und durchgängige Wegeachsen (z.B. Schillerstraße, Weststraße, Paxmannstraße) angeknüpft werden. Ähnlich wie in Wenden vorgeschlagen, sollte die Einrichtung von Mobilitätshubs bei dem Ausbau der Stadtbahn nach Rautheim direkt mitgedacht werden.

Die Gemeindestraße könnte als Quartiersplatz gedacht und vom ruhenden Verkehr befreit werden, um einen Quartierstreffpunkt mit Aufenthaltsqualität zu schaffen, wofür es an dieser Stelle schon heute viel Potenzial gibt. Auf dem Platz könnten zusätzliche Sitzmöglichkeiten und Spielelemente für Kinder installiert werden, Veranstaltungen oder z.B. ein regelmäßiger Wochenmarkt stattfinden und ggf. Gastronomie- und Einzelhandelsbetriebe angelockt bzw. gestärkt werden. Denkbar wäre hierzu ein Ideenwettbewerb für die Gestaltung von Rautheims Mitte unter Einbeziehung der Anwohnenden und Gewerbetreibenden.

Zusammenfassung der Maßnahmen:

Für die Untersuchungsgebiete schlägt FUSS e.V. exemplarische Maßnahmen vor, um das Gehen in den Stadtteilen Wenden und Rautheim sicherer und attraktiver zu gestalten. Hierbei handelt es sich im Wesentlichen um Maßnahmen zur

- Herstellung von Barrierefreiheit,
- Instandsetzung und Erweiterung der vorhandenen Wegeinfrastruktur nach aktuellem Stand der Technik,
- Sicherung von wichtigen Querungsstellen,
- Verkehrsberuhigung
- Herstellung und Aufwertung von für den Stadtteil wichtigen Wegebeziehungen und
- Aufwertung des öffentlichen Raumes.

Entsprechende Maßnahmen eignen sich auch für die Umsetzung in anderen Teilen der Stadt, um Verbesserung für den Fußverkehr zu schaffen. Weitere Anregungen für kleinteilige, effektiv wirkende Maßnahmen finden sich in der Broschüre „Mit kleinen Schritten Großes bewirken“.

Abgesehen von der Umsetzung konkreter baulicher Maßnahmen sollten begleitend auch strukturelle Maßnahmen in der Stadtverwaltung erfolgen, wie beispielsweise die Einstellung eines/ einer Fußverkehrsbeauftragten und die Einführung einer Arbeitsgruppe für Fußverkehr. Auf konzeptioneller Ebene sollte ein gesamtstädtisches Fußverkehrskonzept erstellt werden. Für die Durchsetzung der Belange des Fußverkehrs gegenüber den Ansprüchen der anderen Verkehrsträger:innen kann die Erstellung eines Bedeutungsplans Fußverkehr hilfreich sein. Solche Maßnahmen sind in Kapitel 5.1 beschrieben.

Für die weitere Bearbeitung der Thematik Fußverkehrsförderung ist es unabdingbar, sich in regelmäßigen Abständen, spätestens ein Jahr nach Projektende, im Kreise der Stadtverwaltung, Kommunalpolitik und weiterer involvierter Akteursgruppen zusammenzufinden und im Sinne einer Evaluierung den Stand der Umsetzung von Maßnahmen und die Ausrichtung weiterer Schritte zu besprechen und zu diskutieren. Für fachliche Fragen zum Fußverkehr kann gerne FUSS e.V. konsultiert werden.

6 Literaturhinweis

FUSS e.V. hält zahlreiche weiterführende Informationen auf seiner Internetseite www.fuss-ev.de bereit sowie auf themenspezifischen Fachseiten wie z.B. www.fussverkehrsstrategie.de, www.fussverkehrs-check.de, www.geh-recht.de, www.gehwege-frei.de und einigen mehr. Eine Übersicht stellt der Website-Lotse dar: www.umkehr-und-fussev-website-lotse.de.

Hilfreiche Publikationen des FUSS e.V., wie beispielsweise den Handlungsleitfaden „Schritte zur Einführung einer kommunalen Fußverkehrsstrategie“, die eben erwähnte Broschüre „Mit kleinen Schritten Großes bewirken“ oder „Wie breit müssen Gehwege sein?“, finden Sie zum Download unter www.fuss-ev.de -> WIR -> Unsere Publikationen. Printmedien können über den Online-Shop www.umkehr-fuss-online-shop.de bestellt werden.



Abbildung 9: Broschüren des FUSS e.V.

7 Verwendete Quellen

1. FUSS e.V. (2022): Mit kleinen Schritten Großes bewirken.
2. Webseite Stadt Braunschweig: Stadtporträt. URL: <https://www.braunschweig.de/leben/stadt-portraet/index.php> (zuletzt aufgerufen am 03.03.2023).
3. Webseite Stadt Braunschweig: Fußverkehr. URL: https://www.braunschweig.de/leben/stadt-plan_verkehr/fussverkehr/index.php (zuletzt aufgerufen am 03.03.2023).
4. Stadt Braunschweig (2018): Integriertes Stadtentwicklungskonzept Braunschweig 2030. URL: https://www.braunschweig.de/politik_verwaltung/fb_institutionen/fachbereiche_refe-rate/fb01/ref0120/stadtentwicklung/ISEK2030.php (zuletzt aufgerufen am 03.03.2023).
5. Webseite Stadt Braunschweig: Mobilitätsentwicklungsplan. URL: https://www.braunschweig.de/leben/stadtplan_verkehr/verkehrsplanung/mobilitaetsentwicklungsplan.php (zuletzt aufgerufen am 03.03.2023).
6. Webseite Stadt Braunschweig: Wenden. URL: https://www.braunschweig.de/leben/stadt-plan_verkehr/verkehrsplanung/mobilitaetsentwicklungsplan.php (zuletzt aufgerufen am 22.02.2023).
7. Webseite Stadt Braunschweig: Planbereich „Wenden-West“. URL: https://www.braunschweig.de/politik_verwaltung/fb_institutionen/staedtische_gesellschaften/ggb/planbereich-wenden-west.php (zuletzt aufgerufen am 22.02.2023).
8. Webseite Stadt-Bahn-Plus: Projekt Rautheim/Lindenberg. URL: <https://www.stadt-bahn-plus.de/projekte/rautheimlindenberg> (zuletzt aufgerufen am 22.02.2023).
9. Webseite Stadt Braunschweig: Rautheim. URL: <https://www.braunschweig.de/tourismus/ueber-braunschweig/sehenswuerdigkeiten/blik/ensembles/rautheim.php> (zuletzt aufgerufen am 22.02.2023).
10. FUSS e.V. (2018): Fußverkehrs-Checks & Fußverkehrs-Audits. URL: www.fussverkehrs-check.de.
11. Webseite StadtLabor: Bedeutungsräume des Fußverkehrs in Leipzig. URL: <https://www.stadt-labor.de/portfolio/bedeutungsplan-fussverkehr-leipzig> (zuletzt aufgerufen am 09.02.2023).
12. Webseite Stadt Zürich: Bedeutungsplan. URL: https://www.stadt-zuerich.ch/ted/de/index/taz/erhalten/standards_stadtraeume_zuerich/bedeutungsplan.html (zuletzt aufgerufen am 09.02.2023).
13. Webseite Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR): FUSS e.V. neues Mitglied im DVR. URL: <https://www.dvr.de/aktuelle-infos/fuss-ev-neues-mitglied-im-dvr> (zuletzt aufgerufen am 09.02.2023).
14. Ad-hoc-AG Fußverkehrspolitik der Verkehrsministerkonferenz (2021): Vorschläge zur Novellierung des Rechtsrahmens zur Erhöhung der Sicherheit und Attraktivität des Fußverkehrs. URL: https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload_fahrrad-landbw/8_News_2021/2105_17_Anlage_zu_StO_Novelle_aktivmobil_Bericht_Fussverkehr.pdf (zuletzt aufgerufen am 14.02.2023).

15. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2006): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt06), S. 115 ff.

16. Forschungs-Informations-System (FIS) des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) (2019): Mittelinseln und Minikreisel. URL: <https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/84804> (zuletzt aufgerufen am 21.03.2023).

17. Webseite Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt): Minikreisverkehre - Ableitung ihrer Einsatzbereiche und Einsatzgrenzen. URL: <https://www.bast.de/DE/Publikationen/Foko/2015-2014/2014-20.html> (zuletzt aufgerufen am 21.03.2023).

8 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Broschüre „Mit kleinen Schritten Großes bewirken“ (Gestaltung und Satz: NeuWerk)

Abbildung 2: Das Hauptuntersuchungsgebiet Wenden und das Vergleichsgebiet Rautheim

Abbildung 3: Belange unterschiedlicher Gruppen des Fußverkehr

Abbildung 4: Route und Stationen des Spaziergangs beim Projektauftritt

Abbildung 5: Maßvorgaben für das Freihalten von Sichtfeldern an Fußgängerüberwegen (Quelle: www.stvo2go.de)

Abbildung 6: Hinweise von Workshop-Teilnehmenden zu Positivem (grün) und Verbesserungswürdigem (rot) in Wenden

Abbildung 7: Ausschnitt eines Gebiets in Leipzig, Karte und im Bedeutungsplan Fußverkehr (Stadt Leipzig)

Abbildung 8: Verortung der Maßnahmenvorschläge

Abbildung 9: Broschüren des FUSS e.V.

9 Anlagen

A1. Interessenbekundung des Oberbürgermeisters zur Projektteilnahme

A2. Zielvereinbarung zur Zusammenarbeit zwischen FUSS e.V. und der Stadt Braunschweig

A3. Hinweise des Verkehrsclub Deutschland (VCD) im Nachgang des Workshops

A4. Erfasste Meldungen von Quartiersgeher:innen mit der GehCheck-App

A5. Ergebnisse von Fußverkehrs-Checks eines Quartiersgehers im Westlichen Ringgebiet und in der Weststadt



Postanschrift: Stadt Braunschweig, Postfach 3309, 38023 Braunschweig

Fachverband Fußverkehr Deutschland
FUSS e. V.
Patrick Riskowsky
Exerzierstraße 20
13357 Berlin

Fachbereich Tiefbau und Verkehr
Abt. Verkehrsplanung und
Verkehrsmanagement
Bohlweg 30

Name: Frau Fricke

Zimmer: A 3.143

Telefon: 0531/470-3826

Bürgertelefon/Vermittlung: 0531 470-1
oder Behördennummer 115

Fax: 0531/470-4288

E-Mail: claudia.fricke@braunschweig.de

Tag und Zeichen Ihres Schreibens

(Bitte bei Antwort angeben)
Mein Zeichen

66.11

Tag

11.06.2021

Interessenbekundung

zur Teilnahme am Projekt „Gut gehen lassen – Bündnis für attraktiven Fußverkehr“

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit diesem Schreiben möchte ich als Oberbürgermeister der Stadt Braunschweig die Teilnahme meiner Stadt als eine von fünf Modellstädten am Projekt „Gut gehen lassen – Bündnis für attraktiven Fußverkehr“, welches durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit und das Umweltbundesamt gefördert wird, unterstützen. In Kooperation mit dem Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e. V. möchte meine Verwaltung daran arbeiten, dass der Fußverkehr sicherer und attraktiver wird.

Im Projektzeitraum von Juni 2021 bis April 2023 möchte ich das kostenneutrale Angebot von FUSS e. V. wahrnehmen, das Gespräche mit Mitarbeitenden der Stadtverwaltung, einen Fußverkehrs-Check, einen Workshop, eine Aktion im öffentlichen Raum, eine Begehung mit Kommunalpolitiker/innen (sogenanntes „Parteiengespräch auf dem Gehweg“) sowie die Erarbeitung eines Maßnahmenprogrammes für ein noch festzulegendes Untersuchungsgebiet umfasst.

Im Rahmen der Teilnahme als Modellstadt bin ich bereit, das Projekt mit einer kontinuierlichen Öffentlichkeitsarbeit zu begleiten und damit die Öffentlichkeit regelmäßig über die Projektveranstaltungen und die Ergebnisse zu informieren. Mein Bestreben als Modellstadt besteht darin, den Fußverkehr künftig noch stärker in den Planungen zu berücksichtigen. Die Ergebnisse der Erarbeitung werden als Fachbeitrag in den Mobilitätsentwicklungsplan (wird derzeit erarbeitet) einfließen, der eine integrierte und gesamthafte Verkehrsstrategie für die Stadt Braunschweig beschreiben wird.

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



NORD/LB Landessparkasse IBAN DE21 2505 0000 0000 8150 01
Postbank IBAN DE05 2501 0030 0010 8543 07
Volksbank eG BS-WOB IBAN DE50 2600 1066 0036 8640 00

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

Durch die Integration im Mobilitätsentwicklungsplan, der derzeit neu aufgestellt wird, aber auch die generelle Berücksichtigung der Ergebnisse in der Planung wird gewährleistet, dass die mit dem FUSS e. V. erarbeiteten Maßnahmenvorschläge zur Verbesserung des Fußverkehrs in den kommenden Jahren einen Beitrag zur klima- und umweltfreundlichen Mobilität in Braunschweig leisten.

Mit freundlichen Grüßen



Ulrich Markurth



ZIELVEREINBARUNG

für die Zusammenarbeit im Rahmen des Projekts „Gut gehen lassen“

Das Projekt „Gut gehen lassen – Bündnis für attraktiven Fußverkehr“ rückt die Belange und Erfordernisse des Fußverkehrs in den Fokus. Die Bewertung und Einschätzung wie die Formulierung von Maßnahmen geschieht dabei aus Blick der Fußverkehrsbelange. Die Abwägung mit den Interessen der anderen Verkehrsarten sollten dann nachgelagert in einem weiteren Schritt erfolgen.

Für die gemeinsame Durchführung des Projektes „Gut gehen lassen – Bündnis für attraktiven Fußverkehr“ verabreden

die Modellstadt Braunschweig,
vertreten durch Herrn Klaus Benscheidt (Fachbereichsleiter Tiefbau und Verkehr),

und

der Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V.,
vertreten durch Herrn Patrick Riskowsky (Projektleiter),

die nachfolgend aufgeführten Ziele in der beschriebenen kooperativen Arbeitsweise zu verfolgen.

Das übergeordnete Projektziel besteht darin, den Fußverkehr in Braunschweig sicherer und attraktiver zu gestalten. Das Gehen soll als wichtige Säule einer klimaschonenden Alltagsmobilität und des Umweltverbundes gestärkt werden.

Projektlaufzeit

Das Projekt „Gut gehen lassen“ hat eine Laufzeit bis einschließlich April 2023, innerhalb derer die unten genannten Projektbausteine durchgeführt werden sowie einzelne Maßnahmevorschläge zur Förderung des Fußverkehrs entwickelt werden sollen.

Projektgebiet

Die Durchführung des Projekts konzentriert sich auf ein gemeinsam zu definierendes Untersuchungsgebiet. Darüber hinaus können im Projekt auch Themen oder Fragestellungen aufgegriffen werden, die in Hinblick der Förderung des Fußverkehrs stadtweit von besonderer Relevanz sind.

Projektbausteine

Das Projekt startet mit einem Auftakttermin zum Kennenlernen und zur Findung des Projektgebiets und endet mit einem Abschlussgespräch zur Besprechung der Projektergebnisse. Dazwischen sind folgende Veranstaltungsbausteine vorgesehen:

- ein Fußverkehrs-Check im Untersuchungsgebiet durch FUSS e.V.
- ein Workshop mit relevanten Akteur:innen (Vertreter:innen aus Interessenverbänden, Beiräten, Politik, öffentlichen und halböffentlichen Institutionen, Projektgruppen etc.)

- Akquise und Schulung engagierter Bürger:innen (sogenannte Quartiers-Geher:innen) durch FUSS e.V.
- eine öffentlichkeitswirksame Aktion im öffentlichen Raum
- eine Begehung mit Kommunalpolitiker:innen als sogenanntes „Parteiengespräch auf dem Gehweg“
- Erarbeitung von Maßnahmen und Empfehlungen zur Verbesserung der Situation im Fußverkehr in Form eines Maßnahmenprogrammes, das Ergebnisse aus den obigen Projektbausteinen aufgreift.

Form der Zusammenarbeit

Von Seiten der Stadtverwaltung Braunschweig wird eine Mitarbeiter:in als Ansprechpartner:in benannt, die das Projekt kontinuierlich betreut. Dies beinhaltet beispielsweise Terminabstimmungen, das Bereitstellen von eventuell erforderlichen Kartengrundlagen, Planwerken, Fachinformationen etc., das Gegenlesen von angefertigten Dokumenten (bis zu zwei Korrekturrunden) sowie das Einladen von relevanten Akteur:innen für Veranstaltungen. Alle im Rahmen des Projektes erstellten Dokumente und Texte (Presseinformationen, Protokolle, Berichte, Webtexte etc.) müssen von FUSS e.V. vor ihrer Veröffentlichung gemäß Auflage im Zuwendungsbescheid zudem mit dem Umweltbundesamt abgestimmt werden. Hierfür ist ausreichend Zeit einzuplanen.

Projektdokumentation und Öffentlichkeitsarbeit

Alle Veranstaltungen im Rahmen des Projekts werden protokolliert bzw. mit Foto- und Videoaufnahmen dokumentiert. Es werden dabei stets Anwesenheitslisten geführt. Im Vorfeld muss das Einverständnis aller Beteiligten für die Anfertigung und Veröffentlichung von Foto- und Filmaufnahmen eingeholt werden.

Die Projektdokumentation wird auf der Projekt-Webseite www.fussverkehrsstrategie.de abgebildet. Die Stadt wiederum berichtet auf ihrer Webseite über Projektaktivitäten und -ergebnisse bzw. verlinkt auf die Projekt-Webseite des FUSS e.V. Zum Zweck der Projektdokumentation stellt die Stadtverwaltung dem FUSS e.V. für die Projekt-Webseite das Stadtlogo sowie ein Foto einer Stadtansicht zur Verfügung.

Über das Projekt soll möglichst kontinuierlich öffentlich berichtet werden. Die Stadtverwaltung unterstützt FUSS e.V. über die gesamte Projektdauer hinweg bei der Öffentlichkeitsarbeit. Pressemitteilungen und ähnliche Veröffentlichungen werden gemeinsam abgestimmt (bis zu zwei Korrekturrunden), bevor diese durch die Pressestelle der Stadt und/oder durch FUSS e.V. herausgegeben werden. Darüber hinaus ist es erwünscht, dass über die eigenen Medien und sozialen Kanäle regelmäßig über Projekthinhalte berichtet wird.

Mit dem Projekt „Gut gehen lassen“ sollen die Belange und Erfordernisse des Fußverkehrs in den Fokus gerückt werden. Eventuell sich im Projektverlauf zeigende unterschiedliche Auffassungen oder Positionen von Stadtverwaltung und FUSS e.V. werden in der Projektdokumentation als solche transparent nebeneinander dargestellt.

Stadt Braunschweig
Tiefbau und Verkehr
Postfach 3309
38023 Braunschweig

BS, 30.09.2021

Ort, Datum

L.A. Benscheidt

Unterschrift Stadtverwaltung

Berlin, 21.10.2021

Ort, Datum

P. Riskausky

Unterschrift FUSS e.V.

Anlage 3

Hinweise der Bezirksgruppe Braunschweig des VCD im Nachgang des Workshops:

1 von 4

Hausaufgabe zum Workshop „Gut gehen in Braunschweig“ am 29.04.2022

Zu Karte 1 Komfort, Sicherheit & Barrierefreiheit

Die bereits am 29.04.2022 gemeinsam begangenen Wege habe ich nicht erneut betrachtet
 Viele reine Wohnstraßen haben nur einseitige und auch nur 1,50 m breite Fußwege. Das ist m. E. nicht optimal, aber aus Anwohnersicht tragbar.

Punkt 1 (rot):

Fußweg Ostseite Hauptstraße

- => durchgehend schadhafter Flickenteppich aus Asphalt (schlechter Komfort, Mängelstelle)
- => Mängelbehebung zeitnah erforderlich

Punkt 2 (rot):

Fußweg Westseite Hauptstraße

- => durchgehend Gehwegplatten (30x30cm) mit Gesamtbreite 1,50 m
- => Zustand relativ gut, beidseitig Grünstreifen (straßenseitig mit Bäumen bestanden)
- => Breite nicht optimal, aber aus Platzgründen schwer erweiterbar

Punkt 3 (rot, knapp außerhalb Projektgebietsgrenze)

Kreuzung Hauptstraße/K2

- => Gefahrenstelle, da PKW trotz Stoppschild in der Regel nicht anhalten
- => stark eingeschränkte Sicherheit
- => dringend sichere Quermöglichkeit schaffen (Signalanlage)

Punkt 4 (rot)

Fuß- und Radweg zwischen Hauptstraße und Lindenstraße

- => Mängelstelle: großenteils unebene Kleinpflasterung als Stolperstellen (Ursache: Baumwurzeln)
- => Beseitigung der Unebenheiten dringend erforderlich (wassergebundene Decke)

Punkt 4 (grün)

Beliebte Verbindung zwischen Hauptstraße und Lindenstraße => Vorzugsweg

Punkt 5 (rot)

Fuß- und Radweg zwischen Hauptstraße und Lindenstraße

- => Gefahrenstelle, da Sicht für alle Nutzer*innen durch 2 m hohe Hainbuchenhecke behindert
- => Mängelbehebung durch Spiegel oder Erweiterung der Wegekurve auf angrenzende Grünfläche

Punkt 6 (rot)

Geibelstraße zwischen Hauptstraße und Im Steinkampe (Tramhaltestelle „Geibelstraße“)

- => Fußweg einseitig und nur 0,90 m breit (z. T. durch Hecken zusätzlich verschmälert)
- => Mängelbehebung: gesamte Geibelstraße zur Spielstraße machen
- => Wichtig vor dem Hintergrund, dass die Flur „Hinter dem Steinkamp“ bald Neubaugebiet wird!

Punkt 6 (grün)

Geibelstraße zwischen Hauptstraße und Im Steinkampe

- => Vorzugsweg zur Tramhaltestelle „Geibelstraße“

Punkt 7 (rot)

Geibelstraße zwischen Brentanostraße und Im Steinkampe (Tramhaltestelle „Geibelstraße“)

- => Fußweg fehlt beidseitig
- => Mängelbehebung: gesamte Geibelstraße zur Spielstraße machen

Punkt 8 (grün)

Im Steinkampe

- => Sehr guter Wegeabschnitt, da der Fuß- und Radweg 2,50 m breit ist →

Punkt 9 (rot)

Im Steinkampe

- => Fuß- und Radweg verringert sich auf 2,00 m Breite
- => stellenweise zusätzliche Verschmälerung durch hineinragende Hecken
- => Mängelbehebung: wegen Platzmangel schwierig (evtl. Einkürzen der Heckenbreite)

Punkt 10 (rot)

Im Steinkampe

- => Fuß- und Radweg verläuft in 2,00 m Breite direkt über die Tramhaltestelle
- => Zwei Stützen des Haltestellenhäuschens auf dem Weg sind ein zusätzliches Hindernis
- => Mängelbehebung: wegen Platzmangel nicht möglich

Punkt 11 (rot)

Veltenöfer Straße (K25)

- => südlicher Fußweg nur 1,50 m breit; Gehwegplatten in relativ gutem Zustand
- => Mängelbehebung: Verbreiterung des Fußweges wegen der Straßenbäume nicht möglich

Punkt 12 (rot)

Rathenowstraße

- => Fußweg fehlt beidseitig
- => nicht optimal, aber hinnehmbar, da recht wenig befahrene Sackgasse

Punkt 13 (rot)

Veltenhöfer Straße (K25)

- => nördlicher Fußweg nur 0,90 m breit und stark abschüssig zur viel befahrenen K25
- => Gefahrenstelle für Fußgänger*innen, Rollator- und Rollstuhlbenutzer
- => Mängelbehebung: Umweg über Zebrastreifen Ecke Brandenburgstraße/K25 auf südl. Fußweg

Punkt 14 (rot)

Brandenburgstraße

- => östlicher Fußweg nur 0,90 m breit
- => wegen Garagen- und Parkplatzeinfahrten sehr stark zur Straße geneigt
- => Gefahrenstelle für Fußgänger*innen, Rollator- und Rollstuhlbenutzer
- => Mängelbehebung: Verbreiterung und möglichst Einebnung in Horizontale

Punkt 15 (rot)

Brandenburgstraße

- => westlicher Fußweg 1,50 m breit
- => wie östlicher Fußweg (jedoch etwas geringer) zur Straße geneigt
- => Mängelbehebung: Parkplätze an Straße verlegen, Fußweg von Straße trennen und einebnen

Punkt 16 (grün)

Namenloser Weg

- => Beliebte Verbindung von Tramhaltestelle „Heideblick“ über Alter Postweg zur Hauptstraße

Punkt 17 (rot)

Hauptstraße

- => westlicher Fußweg seit mehr als einem Jahr gesperrt wegen (stillsiegender Haus-)Baustelle
- => Fußweg ab Zebrastreifen Alter Postweg nur für Anlieger bis Baustelle freigegeben
- => Anwohner müssen für sichere Querung der Hauptstraße Umweg über Zebrastreifen machen
- => Mängelbehebung: schwierig durchsetzbar
- => Hoffnung: Bautätigkeit wird zügig aufgenommen und Einschränkung rückgängig gemacht



3 von 4

Zu Karte 3 Attraktive Fußwegeachsen

Folgende Straßen sind insgesamt wichtige Alltags- und Schulwege, aber nicht alle durchgängig attraktiv.

Attraktive Fußwege habe ich bereits unter Karte 1 aufgeführt (siehe dort).

Punkt 1

Hauptstraße

=> beidseitig Alltags- und Schulweg

Punkt 2

Im Mittelfeld

=> Fuß- und Radweg für Schule und Alltag

Punkt 3

Im Steinkampe

=> Fuß- und Radweg für Schule und Alltag

Punkt 4

Heideblick

=> beidseitig Alltags- und Schulweg

Punkt 5

Aschenkamp

=> beidseitig Alltags- und Schulweg

Punkt 6

Veltenhöfer Straße (K25)

=> beidseitig Alltags- und Schulweg

Zu Karte 4 Sichere & komfortable Querungen**Punkt 1**

Kreuzung Hauptstraße/Aschenkamp

=> Unsichere fußläufige Erreichbarkeit des Supermarktes Niedrigpreis (NP) an Hauptstraße 51

=> Mängelbehebung: Bedarfsampel an Hauptstraße kurz hinter Einmündung des Aschenkamp

Punkt 2

Kreuzung Hauptstraße/Gifhorner Straße (K2)

=> Bereich liegt knapp außerhalb der Projektgebietsgrenze, sollte aber dringend mit betrachtet werden

=> Gefahrenstelle, da PKW häufig trotz Stoppschild am Ende der Hauptstraße nicht anhalten

=> Mängelbehebung: Signalanlage

Zu Karte 5 Freie Sichtfelder**Punkt 1**

=> siehe Karte 1, Punkt 5

Punkt 2

=> siehe Karte 1, Punkt 3







4 von 4

Zu Karte 6 Konflikte mit Radverkehr

Ich habe keine negative Beobachtung in Hinsicht auf Probleme mit dem Radverkehr gemacht und insgesamt wenig Radverkehr beobachtet.

Auf der Hauptstraße wurde der Radverkehr bereits auf die Fahrbahn verlagert, in den Nebenstraßen sind keine Radwege vorhanden.

Zu Karte 7 Schulwege & Kindermobilität

Auf dem Schulwegplan ist der Bereich der potentiellen Gefahrenstellen an Hauptstraße und Aschenkamp bereits kenntlich gemacht.

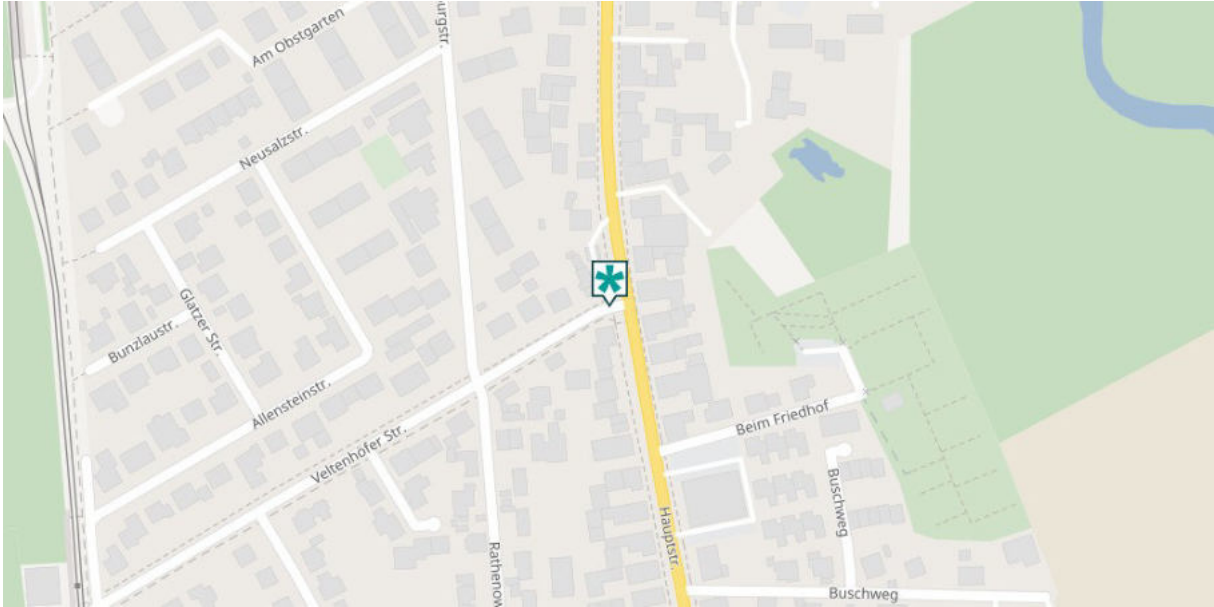

Alle anderen Querungsmöglichkeiten sind m. E. gut durchdacht und ausreichend sicher.

Einzige Einschränkung ist der Schulweg von den Straßen Wendebrück, Wendenmühle und Im Winkel. Hier müssen die Kinder den Umweg über den Zebrastreifen am Alten Postweg nehmen (keine Einschränkung der Sicherheit). Die zu Karte 4, Punkt 1 genannte Bedarfsampel wäre eine Lösung des Problems.

In Auftrage der Bezirksgruppe Braunschweig
des VCD. Hella Wadner / 10.05.22

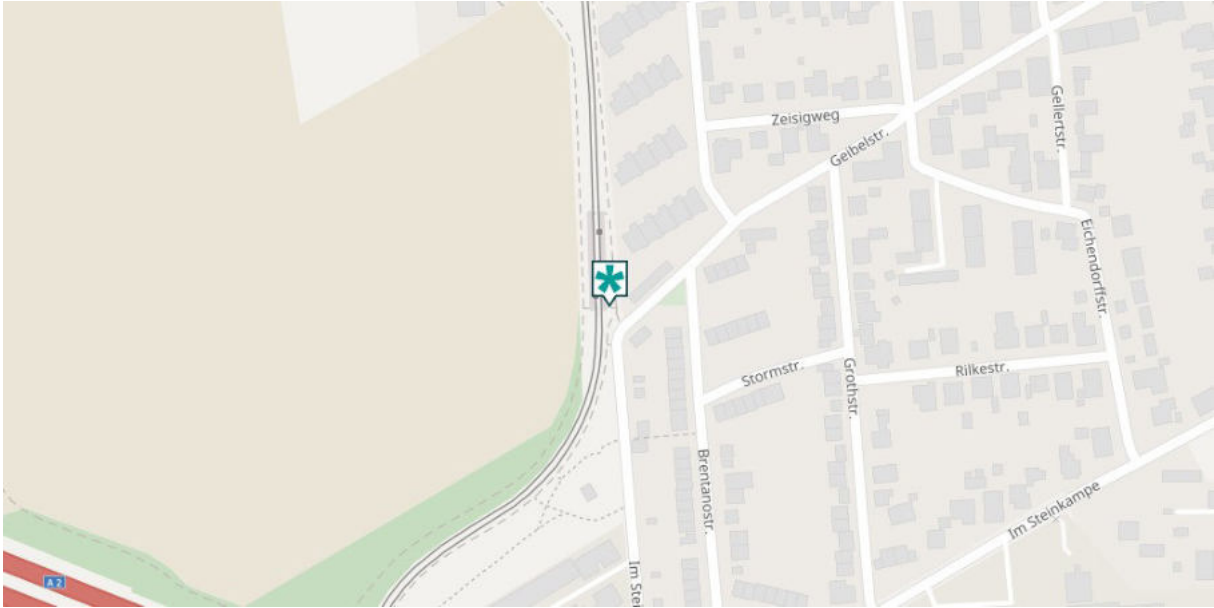



Nr. 969317

Adresse:	Hauptstraße 27, 38110 Braunschweig, Germany	
		
Zeitpunkt:	29.01.2022 14:38	
Kategorie:	Kritik: Gefahr Gehweg > Gehweg unterbrochen	
Beschreibung:	Umleitung für Fußgänger zu schmal	
Foto(s):		
Verbesserungs- vorschlag:	Keine Angabe	
Anmerkungen:		

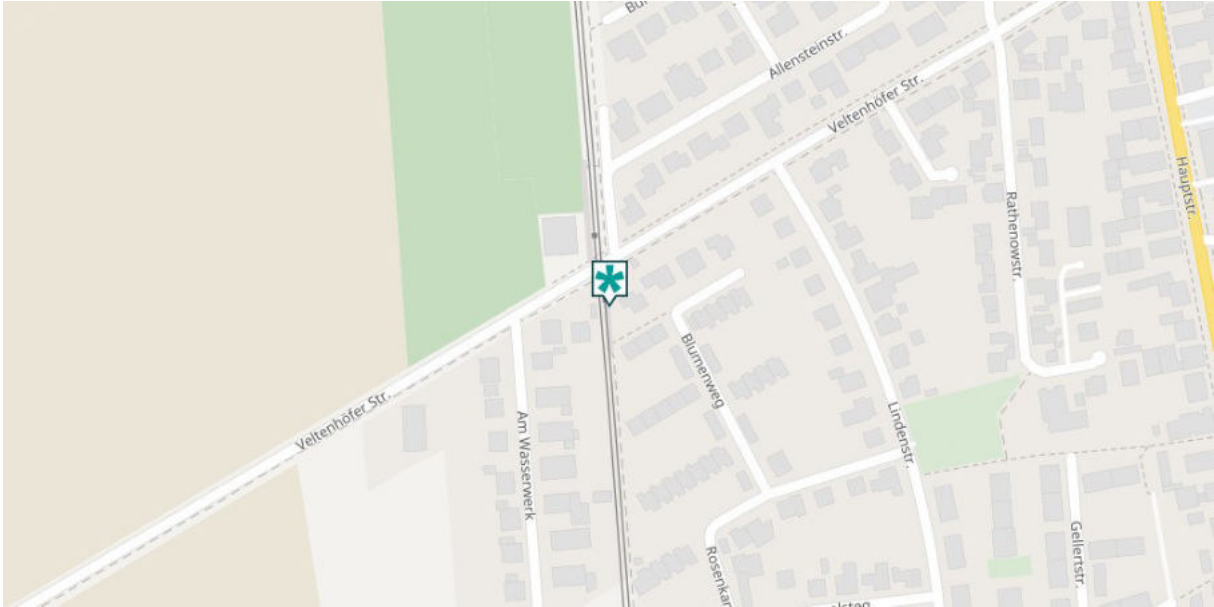



Nr. 969318

Adresse:	Braunschweig Geibelstraße, 38110 Braunschweig, Germany		
			
Zeitpunkt:	29.01.2022 14:38		
Kategorie:	Kritik: Gefahr Gehweg > Sonstiges		
Beschreibung:	Gefährliche Kreuzung Fußgänger/Radfahrer/Straßenbahn und Altglas/Papiercontainer		
Foto(s):			
Verbesserungsvorschlag:			
Anmerkungen:			

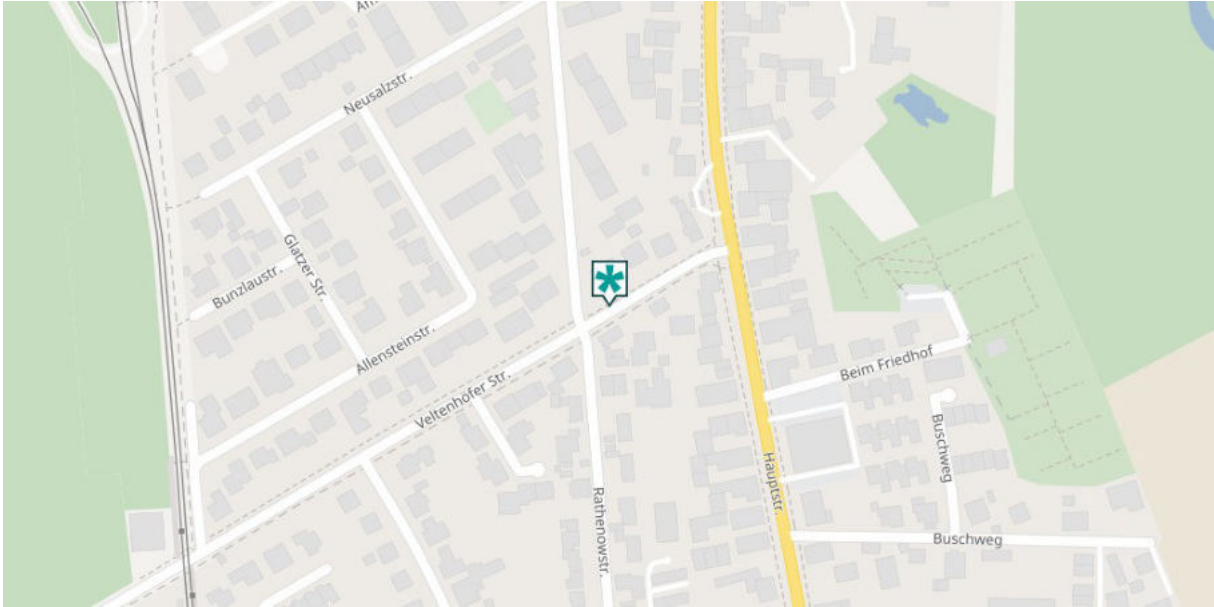



Nr. 969319

Adresse:	Veltenhöfer Straße, 38110 Braunschweig, Germany	
		
Zeitpunkt:	29.01.2022 14:38	
Kategorie:	Kritik: Gefahr Gehweg > Sonstiges	
Beschreibung:	Breit der Straßenbahnhaltestelle/Rad/Gehweg zu schmal	
Foto(s):		
Verbesserungsvorschlag:		
Anmerkungen:		

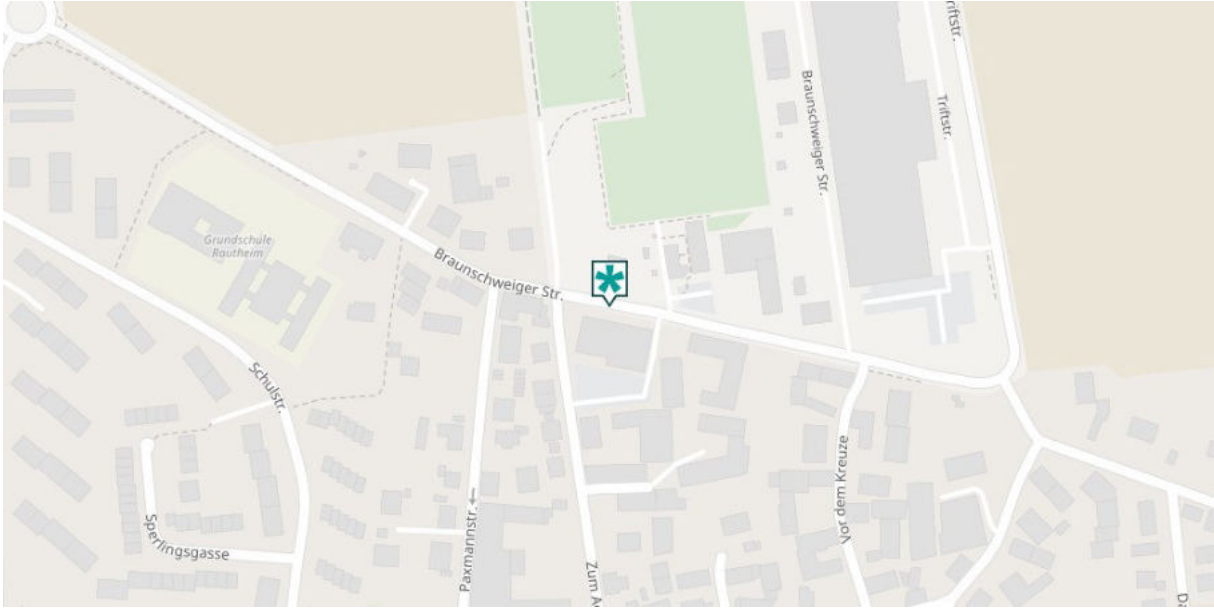


Nr. 969320

Adresse:	Braunschweig Brandenburgstraße, 38110 Braunschweig, Germany	
		
Zeitpunkt:	29.01.2022 14:38	
Kategorie:	Kritik: Gefahr Gehweg > Sonstiges	
Beschreibung:	Breite Fußweg	
Foto(s):	<div></div>	
Verbesserungs- vorschlag:		
Anmerkungen:		

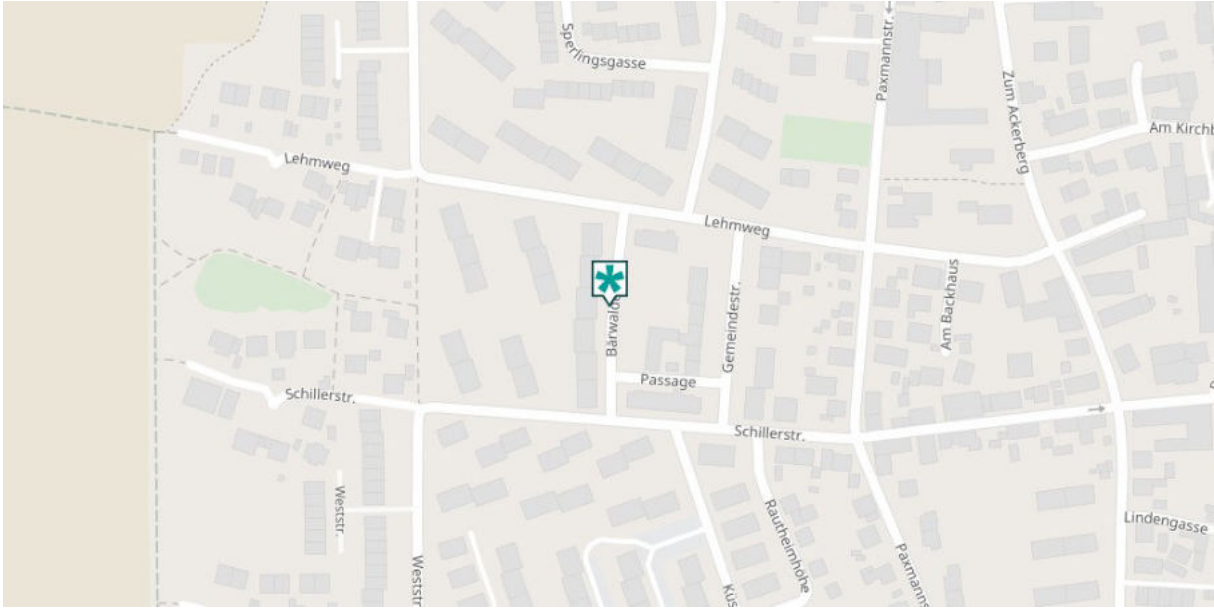


Nr. 1007088

Adresse:	Zum Ackerberg 1, 38126 Braunschweig, Germany
	
Zeitpunkt:	13.04.2022 11:41
Kategorie:	Kritik: Gefahr Fahrbahn > Zebrastreifen fehlt
Beschreibung:	Übergang zu den Sportplätzen fehlt
Foto(s):	Keine Angabe
Verbesserungsvorschlag:	Lieber eine Ampel Zebrastreifen oder Ampel
Anmerkungen:	



Nr. 1007101

Adresse:	Bärwaldestraße 6, 38126 Braunschweig, Germany
	
Zeitpunkt:	13.04.2022 11:48
Kategorie:	Kritik: Gefahr Platz/Park > Sonstiges
Beschreibung:	Straße vor Kindergarten
Foto(s):	Keine Angabe
Verbesserungsvorschlag:	Sollte Spielstraße werden oder ganz für Verkehr gesperrt werden, könnte zur neuen Orstmitte umgebaut werden
Anmerkungen:	

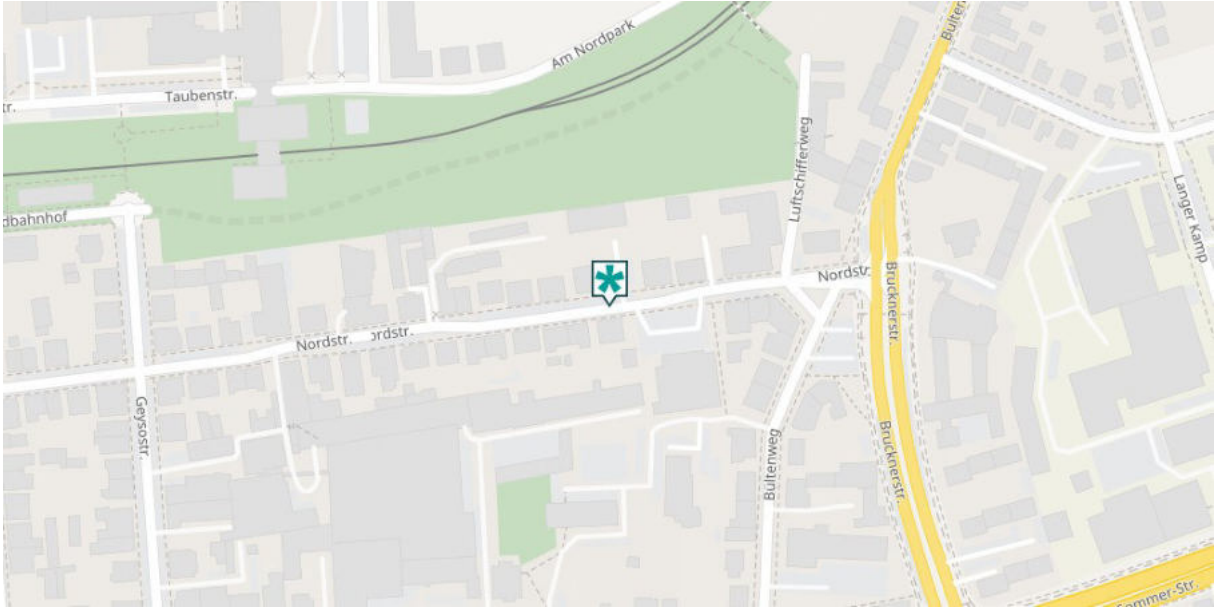



Nr. 1007110

Adresse:	Rautheimhöhe 4, 38126 Braunschweig, Germany
Zeitpunkt:	13.04.2022 11:56
Kategorie:	Kritik: Gefahr Fahrbahn > Auto/Zweirad: zu schnell
Beschreibung:	Umwandlung zur Spielstraße
Foto(s):	Keine Angabe
Verbesserungs-vorschlag:	Wirksamere Tempolimits
Anmerkungen:	

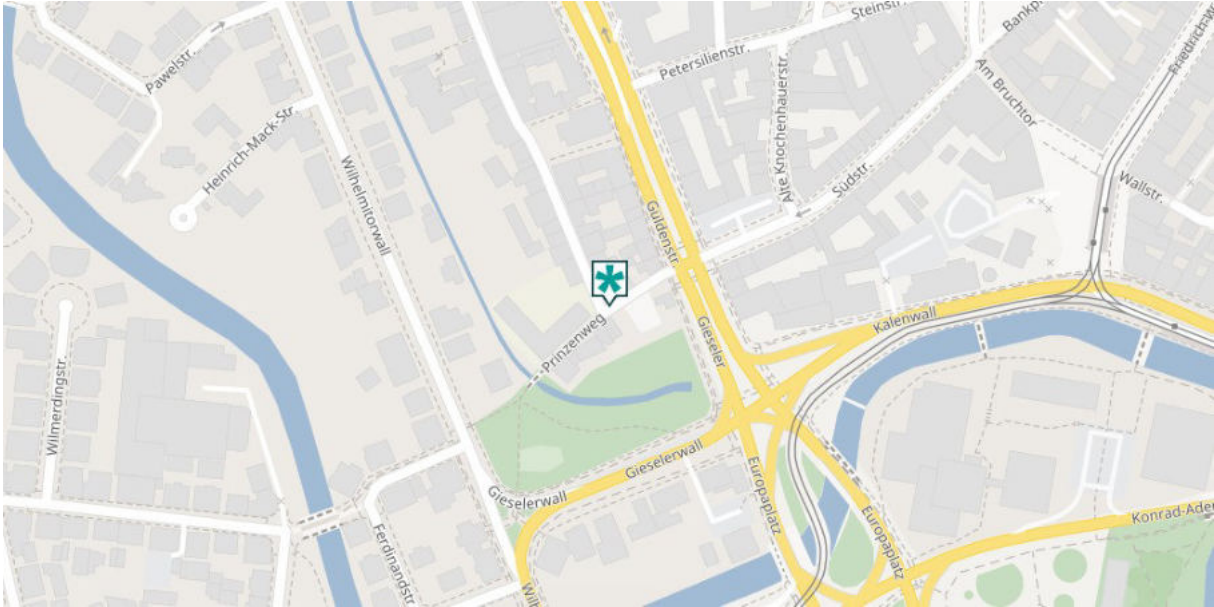



Nr. 1007886

Adresse:	Nordstraße 23, 38106 Braunschweig, Germany	
		
Zeitpunkt:	15.04.2022 10:50	
Kategorie:	Kritik: Hindernis Gehweg > Fahrzeug Auto	
Beschreibung:	Parkende KFZ kragen über die Parkplätze auf den Gehweg und behindern (eingeschränkte) Zufußgehende.	
Foto(s):		
Verbesserungsvorschlag:	Keine Angabe	

