

# **Stadt Braunschweig**

Der Oberbürgermeister

## **Tagesordnung öffentlicher Teil**

### **Sitzung des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben**

---

**Sitzung:** Mittwoch, 06.12.2023, 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 28.09.2023  
(öffentlicher Teil)
3. Mitteilungen
- 3.1. ÖPNV: Weiterentwicklung des Angebotes in Braunschweig für  
Stadtbahn und Busse 23-22148
- 3.2. 23-22593 4. Kompaktbericht zum Umsetzungsstand des Ziele- und  
Maßnahmenkatalogs "Radverkehr in Braunschweig"
- 3.3. Stadtbahnausbau Projekt Volkmarode-Nord 23-22592  
Kostenentwicklung und Folgekostenrechnung
4. Einziehung einer Teilfläche der Gemeindestraße  
Kannengießerstraße 23-22556
5. Mobilitätsentwicklungsplan - Prüfauftrag Zielszenario 23-22068
6. Veloroute Schöppenstedter Turm 23-22386
7. Veloroute Wallring, Am Theater 23-22453
8. Magniviertel: städtebauliche und verkehrliche Aufwertung 23-22151
9. Eisenbahnhaltelpunkt Braunschweig-West - Kostenbeteiligung zur  
Umsetzung einer neuen Eisenbahnbrücke über dem Geh- und  
Radweg zwischen Marienberger Straße und An der Rothenburg  
nach Braunschweiger Standard 23-22533
10. Sichere Querung der Alten Schulstraße auf Höhe Wendhäuser Weg 22-19522-02
11. Anfragen
- 11.1. Induktives Laden: Wie geht es weiter mit emil? 23-22579
- 11.2. Haifischzähne für die Löwen! Erhöhung der Verkehrssicherheit mit  
Zeichen 342 StVO 23-22192
- 11.3. Grünes Licht für die Abschaffung der Bettelampeln? 23-22603
- 11.4. Veloroute Schöppenstedter Turm - Kompensation von  
Anwohnerparkplätzen 23-22660

Braunschweig, den 29. November 2023

**Betreff:**

**ÖPNV: Weiterentwicklung des Angebotes in Braunschweig für  
Stadtbahn und Busse**

|   |                             |
|---|-----------------------------|
| <i>Organisationseinheit:</i><br>Dezernat I<br>0120 Referat Stadtentwicklung, Statistik, Vorhabenplanung | <i>Datum:</i><br>01.11.2023 |
|---|-----------------------------|

| <i>Beratungsfolge</i>  | <i>Sitzungstermin</i> | <i>Status</i> |
|--|-----------------------|---------------|
| Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 212 Südstadt-Rautheim-Mascherode (zur Kenntnis) | 07.11.2023            | Ö             |
| Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 221 Weststadt (zur Kenntnis)                    | 15.11.2023            | Ö             |
| Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (zur Kenntnis)      | 16.11.2023            | Ö             |
| Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 222 Südwest (zur Kenntnis)                      | 21.11.2023            | Ö             |
| Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 310 Westliches Ringgebiet (zur Kenntnis)        | 21.11.2023            | Ö             |
| Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 321 Lehndorf-Watenbüttel (zur Kenntnis)         | 22.11.2023            | Ö             |
| Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 111 Hondelage-Volkmarode (zur Kenntnis)         | 23.11.2023            | Ö             |
| Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 330 Nordstadt-Schunteraeue (zur Kenntnis)       | 23.11.2023            | Ö             |
| Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (zur Kenntnis)                        | 28.11.2023            | Ö             |
| Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 322 Nördliche Schunter-/Okeraue (zur Kenntnis)  | 28.11.2023            | Ö             |
| Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 120 Östliches Ringgebiet (zur Kenntnis)         | 29.11.2023            | Ö             |
| Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 211 Braunschweig-Süd (zur Kenntnis)             | 30.11.2023            | Ö             |
| Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis)           | 06.12.2023            | Ö             |

**Sachverhalt:****1 Einführung**

Die BSVG hat einen mit der Verwaltung entwickelten Fahrplan am 3. Oktober 2019 umgesetzt (DS 19-10132). Eine wesentliche Änderung war die Harmonisierung aller Stadtbahn- und Buslinien in einer Taktfamilie, dem 15-Minutentakt.

Zum 13. April 2021 wurde ergänzend das Angebot im Spätverkehr sowie sonn- und feiertags in den südöstlichen Stadtteilen mit der Einführung der neuen Buslinie 421 umgesetzt. Die Buslinie 421 fährt über die Stadtgrenze hinaus nach Wolfenbüttel Linden (DS 20-14582). Zu gleichen Datum wurde das Angebot im Norden im Raum Wenden, Thune, Harxbüttel, Groß Schwülper angepasst (DS 20-14647).

Dieses Liniennetz haben BSVG und Verwaltung gemeinsam unter Beachtung der aktuellen Entwicklungen im Nahverkehr evaluiert. Nicht in allen Bereichen der Stadt wird das Angebot in der erwarteten Nachfrage angenommen. In anderen Bereichen kommt das Angebot hingegen an seine Grenzen.

Zu den größten Veränderungen im ÖPNV bundesweit gehört die Einführung des

### TOP 3.1

Deutschlandtickets (D-Ticket). Bereits das Vorgängerexperiment, das 9-Euro-Ticket im Sommer 2022, zeigte, dass mit einer Preissenkung die Nachfrage steigt und mehr Menschen insbesondere über bestehende Tarifzonen hinaus zum Umsteigen in den ÖPNV angeregt werden. Dabei ist eine Erkenntnis von Bedeutung: die Nachfrage steigt stärker im Freizeitverkehr. Das sind Fahrten zu Freundinnen und Freunden, zum Sport, zu kulturellen Veranstaltungen, zum Wandern und weiter gefasst auch zum Shoppen. Diese Entwicklung zeigt sich auch seit der Einführung des D-Tickets, in Braunschweig beispielsweise durch eine gesteigerte Nachfrage auf den Relationen zum Hauptbahnhof. Insgesamt hat der Freizeitverkehr in seiner Bedeutung im Modal Split bundesweit in den letzten Jahren zugenommen.

