

Betreff:

Mobilitätsentwicklungsplan - Prüfauftrag Zielszenario

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

24.11.2023

Beratungsfolge

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben
(Entscheidung)

Sitzungstermin

06.12.2023

Status

Ö

Beschluss:

Die Verwaltung wird beauftragt,

1. den als Anlage beigefügten Vorschlag des Zielszenarios mit den jeweilig zugeordneten Maßnahmen als Handlungsrahmen des Mobilitätsentwicklungsplans (MEP) zu prüfen und
2. im Rahmen der in 1. genannten Prüfung einen Vorschlag zur Optimierung der im Zielszenario gesetzten Maßnahmen auszuarbeiten, um dem Ziel der Klimaneutralität besser gerecht zu werden.

Mit diesem Beschluss wird die Auswahl der Maßnahmen für die Prüfung des Zielszenarios festgelegt.

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 in der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei dem Prüfauftrag des Zielszenarios um einen Beschluss zur Festlegung grundlegender Ziele der Verkehrsplanung der Stadt Braunschweig, für den der Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben beschlusszuständig ist.

Anlass:

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

Entsprechend des Prüfauftrags der Zukunftsszenarien (vgl. DS 22-20226-01-02) wurden die drei Zukunftsszenarien (01 Smarte Mobilität, 02 Starker Umweltverbund und 03 Stadtraum für Menschen), mit dem Ziel ein Zielszenario mit den wirksamsten Maßnahmen auszuwählen, geprüft. Die hierfür angewandte Methodik basiert auf einer qualitativen und quantitativen Bewertung (Erläuterung der Bewertungsmethodik vgl. DS 23-20864).

Nach der finalen Auswertung der Zukunftsszenarien wird das Zielszenario mit insgesamt 88 Maßnahmen zur Prüfung vorgeschlagen. Die ausgewählten Maßnahmen zeigten im Verlauf der Prüfung eine besonders hohe Wirkung auf die strategischen Zielfelder des MEP

sowie die Erreichung der städtischen Ziele (z. B. Klimaneutralität bis möglichst 2030, Erreichbarkeit der Innenstadt). Neben den strategischen Zielfeldern wurde auch auf die Berücksichtigung aller Handlungsfelder (Stichwort: Beachtung aller Verkehrsmittel) geachtet. Die Rückmeldungen aus den MEP-Arbeitskreisen, weiteren interessierten Braunschweiger Akteuren und der Öffentlichkeit sind in die Bewertung eingeflossen.

Mit dem Beschluss zum Prüfauftrag des Zielszenarios liegt die Grundlage vor, um den nächsten MEP-Prozessschritt zu starten: Modellierung des Zielszenarios, Konkretisierung hinsichtlich der Erreichung der Klimaziele. Im Anschluss wird, aufbauend auf ein geprüftes und abgestimmtes Zielszenario, ein Handlungs- und Umsetzungskonzept aufgestellt. Der MEP soll als Gesamtwerk im Sommer 2024 beschlussfähig vorgelegt werden.

Prozess:

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



Abbildung 1 Prozess des Mobilitätsentwicklungsplans

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

Dieser Aufbau im Vorgehen ermöglichte eine Betrachtung der Wirkung der Maßnahmenbündel in den jeweiligen Zukunftsszenarien. Die Zukunftsszenarien wurden mit Hilfe des Verkehrsmodells der Stadt Braunschweig auf ihre verkehrlichen Wirkungen hin untersucht (quantitative Bewertung) und mittels Matrix bewertet (qualitative Bewertung). Die Ergebnisse der Bewertung wurden zu einem Zielszenariovorschlag zusammengestellt. Auf Basis der Prüfung des Zielszenarios und der finalen Festlegung wird das Handlungs- und Umsetzungskonzept erstellt. Das Handlungs- und Umsetzungskonzept beinhaltet ebenfalls die Zeit-, Personal- und Finanzplanung zur Umsetzung des MEP.

Basisszenario:

Das Basisszenario setzt die Beschlüsse der Politik und die prognostizierten Entwicklungen (z. B. Bevölkerung, Bebauung) mit Stand 2022 um. Damit stellt es den aktuellen Entwicklungstrend der Braunschweiger Mobilität und Stadtentwicklung dar. Das Basisszenario ist Grundlage aller Szenarien, so ist das Basisszenario auch im Zielszenario integriert. Die Maßnahmen werden aufgrund bereits vorliegender Beschlüsse nicht explizit in der Maßnahmenliste des Zielszenario-Vorschlags erwähnt.

Folgende Maßnahmen werden unter anderen neben der Bevölkerungsentwicklung und zukünftigen Bebauungen im Basisszenario eingebunden:

Im Handlungsfeld des Radverkehrs kommt es zur Umsetzung des Ziele- und Maßnahmenkatalogs "Radverkehr in Braunschweig" (ZMK). Dieser berücksichtigt die folgenden Maßnahmen:

- | | | |
|--|---|---|
| • Markierung von Fahrradfurten | • Mehr Fahrradabstellanlagen an Bushaltestellen und städtischen Einrichtungen | • Verbesserte Überwachung im Straßenverkehr |
| • Jährlicher Bericht der Unfallkommission zu Fahrradunfällen | • Mehr Fahrradabstellanlagen in Wohngebieten | • Werbung für mehr Radverkehr |
| • Gesamtplanung eines Radverkehrsnetzes | • Verbesserungen bei Radwegereinigung und Winterdienst | • Bürgerbeteiligung |
| • Qualitätsstandards im Radverkehr umsetzen | • Qualitätsoffensive für Radwege | • Ausschöpfung von Fördermitteln |
| • Analyse zu bestehenden Hindernissen im Radverkehrsnetz | • Fahrradverkehr an Baustellen verbessern | • Automatische Radverkehrszählung |
| • Definition von einzuhaltenden Qualitätsstandards | • Anforderungsampeln für Radverkehr nach Möglichkeit abschaffen | • Beleuchtung von Radwegen |
| • Radverkehrsführungen in Knotenpunkten | • Optimierung der Ampelschaltungen verkehrsträgerübergreifend | • Lastenrad-Förderung |
| • Ausbauziel bis 2030 | • Verstärktes Engagement für Verkehrssicherheit im Radverkehr | |

Im Handlungsfeld Öffentlicher Verkehr sind folgende Maßnahmen im Basisszenario bereits eingebunden:

- Konsequenter Einsatz für die Umsetzung des Stadtbahnausbaukonzepts

Ergebnisse Prüfauftrag Zukunftsszenarien:

Ergebnisse der qualitativen Bewertung

Alle Maßnahmen wurden durch das Gutachterbüro in der qualitativen Bewertung im Zukunftsszenario aber auch einzeln bezüglich ihres Zielerreichungsgrades bewertet.

Die Ergebnisse der qualitativen Bewertung wurden im Rahmen eines sechsstündigen

Workshops den MEP-Arbeitskreisen und Interessensvertretern der Stadt vorgestellt, erläutert und diskutiert. Ziel des gemeinsamen Treffens am 05.09.2023 war die Auswahl der Maßnahmen, welche für die zukünftige Mobilität in Braunschweig relevant sind und damit in das Zielszenario gewählt werden sollten. Der Workshop hatte drei divers geformte Gruppen, welche gleichzeitig je einen Zielszenariovorschlag erarbeiteten. Somit entwickelten sich drei Vorschläge für das Zielszenario.

Ein weiterer Vorschlag für das Zielszenario wurde analog des eben genannten Workshops stadtverwaltungsintern erstellt. Somit entstand ein vierter Vorschlag für das Zielszenario.

Ein fünfter Vorschlag für das Zielszenario entstand durch die Bürgerinnen und Bürger Braunschweigs. Das sogenannte „Bürger:innen-Szenario“ wurde in der Zeit vom 16. bis zum 21.09.2023 auf dem Platz der Deutschen Einheit im Verlauf der Europäischen Mobilitätswoche 2023 erarbeitet. Dabei konnten Bürgerinnen und Bürger entweder mit Klebepunkten an vorbereiteten Säulen, welche alle Maßnahmen aufgeführt hatten, oder mittels eines Papierbogens für ihre favorisierten Maßnahmen stimmen. Die Betreuung vor Ort zur Einbeziehung der Passierenden erfolgte durch permanent anwesendes Fachpersonal.

Ein weiterer Vorschlag zum Zielszenario wurde von den Gutachterbüros erstellt. In diesem Auswahlprozess flossen sowohl die qualitative als auch die quantitative, modellbasierte Bewertung der Maßnahmen ein. Diese wurden durch die Erfahrung und Expertise der bearbeitenden Gutachterbüros aus vorherigen Verfahren ergänzt. Ebenso wurden Maßnahmen herausgestellt, welche eine große Wirkung auf den Treibhausgasausstoß (THG-Wert) haben.

Alle sechs Vorschläge für das Zielszenario wurden miteinander verschnitten. Die Gemeinsamkeiten und Unterschiede in der Auswahl der Maßnahmen wurden dabei hinsichtlich der Zielerreichung der strategischen Zielfelder des MEP abgewogen. Im Zuge der Verschneidung und auf Grundlage der Rückmeldungen aus den Auswahlprozessen wurden vereinzelt sprachliche Anpassungen in den Maßnahmentiteln und/oder -beschreibungen vorgenommen.