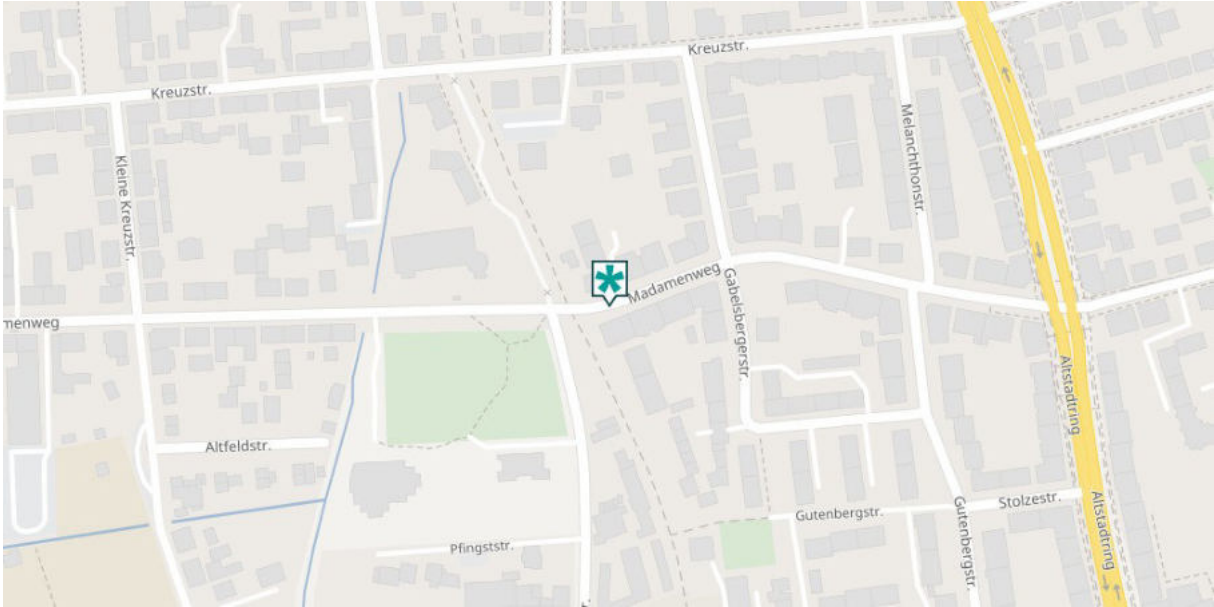



Nr. 1012212

Adresse:	Prinzenweg 10, 38100 Braunschweig, Germany	
		
Zeitpunkt:	24.04.2022 13:27	
Kategorie:	Kritik: Hindernis Gehweg > Gewerbe Café/Handel	
Beschreibung:	Gehweg mit Tischen vollgestellt.	
Foto(s):		
Verbesserungsvorschlag:	Keine Angabe	
Anmerkungen:		

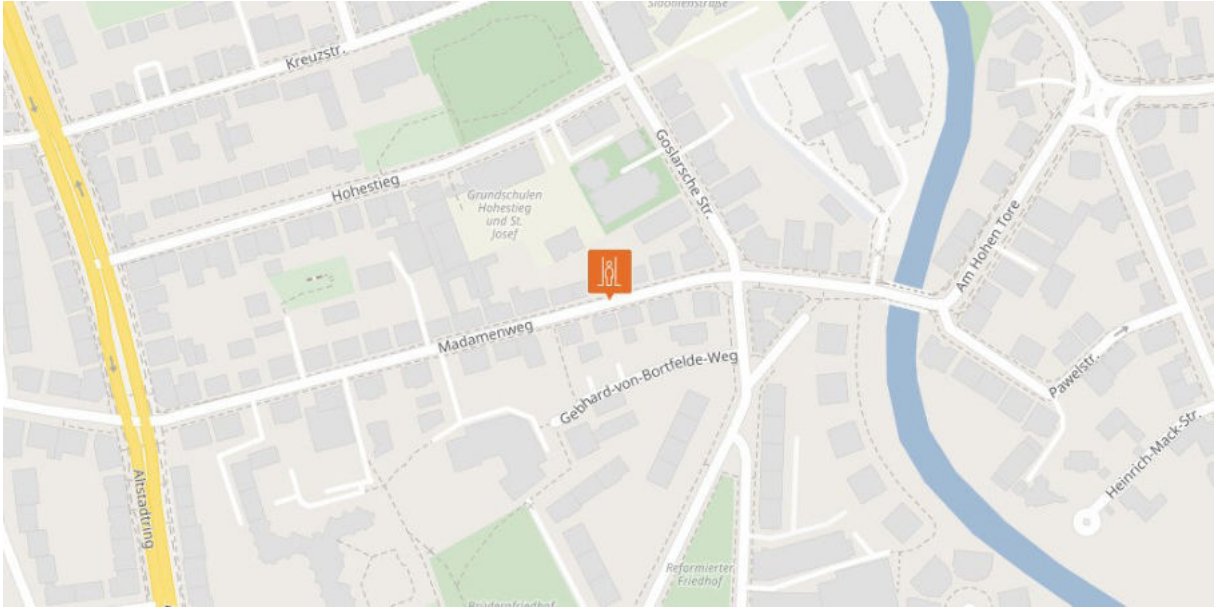



Nr. 1015739

Adresse:	Madamenweg 138, 38118 Braunschweig, Germany	
		
Zeitpunkt:	30.04.2022 15:44	
Kategorie:	Kritik: Hindernis Gehweg > Fahrzeug Auto	
Beschreibung:	Parken auf dem Gehweg.	
Foto(s):		
Verbesserungsvorschlag:	Keine Angabe	
Anmerkungen:		

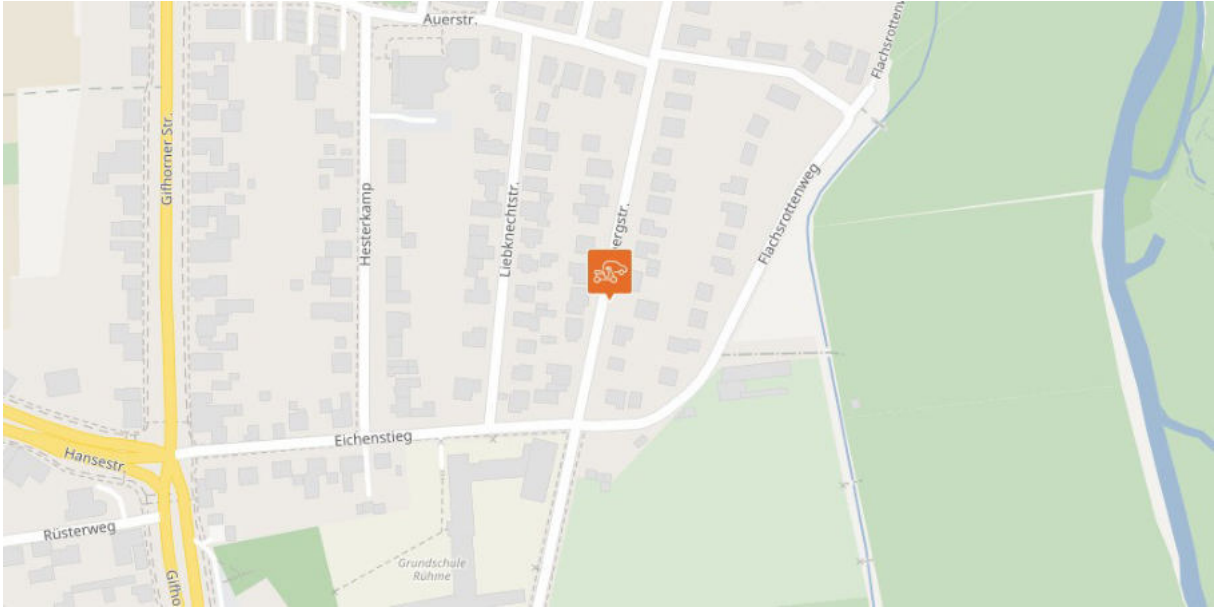



Nr. 1022836

Adresse:	Madamenweg 4, 38118 Braunschweig, Germany	
		
Zeitpunkt:	14.05.2022 08:41	
Kategorie:	Kritik: Hindernis Gehweg > Enge Baustelle, Müll, etc.	
Beschreibung:	Behinderung. Gehweg nicht barrierefrei.	
Foto(s):		
Verbesserungsvorschlag:	Keine Angabe	
Anmerkungen:		



Nr. 1022872

Adresse:	Osterbergstraße 25A, 38112 Braunschweig, Germany	
		
Zeitpunkt:	14.05.2022 10:09	
Kategorie:	Kritik: Hindernis Gehweg > Fahrzeug Auto	
Beschreibung:	Parken auf dem Gehweg.	
Foto(s):		
Verbesserungs-vorschlag:	Keine Angabe	
Anmerkungen:		

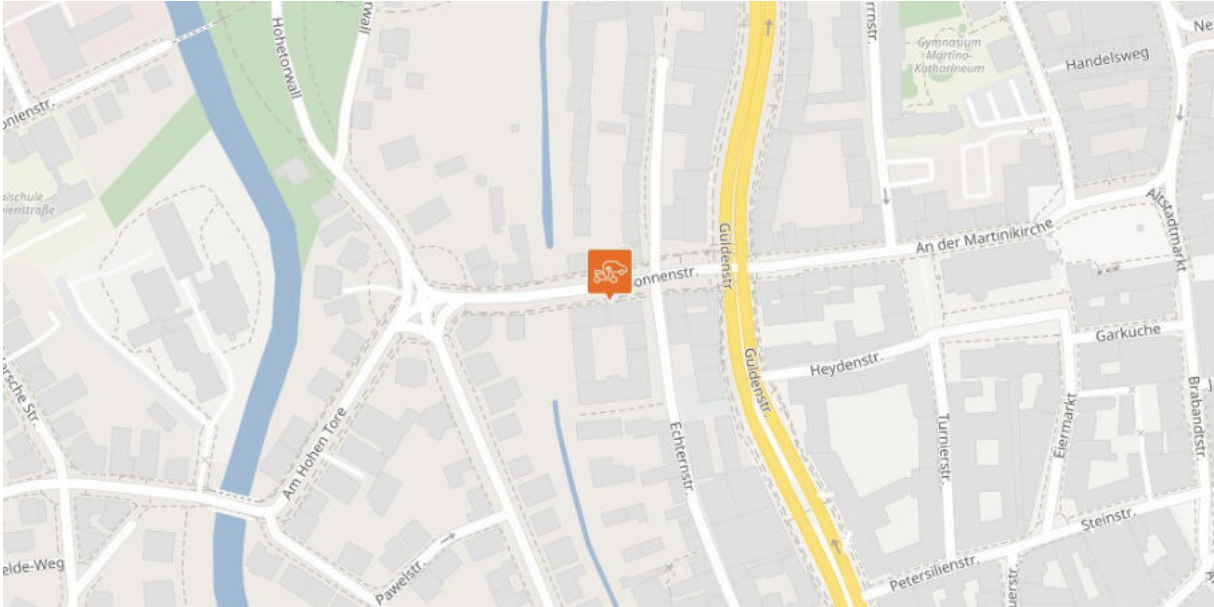



Nr. 1022878

Adresse:	Braunschweig Veltenhöfer Straße, 38110 Braunschweig, Germany	
		
Zeitpunkt:	14.05.2022 10:41	
Kategorie:	Lob: Sicherheit > Ampel rasch grün	
Beschreibung:	Schnelle Grünschaltung für Zufußgehende an der Bedarfsampel.	
Foto(s):		
Verbesserungs-vorschlag:		
Anmerkungen:		

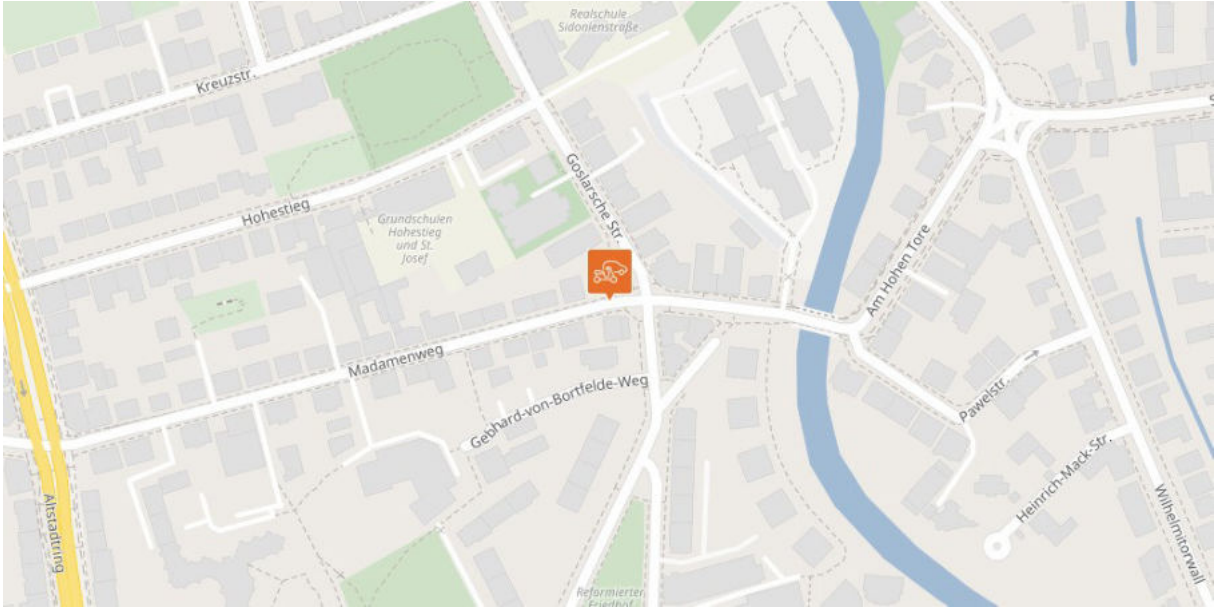



Nr. 1023048

Adresse:	Sonnenstraße 8, 38100 Braunschweig, Germany	
		
Zeitpunkt:	14.05.2022 17:04	
Kategorie:	Kritik: Hindernis Gehweg > Fahrzeug Zweirad	
Beschreibung:	Fahrräder auf dem Gehweg.	
Foto(s):		
Verbesserungsvorschlag:	Keine Angabe	
Anmerkungen:		

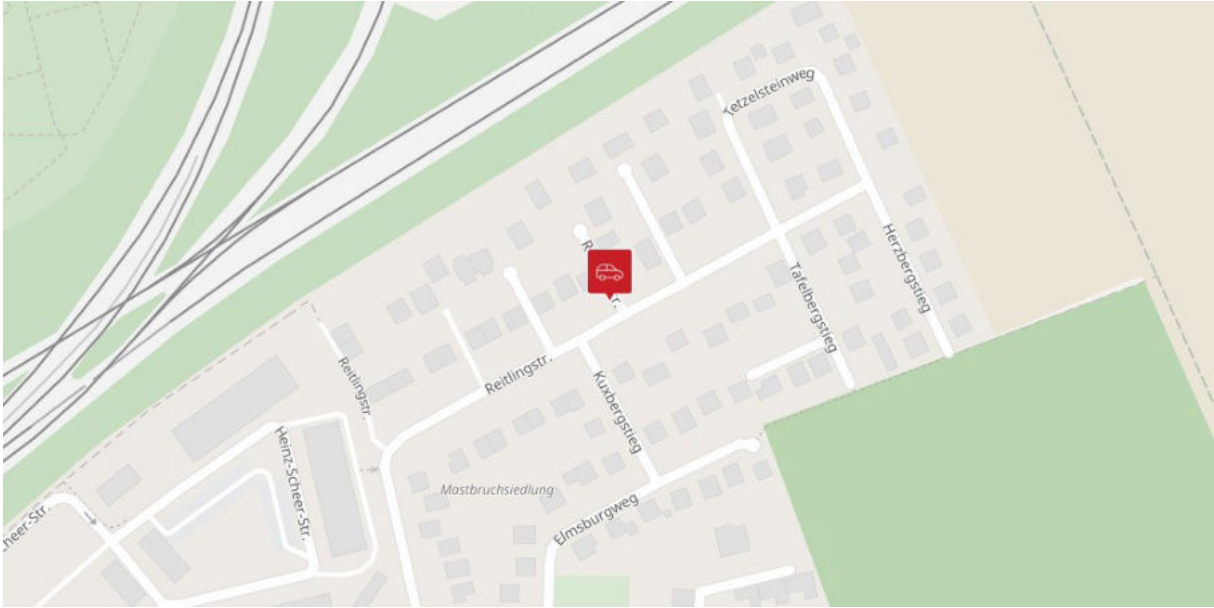


Nr. 1026738

Adresse:	Goslarsche Str. 4, 38118 Braunschweig, Germany	
		
Zeitpunkt:	21.05.2022 09:24	
Kategorie:	Kritik: Hindernis Gehweg > Fahrzeug Auto	
Beschreibung:	KFZ hält auf dem Gehweg.	
Foto(s):		
Verbesserungsvorschlag:	Keine Angabe	
Anmerkungen:		

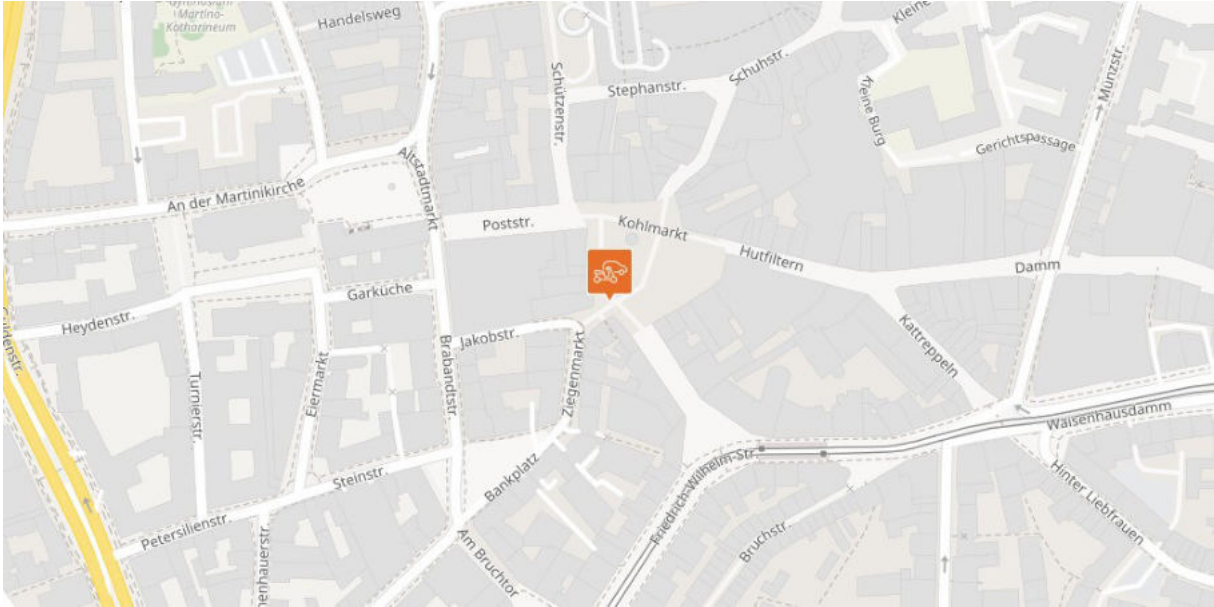



Nr. 1026831

Adresse:	Reitlingstraße 16, 38126 Braunschweig, Germany
	
Zeitpunkt:	21.05.2022 12:42
Kategorie:	Kritik: Gefahr Gehweg > Auto parkt
Beschreibung:	Parken quer auf dem Gehweg.
Foto(s):	Keine Angabe
Verbesserungs-vorschlag:	Geldbuße
Anmerkungen:	



Nr. 1029749

Adresse:	Kohlmarkt 20, 38100 Braunschweig, Germany	
		
Zeitpunkt:	27.05.2022 09:44	
Kategorie:	Kritik: Hindernis Gehweg > Fahrzeug Auto	
Beschreibung:	Parken in der Fußgängerzone.	
Foto(s):		
Verbesserungsvorschlag:	Mehr Überwachung	
Anmerkungen:		



Nr. 1029767

Adresse:	Wilhelmitorwall 18, 38118 Braunschweig, Germany	
		
Zeitpunkt:	27.05.2022 10:11	
Kategorie:	Kritik: Hindernis Gehweg > Fahrzeug Auto	
Beschreibung:	Parkendes Auto ragt weit auf den Gehweg und schränkt den nutzbaren Gehwegbreite stark ein.	
Foto(s):		
Verbesserungs-vorschlag:	Mehr Überwachung	

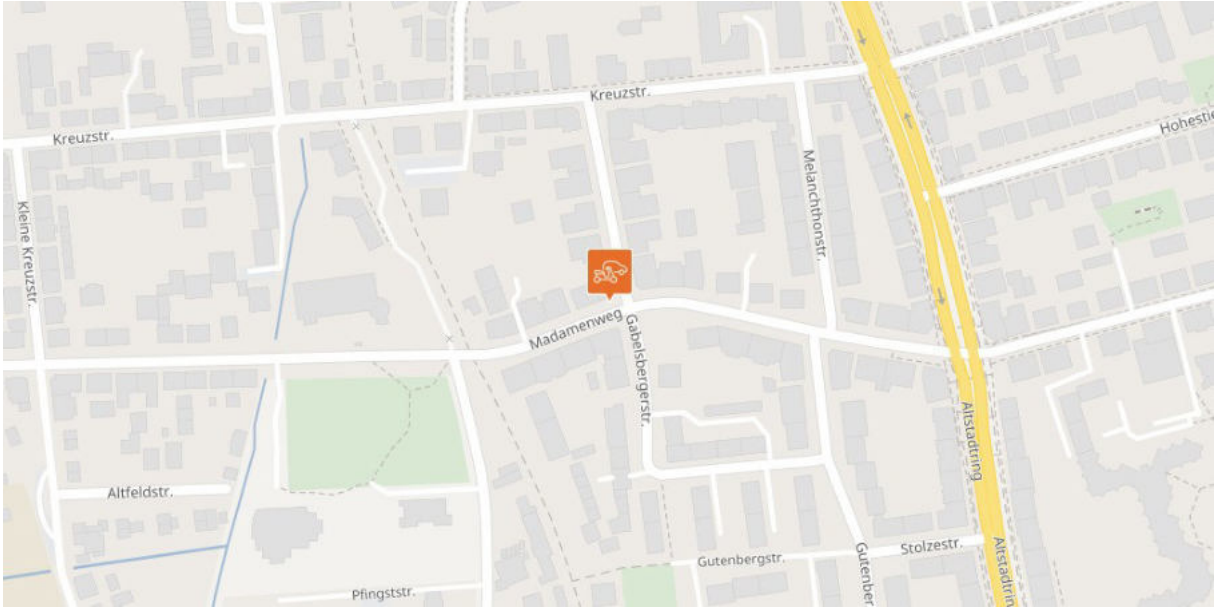
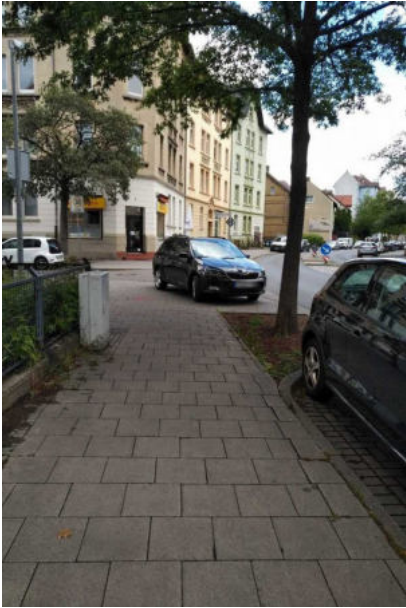


Nr. 1030249

Adresse:	Reiherstraße 19, 38114 Braunschweig, Germany	
		
Zeitpunkt:	28.05.2022 14:06	
Kategorie:	Kritik: Ärger Fahrbahn > Ampel lange rot	
Beschreibung:	Grünphase wird bis zu dreimal unterbrochen.	
Foto(s):		
Verbesserungs-vorschlag:	Durchgehende Grünphase um die Straße in einem Zug überqueren zu können.	

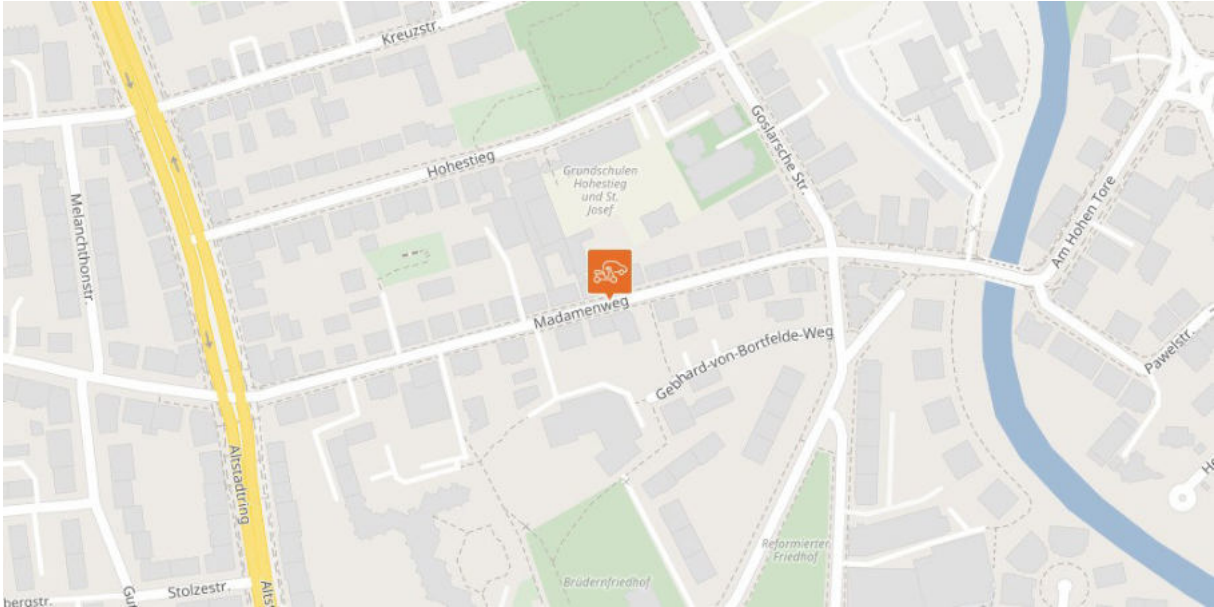



Nr. 1030269

Adresse:	Madamenweg 141, 38118 Braunschweig, Germany	
		
Zeitpunkt:	28.05.2022 14:41	
Kategorie:	Kritik: Hindernis Gehweg > Fahrzeug Auto	
Beschreibung:	Parken auf dem Gehweg.	
Foto(s):		
Verbesserungs-vorschlag:	Mehr Überwachung	
Anmerkungen:		

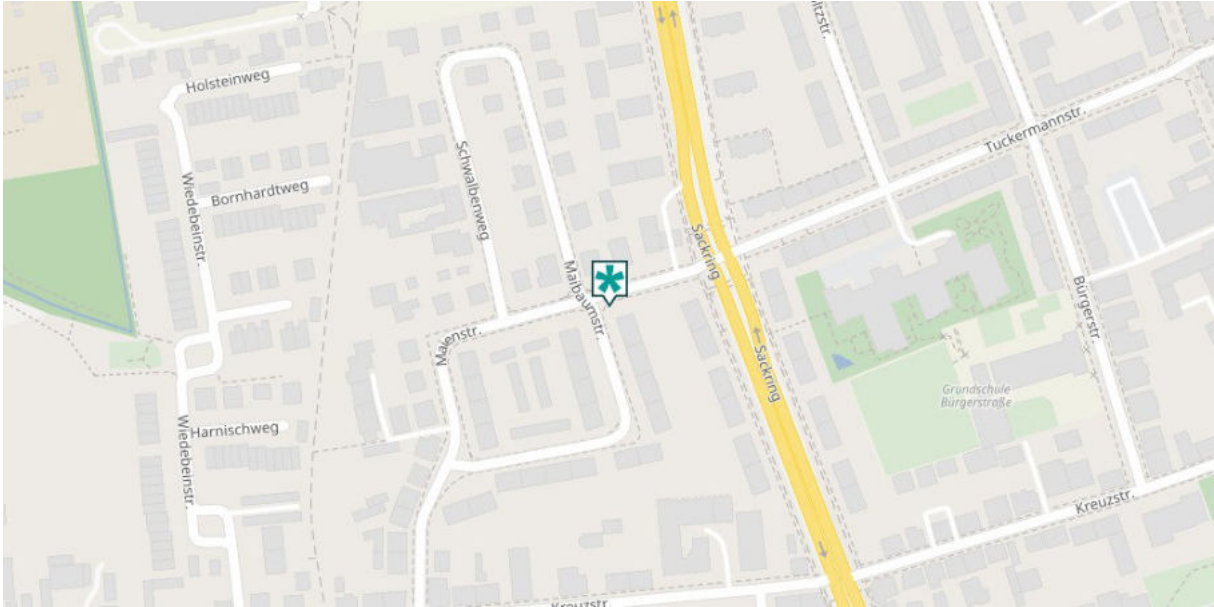



Nr. 1037931

Adresse:	Madamenweg 163, 38118 Braunschweig, Germany	
		
Zeitpunkt:	11.06.2022 17:00	
Kategorie:	Kritik: Hindernis Gehweg > Fahrzeug Auto	
Beschreibung:	Parken auf dem Gehweg.	
Foto(s):		
Verbesserungs-vorschlag:	Mehr Überwachung	
Anmerkungen:		



Nr. 1041207

Adresse:	Maibaumstraße 7, 38118 Braunschweig, Germany	
		
Zeitpunkt:	18.06.2022 14:57	
Kategorie:	Kritik: Hindernis Gehweg > Fahrzeug Auto	
Beschreibung:	Parken auf dem Gehweg.	
Foto(s):		
Verbesserungsvorschlag:	Mehr Überwachung	
Anmerkungen:		

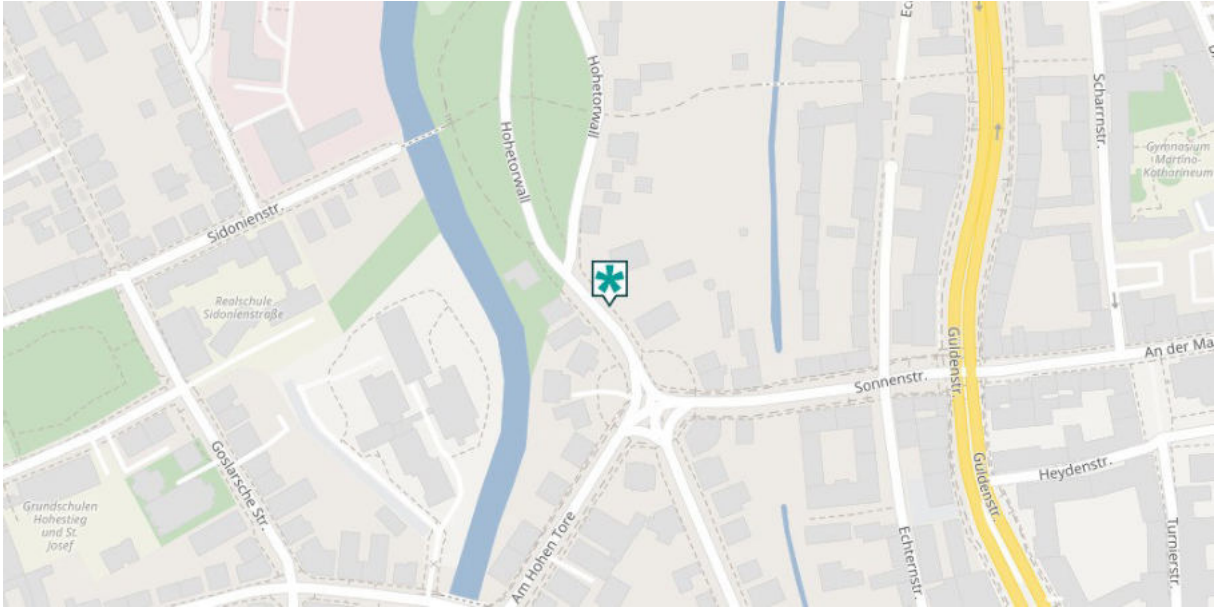
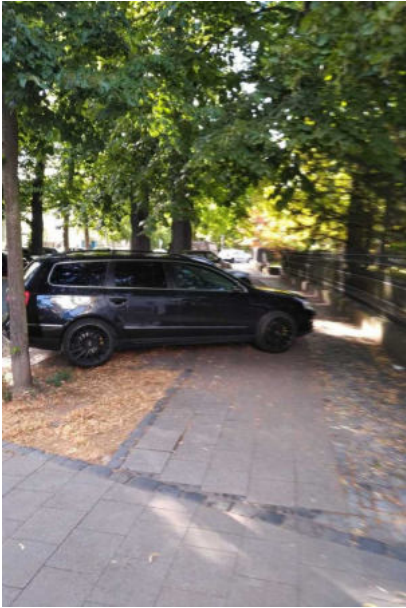


Nr. 1043843

Adresse:	Ziegenmarkt 4A, 38100 Braunschweig, Germany	
Zeitpunkt:	22.06.2022 18:53	
Kategorie:	Kritik: Hindernis Gehweg > Fahrzeug Auto	
Beschreibung:	Parken auf dem Gehweg.	
Foto(s):		
Verbesserungs-vorschlag:	Mehr Überwachung	
Anmerkungen:		

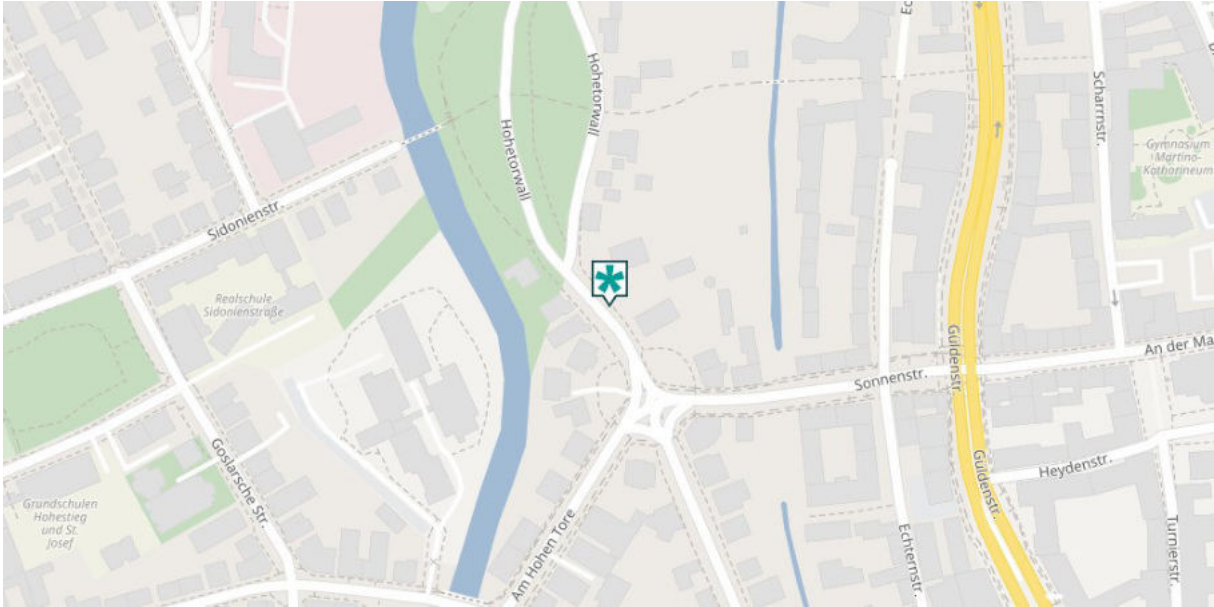



Nr. 1055386

Adresse:	Hohetorwall 2, 38118 Braunschweig, Germany	
		
Zeitpunkt:	12.07.2022 18:28	
Kategorie:	Kritik: Hindernis Gehweg > Fahrzeug Auto	
Beschreibung:	Parken auf dem Gehweg.	
Foto(s):		
Verbesserungs-vorschlag:	Mehr Überwachung	
Anmerkungen:		

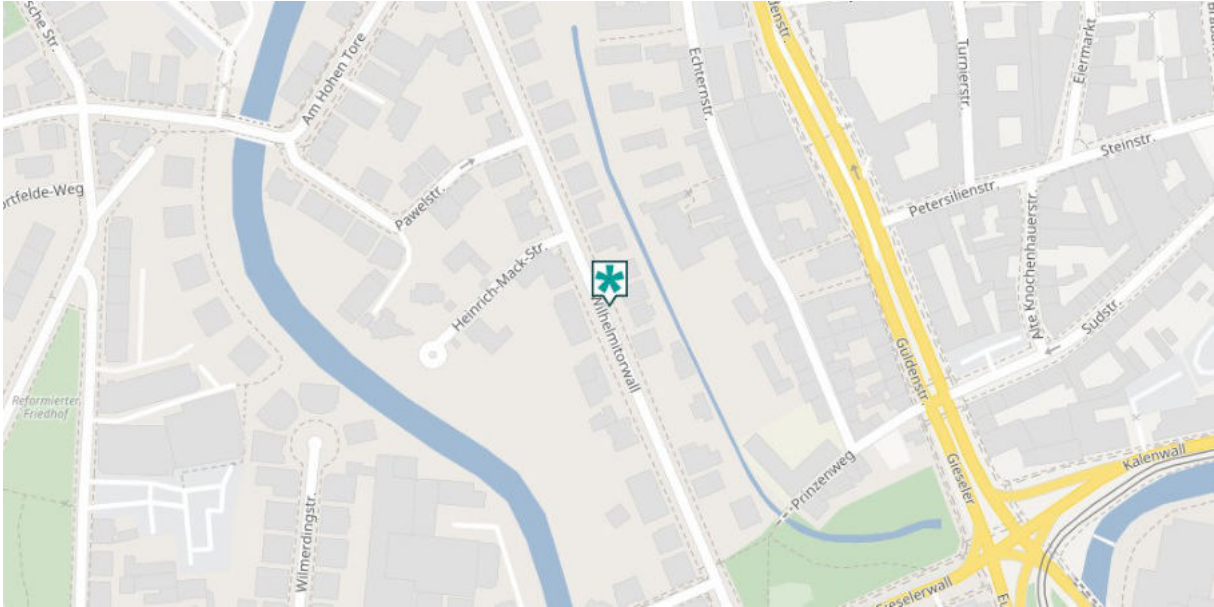



Nr. 1055409

Adresse:	Hohetorwall 2, 38118 Braunschweig, Germany	
		
Zeitpunkt:	12.07.2022 19:32	
Kategorie:	Kritik: Hindernis Gehweg > Fahrzeug Auto	
Beschreibung:	Parken auf dem Gehweg.	
Foto(s):		
Verbesserungsvorschlag:	Mehr Überwachung	
Anmerkungen:		

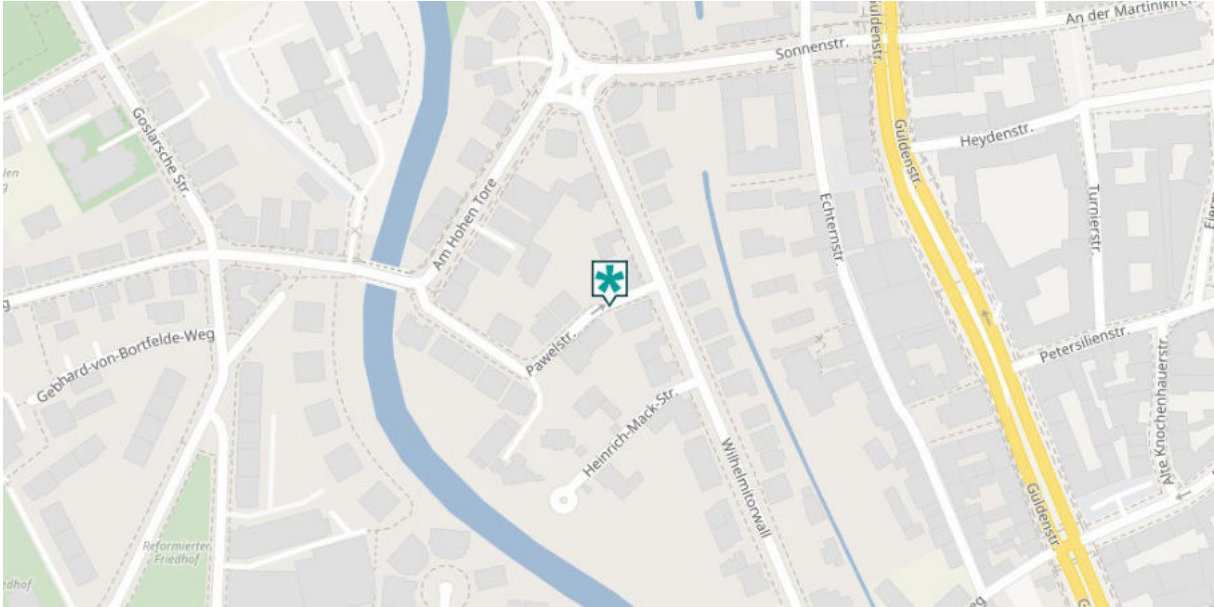



Nr. 1056829

Adresse:	Wilhelmitorwall 12, 38118 Braunschweig, Germany	
		
Zeitpunkt:	15.07.2022 08:31	
Kategorie:	Kritik: Hindernis Gehweg > Fahrzeug Auto	
Beschreibung:	Parken auf dem Gehweg	
Foto(s):		
Verbesserungs-vorschlag:	Mehr Überwachung	
Anmerkungen:		

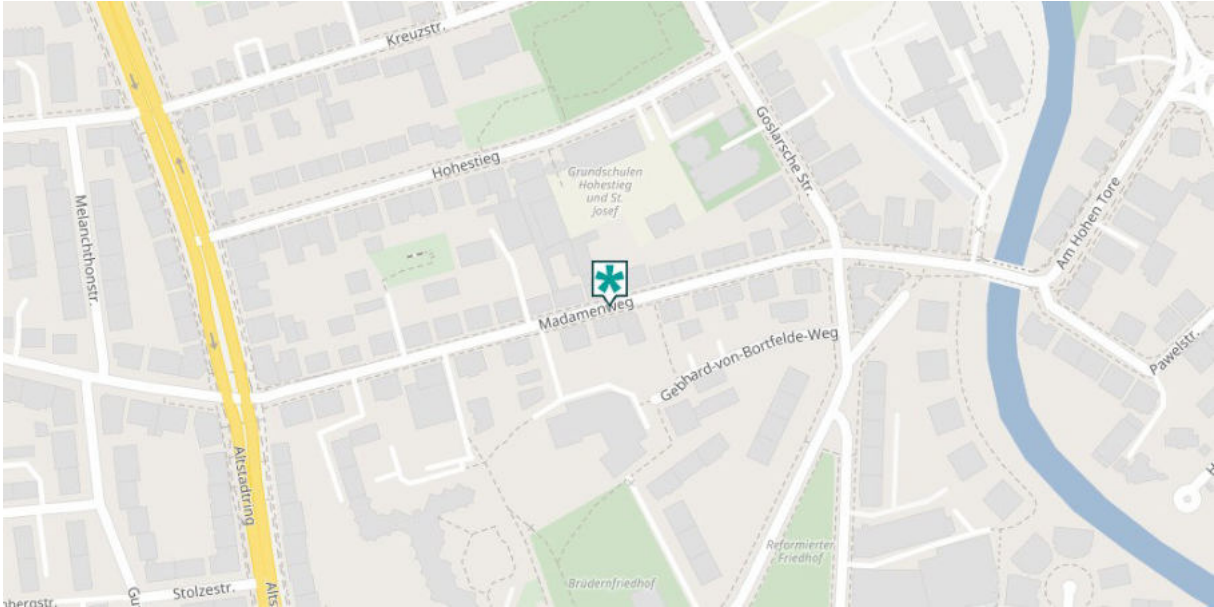



Nr. 1056830

Adresse:	Wilhelmitorwall 34A, 38118 Braunschweig, Germany	
		
Zeitpunkt:	15.07.2022 08:34	
Kategorie:	Kritik: Hindernis Gehweg > Fahrzeug Auto	
Beschreibung:	Parken auf dem Gehweg	
Foto(s):		
Verbesserungsvorschlag:	Mehr Überwachung	
Anmerkungen:		

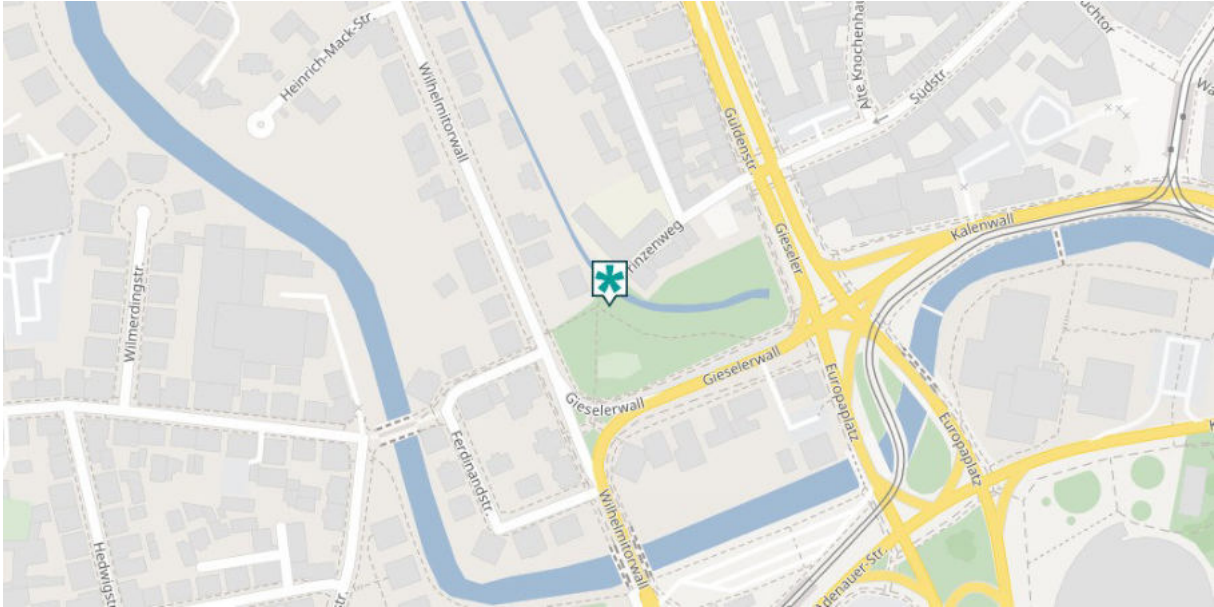



Nr. 1056835

Adresse:	Madamenweg 162, 38118 Braunschweig, Germany	
		
Zeitpunkt:	15.07.2022 08:38	
Kategorie:	Kritik: Hindernis Gehweg > Fahrzeug Auto	
Beschreibung:	Parken auf dem gehweg	
Foto(s):		
Verbesserungs-vorschlag:	Mehr Überwachung	
Anmerkungen:		