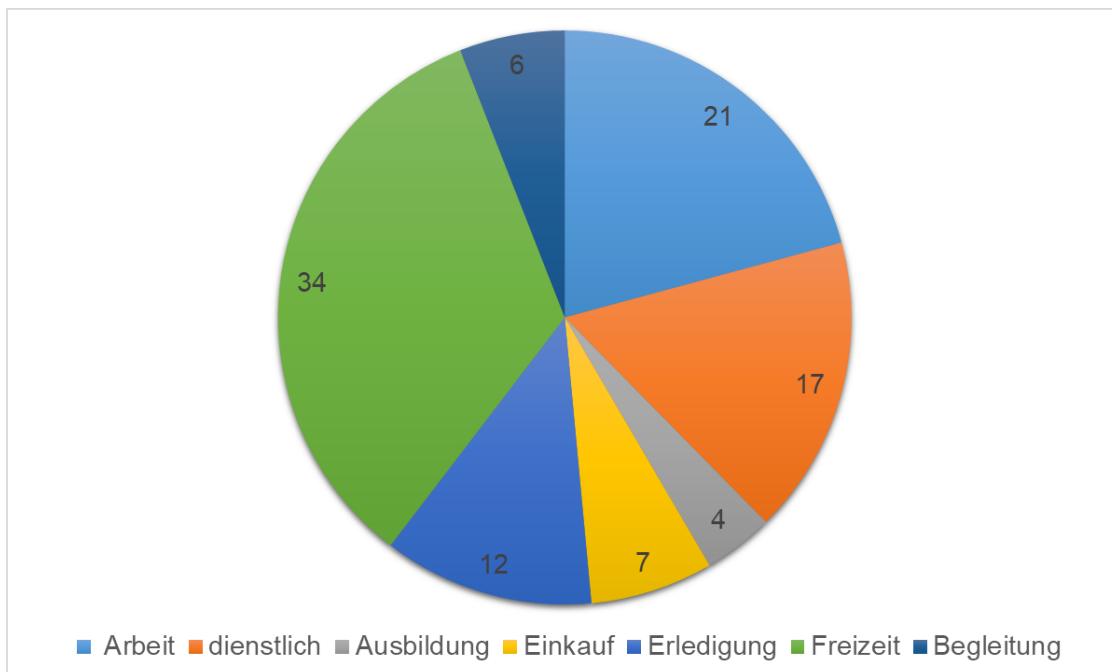


Abb. 1: Verkehrsleistung (Personenkilometer) nach Wegezweck, Angaben in %; Abweichungen von 100%: Grund Rundungsdifferenzen [vgl. [https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/archive/pdf/MiD2017\\_Ergebnisbericht.pdf](https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/archive/pdf/MiD2017_Ergebnisbericht.pdf)]

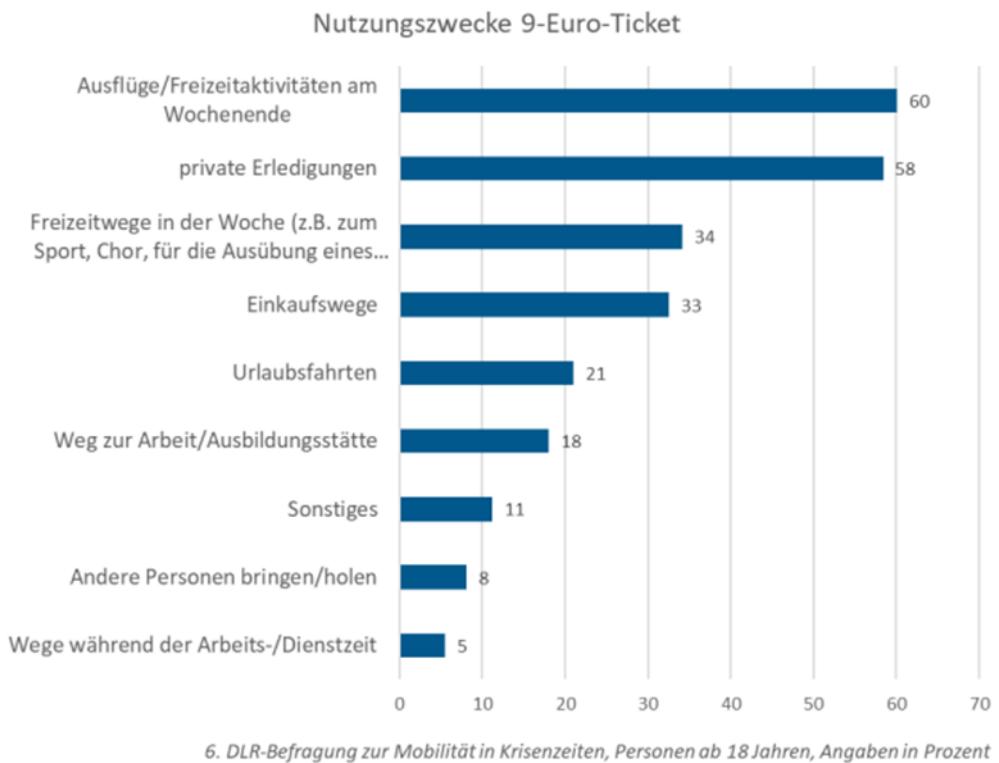


Abb. 2: Nutzungszwecke des 9-Euro-Ticket: Am häufigsten wird das 9-Euro-Ticket für Freizeitaktivitäten genutzt [[https://www.dlr.de/de/aktuelles/nachrichten/2022/03/20220825\\_wie-hat-das](https://www.dlr.de/de/aktuelles/nachrichten/2022/03/20220825_wie-hat-das)]

Der regionale ÖPNV wird ausgebaut. Ab voraussichtlich 22. März 2024 verkehrt der Regionalexpress zwischen Braunschweig und Wolfsburg täglich im 30-Minutentakt. Damit sind seit 2019 wesentliche Angebotsverbesserungen im regionalen Angebot zu verzeichnen:

- täglich 30-Minutentakt zwischen Braunschweig und Hannover
- täglich 60-Minutentakt zwischen Braunschweig, Gifhorn und weiter über Wittingen nach Uelzen
- täglich 30-Minutentakt zwischen Braunschweig und Wolfsburg

Die Pandemie hat auch das Arbeitsleben verändert. Die eingeführten Möglichkeiten zum Homeoffice bleiben in angepasster Form für viele Arbeitsnehmerinnen und Arbeitnehmer bestehen. Insgesamt fahren täglich nicht mehr ganz so viele Menschen zur Arbeit. Somit ist das Verkehrsaufkommen im Berufsverkehr etwas zurückgegangen. Außerhalb der Schultage fällt beispielsweise die morgendliche Frühspitze nicht mehr so Nachfragestark ins Gewicht, wie vor einigen Jahren.

Diese Entwicklungen in der Nachfrage erfordern eine Reaktion. BSVG und Verwaltung stellen deshalb Angebotsverlagerungen vor. Insgesamt bleibt das Leistungsangebot an Schultagen unverändert. An allen Ferientagen wird das Angebot moderat abgesenkt und reagiert damit auf die etwas geringere Nachfrage. Auch an den Wochenenden wird das Leistungsangebot nachfragegerecht umverteilt.

## 2 Analyse

Wesentliche Ergebnisse der Evaluation sind:

1. Eine Stärkung der Fahrtrelation Hauptbahnhof <> Innenstadt ist aufgrund steigender Fahrgästzahlen im regionalen Eisenbahnverkehr notwendig
2. Verbesserung der Anbindung des Standorts Klinikum Salzdahlumer Straße und der dortigen Berufsbildenden Schulen
3. Angebotsausweitung sowie Anschlussoptimierung auf dem West-, Nord- und Östlichen Ring und in Richtung Weststadt im Zeitbereich abends und am Wochenende
4. Optimierung des Fahrplanangebots im Spätverkehr sowie sonn- und feiertags auf Linienwegen mit sehr geringer Nachfrage
5. Liniennetzvereinfachung durch Vermeidung von Wechsel der Linienummer im Fahrverlauf und weniger Wechsel im den Linienwegen zwischen tagsüber und abends
6. Berücksichtigung der geringeren Nachfrage an Ferientagen

Die Grundsätze des Fahrplan- und Linienkonzepts mit dem Stadttakt Braunschweig bleiben unverändert. Das ÖPNV-Angebot (Taktung und Bedienungszeitraum) besteht in den einzelnen Stadtteilen weiterhin in der aktuellen Bedienungshäufigkeit – Stadtteile, die abends sowie sonn- und feiertags alle 30 Minuten angebunden sind, bleiben das auch. Lediglich an Ferientagen wird die Taktung auf einzelnen Abschnitten im Tagesverkehr angepasst.