Ergebnisse der quantitativen Bewertung

Die Maßnahmen des Prüfauftrages wurden für die quantitative Bewertung im Verkehrsmodell der Stadt Braunschweig eingebunden und in den Zukunftsszenarien geprüft (Werktagsverkehr Mo-Fr). Die quantitative Bewertung trifft Aussagen zu:

- Modal Split (Fuß, Rad, ÖV, MIV)
 - Wegeanteile (Anzahl Fahrten und Wege/Tag)
 - Verkehrsleistung (Personenkilometer/Tag)
- Fahrleistung im Netz im Stadtgebiet BS ohne BAB A2 und A39 in (Fahrzeugkilometer/Jahr) in der Unterteilung nach Pkw, leichten Nutzfahrzeugen (LNFz), LKW > 3,5 t, Bus
- THG-Emissionen im Stadtgebiet BS ohne BAB A2 und A39 in (Tsd t CO₂-Äq/Jahr) in der Unterteilung nach Pkw, LNFz, LKW > 3,5 t, Bus

Zusammengefasst ergeben sich folgende Ergebnisse bei der Auswertung der einzelnen Zukunftsszenarien:

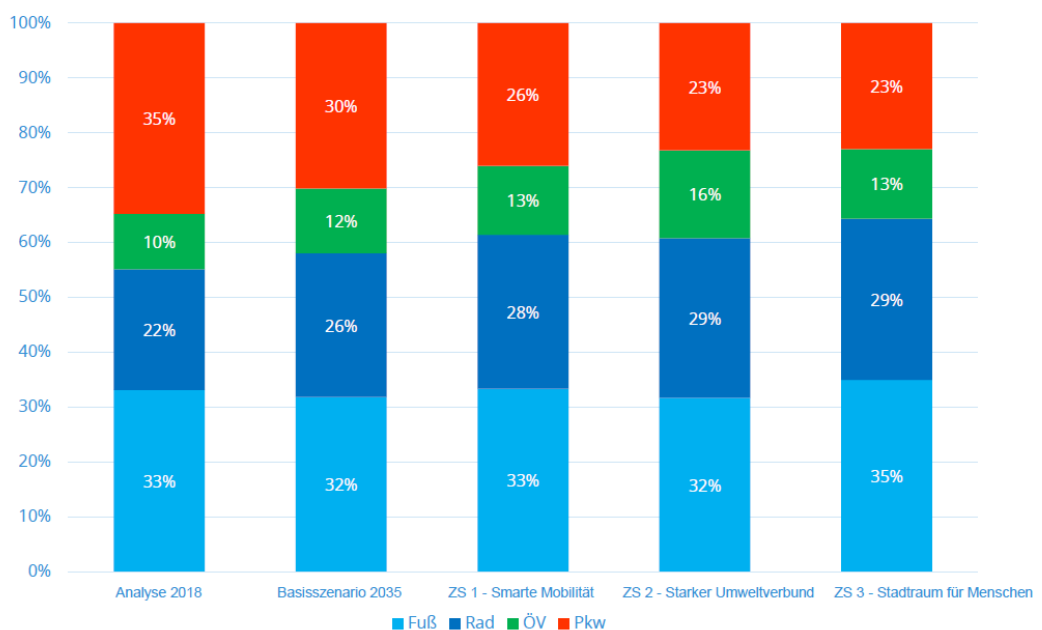
- Im Binnenverkehr (Start und Ziel im Stadtgebiet) erreichen alle drei Zukunftsszenarien hohe Wegeanteile im Umweltverbund, der MIV-Anteil sinkt auf Anteile von 23-26% ab.
- Im Ziel- und Quellverkehr (Ein-/Auspendler) zeigen sich ebenfalls deutliche Verlagerungen der Wegeanteile auf ÖV und Radverkehr, es verbleiben allerdings MIV-Anteile zwischen 69 und 75%.
- Bei der Verkehrsleistung zeigen sich weniger starke Effekte, da die modalen Verlagerungen eher auf den kurzen Wegen erfolgen (Fuß- und Radverkehr).

- Die Fahrleistungen im Kfz-Verkehr im Stadtgebiet sinken je nach Zukunftsszenario um 6% bis 14% gegenüber dem Analysefall 2018. Dabei zeigen sich die stärksten Abnahmen im Umweltverbund-Szenario aufgrund der Verlagerungen auf den ÖV mit längeren Fahrtweiten.
- Die THG-Emissionen im Kfz-Verkehr im Stadtgebiet sinken je nach Zukunftsszenario um 34% bis 36% gegenüber dem Analysefall 2018, dabei gründen 28% Reduktion auf die Elektrifizierung der Fahrzeugflotte.
- Kein Zukunftsszenario erreicht allein das Ziel der Klimaneutralität.

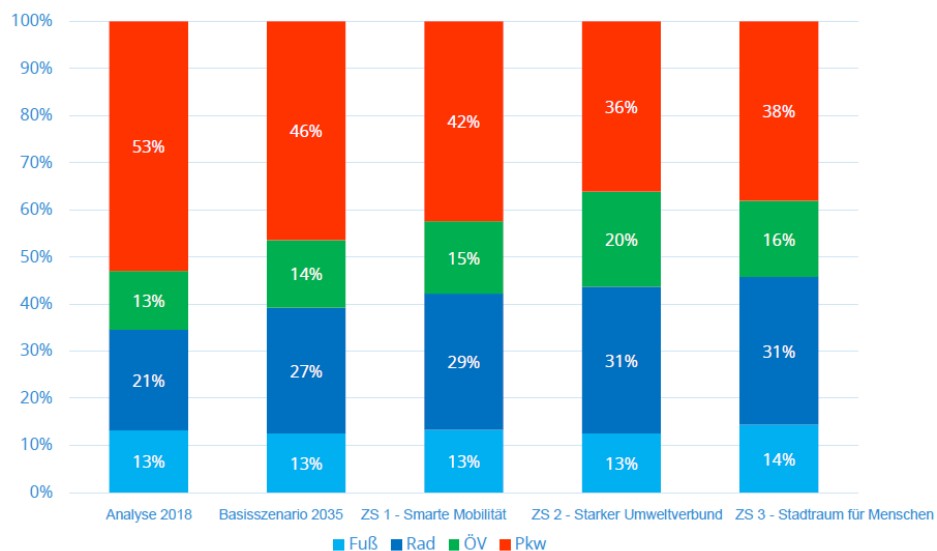
Es ist bei diesen Ergebnissen zu berücksichtigen, dass das finalkalibrierte Verkehrsmodell noch nicht vorliegt. Eine höhere Sensibilität des Verkehrsmodells auf die Maßnahmen ist zu erwarten. Die wichtigsten Aussagen sind im Folgenden bildlich dargestellt.

Aussagen zum Modal Split im Binnenverkehr

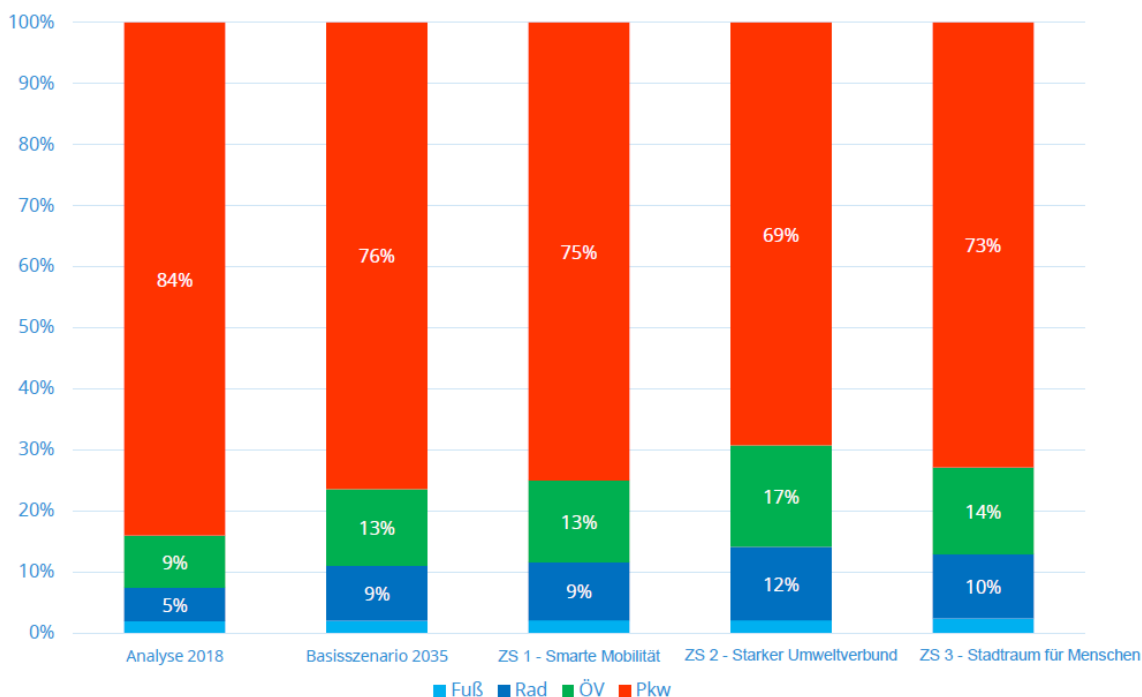
Ergebnisse Modal Split - Wege - Binnenverkehr



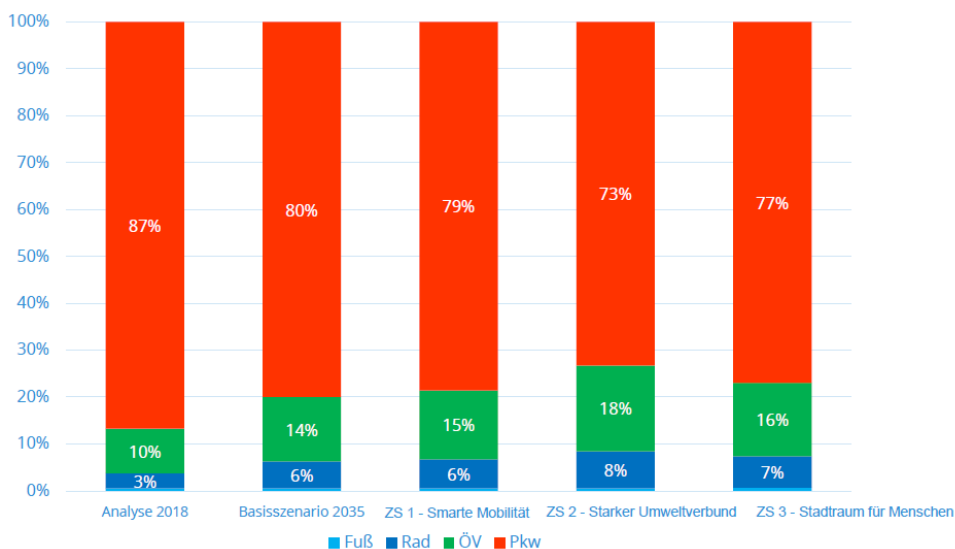
Ergebnisse Modal Split - Verkehrsleistung - Binnenverkehr