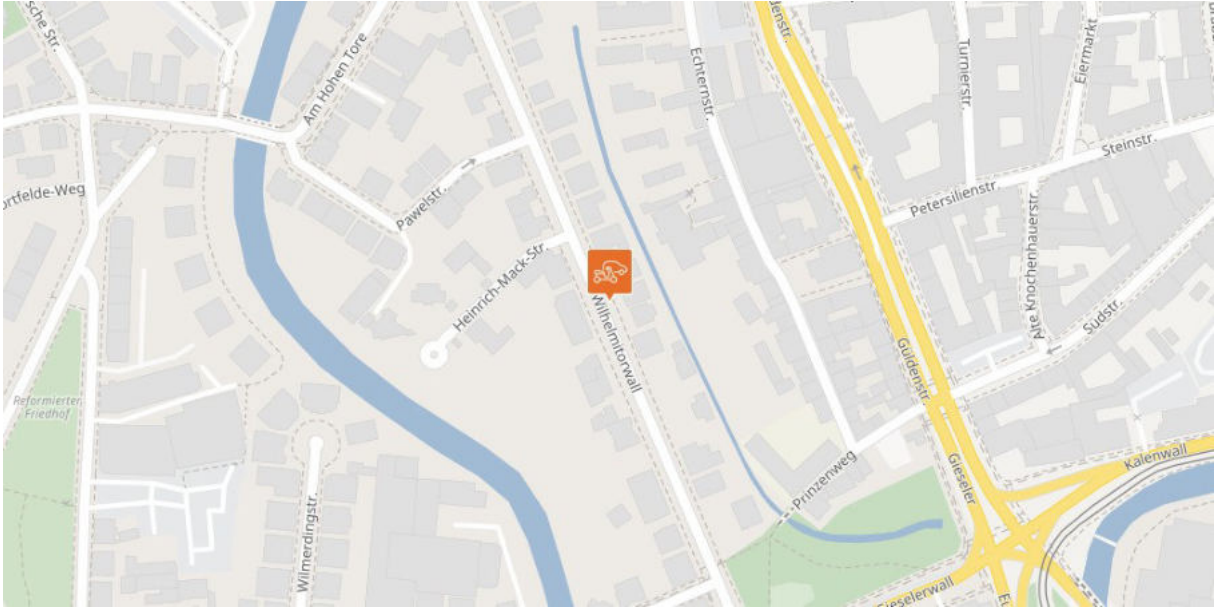



Nr. 1057601

Adresse:	Prinzenweg 9, 38100 Braunschweig, Germany	
		
Zeitpunkt:	17.07.2022 10:21	
Kategorie:	Kritik: Hindernis Gehweg > Fahrzeug Auto	
Beschreibung:	Parken in der Fußgängerzone	
Foto(s):		
Verbesserungs-vorschlag:	Mehr Überwachung	
Anmerkungen:		

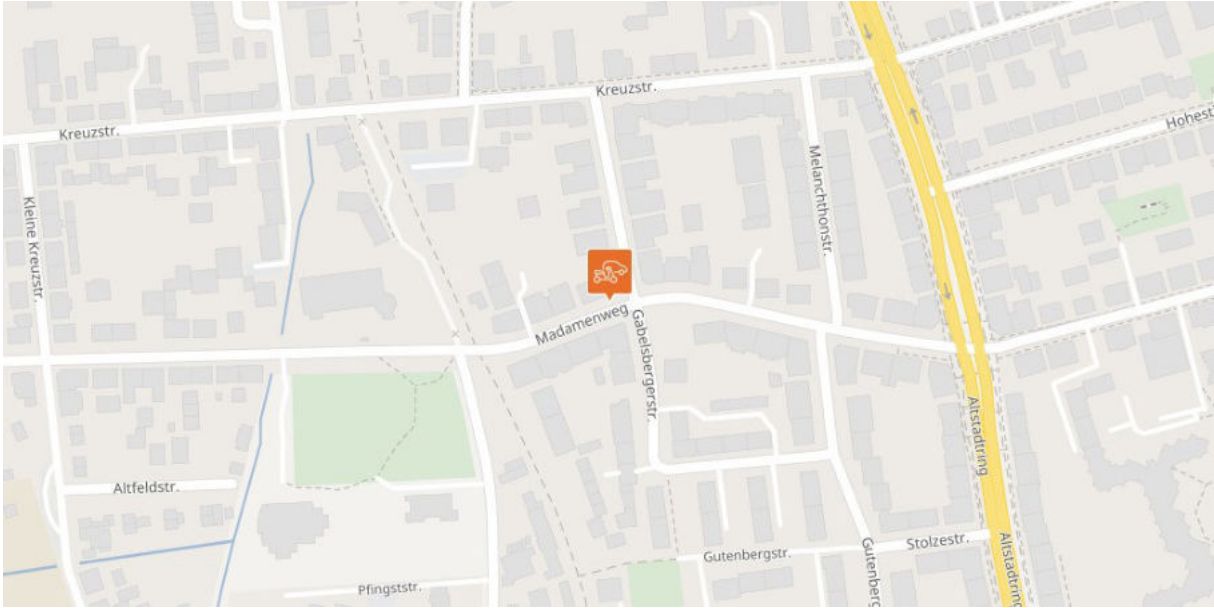


Nr. 1064869

Adresse:	Wilhelmitorwall 12, 38118 Braunschweig, Germany	
		
Zeitpunkt:	30.07.2022 10:14	
Kategorie:	Kritik: Hindernis Gehweg > Fahrzeug Auto	
Beschreibung:	Parken auf dem gehweg	
Foto(s):		
Verbesserungs-vorschlag:	Mehr Überwachung	
Anmerkungen:		

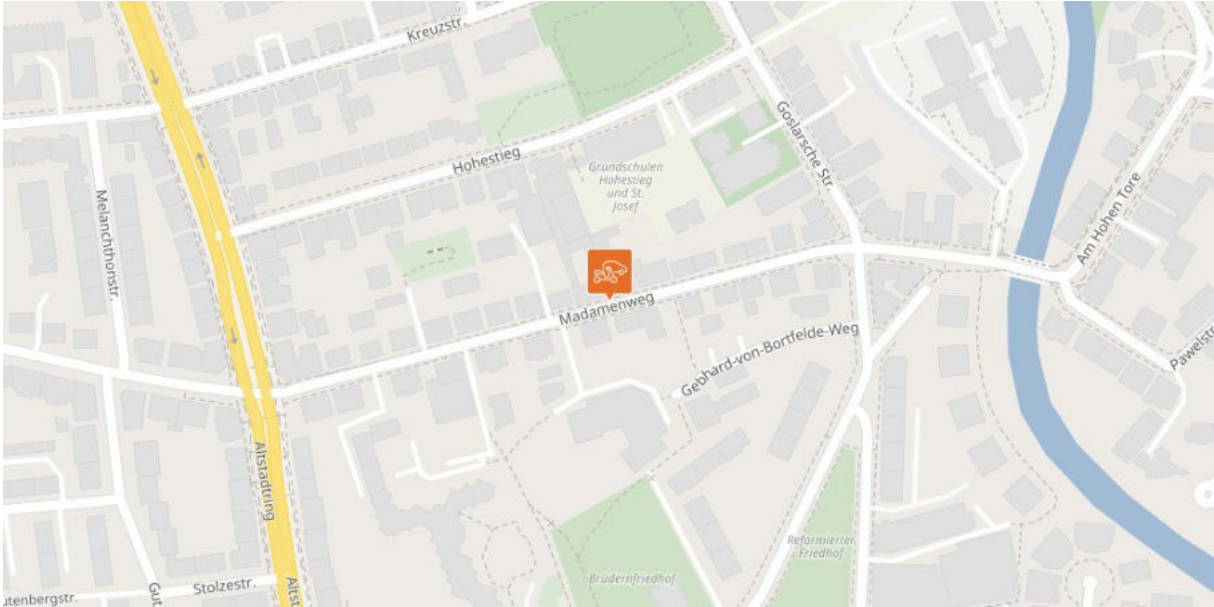



Nr. 1064873

Adresse:	Madamenweg 141, 38118 Braunschweig, Germany
	
Zeitpunkt:	30.07.2022 10:26
Kategorie:	Kritik: Hindernis Gehweg > Fahrzeug Auto
Beschreibung:	Parken auf dem Gehweg
Foto(s):	Keine Angabe
Verbesserungs-vorschlag:	Mehr Überwachung
Anmerkungen:	

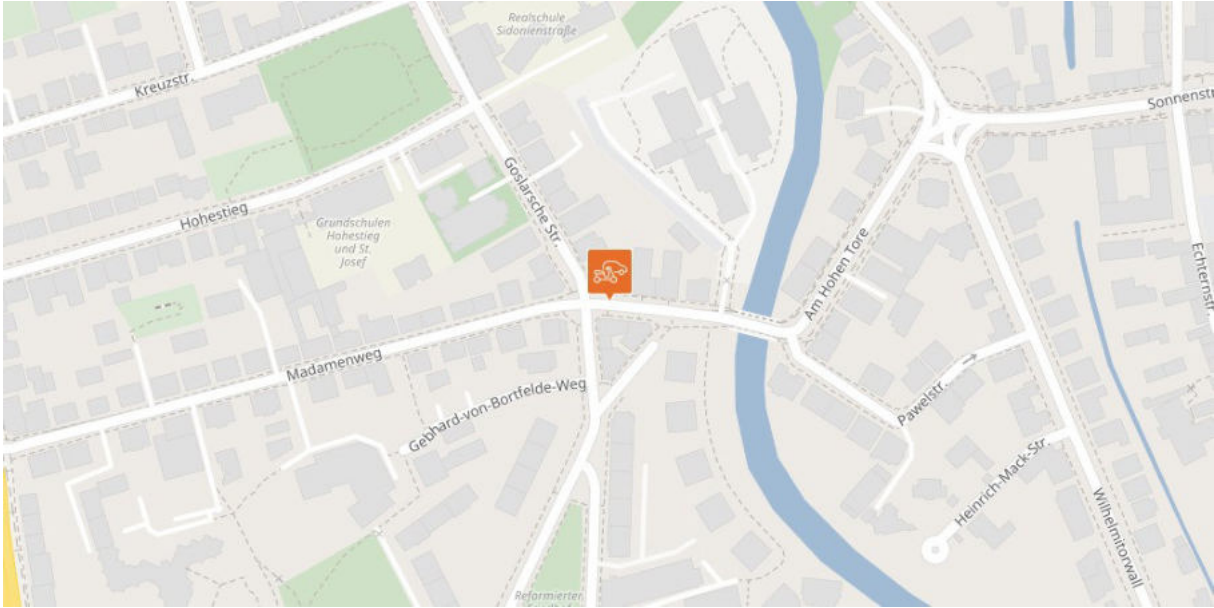


Nr. 1068698

Adresse:	Madamenweg 162, 38118 Braunschweig, Germany	
		
Zeitpunkt:	06.08.2022 13:41	
Kategorie:	Kritik: Hindernis Gehweg > Fahrzeug Auto	
Beschreibung:	Parken auf dem Gehweg	
Foto(s):		
Verbesserungsvorschlag:	Mehr Überwachung	
Anmerkungen:		

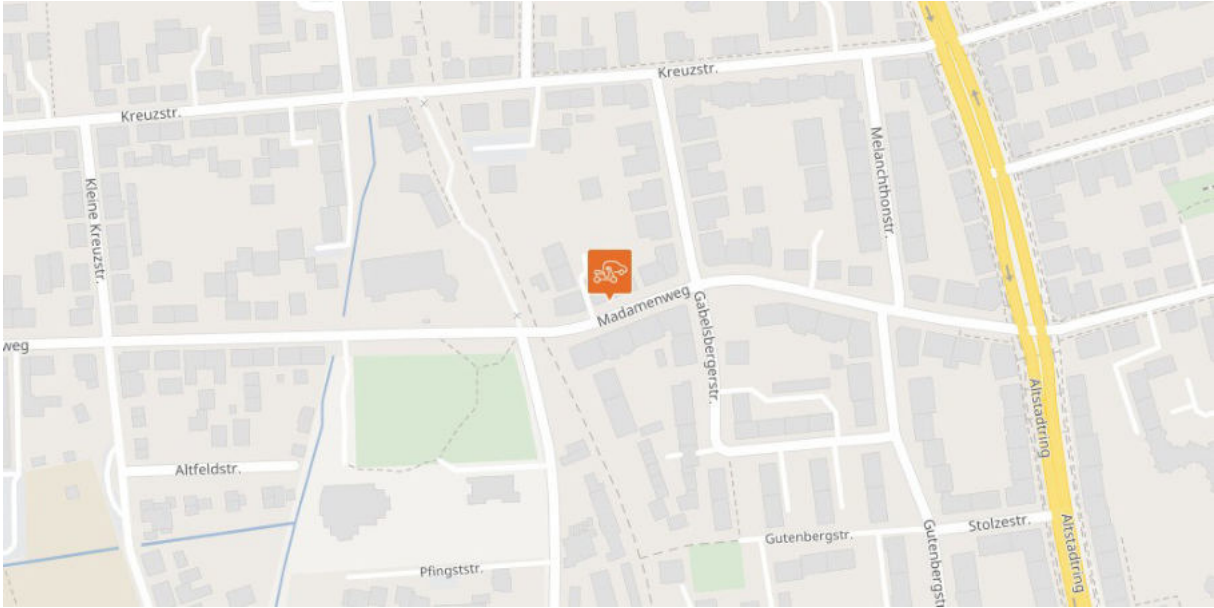


Nr. 1072511

Adresse:	Madamenweg 171, 38118 Braunschweig, Germany
	
Zeitpunkt:	13.08.2022 09:23
Kategorie:	Kritik: Hindernis Gehweg > Fahrzeug Auto
Beschreibung:	Parken auf dem Gehweg
Foto(s):	Keine Angabe
Verbesserungs-vorschlag:	Mehr Überwachung
Anmerkungen:	

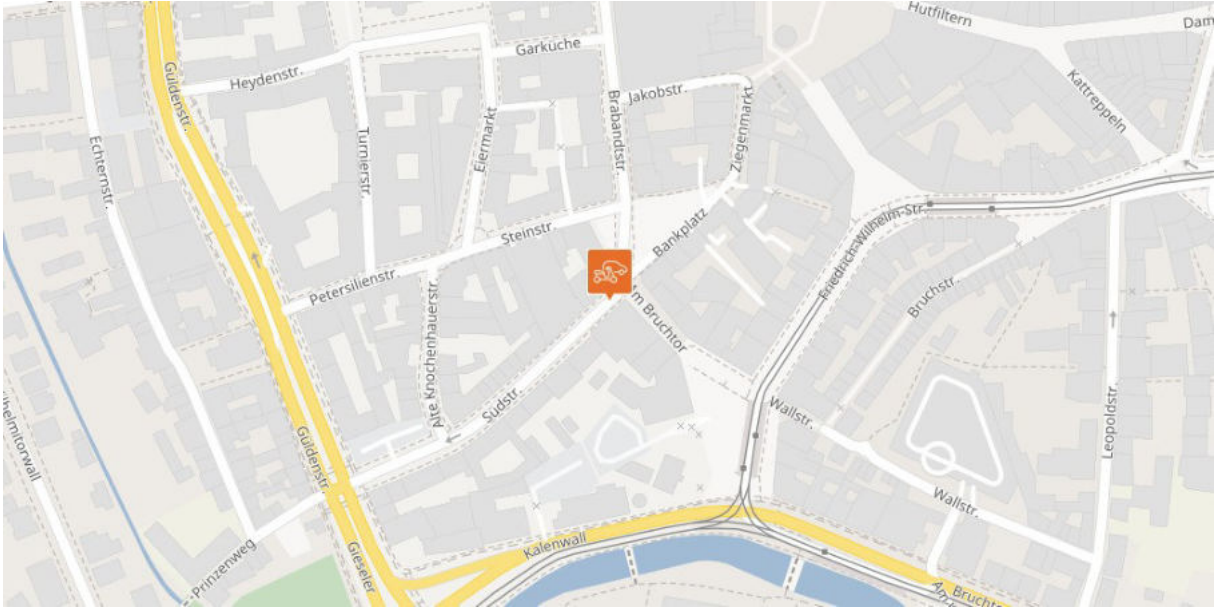


Nr. 1072513

Adresse:	Madamenweg 139A, 38118 Braunschweig, Germany
	
Zeitpunkt:	13.08.2022 09:32
Kategorie:	Kritik: Hindernis Gehweg > Fahrzeug Auto
Beschreibung:	Parken auf dem Gehweg\$
Foto(s):	Keine Angabe
Verbesserungs-vorschlag:	Mehr Überwachung
Anmerkungen:	

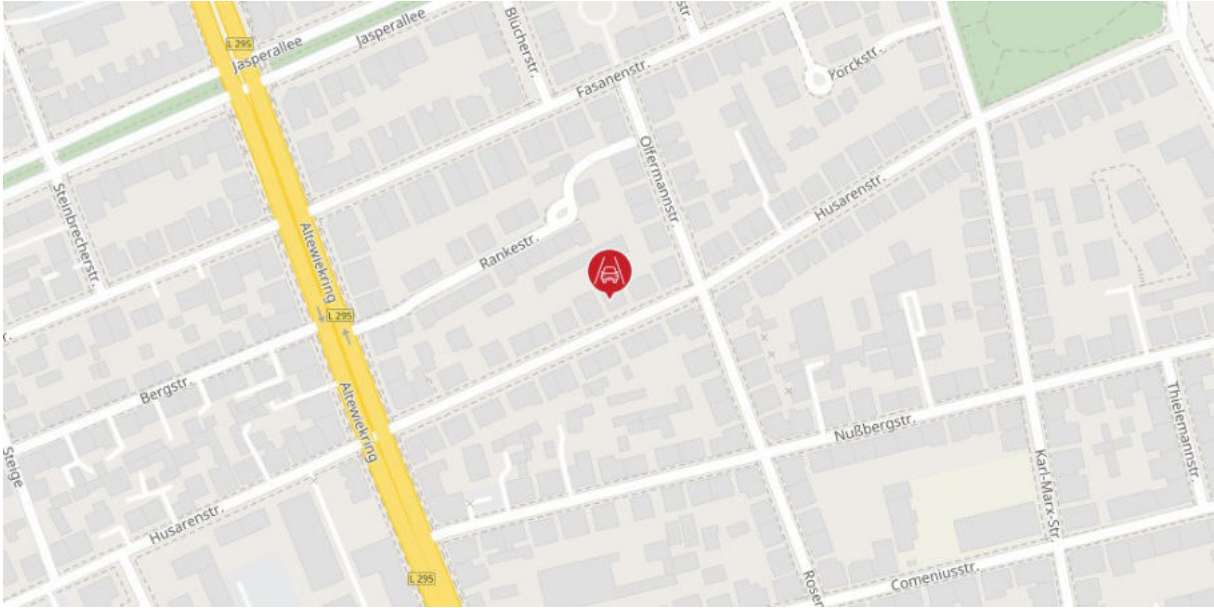


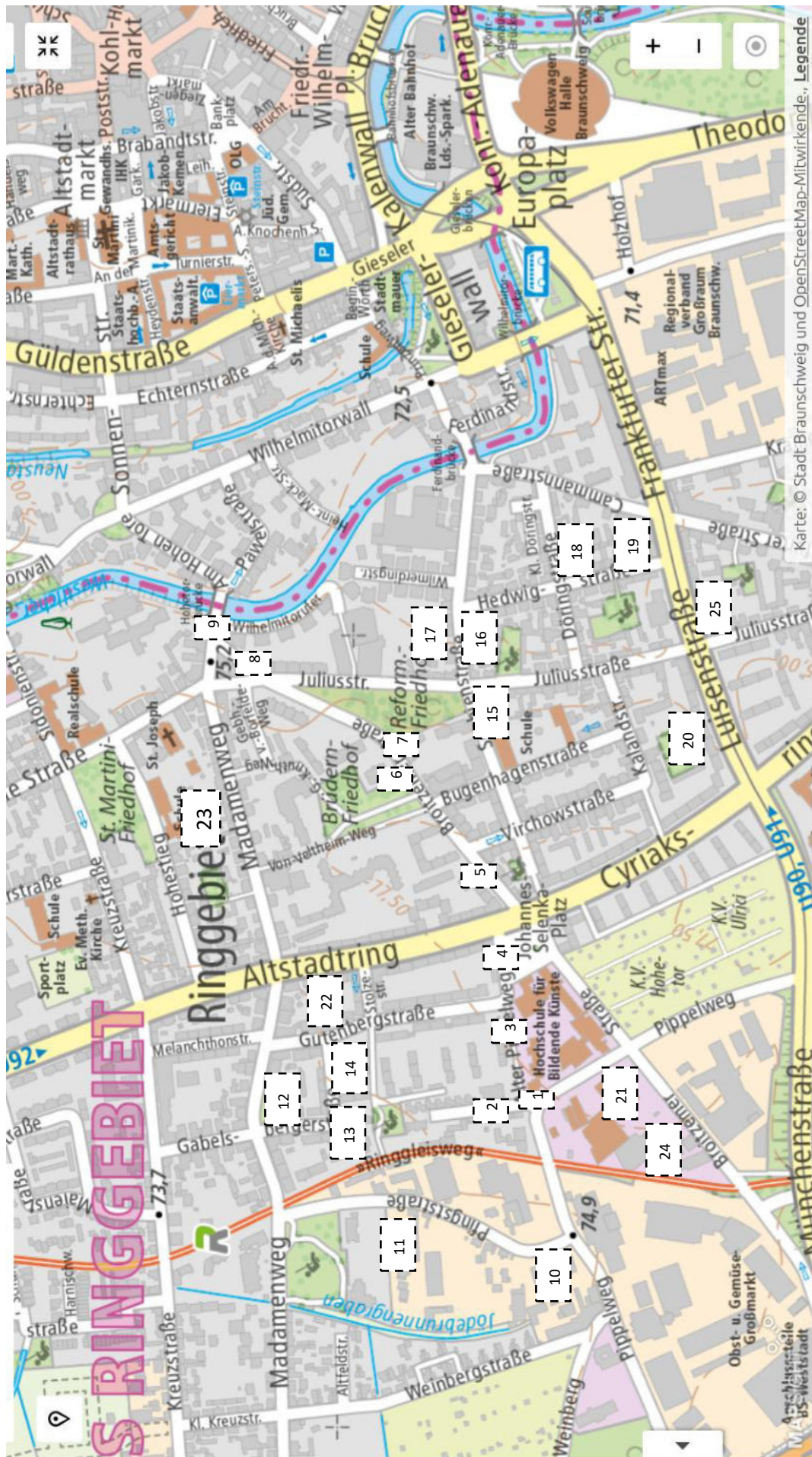
Nr. 1080686

Adresse:	Südstraße 5, 38100 Braunschweig, Germany
	
Zeitpunkt:	27.08.2022 13:49
Kategorie:	Kritik: Hindernis Gehweg > Fahrzeug Auto
Beschreibung:	Parken auf dem Gehweg
Foto(s):	Keine Angabe
Verbesserungs-vorschlag:	Mehr Überwachung
Anmerkungen:	



Nr. 1160687

Adresse:	Husarenstraße 25, 38102 Braunschweig, Germany
	
Zeitpunkt:	16.01.2023 14:30
Kategorie:	Kritik: Gefahr Fahrbahn > Fahrbahn zu breit
Beschreibung:	
Foto(s):	Keine Angabe
Verbesserungsvorschlag:	Gehweg und Bordsteinkante weiter in die Fahrbahn hinein ziehen
Anmerkungen:	



Karte: Gerd Schüller

1 Pippelweg/Alter Pippelweg

Der Gehweg wird hier häufig zugeparkt. Außer den Behinderungen für Fußgehende wird auch die Sicht von Autofahrenden auf Radfahrende aus dem Alten Pippelweg behindert. Abhilfe würde ein Findling, Poller oder eine Bepflanzung bringen.

2 Stichstraße Pippelweg 72-75

Die Stichstraße hat nur auf einer Seite einen extrem schmalen Gehweg, für Rollatoren, Kinderwagen oder Rollstühle überhaupt nicht geeignet. Fast alle benutzen die Fahrbahn. Dies wäre ein typisches Beispiel für einen verkehrsberuhigten Bereich.

3 Alter Pippelweg

Der Gehweg des Alten Pippelwegs ist sehr uneben durch die Baumwurzeln.

4 Johannes-Selenka-Platz

Entlang der Hecke ist der Gehweg durch Pflasterung vom Radweg getrennt. Dabei verbleibt allerdings für Fußgehende zu wenig Platz, besonders wenn die Hecke breiter gewachsen ist. Auf dem Radweg stehen auch Verkehrszeichen, was dessen Nutzung eigentlich infrage stellt.

5 Broitzemer Straße

Die Litfasssäule vor Nr.233 engt den Gehweg sehr ein.

6 Broitzemer Straße

Der Gehweg auf der Nordseite zwischen Nr. 245 und 252 ist nur max.1 m breit und wird leider sehr oft widerrechtlich durch Radfahrende genutzt, was zu Problemen im Begegnungsverkehr führt. Eine Verbreiterung des Gehweges wäre hier möglich.

7 Broitzemer Straße

Neben Haus-Nr.1 befindet sich eine Einfahrt. Die Bordsteine im Gehwegbereich sind auf beiden Seiten nicht abgesenkt.

8 Broitzemer Straße zwischen Juliusstraße und Madamenweg

Vor Jahren wurde der Gehweg auf der Ostseite entfernt und die Fahrzeuge bis an den Zaun geparkt. Seitdem gehen mehr als 90% der Fußgehenden auf der Fahrbahn, auch mit Rollatoren. Dieser Bereich sollte um die tatsächlichen Nutzungen zu berücksichtigen auch als verkehrsberuhigter Bereich beschildert werden. Der schmale Gehweg auf der Westseite wird kaum genutzt und ist entbehrlich.

9 Madamenweg /Einmündung Broitzemer Straße

Die Verhältnisse hier sind unklar. Der Gehweg wird auf die unter 8 genannte Fahrbahn geleitet, die Radfahrenden von der Fahrbahn auf den Gehweg. Dürfen Radfahrende den Gehweg hier benutzen?

10 Pfingststraße/ Einmündung zum Pippelweg

Die Hecke vom Privatgrundstück engt den Gehweg hier auf 80 cm ein.

11 Pfingststraße

Die Bepflanzung vor Haus Nr.3 engt den Gehweg stark ein.

12 Gutenbergstraße

Die Bepflanzung vom Grundstück Nr.8 ragt zu weit in den Gehweg.

13 Gutenbergstraße

In der Kurve ab Haus 19G ist der Gehweg in einem schlechten Zustand.

14 Gutenbergstraße

Der Kanaldeckel in Höhe Haus Nr.13/14 ist zu hoch und damit eine Stolperfalle.

15 Kreuzung Sophienstr./Juliusstr.

Die Übersicht auf die stark befahrene Kreuzung ist schlecht, man sieht die Fahrzeuge erst, wenn man auf der Fahrbahn steht. Im Kreuzungsbereich sollten die Gehwege vorgezogen und mit Pollern versehen werden.

16 Einmündung Hedwigstraße in Sophienstraße

Hier gilt das gleiche wie unter Nr.15.

17 Sophienstraße

Die Litfasssäule in Höhe Haus Nr. 29 lässt nur 90 cm Platz.

18 Kreuzung Hedwigstraße/Döringstraße

Hier ist das gleiche Problem wie bei Nr. 15 und 16. Erschwerend kommt hinzu, dass hier nicht einmal eine Zick-Zack-Markierung vorhanden ist.

19 Luisenstraße, Einmündung Cammannstraße

Der Freisitz der Gaststätte (Schirmständer) engt den Gehweg zu sehr ein.

20 Luisenstraße

Der Gehweg vor den Häusern 19 bis 25 wird oft befahren oder beparkt. Er sollte durch Poller oder ähnliches blockiert werden.

21 Pippelweg/Broitzemer Straße

Der Bordstein ist auf der Westseite des Pippelweges an der Einmündung Broitzemer Straße nicht abgesenkt.

22 Altstadttring, Einmündung Stolzstraße

Der Bordstein im Vordergrund ist nur im Bereich des Radweges abgesenkt, gegenüber auch am Gehweg.

23 Madamenweg

Der Automat an der Hauswand von Nr. 168 ragt weit in den ohnehin schmalen Gehweg.

24 Broitzemer Straße

Ab Grundstück Nr. 219 in Richtung Westen ist der Gehweg durch wilden Bewuchs erheblich eingeschränkt.

25 Luisestraße/Juliusstraße

Eine Überquerung der Juliusstraße in Richtung Osten ist aufgrund eines Verkehrsschildes auf dem Gehweg nur über den Radweg möglich. (kein Foto)

Pippelweg/Alter Pippelweg



Alter Pippelweg



Johannes-Selenka-Platz

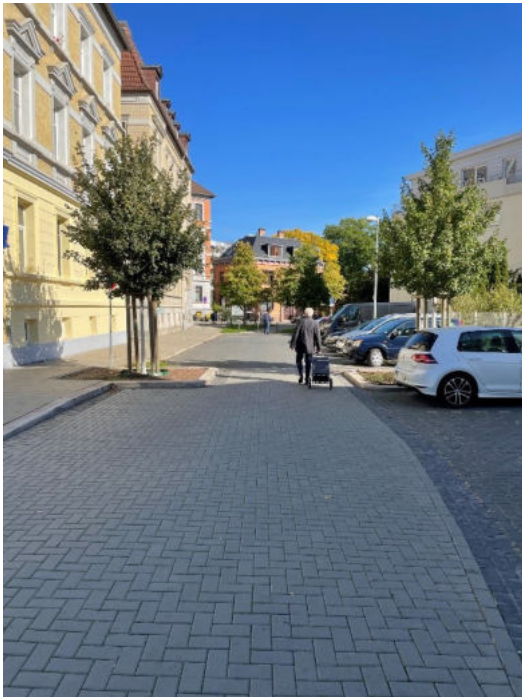


Broitzemer Straße



Fotos: Gerd Schüller

Broitzemer Straße zwischen Juliusstraße und Madamenweg



Pfingststraße / Pippelweg



Fotos: Gerd Schüller

Gutenbergstraße



Sophienstraße



Fotos: Gerd Schüller

Luisenstraße



Pippelweg/Broitzemer Straße



Altstadtring/Stolzstraße



Madamenweg 168



Broitzemer Straße 219



Fotos: Gerd Schüller



1 Im Ganderhals

Der Freizeitweg auf der Westseite mündet in die Fahrbahn der Straße Im Ganderhals. Dort befindet sich kein Gehweg. Die Fußgehenden nutzen einen inoffiziellen Trampelpfad über die Wiese, der nicht für Gehbehinderte, Rollatoren, Kinderwagen u.ä. geeignet ist.

2 Pippelweg

In der Kurve vor dem Abzweig in den Park ist der Gehweg in einem sehr schlechten Zustand.

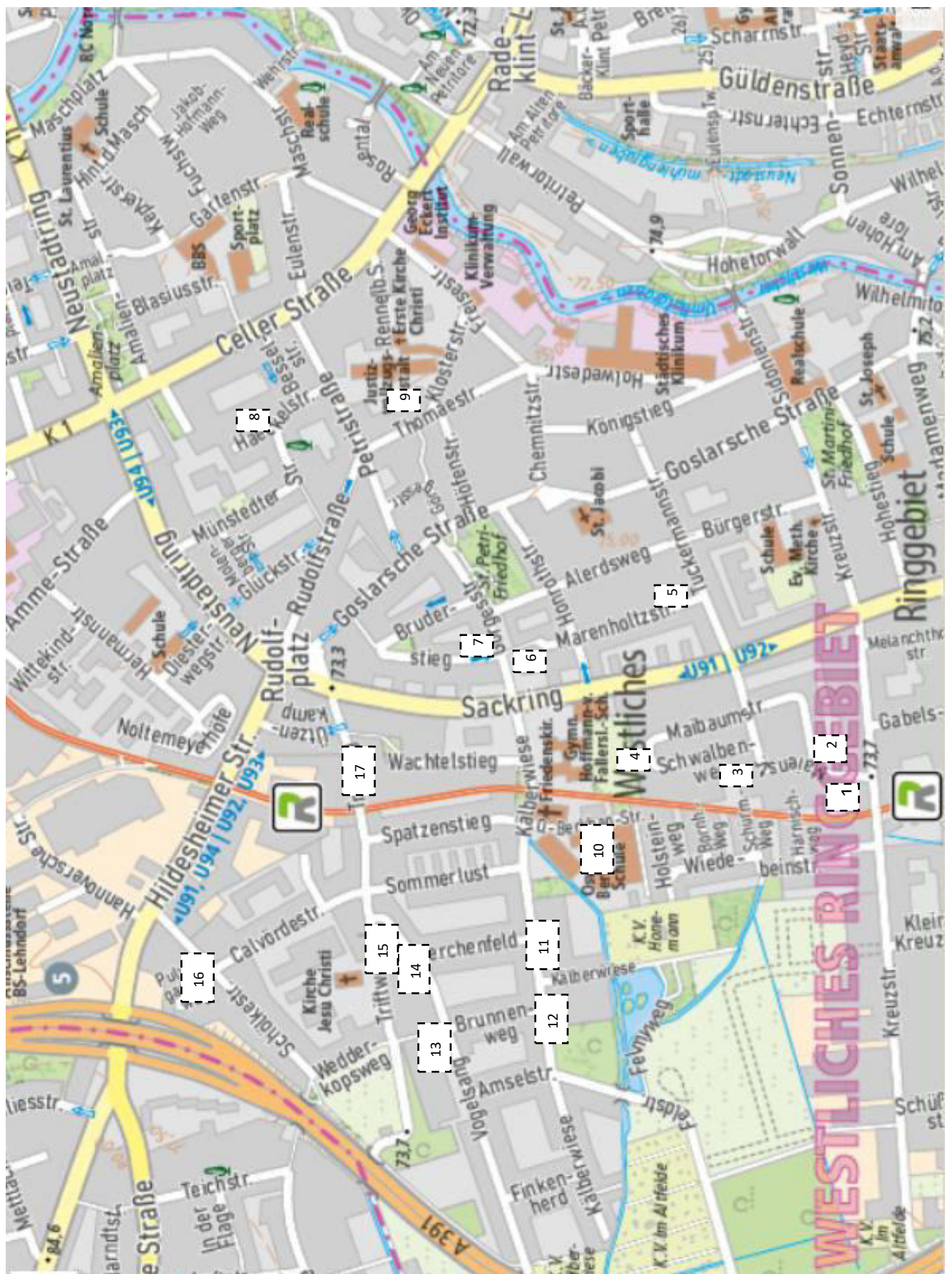
Im Ganderhals



Pippelweg



Fotos: Gerd Schüller



Karte Gerd Schüller

1 Maienstraße

Unebenheit vor Haus Nr.4

2 Maienstraße, Einmündung Maibaumstraße

Vor der Absenkung zur Straßenquerung könnte man parken. Hier fehlt eine Markierung.

3 Maienstraße vor Einmündung Schwalbenweg

Unebenheit im Gehweg

4 Schwalbenweg/ Maibaumstraße

Schmale, zum Teil schräge Gehwege (unter 90 cm). Es handelt sich um ruhige Wohnstraßen, hier wäre ein verkehrsberuhigter Bereich sinnvoll.

5 Marenholtzstraße

Die Hecke vor den Häusern 18-20 ragt weit in den Gehweg, so dass nur max. 70 cm verbleiben.

6 Fußweg von der Marenholtzstraße zur Görgesstraße

Der Bewuchs in Höhe Nr. 14 ragt auf der gesamten Länge stark in den Gehweg.

7 Bruderstieg/Görgesstraße

Die Sicht aus dem Bruderstieg auf den Verkehr der Görgesstraße ist sehr eingeschränkt, auch durch die parkenden Fahrzeuge.

8 Haeckelstraße

Der Sackgassenteil der Haeckelstraße hat keine Gehwege und wäre als verkehrsberuhigter Bereich geeignet.

9 Thomaestraße/Klosterstraße

Der Einmündungsbereich ist sehr weitläufig. Eine Querung für Fußgänger aufgrund der Strecke, der parkenden Fahrzeuge und fehlender Markierungen ist sehr schwierig. Auch eine Mittelinsel in der Klosterstraße wäre gut.

10 Oswald-Berkhan-Straße

Bei Haus Nr.5 endet der Gehweg am Wendehammer und Parkplatz ohne Absenkung des Bordsteins.

11 Lerchenfeld

Die Straße verfügt über keine ausreichenden Gehwege. Ein verkehrsberuhigter Bereich wäre hier zu empfehlen.

12 Brunnenweg

Die Straße verfügt über keine ausreichenden Gehwege. Ein verkehrsberuhigter Bereich wäre hier zu empfehlen.

13 Vogelsang/ Einmündung Brunnenweg

Hier sind keine Absenkungen der Bordsteine vorhanden.

14 Vogelsang

Auf dem nur einseitig vorhandenen Gehweg stehen einige Laternen mitten drin, obwohl sie im weiteren Verlauf an die Seite gerückt stehen.

15 Vogelsang

Der Gehweg an der Kurve zum Triftweg endet dort an einem unbefestigten Seitenstreifen ohne Absenkung.

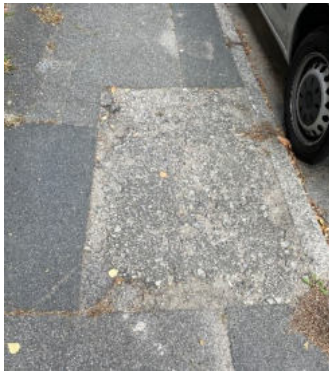
16 Schölkestraße/Einmündung Calvördestraße

Der Bordstein ist hier ohne nennenswerte Absenkung noch 6 cm hoch.

17 Wachtelstieg

Der Fußweg vom Triftweg zum Spielplatz ist sehr vernachlässigt und uneben, auf der Seite vom Wachtelstieg gibt es keine Bordsteinabsenkung und es parken dort Fahrzeuge.

Marienstraße



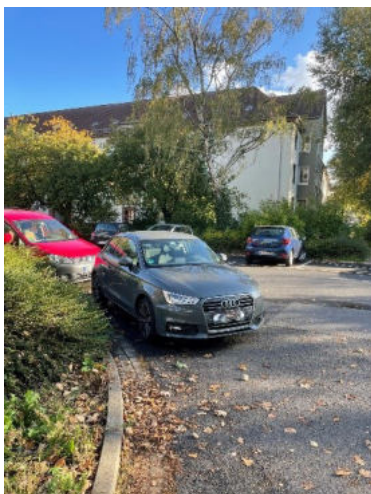
Schwalbenweg/Maibaumstraße



Marenholtzstraße



Bruderstieg/Görgesstraße



Haeckelstraße

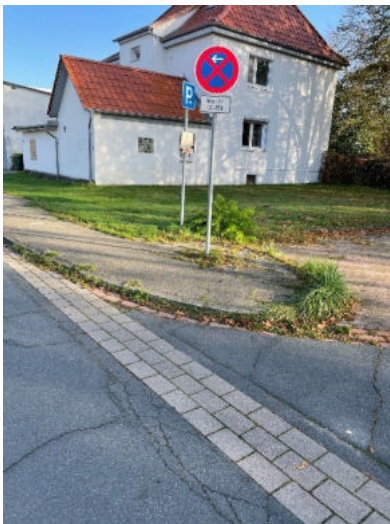


Fotos: Gerd Schüller

Thomasstraße/Klosterstraße



Oswald-Berkhan-Straße



Lerchenfeld



Brunnenweg



Fotos: Gerd Schüller

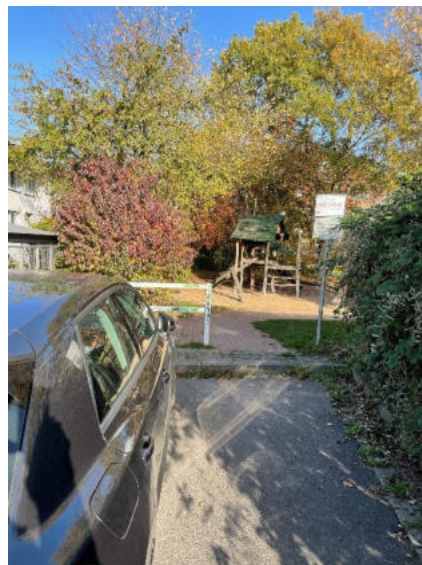
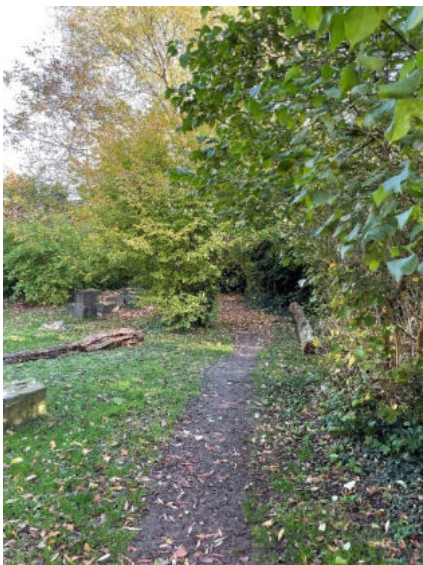
Vogelsang



Schölkestraße/Calvörderstraße



Wachtelstieg



Fotos: Gerd Schüller

<i>Betreff:</i> Mobilitätsentwicklungsplan - Sachstandsbericht 2023

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	<i>Datum:</i> 22.05.2023
--	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis)	13.06.2023	Ö

Sachverhalt:

Die Beauftragung zur Erstellung des Mobilitätsentwicklungsplans (MEP) erfolgte am 01.04.2020. Die ersten Monate nach Beauftragung galten der Vororientierung, in denen sich die fachplanenden Büros einen Überblick über Braunschweig verschafft haben. Ein essentieller Meilenstein der vorbereitenden Phase sind die beschlossenen strategischen Zielfelder des MEP (DS 20-14032), die den Rahmen zur Erarbeitung und Ausrichtung fest verankern. Anschließend wurde die Analysephase mit der Erstellung des Zwischenberichtes abgeschlossen. Mit dem 4. Quartal 2022 hat die Prozessphase zur Erarbeitung des Zielszenarios begonnen.

Der letzte Sachstandsbericht erfolgte mit der DS 22-17865.

Rückblick 2022

Die Analysephase fand Anfang 2022 ihren Abschluss durch die Vorlage des MEP-Zwischenberichts (DS 22-18402). Im Kern bildet der Zwischenbericht den Grundstein für ein gemeinsames Mobilitätsverständnis. Neben den Bearbeitungs- und Beteiligungsstrukturen des MEP stellt der Zwischenbericht als gutachterliche Stellungnahme die Ergebnisse der Analyse dar. Die Analyseergebnisse zeigen den Ist-Zustand des Verkehrssystems und der Mobilitätssituation in Braunschweig.

Mit dem Abschluss der Analyse begann der zukunfts-gerichtete Prozess. In einem gemeinsamen MEP-Workshop mit Politik (MEP-Lenkungskreis) und der Fachöffentlichkeit (MEP-Expertenkreis) wurden im April 2022 mögliche Zukunftsszenarien und Maßnahmen diskutiert. Insgesamt wurden drei Zukunftsszenarien – Smarte Mobilität, Starker Umweltverbund, Stadtraum für Menschen – mit jeweils unterschiedlichen Visionen festgehalten und weiterentwickelt. Als Referenzszenario wird parallel ein Basisszenario („alles wie bisher“) mit dazugehörigen Maßnahmen entwickelt.

Im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche 2022 wurden die drei Zukunftsszenarien und ihre Maßnahmen thematisiert. In einer Online-Beteiligung (September bis Oktober 2022) wurden Interessierte eingeladen sich zu beteiligen. Die zentrale Fragestellung der spielerischen Diskussion war „Welche Maßnahmen brauchen wir für eine lebenswerte und zukunftsbejahende Mobilität in Braunschweig?“. Das digitale Mobilitätsspiel ermöglichte es den Teilnehmenden aus einem Maßnahmenkatalog eine ganz persönliche Mobilitätsvision zusammenzustellen. Es bestand die Möglichkeit, eigene Wünsche und Vorstellungen für die zukünftige Entwicklung der Mobilität in Braunschweig einzubringen. Insgesamt haben sich 563 Teilnehmerinnen und Teilnehmer eingebracht. Die Ergebnisse geben als Stimmungsbild den Planerinnen und Planern, aber auch der Politik Hinweise, welche Projekte besonders wünschenswert sind. Die Dokumentation der Beteiligung ist auf der Projekt-Website veröffentlicht.

Begleitend dazu wurden strategische Hauptnetze (DS 22-20048) vorbereitet. Erste Entwürfe für die drei übergeordneten, strategischen Hauptnetze (Radverkehr, Öffentlicher Personennahverkehr und Motorisierter Individualverkehr) wurden erstellt. Das Ziel der strategischen Hauptnetze ist es, Hauptachsen zu definieren, auf denen die Verkehre gelenkt und damit gebündelt werden. Dabei dienen die strategischen Hauptnetze nicht der grundsätzlichen Tür-zu-Tür-Erschließung (allgemeines Straßennetz), sondern der übergeordneten Erreichbarkeit und Durchlässigkeit im Stadtverkehr. Mit der weiteren Bearbeitung des MEP erfolgt eine Überlagerung der drei strategischen Hauptnetze und die weitere Konkretisierung.

Der nächste Schritt, von den Zukunftsszenarien zum Zielszenario, wurde mit dem Beschluss Anfang 2023 zum Prüfauftrag angestoßen (DS 22-20226). Nach der Wirkungsanalyse werden die Szenarien in ein Zielszenario für Braunschweigs Mobilität übersetzt und zusammengeführt.

Beteiligung der Öffentlichkeit und Verbände

Durch unterschiedliche Beteiligungsformate werden Bürgerinnen und Bürgern, Interessierte und projektbezogene Arbeitsgruppen an jedem Prozessabschnitt beteiligt und über Meilensteine informiert.

Darüber hinaus fanden bereits Gespräche mit dem Arbeitsausschuss Innenstadt (AAI) sowie der Industrie- und Handelskammer (IHK) statt und werden auch fortgesetzt. Die Einbindung weiterer Verbände ist vorgesehen.

Beteiligung der Öffentlichkeit im Überblick:

	Prozessschritt	Beteiligungsformat	• Hintergrund
2020	Auftakt	Europäische Mobilitätswoche	<ul style="list-style-type: none"> • Darstellung des Prozesses des MEP • Aufklärung und Wissenstransfer Mobilitätsvielfalt
2020	Vorbereitung Analyse	Online Beteiligung	<ul style="list-style-type: none"> • Chancen-/Mängelanalyse zum Verkehrssystem
2021	Analyse	Mobilitätswerkstatt	<ul style="list-style-type: none"> • Darstellung der Ergebnisse der Analyse • Möglichkeit des Feedbacks
2021	Leitbilder	Online Beteiligung	<ul style="list-style-type: none"> • Abfrage zu Wünschen an die Mobilität der Zukunft
2021	Leitbilder	Ausstellung in der Europäische Mobilitätswoche	<ul style="list-style-type: none"> • Visualisierung der Leitbilder aus der Online Beteiligung
2022	Szenarien	Mobilitätswerkstatt /Online Beteiligung	<ul style="list-style-type: none"> • Beteiligung bei der Konzeption der Zukunftsszenarien
2022	Szenarien	Europäische Mobilitätswoche	<ul style="list-style-type: none"> • Darstellung der Analyse • Visualisierung der Vorentwürfe der Zukunftsszenarien
2023	Zielszenario	Stadtfrühling	<ul style="list-style-type: none"> • Darstellung der zu prüfenden Szenarien
2023	Zielszenario	Europäische Mobilitätswoche	<ul style="list-style-type: none"> • Visualisierung der Ergebnisse aus dem Prüfprozess
2024	MEP	Abschlussveranstaltung	<ul style="list-style-type: none"> • Vorstellung der Ergebnisse und des weiteren Vorgehens

Ausblick 2023/2024

Ziel für 2023 ist die Finalisierung des Zielszenarios. Unter anderem werden zur Wirkungsanalyse mit Hilfe des Verkehrsmodells die drei Zukunftsszenarien modelliert und deren Erfolg und Einfluss prognostiziert. Außerdem erfolgt eine quantitative Bewertung der Einzelmaßnahmen und Zukunftsszenarien.

Nach Abschluss der Arbeit und Verschneidung der Erkenntnisse wird ein Zielszenario zusammengestellt, das als Verkehrsstrategie vorgeschlagen wird. In diesem Arbeitsschritt werden in 2023 voraussichtlich drei Informations- oder Workshop-Veranstaltungen mit den jeweiligen MEP-Arbeitsgruppen stattfinden.

In der abschließenden Arbeitsphase zur Erstellung des Handlungs- und Umsetzungskonzepts werden im 4. Quartal 2023 die Maßnahmen so ausgearbeitet, dass die nötigen Schritte zur Erreichung des gewählten Zielszenarios deutlich werden.

Der beschlussfähige MEP wird voraussichtlich Ende 2023 vorliegen. Die Ergebnisse werden zu Beginn 2024 in den Stadtbezirken und dem Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsergaben vorgestellt und dem Rat zum Beschluss vorgelegt.

Leuer

Anlage/n:
keine

Betreff:

3. Kompaktbericht zum Umsetzungsstand des Ziele- und Maßnahmenkatalogs "Radverkehr in Braunschweig"

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

16.05.2023

Beratungsfolge

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis) 13.06.2023

Sitzungstermin

Status

Ö

Sachverhalt:

Der Rat hat am 14.07.2020 mit Drucksache 20-13342-02 die Umsetzung des Ziele- und Maßnahmenkatalogs „Radverkehr in Braunschweig“ und damit eine umfangreiche Förderung des Radverkehrs bis zum Jahr 2030 beschlossen.

Die Verwaltung berichtet halbjährlich jeweils zu den Stichtagen 31.03. und 30.09. in Form eines Kompaktberichtes zum aktuellen Bearbeitungsstand der Maßnahmen.