Das Fahrplanangebot wird in der Gesamtbetrachtung optimiert, indem bislang schwach nachgefragte Fahrleistung auf Strecken mit höherer zu erwartender Nachfrage umverteilt wird.

## 3 Maßnahmen im Fahrplan

### 3.1 Stärkung der Fahrtrelation Hauptbahnhof <> Innenstadt

Die Anzahl der Fahrten der Stadtbahn vom Hauptbahnhof in Richtung Innenstadt wird sowohl an Schultagen wie auch an Ferientagen erhöht. Dazu wird die Stadtbahnlinie 2 mit allen Fahrten über den Hauptbahnhof geführt. Damit erhöht sich das Fahrplanangebot an Schultagen zwischen 6:30 Uhr und 18:00 Uhr von 12 auf 16 Fahrten pro Stunde mit den Stadtbahnlinien 1, 2, 5 und 10 sowie an Ferientagen von 10 auf 12 Fahrten pro Stunde mit den Stadtbahnlinien 1, 2 und 5. An schulfreien Tagen verkehrt die Stadtbahnlinie 10 nicht

mehr.

Neben den positiven Effekten (1) Steigerung der Fahrgastkapazität am Hauptbahnhof und (2) dichtere Taktung der Fahrten in Richtung Innenstadt, wird (3) die Stadtbahnlinie 2 damit ganztägig einen einheitlichen Linienvorlauf über Hauptbahnhof erhalten.

Zwischen Gesundheitsamt und Rühme wird das Fahrplanangebot montags bis freitags an Ferientagen von heute 6 auf 4 Fahrten reduziert, weil die Stadtbahnlinie 10 dann nicht mehr verkehrt.

Die Haltestelle Leisewitzstraße wird an Schultagen von je zwei Fahrten pro Richtung als „Linie 2E“ bedient. Aktuell wird die Haltestelle von etwa 100 Ein- und Aussteiger pro Tag genutzt. Dies steht einem Potenzial von ca. 1.000 – 1.500 Ein- und Aussteigern für die Stadtbahnlinie 2 am Hauptbahnhof gegenüber (Erfahrungswert aus Sonderfahrplan 2022). Fahrgäste mit dem Fahrtziel im Umfeld der Haltestelle Leisewitzstraße können als Alternative auf die Haltestellen Campestraße, Heinrich-Büssing-Ring und Bürgerpark ausweichen.

### 3.2 Bessere Anbindung des Städtischen Klinikums Salzdahlumer Straße

Das Klinikum Braunschweig errichtet im Süden von Braunschweig eine zeitgemäße Zentralklinik. Im Jahr 2024 werden Abteilungen des Standortes Holwedestraße hierher verlegt. Außerdem wird die Helene-Engelbrecht-Schule (Berufsbildende Schule für Pflege, Gesundheit und Körperpflege) in direkter Nachbarschaft zum Klinikum neu errichtet.

Zur besseren Anbindung des Klinikums aus dem Östlichen Ringgebiet wird die Buslinie 422 vom Bebelhof bis zur Haltestelle „Klinikum Salzdahlumer Straße“ verlängert. Die Linie verbindet somit die Klinikstandorte Salzdahlumer Straße, Marienstift und Celler Straße untereinander.

Die Verstärkerfahrten der Buslinie 431, die heute bis in den Heidberg verkehren, enden zukünftig an der Haltestelle „Klinikum Salzdahlumer Straße“. Der Bereich Erfurtplatz ist ganztägig durch die Stadtbahnlinie 2 direkt an den Hauptbahnhof angebunden.

Heute verkehren die meisten Fahrten der Buslinie 461 von der PTB über Lehndorf und den Westring zum Hauptbahnhof und wechseln dort auf die Buslinie 431. In umgekehrte Richtung wechseln Fahrten der Buslinie 431 am Hauptbahnhof auf die Buslinie 461. Alle Fahrten der Buslinie 461 werden zukünftig als Buslinie 431 fahren – dass bedeutet eine kleine Umgewöhnung für die Fahrgäste in Lehndorf und im Kanzlerfeld. Die Fahrten werden für die Fahrgäste aus dem Nord-Westen der Stadt außerdem so in eine neue Zeitlage gebracht, dass ein guter Umstieg am Hauptbahnhof von und zu den stark frequentierten Regionalzügen besteht.

Auf der Buslinie 411 werden zusätzliche Fahrten am Abend, sowie Samstagfrüh und sonn- und feiertags zwischen 9:00 Uhr und 23:00 Uhr zwischen Hauptbahnhof und Klinikum weiter bis Lindenberg eingeführt. Das Fahrplanangebot wird auf dem Abschnitt Hauptbahnhof – Südstadt in dieser Zeit von 2 auf 4 Fahrten in der Stunde verdoppelt.

### 3.3 Neuer Ringverkehr: Auflösung des Ringbusses, mehr Direktfahrten, Anbindung LAB

Die wenigsten Fahrgäste umrunden vollständig den Ring. Die Ringbusse haben heute die Schwierigkeit, dass sie bei 35 bis 40 Minuten Fahrzeit entweder auf eine optimale Abfahrtszeit nach Ankunft der meisten Züge am Hauptbahnhof oder auf die Ankunft am Hauptbahnhof samt optimalen Übergang zu den abfahrenden Zügen ausgerichtet werden können. Es ist von Bedeutung, dass sowohl von den Zügen wie zu den Zügen ein optimaler Übergang von 7 bis 8 Minuten besteht.

Deshalb werden die Ringlinien 419/429 aufgelöst. Die Buslinie 419 verkehrt in beiden Richtungen, tagsüber im gewohnten 15 Minutentakt, zwischen Hauptbahnhof und Cyriaksring über Ost-, Nord- und Westring.

Die Buslinie 426 verkehrt täglich bis ca. 23:00 Uhr auf dem Abschnitt zwischen Hauptbahnhof über Theodor-Heuss-Straße, Westring und Nordring durch die Nordstadt zur

Siegfriedstraße. Sie übernimmt somit die Ringverbindung zwischen Hamburger Straße über Rudolfplatz und Messegelände zum Hauptbahnhof. Sie verkehrt im 30-Minutentakt und wird an Schultagen zwischen 6:30 Uhr und 18:00 Uhr auf einen 15-Minutentakt verdichtet. Die Fahrtenhäufigkeit auf dem Abschnitt zwischen Cyriaksring und Hauptbahnhof wird damit leicht reduziert, zugleich besteht hier auf dem Ring die geringste Nachfrage. Dafür verkehren abends sowie sonn- und feiertags auf dem Abschnitt Cyriaksring bis Hamburger Straße 4 statt 2 Fahrten in der Stunde.