Ergebnisse Modal Split - Wege - Ziel- und Quellverkehr



Ergebnisse Modal Split - Verkehrsleistung - Ziel- und Quellverkehr



Ergebnisse

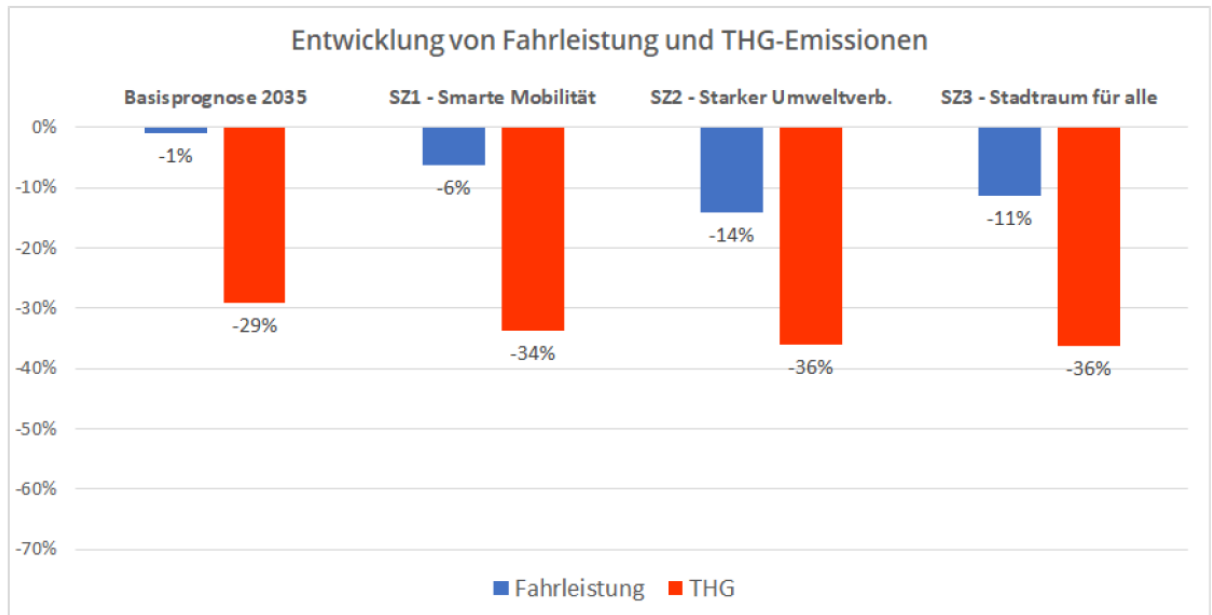


Abbildung 2 Darstellung der wichtigsten Ergebnisse der quantitativen Bewertung

Auf Grundlage der quantitativen Bewertung wird für das Zielszenario ein Zusammenführen aller wesentlichen Maßnahmen empfohlen, zudem wird eine weitere Optimierung und Konkretisierung der Maßnahmen erforderlich. Gleichzeitig macht die Modellierung deutlich, dass Braunschweig aufgrund der hohen Pendlerverkehre auch vom Verkehrsverhalten der Region abhängig ist. Zur Erreichung der Klimaschutzziele müssen Region und Stadt an einem Strang ziehen.

Vorschlag Zielszenario:

Vorgeschlagen wird ein Zielszenario (siehe Anlage) mit 88 Maßnahmen (zusätzlich zum Basisszenario). Die Zuordnung der Maßnahmen begründet sich auf der bereits vorhandenen Einteilung in die elf Handlungsfelder des MEP.

In der sogenannten Zielspinne ist die Wirkung auf die 17 strategischen Zielfelder des MEPs dargestellt (Ergebnis der qualitativen Bewertung). Der direkte Vergleich zwischen Ziel- und Zukunftsszenarien zeigt, dass vor allem Ähnlichkeiten mit dem Zukunftsszenario Starker Umweltverbund bestehen. (siehe Abbildung 3). Dies ist damit zu begründen, dass viele der gewählten Maßnahmen einen Fokus auf den Umweltverbund legen, da diese Maßnahmen das größte Potenzial zeigen, einen Modal Shift hervorzurufen und dadurch die THG-Werte nachhaltig zu reduzieren.



Abbildung 3: Vergleich Zielszenario und Zukunftsszenarien

Weiterhin ist ersichtlich, dass die Wirkung auf das strategische Zielfeld „Grün für Lebensqualität und Stadtklima fördern“ im Vorschlag für das Zielszenario bisher am geringsten ausfällt. Dies ist damit zu begründen, dass in der Maßnahmenauswahl nur wenige Prozent grundsätzlich auf das Ziel einwirkten. Hinzu kommt, dass bisher noch nicht das volle Potenzial von neuer Begrünung in den einzelnen Maßnahmen berücksichtigt werden konnte. Die flächige Auswirkung von Grün ist erst mit möglichen Ausbauplänen abzuschätzen, so dass im Weiteren von einer höheren Einflussnahme auszugehen ist.

Die Maßnahmenauswahl für das Zielszenario ist basierend auf den Zielen und den Ressourcen der Stadt ausgerichtet. Bezugnehmend auf die quantitative Bewertung und die Erkenntnis, dass die Klimaschutzziele nicht eingehalten werden können, gilt es, den Prozess zu optimieren. Eine schlichte Erhöhung der Anzahl der Maßnahmen, oder Priorisierung aller Maßnahmen wird als nicht effizient erachtet. Der Schlüssel liegt in der Intensivierung einzelner Maßnahmen.

Vorschlag zur Optimierung einzelner Zielszenario-Maßnahmen:

Um nochmals eine deutliche Verbesserung der THG-Werte zu erreichen, werden Optimierungen einzelner Maßnahmen vorgeschlagen.

Maßnahmen, die das Potenzial haben durch eine entsprechende Intensivierung die Erreichung der Klimaschutzziele in den Fokus zu rücken und die THG-Werte nachhaltig zu reduzieren, wurden von den Gutachtern herausgearbeitet. Im Vorschlag des Zielszenarios (siehe Anlage) sind die unterschiedlichen Wirkungsgrade auf den Modal Split (MS) und die THG-Werte enthalten und gekennzeichnet. Es wird unterschieden, inwiefern zum Beispiel eine direkte, herausragende Wirkung auf die Reduzierung der THG-Werte besteht oder inwieweit eine Verlagerung der Verkehrsteilnehmer in den Umweltverbund erfolgt. Das größte Potenzial der Optimierung wird dabei in folgenden Bereichen gesehen:

- Umgestaltung von Innenstadtstraßen
- Ausbau des Radverkehrsnetzes
- Qualitätsstandards im Radverkehr umsetzen
- Bau der geplanten Radschnellwege
- Konsequenter Ausbau der Ladeinfrastruktur
- Elektrifizierung des ÖPNV
- Verlagerung des Durchgangsverkehrs
- Etablierung einer städtischen Stellplatzsatzung
- Bau von Quartiersgaragen
- Konsequentes Parkraummanagement
- Verbesserungen des Tarifsystems ÖPNV
- Leitbild der 15 Minuten-Stadt (Fußverkehr)
- Neuaufteilung der Verkehrsräume

Neben der Prüfung des Zielszenarios mit den bestehenden Maßnahmen, werden potentielle Optimierungen parallel ausgearbeitet und geprüft.

Ausblick:

Mit diesem Beschluss startet die Verkehrsmodellierung und Bewertung des Zielszenarios. So werden die vorgelegten Maßnahmen (inkl. Basisszenario) im finalkalibrierten Verkehrsmodell modelliert und die Wirkung und Effektivität im Zusammenspiel auf den Modal Split, den Modal Shift, die Reisezeiten, die Kfz-Fahrleistung, die THG-Werte etc. erhoben. Im Rahmen der Prüfung des Zielszenarios werden konkrete Optimierungen der Maßnahmen vorgeschlagen.

Die MEP-Arbeitskreise werden regelmäßig über die Zwischenstände informiert und in den Prozess kontinuierlich eingebunden.

Die Fertigstellung des beschlussfähigen MEP ist im Sommer 2024 geplant.

Leuer

Anlage/n:

Vorschlag Zielszenario

Vorschlag Zielszenario

Stand: 2023/11/06

Erklärung zu den Potenzialen zur Wirkung der Maßnahmen auf den Modal Shift (MS) und Treibhausgasausstoß (THG)