Der 3. Kompaktbericht mit dem Stichtag 31.03.2023 wird hiermit vorgelegt (siehe Anlage).

Änderungen im Vergleich zum vorherigen Kompaktbericht sind durch blaue, kursive Schrift gekennzeichnet.

Leuer

Anlage/n:

3. Kompaktbericht Ziele- und Maßnahmenkatalog „Radverkehr in Braunschweig“ zum Stichtag 31.03.2023

3. Kompaktbericht zum Umsetzungsstand des Ziele- und Maßnahmenkatalogs "Radverkehr in Braunschweig"

Stand der Informationen/Stichtag: 31.03.2023
Betrachtungszeitraum: 01.10.2022 bis 31.03.2023

Lfd. Nr.	Maßnahme				Kenngröße	Fortschritt		Bearbeitungsstand
	Nummer	Bezeichnung	Teilmaßnahme	Beginn (geplant ab)		Zielwert	Umsetzungs- stand Stichtag [%]	
1	1	Markierung von Fahrradfurten	1 a) Furt	01/2021	Stück	Zielwert abhängig von Bestandsaufnahme der Furten		Eine stadtweite Bestandsaufnahme aller vorhandenen sowie erforderlichen Furten, einschließlich solcher mit erhöhtem Gefährdungspotenzial, ist im Rahmen der Bearbeitung von Maßnahme 4 vorgesehen.
2			1 b) Furt mit Gefährdungspotenzial	01/2021	Stück	Zielwert abhängig von Bestandsaufnahme der Furten		Ungeachtet dessen wurde bereits ein erstes Umsetzungspaket von Furt- und Rotmarkierungen umgesetzt - siehe Drucksache (DS) 21-16736. <i>Das zweite Umsetzungspaket wurde beauftragt. Dieses beinhaltet u.a. die Roteinfärbung von Furten/Radverkehrsanlagen, die als Unfallhäufungsstellen identifiziert worden sind. Die Ausführung soll voraussichtlich zwischen April und Oktober 2023 erfolgen.</i>
3	2	Jährlicher Bericht der Unfallkommission zu Fahrradunfällen	J.	01/2021	Stück (Unfallbericht)	10	20	Der 2. Bericht zu Verkehrsunfällen mit Radverkehrsbeteiligung ist im Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (AMTA) am 21.06.2022 vorgestellt worden. Die Jahresberichte der Unfallkommission sind auf der Internetseite der Stadt zu finden unter: https://www.braunschweig.de/leben/stadtplan_verkehr/radverkehr/uko-fahradunfaelle.php
4	3	Veloroutennetz planen und Radverkehrsnetz überarbeiten	J.	01/2020	Stück (Radnetzplan)	1	50	Die Definition „Velorouten in Braunschweig“ wurde im Planungs- und Umweltausschuss am 30.06.2021 beschlossen (DS 21-15699). Unter anderem auf dieser Basis wird im Rahmen des Mobilitätsentwicklungsplans (MEP) das Hauptnetz für den Radverkehr für das Braunschweiger Stadtgebiet entwickelt. <i>Daraus wird ein Veloroutennetz abgeleitet, welches aus großzügigen Korridoren besteht. Eine strassenscharfe Festlegung der Veloroutenverläufe kann erst erfolgen, wenn sukzessive die Korridore bzw. Straßenzüge im Detail betrachtet werden.</i>
5	4	Qualitätsstandards von Radverkehrsanlagen	J.	07/2022	Stück (Analysebericht)	1	20	<i>Die systematische Befahrung und Analyse des Hauptradverkehrsnetzes, welche die Bearbeitung der Maßnahmen 1, 4 und 5 beinhaltet, wurde im Dezember 2022 an ein externes Ingenieurbüro vergeben. Mit der inhaltlichen Bearbeitung wurde im Februar 2023 begonnen.</i>
6	4.1	Geschützte Radfahrstreifen (Protected bike lanes)	J.	(09/2023) *	Stück (Analysebericht)	1	0	Die Maßnahme startet im September 2023 (gemeinsamer Ingenierauftrag mit Maßnahme Z2).
7	5	Analyse zu bestehenden Hindernissen im Radverkehrsnetz	J.	07/2022	Stück (Analysebericht)	1	20	Siehe Maßnahme 4.
8	6	Definition von einzuhaltenden Qualitätsstandards	J.	07/2020	Die Definition liegt vor und wird bei Straßenplanungen geprüft/berücksichtigt.			
9	6.1	Standard für Fahrradstraßen	6.1 a) Standard	06/2022	Stück (Leitfaden)	1	100	<i>Der Qualitätsstandard für Fahrradstraßen- und Fahrradzonen in Braunschweig wurde am 06.12.2022 vom AMTA beschlossen (siehe DS 22-19984).</i>
10			6.1 b) Prüfung	02/2023	Stück (Analysebericht)	1	20	<i>Die Überprüfung der bestehenden Fahrradstraßen und der Fahrradzone (Gesamtlänge ca. 15,7 km) auf Basis des neuen Qualitätsstandards, die auch Vorgang für Fahrradstraßen und Durchfahrtsbeschränkungen für Kfz-Verkehre beinhaltet, wurde im Dezember 2022 an ein externes Ingenieurbüro vergeben. Mit der inhaltlichen Bearbeitung wurde im Februar 2023 begonnen.</i>
11			6.1 c) Umsetzung	(03/2024)	Kilometer [km]	15,7	0	<i>Auf Basis des Analyseberichts starten im März 2024 die ersten planerischen Überlegungen zur Umsetzung des Qualitätsstandards, einschließlich der Einrichtung von Vorrang und Durchfahrtsbeschränkungen. Eine vorzeitige Umsetzung von Einzelpaketen wird Rahmen der Bearbeitung von 6.1 b) geprüft.</i>
12	7	Radverkehrsführungen in Knotenpunkten	J.	07/2020	Die Festlegungen werden bei Straßenplanungen geprüft/berücksichtigt.			
13	8	Ausbauziel bis 2030	J.	07/2020	Kilometer [km]	35	4	Der „Braunschweiger Standard“ wird bei allen Straßenplanungen geprüft/berücksichtigt. Abgeschlossene Baumaßnahmen fließen sukzessive in den Umsetzungsstand ein. <i>Bis zum Stichtag 31.03.2023 wurden ca. 1,4 km Radwege nach Braunschweiger Standard neu- oder ausgebaut.</i>
14	8.1	Pilotprojekt für Velorouten und Ausbau der Uferstraße	8.1 a) Veloroute	01/2021	Stück (Planung)	1	35	Die Planung der ersten Veloroute (Umfeld Schlossplatz bis Schöppenstedter Turm; siehe DS 21-15700-01 bis -04) läuft. <i>Ein Austausch mit den Mobilitätsverbänden im Rahmen des Beteiligungsformats "Austausch Radverkehr" ist erfolgt.</i>
15			8.1 b) Uferstraße	01/2021	Stück (Planung)	1	50	<i>Die Entwurfsplanung ist abgeschlossen. Eine Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger sowie ein Austausch mit den Mobilitätsverbänden im Rahmen des Beteiligungsformats "Austausch Radverkehr" sind erfolgt. Eine Gremienvorlage ist für die AMTA-Sitzung am 02.05.2023 geplant.</i>
16	8.2	Lückenschluss beim Fahrradstraßennetz entlang des Wallrings	8.2 a) Konzept Lückenschluss	02/2023	Stück (Konzept)	1	100	<i>Dem Vorschlag der Verwaltung, die Wallingroute als zweite Veloroute zu realisieren, ist der AMTA mit Beschluss vom 03.03.2023 gefolgt (siehe DS 23-20323).</i>
17			8.2 b) Provisorische Führung	02/2023	<i>Derzeit ist nicht geplant, die Bestandsinfrastruktur baulich anzupassen, da die vorhandenen Ressourcen für die Planung der Lücken der direkten Zielroute (Endzustand) eingesetzt werden sollen. Ausgenommen sind Fahrradstraßen, die im Rahmen der Maßnahme 6.1 betrachtet werden.</i>			
18			8.2 c) Umsetzung Endzustand	(01/2026) *	Kilometer [km]	3,15	0	<i>Die Querungen Wallring/Am Wendtor (siehe DS 23-20537) und Walling/Celler Straße werden derzeit geplant. Für die Verbindung Theaterwall-Am Theater-Ehrenbrechtstraße wurden durch ein externes Ingenieurbüro Lösungsansätze erarbeitet. Die Verwaltung beabsichtigt, den politischen Gremien darauf aufbauend in der 2. Jahreshälfte 2023 einen Planungsentwurf vorzulegen.</i>
19	9	Mehr Fahrradabstellanlagen an Bushaltestellen und städtischen Einrichtungen	9 a) Konzept/ Bedarfsermittlung Haltestellen	(06/2023)	Stück (Konzept)	1	0	Die Maßnahme startet im Juni 2023. Inhalt des Konzeptes ist die Bedarfsermittlung von zusätzlichen Fahrradabstellanlagen, einschließlich wettergeschützter Anlagen, an Bus- und Stadtbahnhaltestellen.
20			9 b) Umsetzung Haltestellen	(08/2024)	Stück (Fahrradabstellplatz Haltestelle)	Zielwert abhängig vom Ergebnis des Konzeptes		Auf Basis der Bedarfsermittlung werden Bus- und Stadtbahnhaltestellen ab August 2024 sukzessive mit zusätzlichen Fahrradabstellmöglichkeiten ausgestattet. Unabhängig von der ausstehenden Bedarfsermittlung wurden seit dem Ratsbeschluss insgesamt bereits 346 neue Fahrradabstellplätze (davon 72 mit Überdachung) an Haltestellen geschaffen. Im o. g. Betrachtungszeitraum wurden 59 neue Abstellmöglichkeiten installiert (davon 0 mit Überdachung).
21			9 c) Konzept/ Bedarfsermittlung städtische Einrichtungen	(06/2023)	Stück (Konzept)	1	0	Die Maßnahme startet im Juni 2023. Inhalt des Konzeptes ist die Bedarfsermittlung von zusätzlichen Fahrradabstellanlagen, einschließlich wettergeschützter Anlagen, an städtischen Einrichtungen.
22			9 d) Umsetzung städtische Einrichtungen	(08/2024)	Stück (Fahrradabstellplatz städtische Einrichtung)	Zielwert abhängig vom Ergebnis des Konzeptes		Auf Basis der Bedarfsermittlung werden städtische Einrichtungen ab August 2024 sukzessive mit zusätzlichen Fahrradabstellmöglichkeiten ausgestattet. Unabhängig von der ausstehenden Bedarfsermittlung wurden seit dem Ratsbeschluss insgesamt bereits 762 neue Fahrradabstellplätze (davon 0 mit Überdachung) an städtischen Einrichtungen geschaffen. Im o. g. Betrachtungszeitraum wurden 352 neue Abstellmöglichkeiten installiert (davon 0 mit Überdachung).
23	10	Mehr Fahrradabstellanlagen in Wohngebieten	J.	07/2020	Stück (Fahrradabstellplatz)	2030	31,3	Mit dem Leitsatz "2030 bis 2030" sollen insgesamt 2030 zusätzliche Fahrradabstellplätze bis Ende 2030 in Wohngebieten geschaffen werden. Seit dem Ratsbeschluss wurden insgesamt bereits 635 neue Fahrradabstellplätze (davon 0 mit Überdachung) geschaffen. Im o. g. Betrachtungszeitraum wurden 149 neue Abstellmöglichkeiten installiert (davon 0 mit Überdachung). <i>Zudem sind 22 Abstellplätze im Bereich von Naherholungsgebieten, 36 Plätze im Umfeld von Gewerbeeinheiten sowie 7 Lastenradparkmöglichkeiten in der Innenstadt errichtet worden. ***</i>
24	11	Verbesserungen bei Radwegereinigung und Winterdienst	J.	06/2021	Stück (Konzept)	1	80	Radwegereinigung: Die Inhalte der Maßnahme werden für innerörtliche Abschnitte bereits umgesetzt, sodass dieser Maßnahmenteil abgeschlossen ist. <i>Für Außerortsbereiche ist eine Bestandsaufnahme der vorhandenen Abschnitte erfolgt. Perspektivisch ist vorgesehen, die Reinigung der Abschnitte extern zu vergeben. Eine entsprechende Ausschreibung, die in Abhängigkeit anderer Arbeitspakete steht, wird verwaltungsintern vorbereitet und abgestimmt.</i> Winterdienst: <i>Für die Winterdienstperiode 2022/2023 ist es erstmalig gelungen, sämtliche Radwege, die entlang von Hauptverkehrsstraßen verlaufen (Gesamtstreckenstreckenlänge 120 km), aufgeteilt in 12 Räumtouren, durch ALBA BS in der Priorität 1 winterdienstlich betreuen zu lassen. Die Inhalte der Maßnahme sind in Bezug auf den Winterdienst auf Radwegen an Hauptverkehrsstraßen somit erstmalig für den Winter 2022/2023 vollständig umgesetzt gewesen. Wenn das zukünftige, strategische Hauptnetz für den Radverkehr im Rahmen des MEP festgelegt und politisch verabschiedet worden ist, ist eine Neubetrachtung des Räumnetzes sinnvoll.</i>
25	12	Qualitätsoffensive für Radwege	J.	07/2021	Hierbei handelt es sich um einen kontinuierlichen Prozess im Rahmen des laufenden Betriebs. Wichtige Bausteine und Abläufe zur Qualitätssicherung und -erhöhung der Infrastruktur sind angestoßen worden. Hierzu zählen bspw. die Festlegung von planerischen Standards, die digitale Zustandserfassung des Radwegnetzes und die Behandlung von wiederkehrenden Problemstellungen und Grundsatzfragen.			
26	13	Fahrradverkehr an Baustellen verbessern	J.	07/2020	Die formulierten Ziele werden bereits regelhaft geprüft und nach Möglichkeit berücksichtigt. Zukünftig werden die Prüfungen und das Durchsetzen der Vorgaben intensiviert.			
27	14	Anforderungssampeln für Radverkehr nach Möglichkeit abschaffen	14 a) Prüfung	(07/2023) **	Stück (Prüfbericht)	1	0	Die Maßnahme startet im Juli 2023.
28			14 b) Umsetzung	(07/2024) **	Stück (LSA/Knoten)	Zielwert abhängig von Ergebnissen Prüfbericht		Auf Basis des Prüfberichts werden die bestehenden Signalanlagen ab Juli 2024 angepasst. Ungeachtet dessen wurden im Betrachtungszeitraum bereits folgende Signalanlagen verändert: - keine
29	15	Optimierung der Ampelschaltungen verkehrsträgerübergreifend	J.	(01/2024) **	Stück (Anlagen)	35	0	Die Maßnahme startet im Januar 2024. Der erste Schritt ist ein Konzept zum Verkehrsdatenmanagement. Ab Januar 2024 werden dann jährlich fünf Signalanlagen (Kreuzungen, Einmündungen, freistehend) optimiert. Ungeachtet dessen wurden im Betrachtungszeitraum bereits Optimierungen an folgenden Signalanlagen durchgeführt: 1) Gifhomer Str./Lincolnsiedlung: Implementierung eines möglichen Doppelanwurfs (zwei Freigabezeiten während eines Umlaufs) für den Fuß- und Radverkehr. 2) Brucknerstr./Nordstr.: Einrichtung einer separaten Furt inkl. Signalgeber für den Radverkehr über die Brucknerstr. von Ost nach West. 3) Hagenring/Jasperallee: Installation eines separaten Fahrsignalgebers auf der Ostseite des Hagenrings in Richtung Norden. 4) Wolfenbütteler Str./Hennebergstr.: Anpassung des Signalprogramms, sodass Rad- und Fußverkehr in Schwachlastzeiten einen Doppelanwurf während eines Umlaufs bekommen.
30	15.1	Unnötige Ampeln vermeiden	J.	07/2020	Die Maßnahmeninhalte werden im Rahmen der laufenden Straßenplanungen geprüft/berücksichtigt.			
31	16	Verstärktes Engagement für Verkehrssicherheit im Radverkehr	16 a) Verbände	01/2022	Verausgabte €	72.000 *	0	Die Maßnahme läuft seit Beginn des Jahres 2022.
32			16 b) Stadt	01/2022	Verausgabte €	108.000 *	0	Für die Förderung von Kampagnen der Mobilitätsverbände stehen jährlich 8.000 € zur Verfügung, für die städtische Öffentlichkeitsarbeit 12.000 €. Im Jahr 2023 soll erstmalig eine eigene, städtische Kampagne geplant und umgesetzt werden. Für die Nutzung der Fördergelder für Mobilitätsverbände wird eine Förderrichtlinie aufgestellt und den politischen Gremien voraussichtlich in der ersten Jahreshälfte 2023 zur Beschlussfassung vorgelegt. Nach Verabschiedung können Kampagnen gefördert werden.
33	16.1	Verbesserte Überwachung im Straßenverkehr	J.	01/2022	Stück (Konzept)	1	60	<i>Die ersten beiden der insgesamt sechs Stellen (siehe DS 21-16472) sind besetzt. Die Stelleninhabenden beenden voraussichtlich Ende April 2023 ihre Einarbeitung und beginnen ihren Dienst. Zwei weitere Stellen sind ebenfalls besetzt, die Einarbeitung startet hier voaussichtlich im Mai. Das Ziel ist es, dass im dritten Quartal 2023 alle Stellen besetzt und die Stelleninhabenden eingearbeitet sind.</i>
34	17	Werbung für mehr Radverkehr	J.	01/2021	Stück (Kampagne)	10	20	<i>Eine Kampagne für das Jahr 2023 zur Förderung des Radverkehrs wird derzeit entwickelt.</i>
35	18	Bürgerbeteiligung	J.	07/2020	Bei Themen von stadtwweiter Relevanz in Bezug auf den Radverkehr wird seitens der Verwaltung eine Bürgerbeteiligung geplant.			
36	19	Ausschöpfung von Fördermitteln	J.	07/2020	Die Ausschöpfung von Fördermitteln wird laufend geprüft. Zukünftig werden die Prüfungen mit dem Fokus auf Radverkehr weiter intensiviert.			
37	Z1	Automatische Radverkehrszählung	Z1 a) Display	01/2021	Stück	3	33,3	<i>Die Installation der fünf automatischen Zählanlagen ohne Display (verdeckt) sowie einer Zählsäule mit Display ist abgeschlossen. Die Zählraten sind auf der städtischen Internetpräsenz öffentlich einsehbar (https://www.braunschweig.de/leben/stadtplan_verkehr/radverkehr/). Die Beschaffung weiterer Geräte soll im Jahresverlauf 2023 beauftragt werden.</i>
38			Z1 b) verdeckt, fest		Stück	3	100	
39			Z1 c) verdeckt, mobil		Stück	3	0	
40	Z2	Konzepterstellung zur Umgestaltung von Innenstadtsstraßen	Z2 a)	09/2022	Stück (Quartierskonzept)	1	20	Im Rahmen des integrierten Stadtentwicklungskonzepts (ISEK) wird das Magniviertel in einer integrierten Planung untersucht. Die Basis stellt das zu entwickelnde Erschließungs- und Verkehrskonzept dar. Das Projekt ist im September 2022 mit einer Öffentlichkeitsbeteiligung vor Ort gestartet. <i>Einer der ersten Umsetzungsschritte ist die Einrichtung einer Fußgängerzone in der Straße Ölschlägern im 2. Quartal 2023.</i>
41			Z2 b)	(09/2023) *	Stück (Straßenzug)	7	0	Mit der Bearbeitung der Maßnahme wird im September 2023 begonnen (gemeinsamer Ingenierauftrag mit Maßnahme 4.1).
42	Z3	Beleuchtung von Radwegen	Z3	(01/2024) **	Stück (Analysebericht)	1	0	Die Maßnahme startet im Januar 2024. Der Analysebericht umfasst die Identifizierung von Beleuchtungslücken und ein Programm zur Beseitigung. <i>Ungeachtet dessen wurden im Betrachtungszeitraum bereits folgende Beleuchtungslücken geschlossen: - Griegstraße, zwischen Tankstelle und Rathenaustraße (Südseite) und zwischen Neuer Kamp und Weifenplatz (Nordseite).</i>
43	Z4	Lastenrad-Förderung	Z4	01/2020	Verausgabte €	370.000 *	11,0%	<i>Im Betrachtungszeitraum wurden Fördermittel i. H. v. 7.016,59 € abgerufen. Seit Beginn der Förderung sind insgesamt 40.529,41 € ausgezahlt worden.</i>

Erläuterungen

Änderungen im Vergleich zum vorherigen Kompaktbericht sind durch *blaue, kursive Schrift* gekennzeichnet

* Beginn/Zielwert vorbehaltlich der künftigen Haushaltsplanungen und verfügbaren Mittel

** Vorbehaltlich des Zeitpunktes der vorgesehenen Stellenbesetzung

*** Standorte, die nicht eindeutig einem Wohngebiet zugeordnet werden können, werden separat aufgeführt und nicht in die Statistik/den Umsetzungsstand gezählt.

Hierzu zählen beispielsweise die Fußgängerzone in der Innenstadt, der Bereich zwischen Bohlweg, Am Schloßgarten, Herzogin-Anna-Amalia-Platz, Georg-Eckert-Straße ("Umfeld Schloss"), Gewerbegebiete, Grünanlagen u. ä.

Betreff:

Bericht der Unfallkommission zu Fahrradunfällen 2022

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

17.05.2023

Beratungsfolge

Sitzungstermin

Status

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis) 13.06.2023

Ö

Sachverhalt:

Im Juli 2020 wurde der Ziele- und Maßnahmenkatalog „Radverkehr in Braunschweig“ durch den Rat beschlossen (DS 20-13342-02). Die unter Ziel 1 „Sicherheit des Radverkehrs erhöhen!“ verortete Maßnahme 2 stellt einen jährlichen Bericht der Unfallkommission zu Fahrradunfällen in Aussicht.

Mit dieser Drucksache wird der Bericht zu Fahrradunfällen über das Unfallgeschehen 2022 vorgelegt. Die Berichterstattung erfolgt durch die Polizei. Sie hat die Geschäftsführung der Unfallkommission, die aus Mitgliedern der Polizei, der Straßenbaubehörde und der Straßenverkehrsbehörde besteht.

Eine Präsentation zum Bericht ist für die Sitzung des AMTA am 13. Juni 2023 vorgesehen.

Leuer

Anlage/n:

UKo-Bericht 2022 - Radverkehr



Unfallkommission Braunschweig



03.04.2023

Bericht der Arbeit der Unfallkommission Braunschweig (UKo) im Jahr 2022

Betrachtung des Radverkehrs auf Grundlage einer 3-Jahres-Auswertung – Verkehrsunfälle mit Personenschaden – (3JK-P) der Jahre 2019 - 2021

Allgemeines

Die UKo trat in 2022 zu 4 Sitzungen zusammen.

Aus dem Jahr 2021 bestanden im Stadtgebiet Braunschweig 59 Unfallhäufungsstellen (UHS). Die Anzahl verteilte sich dabei auf 46 UHS schwer und 13 UHS leicht.

Im Jahr 2020 hatten 74 UHS, davon 59 UHS schwer und 15 UHS leicht bestanden.

Eine UHS schwer liegt vor, wenn sich 5 Verkehrsunfälle (VU) mit Personenschaden innerhalb einer 3-Jahres-Betrachtung an einer Stelle ereignet haben.

In den Sitzungen wurden die UHS sowie Radverkehr – Strecken - Unfallhäufungen untersucht.

Bei 19 UHS wurde die Wirksamkeit von Maßnahmen überprüft. 17 UHS wurden aufgrund einer Wiedervorlage, 16 UHS neu bzw. wiederholt untersucht. Für 7 UHS war die Wirksamkeitsprüfung für 2023 festgelegt.

Mit Ablauf des Jahres 2022 wurden damit alle UHS im Stadtgebiet einer Untersuchung unterzogen. Infolge der durch die UKo empfohlenen Maßnahmen und Sofortmaßnahmen hat sich die Unfalllage in 21 UHS deutlich verbessert.

Radverkehr

Verkehrsunfälle (VU) mit Radfahrerbeteiligung im zu Grunde liegenden Zeitraum ereigneten sich im Stadtgebiet Braunschweig wie folgt (in Klammern die Werte aus dem Betrachtungszeitraum 2018-2020):

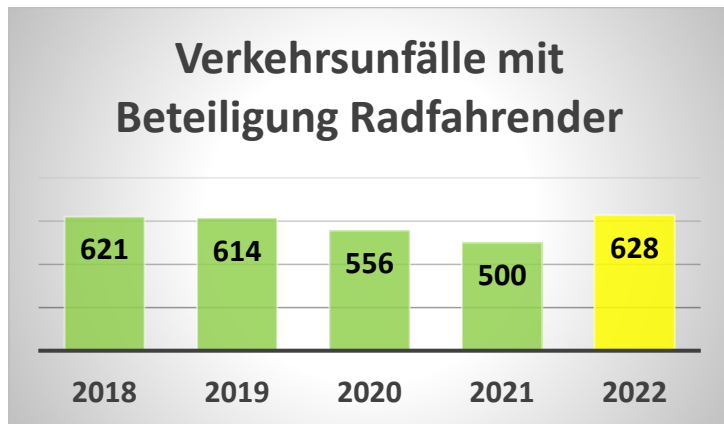
	VU mit Beteiligung Radfahrender	davon mit Personenschaden	davon mit Schwerverletzten	davon mit Getöteten
gesamt	1670 (1791)	1117 (1197)	193 (207)	9 (9)
Fahrrad	1500 (1672)	990 (1107)	168 (188)	8 (8)
Pedelec	192 (135)	147 (105)	30 (20)	1 (1)



Unfallkommission Braunschweig



POLIZEIINSPEKTION
BRAUNSCHWEIG



Durch die gesunkene Anzahl von Verkehrsunfällen mit Beteiligung Radfahrender in 2021 hat sich die Gesamtzahl im Betrachtungszeitraum 2019 - 2021 im Vergleich zur Vorjahrsbetrachtung des Zeitraums 2018 - 2020 um ca. 6,7% verringert.

Die UKo hat bei der Bearbeitung der UHS die sich dort ereigneten VU mit Radfahrerbeteiligung untersucht.

In den UHS ereigneten sich:

	VU mit Radfahrerbeteiligung	davon mit Personenschaden
	387 (316)	308 (271)
	davon 41 (17) Pedelec	davon 29 (13) Pedelec
im Verhältnis zur Gesamtzahl der VU mit Radfahrerbeteiligung	22 (23) %	26 (27) %

Orientiert an den Kriterien für die Festlegung einer UHS, ergeben sich 19 UHS schwer, in denen der Radverkehr besonders betroffen war.

Im Betrachtungszeitraum 2018 – 2020 hatten 24 UHS die Kriterien erfüllt. Von diesen erfüllen die UHS

- Bienroder Weg/Siegfriedstr.
- Hamburger Str./Ludwigstr.
- Gifhorner Str./Am Denkmal
- Bevenroder Str./Eichhahnweg
- Münchenstr. 12 (Burger King)

im Betrachtungszeitraum 2019 – 2021 die Kriterien nicht mehr.



Unfallkommission Braunschweig



**POLIZEIINSPEKTION
BRAUNSCHWEIG**

Zu den UHS wird im Folgenden die Beteiligung des Radverkehrs anhand der Unfallkategorien schwerverletzt (SV), leichtverletzt (LV) und Sachschaden (Sach.) im Zeitraum 2019 – 2021 beschrieben, sowie das VU-Aufkommen in 2022.

	2019 - 21				2022			
	gesamt	SV	LV	Sach.	gesamt	SV	LV	Sach.
Celler Str./Petritorwall	10	2	6	6	3	0	3	0
Celler Str./Freiestr./Maschstr.	7	0	7	0	4	1	3	0
Stöckheimstr./AS A36	11	0	10	1	3	0	1	2
Werder/Wendenstr.	8	1	7	0	0	0	0	0
Hamburger Str./Rheingoldstr.	11	2	6	3	0	0	3	0
Münchenstr. /A391 Ast Weststadt süd	5	1	4	0	0	0	0	0
Neustadtring/Celler Str.	9	0	5	4	3	0	3	0
Steinweg/Wilhelmstr.	5	2	3	0	4	2	1	1
Am Wendentor/Wendentorwall	10	0	8	2	2	0	1	1
Fallersleber Str./Theaterwall	6	1	4	1	0	0	0	0
Alte Frankfurter Str./Th.-Heuss-Str.	8	1	6	1	3	1	2	0
Hagenring/Jasperallee	8	0	7	1	2	0	1	1
Helmstedter Str./Brodweg	7	0	6	1	0	0	0	0
Bevenroder Str./Volkmaroder Str.	6	1	5	0	3	0	2	1
Heinrich-Büssing-Ring 40-42	7	1	6	0	1	0	1	0
Fr.-Wilhelm-Str.	20	3	13	4	8	1	7	0
Am Theater	12	1	9	2	1	0	1	0
Rüniger Weg/Siekgraben	6	0	6	0	1	0	1	0
Rudolfplatz/Goslarsche Str.	5	0	5	0	1	0	1	0

Für die UHS

- Bevenroder Str./Volkmaroder Str.
- Heinrich-Büssing-Ring 40-42
- Fr.-Wilhelm-Str.
- Am Theater

ist die Wirksamkeitsprüfung für 2023 festgelegt worden.

Zu den weiteren UHS wurde Folgendes festgestellt bzw. empfohlen:

UHS Celler Str./Petritorwall

Im Nordbereich waren als Sofortmaßnahmen das Einschalten der Beleuchtung und die Anordnung eines VZ 206 umgesetzt worden.

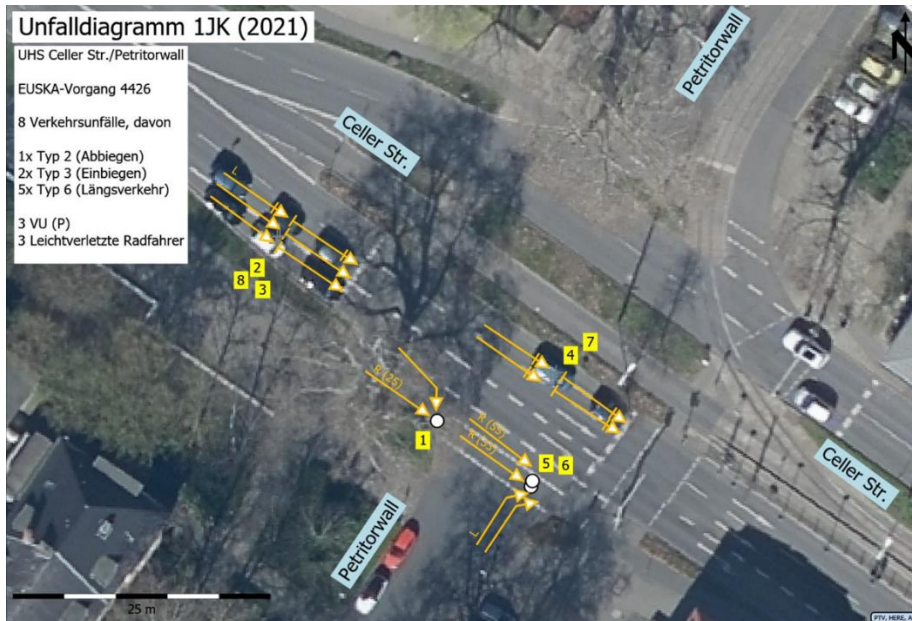
Die Maßnahmen erscheinen wirksam. In 2021 ereigneten sich dort keine Verkehrsunfälle.



Unfallkommission Braunschweig



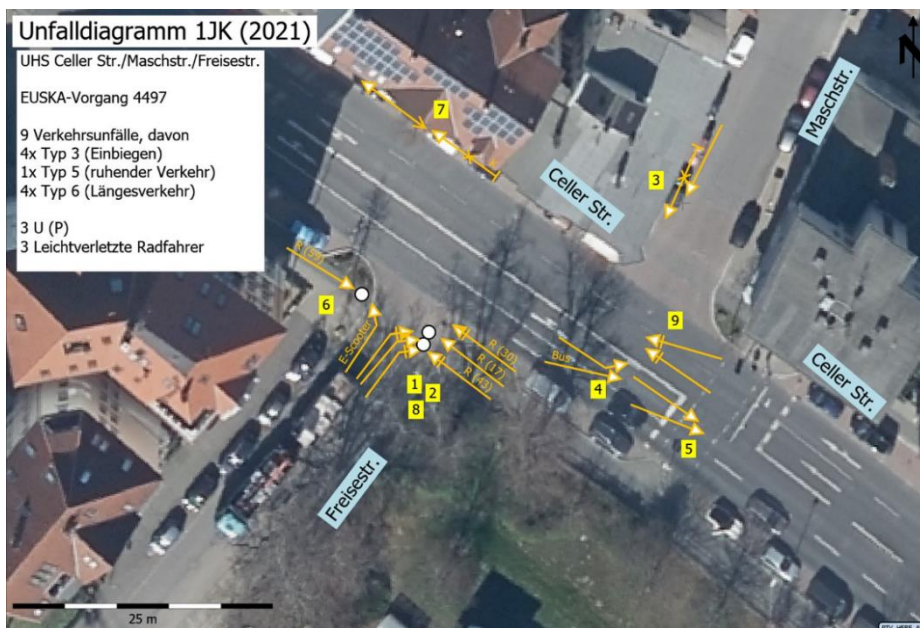
POLIZEIINSPEKTION
BRAUNSCHWEIG



Die Unfalllage konzentrierte sich 2021 auf die südliche Fahrbahn (Auffahrunfälle und den Einmündungsbereich des Petritorwall i.Z.m. dem Radverkehr.

Die Kreuzung soll in 2023 umgebaut werden. Als Sofortmaßnahme wurde die Anordnung eines VZ 206 für den Petritorwall (Süd) empfohlen, was am 08.03.2023 umgesetzt wurde.

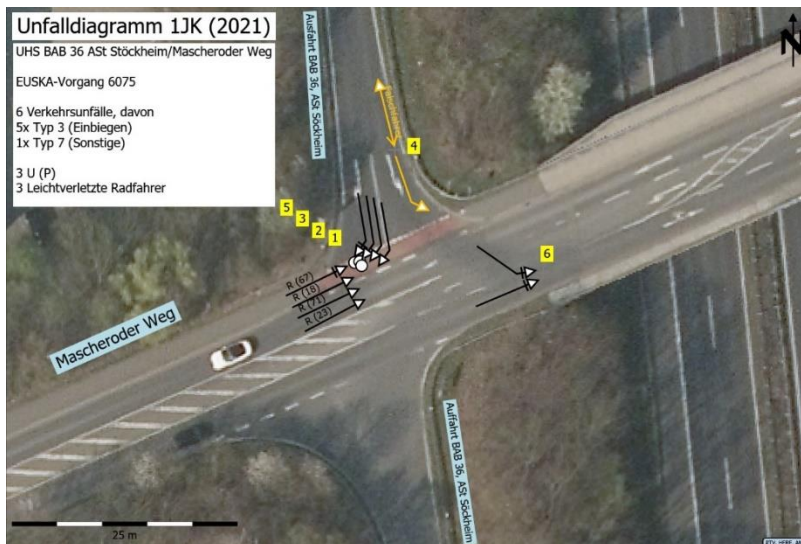
UHS Celler Str./Freisestr./Maschstr.



- nach Ausführung der Restarbeiten am 22.02.22 ereignete sich innerhalb ½ Jahres nur noch ein entsprechender VU



UHS BAB 36 ASt Stöckheim/Mascheroder Weg



Als Sofortmaßnahme wurde das VZ 206 für den Einmündungsbereich der Autobahnabfahrt angeordnet. Entsprechend wurden die Hinweisschilder in der Abfahrt angepasst.

Durch Leitschwellen wurde der Winkel für den rechtsabbiegenden Verkehr verändert, um die Geschwindigkeit zu verringern und die Aufmerksamkeit zu erhöhen.

Die Maßnahmen scheinen nicht die gewünschte Wirkung zu haben. Es ereigneten sich in 2021 vier gleichartige VU mit Radverkehr von rechts.

Die Leitschwellen waren nur aufgestellt und nicht verankert worden, wodurch diese von Kfz zur Seite gefahren wurden und keinen Effekt erzielen konnten.

Am 25.01.22 wurde von der Autobahn GmbH mitgeteilt, dass nunmehr die Leitschwellen verankert installiert worden sind.



Die Wirksamkeit soll in 2023 festgestellt werden

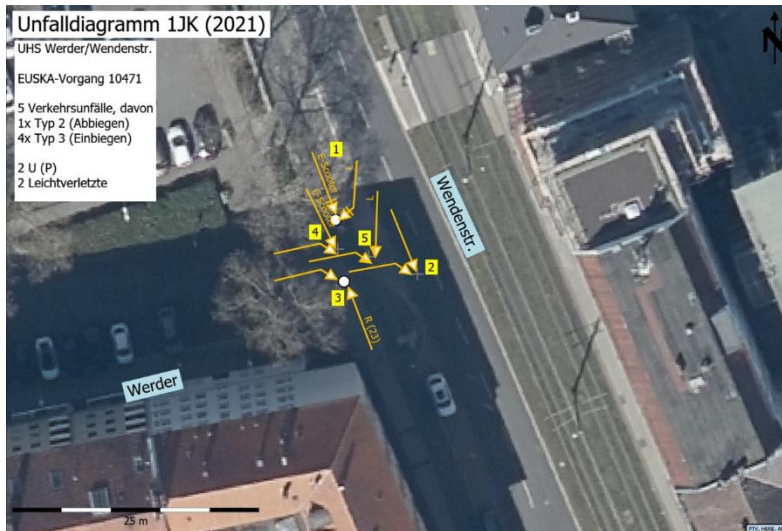


POLIZEIINSPEKTION
BRAUNSCHWEIG

UHS Werder/Wendenstr.

Im November 2020 wurde das VZ 205 durch ein VZ 206 ersetzt.

Die Maßnahme erweist sich als teilweise wirksam, VU mit Radverkehr konnte minimiert werden.

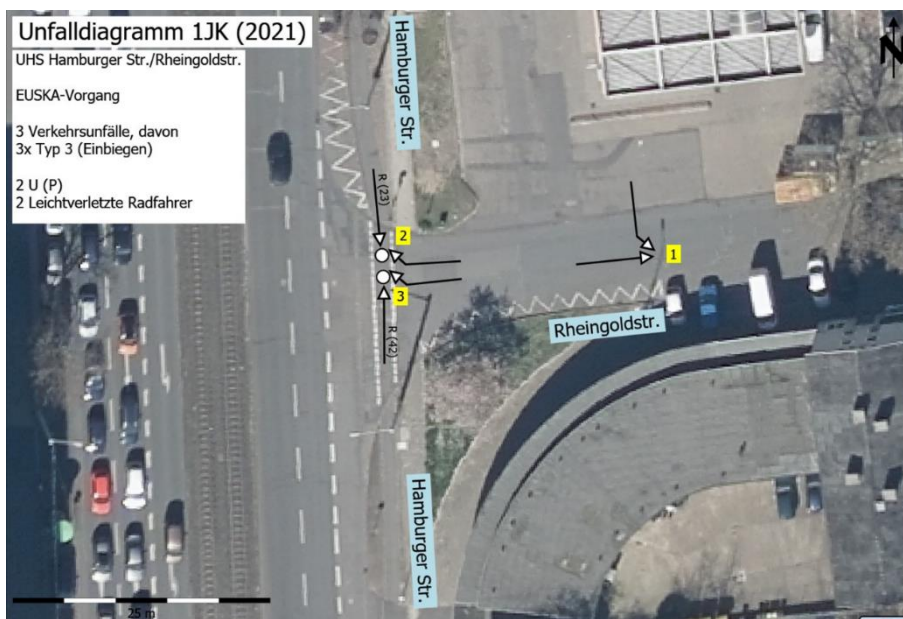


Neu in der Unfalllage 2021 ist der Konflikt zwischen E-Scooter-Nutzenden und Ein-/Abbiegenden.

Eine Erklärung könnte die unterschätzte Geschwindigkeit der E-Scooter sein.

Die Einmündung war im „Programm für Rotmarkierungen“ und wurde in 2022 entsprechend rot markiert.

UHS Hamburger Str./Rheingoldstr.





Im September 2020 wurde das VZ 205 durch ein VZ 206 ersetzt. Zudem wurde für den sich falsch verhaltenden Radverkehr auf der Hamburger Str. das

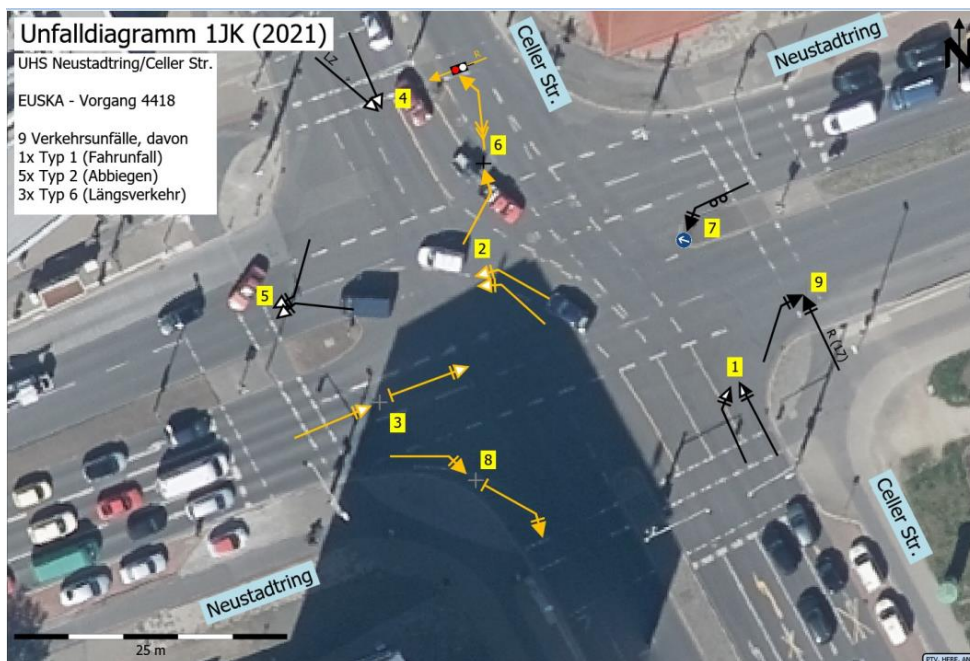


aufgestellt.

Die Maßnahme erweist sich als teilweise wirksam, die Anzahl VU ist leicht rückläufig.

Die Einmündung soll in das Programm für Rotmarkierungen aufgenommen werden. Voraussichtliche Ausführung wäre dann im Mai 2023.

UHS Celler Str./Neustadtring



Für 2021 wurde nur ein VU mit Radfahrerbeteiligung festgestellt. Die UHS wird weiter beobachtet.

UHS Münchenstraße/BAB 391 ASt Weststadt süd

Für 2021 wurde nur ein VU mit Radfahrerbeteiligung festgestellt. Die UHS wird weiter beobachtet.

UHS Steinweg/Wilhelmstraße

Für 2021 wurde kein VU mit Radfahrerbeteiligung festgestellt. Die UHS wird weiter beobachtet.

UHS Am Wendentor/Wendentorwall

Ab Mai 2021 fanden an der UHS Bauarbeiten statt.

Für 2021 wurde kein VU mit Radfahrerbeteiligung festgestellt. Derzeit wird für die Straße Am Wendentor eine verbesserte Quermöglichkeit für Zu-Fuß-Gehende und Radfahrende im Zuge

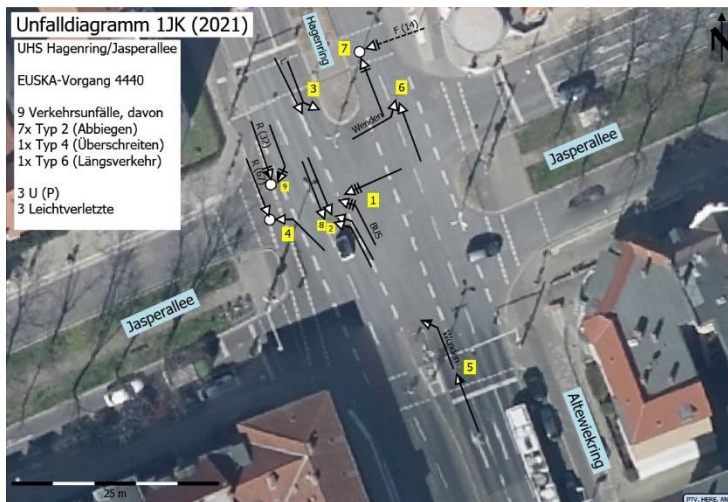


Unfallkommission Braunschweig



der Veloroute Wallring geplant. Die Umsetzung ist für 2024 vorgesehen. Die UHS wird weiter beobachtet.

UHS Hagenring/Jasperallee



Auch in 2021 war Fehlverhalten von Linksabbiegern ursächlich für einen Teil der VU-Lage.

Die eigene Signalisierung für die Linksabbieger des Altewiekring/Hagenring wurde mit BELLIS abgestimmt. Die Umsetzung erfolgte am 18.10.22.

UHS Helmstedter Str./Brodweg



Die Anzahl der VU hat sich reduziert, wobei aber weiterhin VU mit Personenschaden bei Radfahrenden verursacht von Rechtsabbiegern in den Brodweg festzustellen sind.

Die bereits empfohlene Sofortmaßnahme eines zweiten gelben Blinklichts soll 2022 umgesetzt werden.

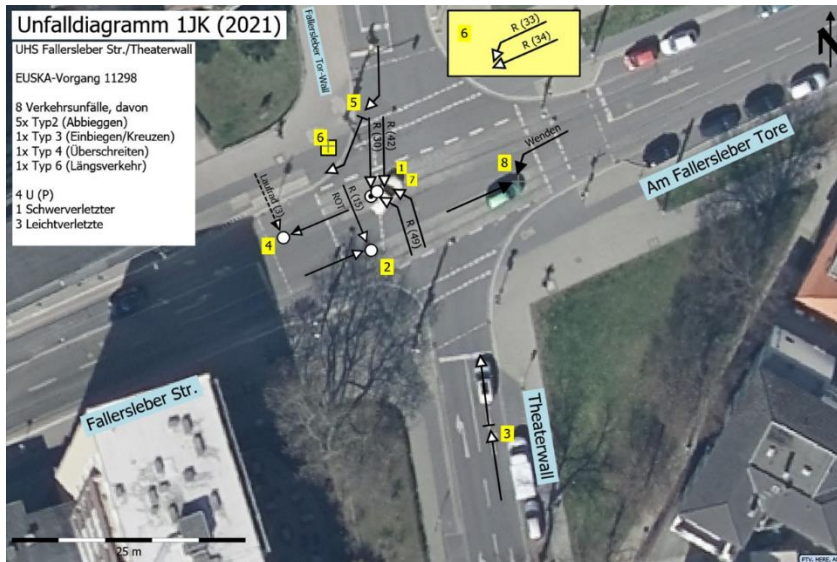


Unfallkommission Braunschweig



POLIZEIINSPEKTION
BRAUNSCHWEIG

UHS Fallersleber Str./Theaterwall



Für diese Kreuzung ist für 2021 eine deutliche Zunahme von Verkehrsunfällen insbes. auch mit Personenschaden festzustellen.

Es wurde ein Ortstermin vereinbart.



Von der UKo wird festgestellt, dass die Erkennbarkeit des Radweges auf der Verkehrsfläche im südwestlichen Bereich der Kreuzung als auch die Führung des Radverkehrs vom Fallersleber-Tor-Wall kommend verbessert werden sollte.

Die UKo empfahl, den Aufstellbereich für Radfahrende im Fallersleber-Tor-Wall wie folgt auszugestalten:



In der linken Hälfte der Aufstellfläche Aufbringen eines Radfahrer Piktogramm mit Linkspfeil sowie in der rechten Hälfte ein Fahrradpiktogramm mit kombiniertem Geradeaus-/Rechtspfeil. Die vorhandenen Fahrrad Piktogramme sollten erneuert werden.

Für den westlichen Kreuzungsbereich mit der Fallersleber Straße wurde folgendes empfohlen: Beibehalten der Querstrich-Markierung (straßenverkehrsrechtlich ist eine „komplette“ Radverkehrsfurt nicht möglich), deshalb Aufbringen von zwei Radfahrer Piktogrammen mit Geradeauspfeil (i.R. Theater) westlich der Markierung.