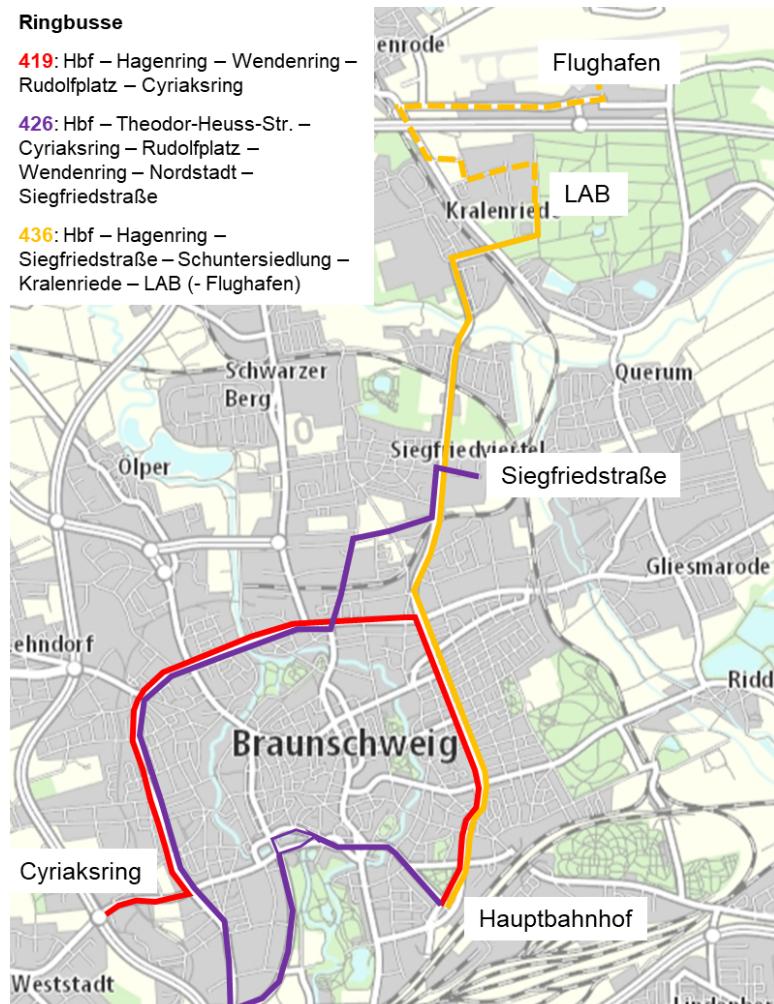


Abb. 3: Ringlinienkonzept mit den Buslinien 419, 426 und 436

Die Buslinie 436 verkehrt zukünftig an allen Wochentagen bis ca. 23:00 Uhr zwischen Hauptbahnhof über den Ostring und Kralenriede zur Landesaufnahmehörde (LAB) und montags bis freitags zwischen 6:30 Uhr und 20:00 Uhr weiter zum Flughafen. Sie verkehrt täglich im 30-Minutentakt und wird an Schultagen von 6:30 Uhr bis 18:00 Uhr zwischen Hauptbahnhof und Siegfriedstraße sowie in der Hauptverkehrszeit darüber hinaus bis zum Flughafen, auf einen 15-Minutentakt verdichtet. Damit gibt es an allen Wochentagen eine einheitliche Linienführung zwischen Hauptbahnhof und LAB. Abends sowie sonn- und feiertags verkehren auf dem Abschnitt Hauptbahnhof bis Jasperallee 6 statt 4 Fahrten mit den Buslinien 411, 419 und 436 sowie bis Griesmaroder Straße 4 statt 2 Fahrten in der Stunde mit den Linien 419 und 436.

An der Haltestelle Amalienplatz / Weißes Ross bestehen Umsteigemöglichkeiten zwischen den regionalen Buslinien aus Vechelde, Wendeburg und Groß Schwülper zum Ring. Um das Umsteigen in Richtung Nordring und Bhf Griesmarode noch attraktiver zu machen, werden alle Fahrten der Buslinie 433 aus Richtung Hondelage und Querum, die heute an der Hamburger Straße enden, über den Amalienplatz hinaus bis zur Haltestelle Hildesheimer Straße in Lehndorf verlängert. Die stark nachgefragte Relation Hamburger Straße – Rudolfplatz wird im Zusammenspiel zwischen den Buslinien 419, 426 und 433 damit auch

montags bis freitags bis 20:00 Uhr sowie samstags gestärkt.

### 3.4 Süd-Ost-Netz: Südstadt – Rautheim – Mascherode und Braunschweig Süd

#### *Tagesverkehr montags bis samstags*

Jede zweite Fahrt der Buslinie 411 endet im Tagesverkehr montags bis samstags am Welfenplatz in der Südstadt. Dort wechselt der Bus auf die Buslinie 412 und fährt über den Lindenbergt und Rautheim zur Helmstedter Straße. Dieser Linienwechsel wird aufgehoben, somit verkehrt die Linie 411 ab Welfenplatz alternierend alle 30 Minuten nach Mascherode bzw. alle 30 Minuten über den Lindenbergt zur Helmstedter Straße, in der Fahrtenhäufigkeit verändert sich nichts.

Die Buslinien 421 und 431 bleiben im Tagesverkehr montags bis samstags im Stadtbezirk Südstadt – Rautheim – Mascherode unverändert. Die Buslinie 431 fährt zukünftig samstags nicht mehr über Mascherode hinaus nach Stöckheim und Melverode. Die Nachfrage ist samstags leider zu gering.

Die Buslinie 421 verbleibt im Tagesverkehr unverändert auf ihrem Linienweg und deckt die geringere Nachfrage samstags zwischen Stöckheim, Melverode, Heidberg und weiter in die Südstadt gut ab.

Die Verdichtungsfahrten der Buslinie 431 montags bis freitags zwischen Hauptbahnhof und Erfurtplatz werden auf den Abschnitt Hauptbahnhof – Klinikum Salzdahlumer Straße verkürzt. Die Anbindung des Hauptbahnhofs aus dem Heidberg wird zukünftig durch die Stadtbahnlinie 2 ganztägig gewährleistet.

#### *Schwachverkehrszeit: früh morgens, abends sowie sonn- und feiertags*

Die Stadtbahnlinie 4 ist in den Abendstunden sowie sonn- und feiertags bis zur Helmstedter Straße gering nachgefragt. Bis zur Stadtbahnverlängerung und damit umsteigefreien Durchfahrt über den Lindenbergt nach Rautheim, soll sie abends und sonntags nicht mehr im Einsatz sein.