XX = Hohe Wirkung auf THG

X = Wirkung auf THG

o = Fördert den Umweltverbund, bewirkt Modal Shift, geringe Wirkungen auf THG

Nr.	Maßnahme	Beschreibung	MS + THG
Handlungsfeld Radverkehr			
R1.9	Stadtweiter Ausbau von Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Straßenraum	Es wird eine Bedarfsanalyse der öffentlichen Fahrradabstellanlagen durchgeführt und anschließend werden diese verbessert und ausgebaut. Der Fokus liegt auf dem öffentlichen Raum in Stadtteilzentren, Wohngebieten (z.B. auf Kfz-Parkplätzen), an ÖPNV-Haltestellen und an städtischen Einrichtungen. Über den ZuM hinaus soll speziell an Endhaltestellen des ÖPNV die Umsetzung von überdachten und ggf. abschließbaren, baulichen Fahrradabstellanlagen geprüft werden. Zudem sollen stadtweit Abstellflächen speziell für Lastenräder und Fahrradanhänger geschaffen werden.	o
R2	Neubau von Fahrradparkhäusern mit entsprechendem Bewirtschaftungssystem	Es wird geprüft, wo und in welcher Anzahl überdachte Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt notwendig sind (z. B. in Bestandsgebäuden). Gebaut wird mindestens eine Anlage in der Innenstadt und ein Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof. Damit wird das bestehende Angebot um geschützte Abstellmöglichkeiten erweitert. Es wird ein Standard für die Ausstattung der Fahrradparkhäuser definiert, Serviceangebote (z. B. Schließfächer, Reparaturstation), digitaler Zugang 24/7, Lademöglichkeiten, Leitsystem zum Auffinden freier Stellplätze etc.	o
R1.7	Verbesserung der Radverkehrsführungen in Knotenpunkten	Radverkehrsführungen in Knotenpunkten werden auch in Zukunft in jedem Einzelfall unter Beachtung der örtlichen Verhältnisse und der einschlägigen Regelwerke, insbesondere der ERA und des neuen Braunschweiger Standards, geplant. Dabei werden auch subjektive Sicherheitsbedürfnisse berücksichtigt. Auf Radfahrstreifen in Mittellage wird nach Möglichkeit verzichtet. Das Netz wird entsprechend des strategischen Hauptnetzes Radverkehr sukzessive fahrradfreundlich optimiert bzw. umgebaut. Es werden bis 2035 mindestens 10 Knotenpunkte geplant und umgestaltet.	o
R1.13	Ausbau der Lichtsignalanlagendetektion für den Radverkehr	Die Regellösung für den Radverkehr ist eine Freigabe ohne Anforderung nach vorheriger Detektion. Hierfür ist die nötige Infrastruktur zu verbauen. LSAs die eine Anforderung durch den Radverkehr erfordern, werden überprüft inwiefern eine Umrüstung möglich ist. So erfolgt bis 2035 die Prüfung und die Umgestaltung, wo möglich, von allen LSA-Knotenpunkten.	
R1.14	Optimierung der LSA-Schaltungen	Kombinierte LSA für Fuß- und Radverkehr sollen durch eine getrennte Schaltung voneinander ersetzt werden. Bei der Gestaltung von Knotenpunkten ist die Möglichkeit des freien Rechtsabbiegens für den Radverkehr stets zu prüfen und, wo möglich, baulich abzubilden. Der Fußverkehr erhält bei dieser Lösung Warteflächen zwischen Radweg und Fahrbahn. Ergänzend ist die Umsetzbarkeit von grünen Pfeilen und eine Freigabezeitanpassung zur Minimierung von Halten (grüne Welle) entlang der strategischen Hauptnetze bis 2035 zu prüfen.	o
R1.20	Umgestaltung von Innenstadtstraßen	Entsprechend des Konzepts zur Reduktion der Flächen für den Kfz-Verkehr zugunsten von Rad- und Fußverkehr werden bis 2035 diverse Planungen zur Umsetzung erstellt und erste Bürgerbeteiligungen wurden durchgeführt.	xx
R7	Optimierung der Erreichbarkeit und Umfahrung der Fußgängerzone beibehalten	Die mit dem Lieferverkehr gleichberechtigte (zeitliche Regelung) bestehende Befahrbarkeit der Fußgängerzone mit dem Fahrrad wird fortgeführt. Darüber hinaus soll der City-Ringschluss in beiden Fahrtrichtungen für den Radverkehr direkt am Rande der Fußgängerzone ermöglicht werden. Die anliegenden Straßen sind auf ihre Passierbarkeit zu prüfen.	
R1.3	Gesamtplanung und Ausbau eines Radverkehrsnetzes	Es ist eine Gesamtplanung des Radverkehrsnetzes vorzunehmen. Neben der zumeist straßenbegleitenden Radinfrastruktur werden alle Stadtteile durch ein strategisches Hauptnetz des Radverkehrs vernetzt. Zudem wird ein hochwertiges radiales Netz das die Stadtteile möglichst direkt an die Innenstadt anbindet definiert. Der Ausbau wird bis 2035 mit priorisiert geplanten Maßnahmen begonnen.	xx
R3	Ausbau von Anschlüssen an das regionale Radverkehrsnetz	Bei der Erarbeitung des Braunschweiger Radverkehrsnetzes wird sichergestellt, dass eine Anbindung an die identifizierten regionalen Radverkehrsverbindungen hergestellt wird, sodass auch eine lückenlose Erreichbarkeit umliegender Städte und Gemeinden gegeben ist. Die Strecken werden in Abhängigkeit der Ergebnisse der Maßnahme R1.3 berücksichtigt. Die Verknüpfung mit der Region wird gefördert. Der Austausch mit den Nachbarkommunen hierfür ist essentiell	x
R1.5	Analyse und Abbau von bestehenden Hindernissen im Radverkehrsnetz	Generelle Problemstellen an Kreuzungen und im Netz sowie bestehende Hindernisse im Radverkehrsnetz, auch solche für Lastenräder und Fahrradanhänger, wurden analysiert. Basierend auf den Empfehlungen der Analyse sind die Problemstellen zu prüfen und entsprechend zu eliminieren.	
R1.11	Qualitätsoffensive für Radwege	Mängel in Bausubstanz, planerischer Qualität und Fahrkomfort an Radverkehrsanlagen werden laufend erfasst. Gefahrenstellen werden unverzüglich beseitigt; weitere Mängel sollen im Rahmen des Budgets innerhalb von sechs Monaten beseitigt werden. Mängel sind alle Veränderungen, die den Radverkehr gefährden oder den Fahrkomfort einschränken. Die Überprüfung von der Umsetzung endender Radwege ist hierbei inkludiert. Die ISEK-Maßnahme R.26.1.2 „Qualitätsoffensive im Straßenbestand“ wird zunächst explizit für den Radverkehr gestartet.	xx
R1.21	Ausbau der Beleuchtung von Radwegen	Kritische Beleuchtungslücken im Radwegenetz sind zu identifizieren, und ein Programm zur mittelfristigen Beseitigung ist aufzustellen. Ebenso ist zu prüfen, inwieweit eine smarte Beleuchtung der Radwege (außerhalb bzw. in nicht bewohnten Gebieten) analog der Benutzung mit "Bewegungsmeldern" und gemäß des Beleuchtungskonzeptes erfolgen kann. Eine frühzeitige und ausreichende Beleuchtung muss gewährleistet werden. Die Umsetzung des Analyseberichts zur Identifizierung von Beleuchtungslücken und dem Programm zur Beseitigung erfolgt vorrangig mit Fokus auf das strategische Hauptnetz Radverkehr.	o
R1.10	Verbesserungen bei Radwegereinigung und Winterdienst	Eine kontinuierliche Anpassung der Straßenreinigung und des Winterdienstes auf Radverkehrsanlagen erfolgen innerorts und außerorts in hoher Qualität entsprechend der Festlegungen des strategischen Hauptnetzes.	

Nr.	Maßnahme	Beschreibung	MS + THG
R1.4	Qualitätsstandards im Radverkehr umsetzen	Qualitätsstandards wie der „Braunschweiger Standard“ für neu zu bauende Radwege (Abmessungen und Qualitätskriterien) und der Standard für Fahrradstraßen werden konsequent umgesetzt. Eine aktuell laufende Analyse des Streckennetzes im Radverkehr liefert Hinweise für die bestehenden Radverkehrsanlagen. Fahrradstraßen und -zonen werden zur Stärkung wichtiger Radverkehrsachsen anknüpfend an das bestehende Netz geprüft und eingerichtet.	xx
R1.4.1	Ausbau geschützte Radfahrstreifen (Protected bike lanes)	Entsprechend des Prüfergebnisses, gemäß Maßnahme 4.1 Ziel- und Maßnahmenkatalog, werden an den identifizierten (Haupt-)Straßen geschützte Radfahrstreifen gebaut.	xx
R1.12	Verbesserung der Radverkehrsführung an Baustellen	An Baustellen wird der Radverkehr intensiv berücksichtigt und nur im Ausnahmefall, sofern nicht anders möglich, werden dem Radverkehr sichere und zumutbare Umleitungen angeboten.	
R10	Bau der geplanten Radschnellwege	In Zusammenarbeit mit den Nachbarkommunen und dem Regionalverband wird für den Bau der drei geplanten Radschnellwege (BS-WF/SZ-Thiede, BS-WOB, BS-Vechelde) ein verbindlicher Zeitplan erarbeitet und die Korridore für die überregionale Radschnellverbindungen konkretisiert.	xx
R1.3.1	Umbau bestehender Radwege zu priorisierten Velorouten	Velorouten sind priorisierte, komfortable Radwege für alle Altersgruppen. Sie sind sicher befahrbare, nummerierte, ausgeschilderte und durchgehende Routen für den Alltagsradverkehr. So können schnell und sicher auch längere Wege zurückgelegt werden und wichtige Ziele miteinander verbunden werden. Die gestalterischen Kriterien werden entsprechend der "Definition von einzuhaltenden Qualitätsstandards" konsequent umgesetzt. Unter Berücksichtigung des strategischen Hauptnetzes ist die Planung und Umsetzung der Velorouten bis 2035 zu beginnen.	x
R1.15	Verstärktes Engagement für Verkehrssicherheit im Radverkehr	Es wird regelmäßig mit Plakaten im öffentlichen Raum und unter Einsatz digitaler Mittel über Neuerungen und wenig respektierte oder bekannte Regelungen in Verbindung mit dem Radverkehr informiert und zur allgemeinen gegenseitigen Rücksichtnahme aufgefordert. Zusätzlich zu den Vorhaben der Maßnahme 16 des Ziel- und Maßnahmenkatalogs ist das Engagement in öffentlichen Einrichtungen (z.B. Schulen, Jugendhäuser oder Kitas) auszubauen. Weitere Ideen im Zusammenhang der Förderung des rücksichtsvollen Miteinanders sollen Berücksichtigung finden.	
R9	Evaluation von Radverkehrsprojekten	Ein Evaluationskonzept für die Evaluation von größeren Radverkehrsprojekten wird erarbeitet und angewendet. Bei größeren Projekten (z. B. Umsetzung einer Veloroute, Bau von überdachten Fahrradabstellanlagen) sollten die Projekte evaluiert werden. Feedback aus der Bürgerschaft ist mit geeigneten (schlanken, auch digitalen) Verfahren abzufragen. Bei der Umsetzung einer neuen Veloroute sind Radverkehrszählungen vor und nach dem Umbau hilfreich, um den Erfolg des Projektes quantifizieren zu können.	
Handlungsfeld Inter- und Multimodalität			
IM1	Aufwertung und Ausbau des Park+Ride-Angebotes	Entsprechend des Park+Ride-Konzeptes von 2023 erfolgt der Ausbau. Dabei werden die vorgeschlagenen Standorte konkretisiert und umgesetzt. Die Zusammenarbeit mit der BSVG steht im Fokus, um eine optimale Verknüpfung zum ÖPNV sicherzustellen und den Umstieg zum ÖPNV zu fördern.	x
IM3	Ausbau und Ergänzung des Netzes von Bike+Ride-Anlagen	Mit Unterstützung der BSVG wird das bestehende Bike+Ride-Anlagennetz an Bahnhöfen, Bus- sowie Bahnhaltstellen inkl. der Berücksichtigung des Regionalverkehrs systematisch ausgebaut und ergänzt. Dabei findet eine enge Abstimmung mit Blick auf die Planung und Umsetzung des Netzes an Mobilitätsstationen statt. Eine Grundausstattung (z. B. überdachte Fahrradparkplätze, Bike-Sharing-Angebote) wird definiert. Hochwertige, abschließbare Anlagen sind an wichtigen Umsteigepunkten zu berücksichtigen.	o
IM5	Ausweitung des stadtweiten Bikesharing-Systems	Die flächendeckende Ausweitung des bestehenden stationären Bikesharing-Systems, insbesondere in den peripher gelegenen Stadtteilen, die bisher nicht im Bediengebiet des Bikesharings liegen, wird sukzessive ausgebaut. Leihoptionen für Lastenfahrräder- und -pedelecs sowie Kooperationen mit Ankermietern werden geprüft und sukzessive ausgebaut.	o
IM6	Förderung des Ausbaus des Carsharing-Angebotes	Die Ausweitung der bestehenden stationären Carsharing-Angebote, insbesondere in den peripher gelegenen Stadtteilen, die bisher nicht im Bediengebiet der jeweiligen Angebote liegen, wird gefördert. Bei der Planung von Mobilitätsstationen wird ein stationäres Carsharing-Angebot mitberücksichtigt. Die Kooperation mit Ankermietern wird geprüft.	o
IM2	Konzepterstellung und Umsetzung von Mobilitätsstationen	Es wird ein Konzept zur Definition und Umsetzung von Mobilitätsstationen in Braunschweig erstellt unter Berücksichtigung der Vorarbeit des Regionalverbandes Großraum Braunschweig. Auf Basis des Konzeptes werden sukzessive die Mobilitätsstationen eingerichtet. Mit Mobilitätsstationen werden mehrere Angebote (z.B. ÖPNV, Sharing-Angebote und Ladeinfrastruktur) an einem Ort gebündelt (z. B. an SPNV-Stationen und Park+Ride-Standorten) und sichtbar gemacht, sodass der Umstieg zwischen Verkehrsmitteln erleichtert wird. Je nach Bedeutung des Standortes können Mobilitätsstationen verschieden viele Angebote (z. B. Paketboxen, Kiosk) miteinander verknüpfen. Informationen können beispielsweise über Mobilitäts-Steelen mit Zugriff auf ein Mobilitäts-Dashboard erfolgen.	o
IM4	Bündelung aller Mobilitätsangebote in ein Buchungssystem	Für die Bündelung aller Mobilitätsangebote für Stadt und Region in einer App ist der Verkehrsverbund Region Braunschweig zuständig. Gemeinsam mit der BSVG und weiteren Mobilitätsdienstleistern setzt sich die Verwaltung ein, eine angebotsübergreifende Buchungs-Plattform (App) auf der die Buchbarkeit aller Mobilitätsangebote (digitales Ticket) gebündelt ist, um den Wechsel von Verkehrsmitteln (z. B. von ÖPNV auf Bikesharing, MIV zu ÖPNV) zu erleichtern, zu erstellen.	x
Handlungsfeld Wirtschaftsverkehr			
W6	Prüfung möglicher Verlagerungen von Güterverkehr auf die Schiene	In Abstimmung mit der Braunschweiger Hafenbetriebsgesellschaft werden Verlagerungspotenziale von Lkw-Fahrten z. B. auf die Hafenbahn geprüft. Auch die Erweiterung und Reaktivierung der Schiene wird geprüft. Darüber hinaus wird die Erreichbarkeit bestehender und neuer Gewerbegebiete auf der Schiene von Seiten der Stadtverwaltung geprüft und kontinuierlich weiterverfolgt.	x