Für den südlichen Bereich der Kreuzung – Theaterwall wurde folgendes empfohlen:

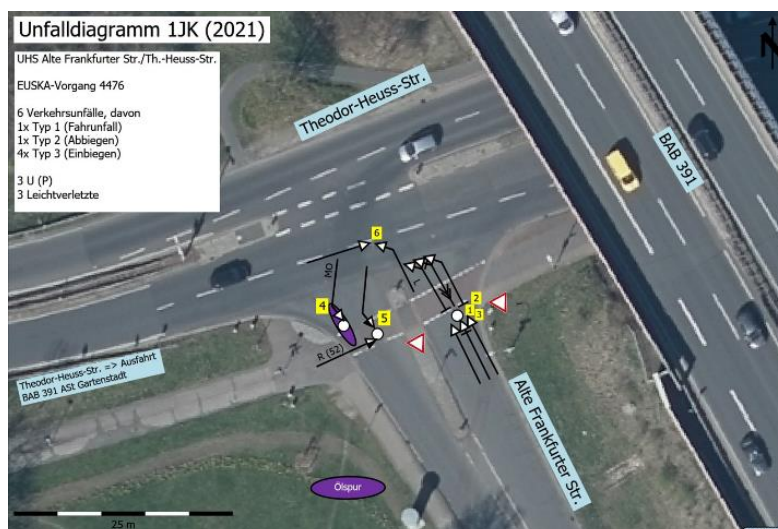
Die Zusatzschilder unter dem links- und rechtsseitigen VZ 267 sollen entfernt werden, an der Westseite des Radweges soll ein VZ 241 aufgestellt, auf dem Radweg ein Radfahrer Piktogramm mit Geradeauspfeil aufgebracht werden;

Für den Radweg sollen auf ca. 1 m Breite (Richtung Süd auf null zulaufend) dunkle Platten für den Radweg verlegt werden, damit die Furtmarkierung auf die dunkelgrauen Platten führt.

I.H. der baulichen Führung des Radweges auf die Fahrbahn des Theaterwalls i.R. Theater soll ein VZ 267 mit Zusatzzeichen VZ 1022-10 und ein VZ 239 für den Gehweg aufgestellt sowie ein Radfahrer Piktogramm mit Geradeauspfeil aufgebracht werden.

Die Veränderung von Pflasterung und Markierungen wurden umgesetzt; die Beschilderung mit den VZ 267, 1022-10 und 239 wurde Anfang April 2023 aufgestellt.

UHS Alte Frankfurter Str./Theodor-Heuss-Str.



Ursächlich ist weiterhin der Konflikt des Linksabbiegers aus der Alten Frankfurter Str. mit dem von der BAB 391 kommenden vorfahrtsberechtigten Verkehr. Um nicht 2 Fahrstreifen beachten zu müssen, wird empfohlen, den geradeausführenden Verkehr der Theodor-Heuss-Str. auf einen



Unfallkommission Braunschweig



POLIZEIINSPEKTION
BRAUNSCHWEIG

Fahrstreifen zu begrenzen. Als Anhalt gilt der u.a. Vorschlag aus 2020.



Die Empfehlung musste noch mit der AutobahnGmbH abgestimmt werden

Eine Umsetzung war für die Osterferien 2023 in Aussicht gestellt worden. Die Rotmarkierung der Furt soll im Mai 2023 erfolgen.

UHS Rüniger Weg/Siekgraben

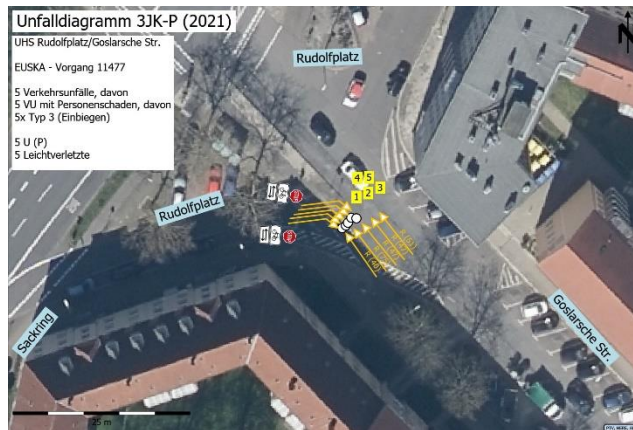


Die UKo empfiehlt als Sofortmaßnahme die Haltelinie zum VZ 206 im Siekgraben näher an die Markierung der Fußgängerfurt zu verlegen. Die Markierungen der Furt sollen erneuert, die Furt mit einem Piktogramm „Radverkehr“ und Pfeilen in beide Richtungen versehen werden.

Die UKo empfiehlt, die Einmündung in das Programm Rotmarkierung aufzunehmen.



UHS Rudolfplatz/Goslarsche Str.



Zeitliche Entwicklung

	2017	2018	2019	2020	2021
Anzahl Unfälle gesamt	0	1	3	2	0
Unfälle mit schwerem Personenschaden	0	0	0	0	0
Unfälle mit Leichtverletzten	0	0	3	2	0
Unfälle mit Personenschaden	0	0	3	2	0
Unfälle mit schwerem Sachschaden	0	0	0	0	0
Unfälle mit leichtem Sachschaden	0	1	0	0	0
Anzahl Getötete	0	0	0	0	0
Anzahl Schwerverletzte	0	0	0	0	0
Anzahl Leichtverletzte	0	0	3	2	0

Ursächlich ist hier das Nichtbeachten des Radverkehrs berechtigt von rechts kommend durch den Rechtsabbieger in die Goslarsche Str.

Die Auswertung der Unfallsituation ergibt, dass die Situation nur bis 2020 galt. In 2021 sind dort keinerlei VU registriert. Eine Erklärung wurde zunächst nicht gefunden.

Ein Ortstermin wurde vereinbart.

Es werden keine Sichtbehinderungen in Bezug auf den Radverkehr festgestellt. Es wird vermutet, dass ursächlich die fehlende Aufmerksamkeit zum von rechts berechtigt kommenden Radverkehr seitens der Rechtsabbieger ist.

Die UKo empfahl als Sofortmaßnahme, die Furt für den Radverkehr mit einem Piktogramm zu versehen. Die Furt soll in das Programm für Rotmarkierungen aufgenommen werden.

Die Rotmarkierung soll mit Piktogramm 2023 erfolgen.

Radverkehr – Strecken-Unfallhäufungen

Analog der Voraussetzungen für das Vorliegen einer Unfallhäufungslinie innerorts für Unfälle des Typs 4 (Überschreiten), d.h. auf einer Strecke von 300 Metern, wurden folgende Häufungen ermittelt:

Magnitorwall/Leonhardstr.
 Sophienstr.
 Südstraße

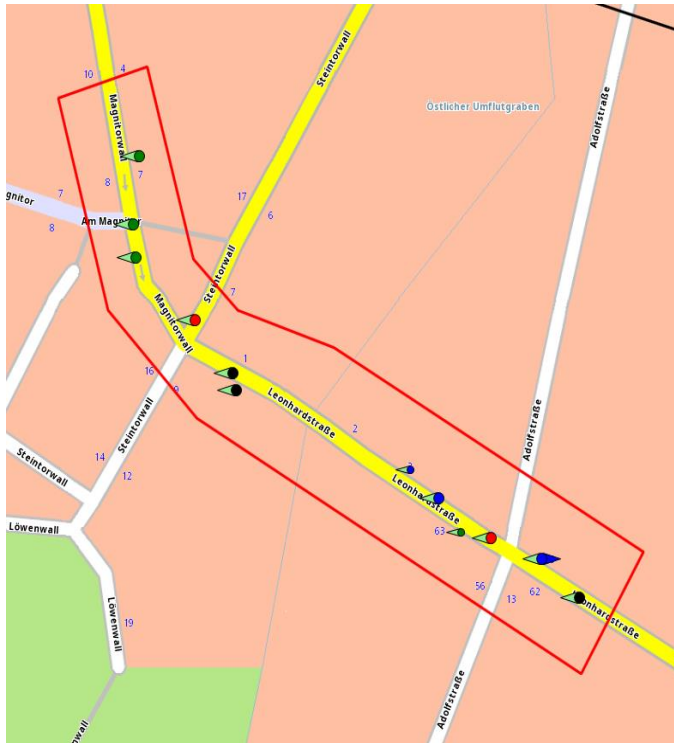


Unfallkommission Braunschweig



POLIZEIINSPEKTION
BRAUNSCHWEIG

Magnitorwall/Leonhardstr.



Verkehrliche als auch bauliche Mängel sind nicht feststellbar.

Die Häufung soll weiter beobachtet werden.

Sophienstr.





Unfallkommission Braunschweig



POLIZEIINSPEKTION
BRAUNSCHWEIG



Bei der Sophienstr. handelt es sich um eine

Das Konzept der Stadtverwaltung - Qualitätsstandard für

Fahrradstraßen und Fahrradzonen in Braunschweig – wurde im Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben beraten und im Dezember 2022 beschlossen.

Nach dem Konzept sollen alle Fahrradstraßen überprüft werden.

Dementsprechend will sich die UKo orientieren.

Für die Sophienstraße sind in ca. 3 Jahren Neubaumaßnahmen geplant.

Südstraße



Feststellbar ist hier deutlich der Konflikt des Radverkehrs mit geparkten Kfz.

Die UKo empfiehlt, das Parken in der Südstraße nur noch auf einer Seite zuzulassen.

Für die Radverkehr – Strecken-Unfallhäufungen aus der Betrachtung in 2021

- Hagenbrücke
- Kastanienallee
- Helmstedter Str./Museumsstr.
- Neustadtring
- Fabrikstr.



**Unfallkommission
Braunschweig**



**POLIZEIINSPEKTION
BRAUNSCHWEIG**

waren keine Maßnahmen empfohlen worden. Diese sollten 2022 wieder betrachtet werden.

Es wurde festgestellt, dass diese die o.a. Kriterien nicht mehr erfüllen.

Für Luisenstr./Frankfurter Str. ist eine Wirksamkeitsprüfung 2023 vorgesehen.

Ausblick 2022

Mit steigender Anzahl von Unfällen hat sich auch die Anzahl der UHS im Stadtgebiet auf 73 erhöht, davon 59 UHS schwer und 14 UHS leicht. Diese werden im laufenden Jahr 2023 von der Unfallkommission bearbeitet.

Die Anzahl der UHS, in denen der Radverkehr besonders betroffen war, hat sich auf 14 reduziert.

Uwe Mickler

(bei elektronischem Versand ohne Unterschrift gültig)

Betreff:

Ideenplattform - Veto gegen die Haltverbotsmaßnahme Am Hohen Tore in Braunschweig

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

04.05.2023

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

08.05.2023

Status

Ö

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis) 13.06.2023

Ö

Sachverhalt:

Diese Idee ist nicht auf der Ideenplattform im Beteiligungsportal „mitreden“ zu finden, da sie in Schriftform beim Ideen- und Beschwerdemanagement eingereicht wurde. Sie wird dennoch wie eine solche behandelt.

„Wir, die Bewohner vom Hohen Tore und dem angrenzenden Umfeld, als auch die Gewerbetreibenden, sind mit der kürzlich festgelegten Halteverbotsmaßnahme der gesamten West-Straßenseite nicht einverstanden! Und wünschen uns stattdessen eine Umgestaltung mit der alle Verkehrsbeteiligten, Fußgänger, Radfahrende und Bewohner gut leben können. Wenn man den Bürgersteig etwas schmaler gestaltet und mit dem Radweg teilt, könnte man zwischen den Bäumen wunderbare Parkbuchten zur Verfügung stellen! Sowohl Bewohner- als auch freie Kundenparkplätze für die beiden Geschäfte!“

Dieses Anliegen hat die erforderliche Mindestunterstützungsanzahl von 50 erreicht.

Verfahren zur Ideenplattform

Das Verfahren zum Umgang mit Ideen aus der Ideenplattform ist in der Vorlage zur Einführung des Beteiligungs-Portals (DS 17-03606, beschlossen in der Fassung der Vorlage 17-03606-01) wie folgt beschrieben:

„Vorschläge, die diese Voraussetzung [Anmerkung: ausreichende Unterstützerzahl] erfüllen, werden durch die fachlich zuständigen Organisationseinheiten inhaltlich geprüft und einer Bewertung durch den zuständigen Stadtbezirksrat (bei bezirklichen Vorschlägen) oder den zuständigen Fachausschuss zugeführt. Bezirkliche Vorschläge können im Rahmen der Budget-Hoheit der Stadtbezirksräte umgesetzt werden. Auch bei anderen Vorschlägen könnte – nach einem positiven Votum des Fachausschusses – eine Umsetzung sofort erfolgen, wenn die Finanzierung aus vorhandenen Ansätzen möglich ist. Falls notwendige Haushaltsmittel nicht vorhanden sind, ist eine abschließende Entscheidung innerhalb des nächsten Haushaltsplanaufstellungsverfahrens grundsätzlich erforderlich.“

Zuständigkeit:

Die adressierte Thematik hat eine überbezirkliche Bedeutung. Daher liegt die Zuständigkeit für dieses Anliegen beim Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergabe.

Erläuterung zur Drucksachenart „Mitteilung“:

Da es sich bei der Idee um Maßnahmen aus der Straßenverkehrsordnung (StVO) und damit um eine Aufgabe nach § 85 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 Niedersächsisches Kommunalverfassungsgesetz (NKomVG) handelt (sog. übertragener Wirkungskreis) ist kein

politischer Beschluss möglich. Aus diesem Grund wird das Ergebnis der Ideenbewertung als Mitteilung bekanntgegeben.

Prüfung und Bewertung:

Grundsätzlich stellen die aufgestellten Schilder kein neues Verbot dar, sondern verdeutlichen lediglich, dass das Parken entlang der Westseite der Straße Am Hohen Tore nicht gestattet ist. Aufgrund der verbleibenden Restfahrbahnbreite und des unzureichenden Abstandes der parkenden Fahrzeuge zum bestehenden Radweg ergab sich das Haltverbot auf dieser Straßenseite bereits aus den Regelungen der Straßenverkehrsordnung. Die aufgestellten Schilder verdeutlichen dieses.

In der Vergangenheit wurde der Seitenstreifen/Pflanzstreifen als Pkw-Abstellfläche genutzt. Das Beparken dieses Pflanzstreifens durch Kfz war aufgrund der dadurch einhergehenden Verdichtung des Erdreiches der Vitalität der dort stehenden Bäume nicht zuträglich. Die Entwicklung der letzten Jahre zeigt, dass ein angestrebter Baumerhalt zunehmend an Bedeutung gewinnt. Aufgrund der zu geringen Breite standen die parkenden Fahrzeuge oftmals verbotswidrig bis weit in den Radweg hinein. Durch diese Situation ergab sich eine Gefährdung der Radfahrenden. Hier sei insbesondere die Gefahr einer sich unvermittelt öffnenden Autotür (sogenanntes „Dooring“) zu erwähnen. Teilweise war der Radweg für Radfahrende nicht mehr nutzbar. Das teilweise gezwungenermaßen praktizierte Ausweichen von Radfahrenden auf den Gehweg ist verbotswidrig, durch den vorhandenen trennenden Bordstein gefährlich und beeinträchtigt zu Fuß Gehende.

Eine planerische Überprüfung ergab für die betroffene Straße, dass eine Legalisierung des Parkens im fraglichen Abschnitt unter Berücksichtigung der einschlägigen Regelwerke und der Vorgaben des Ziele- und Maßnahmenkatalogs „Radverkehr in Braunschweig“ nicht möglich ist. Insbesondere war bei dieser Überprüfung berücksichtigt:

- Linienbusbegegnungsverkehr
- Regelbreite eines neu zu planenden Radweges 2,30 m zuzüglich 0,75 m Schutzabstand zu parkenden Fahrzeugen
- Regelbreite eines Fußweges 2,50 m
- Ausschluss einer gemeinsamen Führung von Fuß- und Radverkehr im Hauptnetz Radverkehr

Ein Rückbau des bestehenden Radweges kommt zum aktuellen Zeitpunkt nicht in Betracht. Der Ausbau von Parkbuchten ist aufgrund des vorhandenen Querschnittes und der Tatsache, dass die bestehenden Bäume aufgrund des damit einhergehenden baulichen Eingriffes in den Wurzelbereich diese Maßnahme nicht überleben würden, keine Option.

Bei der Prüfung wurden die Bedürfnisse sämtlicher Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt, der Verkehrssicherheit ist Priorität einzuräumen. Nach sorgfältiger Abwägung muss den Belangen eines sicheren Radfahrens mehr Gewicht eingeräumt werden als den Belangen des ruhenden motorisierten Verkehrs. Um Missverständnissen vorzubeugen und das Falschparken wirksam warnen zu können, wird die aufgestellte Haltverbotsbeschilderung aufrechterhalten.

Im Zusammenhang mit der Thematik des vorhandenen Parkdrucks in der Straße Am Hohen Tore und in deren Umfeld sei noch auf Folgendes hingewiesen: Die Ausweitung des gebührenpflichtigen Parkens innerhalb der Okerumflut (Zone I) wird u. a. voraussichtlich zu einer Erhöhung der Parkchancen für Bewohnende mit Bewohnerparkausweis führen.

Leuer

Anlage/n:

Parksituation am Hohentore



Betreff:

**Abrechnung von Straßenbaumaßnahmen nach der
Straßenausbaubeitragssatzung
- Aufwandsspaltung und Abschnittsbildung -**

Organisationseinheit:
Dezernat III
0600 Baureferat

Datum:
23.05.2023

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Vorberatung)	13.06.2023	Ö
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	20.06.2023	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	27.06.2023	Ö

Beschluss:

„Gemäß § 3 Abs. 2 und § 9 der Straßenausbaubeitragssatzung (ABS) der Stadt Braunschweig vom 11. Mai 2010 in der derzeit geltenden Fassung wird für den Ausbau der nachfolgend unter Ziffer I aufgeführten Straßen die Aufwandsspaltung und für die unter Ziffer II aufgeführten Straßen die Abschnittsbildung und Aufwandsspaltung beschlossen.

I. Aufwandsspaltung

- 1.1 Hinter der Masch
Erneuerung der Fahrbahn der Verkehrsanlage Hinter der Masch
- 1.2 Bergfeldstraße
Erneuerung der Fahrbahn der Verkehrsanlage Bergfeldstraße außerhalb des Sanierungsgebietes Soziale Stadt – Westliches Ringgebiet -
- 1.3 Kurzekampstraße
Erneuerung der Fahrbahn der Verkehrsanlage Kurzekampstraße sowie des westlichen Gehweges, der Borde und der Entwässerungsrinnen (jeweils Teilstreckenausbau zwischen Mittelriede und Otto-Himmel-Weg) der Verkehrsanlage Kurzekampstraße
- 1.4 Bismarckstraße
Erneuerung der Fahrbahn der Verkehrsanlage Bismarckstraße
- 1.5 Wallstraße
Erneuerung der Fahrbahn (Teilstreckenausbau ohne Wendehammer) und des südlichen Gehweges (Teilstreckenausbau zwischen Am Wassertor und Leopoldstraße) der Verkehrsanlage Wallstraße
- 1.6 Hirtenberg
Erneuerung der Fahrbahn der Verkehrsanlage Hirtenberg
- 1.7 Am Papenholz/Auf der Moorhütte
Erneuerung der Fahrbahn der Verkehrsanlage Am Papenholz/Auf der Moorhütte
- 1.8 Moorhüttenweg
Erneuerung der Fahrbahn der Verkehrsanlage Moorhüttenweg (Teilstreckenausbau zwischen Auf der Moorhütte und „Zufahrt Real-Parkplatz“)
- 1.9 Hallestraße zwischen Salzdahlumer Straße und Sachsendamm
Erneuerung des südlichen Radweges der Verkehrsanlage Hallestraße zwischen Salzdahlumer Straße und Sachsendamm

- 1.10 Berliner Straße zwischen Petzvalstraße und Hordorfer Straße (südlich der Stadtbahngleise)
Erneuerung des Radweges der Verkehrsanlage Berliner Straße zwischen Petzvalstraße und Hordorfer Straße (südlich der Stadtbahngleise)
- 1.11 Zum Ackerberg
Erneuerung der Fahrbahn der Verkehrsanlage Zum Ackerberg (Teilstreckenausbaue zwischen Braunschweiger Straße und Zur Wabe)
- 1.12 St. Leonhard (östlich der Stadtbahngleise)
Erneuerung des Geh- und Radweges der Verkehrsanlage St. Leonhard (östlich der Stadtbahngleise)

II. Aufwandsspaltung und Abschnittsbildung

- 2.1 Hamburger Straße zwischen Sackweg und Siegfriedstraße (östlich der Stadtbahngleise)
Erneuerung der Fahrbahn und des Radweges der Verkehrsanlage Hamburger Straße im Abschnitt zwischen Sackweg und Siegfriedstraße (östlich der Stadtbahngleise)
- 2.2 Pfälzerstraße/Unter den Linden/Wiesental zwischen Sandanger und Mannheimstraße/Naturdenkmal
Erneuerung der Fahrbahn der Verkehrsanlage Pfälzerstraße/Unter den Linden/Wiesental im Abschnitt zwischen Sandanger und Mannheimstraße/Naturdenkmal
- 2.3 Alte Frankfurter Straße zwischen Wurmbergstraße und Rhönweg
Erneuerung der Fahrbahn der Verkehrsanlage Alte Frankfurter Straße im Abschnitt zwischen Wurmbergstraße und Rhönweg
- 2.4 Gördelingerstraße zwischen Altstadtmarkt und Lindentwete (Nördliche Grenze)
Erneuerung der Fahrbahn, des Radweges und der östlichen Parkflächen der Verkehrsanlage Gördelingerstraße im Abschnitt zwischen Altstadtmarkt und Lindentwete (Nördliche Grenze)
- 2.5 Thiedestraße zwischen Berkenbuschstraße und Rüningenstraße
Erneuerung der Fahrbahn und der Parkflächen der Verkehrsanlage Thiedestraße im Abschnitt zwischen Berkenbuschstraße und Rüningenstraße“

Sachverhalt:

Begründung:

Die Beschlusskompetenz des Rates ergibt sich aus § 58 Abs. 1 Nr. 7 NKomVG i. V. m. § 3 Abs. 2 Satz 3 der Straßenausbaubeitragssatzung. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnormen handelt es sich bei der Vorlage über die Aufwandsspaltung und Abschnittsbildung um einen Beschluss, für den der Rat zuständig ist.

Eine Anhörung der zuständigen Stadtbezirksräte ist grundsätzlich nicht notwendig, da weder das NKomVG noch die Hauptsatzung eine Beteiligung der Stadtbezirksräte bei Aufwandsspaltungs- bzw. Abschnittsbildungsbeschlüssen vorsieht. Gemäß einem Beschluss des Rates vom 23. April 2013 (DS 2663/13) sind die betroffenen Stadtbezirksräte jedoch über sämtliche Beschlüsse, die die Erhebung, Abrechnung von Straßenausbaubeiträgen sowie deren Aufwandsspaltungs- und Abschnittsbildung betreffen, über eine Mitteilung in Kenntnis zu setzen. Dies erfolgt über eine Mitteilung außerhalb von Sitzungen.

Aufwandsspaltung:

Bei den o. g. Erneuerungen von einzelnen Teilanlagen verschiedener Straßen handelt es sich um straßenausbaubeitragspflichtige Maßnahmen. Für die rechtmäßige Erhebung der Straßenausbaubeiträge ist ein Aufwandsspaltungsbeschluss für die betroffene Teilanlage notwendig, wenn keine vollständige Erneuerung der gesamten Straßen erfolgte.

Nach der Rechtsprechung und § 11 Absatz 3 Nr. 1 des Niedersächsischen Kommunalabgabengesetzes (NKAG) dürfen Abgaben zum Vorteilsausgleich (hier: Straßenausbaubeiträge) nicht zeitlich unbegrenzt nach Erlangen des Vorteils festgesetzt werden. Die Festsetzung eines Beitrages ist danach nicht mehr zulässig, wenn das Entstehen der Vorteilslage (Zeitpunkt der technischen Herstellung) mindestens 20 Jahre zurückliegt. Liegt der Zeitpunkt der Vorteilslage mehr als 20 Jahre zurück, können die Beiträge nicht mehr erhoben werden, selbst wenn die eigentlichen Verjährungsfristen aufgrund fehlender Ratsbeschlüsse über die Aufwandsspaltung und Abschnittsbildung noch nicht laufen.

Zur Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben soll deswegen zeitnah die Erhebung der Straßenausbaubeiträge erfolgen und die erforderlichen Voraussetzungen für die rechtmäßige Beitragserhebung (hier: Aufwandsspaltungsbeschluss bzw. Aufwandsspaltungs- und Abschnittsbildungsbeschluss) geschaffen werden. Bei einigen Maßnahmen fand nur ein beitragspflichtiger Teilstreckenausbau statt. D. h. nur der erneuerungsbedürftige Bereich wurde ausgebaut und der übrige Bereich, der in einem guten Zustand und nicht erneuerungsbedürftig war, blieb unangetastet. Dennoch sind bei einem Teilstreckenausbau alle Eigentümerinnen und Eigentümer an der gesamten Verkehrsanlage beitragspflichtig heranzuziehen. In den Anlagen wurde diese jeweiligen Bereiche gekennzeichnet.

Aufwandsspaltung- und Abschnittsbildung:

Zusätzlich zum erforderlichen Aufwandsspaltungsbeschluss ist bei den Verkehrsanlagen „Hamburger Straße“, „Pfälzerstraße/Unter den Linden/Wiesental“, „Alte Frankfurter Straße“, „Gördelingerstraße“ und „Thiedestraße“ ein Abschnittsbildungsbeschluss nötig.

Die Verkehrsanlage „Hamburger Straße“ (Östlich der Stadtbahngleise) beginnt am Rebening und endet an der Siegfriedstraße. Für die 2014 durchgeführte Erneuerung der Hamburger Straße zwischen Rebenring und Sackweg hat der Rat einen Abschnittsbildungsbeschluss am 23. April 2013 gefasst (DS 15998/13). Für die neu durchgeführte Fahrbahn- und Radwegerneuerung ist der Beschluss eines weiteren Abschnitts und ein Aufwandsspaltungsbeschluss erforderlich.

Bei der Verkehrsanlage „Pfälzerstraße/Unter den Linden/Wiesental“ erfolgt die Realisierung der Erneuerung der Fahrbahn auf der Gesamtlänge abschnittsweise, sodass auch eine abschnittsweise Abrechnung der Straßenausbaubeiträge sinnvoll und erforderlich ist. Zur Abrechnung steht mit diesem zu fassenden Beschluss der Abschnitt zwischen Sandanger und Mannheimstraße/Naturdenkmal. Mittelfristig geplant sind die Erneuerungen der Fahrbahn in den weiteren Abschnitten Pfälzerstraße, Unter den Linden und Wiesental. Diese Abschnitte werden damit später Gegenstand weiterer Beschlüsse sein.

Auch bei der Verkehrsanlage Alte Frankfurter Straße erfolgt die Realisierung der Erneuerung der Fahrbahn auf der Gesamtlänge abschnittsweise. Zur Abrechnung steht mit diesem zu fassenden Beschluss der Abschnitt zwischen Wurmbergstraße und Rhönweg. Für den Bereich Theodor-Heuss-Straße bis Wurmbergstraße wurde mit DS 21-17428 schon ein Abschnitt vom Rat beschlossen. Mittelfristig geplant ist noch die Erneuerung der Fahrbahn im Abschnittes zwischen Rhönweg und Westerbergstraße.

Die Erneuerung der Fahrbahn, des Radweges und der Parkflächen der Verkehrsanlage „Gördelingerstraße“ ist mittelfristig in Abschnitten geplant. Zur Abrechnung steht mit diesem Beschluss die 2022 erfolgte Fahrbahn-, Radweg- und östliche Parkflächenerneuerung zwischen Altstadtmarkt und Lindentwete (Nördliche Grenze).

Auch die Erneuerung der Fahrbahn und der Parkflächen der Verkehrsanlage „Thiedestraße“ zwischen Ortsdurchfahrtsgrenze (K 78, Abschnittsnummer 50, Station 0140) und Rüningenstraße ist mittelfristig in Abschnitten geplant. Zur Abrechnung steht mit diesem Beschluss die 2022 erfolgte Fahrbahn- und Parkflächenerneuerung zwischen Berkenbuschstraße und Rüningenstraße.

Die Erneuerungen erfolgen im Straßenbestand. Die Darstellungen sind schematisch und nicht maßstabsgenau.

Die Verwaltung hat alle Betroffenen mittels Anschreiben über die Straßenausbaubeitragspflicht und die zu erwartenden Beitragshöhen informiert.

Für die Beitragspflichtigen ergeben sich durch diesen formellen Ratsbeschluss keine Veränderungen gegenüber den in den Anschreiben genannten Straßenausbaubeitragshöhen.

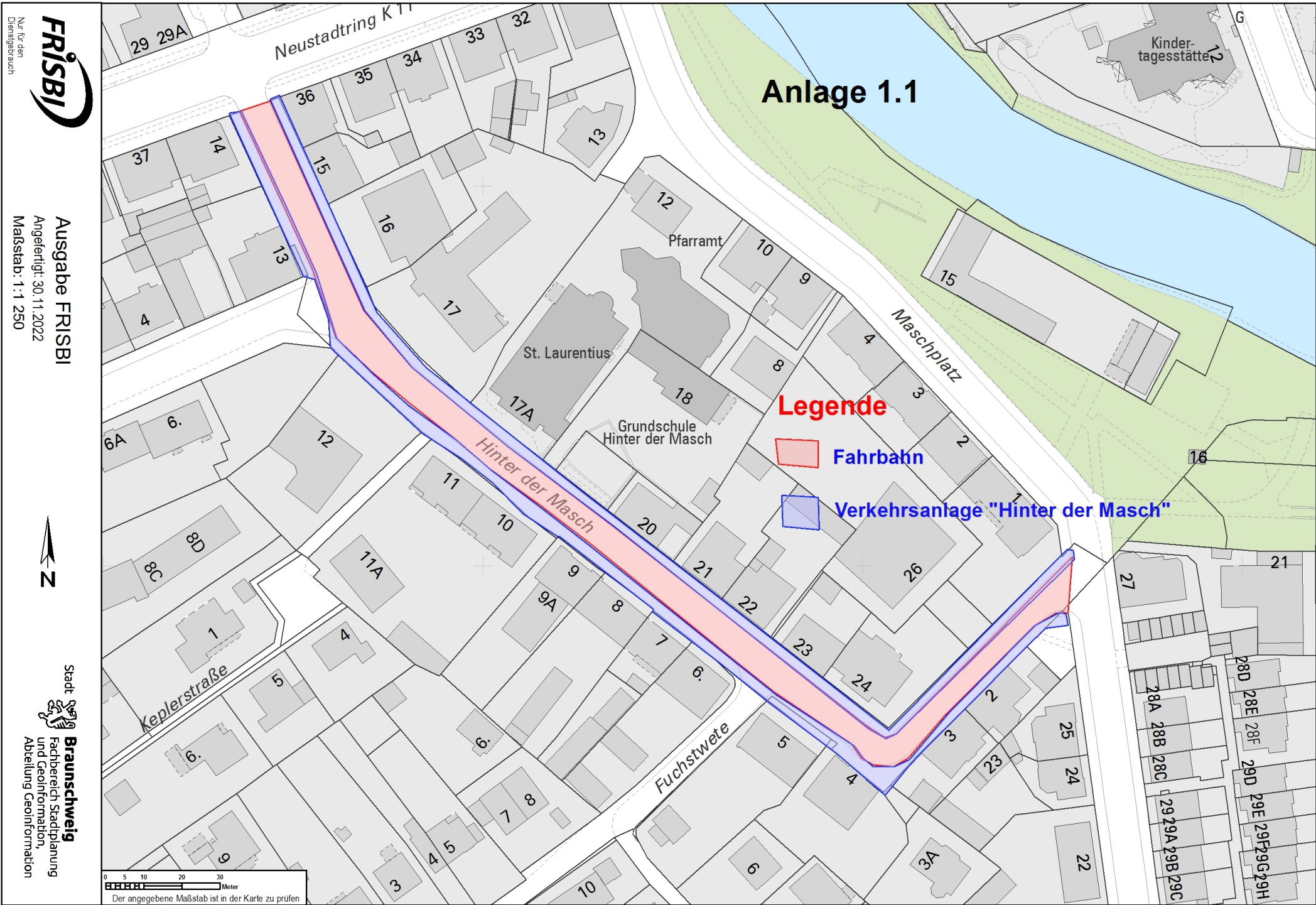
Leuer

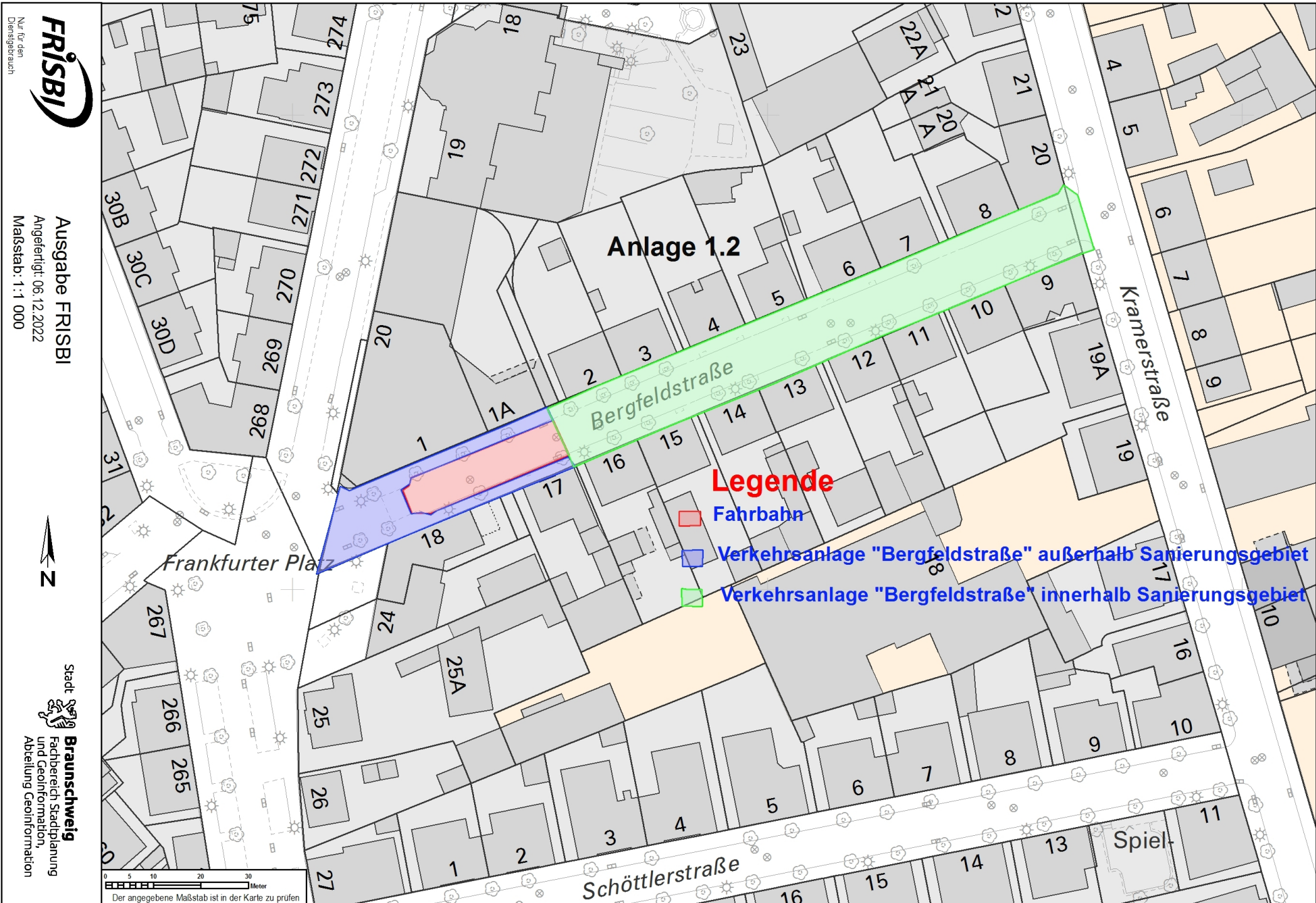
Anlage/n:

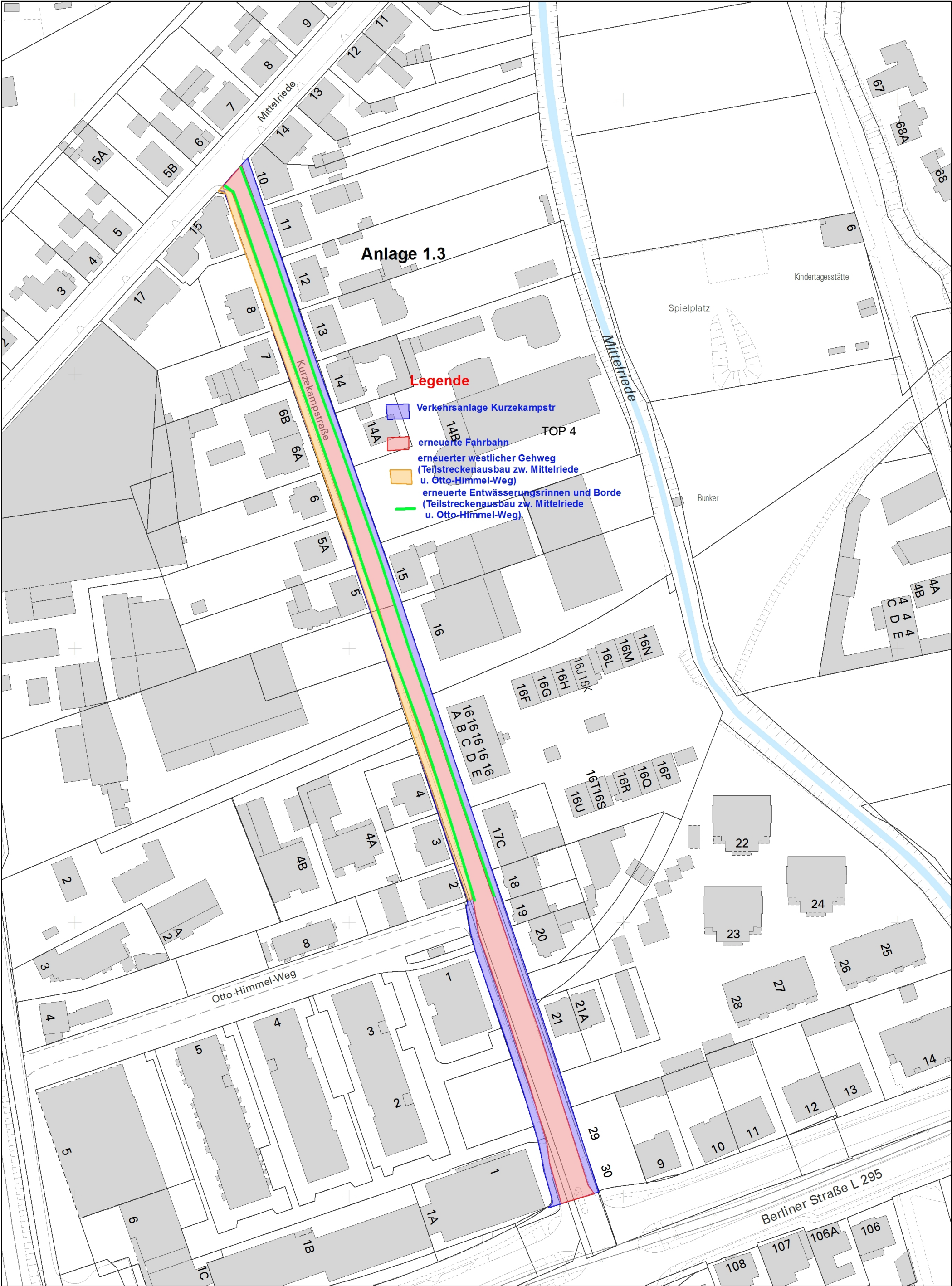
Anlagen 1.1 bis 1.12: Aufwandsspaltung*

Anlagen 2.1 bis 2.5: Aufwandsspaltung und Abschnittsbildung*

(*Hinweis: Die Darstellungen in den Anlagen sind schematisch und nicht maßstabsgenau.)







Ausgabe FRISBI

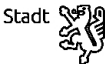
Angefertigt: 26.04.2023

Maßstab: 1:1 250

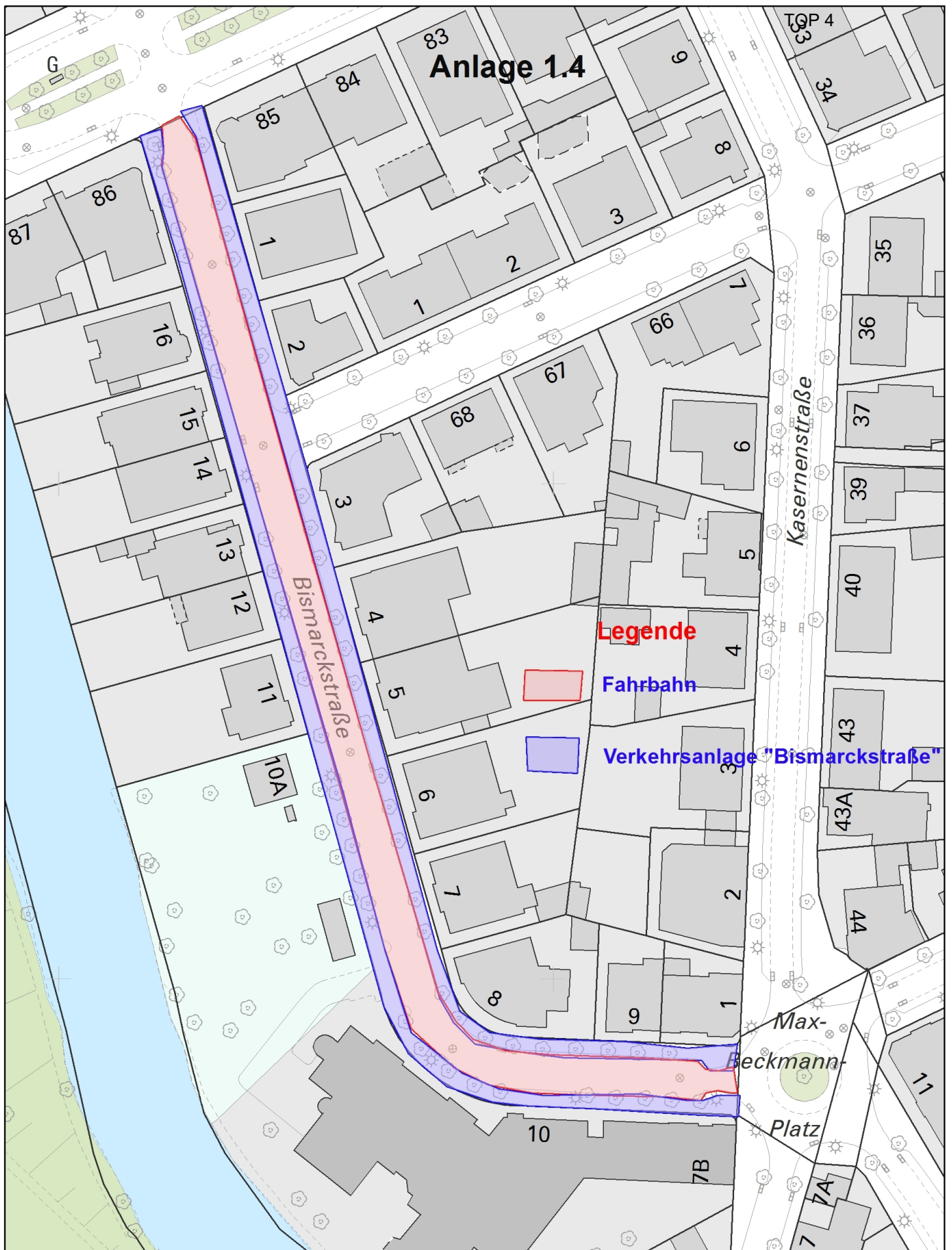
Erstellt für Maßstab

0 4,25 8,5 17 25,5
Meter

Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen



Braunschweig
Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation



Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 07.12.2022

Maßstab: 1:1 000

Erstellt für Maßstab

0 5 10 20 30
Meter

Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen

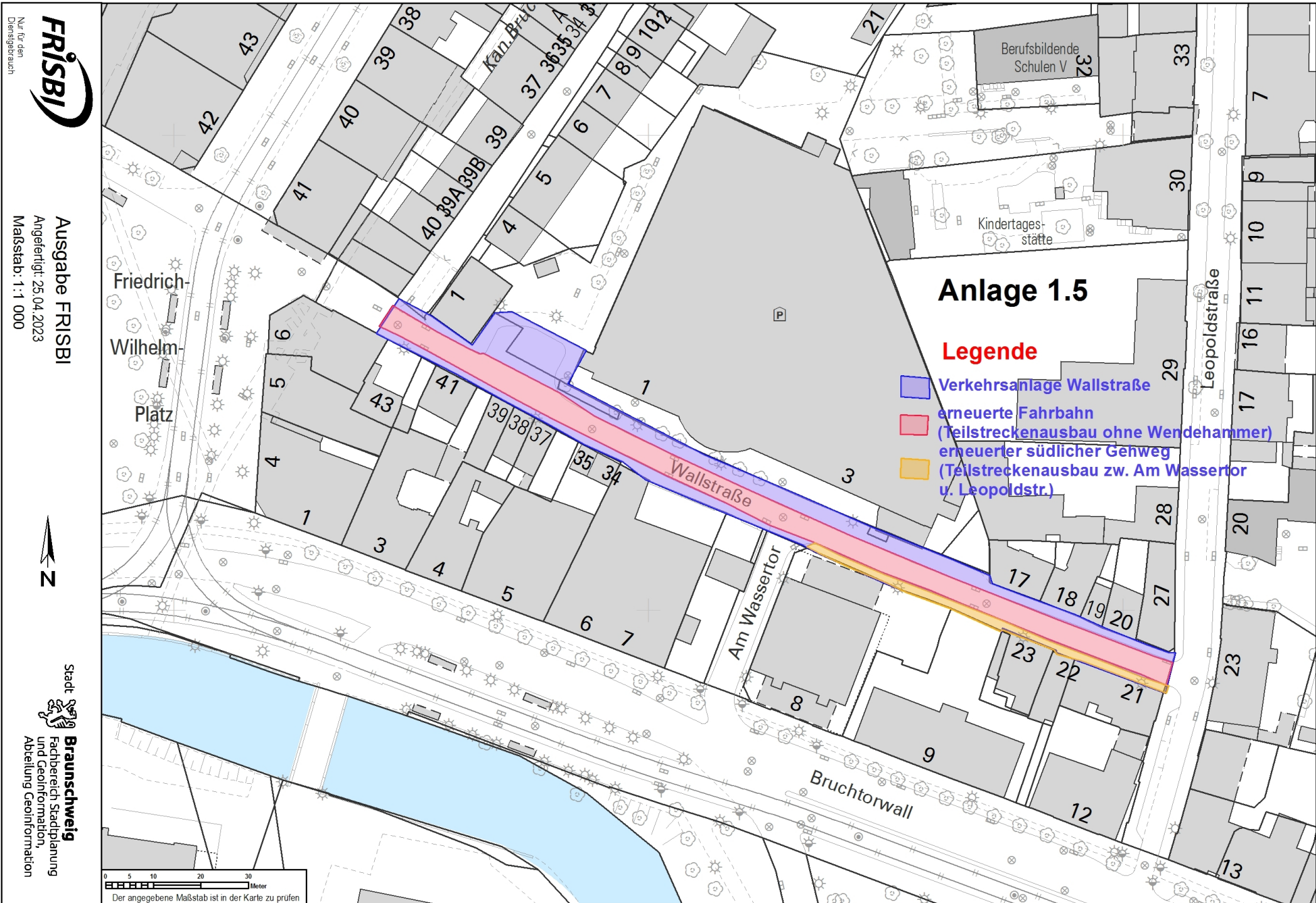


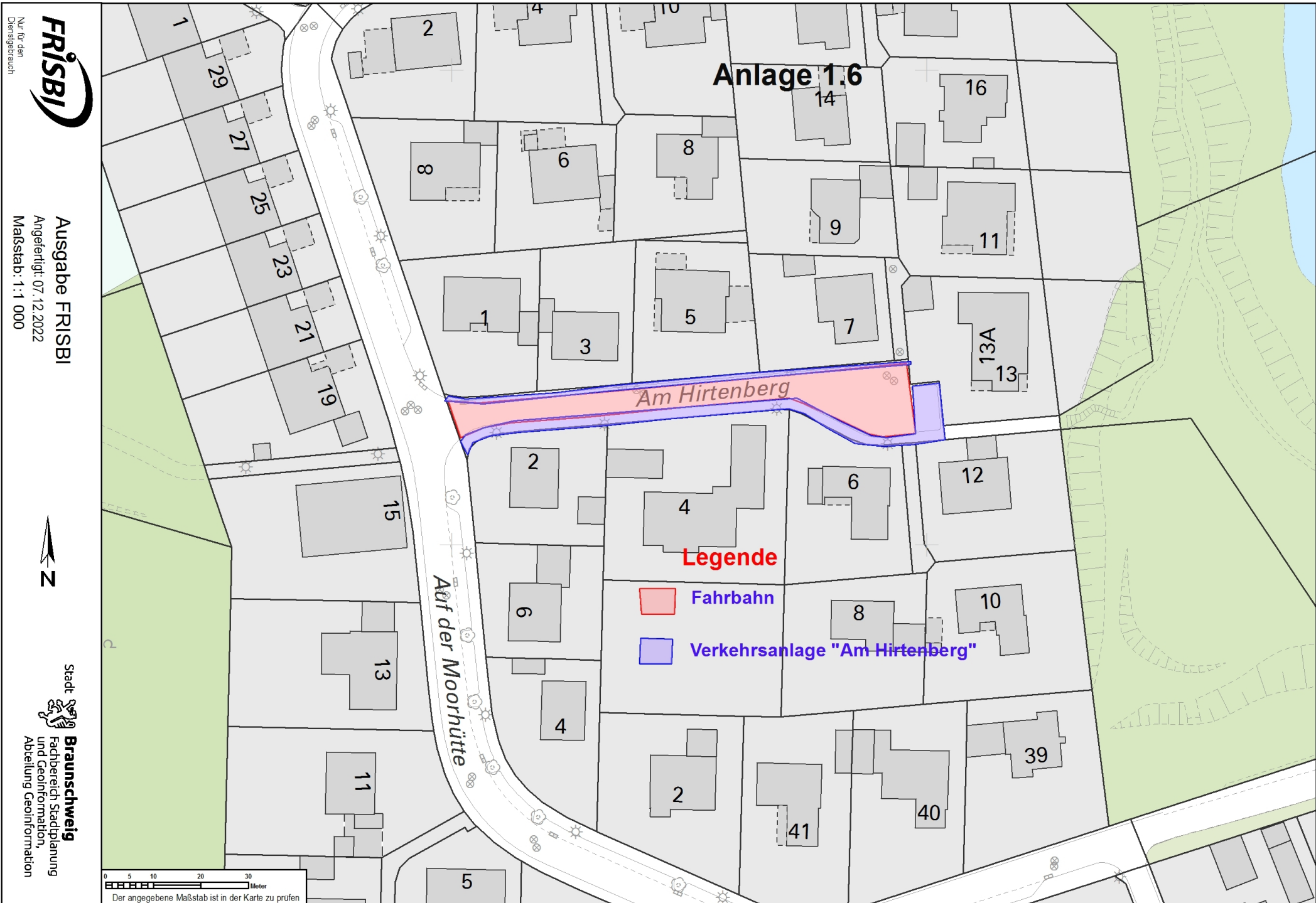
Stadt

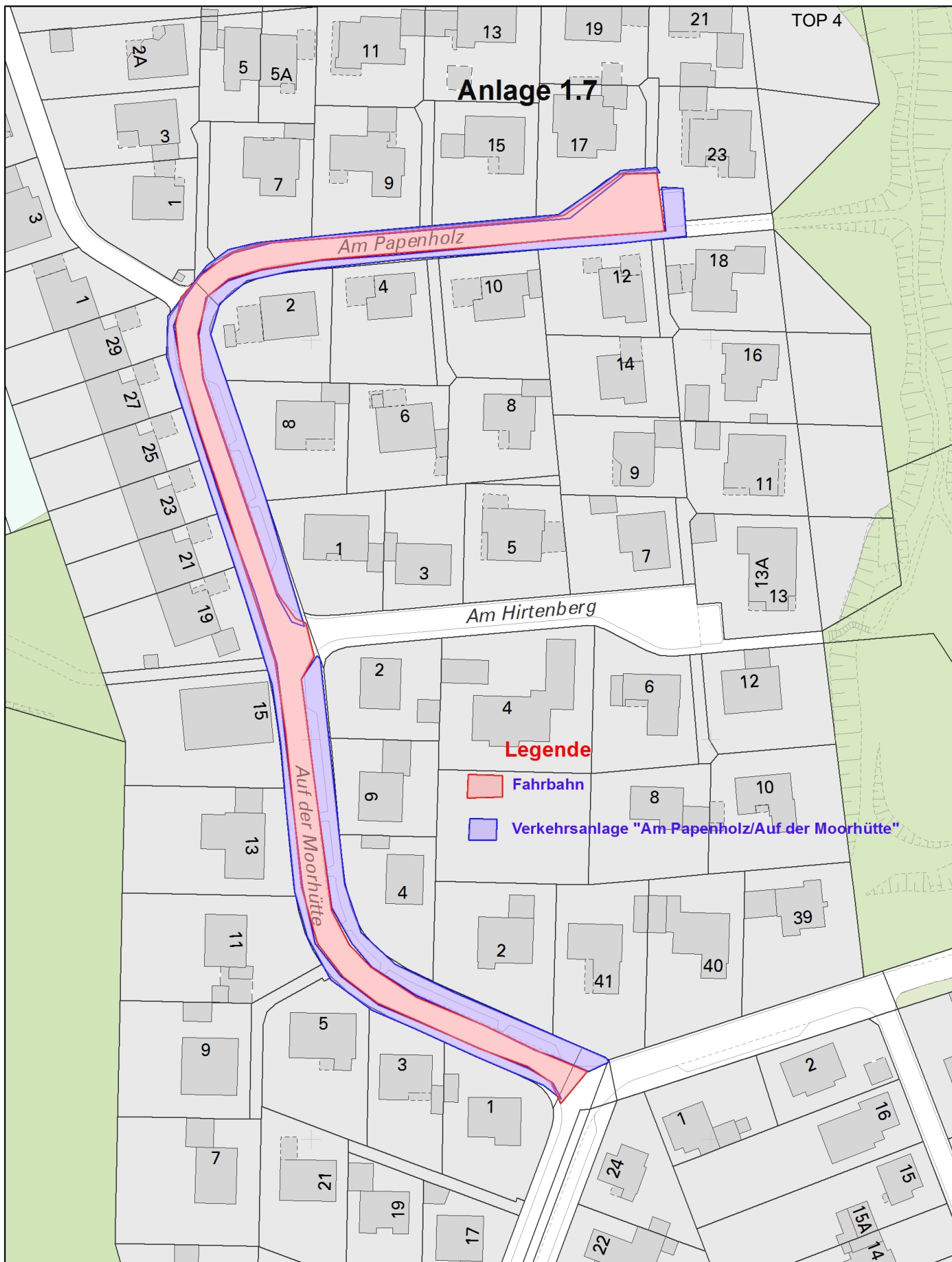


Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation







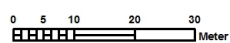
Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 07.12.2022