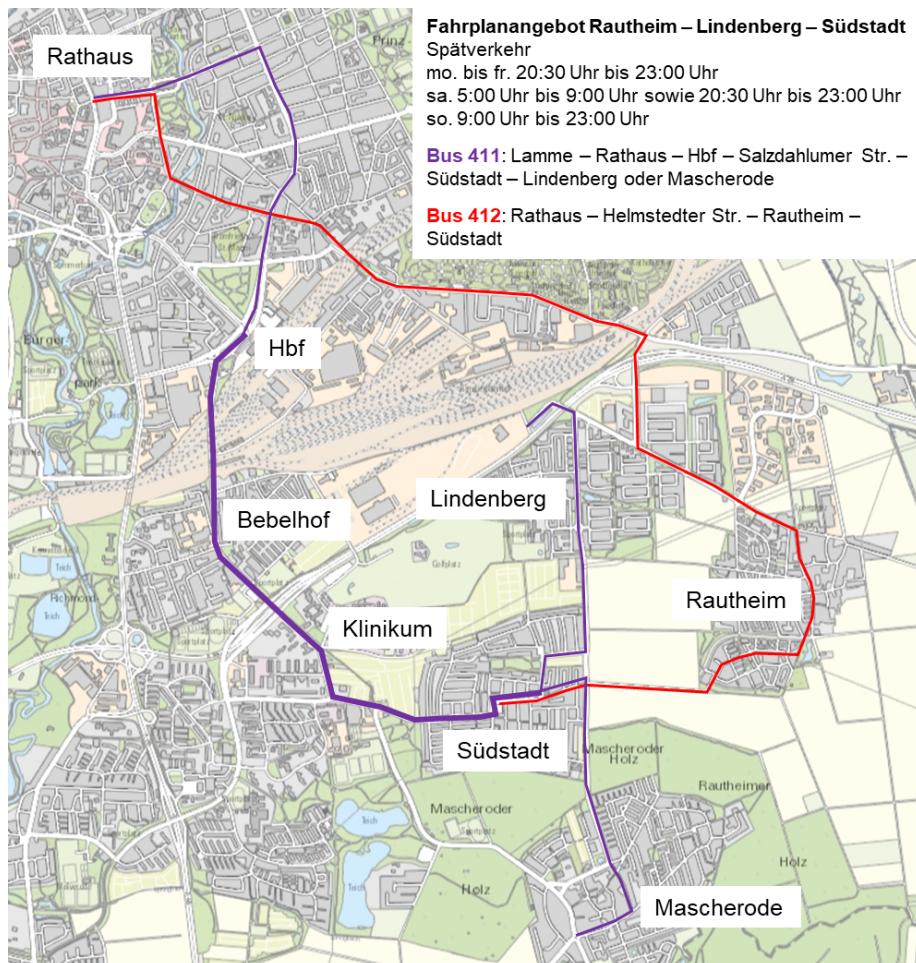


Abb. 4: Fahrplanangebot Rautheim – Lindenbergt – Südstadt, Spätverkehr

Stattdessen wird auf dem zukünftigen Linienweg der Stadtbahnlinie 4 abends ab 20:30 Uhr sowie sonn- und feiertags ganztägig die Buslinie 412 im 30-Minutentakt eingesetzt. An vielen Haltestellen halten Stadtbahn und Busse entlang der Haltestelle am selben Bahnsteig. Die Buslinie 412 fährt dann von der Helmstedter Straße über die Rautheimer Straße in den Bereich Lindenbergs und bedient dort die Haltestellen Vincent-van-Gogh-Ring, Rautheimer Straße und Noetherstraße. Über die Braunschweiger Straße fährt sie nach Rautheim und bedient dort die Haltestellen Paxmannstraße, Lehmweg, Zur Wabe und Am Spieltore um anschließend in der Südstadt am Welfenplatz zu enden. Im Nachtverkehr ab 23:00 Uhr fährt die Linie ab Rautheim weiter in den Lindenbergs und bedient dort die Haltestellen Sandgrubenweg, Dedeckindstraße, Julius-Elster-Straße und Hans-Geitel-Straße.

Im Abendverkehr bis 23:00 Uhr sowie sonn- und feiertags fährt die Buslinie 411 zwischen Hauptbahnhof und Südstadt dann alle 10/20 Minuten und weiter alle 30 Minuten – wie bisher – nach Mascherode sowie alle 30 Minuten in den Lindenbergs.

Die Buslinien 421 und 431 fahren dann in dieser Zeit nicht mehr. Die Buslinie 421 entfällt in der Schwachverkehrszeit auch auf dem regionalen Abschnitt zwischen Heidberg und Wolfenbüttel, da die Nachfrage zu dieser Zeit nur sehr gering ist.

### 3.5 Süd-West-Netz: Stadtbezirke Weststadt und Südwest

Im Bereich Lichtenberger Straße und Timmerlah werden die Fahrten der Buslinien 445 und 455 zukünftig auf der Linie 445 zusammengefasst. Bisher verkehren beide Linien alle 60 Minuten, zukünftig wird der dadurch bestehende 30 Minuten Takt bis Timmerlah besser ersichtlich und die Fahrgäste finden alle Abfahrten auf einem Aushangfahrplan.

Die Stadtbahnlinie 3 verkehrt montags bis samstags bis 23:00 Uhr auf dem gesamten Linienweg zwischen Weststadt und Volkmarode im 15-Minutentakt. Sie verbindet die einwohnerstärksten Stadtbereiche miteinander: Weststadt, westliches Ringgebiet und östliches Ringgebiet. Sonn- und feiertags verkehrt sie zwischen 13:00 Uhr und 20:00 Uhr auf dem gesamten Linienweg im 15-Minutentakt. Abends sowie sonn- und feiertags verkehren auf dem Abschnitt Rathaus bis Weststadt damit 4 statt 2 Fahrten in der Stunde.

### 3.6 Norden: Veltenhof

Die Buslinie 414 wird innerhalb von Veltenhof aktuell im Tagesverkehr montags bis samstags im Ringverkehr bedient. Daraus folgt am Stadion eine Übergangszeit von 7 min auf die Stadtbahnlinie 1. Zukünftig sollen alle Haltestellen in Hin- und Rückrichtung in einheitlicher Reihenfolge bedient werden (wie derzeit im Abend- und Sonntagsverkehr). Damit wird das Angebot übersichtlicher und die Umsteigezeit am Stadion kann auf 3 min verkürzt werden.

Die Buslinie bedient somit einheitlich in beide Richtungen die Haltestellen Sandanger, Dreisch, Wendener Weg, Unter den Linden, Heesfeld, Waller Weg, Am Hafen und endet an der Haltestelle Ernst-Böhme-Straße in Höhe der Einmündung Hafenstraße.

### 3.7 Östliches Ringgebiet

Die Stadtbahnlinie 3 verkehrt montags bis samstags in den Abendstunden bis 23:00 Uhr auf dem gesamten Linienweg im 15-Minutentakt und somit nicht mehr wie bisher im 15-Minutentakt bis Rathaus und nur alle 30-Minuten weiter durch das westliche Ringgebiet in die Weststadt. Sonn- und feiertags wird der 15-Minutentakt auf die Zeit zwischen 13:00 Uhr und 20:00 Uhr konzentriert. BSVG und Verwaltung weisen darauf hin, dass der 15-Minutentakt bis Volkmarode besteht. Das ist einer heute noch fehlenden Wendemöglichkeit in Gliesmarode geschuldet. Sobald hier die neue mit dem Stadtbahnausbau vorgesehene Wendeschleife gebaut ist, wird der 15-Minutentakt abends und sonntags auf den Abschnitt Weststadt – Gliesmarode konzentriert.