Nr.	Maßnahme	Beschreibung	MS + THG
W1	Umsetzung der Erkenntnisse aus der branchenübergreifenden Logistik- und Mobilitätsstudie für die Braunschweiger Innenstadt	Die Logistik- und Mobilitätsstudie zeigt Möglichkeiten und Maßnahmen auf, um die Entwicklung der Letzte-Meile-Verkehre in der Innenstadt Braunschweig nachhaltig beeinflussen zu können. Dabei gibt es nicht eine zentrale Lösung, sondern es werden verschiedene Konzepte für unterschiedliche Stadtquartiere und Siedlungsstrukturen entwickelt, um für diese erfolgversprechende und „passgenaue“ Lösungen der letzten Meile zu ermitteln. Die Umsetzung der Studienerkenntnisse wird, aus Gründen der Umwelt- und Stadtentwicklungsrelevanz und um auch zukünftig Versorgungssicherheit und -effizienz zu gewährleisten, erfolgen.	x
W4	Entwicklung und Umsetzung eines Lkw-Leitsystems	Ausgehend vom strategischen Hauptnetz für den Kfz-Verkehr werden Vorrangrouten für den Schwerlastverkehr festgelegt. Die Erreichbarkeit der Gewerbegebiete und Unternehmen steht im Vordergrund. (Temporäre) Durchfahrtsverbote in sensiblen Bereichen werden umgesetzt. Es wird eine entsprechende Wegweisung eingerichtet.	o
W2	Aufbau eines effizienten Lieferzonenmanagements	Es wird ein Konzept für ein stadtweites Lieferzonenmanagement erarbeitet und umgesetzt. Der Aufbau eines effizienten und digitalen Lieferzonenmanagements vermeidet das Parken in "zweiter Reihe", auf Geh- und Radwegen oder in der Fußgängerzone. Ansätze sind die Schaffung, ggf. temporär nutz- und reservierbarer Lieferzonen (z. B. durch Markierung, versenkbare Poller). Dafür wird an strategischen Orten ein ausreichend dichtes Netz an Lieferzonen eingerichtet. Die Lieferzonen werden in das Parkraumbewirtschaftungssystem eingebunden.	
W2.1	Stadtweite Kontrolle des Lieferzonenmanagements, z. B. Einhaltung der zeitlichen Belieferung der Fußgängerzone	Die Einhaltung der Regeln des Lieferzonenmanagements wird stadtweit kontrolliert. Sollte es weiterhin zu Verstößen kommen wird der Einsatz von versenkbaren Pollern geprüft. Diese ermöglichen eine bessere Kontrolle zeitlicher Durchfahrtsbeschränkungen der Fußgängerzone.	
W3	Planung und Einsatz von Klein-Verteilzentren für die emissionsärmere Zustellung auf der letzten Meile	In Abstimmung mit den Kurier-, Express- und Paketdienstleistern (KEP-Dienstleistern) wird ein Gesamtkonzept für den Einsatz von dienstleisterübergreifenden Klein-Verteilzentren aufgestellt und umgesetzt. Der Einsatz von kleinen Verteilzentren (Mikro-Depots) für die KEP-Dienstleister ermöglicht den Wechsel auf emissionsarme Fahrzeuge (z. B. Cargo-Bikes bzw. Lastenrädern) an strategisch wichtigen Standorten (z. B. Innenstadt, verdichtete Wohnquartiere) für die emissionsarme Belieferung auf der letzten Meile.	
W5	Errichtung von Paketautomaten in Wohngebieten	In Abstimmung mit den Kurier-, Express- und Paketdienstleistern (KEP-Dienstleistern) werden dienstleisterübergreifende Paketautomaten in Wohngebieten und Standorten entlang der Alltagswege eingerichtet. Die Paketautomaten können mit unterschiedlichsten Funktionen ausgestattet (Liefer-, Einkaufs- und Tauschservices) sein. Durch z. B. Kühl-, Tiefkühl- und Raumtemperaturfächern können auch Waren des täglichen Bedarfs angeliefert und kurzzeitig gelagert werden. Die Stationen müssen technisch so vorbereitet sein, dass sie auch von Mobilitätseingeschränkten Personen genutzt werden können – z. B. anfahrbar mit einem Rollstuhl, Kopfhöreranschluss mit Sprachausgabe.	
Handlungsfeld Alternative Antriebe			
A5	Konsequenter Ausbau der Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum	Im Sinne des Konzessionsvertrages mit der KOM DIA (BS ENERGY) erfolgt der Ausbau und Betrieb an öffentlichen Ladepunkten (LP) in drei Zyklen: 1. Ausbauzyklus (200 neue LP bis Ende 2024), 2. Ausbauzyklus (200 neue LP bis Ende 2026), 3. Ausbauzyklus (bis zu 100 neue LP bis Ende 2028). Die bedarfsgerechte Ausweitung öffentlicher Ladeinfrastruktur wird über den Konzessionsvertrag hinaus fokussiert. Die Möglichkeiten im halböffentlichen Raum werden geprüft. Die Stellflächen müssen eine ausreichende Größe haben, damit Rollstuhlfahrende die Möglichkeit haben ihr Fahrzeug zu verlassen und selbständig an die Säule heranfahren können. Die Säule darf nicht von Pollern oder anderen Hindernisse umgeben sein. Der Automat muss unterfahrbar sein.	xx
A4	Förderung von Carsharing-Stellplätzen mit Ladeinfrastruktur	Stellflächen für Carsharing-Fahrzeuge werden im öffentlichen Raum für elektrische Fahrzeuge prioritär genehmigt. Die entsprechende Infrastruktur (Ladepunkte an Standorten) ist zu berücksichtigen. Hierfür werden Regularien geschaffen die den Prozess unterstützen.	
A7	Auf- und Ausbau von öffentlicher Ladeinfrastruktur in Parkhäusern, Tiefgaragen	Die Verwaltung setzt sich dafür ein, das bestehende Parkhäuser und Tiefgaragen im Stadtgebiet ertüchtigt werden, um dort (halb-) öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur bereitzustellen. Hier kann ein intelligenter Mix aus Schnellladern und normalen Ladepunkten entstehen.	xx
A1	Elektrifizierung von dienstlichen Fahrzeugflotten	Die Stadt Braunschweig und ihre Beteiligungen stellen ihre eigenen Fuhrparke sukzessive auf elektrische Antriebe um. Des Weiteren werden z. B. Kurier-, Express- und Paketdienstleister (KEP-Dienstleister), Sharing-Anbieter und weitere Unternehmen bei der Elektrifizierung des Fuhrparks unterstützt. Zusätzlich wird die Abschaltfunktion des AVAS deaktiviert.	
A6	Ausbau der Alternativen Antriebe in der Busflotte	Bei Neuanschaffungen von Bussen wird weiterhin, auf Grundlage des Umstellungskonzeptes der BSVG, geprüft in welcher Art und Weise diese alternative Antriebe besitzen. So wird der Busbetrieb schrittweise alternativ angetrieben bis in 2035 100 % der Busflotte mit alternativen Antrieben verkehren. Für die Regionalbusflotte wird die Investition in alternative Antriebe angeregt.	x
Handlungsfeld Mobilitätsmanagement			
M1	Beratung zum betrieblichen Mobilitätsmanagement	Zur Stärkung des betrieblichen Mobilitätsmanagements in Unternehmen werden Beratungen angeboten. Gegenstand können Informationen und Informationsbroschüren zu Förderprogrammen, Bauantragsverfahren, Sharing-Dienstleistungen für Dienstfahrten oder das Braunschweiger Verkehrs- und Tarifsysteem sein. Zu den Möglichkeiten der Fahrradförderung zählen beispielsweise die Bereitstellung von Duschen für die Mitarbeitenden, Fahrradleasing, sichere Abstellmöglichkeiten (inkl. Überdachung und Beleuchtung) auch für Lastenräder sowie E-Lademöglichkeiten. Dies soll die Unternehmen zu nachhaltigen und umweltfreundlichen Arbeitswegen, Dienstfahrten sowie Liefer- und Wirtschaftsverkehren beraten und unterstützen. Das Beratungsangebot wird auf der Website beworben um Aufmerksamkeit zu erzeugen. Nach zwei Jahren wird entsprechend der Nachfrage eine Anpassung der Bemühungen vorgenommen.	o
M2	Mobilitätsberatung und -angebote für Bürger:innen schaffen	Mit telefonischen Beratungen sowie in den BSVG-Kundenzentren oder in den Meldestellen werden Informationsberatungen und -materialien aus dem Verkehrsverbund Region Braunschweig für u. a. neu Hinzuziehende angeboten, um verkehrsmittelübergreifende und nachhaltige Mobilitätsroutinen ausarbeiten zu können. Hierzu gehören z. B. eine persönliche Mobilitätsberatung sowie die Erstellung von Mobilitätspaketen (bspw. BSVG-Gutscheine). Neu-	