Maßstab: 1:1 250

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen

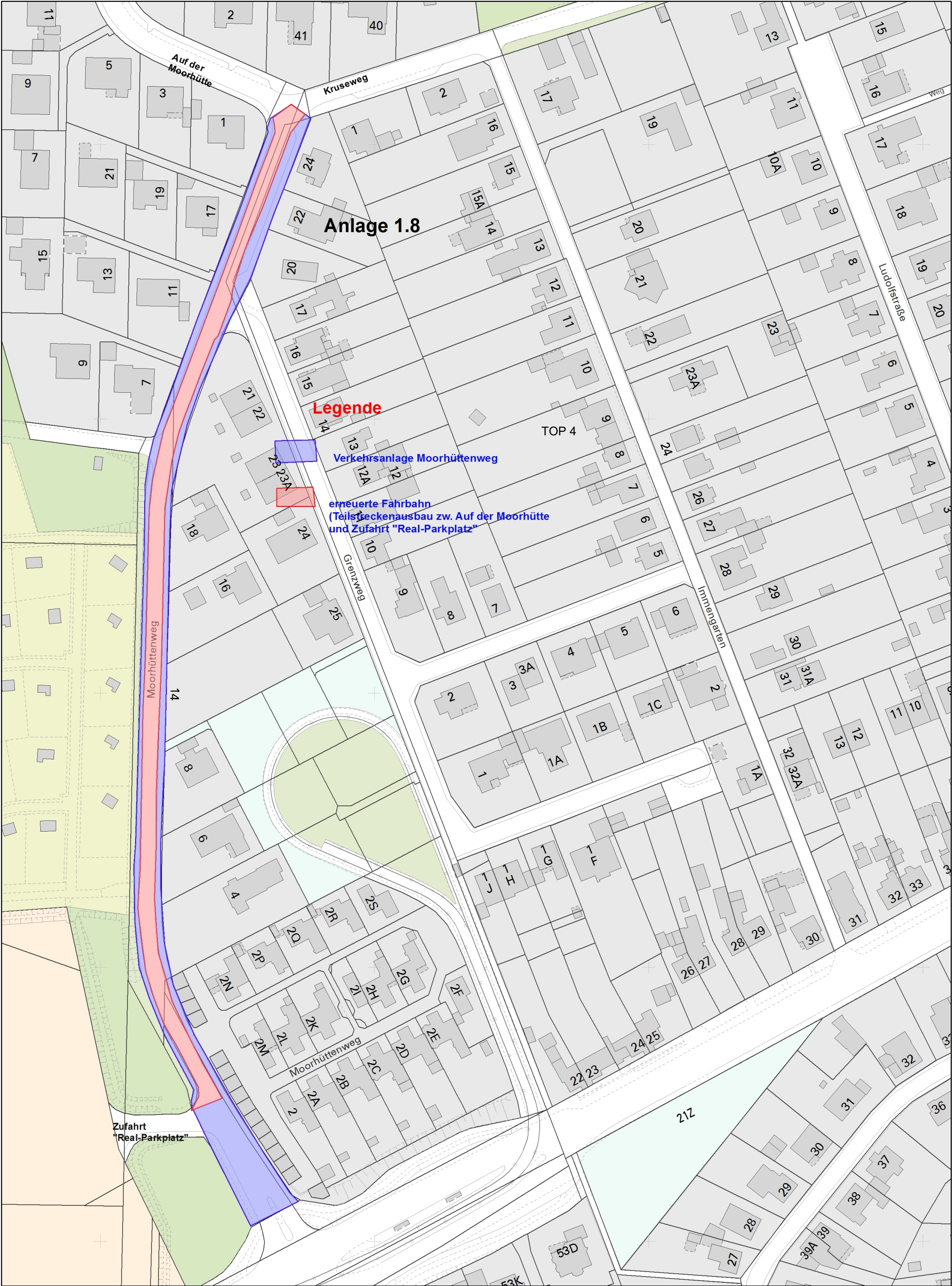


Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation

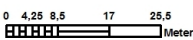


Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 28.04.2023

Maßstab: 1:1 250

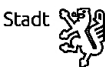
Erstellt für Maßstab



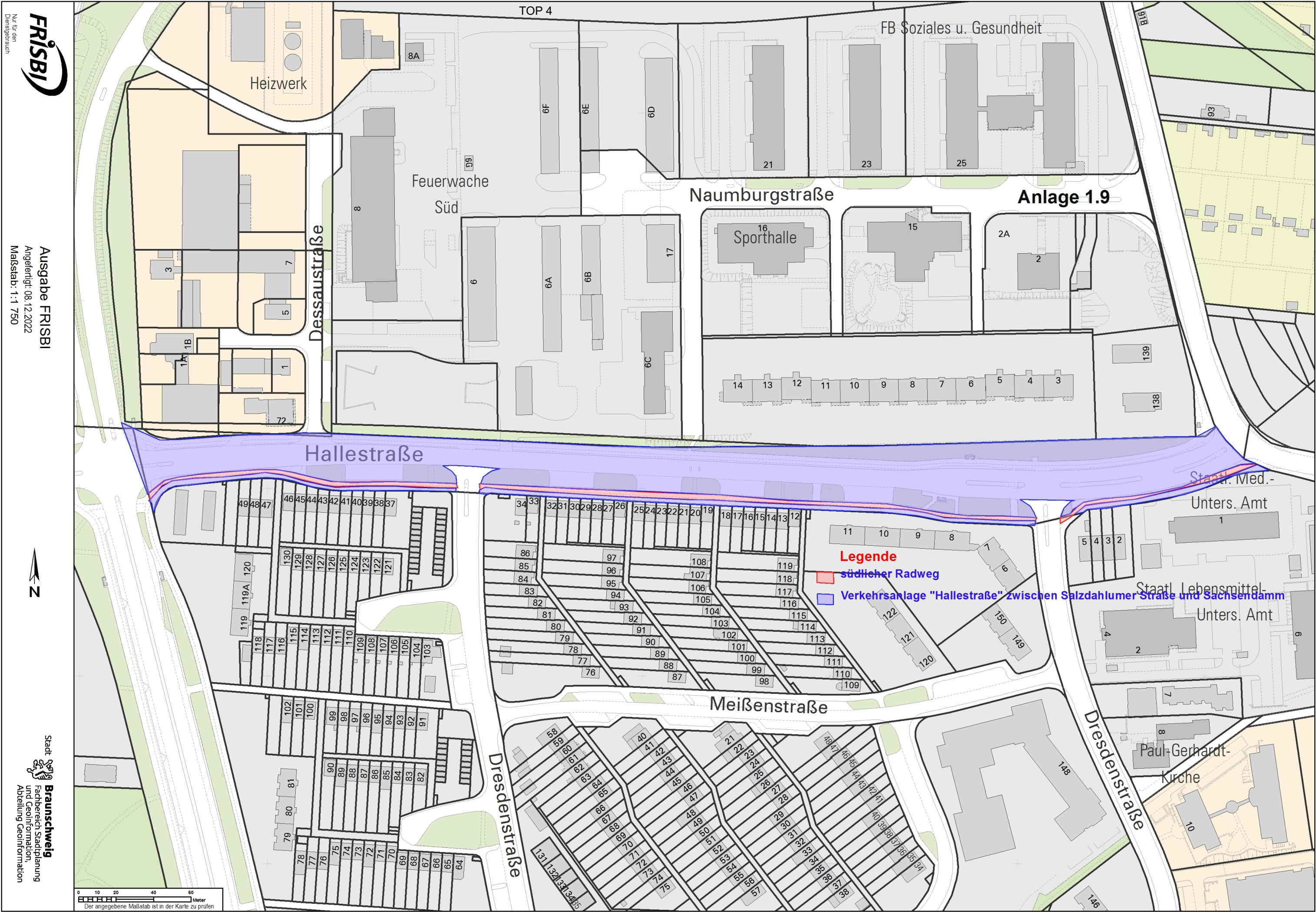
Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen

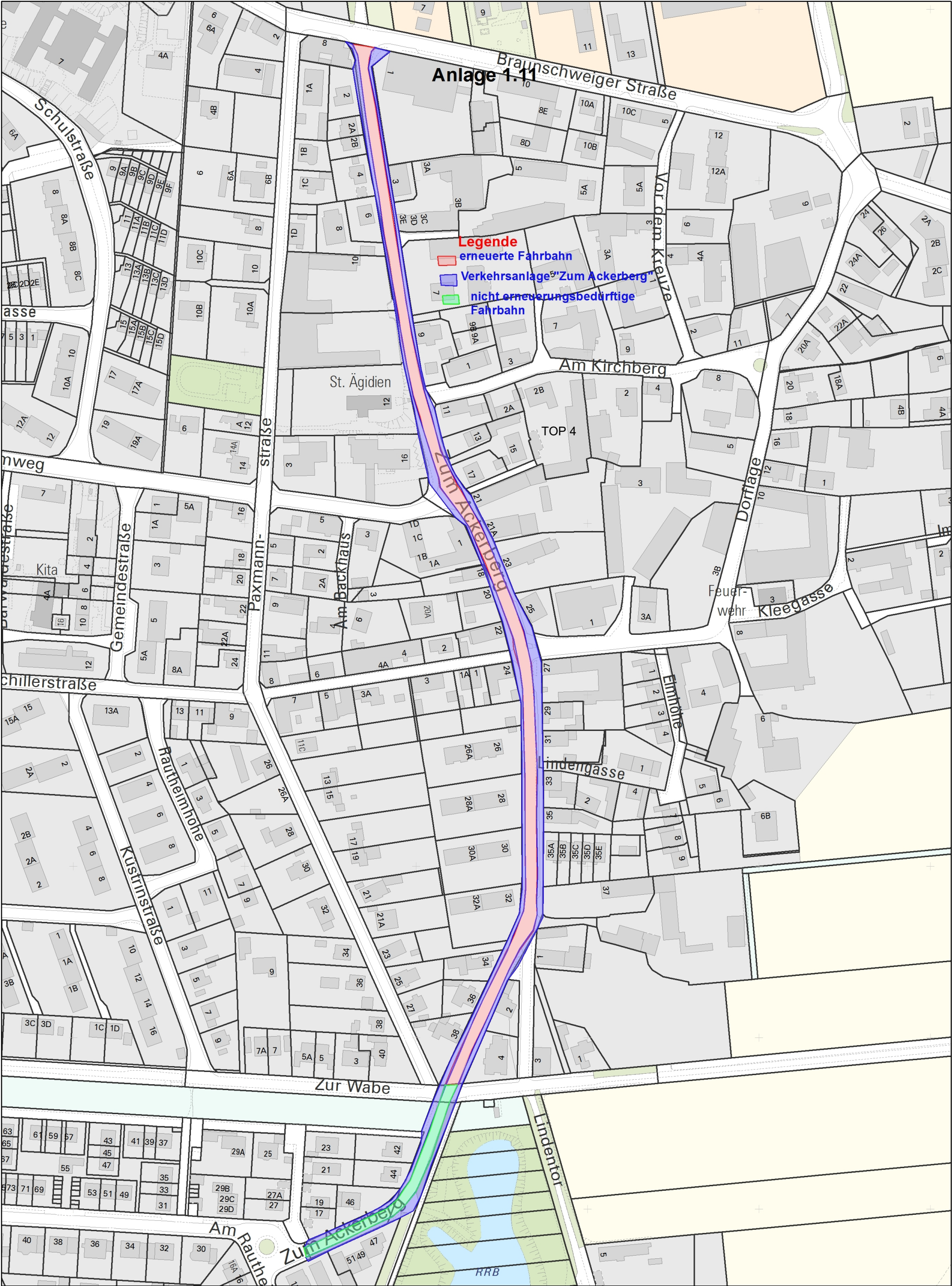


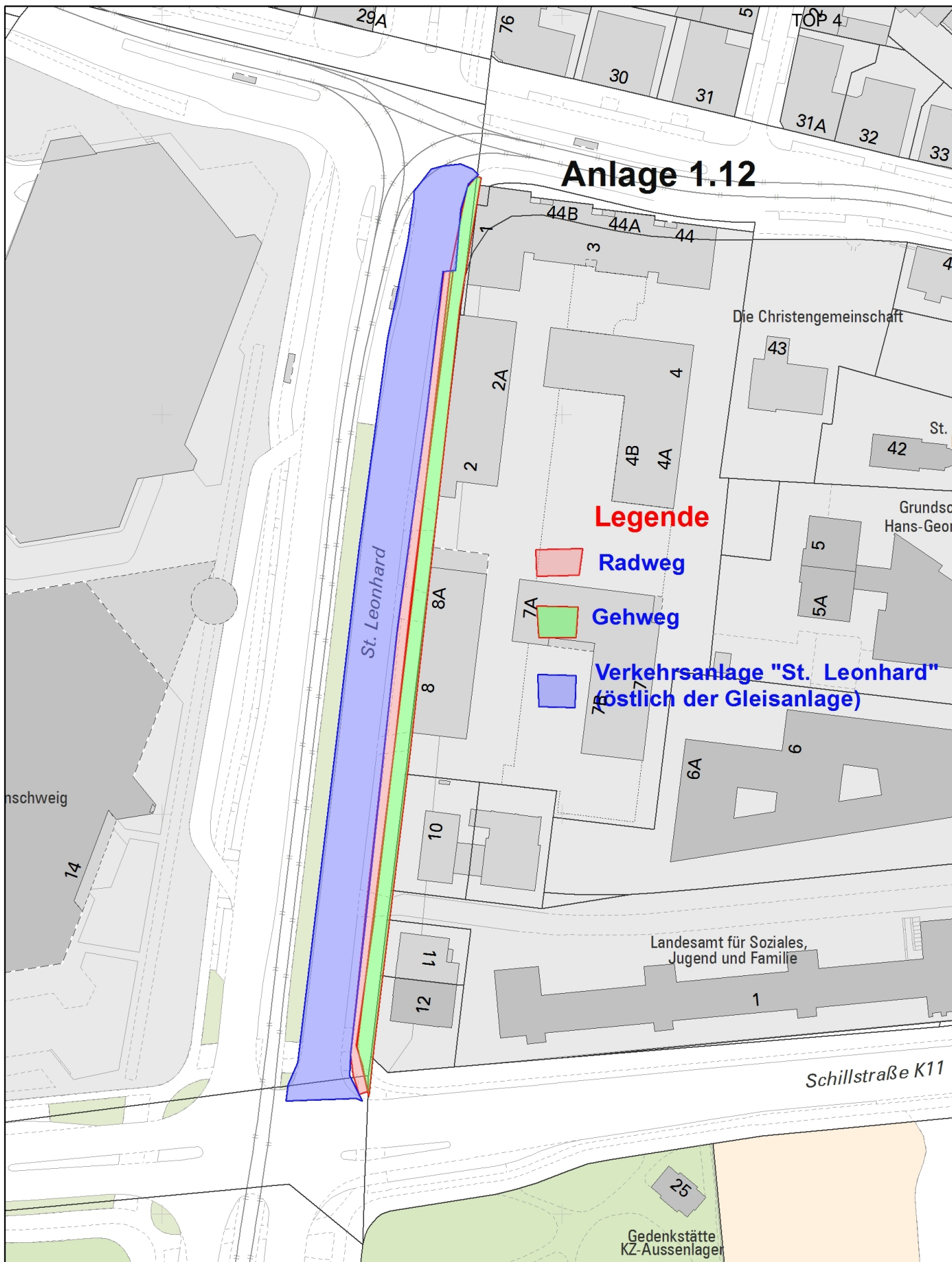
Nur für den
Dienstgebrauch



Braunschweig
Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation







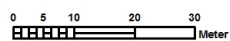
Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 09.12.2022

Maßstab: 1:1 250

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen



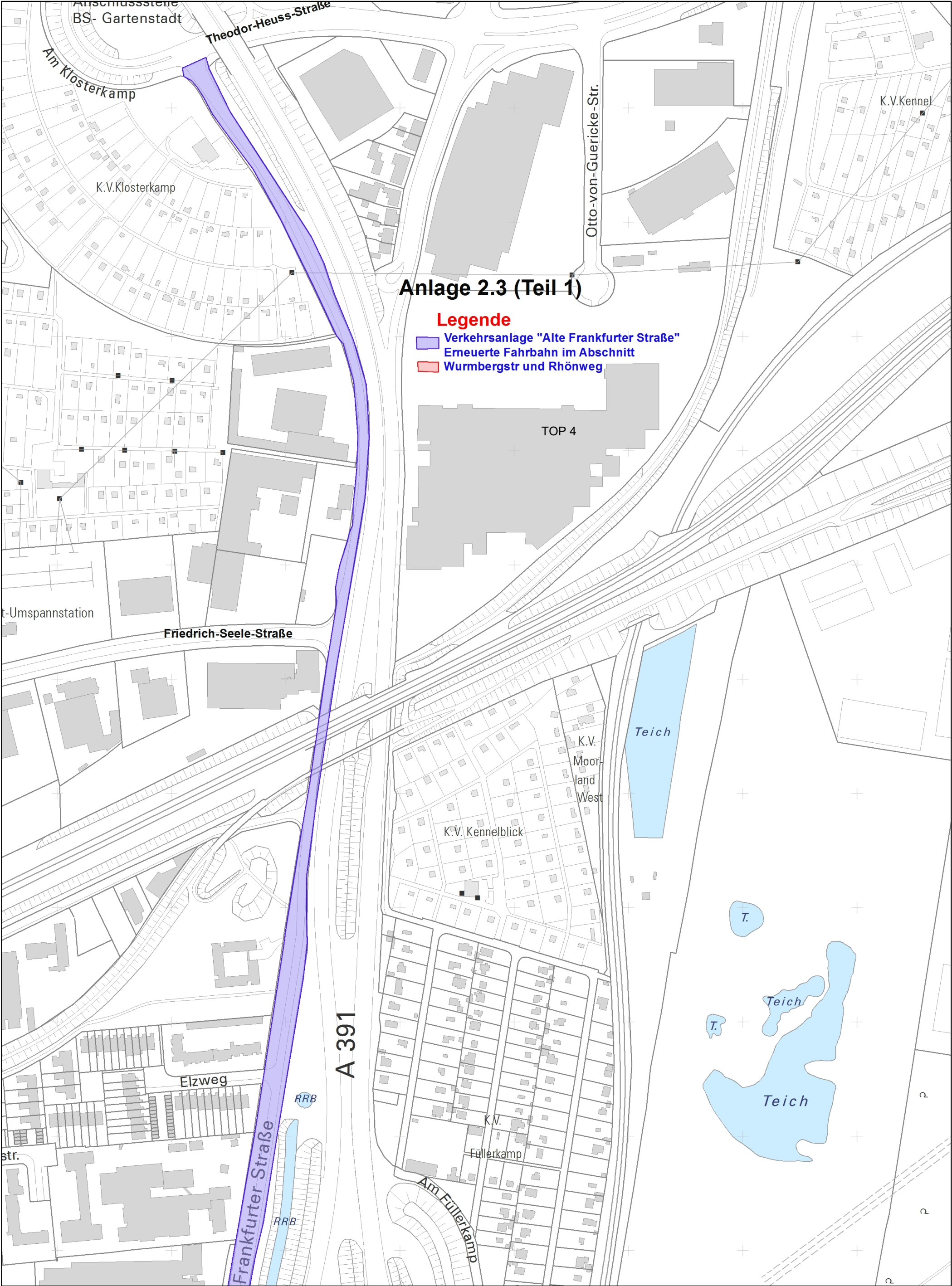
Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation

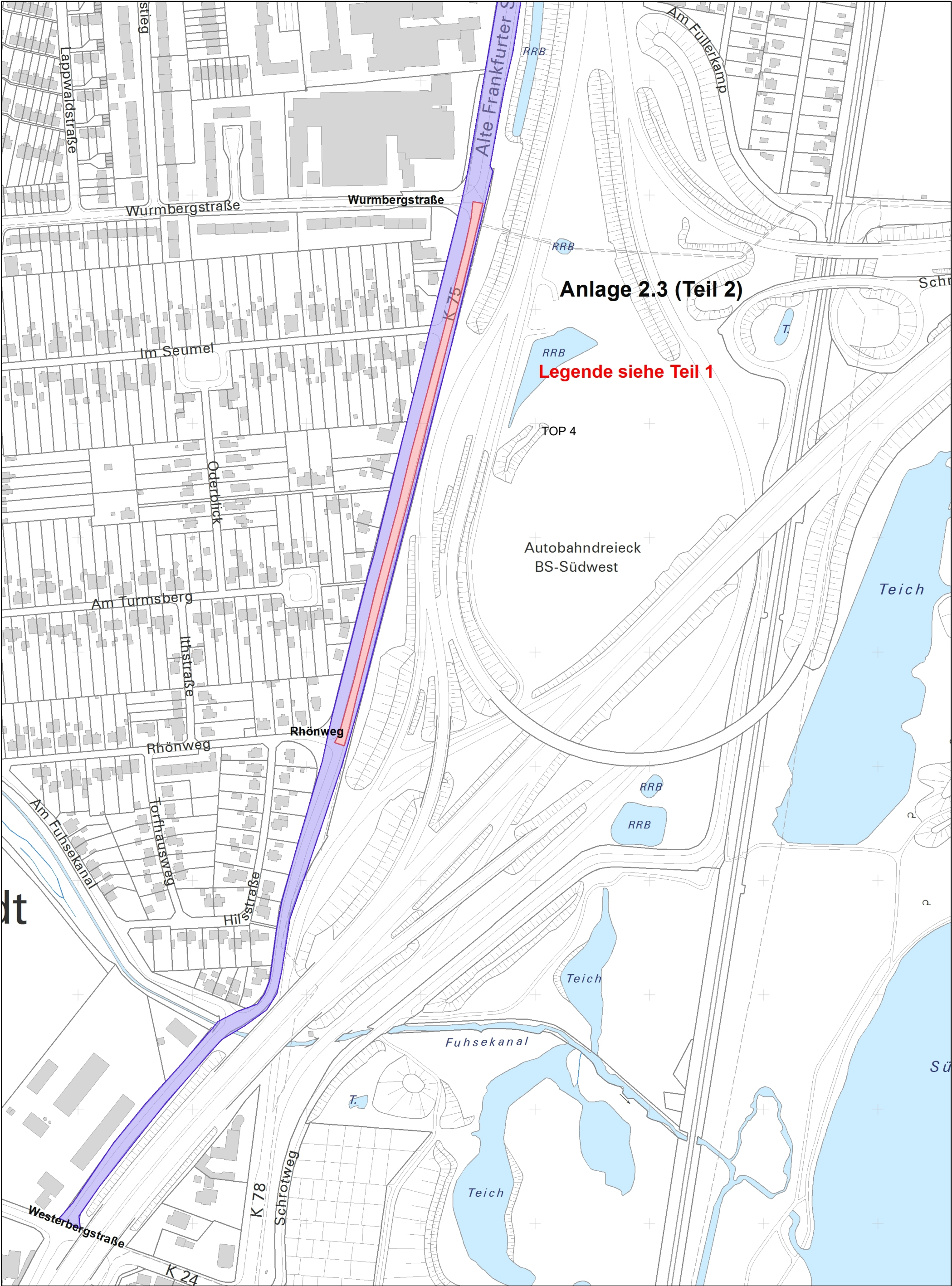


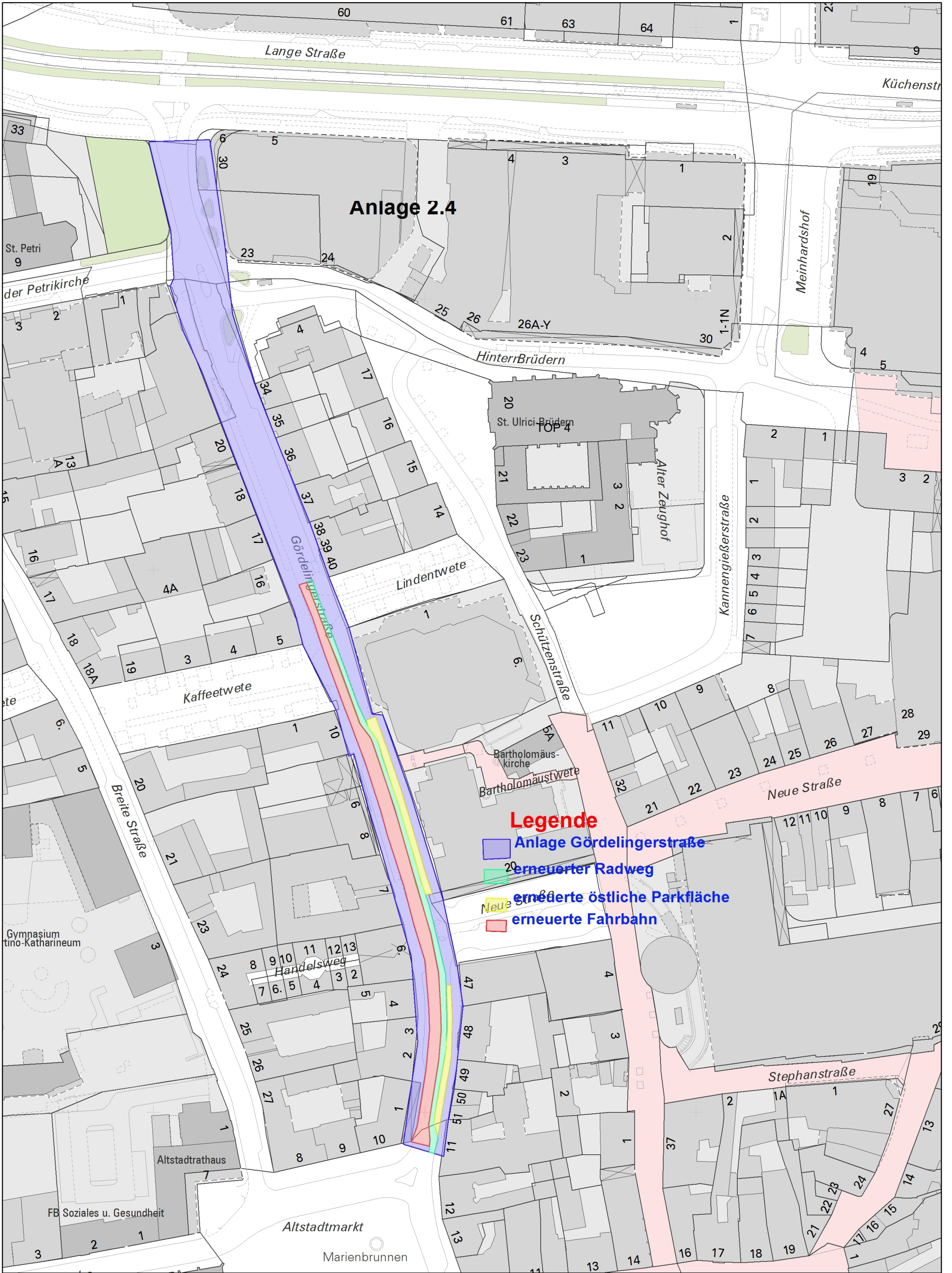


Anlage 2.3 (Teil 1)

Legende

- Verkehrsanlage "Alte Frankfurter Straße"
- Erneuerte Fahrbahn im Abschnitt
- Wurmbergstr und Rhönweg





Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 19.04.2023

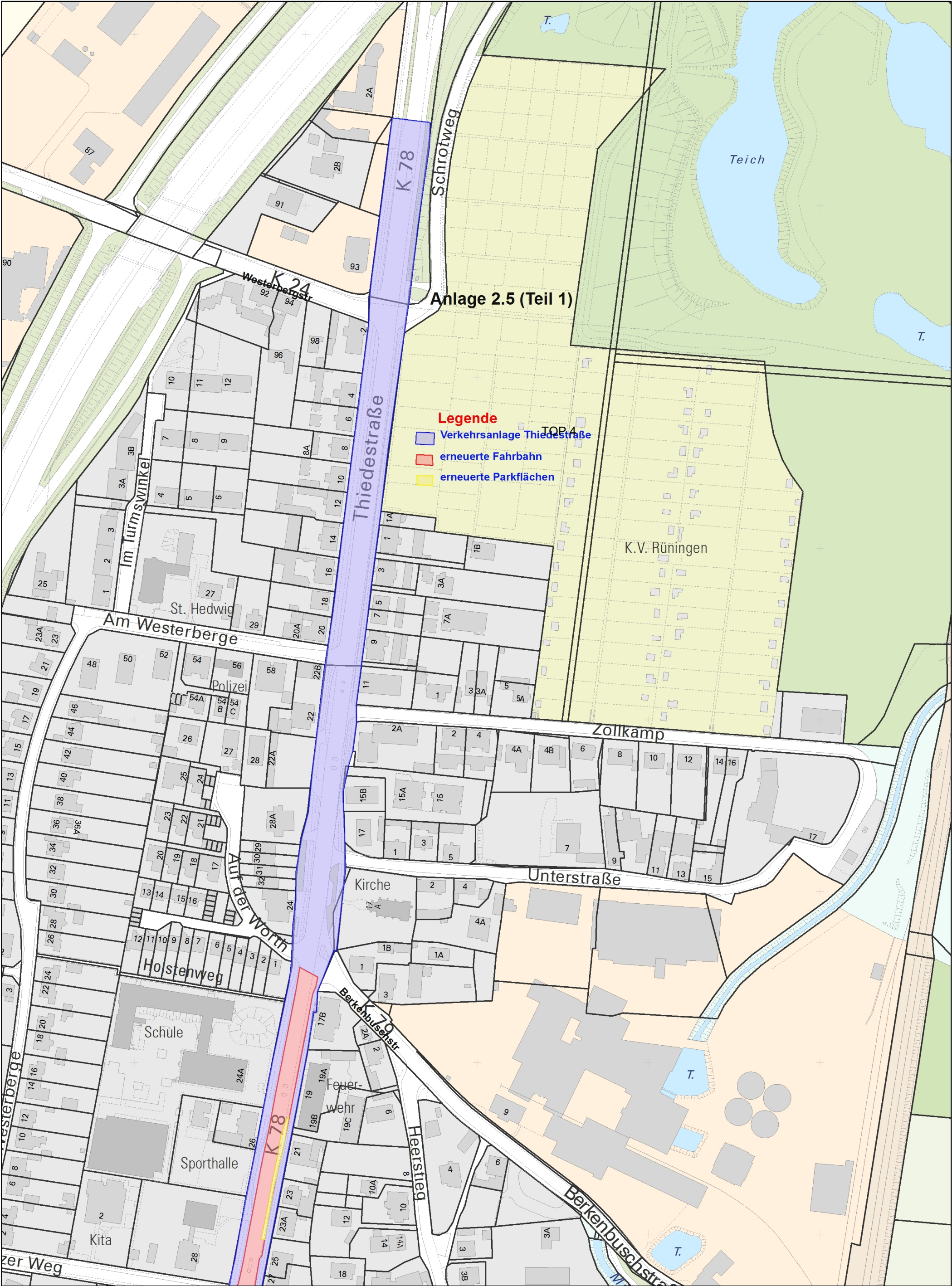
Maßstab: 1:1 250

Erstellt für Maßstab

0 4,25 8,5 17 25,5
Meter
Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen



Stadt Braunschweig
Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation



Legende

- Verkehrsanlage Thiedestraße
- erneuerte Fahrbahn
- erneuerte Parkflächen

Ausgabe FRISBI

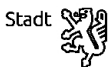
Angefertigt: 20.04.2023

Maßstab: 1:2 000

Erstellt für Maßstab

0 5 10 20 30
Meter

Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen



Braunschweig
Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation



Betreff:

Neubau eines Sockels für die Katzenstele

Organisationseinheit:

Dezernat III
0610 Stadtbild und Denkmalpflege

Datum:

19.05.2023

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (Vorberatung)

Sitzungstermin

30.05.2023

Status

Ö

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben
(Entscheidung)

13.06.2023

Ö

Beschluss:

Dem Bau eines Sockels für die Katzenstele wird - wie in den Anlagen dargestellt - zugestimmt.

Sachverhalt:

Beschlusskompetenz

Die Beschlusskompetenz des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben ergibt sich aus § 76 Abs. 3 S. 1 NKomVG i. V. m. § 6 Nr. 2 lit. a Hauptsatzung. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei der „Umgestaltung der Katzenstele“ um eine tiefbauliche Maßnahme an einem Kunstobjekt mit überbezirklicher Bedeutung, für die der Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben beschlusszuständig ist.

Hintergrund

Der Standort der Katzenstele in der Fußgängerzone der Innenstadt ist ein hochfrequentierter Ort, der von zahlreichen Passanten geprägt ist. Die Skulptur selbst stellt eine wertvolle Attraktion besonders für Kinder und ein beliebtes Fotomotiv für Touristinnen und Touristen dar. Die Intention des Künstlers der Katzenstele, Herrn Prof. Siegfried Neuenhausen, war es, die Katzenstele frei zugänglich in den belebten Raum der Fußgängerzone zu stellen, um ein unmittelbares Betrachten der Katzen aber auch der Inschrift zu ermöglichen.

Um die Skulptur von dort abgestellten Objekten (u. a. Mülltonnen) oder auch angelehnten Fahrrädern frei zu halten, hat die Verwaltung bereits im Jahr 2019 einen mit dem Künstler abgestimmten Vorschlag für einen Sockel unterbreitet, der jedoch ohne Betrachtung des näheren Umfelds keine Zustimmung in den Gremien fand. Zudem wurde die Dimension des Sockels mit 16 m² (4m x 4m) als zu groß angesehen.

Mittlerweile wurden im Umfeld die im Jahr 2019 geforderten Sitzmöglichkeiten (zuletzt durch die Objekte mobiles Grün) geschaffen, die ein Verweilen in unmittelbarer Nähe ermöglichen, ohne der künstlerischen Intention einer freien Zugänglichkeit der Stele zu widersprechen. Darüber hinaus sind im Bereich KattreppeIn/Waisenhausdamm/Fr.-Wilhelm-Straße in unmittelbarer Nähe zur Stele neue zusätzliche Fahrradabstellmöglichkeiten geschaffen worden. Die Verwaltung wird nach entsprechender Zustimmung von privaten Anliegern auch noch weitere Abstellmöglichkeiten dort schaffen. Diese sind dort am Beginn der Fußgängerzone auch sinnvoll positioniert.

Die Katzenstele sowie die o. a. Maßnahmen tragen zur Aufwertung der Innenstadt bei.

Ausführung

Aus Sicht der Verwaltung würde ein Sockel die Stele mit Blick auf eine dauerhaft freie Zugänglichkeit und damit auch die stadträumliche Situation insgesamt weiter aufwerten. Lieferverkehr würde durch die neuen reduzierten Sockel-Maße von 3 x 3m nicht behindert. Die sich derzeit dort befindlichen Poller würden entfallen.

Der Sockel soll in Naturstein ausgeführt werden und zwei Stufen jeweils in Höhe von 14 cm aufweisen (s. Mustersockel Anlage). Die Stufen sollen in einer hellen Sandsteinoptik ausgeführt werden, sodass mit der Kontrastwirkung zu der dunklen Basaltfläche des umgebenden Kleinpflasters für sehingeschränkte Personen keine Stolperfalle entsteht. Eine Einbeziehung des Behindertenbeirats ist bereits erfolgt und wird zur Umsetzung erneut erfolgen.

Kosten

Nach einer ersten groben Schätzung belaufen sich die Kosten auf 20.000 €. Die Baumaßnahme kann über die Maßnahmennummer 4S.660020 Globale Umbauten Straße, vorbehaltlich der Rechtskraft des Haushaltes, finanziert werden.

Die Verwaltung bittet um Zustimmung.

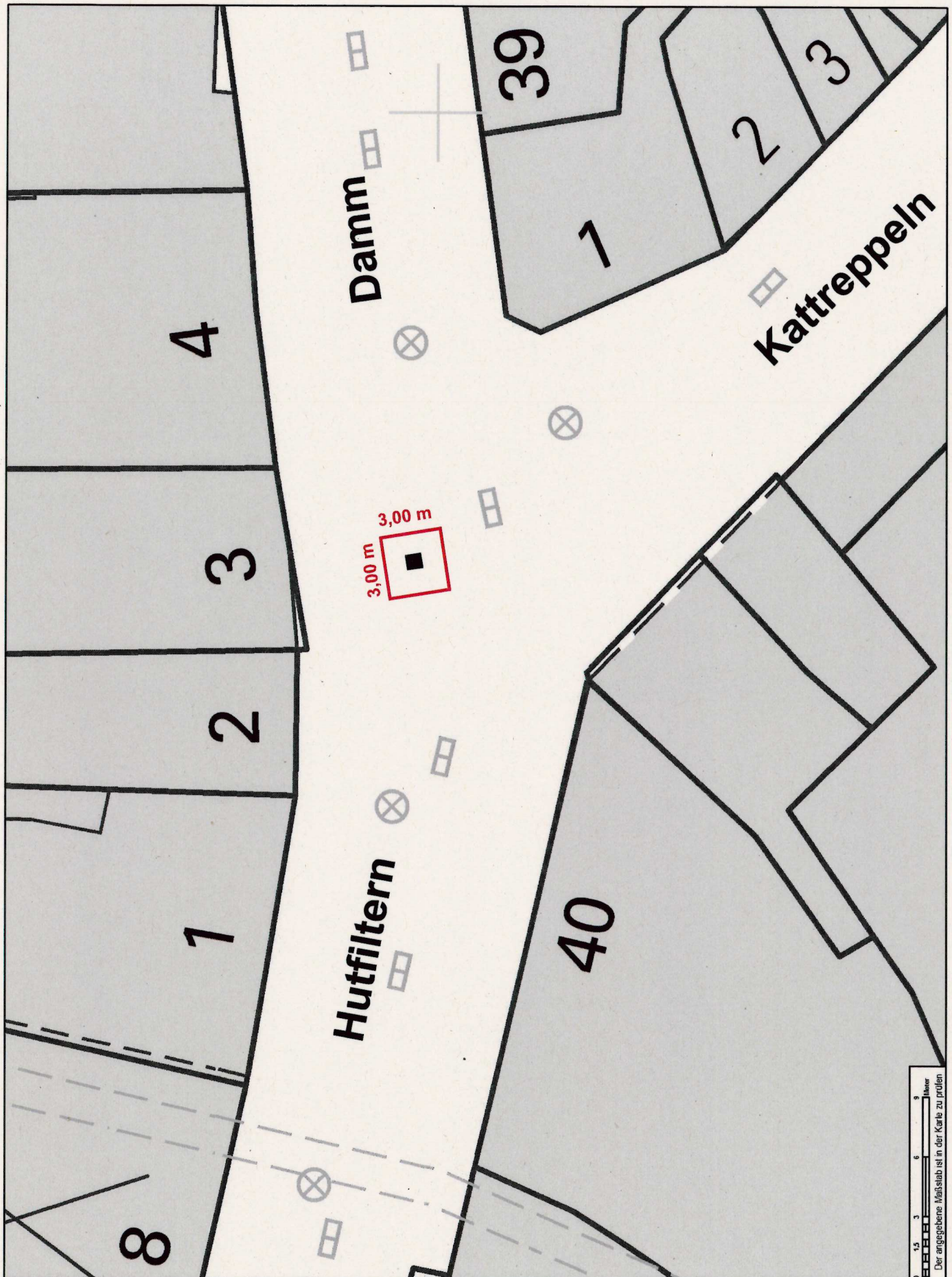
Leuer

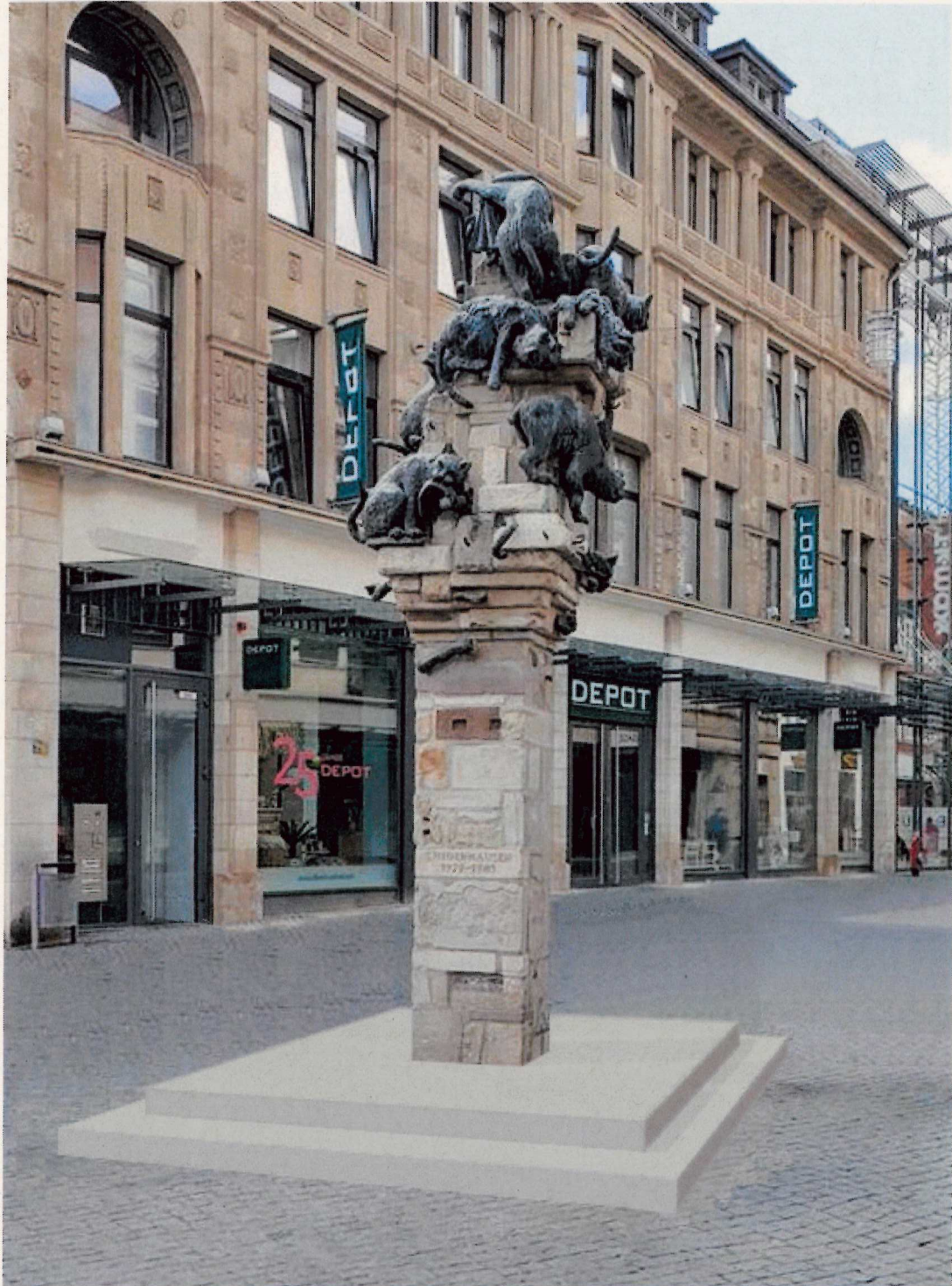
Anlage/n:

Anlage 1: Lageplan

Anlage 2: Visualisierung

Anlage 3: Foto Mustersockel





TOP 5.