Die Fahrten der Buslinie 418 enden aus Lamme und vom Westpark kommend alle am Rathaus. Sie verkehrt nicht mehr im östlichen Ringgebiet. Die Fahrten tagsüber vom Prinz-

Albrecht-Park nach Riddagshausen zum Grünen Jäger übernimmt die Buslinie 423.

Die Buslinie 423 fährt montags bis freitags zwischen 6:00 Uhr und 20:30 Uhr somit alle 30 Minuten aus der Weststadt kommend über Rathaus zur Haltestelle Prinz-Albrecht-Park und von dort aus zwischen 9:00 Uhr und 19:00 Uhr abwechselnd stündlich direkt zur Haltestelle Herzogin-Elisabeth-Straße oder nach Riddagshausen über die Ebertallee. Um am Prinz-Albrecht-Park stadteinwärts immer einheitlich die Abfahrten an einem Bussteig zu haben, wird die Umfahrung des Parks zum Wenden der Buslinie 423 umgedreht. Alle Fahrten in Richtung Innenstadt erfolgen somit an der Haltestelle mit der Buslinie 413. Samstags setzt die Buslinie 423 mit ihren Fahrten zwischen Herzogin-Elisabeth-Straße und Rathaus gegen 7:30 Uhr ein.

Unverändert bleibt das Angebot der Buslinie 422. Sie bietet allerdings zukünftig eine Direktverbindung zum Klinikum Salzdahlumer Straße.

### **3.8 Nord-Ost-Netz: Fahrplananpassung abends, samstags sowie sonn- und feiertags**

Zur besseren Taktergänzung der Fahrpläne der Linien 424 und 111 entlang der Hansestraße sowie der Linien 417 und 230 in Dibbesdorf verschieben sich die Abfahrtzeiten folgender Linien während der Schwachverkehrszeit (60 Min Takt der Linien) um 30 min:

- Linie 413 (nur Abschnitt Querum <> Bevenrode)
- Linie 417
- Linie 424
- Linie 427
- Linie 433 (Abschnitt Querum <> Hondelage)

Die Fahrtenhäufigkeit bleibt im Abendverkehr sowie sonn- und feiertags unverändert.

Die Buslinie 417 verkehrt samstags im 60-Minutentakt zwischen Volkmarode „Ziegelwiese“ und Hondelage. Die Haltestellen „Am Remenhof“ und „Steinkamp“ werden weiterhin alle 15 Minuten bedient. Die Buslinie 427 verkehrt samstags im 60-Minutentakt zwischen Volkmarode über Weddel nach Essehof. Weddel wird neu mit dem RE 50 täglich im 30-Minutentakt an den Braunschweiger Hauptbahnhof angebunden.

Die Buslinie 434 verkehrt sonn- und feiertags im 2 Stundentakt zwischen Wenden über Thune, Harxbüttel und Lagesbüttel nach Groß Schwülper. Sie bildet mit der Buslinie 112, die ebenfalls sonn- und feiertags im 120 Minutentakt verkehrt, zwischen Wenden und Thune einen 60-Minutentakt. Das Angebot wird damit auf die überschaubare Nachfrage angepasst.

## **4 Ferienfahrplan**

An Ferientagen ist die Nachfrage reduziert im Vergleich zu den Schultagen. Hier wirken auch die Homeofficeregelungen stärker. Deshalb wird auf die geringere Nachfrage beispielsweise mit nachfolgenden Maßnahmen reagiert:

### **Stadtbus**

- Wie aktuell verkehrt die Stadtbahnlinie 3 an allen Ferientagen montags bis samstags im 15-Minutentakt.
- Die Stadtbahnlinie 10 verkehrt nicht. Der Hauptbahnhof wird neu zusätzlich mit allen Fahrten der Stadtbahnlinie 2 bedient.

### **Bus**

- Die Buslinie 411 verkehrt wie samstags an allen Ferientagen auf dem Abschnitt Kanzlerfeld bis Lamme im 30-Minutentakt
- Die Buslinie 417 verkehrt an Ferientagen wie samstags
- Die Buslinie 426 verkehrt an Ferientagen ganztägig im 30-Minutentakt
- Die Buslinie 427 verkehrt an Ferientagen wie samstags
- Die Buslinie 436 verkehrt an Ferientagen ganztägig im 30-Minutentakt

## **5 Infrastrukturmaßnahmen**

In Bevenrode wird der Pausenplatz an der Endhaltestelle Beberbachaue erweitert. Damit können dort zukünftig zwei Busse zeitgleich pausieren. Die Maßnahme wird bis spätestens zum neuen Fahrplan umgesetzt.

An der Bushaltestelle Klinikum Salzdahlumer Straße werden auf dem vorhandenen Parkstreifen unmittelbar vor dem Bussteig in Richtung Südstadt und Heidberg Pausenplätze für die neu hier endenden Busse ausgewiesen.

An der Bushaltestelle Rautheimer Straße werden die zusätzlichen Haltepositionen für die Linie 412 jeweils östlich der Kreuzung angeordnet.

An der Bushaltestelle Herzogin-Elisabeth-Straße wird ein Pausenplatz vor dem Bussteig in Fahrtrichtung Marienstift ausgewiesen.

Die bisher vorhandenen Pausenplätze an der Hamburger Straße werden nicht weiter benötigt und deshalb für den Individualverkehr wieder freigegeben.

## 6 Zeitplan zur Umsetzung

Die Umsetzung der Fahrplan- und Linienänderungen erfolgt mit der Inbetriebnahme der 2-gleisigen Weddeler Schleife voraussichtlich am 22. März 2024. Der Fahrplanwechsel der BSVG wird für Montag, 18. März 2024 (1. Ferientag der Osterferien), vorgesehen.

## 7 Finanzielle Auswirkung

Das Leistungsangebot der BSVG (Nutzwagenkilometer) bleibt bei den beschriebenen Änderungen im Saldo über das Jahr unverändert. Es gibt Verschiebungen zwischen Schultagen, Ferientagen und Wochenenden.