Nr.	Maßnahme	Beschreibung	MS + THG
		Bürger:innen aber beispielsweise auch Personen in Elternzeit können so neue Mobilitätsroutinen etablieren.	
M3	Organisation der Schulmobilität	In Kooperation mit der jeweils betroffenen Schule/Kita und den Schüler:innen werden potenzielle Verkehrsanbindungen identifiziert, um u. a. die "Elterntaxi-Problematik" zu entschärfen. Ansätze sind z. B. die temporäre Sperrung von Straßen in diesen Bereichen zu den Hauptzeiten, die konsequente Einrichtung von Elternhaltestellen (min. 300m Entfernung zur Einrichtung) in der Nähe zu Schulen und Kitas oder das Schaffen von Anreizen für die Wahl umweltfreundlicher Verkehrsmittel z. B. durch einen Fußbus oder Lotsensammelpunkte. Die bestehenden Schulwegepläne dienen als konzeptionelle Grundlage. Auch die Verkehrserziehung ist ein Baustein der Schulmobilität. Fördertöpfe werden eingerichtet um Bildungseinrichtungen bei eigenverantwortlichen Vorhaben und Projektideen finanziell unterstützen zu können. Der Arbeitskreis Sichere Schulwege wird in den Prozess eingebunden.	
M4	Ausweitung des veranstaltungsbezogenen Mobilitätsmanagements	Ein veranstaltungsbezogenes Mobilitätsmanagement sorgt für restriktivere Vorgaben bei der Erstellung standortbezogener Mobilitätskonzepte (z. B. Schaffung ausreichender Fahrradabstellanlagen) und unterstützt die Möglichkeit zur Nutzung von Kombi-Tickets (z. B. Kombi-Ticket: Einbindung von P+R Tickets in das ÖV-Ticket). Veranstaltenden wird eine Hilfestellung und Beratungsmöglichkeiten geboten. Nach einem Jahr der Durchführung wird entsprechend der Nachfrage eine Anpassung der Bemühungen vorgenommen.	
M5	Schaffung eines interaktiven Stadtplans mit Echtzeit-Verkehrsdaten	In einem interaktiven Stadtplan im Smart-City-Dashboard werden städtische und regionale Mobilitätsangebote verortet. Die Verknüpfung bisher nebeneinanderstehender Datenquellen aller Verkehrsarten erleichtert die Organisation (intermodaler) Wegeketten über die Stadtgrenzen hinaus. Verkehrsmittelübergreifende Echtzeitdaten z. B. zum fließenden und ruhenden Verkehr (Staus, Parkhausauslastung, Ladestandorte und ihre Verfügbarkeit) und Verspätungen im ÖPNV werden abgebildet. Eine Datenhistorie wird mit angelegt.	
M11	Einrichten eines vorhabenbezogenen Arbeitskreises Mobilitätsentwicklungsplan	Der MEP ist auf das Jahr 2035 + ausgerichtet. Nach Beschluss des MEP wird als Nachfolgegremium ein vorhabenbezogenen Arbeitskreises MEP mit Vertretungen aus Verwaltung und Politik sowie Verbänden eingerichtet. Der vorhabenbezogene Arbeitskreis hat die Aufgabe die Umsetzung und Zielerreichung des MEPs zu begleiten und zu forcieren. Mindestens einmal im Jahr sind Treffen zur Rückkopplung geplant. Das Gremium dient auf Anfrage zur Kontrolle und Evaluation des Fortschrittes.	
Handlungsfeld Verkehrssicherheit			
V5	Abbau von Nutzungskonflikten	Konflikte zwischen Nutzenden werden analysiert und sukzessive verringert. Auf Basis bestehender Erkenntnisse (z.B. aktuelle Bestandsaufnahme des Radverkehrsnetzes, ADFC-Fahrradklima-Test, Unfallanalysen) werden geeignete Infrastrukturmaßnahmen geprüft, wie z. B. Aufweitungen oder eine visuelle Trennung bzw. Hervorhebung. Auch im Bereich von Stadtbahngleisen, die unmittelbar vom Radverkehr in Längs- oder Querrichtung befahren werden, werden überprüft und wo möglich verbessert. Zur Sicherheitssteigerung des Fuß- und Radverkehrs werden diese getrennt geführt, wobei durch die Querung der Radinfrastruktur keine neuen Gefahrenstellen oder Barrieren für den Fußverkehr geschaffen werden.	
V2	Ausweitung der kommunalen (Geschwindigkeits-) überwachung	Die kommunale Geschwindigkeitsüberwachung wird intensiviert, um die Einhaltung der geltenden Geschwindigkeitsregelungen zu gewährleisten. Neben verstärkten Kontrollen mit stationären Messgeräten sollen auch Dialogdisplays, z. B. vor sensiblen Einrichtungen, zum Einsatz kommen.	
V3	Abbau von Nutzungskonflikten mit dem ruhenden Kfz-Verkehr durch restriktivere Maßnahmen gegenüber auf Gehwegen parkenden Kfz	Es wird ein Programm für die Erhöhung der Verkehrssicherheit durch die Optimierung des ruhenden Verkehrs aufgesetzt (insb. im Innenstadtbereich und in angrenzenden Quartieren). Mögliche Aspekte sind dabei das Freihalten von Sichtachsen, eine stärkere Parkraumüberwachung mit Schwerpunktkontrollen im Bereich sensibler Einrichtungen, die Nutzung vorhandener Stellplätze durch Wirtschaftsverkehre sowie der Einsatz von Pollern, E-Ladesäulen inkl. Vorbehalt von Stellplätzen, Markierungen und Abstellanlagen zur Vermeidung von Parken im Seitenraum. Zukünftig werden keine Ausnahmegenehmigungen für das Kfz-Parken/Halten auf Gehwegen mehr erteilt. Das Parken oder Halten auf Gehwegen wird dabei effizient unterbunden.	
Handlungsfeld Fußverkehr			
F1	Qualitätsstandards für den Fußverkehr festlegen, umsetzen und nachrüsten	Für die Konzeption eines stadtweiten Fußwegenetzes werden auf den gängigen technischen Regelwerken (EFA, RASt, H BVA, DIN 18040) beruhende Qualitätsstandards (in Bereichen wie Längsverkehr, Querungen, Barrierefreiheit, Führung mit dem Radverkehr etc.) für die Fußverkehrsinfrastruktur erarbeitet. Anschließend werden diese umgesetzt bzw. nachgerüstet.	o
F17	Erweiterung von Fußgängerzonen	Wo sinnvoll, werden mehr Fußgängerzonen geschaffen bzw. vorhandene erweitert, um den Aufenthalt und den Einkauf in Geschäftslagen zu stärken. Hierfür ist ein Plan mit möglichen Potentialen zu erstellen. Nach erfolgter Prüfung und Ausführungsplanung unter Beteiligung der Braunschweiger:innen erfolgt die bedarfsgerechte Umsetzung.	
F10	Akquise und Umsetzung von Förderprojekten für den Fußverkehr auf Stadtteilebene	Das geförderte Programm "Gut gehen lassen" mit den Modellquartieren Wenden und Rautheim wird auf je ein weiteres Quartier aller zwei Jahre ausgeweitet. Des Weiteren führt die Stadt, ggf. mit externer Unterstützung, regelmäßig Fußverkehrs-Checks durch und prüft weitere Fördermöglichkeiten. Nach Abschluss der Erkenntnisgewinnung erfolgt die Umsetzung geeigneter Maßnahmen auf Statteilebene.	
F4	Schaffung fußgängerfreundlicher Kreuzungen und Querungen	Zur Schaffung fußgängerfreundlicher Kreuzungen und Querungen in den Stadtteilen werden zunächst die entsprechenden Bedarfe in lokalen Fußverkehrskonzepten identifiziert. Zu möglichen Maßnahmen zählen z.B. das Freihalten von Kreuzungsbereichen von ruhendem Kfz-Verkehr und Querungen (z. B. Fußgängerüberwege) in regelmäßigen Abständen. Die Aufstellbereiche an Knotenpunkten für Fußgänger sind bedarfsgerecht zu dimensionieren. Nach der Identifizierung der Bedarfe erfolgt die Umsetzung der ermittelten Maßnahmen. An für den Fuß- und Radverkehr bedeutenden Knotenpunkten (z.B. in den Stadtteilzentren) wird zudem der Einsatz von "Rundum-Grün"-Phasen im Einzelfall geprüft, um Radfahrenden und zu Fuß Gehenden ein komfortableres und schnelleres Queren zu ermöglichen.	o
F19	Anforderungs-Grün für Kfz	An stark frequentierten Fußgängerrouuten wird die LSA-Steuerung angepasst, sodass zu Fuß Gehende standardmäßig Grün haben und Kfz über Induktionsschleifen die Grünphase anfordern müssen. Alternative Anpassungen werden geprüft. Geeignete Orte (z. B. Schulen zu	