Betreff:

Abfallentsorgungssatzung, 7. Änderung

Organisationseinheit:

Dezernat III
0660 Referat Stadtentwässerung und Abfallwirtschaft

Datum:

24.05.2023

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Vorberatung)	13.06.2023	Ö
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	20.06.2023	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	27.06.2023	Ö

Beschluss:

Die als Anlage beigefügte siebente Satzung zur Änderung der Satzung über die Abfallentsorgung in der Stadt Braunschweig (Abfallentsorgungssatzung) wird beschlossen.

Sachverhalt:

Die Beschlusskompetenz des Rates ergibt sich aus § 58 Absatz 1 Nr. 5 des Niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetzes. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei der Vorlage um einen Satzungsbeschluss, für den der Rat der Stadt Braunschweig beschlusszuständig ist.

Die Abfallentsorgungssatzung regelt die öffentliche Abfallentsorgung, die die Stadt Braunschweig als öffentlich-rechtlicher Entsorgungsträger durchzuführen hat.

Die Verwaltung schlägt folgende Änderungen vor:

1. Durch die Neuausschreibung der thermischen Abfallvorbehandlung und des damit verbundenen Auftragnehmerwechsels im Jahre 2022 werden die in § 1 Absatz 3 genannten beauftragten Dritten für die Abfallentsorgung der Stadt Braunschweig angepasst. Seit dem 1. Februar 2022 ist die EEW Energy From Waste GmbH aus Helmstedt mit der Entsorgung der Restabfälle beauftragt.
2. Die Abfallentsorgungssatzung regelt unter anderem auch die Entsorgung von Batterien aus privaten Haushalten. Grundlage dafür bildet § 13 Absatz 1 des Batteriegesetzes (BattG). Dort wird die Rücknahme von Geräte-Alt-Batterien geregelt, die durch den Endverbraucher vom Elektro- oder Elektronikgerät zu trennen sind. Die Bürgerinnen und Bürger haben die Wahl, ob Sie die Batterien in einem Geschäft, das Batterien verkauft, zurückgeben wollen oder bei den Entsorgungseinrichtungen der Stadt Braunschweig, die durch die ALBA Braunschweig GmbH (ALBA) als beauftragte Dritte betrieben werden. Dies sind das Abfallentsorgungszentrum Watenbüttel, der Kleinanliefererplatz auf dem Betriebsgelände von ALBA an der Frankfurter Straße und das Schadstoffmobil an den Haltepunkten.

Mit den vorgeschlagenen Satzungsänderungen wird die Abfallentsorgungssatzung an die aktuelle Rechtslage angepasst. Gleichzeitig werden die Regelungen im Hinblick auf Batterien in § 10 Absatz 4 der Abfallentsorgungssatzung konzentriert und entsprechende redaktionelle Anpassungen in § 4 und § 8 vorgenommen. Die Änderungen sind mit ALBA abgestimmt.

3. Nach einer Sitzung des Bauausschusses vom 9. März 2021 war zu prüfen, ob das öffentliche Recht in Braunschweig zugunsten der Abfallsituation bei Veranstaltungen zu verbessern ist. Der aktuelle Stand ist, dass das EU-Recht nach und nach stärker greift und z. B. Einwegplastik zunehmend seltener in Verkehr gebracht wird. Lokale Steuern auf Verpackungen in anderen Orten sind zumindest vorläufig vor Gericht gescheitert.

Als erster Schritt ist nach dem In-Kraft-Treten der geänderten Satzung vorgesehen, dass bei öffentlichen Veranstaltungen Abfälle vermieden werden sowie Speisen und Getränke in Mehrwegbehältnissen ausgegeben werden sollen. Dabei ist die Regelung als Soll-Vorschrift vorgesehen, weil ansonsten zu befürchten ist, dass die Infrastruktur innerhalb des Stadtgebietes Braunschweig für eine zwingende Vorgabe überfordert sein könnte. Es könnte teilweise zu Überforderungen kommen, was die Stromversorgung bzw. Frisch- und Abwasser angeht oder weil Spülmöglichkeiten fehlen. Vor der Einführung einer zwingenden Vorgabe wären zunächst Verbesserungen zu schaffen.

Diesbezüglich wird § 13 um den Absatz 5 erweitert. Bezüglich der Änderung wurde die Stadtmarketing Braunschweig GmbH mit einbezogen.

Leuer

Anlage/n:

Abfallentsorgungssatzung, Änderung 2023

**Siebente Satzung
zur Änderung der Satzung
über die Abfallentsorgung in der Stadt Braunschweig
(Abfallentsorgungssatzung)**

vom 27. Juni 2023

Aufgrund der §§ 10, 13 und 58 des Nds. Kommunalverfassungsgesetzes vom 17. Dezember 2010 (Nds. GVBl. S. 576), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 23. September 2022 (Nds. GVBl. S. 588), in Ausführung des Gesetzes zur Förderung der Kreislaufwirtschaft und Sicherung der umweltverträglichen Bewirtschaftung von Abfällen vom 24. Februar 2012 (BGBl. I S. 212), zuletzt geändert durch Artikel 20 des Gesetzes vom 10. August 2021 (BGBl. I S. 3436) sowie des Nds. Abfallgesetzes vom 14. Juli 2003 (Nds. GVBl. S. 273), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 23. März 2022 (Nds. GVBl. S. 206), hat der Rat der Stadt Braunschweig in seiner Sitzung am 27. Juni 2023 folgende Satzung beschlossen:

Artikel I

Die Satzung über die Abfallentsorgung in der Stadt Braunschweig (Abfallentsorgungssatzung) vom 17. Dezember 2013 (Amtsblatt für die Stadt Braunschweig Nr. 19 vom 20. Dezember 2013, S. 69) in der Fassung der Sechsten Änderungssatzung vom 21. Dezember 2021 (Amtsblatt für Stadt Braunschweig Nr. 15 vom 28. Dezember 2021, S. 68) wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Absatz 3 werden die Wörter „Remondis GmbH & Co. KG“ durch die Wörter „EEW Energy from Waste GmbH“ ersetzt.
2. § 4 Abs. 1 Nr. 6 wird wie folgt gefasst:

„6. Altgeräte nach dem ElektroG und Geräte-Alt Batterien,“
3. § 8 wird wie folgt geändert:
 - a) In Absatz 1 Satz 2 wird das Wort „Akkus,“ gestrichen.
 - b) In Absatz 4 Satz 1 werden die Wörter „und Batterien sind“ durch das Wort „ist“ ersetzt.
4. § 10 wird wie folgt gefasst:

„§ 10

Elektro- und Elektronikaltgeräte, Geräte-Alt Batterien

(1) Altgeräte nach dem ElektroG im Sinne des § 4 Abs. 1 Nr. 6 sind an den beiden Sammelstellen der ALBA Braunschweig GmbH an der Frankfurter Straße 251 bzw. im AEZ Watenbüttel abzugeben oder am Schadstoffmobil an dafür vorgesehenen Haltepunkten zu übergeben (Bring-System).

(2) Aus Kapazitätsgründen erfolgt am Schadstoffmobil keine Annahme von Haushaltsgroßgeräten wie z. B. Trockner, Herde, Waschmaschinen, Kühlgeräte oder Fernseher. Dort werden nur Kleingeräte (z. B. Toaster, Rasierer, Taschenrechner, Monitore, Personal Computer, Drucker, Lampen oder Kaffeemaschinen) in haushaltsüblichen Kleinmengen angenommen. Kleingeräte können zudem an den bekannt gegebenen Sammelstel-

len durch Eingabe in die dafür vorgesehenen Behälter entsorgt werden. Für die Benutzung der Behälter gilt § 6 Abs. 4 bis 6 entsprechend.

(3) Haushaltsgroßgeräte können auf Wunsch beim Abfallbesitzer abgeholt werden. § 11 Abs. 2 gilt entsprechend. Nachtspeicheröfen können auf Antrag im Abfallentsorgungszentrum angenommen werden.

(4) Geräte-Altballerien können, sofern sie nicht an den Händler des Altgerätes zurückgegeben werden, bei den in Absatz 1 genannten Sammelstellen oder am Schadstoffmobil an dafür vorgesehenen Haltepunkten entsorgt werden.“

5. Dem § 13 wird folgender Absatz 5 angefügt:

„(5) Bei Veranstaltungen im öffentlichen Raum sollen Abfälle vermieden und Speisen und Getränke in Mehrwegbehältnissen ausgegeben werden.“

Artikel II

Diese Satzung tritt am Tage nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt für die Stadt Braunschweig in Kraft.

Braunschweig, den ...

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister
I. V.

Leuer
Stadtbaurat

Vorstehende Satzung wird hiermit bekannt gemacht.

Braunschweig, den ...

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister
I. V.

Leuer
Stadtbaurat

Betreff:
Überarbeitung der Förderrichtlinie für Lastenräder und -pedelecs

Organisationseinheit:
Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:
05.06.2023

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Vorberatung)	13.06.2023	Ö
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	20.06.2023	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	27.06.2023	Ö

Beschluss:

Die als Anlage 1) beigefügte Förderrichtlinie zur Anschaffung von Lastenrädern und sowie Fahrradanhängern wird beschlossen. Damit tritt die bisherige Richtlinie außer Kraft.

Sachverhalt:

Beschlusskompetenz:

Die Beschlusskompetenz des Rates ergibt sich aus § 58 Abs. 1 Nr. 2 NKomVG. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei der Förderrichtlinie für Lastenfahrräder, Lastenpedelecs sowie Fahrradanhänger um einen Beschluss, für den der Rat beschlusszuständig ist.

Anlass:

Am 14.07.2020 hat der Rat die Förderrichtlinie zur Förderung der Anschaffung von Lastenfahrrädern und Lastenpedelecs für gewerbliche, gemeinnützige und gemeinschaftliche Zwecke verabschiedet (s. DS 20-13573). Der Ziele- und Maßnahmenkatalog „Radverkehr in Braunschweig“ sieht unter Maßnahme Z4 eine Verstetigung und Ausweitung der Fördermöglichkeiten vor.

In den Haushalt 2020 wurden unter Bezugnahme auf die Mitteilung 19-10276-01 für die Umsetzung der Förderrichtlinie 20.000 € eingestellt (FWI 201/202). Für den Zeitraum 2023 bis 2025 sind jährlich 50.000 € vorgesehen. Für die darauffolgenden Jahre wird vorbehaltlich der künftigen Haushaltsplanungen von einem jährlichen Budget von 20.000 € ausgegangen.

Die Verwaltung hat vor diesem Hintergrund die „Richtlinie der Stadt Braunschweig zur Förderung der Anschaffung von Lastenfahrrädern und Lastenpedelecs für gewerbliche, gemeinnützige und gemeinschaftliche Zwecke“ überarbeitet. Der neue Titel lautet: „Förderrichtlinie zur Anschaffung von Lastenrädern und Fahrradanhängern“.

Die Aktualisierung der Förderrichtlinie hat zur Folge, dass mit Inkrafttreten fortan auch Privatpersonen antragsberechtigt sind. Zudem wird die Förderung um die Förderung von Fahrradanhängern ergänzt. Weitere Ergänzungen und Änderungen sind in der Anlage „Gegenüberstellung ursprüngliche Förderrichtlinie für Lastenräder zur Neufassung“ aufgelistet.

Leuer

Anlage/n:

Anlage 1: Förderrichtlinie zur Anschaffung von Lastenrädern und Fahrradanhängern

Anlage 2: Gegenüberstellung ursprüngliche Förderrichtlinie für Lastenräder
(verabschiedet vom Rat am 14.07.2020) zur Neufassung 2023

Förderrichtlinie zur Anschaffung von Lastenrädern und Fahrradanhängern

Inhaltsübersicht:

	Präambel
§ 1	Förderziel
§ 2	Geltungsbereich
§ 3	Allgemeine Fördervoraussetzungen
§ 4	Inhalt der Förderung
§ 5	Art und Höhe der Förderung
§ 6	Weitere Bedingungen
§ 7	Antragberechtigung
§ 8	Antragsstellung
§ 9	Allgemeines Verfahren
§ 10	Inkrafttreten

Präambel

Das Interesse am Transport von Lasten mit Fahrrädern ist in den letzten Jahren gestiegen. Mit Muskelkraft betriebene Lastenfahrräder bieten ebenso wie Lastenpedelecs die Chance auf eine umweltschonende, lärmreduzierte und platzsparende Mobilität in Städten hinzuwirken. Die Nutzung von Lastenrädern und auch Fahrradanhängern bietet ein großes Potenzial, Autofahrten zu vermeiden. Die Stadt Braunschweig setzt auf eine moderne Mobilität und möchte mit dieser Richtlinie die vorgenannten Chancen voranbringen.

Die Stadt Braunschweig gewährt daher nach Maßgabe dieser Richtlinie und des § 44 LHO einschließlich der zugehörigen Verwaltungsvorschriften Zuwendungen zum Erwerb von Lastenrädern und Fahrradanhängern.

§ 1 Förderziel

Förderprogramme für die Anschaffung können dazu beitragen, Anschaffungshürden zu überwinden. Ein finanzieller Anreiz kann gerade kleinere und mittelständische Handwerks- und Dienstleistungsbetriebe dazu anhalten, betriebliche Fahrten anstelle mit dem Kfz, fortan nach Möglichkeit mit dem Lastenrad zu erledigen. Privatpersonen können sie für die Fahrt zum Einkaufen, für die Beförderung von Kindern oder für den Transport größerer Anschaffungen nutzen. Das Ziel ist es, klimafreundliche Mobilität innerhalb der Stadt Braunschweig zu unterstützen.

§ 2 Geltungsbereich

Die Förderrichtlinie findet Anwendung im Stadtgebiet der Stadt Braunschweig.

§ 3 Allgemeine Fördervoraussetzungen

Die auf der Grundlage dieser Förderrichtlinie geförderten Lastenräder und Fahrradanhänger sind überwiegend im Stadtgebiet der Stadt Braunschweig zu nutzen. Die Zweckbindungsfrist der geförderten Fahrzeuge beträgt 36 Monate, d. h. innerhalb dieses Zeitraums hat eine zuwendungszweckentsprechende Nutzung der Fahrzeuge durch den oder die Antragsteller*in zu erfolgen. Der Zeitraum beginnt mit Bestandskraft des endgültigen Bewilligungsbescheides. Die Stadt Braunschweig behält sich diesbezüglich eine Überprüfung vor.

§ 4 Inhalt und Höhe der Förderung

- (1) Förderfähig sind nur Anschaffungen, die nicht vor Antragstellung getätigt wurden.
- (2) Gefördert wird der Kauf von serienmäßigen, fabrikneuen ein- und zweispurigen der Straßenverkehrsordnung entsprechende, zulassungs- und versicherungsfreien Lastenrädern und Fahrradanhängern. Lastenräder im Sinne der Förderrichtlinie sind:
 - Lastenfahrräder (rein muskulärer Antrieb)
 - Lastenpedelecs (mit batterieelektrischer Tretunterstützung, d. h. Motorunterstützung bis 25 km/h, mit Pedalantrieb)

Die Lastenräder müssen über Transportmöglichkeiten verfügen, die mehr Volumen oder Gewicht aufnehmen können, als ein herkömmliches Fahrrad (z. B. Transportbox, Transportfläche oder zwei Kinderfahrradsitze).

Bei den Fahrradanhängern kann es sich entweder um Modelle zum Lastentransport handeln, als auch um solche zur Beförderung von Kindern; unabhängig davon, ob es sich um 1- oder 2-Sitzer handelt.

Höhe der Förderung:

Art des Transportmittels	Förderung	Maximale Förderanzahl pro Antragsteller*in / Jahr	Maximale Förderhöhe
Lastenrad ohne elektrische Antriebsunterstützung	25 Prozent der Kosten	1	500,00 €
Lastenrad mit elektrischer Unterstützung		1	1.000,00 €
Fahrradanhänger		1	250,00 €

- (3) Umbauten werden nicht gefördert.
- (4) Prototypen sowie Sonderanfertigungen sind von der Förderung ebenfalls ausgeschlossen.
- (5) Eine Förderung von gebrauchten oder geleasteten Lastenrädern und Fahrradanhängern ist ausgeschlossen.
- (6) Es wird die Grundausstattung des jeweiligen Lastenrads „gefördert durch die Stadt Braunschweig“ und Fahrradanhängermodells (incl. einer Kupplung für den Fahrradanhänger) gefördert, nicht jedoch weitere Zubehörteile, wie z. B. ein Regenschutz (soweit nicht in Grundausstattung eingeschlossen) und ergänzende Anbauteile (weitere Transportboxen, weitere Anhängerkupplung, zusätzliche Akkus, Joggingrad, etc.).
- (7) Die Anschaffung von Lastenrädern und Fahrradanhängern zur entgeltlichen Vermietung ist von einer Förderung ausgenommen. Gleiches gilt für die Anschaffung von Lastenrädern und Fahrradanhängern zur gewerbsmäßigen Überlassung an Dritte.
- (8) Lastenräder, die ausschließlich für den Personentransport konzipiert sind (z. B. gewerbliche Rikschas und gewerbliche Tandems) und Lastenräder, die selbst bzw. deren Sonderaufbauten als Verkaufsfläche genutzt werden (z. B. sog. Coffeebikes, Bierbikes) sind von einer Förderung ausgenommen.

§ 5 Art der Förderung

- (1) Eine Förderung ist möglich, solange der für das jeweilige Haushaltsjahr vorgesehene Gesamtförderetat nicht ausgeschöpft ist.
- (2) Zuwendungsempfänger, die zum Vorsteuerabzug nach § 15 UStG 1980 berechtigt sind, haben eine entsprechende Erklärung bei Antragsstellung abzugeben.
- (3) Für die Anschaffung des Lastenrads oder Fahrradanhängers darf keine Förderung aus anderen Zuschuss-Programmen (z. B. des Bundes bzw. des Landes Niedersachsen) beantragt bzw. erhalten worden sein sowie zukünftig gestellt werden.
- (4) Je Antragsteller*in ist nur ein Fahrzeug pro Jahr förderfähig.
- (5) Lastenräder und Fahrradanhänger mit einem Beschaffungswert unter 200 € werden nicht gefördert (Bagatellgrenze).

§ 6 Weitere Bedingungen

- (1) Die Bewilligung erfolgt als freiwillige Leistung der Stadt Braunschweig. Es besteht kein Rechtsanspruch auf Förderung. Es wird aufgrund pflichtgemäßen Ermessens auf der Basis vollständiger prüffähiger Unterlagen entschieden.
- (2) Alle Antragstellenden erklären sich damit einverstanden, ab dem Erhalt des Zuschusses für die kommenden 36 Monate die mit dem Förderbescheid übersandten Aufkleber „gefördert durch die Stadt Braunschweig“ auf dem Förderobjekt sichtbar anzubringen. Unleserliche Aufkleber sind zu ersetzen.

§ 7 Antragsberechtigung

- (1) Antragsberechtigt sind sowohl juristische als auch natürliche Personen im Sinne von § 7 (2) dieser Richtlinie.
- (2) Im Rahmen der Förderrichtlinie sind folgende Personengruppen förderberechtigt:
 - Gewerbebetriebe und Unternehmen unabhängig von der Rechtsform, mit Sitz oder Niederlassung in der Stadt Braunschweig
 - Freiberuflich tätige Personen, die in der Stadt Braunschweig ansässig sind
 - Stiftungen, Genossenschaften, eingetragene Vereine und Körperschaften des öffentlichen Rechts mit Sitz in der Stadt Braunschweig
 - Wohnungseigentümergeinschaften (WEG)¹ in der Stadt Braunschweig
 - natürliche, volljährige Personen (Privatpersonen) mit Hauptwohnsitz in Braunschweig, die Lastenräder oder Fahrradanhänger für den privaten Gebrauch erwerben. Pro Haushalt ist nur eine Privatperson förderberechtigt.
- (3) Nicht antragsberechtigt sind politische Parteien und Bundes-, Landes-, Landkreis- oder Kommunalbehörden sowie deren Tochtergesellschaften (100 % und anteilig).

¹ Eine Wohnungseigentümergeinschaft (WEG) ist im Wohnungseigentumsrecht in Deutschland die Gesamtheit der Teil- und Wohnungseigentümer einer Wohnungseigentumsanlage.

§ 8 Antragstellung

Die Antragstellung erfolgt elektronisch. Die Förderung ist online unter Verwendung des Antragsformulars auf der Website unter www.braunschweig.de/radverkehr zu beantragen.

Folgende Unterlagen sind einzureichen:

- a. Vollständig ausgefüllter Antrag auf Förderung der Anschaffung eines Lastenrads oder Fahrradanhängers
- b. Typenbeschreibung oder Angebot des gewünschten Lastenrads oder Fahrradanhängers
- c. digitaler Nachweis der Vorder- und Rückseite des Personalausweises des Antragstellers/der Antragstellerin bzw. des Vertreters/der Vertreterin des Antragstellers/der Antragstellerin
- d. Nachweis bezüglich der Antragsberechtigung:
 - Gewerbetreibende: aktueller Gewerbeschein oder ein Handelsregisterauszug in digitaler Form, aus dem hervorgeht, dass der Sitz oder eine Niederlassung in der Stadt Braunschweig existiert.
 - Freiberuflichkeit: Nachweis in digitaler Form, aus dem hervorgeht, dass der/die Antragsteller*in eine Betriebsstätte in Braunschweig hat.
 - Stiftungen, Genossenschaften, eingetragene Vereine und Körperschaften: Nachweis in digitaler Form, aus dem hervorgeht, dass der/die Antragsteller*in in Braunschweig seinen/ihren Sitz hat.
 - Wohnungseigentümergeinschaften (WEG): Digitaler Nachweis des bestandskräftigen Beschlusses der WEG zur Einreichung eines Antrags auf Förderung der Anschaffung eines Lastenrads oder Fahrradanhängers sowie ein digitaler Nachweis eines aktuellen Grundbuchauszugs, aus dem hervorgeht, dass das Grundstück der WEG in Braunschweig gelegen ist.

§ 9 Allgemeines Verfahren

- (1) Die Stadt Braunschweig prüft nach Antragseingang, ob der Antrag den Vorgaben der vorliegenden Richtlinie entspricht.
- (2) Vollständig eingereichte Anträge werden in der Reihenfolge des Eingangs bearbeitet und bei Erfüllung der Fördervoraussetzungen beschieden. Die Bewilligung erfolgt unter Vorbehalt der Rechtskraft des Haushalts und die Auszahlung nach Rechtskraft. Eine Förderung erfolgt nicht mehr, wenn die Gesamtfördersumme ausgeschöpft ist. In diesem Fall wird der Antrag in eine Warteliste aufgenommen.
- (3) Die Beschaffung des Fahrzeugs soll innerhalb von sechs Monaten erfolgen.
- (4) In begründeten Ausnahmefällen (z. B. bei Verzögerungen der Lieferzeiten) ist eine Verlängerung dieser Frist möglich, sofern sechs Wochen vor Fristablauf ein formloser Antrag eingegangen ist.
- (5) Nach Abschluss des Kaufvertrags und vollständiger Bezahlung ist ein digitaler Nachweis desselben inklusive eines digitalen Nachweises der Kassenquittung des Händlers oder der digitale Beleg eines Überweisungsträgers oder eines Kontoauszugs unverzüglich bei der

Stadt Braunschweig einzusenden. Die Zuschussgewährung erfolgt unter dem Vorbehalt der Rechtskraft des Haushalts.

Die Auszahlung erfolgt erst nach Rechtskraft des Haushalts.

- (6) Das Verfahren richtet sich nach der Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen aus Haushaltsmitteln der Stadt Braunschweig in der derzeit geltenden Fassung. Darüber hinaus behält sich die Stadt vor, Zuschüsse zurückzufordern, wenn der Antragsteller/die Antragstellerin das Lastenrad oder den Fahrradanhänger innerhalb der Zweckbindungsfrist veräußert, aus anderen Gründen nicht mehr oder nicht mehr antragsgemäß nutzt oder das geförderte Fahrzeug durch eigenes Verschulden des Antragstellers/der Antragstellerin nicht mehr am Straßenverkehr teilnehmen kann. Der/die Antragsteller*in verpflichtet sich, einen solchen Fall der Stadt Braunschweig zu melden. Das Nähere regelt § 13 der Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen aus Haushaltsmitteln der Stadt Braunschweig.

§ 10 Inkrafttreten

Diese Förderrichtlinie tritt mit Unterzeichnung in Kraft. Ein Anspruch darauf, dass tatsächlich Förderungen gewährt werden, kann daraus nicht abgeleitet werden, insbesondere nicht vor Rechtskraft des Haushalts.

Gegenüberstellung ursprüngliche Förderrichtlinie für Lastenräder (verabschiedet vom Rat am 14.07.2020) zur Neufassung 2023

	ursprüngliche Förderrichtlinie	Neufassung der Förderrichtlinie	Grund Änderung
§ 1 Förderziel	Zielgruppe: <ul style="list-style-type: none"> Gewerbetreibende, Dienstleister 	<ul style="list-style-type: none"> Erweiterung der Zielgruppe: zusätzlich Privatpersonen 	<ul style="list-style-type: none"> Reaktion auf Nachfragen in der Vergangenheit
§ 3 Allgemeine Fördervoraussetzungen	<ul style="list-style-type: none"> Zweckbindungsfrist 24 Monate 	<ul style="list-style-type: none"> Zweckbindungsfrist 36 Monate 	<ul style="list-style-type: none"> verbesserte Ausnutzung der Fördermittel im Verhältnis zur Nutzungsdauer (lt. AfA-Tabelle 7 Jahre)
§ 4 Inhalt und Höhe der Förderung	<ul style="list-style-type: none"> Fahrradanhänger nicht förderfähig keine detaillierte Spezifikation Förderung von 25 % der Netto-Kosten 	<ul style="list-style-type: none"> auch Fahrradanhänger förderfähig detaillierte Spezifikation der Fördervoraussetzungen: <ul style="list-style-type: none"> serienmäßig, fabrikneu, ein- und zweispurig muskulärer Antrieb sowie Batterieunterstützung bis 25 km/h keine Prototypen kein Leasing nur Grundausstattung förderfähig keine Vermietung/ gewerbliche Überlassung an Dritte Förderung von 25 % der Kosten des Rades zusätzliche Förderung von Fahrradanhängern mit 25 % der Anschaffungskosten sowie max. 250 € Bagatellgrenze: <ul style="list-style-type: none"> Anschaffungswert weniger als 200 € 	<ul style="list-style-type: none"> detaillierte Spezifikation, um Anträge eindeutig bewilligen zu können sinnvolle Ergänzung der Förderung von Fahrradanhängern: <ul style="list-style-type: none"> auch in Richtlinien anderer Kommunen hinterlegt kann weiteren Beitrag zur verstärkten Nutzung des Fahrrades leisten und somit PKW-Verkehre reduzieren

	ursprüngliche Förderrichtlinie	Neufassung der Förderrichtlinie	Grund Änderung
§ 5 Art der Förderung	<ul style="list-style-type: none"> keine Förderung von Privatpersonen somit keine Unterscheidung der Vorsteuerabzugsberechtigung 	<ul style="list-style-type: none"> bei Vorsteuerabzugsberechtigung Nettokosten, bei Privatpersonen Bruttokosten 	<ul style="list-style-type: none"> gleiche Förderbasis für Vorsteuerabzugsberechtigte und Privatpersonen
§ 6 Weitere Bedingungen	<ul style="list-style-type: none"> kein Aufkleber „gefördert durch die Stadt Braunschweig“ 	<ul style="list-style-type: none"> ab dem Erhalt des Zuschusses ist an dem geförderten Objekt der Aufkleber „gefördert durch die Stadt Braunschweig“ für 36 Monate sichtbar anzubringen 	<ul style="list-style-type: none"> Aufkleber „gefördert durch die Stadt Braunschweig“ um Umsetzung der Klimaschutzaktivitäten der Stadt Braunschweig durch die Förderung von Lastenrädern sichtbar zu machen
§ 7 Antragsberechtigung	<ul style="list-style-type: none"> keine Förderung von Privatpersonen 	<ul style="list-style-type: none"> zusätzliche Förderung von volljährigen Privatpersonen mit Hauptwohnsitz in Braunschweig pro Haushalt ist nur eine Privatperson förderberechtigt 	<ul style="list-style-type: none"> Reaktion auf Nachfragen in der Vergangenheit
§ 8 Antragsstellung	<ul style="list-style-type: none"> nur Nachweise über die Antragsberechtigung 	<ul style="list-style-type: none"> digitaler Nachweis der Vorder- und Rückseite des Personalausweises des Antragstellers/der Antragstellerin bzw. des Vertreters/der Vertreterin des Antragstellers/der Antragstellerin 	<ul style="list-style-type: none"> verbesserter Schutz vor Missbrauch von Fördergeldern
§ 9 Allgemeines Verfahren	<ul style="list-style-type: none"> keine Warteliste 	<ul style="list-style-type: none"> zusätzlich wird eine Warteliste erstellt 	<ul style="list-style-type: none"> Warteliste für Nachrücker erstellen

<i>Betreff:</i> Radverkehrsführung Rüniger Weg
--

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	<i>Datum:</i> 16.05.2023
--	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 211 Braunschweig-Süd (Anhörung)	08.06.2023	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	13.06.2023	Ö

Beschluss:

Im Rüniger Weg (zwischen der Straße Am Zoo und der Siedlerstraße) werden zur Verdeutlichung des Radfahrens im Mischverkehr Hinweisschilder aufgestellt und zur Verbesserung des Verkehrsflusses im Zusammenhang mit den Überholvorgängen des Radverkehrs Parkplätze gem. beiliegender Planskizze räumlich geordnet.

Sachverhalt:

Beschlusskompetenz

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 Rüniger Weg (K 79) um eine Straße, die eine über die Grenzen des Stadtbezirks hinausgehende Funktion besitzt, für die der Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben beschlusszuständig ist.

Anlass

Der Ziele- und Maßnahmenkatalog „Radverkehr in Braunschweig“ sieht vor, den Radverkehr attraktiver, komfortabler und sicherer zu machen. Bezüglich des Radfahrens im Mischverkehr erfolgten in der Vergangenheit immer wieder Beschwerden von Radfahrenden aufgrund von kritischen Konfliktsituationen im Zusammenhang mit Überholvorgängen auf dem Rüniger Weg. Radfahrende werden sehr knapp überholt (unzureichender Seitenabstand und/oder Schneiden). Zudem wird geschildert, dass einige Kfz-Fahrende wenig Verständnis für Radfahrende auf der Fahrbahn aufgrund des für den Radverkehr freigegebenen Gehwegs haben. Aufgrund der übergeordneten Verbindungsfunktion dieser Straße, sowohl für den motorisierten Individualverkehr als auch für den Radverkehr (Hauptnetz Radverkehr und Korridor für Radschnellweg nach Wolfenbüttel), besteht ein Handlungsbedarf.

Bestand

Im betrachteten Abschnitt verfügt der Rüniger Weg über eine Fahrbahnbreite von ca. 6 m. In unregelmäßigen Abständen parken Fahrzeuge am östlichen Fahrbahnrand. Im Bereich von parkenden Fahrzeugen verfügt die Fahrbahn über eine Breite von ca. 4 m. Es ergeben sich unterschiedlich große Lücken zwischen den parkenden Fahrzeugen, sodass Radfahrende auf der Fahrbahn unzureichende Gelegenheiten haben, für Überholvorgänge zeitweise dichter am östlichen Fahrbahnrand zu fahren. Aufgrund der sehr unregelmäßigen Lücken zwischen den parkenden Fahrzeugen ist das Überholen von Radfahrenden auf der

Fahrbahn unter Beachtung des Gegenverkehrs und unter Einhaltung des vorgeschriebenen seitlichen Sicherheitsabstandes von innerorts 1,5 m zu Radfahrenden eher schwierig bzw. benötigt Geduld.

Gleichzeitig ist der ca. 2,50 m breite Fußweg auf der östlichen Straßenseite für den Radverkehr in beiden Fahrtrichtungen mit Schrittgeschwindigkeit ohne Benutzungspflicht freigegeben. Sowohl eine gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr als auch die vorgeschriebene Schrittgeschwindigkeit lassen sich nicht mit der Einstufung dieser Verbindung innerhalb des Hauptnetzes Radverkehr (Alltagsradverkehr) vereinbaren, sodass die Wahl der Nutzung der Fahrbahn für Alltagsradelnde naheliegend ist. An der Einmündung Siekgraben wurde in der Vergangenheit eine Unfallhäufungsstelle im Radverkehr von der Unfallkommission identifiziert. Die Furt des Gehweges über den Siekgraben wurde aus diesem Grund mit roter Farbe eingefärbt.

Im betrachteten Abschnitt des Rüniger Weges (ca. 900 m) beträgt die Verkehrsstärke ca. 2.900 – 5.200 Kfz/24h. Dort ist eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h angeordnet. Ein Schulbus (Nr. 481 - Leiferde - Stöckheim – Südstadt) verkehrt laut Regelfahrplan der BSVG hier zweimal täglich.

Planung

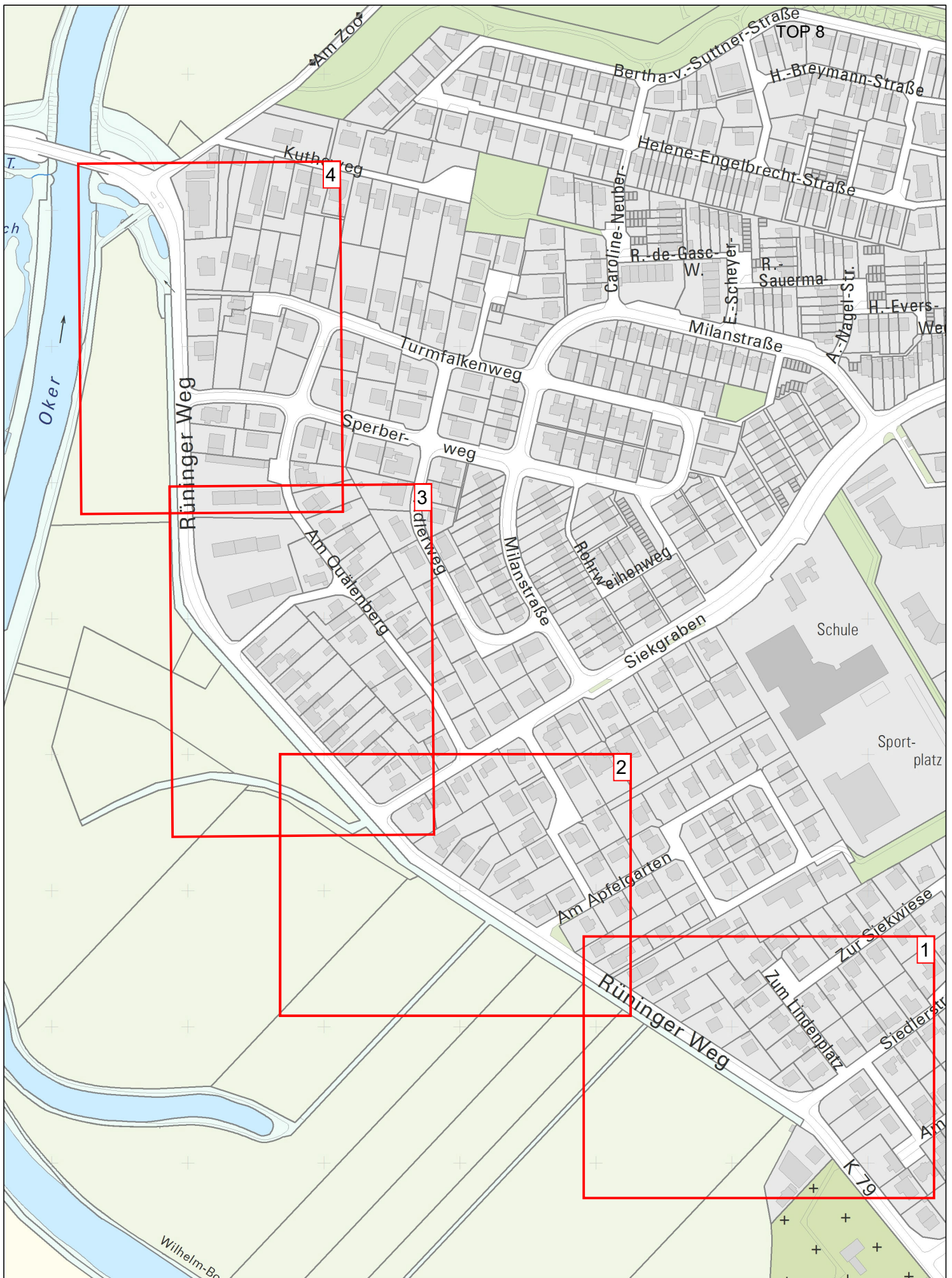
Die dargestellte Überlegung (siehe Skizze) sortiert das Parken. So kann durch Markierung gesteuert werden, dass ausreichend große Lücken entstehen, in denen Radfahrende mit genügend Abstand überholt werden können. Um ein Überholen von Radfahrenden innerhalb dieser Lücken zu ermöglichen, wurde darauf geachtet, dass diese parkfreien Lücken mindestens 27 m lang sind. Durch die Sortierung des Parkens entstehen ca. 26 Parkstände innerhalb des betrachteten Streckenabschnittes. Die durch Markierung entstehenden Parkplätze entsprechen dem in der Örtlichkeit festgestellten Bedarf. Angrenzende Grundstücke sowie der Zoo verfügen über Stellplätze auf dem eigenen Grundstück.

Um allen Verkehrsteilnehmenden begreifbar zu machen, dass auf dieser Straße mit dem Fahrrad gefahren werden darf, wird an jeder Einmündung beidseitig ein Schild „Radfahren hier auch auf der Fahrbahn“ platziert (vergl. hierzu auch Bild in der Anlage). Solche Schilder wurden beispielsweise bereits in der Sonnenstraße oder in der Kastanienallee montiert.

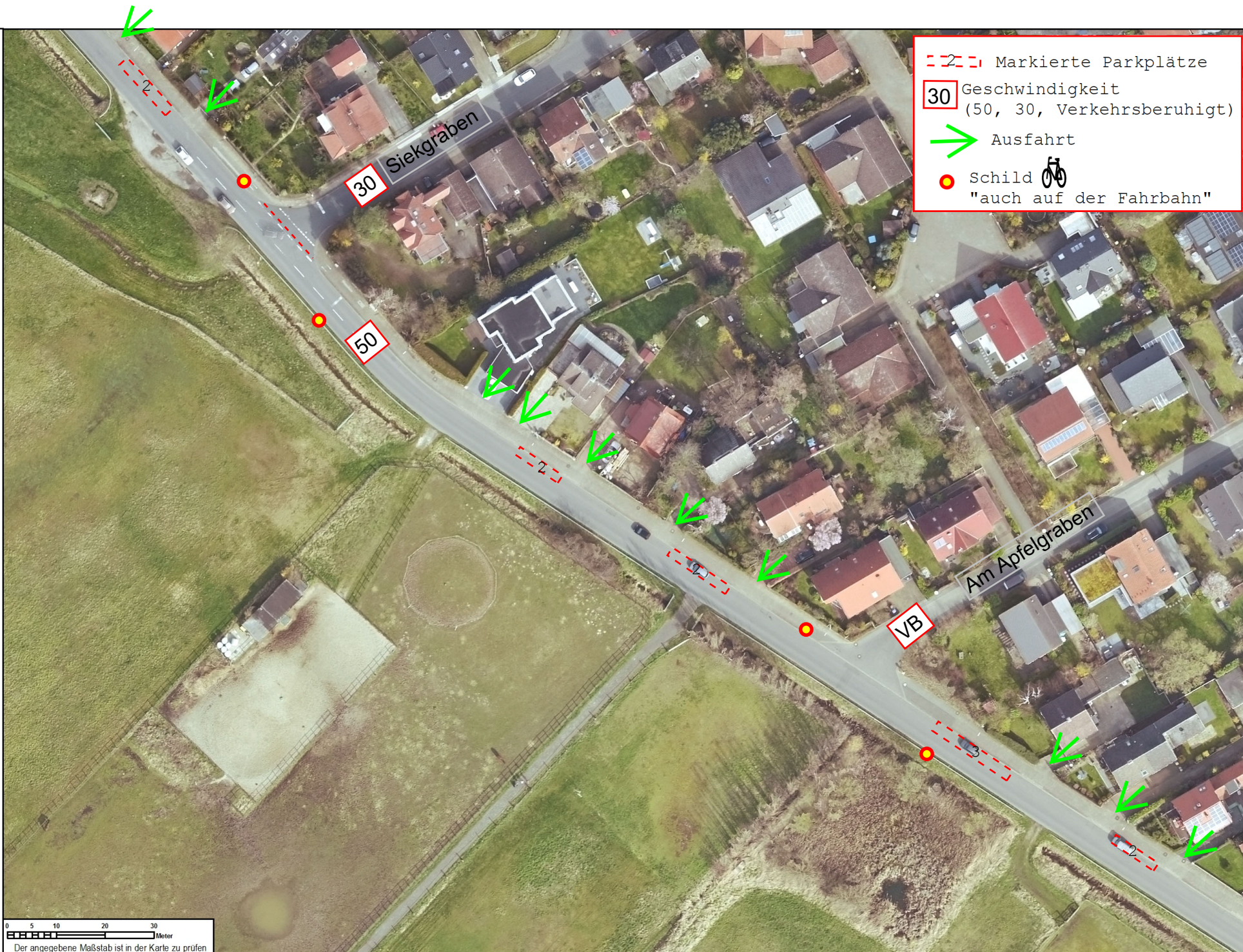
Leuer

Anlage/n:

- Übersichtslageplan
- Skizze (Lagepläne 1 bis 4)
- Beispielbild eines Hinweisschildes









Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 27.12.2022

Maßstab: 1:1 000

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen



Stadt



Braunschweig
Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation



<i>Betreff:</i> Radverkehrsführung Rüniger Weg
--

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	<i>Datum:</i> 12.06.2023
--	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i> Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	<i>Sitzungstermin</i> 13.06.2023	<i>Status</i> Ö
--	-------------------------------------	--------------------

Beschluss (unverändert):

Im Rüniger Weg (zwischen der Straße Am Zoo und der Siedlerstraße) werden zur Verdeutlichung des Radfahrens im Mischverkehr Hinweisschilder aufgestellt und zur Verbesserung des Verkehrsflusses im Zusammenhang mit den Überholvorgängen des Radverkehrs Parkplätze gem. beiliegender Planskizze räumlich geordnet.

Sachverhalt:

Anlass

Der Stadtbezirksrat 211 Braunschweig-Süd hat in seiner Sitzung am 08.06.2023 die DS 23-21275 beraten und folgenden, vom Vorschlag der Verwaltung abweichenden Beschluss (15:0:0) gefasst:

„Der Stadtbezirksrat regt eine umfassende Bürgerbeteiligung zur Radverkehrsführung auf dem Rüniger Weg an. Auch Fachverbände wie z.B. der ADFC sollen dazu eingeladen werden. Frühere Anfragen/Anträge des Stadtbezirksrates, die den Rüniger Weg betreffen (z.B. Grünrückschnitt der Anlieger und die Zulässigkeit der Wohnbebauung mit Anzahl der Einstellplätze), sollen dabei Berücksichtigung finden. Evtl. könnte auch die Ostfalia Hochschule Braunschweig/Wolfenbüttel mit eingebunden werden. Die Bürgerbeteiligung soll in Form eines Beteiligungsverfahrens außerhalb von Bezirksratssitzungen durchgeführt werden und einen Vorschlag erarbeiten, der alle Interessen berücksichtigt.“

Stellungnahme der Verwaltung

Das Umfeld des Rüniger Weges und die Straße selbst wird aktuell von mehreren Radverkehrsplanungen tangiert:

- Im Umfeld des Rüniger Weges verläuft ein Korridor für eine der Velorouten in Richtung Süden
- Im Bereich des Rüniger Weges verläuft ein Korridor des Radschnellweges Braunschweig- Wolfenbüttel/SZ-Thiede
- Planungen eines Deichbauwerkes als Hochwasserschutzanlage parallel zum Rüniger Weg könnten möglicherweise mit einer separaten Radverkehrsanlage (Radwegeführung auf oder am Fuße des Deiches) kombiniert werden

Perspektivisch wird es somit deutliche Verbesserungen für den Radverkehr in diesem Bereich geben. Daher wird davon abgeraten, zum jetzigen Zeitpunkt grundlegende und aufwändige Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsführung in diesem Bereich durchzuführen.

Im Zusammenhang mit der Konkretisierung einer der genannten Planungen ist eine Einbindung der Bürger*innen elementar und würde den skizzierten Teilnehmerkreis berücksichtigen.

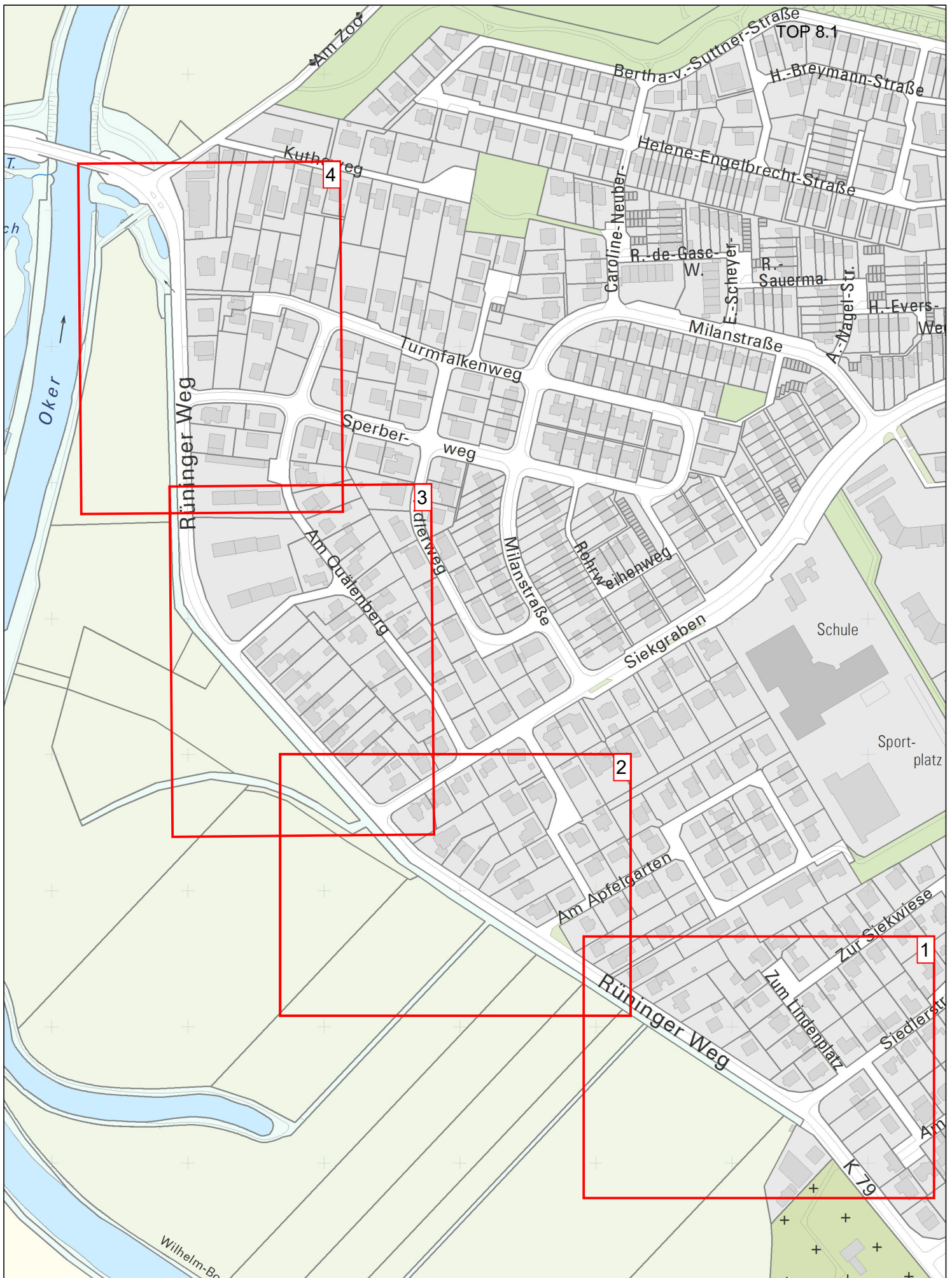
Die in der DS 23-21275 vorgeschlagenen Anpassungen zugunsten einer Optimierung der Radverkehrsführung haben den Hintergrund, dass sie kurzfristig und kostengünstig umzusetzen sind. Sie könnten nach Beschluss noch in diesem Jahr umgesetzt werden. Da nicht zu erwarten ist, dass eine umfassende Bürgerbeteiligung grundsätzlich andere provisorische Lösungen hervorbringen würde, sieht die Verwaltung hiervon ab.

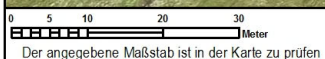
Aus den genannten Gründen schlägt die Verwaltung die Umsetzung der genannten Maßnahmen vor.