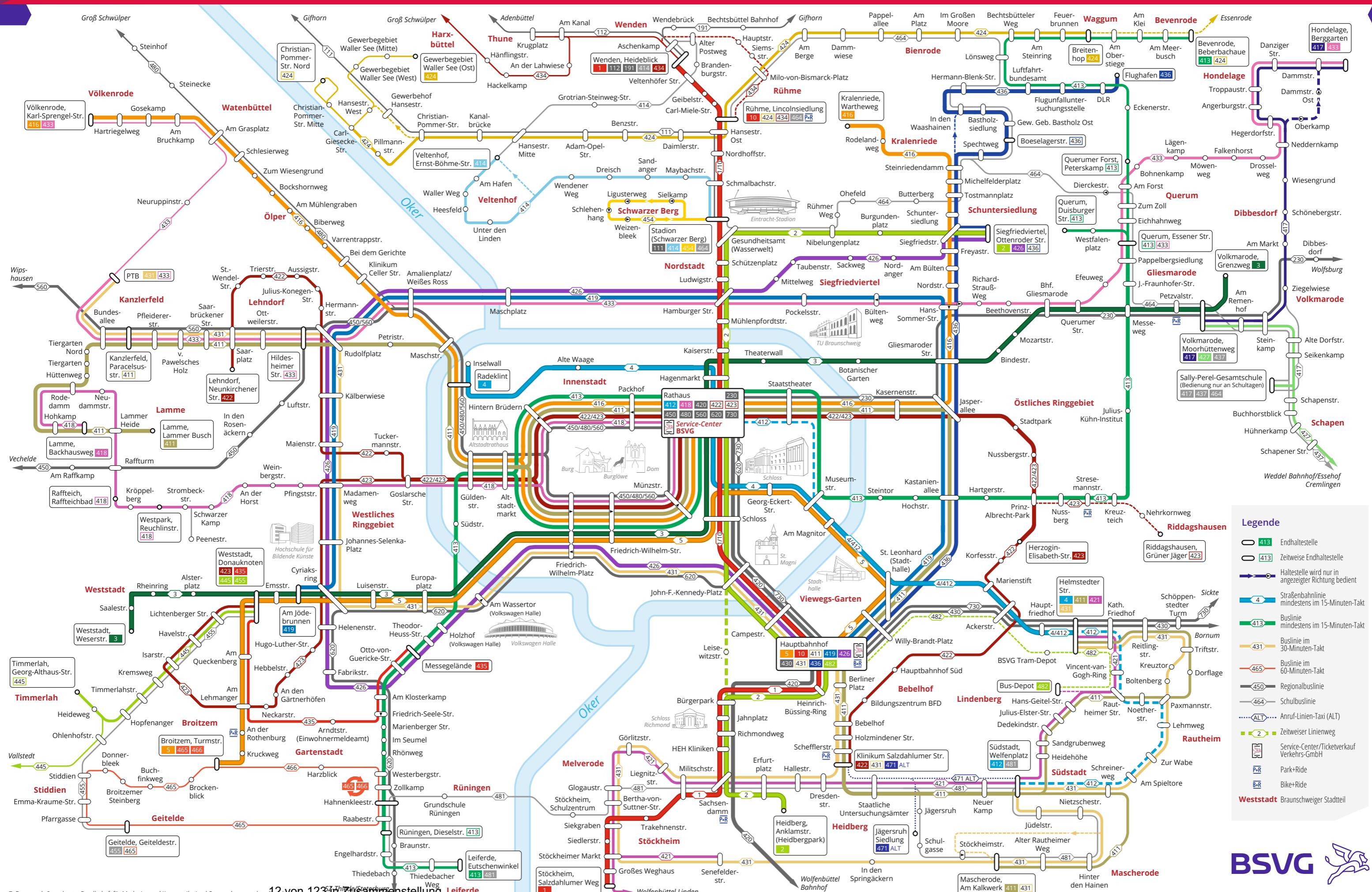
Durch die Angebotsanpassungen an Ferientagen haben die Maßnahmen keine zusätzliche belastende Wirkung auf den Wirtschaftsplan der BSVG und sind im Wirtschaftsplan 2024ff berücksichtigt.

Kügler

**Anlage:** BSVG Liniennetzplan Tag+Nacht ab März 2024

# Liniennetzplan Braunschweiger Verkehrs-GmbH gültig ab März 2024

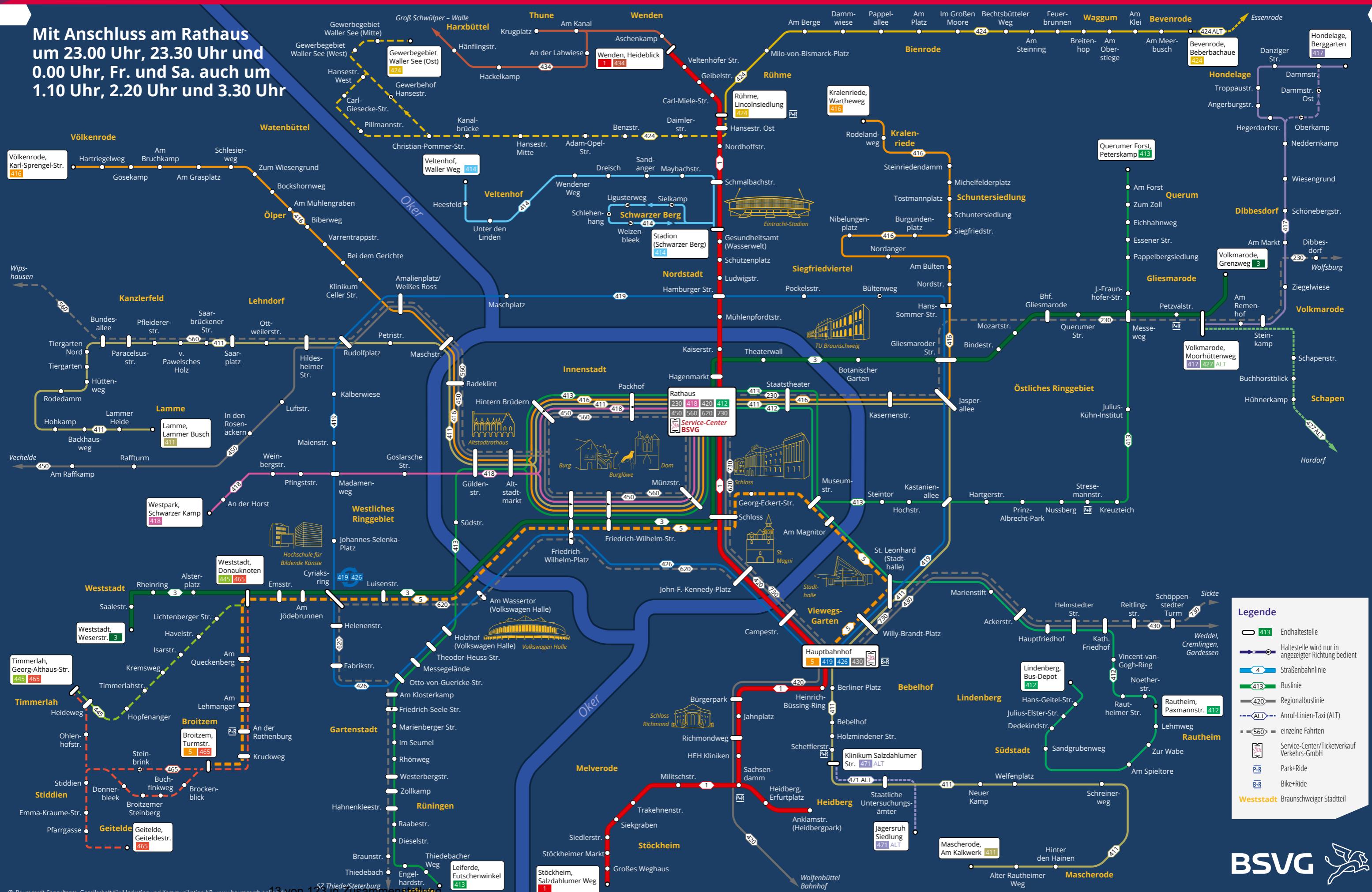
Local transport network map Braunschweiger Verkehrs-GmbH valid from March, 2024



# Nachtnetzplan Braunschweiger Verkehrs-GmbH gültig ab März 2024

Night local transport network map Braunschweiger Verkehrs-GmbH valid from March, 2024

Mit Anschluss am Rathaus um 23.00 Uhr, 23.30 Uhr und 0.00 Uhr, Fr. und Sa. auch um 1.10 Uhr, 2.20 Uhr und 3.30 Uhr



*Betreff:*

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

*Organisationseinheit:*

Dezernat III  
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

*Datum:*

01.12.2023

*Beratungsfolge*

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis)

*Sitzungstermin*

06.12.2023

*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 4. Kompaktbericht mit dem Stichtag 30.09.2023 wird hiermit vorgelegt (siehe Anlage).