Nr.	Maßnahme	Beschreibung	MS + THG
		Schulstart- und -schluss) werden identifiziert. Ein experimenteller Ansatz bzw. Pilotprojekte sind denkbar.	
F8	Programm zur Umsetzung der Barrierefreiheit	Es wird ein Programm zur flächendeckenden Umsetzung der Barrierefreiheit erarbeitet und umgesetzt. Das Programm hat die Identifizierung von Barrieren im Bestand zum Ziel sowie die konsequente Umsetzung der barrierefreien Gestaltung von Knotenpunkten, Strecken und Plätzen (z. B. in der Innenstadt) nach einer priorisierten Reihenfolge (z.B. taktils Leitsystem, akustische Signale, Anpassung historischer Oberflächenbeläge, Kennzeichnung von Pollern). Bei Neubauten wird von vornherein eine barrierefreie Gestaltung gewährleistet.	
F15	Programm für Grün in Straßenräumen aufsetzen	Für mehr Grün im Straßenraum und mehr Resilienz im Stadtgebiet (Schwammstadt) wird in Abhängigkeit der örtlichen Gegebenheiten der Einsatz bepflanzter Mittelinseln, die Dachbegrünung von Haltestellen, die Bepflanzung von Baumscheiben, der Ausbau von „Nachbarschaftsgrünflächen“ u.a. für Urban Farming und die Pflanzung von straßenbegleitenden Bäumen geprüft und umgesetzt (vgl. Biodiversitätskonzept Stadt Braunschweig). Dabei müssen insbesondere in Kreuzungsbereichen die Sichtbeziehungen der Verkehrsteilnehmenden gewährleistet bleiben.	
F14	Verbesserung der Aufenthaltsqualität	Eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum mit Orten zum Ausruhen, Verweilen, Kommunizieren, Bewegen und Spielen wird angestrebt. Hierzu werden Maßnahmen wie der Ausbau und die qualitative Aufwertung des Seitenraums in den Fokus gestellt, indem beispielsweise Bänke, breitere Wege, Spielgeräte und Mülleimer eingerichtet werden. Entlang von Fußgänger Routen werden beispielsweise Sitzmöglichkeiten im Seitenraum eingerichtet. Dabei sind angemessene Abstände der Sitzmöglichkeiten zueinander zu berücksichtigen, die im Rahmen der Erarbeitung von Qualitätsstandards definiert werden und anschließend im Stadtgebiet gebaut werden.	o
F18	Eliminierung von sozialen Angsträumen	Es wird ein gezieltes Programm auf- und umgesetzt um soziale Angsträume zu beseitigen, zu denen z. B. schlecht beleuchtete Bereiche, Unterführungen und wenig frequentierte Bereiche bzw. Wege zählen können. Sofern eine Vermeidung nicht möglich ist, werden Gestaltungskonzepte (Farbe, Licht, etc.) eingesetzt.	
Handlungsfeld Fließender Kfz-Verkehr			
K2	Stadtweite Verkehrsberuhigung	Auf allen Nebenstraßen wird eine konsequente Verkehrsberuhigung umgesetzt. Auf dem übrigen Straßennetz können weiterhin die bestehenden Geschwindigkeiten beibehalten werden, v. a. aus Gründen der Erreichbarkeit und Bündelung. Die bestehenden Spielräume der geltenden StVO werden genutzt, um entsprechende Vorhaben umzusetzen. Gleichzeitig setzt sich die Stadt Braunschweig für eine Überarbeitung der Straßenverkehrsordnung (StVO) ein, sodass es mehr kommunale Möglichkeiten zur Umsetzung von Vorhaben der Verkehrsberuhigung gibt.	x
K14	Prüfung und ggf. Umbau des Wilhelminischen-Rings	Der Wilhelminische Ring wird auf seine Leistungsfähigkeit geprüft und entsprechend umgebaut. Neben dem MIV werden auch die Flächenbedarfe des Umweltverbund (ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr) berücksichtigt, wobei die Hauptverteilerfunktion für den MIV bestehen bleibt.	
K9	Entlastung und verkehrliche Beruhigung von Ortsdurchfahrten	Zur Entlastung von Ortsdurchfahrten werden Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung umgesetzt, bspw. mithilfe der Gestaltung (z. B. Fahrbahnverschränkung, Reduzierung der Fahrbahnbreite, Fahrbahnteiler). Damit wird die Belebung der Seitenräume gefördert.	o
K3	Verkehrsberuhigende Maßnahmen in Geschäftslagen umsetzen	Es werden verkehrsberuhigende Maßnahmen in Geschäftslagen geplant und umgesetzt, sodass die Innenstadt und die Stadtteilzentren gestärkt werden. Die Maßnahmen sorgen im näheren Umfeld für mehr Sicherheit des dort viel vorhandenen Fußverkehrs. Gleichzeitig werden z. B. Lieferzonen eingerichtet, um den Lieferverkehr zu ordnen und die Erreichbarkeit der Geschäftslagen zu gewährleisten.	o
K0	Prüfung und ggf. Umbau des City-Rings	Es erfolgt eine Prüfung, ob ein Umbau des City-Rings unter Berücksichtigung verkehrlicher und städtebaulicher Anforderungen sinnvoll ist, um mehr Platz für den Umweltverbund (ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr) zu schaffen. Im Falle der Eignung wird der City-Ring entsprechend der Prüfergebnisse umgestaltet. Die Erreichbarkeit der Parkhäuser wird in diesem Zuge ggf. neu organisiert, bleibt jedoch erhalten.	x
K4	Konzept zur Verlagerung des Durchgangsverkehrs (z. B. Sperrung oder Einstreifigkeit des Bohlwegs)	Es wird ein Konzept für die Reduzierung des Durchgangs-MIV in der Innenstadt erstellt. Ebenso bleibt die Erreichbarkeit der Innenstadt erhalten, Staulagen werden vermieden. Nach der Erstellung erfolgt die Planung und Umsetzung des Konzeptes. Die Erreichbarkeit der Parkhäuser wird neu organisiert bleibt jedoch erhalten.	xx
K1	Umsetzung eines strategischen Hauptnetzes für den Kfz-Verkehr	Im Rahmen des Mobilitätsentwicklungsplans für Braunschweig ist ein Hauptnetz für den Kfz-Verkehr zu erarbeiten. Das Hauptnetz weist auf gesamtstädtischer Ebene strategische Achsen für den Kfz-Verkehr aus, die eine wichtige Bündelfunktion im Straßennetz einnehmen. Für den Kfz-Verkehr stellt die flüssige Abwicklung mit einer Reduktion von stop-and-go-Verkehren und Überlastungen ein verlässliches und leistungsfähiges Hauptnetz dar. Priorisierte Maßnahmen an den Achsen werden zügig umgesetzt und weitere folgen im Anschluss.	x
K1.1	Verbesserung der südlichen Innenstadtumfahrung	Im Zuge der Schaffung des südlichen Ringschlusses (Kalenwall / Bruchtorwall / Konrad-Adenauer-Straße) kann der Kennedyplatz und der Europaplatz deutlich von Verkehrsanlagen reduziert werden. Die Kfz-Achse ist eindeutig die Ost-West-Achse, eine Nord-Süd-Achse ist nicht mehr erforderlich, die aus Süden kommende Wolfenbütteler Straße wird an diesem Punkt nach Westen und nach Osten abgeleitet, um die Innstadtdurchfahrt zu reduzieren und damit zu entlasten. Der Kennedyplatz kann beispielsweise in Teilen begrünt und in Teilen bebaut werden, um auch die historische Torsituation (zumindest in Teilen) wiederherzustellen. Die Maßnahme wird gemeinsam mit K4 geplant.	x

Nr.	Maßnahme	Beschreibung	MS + THG
K16	Untersuchung veränderter Verkehrsführungen im weiteren Straßennetz (außerhalb Innenstadt)	Das Kfz-Netz wird geprüft und bedarfsgerecht angepasst. Dies kann unter anderem durch veränderte Verkehrsführungen im Straßennetz auf ausgewählten Abschnitten erfolgen. Rückschlüsse aus dem strategischen Hauptnetz sind für die Umgestaltung zu ziehen und zu berücksichtigen.	
K1.2	Prüfung der Notwendigkeit der Durchfahrtsmöglichkeit des Brodwegs	Im Rahmen des strategischen Hauptnetzes wird die Bedeutung des Brodwegs, insbesondere hinsichtlich der Belange von Einsatzfahrzeugen, geprüft. Notwendige Begleitmaßnahmen sind abzuwägen und zur Umsetzung freizugeben.	
Handlungsfeld Ruhender Kfz-Verkehr			
P5	Erarbeitung einer städtischen Stellplatzsatzung	Es wird eine städtische Stellplatzsatzung erarbeitet, die sowohl Aussagen zur bedarfsgerechten Planung von Stellplätzen für den MIV als auch das Fahrrad (u.a. Fahrradabstellanlagen) enthalten und als kommunale Ergänzung neben der NBauO gelten wird. Hinsichtlich privater Stellplätze können Gemeinden durch die Stellplatzsatzung die Pkw-Stellplatzpflicht für Teile des Gemeindegebiets oder gegebenenfalls sogar für einzelne Neubauten (z. B. durch Quartiersgaragen) einschränken und dafür auf Radverkehr- oder ÖV-Angebote setzen. Mobilitätskonzepte werden konsequent gefordert (inkl. stetiger Nachweispflicht), um die Bedarfe an erforderlichen Pkw-Stellplätze zu reduzieren. Das jeweilige Umfeld (Bildungseinrichtungen, Nahversorger, etc.) wird berücksichtigt um bedarfsgerecht Stellplätze zu planen.	xx
P7	Planung von Quartiersgaragen in Neubaugebieten forcieren und Nachrüstung in Bestandsquartieren prüfen	Durch die Etablierung von Quartiersgaragen (Parkplätze und Ladeinfrastruktur) werden Flächen im Straßenquerschnitt neuen Nutzergruppen zugeordnet. Vor allem in Neubaugebieten besteht die Möglichkeit, so benötigte Stellplätze geordnet, abseits des öffentlichen Raumes und gut erreichbar unterzubringen. Eine Ergänzung weiterer Angebote wie Sackkarren ist wünschenswert. Hierzu wird ein Quartiersgaragen-Konzept erarbeitet und etabliert, um u.a. den Betrieb und die Flächenbedarfe festzulegen. In diesem Zuge ist der Betreiber von Quartiersgaragen zu benennen.	xx
P1	Umsetzung eines konsequenten Parkraummanagements	Es wird ein gesamtstädtisches Parkraummanagementkonzept erarbeitet. Die Nutzung der Stellplätze im öffentlichen Raum wird je nach Verortung (z.B. quartiersbezogen) definierten Rahmenbedingungen unterliegen. Es wird ein einheitliches Vorgehen für die Parkraumbewirtschaftung erarbeitet, in dem Kurzzeitparken, Langzeitparken, Anwohnerparken, Parken von Wirtschaftsverkehren (Handwerker, Pflegedienste, Lieferdienste), mögliche Mehrfachnutzungen privater Stellplätze etc. betrachtet werden. Die Umsetzung erfolgt entsprechend des Konzeptes.	xx
P3	Parkraum-Bedarfsprüfung	Zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität werden Parkflächen vom öffentlichen Straßenraum in Parkbauten verlagert. Es wird geprüft und je nach Ergebnis umgesetzt, wie bestehende Parkhäuser und Tiefgaragen für Anwohnende, Anlieger, Besucher und Gäste durch ein neues Betreiber- und Betriebskonzept 24/7 offen sein können. Ziel ist es, den Bedarf von Parkplätzen im öffentlichen Raum zu reduzieren, um ihn anderweitig nutzbar zu machen. Weitere Nachnutzungen der Flächen können in Kombination mit anderen Maßnahmen konzipiert werden: Bspw. können Flächen für Angebote der Nahmobilität (Rad- und Fußverkehr) und für Bus-/Radverkehrsstreifen genutzt werden. Andere Nutzungen können im Sinne einer kleinräumigen Klimaverbesserung die Entsiegelung und Begrünung der Flächen/Pocket Parks umfassen. Zudem können Angebote für Seitenraumnutzungen (z. B. Sitzgelegenheiten für Gastronomie) geschaffen werden.	xx
P6	Digitale Parkraumüberwachung	Mittels digitaler Parkraumüberwachung (z.B. Kameraerkennung Falschparker) wird der Parkraum effizient überwacht. In diesem Zuge soll außerdem eine kontinuierliche Auslastungsermittlung etabliert und die Online-Information zur Parkraumauslastung (Parkbauten und Parkplätze) verbessert werden. Dadurch sollen Parksuchverkehre und Falschparkende reduziert werden. Es ist zu prüfen, welches System Anwendung finden kann. Die erhobenen Daten werden zur Steuerung eines Parkraummanagementsystems zur Verfügung gestellt.	
P8	Smartes Parkleitsystem	Es wird ein stadtweites, smartes Parkleitsystem entwickelt. Dadurch werden Parksuchverkehre durch die frühzeitige Steuerung im gesamten Stadtgebiet möglichst vermieden. Daten sind digital in Echtzeit abrufbar und in Form eines dynamischen Parkleitsystems ist eine Online-Navigation möglich. Abweichende Textbausteine sind hinterlegt, welche in Sondersituationen auf den digitalen Schildern abbildbar sind.	
Handlungsfeld Öffentlicher Verkehr			
ÖV20	Anpassung der Infrastruktur an zeitgemäßen ÖPNV	Es wird ein umfangreiches ÖPNV-Konzept erarbeitet, um neue Gestaltungsmöglichkeiten für bestehende Straßenräume und Knotenpunkte, die vom ÖPNV betroffen sind, festzusetzen. Das Projekt „2,65 m Wagenkastenbreite“ wird hierbei berücksichtigt. Der Prüfung folgt die bedarfsorientierte Umsetzung des Konzeptes.	x
ÖV11	Ausbau von On-Demand-Verkehren vorantreiben (flexibler ÖPNV)	In Zusammenarbeit mit der BSVG wird die Einführung eines On-Demand-Systems geprüft und je nach Bedarf umgesetzt. On-Demand-Verkehre beinhalten u.a. die flexible Buchung von ÖPNV-Angeboten per App oder Telefon. Dieses Angebot wird dabei ohne feste Haltestellen und Streckenverläufe auf tangentialen Verbindungen zwischen den Stadtteilen eingerichtet, um insbesondere äußere Stadtteile untereinander zu verbinden und den bestehenden ÖPNV zu ergänzen bzw. schwache Verbindungen zu ersetzen.	o
ÖV8.1	Smartes Ticketing (Check-In, Check-out)	Die BSVG wird bei der Erweiterung des Ticketangebots um Smartes Ticketing unterstützt. Es werden Möglichkeiten wie z.B. das Einchecken beim Einstieg und Auschecken beim Verlassen des Systems pilotiert, um über den Tag die Nutzungen des ÖPNV zu analysieren. Am Ende des Tages wird das beste Ticket abgerechnet.	x