Leuer

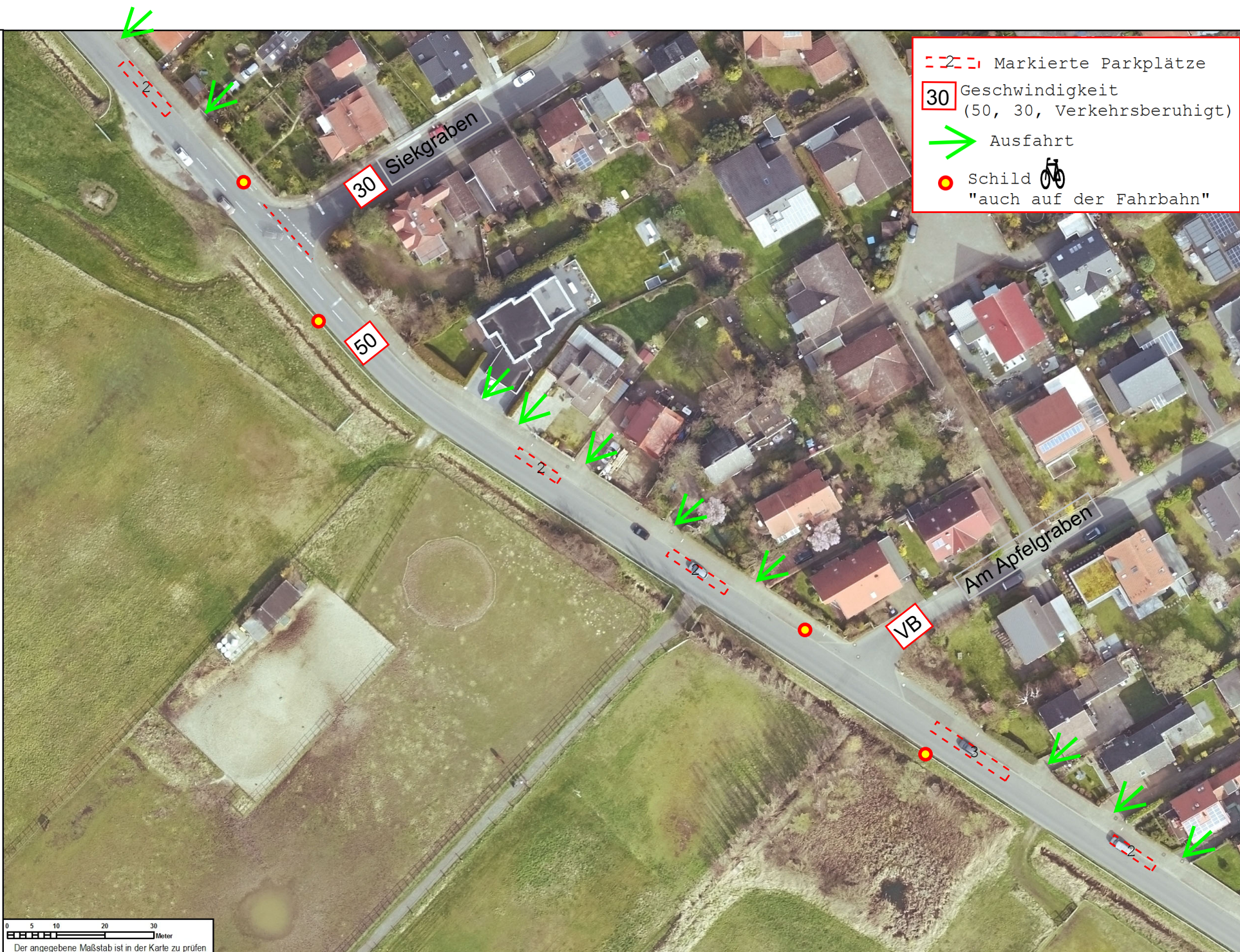
Anlage/n:

- Übersichtslageplan
- Skizze (Lagepläne 1 bis 4)
- Beispielbild eines Hinweisschildes





- Markierte Parkplätze
- Geschwindigkeit
(50, 30, Verkehrsberuhigt)
- Ausfahrt
- Schild
"auch auf der Fahrbahn"





TOP 8.1

- Markierte Parkplätze
- Geschwindigkeit (50, 30, Verkehrsberuhigt)
- Ausfahrt
- Schild "auch auf der Fahrbahn"

Zweite Furtmarkierung ergänzen

Zweite Furtmarkierung ergänzen



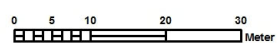
Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 27.12.2022

Maßstab: 1:1 000

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen



Stadt:



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation



Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 27.12.2022

Maßstab: 1:1 000

Erstellt für Maßstab

0 5 10 20 30
Meter

Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen



Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation



Absender:

CDU-Fraktion im Rat der Stadt

TOP 8.1.1

23-21275-02

Antrag (öffentlich)

Betreff:

**Radverkehrsführung Rüniger Weg
Änderungsantrag zur Vorlage 23-21275**

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

12.06.2023

Beratungsfolge:

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben
(Entscheidung)

13.06.2023

Status

Ö

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird beauftragt, vor Umsetzung der Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit am Rüniger Weg eine Bürgerbeteiligung unter Einbeziehung von Anwohnern, Verbänden und Wissenschaft durchzuführen. Über die Ergebnisse sind der Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben aber auch der örtlich zuständige Bezirksrat 211 (Braunschweig-Süd) zu unterrichten.

Sachverhalt:

Die Begründung erfolgt mündlich.

Anlagen:

keine

*Betreff:***Saarbrückener Straße, Pilotprojekt: Fahrradpiktogramme zur Verdeutlichung des Mischverkehrs***Organisationseinheit:*

Dezernat III

66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

16.05.2023

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 321 Lehdorf-Watenbüttel (Anhörung) 31.05.2023

Status

Ö

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 310 Westliches Ringgebiet (Anhörung) 06.06.2023

Ö

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben

13.06.2023

Ö

(Entscheidung)

Beschluss:

Im Rahmen eines Pilotprojektes auf der Saarbrückener Straße (Saarstraße bis Aussigstraße) werden, zur Verdeutlichung des Mischverkehrs, Fahrradpiktogramme entsprechend der beigefügten Planung auf der Fahrbahn aufgebracht.

Sachverhalt:Beschlusskompetenz

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, da das Pilotprojekt in zwei Stadtbezirken liegt und die Saarbrückener Straße eine überbezirkliche Bedeutung hat.

Anlass

Der Ziele- und Maßnahmenkatalog „Radverkehr in Braunschweig“ sieht vor, den Radverkehr attraktiver, komfortabler und sicherer zu machen. Bezüglich des Fahrens im Mischverkehr erfolgten in der Vergangenheit immer wieder Beschwerden, da es hier zu kritischen Situationen und Konfliktsituationen kam. In diesem Zuge wurde der Nutzen von Piktogrammen (Sinnbild „Fahrrad“) auf der Fahrbahn bei Mischverkehr mit Kfz betrachtet.

Mit Fahrradpiktogrammen soll darauf aufmerksam gemacht werden, dass Radfahrende legal (auch) die Fahrbahn benutzen dürfen.

Folgende Ziele werden dabei verfolgt:

- Konflikte auf der Fahrbahn und im Seitenraum werden reduziert
- Rücksichtnahme wird erhöht
- Die Akzeptanz des Fahrbahnfahrens wird erhöht, sowohl beim Kfz- als auch beim Radverkehr
- Die subjektive Sicherheit wird erhöht

Im gesamtstädtischen Blick ist das durch die Straßenverkehrsordnung vorgegebene, zurückhaltende Beschildern und Markieren und das kritische Bewerten des Einzelfalls wichtig. Dies entspricht dem Grundsatz: „So wenig Verkehrszeichen wie möglich, so viele wie nötig.“

Fahrradpiktogramme stellen als Verdeutlichung des Mischverkehrs auf der Fahrbahn somit immer eine Ausnahmelösung dar, wie auch das alternative Stellen einer Hinweisbeschilderung „Radverkehr auch auf der Fahrbahn“. Im Rahmen einer Einzelfallprüfung ist eine fachliche Abwägung über diese Optionen erforderlich.

Bei einer Entscheidung für die Aufbringung von Piktogrammen auf der Fahrbahn erfolgt die Ausführung entsprechend folgender Kriterien:

- Punktuelle Verortung, in Abhängigkeit der örtlichen Gegebenheiten
- Der seitliche Abstand von Außenkante Piktogramm zum Bord soll einen sicheren Bereich außerhalb des Sicherheitstrennstreifens kennzeichnen: mind. 1,00 m bis 1,25 m, in Abhängigkeit der Fahrbahnbreite.
- Zwischen Piktogramm und beginnender Kfz-Parkfläche ist ein Abstand von mind. 10,00 m einzuhalten.

Pilotprojekt Saarbrückener Straße (Saarstraße bis Aussigstraße)

Einzelfallprüfung:

Die Saarbrückener Straße weist eine besondere Streckencharakteristik auf. Sie befindet sich in einem Mischgebiet und hat eine tägliche Verkehrsstärke von 6.000 - 7.000 Fahrzeugen. Zwischen Aussigstraße und Saarstraße verläuft der sehr schmale bauliche Radweg ohne Sicherheitsabstand direkt an der Fahrbahn. Der Straßenraum inkl. des Seitenraums bietet mit ca. 11,00 m - 12,00 m Breite nur eine sehr begrenzte Flächenverfügbarkeit. Eine Benutzungspflicht der schmalen Radwege besteht nicht. Die Radfahrenden haben die Wahl zwischen dem Radweg und der Fahrbahn. Problematisch ist die geringe Akzeptanz des Fahrbahnfahrens sowohl beim Rad- als auch beim Kfz-Verkehr, sodass es häufig zu Konflikten kommt.

Eine regelkonforme Radverkehrsanlage durch Veränderung der Querschnittaufteilung ist im gegebenen Straßenquerschnitt nicht umzusetzen.

Alternativ wurde die Installation einer entsprechenden Hinweisbeschilderung „Radverkehr auch auf der Fahrbahn“ geprüft und verworfen: aufgrund des sehr beengten Straßenraumes ist das Stellen weiterer Beschilderungsposten nicht abbildbar.

Abwägung:

Die Verwaltung hat die Gegebenheiten überprüft und stellt nach eingehender, fachlicher Abwägung fest, dass in der Saarbrückener Straße (Saarstraße bis Aussigstraße) die Verdeutlichung des Mischverkehrs durch Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn zur Verbesserung der Situation sinnvoll ist.

Nach Beschlussfassung lässt die Verwaltung die Fahrradpiktogramme, in Abhängigkeit der Witterung und der zur Verfügung stehenden personellen Kapazitäten, umsetzen.


Leuer

Anlage/n:
5 Lagepläne

SAARBRÜCKENER STRASSE

von Saarstraße bis Aussigstraße, beide Fahrtrichtungen

Kenntlichmachung des Mischverkehrs anhand von punktuell verorteten
Fahrradpiktogrammen auf der Fahrbahn,


• siehe rote Punkte im Lageplan 

FRISBI
01.2023
000

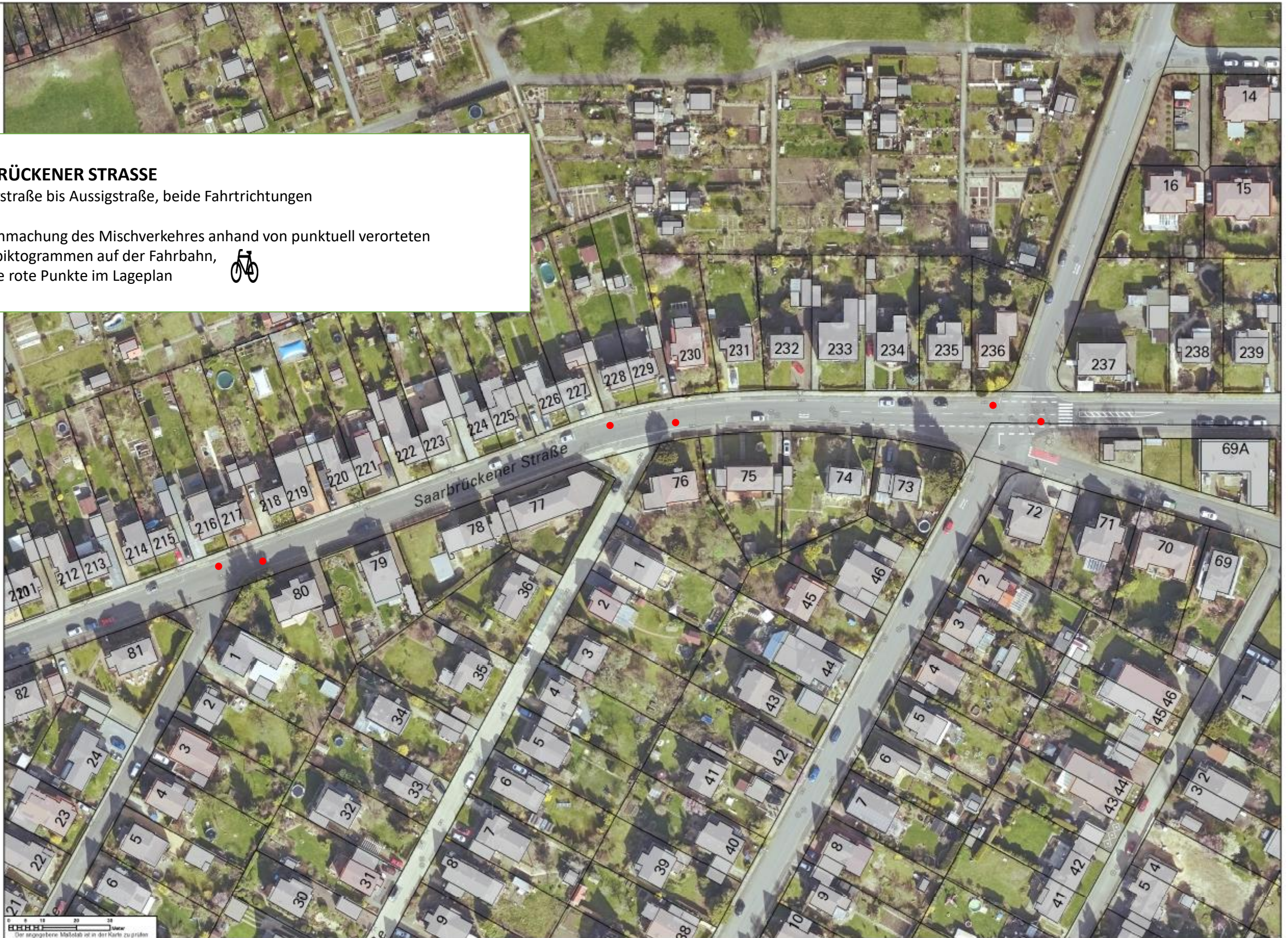


SAARBRÜCKENER STRASSE

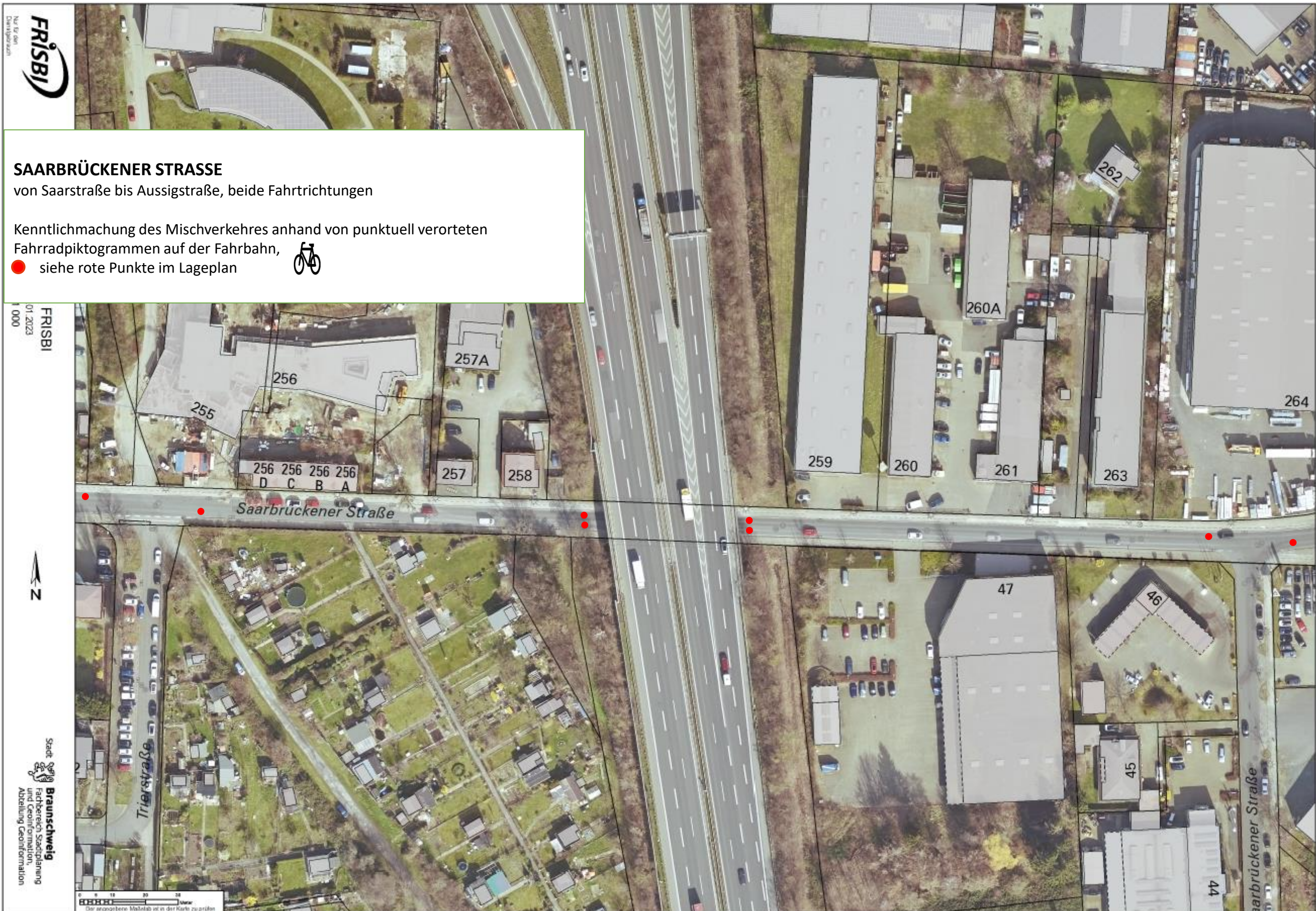
von Saarstraße bis Aussigstraße, beide Fahrtrichtungen

Kenntlichmachung des Mischverkehrs anhand von punktuell verorteten
Fahrradpiktogrammen auf der Fahrbahn, 
● siehe rote Punkte im Lageplan

FRISBI
01.2023
000









Betreff:

**Eckpunktepapier zur Realisierung eines städtischen
Fahrradverleihsystems**

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

09.06.2023

Beratungsfolge

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Vorberatung)

Sitzungstermin

13.06.2023

Status

Ö

Verwaltungsausschuss (Entscheidung)

20.06.2023

N

Beschluss:

„Das als Anlage beigefügte Eckpunktepapier wird als Grundlage für die angestrebte Ausschreibung eines städtischen Fahrradverleihsystems beschlossen.“

Sachverhalt:

Beschlusskompetenz

Die Beschlusskompetenz ergibt sich aus § 76 Abs. 2 S. 1 NKomVG. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei der Entscheidung über das Eckpunktepapier um eine Angelegenheit, über die weder der Rat oder die Stadtbezirksräte zu beschließen haben noch der Oberbürgermeister zuständig ist. Daher besteht eine Beschlusszuständigkeit des Verwaltungsausschusses. Diese wurde auch nicht auf einen Ausschuss gemäß § 6 Hauptsatzung übertragen. Daher bleibt es bei der Zuständigkeit des Verwaltungsausschusses.

Hintergrund

In vielen deutschen Großstädten ist bereits ein öffentliches Fahrradverleihsystem vorhanden. Die Systeme werden dabei als ein wichtiger Beitrag zur Gestaltung einer nachhaltigen urbanen Mobilität und zu einer Verringerung von verkehrsbedingten Umweltbelastungen angesehen. Neben dem Vorteil eines zusätzlichen schnellen, bequemen und flexiblen sowie geräuscharmen und emissionsfreien Elements im Mobilitätsangebot kann ein öffentliches Fahrradverleihsystem einen Beitrag zur Erhöhung des Radverkehrsanteils leisten.

Ein öffentliches Fahrradverleihsystem kann das bestehende Mobilitätsangebot der Stadt Braunschweig um ein weiteres nachhaltiges Verkehrsmittel sinnvoll ergänzen. Die Einrichtung eines solchen Systems ist als langfristiger Beitrag hin zu mehr nachhaltiger und vernetzter Mobilität im Sinne einer Stärkung des Umweltverbunds zu verstehen.

Bereits das Gutachten zur Realisierung eines Fahrradverleihsystems (DS 20-14931) hat für Braunschweig mit Bezug zur Ausprägung von Zielgruppen, Stadtgröße und Topografie ein hohes Potenzial für die Initiierung eines attraktiven Fahrradverleihangebots gesehen.

Ferner ist es so, dass die Zielgruppen für die Nutzung von E-Scootern und öffentlichen Fahrradverleihsystemen sehr unterschiedlich sind und sich die Systeme in der Regel nicht bzw. nur unwesentlich wettbewerblich beeinflussen. Vor diesem Hintergrund sind E-Scooter Angebote nicht dazu geeignet, ein öffentliches Fahrradverleihsystem zu ersetzen.

Haushaltsmittel für die Realisierung

Durch den finanzwirksamen Antrag zum Haushalt 2022 (FWE 62) wurden für die Realisierung eines städtischen Fahrradverleihsystems Mittel eingestellt.

Hieraus wurde im Jahr 2022 die Prozessbegleitung zur Errichtung eines Fahrradverleihsystems in Braunschweig ausgeschrieben und an das Berliner Planungsbüro team red vergeben.

Für den laufenden Betrieb eines Fahrradverleihsystems wurden für die Folgejahre jeweils 350.000 € eingestellt (PSP 1.51.5115.01.06 (Radverkehrsplanung) mit Sachkonto 427110 (Verwaltungs- und Betriebsaufwendungen)). Damit soll ein möglichst attraktives flächendeckendes Verleihsystem auf den Weg gebracht werden.

Status quo in Braunschweig

In Braunschweig sind bereits Räder auf Basis eines Verleihsystems verfügbar, welches von der Firma nextbike im Auftrag der städtischen Wohnbaugesellschaft Nibelungen-Wohnbau-GmbH (NiWo) betrieben wird. Ferner wurde seit dem Sommersemester 2022 durch den AStA der Technischen Universität Braunschweig eine Testphase für die Studierenden ebenfalls mit nextbike angestoßen.

Mit Realisierung eines öffentlichen Fahrradverleihsystems für die Stadt Braunschweig soll das vorhandene Verleihangebot abgelöst werden. Bestehende Standorte werden dabei größtenteils übernommen, das Netz an Verleihpunkten wird weiter ausgebaut werden. Das künftige Angebot soll perspektivisch eine möglichst flächendeckende Verfügbarkeit gewährleisten.

Insgesamt gibt es aktuell ein Angebot von ca. 250 Rädern an knapp 40 virtuellen Stationen im Stadtgebiet. Diese Menge an bereitgestellten Fahrrädern deckt noch nicht den bestehenden Bedarf ab. Um eine langfristig erfolgreiche Etablierung sowie Akzeptanz der Öffentlichkeit zu gewährleisten, soll ein erweitertes oder neues Verleihsystem über eine ausreichende Fahrrad- und Stationsdichte verfügen.

Nutzen eines öffentlichen Fahrradverleihsystems für Braunschweig

Folgende Vorteile lassen sich mit der Realisierung eines städtischen Verleihsystems im Sinne einer Stärkung nachhaltiger Mobilität in Braunschweig erreichen:

- Ein in Braunschweig flächendeckend sowie ganztägig und ganzjährig verfügbares und in seiner Nutzung attraktives Fahrradverleihsystem stellt auch eine sinnvolle Ergänzung des ÖPNV dar. Es kann den ÖPNV in den Spitzen entlasten.
- Ein Fahrradverleihsystem kann die Feinverteilung des ÖPNV/SPNV unterstützen, z.B. durch Lückenschlüsse im ÖPNV/SPNV-Angebot in Stadtrandlagen und als Überwindung der letzten Meile. Hinzu kommt, dass sich auf Basis eines solchen Angebots keine Warte- und Ausfallzeiten ergeben. Darüber hinaus kann ein städtisches Verleihangebot einen Beitrag im Sinne der Daseinsvorsorge leisten.
- Die flexible Bildung von intermodalen Mobilitätsketten durch die Verknüpfung von ÖPNV und Fahrrad wird gefördert. Das Vorhalten eines öffentlichen Fahrradverleihsystems kann, nicht zuletzt vor dem Hintergrund stark steigender Energiepreise und durch Inflation sinkender Realeinkommen, den Umstieg vom MIV auf die Verkehrsträger des Umweltverbundes fördern.

Im Rahmen der vergebenen Prozessbegleitung erfolgte vor diesem Hintergrund eine Markterkundung und Konzepterstellung für die angestrebte Ausschreibung. Nach Beendigung der beiden Arbeitspakete hat das Planungsbüro ein Eckpunktepapier erstellt. Dieses Papier (siehe Anlage) beschreibt die Eckpunkte für das geplante öffentliche Fahrradverleihsystem und stellt die Grundlage für die Leistungsbeschreibung dar, die für das Vergabeverfahren zu erstellen ist.

Inhalte des Eckpunktepapiers

Inhaltlich stehen die folgenden Punkte dabei im Fokus:

- Art des Systems
- Kundenprozesse
- Tarife und Umgang mit Geschäftskunden
- Service und technische Integration
- Vertragslaufzeit
- Zeitplan

Grundlage des Eckpunktepapiers ist zum einen die durch team red im Jahr 2020 angefertigte Machbarkeitsstudie sowie die zu Beginn 2023 durchgeführten Markterkundungsgespräche. Hierbei einbezogen waren sowohl die NiWo als auch der AStA und die Verwaltung der TU Braunschweig als Träger des bestehenden Fahrradverleihangebots in Braunschweig. Zielsetzung des geplanten städtischen Fahrradverleihsystems ist ein gesamtstädtisches Angebot. Das aktuell verfügbare Angebot soll darin aufgehen.

Stellungnahme der im „Austausch Radverkehr“ Beteiligten

Das Eckpunktepapier wurde den Vertreter*innen der Mobilitätsverbände aus dem Beteiligungsformat „Austausch Radverkehr“ im Vorfeld zur Verfügung gestellt. In der ergangenen Rückmeldung wird die Realisierung eines Fahrradverleihsystems grundsätzlich begrüßt. Es wird betont, dass das Ziel ein attraktives, preiswertes Angebot sein muss, um einen Anreiz hin zu mehr nachhaltiger Mobilität zu schaffen.

In diesem Zusammenhang wird beispielsweise auf die Positionierung und das Bediengebiet eines künftigen Verleihangebots eingegangen. Diesbezüglich kann zugesichert werden, dass die Standorte für die Stationen zwischen Betreiber und der Stadt abgestimmt werden.

Als mögliche Betreiberin des Fahrradverleihsystems wurde seitens der Verbände die BSVG benannt. Hier hatte es bereits im Vorfeld Gespräche gegeben. Aufgrund der derzeitig von der BSVG zu bewältigenden Aufgaben (Stadtbahnausbau, Elektrifizierung der Busflotte, etc.) stehen dort jedoch keine Ressourcen für die Betreuung eines Fahrradverleihsystems zur Verfügung.

Ferner wird der Hinweis bezüglich der Schaffung einer lokalen Identifikationsmarke in Verbindung mit einer kombinierten Angebotsgestaltung für ÖPNV und Fahrradverleihangebot bei der Finalisierung der Leistungsbeschreibung geprüft.

Weitere Punkte der Stellungnahme betreffen tiefergehende Detailfragen, die noch nicht auf der Ebene des Eckpunktepapiers geklärt werden.

Der angestoßene Austausch wird darüber hinaus durch das Beteiligungsformat „Austausch Radverkehr“ im weiteren Verlauf der Etablierung eines städtischen Verleihangebots weitergeführt werden.

Weiteres Vorgehen

In der zweiten Jahreshälfte des Jahres 2023 soll die Ausschreibung für das Fahrradverleihsystem vorbereitet und die Vergabe durchgeführt werden. Ziel ist, das gesamtstädtische Fahrradverleihsystem im nächsten Jahr in Betrieb zu nehmen.

Leuer

Anlage/n:

Eckpunktepapier: Fahrradverleihsystem Braunschweig

Öffentliches Fahrradverleihsystem für die Stadt Braunschweig

Eckpunkte für die zu erstellen Leistungsbeschreibung



Öffentliches Fahrradverleihsystem für die Stadt Braunschweig

Eckpunkte für die zu erstellende Leistungsbeschreibung

für die Stadt Braunschweig

team red Deutschland GmbH

Almstadtstraße 7
10119 Berlin

Tel. + 49 (0) 30 138 986 35

Fax + 49 (0) 30 138 986 36

info@team-red.net

www.team-red.net

Projektleiter Axel Quanz

Mitwirkende Hannes Schreier

Berlin, 28.03.2023

BILDNACHWEIS | Titelbild: Braunschweig Stadtmarketing GmbH / Marek Kruszewski

Inhaltsverzeichnis

1.	Einführung	4
2.	Art des Systems	4
2.1	Art der Stationen	4
2.2	Stationsstandorte und Bedienggebiete	5
2.3	Art, Ausstattung, Gestaltung der Räder	8
3.	Kundenprozesse	8
4.	Tarife und Umgang mit Geschäftskunden-Vereinbarungen (B2B)	9
4.1	Eckpunkte Tarifsystern	9
4.2	Umgang mit Geschäftskunden (B2B-Vereinbarungen)	9
5.	Service und technische Integration	10
6.	Vertragslaufzeit	10
7.	Zeitplan	11

1. Einführung

Das vorliegende Papier beschreibt die Eckpunkte für das geplante öffentliche Fahrradverleihsystem für Braunschweig und stellt die Grundlage für die für das Vergabeverfahren zu erstellende Leistungsbeschreibung dar.

Grundlage für das vorliegende Eckpunktepapier ist zum einen die durch team red im Jahr 2020 angefertigte Machbarkeitsstudie sowie die zu Beginn des Jahres durchgeführten Markterkundungsgespräche. Hierbei einbezogen waren auch die Nibelungen Wohnbaugesellschaft als auch ASTA und Verwaltung der TU Braunschweig als Träger des bisher in Braunschweig verfügbaren Fahrradverleihsystems.

Zielsetzung des geplanten städtischen Fahrradverleihsystems ist ein gesamtstädtisches Angebot, in welches die beiden aktuell verfügbaren Angebote überführt werden. Hierzu besteht Einigkeit bei den beiden o. a. Trägern.

2. Art des Systems

Übergeordnete Zielsetzung des Systems sollte es sein,

- einem möglichst großen Teil der Bevölkerung einen Zugang zu dem System zu ermöglichen,
- die Nutzung des Systems für relevante Start-Ziel-Verknüpfungen zu ermöglichen,
- insbesondere im Innenstadtbereich ein geordnetes Erscheinungsbild des Systems zu gewährleisten,
- den Nutzenden Räder in ansprechender Qualität und in technisch einwandfreiem Zustand zur Verfügung zu stellen.

Hierzu sind folgende Eckpunkte für die Leistungsbeschreibung vorgesehen:

2.1 Art der Stationen

- Analog zur bisherigen Umsetzung sollen Stationsstandorte als sog. „virtuelle“ Stationen ausgeführt werden.
- D.h. es sind keine baulichen Maßnahmen wie Aufbau spezieller Fahrradständer und dafür erforderlicher Tiefbauarbeiten oder die Anbringung interaktiver Terminals mit hierfür erforderlicher Stromversorgung vorgesehen.
- Wo städtebaulich zugelassen, sollten jedoch eine einfache Bodenmarkierung sowie ein kennzeichnendes Schild angebracht werden, so dass die Standorte für alle Nutzenden verständlich als solche erkannt werden können. Wichtig ist eine einheitliche Erkennbarkeit des Systems im gesamten Stadtgebiet.
- Der Nibelungen Wohnbaugesellschaft soll weiterhin ermöglicht werden, Stationen baulich in ihre Objekte zu integrieren. Diese sind öffentlich zugänglich zu errichten, so dass dort alle Nutzenden des Systems Räder entleihen bzw. zurückgeben können.

- In dafür durch die Stadt freigegebenen Bereichen (s. Bedienggebiete) wird es den Bietern zudem freigestellt, weitere Angebotsformen wie Flex-Straßen oder Flexzonen einzurichten. In den Angeboten haben die Bieter hierzu ein Konzept zu erarbeiten, welches die angedachten Angebotsformen und die Vorgehensweise bei der Festlegung der Angebotsformen mit Blick auf den Anspruch, ein für die Bevölkerung Braunschweigs möglichst gut zu erreichendes und einfach nutzbares System zu etablieren, darlegt.
- Ebenfalls sollen die Bieter darlegen, wie während der Vertragslaufzeit auf tatsächliche Nutzungszahlen und ggf. neu erkannte Bedarfe reagiert wird, etwa durch die Verlagerung bestehender oder Einrichtung neuer Stationen.

2.2 Stationsstandorte und Bedienggebiete

Die derzeit 40 Stationsstandorte von Nibelungen-Bike und Campus-Bike sollen grundlegend übernommen werden. Sofern einzelne Standorte aus Sicht der ausgewählten Betreiber als ungeeignet eingeschätzt werden, kann mit Zustimmung der Stadt sowie je nach Standort der Nibelungen-Wohnbaugesellschaft bzw. des ASTA auf die Übernahme verzichtet werden. Die bisherigen Standorte sind in der u. a. Karte (Abbildung 1) eingezeichnet.

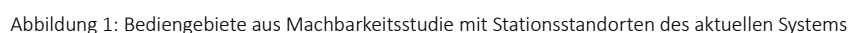
Grundsätzlich sind folgende Anforderungen an Stationen vorgesehen:

- Auf bauliche Maßnahmen sollte wo möglich verzichtet werden. Wo immer möglich sollte mit sog. „virtuellen“ Stationen gearbeitet werden, die nur digital definiert sind und ergänzend durch einfache Bodenmarkierungen und/oder ein gut erkennbares Schild markiert werden.
- Standorte für Stationen werden durch den Betreiber vorgeschlagen und bedürfen der Zustimmung durch die Stadt Braunschweig.
- Zur Erreichung möglichst vieler Kundengruppen ist ergänzend zu Stationen grundsätzlich die Einrichtung von Flexstraßen und Flexzonen möglich. Die Einrichtung entsprechender Flexstraßen bzw. Flexzonen bedarf der Zustimmung durch die Stadt Braunschweig. Die Zustimmung kann durch die Stadt Braunschweig widerrufen werden, z. B. bei einer erhöhten Beschwerdelage, gehäuft auftretenden Verkehrsbeeinträchtigungen oder bei der Einrichtung von gemeinsamen Abstellzonen für Shared Mobility Angeboten durch die Stadt Braunschweig.
- Möglich soll es zudem sein, ausgehend von einer zu Beginn festgelegten Startkonfiguration das System um weitere Stationen während der Vertragslaufzeit zu ergänzen. Die Vorgehensweise hierzu ist durch die Bieter in einem Bedienkonzept dazulegen.
- Vorschläge für neue Stationsstandorte werden durch den Betreiber erarbeitet und mit der Stadt abgestimmt.
- Möglich sind zudem weitere öffentlich 24/7 zugängliche Standorte auf Privatgrundstücken (s. Kap. 4.2)

Hinsichtlich des Bedienggebietes erfolgen folgende Differenzierungen:

- Gebiete, in denen ausschließlich virtuelle Verleihpunkte-/Stationen zulässig sind, jedoch keine Flex-Angebote wie Flex-Straßen oder -Zonen.

- In Abbildung 1 sind die in der Machbarkeitsstudie skizzierten Bediengebiete dargestellt. In der nachfolgenden Tabelle 1 ist jedes Gebiet den o. a. Kategorien zugeordnet.



ID	Gebiet	Kategorie	Stationsart
1	Innenstadt	MUSS	Nur Stationen
2	Nordstadt/Lehndorf	MUSS	Stationen, flex möglich
3	Forschungsflughafen	MUSS	Nur Stationen
4	Ackerstraße	SOLL	Nur Stationen
5	Betriebshof BVG	SOLL	Nur Stationen
6	Weststadt/Broitzem	SOLL	Stationen, flex möglich
7	Kanzlerfeld	SOLL	Stationen, flex möglich
8	Gliesmarode/Volkmarode	SOLL	Stationen, flex möglich
9	Lindenberg	SOLL	Stationen, flex möglich
10	Südstadt	SOLL	Stationen, flex möglich
11	Melverode/Stöckheim	SOLL	Stationen, flex möglich
12	Rüningen	SOLL	Stationen, flex möglich
13	Veltenhof/Rühme	SOLL	Stationen, flex möglich
14	Wenden/Gewerbegebiet Hansestr.-Ost	SOLL	Stationen, flex möglich
15	Rühme-Nord	SOLL	Stationen, flex möglich
16	Querum-Nord	SOLL	Stationen, flex möglich
17	Querum-Süd	SOLL	Stationen, flex möglich

Tabelle 1: Übersicht Gebiete

2.3 Art, Ausstattung, Gestaltung der Räder

Folgende Anforderungen sind an die Räder vorgesehen:

- im Basis-Angebot nur muskelbetriebene Räder, Lastenräder und Pedelecs als Option für B2B-Kunden
- Soll-Größe der Flotte: mindestens 500-Räder
- Berücksichtigung einer Beschaffungsoption für weitere Räder
- Muss-Anforderung 3-Gang-Schaltung, Soll-Anforderung 7 Gänge oder mehr
- keine gesonderte Lackierung der Räder, jedoch Beklebung der Räder mit Systemnamen und-Logo soll möglich sein
- schrittweiser Aufbau der Flotte zulässig, zu Projektbeginn ist auch der Einsatz gebrauchter Räder zulässig, sofern diese in einem fabrikneuen Rädern ähnelnden neuwertigen Zustand sind
- Werbeflächen sind zulässig, Sicherung von Werbeflächen an 100 Rädern für die Nibelungen-Wohnbaugesellschaft, Für eine Nutzung dieser Option durch die NiWo ist eine Zustimmung durch die Stadt erforderlich. Weitere Werbeflächen ab dem 2. Vertragsjahr durch Betreiber vermarktbar unter Berücksichtigung einer Ausschlussliste und mit Genehmigungsvorbehalt für die Stadt

3. Kundenprozesse

An die Kundenprozesse werden folgende Anforderungen gestellt:

- Die Nutzung des Systems soll grundsätzlich durch eine durch den Betreiber zur Verfügung gestellte App möglich sein.
- Über die App soll das Auffinden verfügbarer Räder, Start und Beendigung von Entleihvorgängen sowie eine Übersicht angefallener Kosten sowohl für die aktuelle Fahrt als auch für definierbare Zeiträume (z. B. aktueller Tag, aktueller Monat) sowie die Registrierung für das System möglich sein.
- Für Informationen zum System sowie die Verwaltung des eigenen Kundenkontos soll zudem eine Homepage angeboten werden.
- Als Rückfallebene für Mietvorgänge soll zudem mindestens ein weiterer Zugangskanal (z. B. telefonisch erreichbarer Sprachcomputer) angeboten werden
- Zudem soll für Rückfragen eine telefonische Hotline (mindestens in deutscher Sprache) eingerichtet werden, die täglich mindestens in den Zeiten zwischen 06:00 Uhr und 20:00, idealerweise 24/7 erreichbar ist.

4. Tarife und Geschäftskunden-Vereinbarungen (B2B)

4.1 Eckpunkte Tarifsysteem

Für das Tarifsysteem sind folgende Eckpunkte vorgesehen:

- keine Registrierungsgebühren
- keine „Freischaltgebühren“ für die Öffnung eines Rades
- Standardtarif: 1€ je 15min
- bis zu vier Räder je Nutzer gleichzeitig entleihbar
- für Studierende und Mieter der Nibelungen-Wohnbaugesellschaft: 30 Minuten frei je Fahrt (1. Rad einer Entleihe, weitere Räder wie Standardtarif), danach Standardtarif
- B2B-Kunden: Individuelle Vereinbarungen (s. Kap. Umgang mit B2B-Vereinbarungen)
- Die Einnahmen aus Nutzungsentgelten stehen vollständig dem Betreiber zu.

4.2 Umgang mit Geschäftskunden (B2B-Vereinbarungen)

- Den Betreibern steht es frei, eigenständig weitere B2B-Vereinbarungen zu treffen. Die Vereinbarungen können dabei gesonderte Tarife für B2B-Kunden, die Errichtung gesonderter Stationen sowie die Erweiterung der Flotte umfassen.
- B2B-Vereinbarungen sind von der Stadt zu genehmigen. Die Stadt erstellt hierzu eine Anforderungsliste an geeignete B2B-Kunden.
- Die Stadt unterstützt die Betreiber hinsichtlich der Anbahnung von Kontakten, ist jedoch selbst nicht Verhandlungspartnerin.
- Einnahmen aus B2B-Vereinbarungen stehen dem Betreiber zu.

5. Service und technische Integration

- Die Räder sollen mindestens 1x pro Woche einer Sichtprüfung unterzogen werden.
- Mindestens 1x pro Jahr (idealerweise 2x pro Jahr) sollen die Räder zudem einem umfangreichen Check unterzogen werden.
- Für die Wartung der Räder soll eine Werkstatt vor Ort betrieben werden. Die Einbindung lokaler Partner (z. B. lokale Fahrradhändler, soziale Werkstätten) wird begrüßt.
- Es wird angestrebt, für den Betrieb des Systems erforderliche Serviceleistungen z. B. für Wartung und Relokation von Rädern möglichst emissionsarm z. B. durch den Einsatz von Lastenrädern oder Elektrofahrzeugen durchzuführen. Hierzu ist durch die anbietenden Betreiber mit dem Angebot ein Servicekonzept vorzulegen.
- Der Betreiber hat einen entscheidungsbefugten Projektleiter inkl. Stellvertreter zu benennen, der im Falle von Störungen des Systems oder ggf. erforderlichen temporären Sperrungen von Stationen (z. B. wegen Veranstaltungen oder erforderlichen Reinigungsarbeiten) kurzfristig erforderliche Maßnahmen veranlassen kann.
- Für das Reporting zu Nutzungszahlen ist ein digitales Dashboard einzurichten, über das sowohl die Stadt als auch freigeschaltete Kooperationspartner für beliebige Zeiträume bzw. Stationen Informationen abrufen und exportieren können.
- Für Nutzende soll über die App des Betreibers jederzeit ersichtlich sein, wo freie Räder zur Verfügung stehen. Für die Integration dieser Information in weitere Apps (z. B. des ÖPNV) soll zudem eine Schnittstelle eingerichtet werden, über die jederzeit die Standorte verfügbarer Räder abgefragt werden können. Die entsprechenden Daten sollen über einen öffentlich zugänglichen Link im GBFS-Format (General Bikeshare Feed Specification)¹ zur Verfügung gestellt werden.

6. Vertragslaufzeit

Es wird empfohlen, das System mit einer Vertragslaufzeit von 5 Jahren inkl. einer Verlängerungsoption um 2 Jahre auszuschreiben.

¹ <https://github.com/MobilityData/gbfs>

7. Zeitplan

Folgender Zeitplan ist vorgesehen:

Nr.	Bezeichnung	Datum
1	Erstellung Erstfassung Leistungsverzeichnis	09.06.2023
2	Veröffentlichung Teilnahmewettbewerb	26.06.2023
3	Bewerbungsschluss zur Teilnahme am Teilnahmewettbewerb	26.07.2023
4	Auswahl von Teilnehmern für das weitere Verfahren und Versand der Absageschreiben bis voraussichtlich	Bis 04.08.2023
5	Versendung der Angebotsaufforderung voraussichtlich	08.08.2023
6	Bieterkolloquium	KW 34
7	Angebotsfrist voraussichtlich bis	08.09.2023
8	Bietergespräche nach vorheriger schriftlicher Einladung voraussichtlich	KW 39
9	Ggf. Aufforderung zur Abgabe optimierter Angebote	KW 40
10	Ggf. Frist für optimierte Angebote	KW 42
11	Prüfung Angebote	Bis KW 45
12	RPA	KW 46/47
13	Beteiligung der politischen Gremien zur beabsichtigten Auftragsvergabe/ RPA Beteiligung	AMTA 06.12.23
14	Versendung der Bieterinformation gemäß § 134 GWB	07.12.2023
15	Zuschlagserteilung	18.12.2023
16	Start des Systems	01.04.2024

Tabelle 2: Zeitplan Ausschreibung, Vergabe und Systemstart

Betreff:

Ausweitung und Verdichtung der Parkzonen für E-Scooter

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

16.05.2023

Beratungsfolge:

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Beantwortung)

13.06.2023

Status

Ö

Sachverhalt:

Mit Einrichten von Parkzonen für E-Scooter innerhalb der Okerumflut (Mitteilung 22-19247) wurde im vergangenen Jahr eine deutliche Entspannung hinsichtlich unachtsam abgestellter E-Scooter erreicht. Durch die Beschränkung dieser Regelung auf den Bereich innerhalb der Okerumflut sind weite Teile des Stadtgebiets jedoch nach wie vor mit den selben Problemen konfrontiert wie zuvor. Eine Ausweitung der Parkzonen auf weitere Teile des Stadtgebiets erscheint daher seit längerem sinnvoll und geboten und wird auch von weiten Teilen der Einwohnendenschaft sowie der Politik gewünscht und befürwortet. Dies zeigen nicht zuletzt auch zahlreiche Anträge seit Ende letzten Jahres in den entsprechenden Stadtbezirksräten:

- Stadtbezirksrat 130 Mitte, Bündnis 90/Grüne, Vorlage 22-19802;
- Stadtbezirksrat 120 Östliches Ringgebiet, Bündnis 90/Grüne, Vorlage 22-19834;
- Stadtbezirksrat 310 Westliches Ringgebiet, Interfraktionell, Vorlage 22-19905;
- Stadtbezirksrat 111 Hondelage-Volkmarode, SPD/Bündnis 90/Grüne/BIBS, Vorlage 22-19943;
- Stadtbezirksrat 330 Nordstadt-Schunteraue, Interfraktionell, Vorlage 22-20210;
- Stadtbezirksrat 221 Weststadt, SPD/Bündnis 90/Grüne/Die LINKE., Vorlage 23-20578.

Darüberhinaus zeigt sich, dass E-Scooter häufig als Teil intermodaler Mobilität, insbesondere in Kombination mit dem ÖPNV, genutzt werden. Dementsprechend wichtig ist es, dass die ausgewiesenen Parkzonen für E-Scooter in unmittelbarer Umgebung der Haltestellen des ÖPNV zu finden sind, sodass ein direkter Umstieg zwischen ÖPNV und E-Scootern erleichtert wird. Hierauf wurde gemäß Mitteilung 22-19247 auch teilweise geachtet. Innerhalb der Okerumflut trifft dies jedoch schätzungsweise nur für weniger als die Hälfte der Haltestellen zu. Der in der Anlage befindliche Vergleich der Standorte aller Haltestellen des ÖPNV (lila) mit denen der vorhandenen Parkzonen für E-Scooter (blau) versucht dies zu veranschaulichen. Die vorgenommenen Markierungen sollen einen groben Überblick geben, welche Haltestellen besser (grün) und welche schlechter (rot) an das E-Scooter-Verleihnetz angeschlossen sind.

Vor diesem Hintergrund fragen wir:

1. Wann ist aus Sicht der Verwaltung mit einer Ausweitung der Parkzonen für E-Scooter auf weitere Teile des Stadtgebiets (bspw. Zone A2, Zone B, Zone C der Geschäftsgebiete für E-Scooter-Sharing gemäß Infoseite E-Scooter der Stadt) zu rechnen?

2. Welche Daten zu Auslastung bzw. Nutzungsverhalten der bisherigen Parkzonen für E-Scooter sind der Verwaltung bekannt, zugänglich oder über die E-Scooter-Sharing-Anbieter erhältlich?

3. Welche Möglichkeiten sieht die Verwaltung sowohl in Bezug auf den Zeitrahmen, als auch in Bezug auf die Anzahl zusätzlicher Parkzonen, das Netz der E-Scooter-Parkzonen innerhalb der Okerumflut zu verdichten?

Öffentliche Verweise:

Mitteilung 22-19247: <https://ratsinfo.braunschweig.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=1025204>

Vorlage 22-19802: <https://ratsinfo.braunschweig.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=1025965>

Vorlage 22-19834: <https://ratsinfo.braunschweig.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=1026003>

Vorlage 22-19905: <https://ratsinfo.braunschweig.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=1026080>

Vorlage 22-19943: <https://ratsinfo.braunschweig.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=1026140>

Vorlage 22-20210: <https://ratsinfo.braunschweig.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=1026533>

Vorlage 23-20578: <https://ratsinfo.braunschweig.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=1027055>

Anlagen:

Infoseite E-Scooter der Stadt:

https://www.braunschweig.de/leben/stadtplan_verkehr/sharing_Angebote/e-tretrollersharing.php