Nr.	Maßnahme	Beschreibung	MS + THG
ÖV8.1	Smartes Ticketing (Check-In, Check-out)	Die BSVG wird bei der Erweiterung des Ticketangebots um Smartes Ticketing unterstützt. Es werden Möglichkeiten wie z.B. das Einchecken beim Einstieg und Auschecken beim Verlassen des Systems pilotiert, um über den Tag die Nutzungen des ÖPNV zu analysieren. Am Ende des Tages wird das beste Ticket abgerechnet.	x
ÖV7	Stringente Umsetzung der Barrierefreiheit im ÖPNV forcieren	Der stadtweite barrierefreie Ausbau des ÖPNV, insbesondere der Bushaltestellen (taktile Leitelemente, gesicherte Querungen, Hochbord, bedarfsentsprechend dimensionierte Aufstellfläche, ausreichende Gehwegbreiten), wird stringent weitergeführt. Die Barrierefreiheit wird bei der Kalkulation der Fahrzeit berücksichtigt, indem u. a. ein zusätzlicher Zeitaufwand für fahrzeugseitige Einstiegshilfen und der erhöhte Zeitaufwand für Ein- und Ausstieg berücksichtigt werden.	x
ÖV6	Vorhaben zur Beschleunigung des ÖPNV umsetzen	Der ÖPNV wird beschleunigt, z.B. durch die Bevorrechtigung an Knotenpunkten im strategischen Hauptnetz des ÖPNV, durch Busschleusen vor Knotenpunkten, durch den konsequenten Bau von Fahrbahnrandhaltestellen oder durch eigene Busstreifen im Kernstadtbereich. Die Lichtsignalanlagen werden, wo möglich, so gesteuert, dass der ÖPNV – insbesondere die Stadtbahn – voll priorisiert wird, damit die Reisezeiten im ÖV reduziert werden. Eine Ausstattung der LSA für Abmeldevorgänge verbessert die Freigabezeiten für den Fuß- und Radverkehr.	x
ÖV13	Prüfung der Einführung von Expressbuslinien	Die BSVG prüft und führt bedarfsorientiert neue Expressbuslinien ein. Durch die Einführung eines Expressbus-Angebots auf ausgewählten Strecken werden die Reisezeiten mit dem ÖPNV verkürzt. Die Expressbusse nutzen dabei auch Autobahnen, um zügig an ihr Ziel zu kommen.	o
ÖV4	Prüfung der Umsetzbarkeit einer Taktverdichtung im Stadtverkehr	Die BSVG prüft eine Taktverdichtung im Stadtverkehr auf den Hauptlinien auf einen 10- oder wenn möglich 7,5-Minuten Takt und auf den Ergänzungslinien auf einen 15 oder 20 Minuten Takt.	x
ÖV10	Einsatz für einen attraktiven Regionalverkehr auf Schiene und Bus	In Zusammenarbeit mit dem Regionalverband Großraum Braunschweig (z. B. im Rahmen der Aufstellung der Nahverkehrspläne) wird die weitere Attraktivierung des ÖPNV in der Region fokussiert. Durch eine einheitliche Taktung (30/60-Minuten) im Regionalbusverkehr und durch eine Taktverdichtung zu Hauptverkehrszeiten (15/30-Minuten) sowie durch eine Abstimmung der Stadt- und Regionalverkehre (Linien, Takt, Verknüpfung) wird der Regionalverkehr attraktiver gestaltet. Es wird gefördert, dass der Grundtakt auf allen Regiobuslinien montags bis samstags im Tagesverkehr auf mindestens alle 30 Minuten ausgeweitet, sonst mindestens alle 60 Minuten festgelegt wird.	
ÖV9	Prüfung und Bau zusätzlicher Bahnhaltdepunkte (SPNV)	Zur Stärkung der regionalen Anbindung wird die Planung und der Bau von zusätzlichen Bahnhaltdepunkte in der Stadt konsequent geprüft und bedarfsgerecht umgesetzt. Die Haltepunkte BS-West, Leiferde, und Bienrode werden dabei u. a. konsequent und unter Berücksichtigung von Sicherheitsaspekten und Anbindungen an das Fahrradnetz weiterverfolgt.	
ÖV5	Unterstützung bei der Sicherung einer attraktiven Verknüpfung (Fahrplan) und Anschlusssicherung zwischen Bahn- und Buslinien	Die Abstimmung des Busnetzes auf den Schienenverkehr, erfolgt seitens der BSVG weiterhin und wird wo möglich optimiert, so dass mit wenigen Minuten Wartezeit beim Übergang von Bus und Bahn und andersherum zu rechnen ist und eine Anschlusssicherung gewährleistet wird. Als Daueraufgabe ergibt sich daraus die Abstimmungsprüfung bei der Fahrplanänderung der Bahn (Anfang Dezember). Die Erreichbarkeit von Anschlüssen soll auf digitalen Anzeigen angezeigt und online abrufbar sein.	x
ÖV8	Prüfung von sinnvollen Verbesserungen des Tarifsystems sowie Schaffung attraktiver und günstiger Angebote	Die BSVG prüft, auf Grundlage des Deutschlandtickets, Verbesserungen im Braunschweiger Tarifsystem. Zu den Ansatzpunkten zur Vereinfachung und Attraktivitätssteigerung des ÖPNV können beispielsweise, die Einführung eines Mobilitäts-Tickets im Regionalverband, Kombinationstickets (z.B. P+R mit ÖV, Veranstaltungsticket mit ÖV-Nutzung), die einfachere Bezahlung über eine App (E-Ticket) sowie Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme zählen. Gemeinsam mit der Stadt macht sich die BSVG beim Verkehrsverbund Region Braunschweig dafür stark bzw. setzt sich gegenüber der Politik für die Neuerungen ein.	xx
Handlungsfeld Raum- und Siedlungsentwicklung			
RS1	Orientierung am Leitbild der 15 Minuten-Stadt	Die Stadtentwicklung orientiert sich bei Planungen für Neubau- und Bestandsgebiete (Nachverdichtung) am Leitbild der 15 Minuten-Stadt (Stadt der kurzen Wege, vgl. ISEK). Mit Blick auf das Leitbild der 15-Minuten-Stadt folgt die Entwicklung bei der Stadt- und Verkehrsplanung folgenden Leitlinien: Innenentwicklung vor Außenentwicklung / Stärkung der Nahmobilität / Kurze Wege als Ziele des Rad- und Fußverkehrs / zentrale Nahversorgung und Stadtteilzentren / Nutzungsmischung: Ausweisung gemischter Urbaner Gebiete / Planung von multifunktionalen Quartiershubs / Entwicklung entlang der starken Achsen des ÖPNVs, insbesondere entlang des Schienenverkehrs / gute und frühzeitige Sicherstellung der Anbindung mit dem ÖPNV. Entsprechende Maßnahmen sind forciert mit den Planungen umzusetzen.	xx
RS9	Neuaufteilung und Umgestaltung von Verkehrsräumen	Unter dem Stichwort der Flächengerechtigkeit und des Anspruchs einer städtebaulichen Integration wird eine neue Aufteilung der Straßenräume geplant und umgesetzt, unter Beachtung der Anforderungen aller Verkehrsteilnehmer:innen (Sicherheit, Barrierefreiheit, Querung, Nahmobilität, Aufenthalt, Gestaltung etc.), der jeweiligen räumlichen Funktion und in Kombination mit dem ruhenden Verkehr. Eine weitere wichtige Rolle spielt dabei die Klimaanpassung (besonders Entsiegelung, Förderung grüner Strukturen). Die Straßenräume und Plätze, einschl. der innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen, werden städtebaulich integriert gestaltet.	xx
RS8	Nachhaltige Verkehrsplanung für Gewerbegebiete	Neue Gewerbegebiete werden nicht nur flächenhaft, sondern auch vertikal geplant. Ziel ist eine Abkehr von der ausschließlich flächenhaften Nutzung, um sparsam mit Flächen und deren Versiegelung umzugehen. Kfz-Stellflächen können beispielsweise auch durch Parkpaletten oder in Parkhäusern entstehen. Bauten in Gewerbegebieten sind zur Flächenreduzierung auf eine Mehrgeschossigkeit zu prüfen und wo möglich umzusetzen. Gewerbegebiete müssen außerdem über einen gut getakteten ÖPNV Anschluss und sofern möglich über eine Radinfrastruktur verfügen.	x

Nr.	Maßnahme	Beschreibung	MS + THG
RS2	Nachhaltige Stadt- und Quartiersentwicklung in den Fokus setzen	Stadt- und Verkehrsplanung werden verstärkt zusammen gedacht, um die Ziele des integrierten Klimaschutzkonzeptes zu erreichen. Die enge Verzahnung sichert die Voraussetzungen für eine sozial- und umweltverträgliche Mobilität in Bestands-, Neubau- und Nachverdichtungsgebieten. Hierzu zählt bspw. eine frühzeitige hochwertige Anbindung der Verkehrsmittel des Umweltverbunds an Neubaugebiete, um zusätzliche Pkw-Verkehre zu vermeiden und einen Umstieg auf den Umweltverbund mit dem Umzug zu begünstigen. Auch Flächen für z.B. Quartiersgaragen, Mobilitätsstationen oder Coworking müssen zusammen gedacht werden.	x
RS6	Ausbau von PV über Verkehrsflächen	Der konsequente Ausbau von PV-Anlagen über Verkehrsflächen und Parkplätzen wird gefördert. Der gewonnene Strom kann u.a. zur Stromversorgung von Elektrofahrzeugen genutzt werden (z.B. auf Mobilitätsstationen, P+R-Plätzen, Bushaltestellen, PKW-Stellplätzen, Quartiersgaragen, über Radwegen).	x