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

Leuer

**Anlage/n:**

4. Kompaktbericht Ziele- und Maßnahmenkatalog „Radverkehr in Braunschweig“ zum Stichtag 30.09.2023

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

Stand der Informationen/Stichtag: 30.09.2023  
Betrachtungszeitraum: 01.04.2023 bis 30.09.2023

| 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 der 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 der Bestandsaufnahme der Furten |                               | Ungeachtet dessen wurden bereits zwei Umsetzungspakete von Furt- und Rotmarkierungen auf den Weg gebracht.<br>Alle Maßnahmen aus dem ersten Paket sind umgesetzt. Das zweite Umsetzungspaket ist bis auf wenige Ausnahmen ebenfalls umgesetzt.<br>Das dritte Umsetzungspaket wird derzeit vorbereitet, verwaltungintern abgestimmt und soll voraussichtlich Anfang 2024 ausgeschrieben werden.  |
| 3        | 2        | Jährlicher Bericht der Unfallkommission zu Fahrradunfällen                  | J.   | 01/2021             | Stück (Unfallbericht)   | 10  | 30                            | Der 3. Bericht zu Verkehrsunfällen mit Radverkehrsbeteiligung ist im Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (AMTA) am 13.06.2023 vorgestellt worden. Die Jahresberichte der Unfallkommission sind auf der städtischen Internetseite hinterlegt:<br><a href="https://www.braunschweig.de/leben/stadtplan_verkehr/radverkehr/ufo-fahrradunfaelle.php">https://www.braunschweig.de/leben/stadtplan_verkehr/radverkehr/ufo-fahrradunfaelle.php</a>   |
| 4        | 3        | Veloroutennetz planen und Radverkehrsnetz überarbeiten                      | J.   | 01/2020             | Stück (Radnetzplan)   | 1   | 55                            | Die Definition „Velorouten in Braunschweig“ wurde im Planungs- und Umweltausschusse 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. Daraus wird ein Veloroutennetz abgeleitet, welches aus großzügigen Korridoren besteht. Eine straßencharfe Festlegung der Veloroutenverläufe kann erst erfolgen, wenn sukzessive die Korridore bzw. Straßenzüge im Detail betrachtet werden.<br>Ein ausführlicher Sachstand zur Entwicklung des Veloroutennetzes wurde dem AMTA am 06.09.2023 zur Kenntnis gegeben (DS 23-20958).   |
| 5        | 4        | Qualitätsstandards von Radverkehrsanlagen                                   | J.   | 07/2022             | Stück (Analysebericht)  | 1   | 50                            | Die systematische Befahrung und Analyse des Hauptradverkehrsnetzes, welche die Bearbeitung der Maßnahmen 1, 4 und 5 beinhaltet, läuft.<br>Ein Großteil des ca. 430 km langen Befahrungsnetzes wurde befahren. Hindernisse wurden separat bereits vollständig erfasst. Ergänzend zur Befahrung wurde die vierwöchige Online-Öffentlichkeitsbeteiligung „Was stoppt dich...“ durchgeführt, die mehr als 2.500 Hinweise hervorgebracht hat.<br>Im nächsten Schritt werden die Befahrungsergebnisse mit den Hinweisen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung zusammengeführt. Maßnahmenpakete zur Behebung der Infrastrukturdefizite entwickelt und Prioritäten abgeleitet. Der Abschlussbericht ist für das 1. Halbjahr 2024 vorgesehen.   |
| 6        | 4.1      | Geschützte Radfahrstreifen (Protected bike lanes)                           | J.   | 07/2023             | Stück (Analysebericht)  | 1   | 10                            | Die Maßnahme ist im Juli 2023 mit der Grundlagenermittlung sowie ersten verwaltungsinternen Abstimmungen zur Etablierung von Protektionselementen gestartet. Im nächsten Schritt sollen einzelne Straßenabschnitte beispielhaft betrachtet werden und anhand dessen Abstimmungen mit verschiedenen Trägern öffentlicher Belange (Feuerwehr, Polizei, ALBA etc.) erfolgen. Die Betrachtung der übrigen Straßen im Sinne des Maßnahmentextes und die Erarbeitung von Umsetzungsvorschlägen sollen zu einem späteren Zeitpunkt ggf. an ein externes Ingenieurbüro vergeben werden.*  |
| 7        | 5        | Analyse zu bestehenden Hindernissen im Radverkehrsnetz                      | J.   | 07/2022             | Stück (Analysebericht)  | 1   | 50                            | 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                           | Der Qualitätstandard für Fahrradstraßen- und Fahrradzonen in Braunschweig wurde am 06.12.2022 vom AMTA beschlossen (DS 22-19984).<br>Die Verwaltung hat darauf aufbauend einen ausführlichen Planungsleitfaden entwickelt.  |
| 10       |          |   | 6.1 b) Prüfung   | 02/2023             | Stück (Analysebericht)  | 1   | 50                            | Die Überprüfung der bestehenden Fahrradstraßen und der Fahrradzonen (Gesamtlänge ca. 15,7 km) auf Basis des neuen Qualitätsstandards, die auch Vorrang für Fahrradstraßen und Durchfahrtsbeschränkungen für Kfz-Verkehr beinhaltet, läuft. Das Gesamtnetz wurde systematisch befahren und dokumentiert. Auf dieser Basis werden derzeit Varianten zur Umsetzung der verschiedenen Inhalte des Standards für jede Fahrradstraße sowie die Kreuzungspunkte erarbeitet. Im Anschluss werden diese bewertet, kategorisiert und priorisiert.<br>Der Abschlussbericht zur Untersuchung ist für das 1. Halbjahr 2024 vorgesehen.   |
| 11       |          |   | 6.1 c) Umsetzung   | (06/2024)           | Kilometer [km]  | 15,7  | 0                             | Auf Basis des Analyseberichts starten im Juni 2024 die ersten planerischen Überlegungen zur Umsetzung des Qualitätsstandards. Eine vorzeitige Umsetzung von Einzelpaketen wird Rahmen der Bearbeitung von 6.1 geprüft.  |
| 12       | 7        | Radverkehrsführungen in Knotenpunkten                                       | J.   | 07/2020             | TOP 3.2<br>Die Festlegungen werden bei Straßenplanungen geprüft/berücksichtigt.   |   |                               |   |
| 13       | 8        | Ausbauziel bis 2030   | J.   | 07/2020             | Kilometer [km]  | 35  | 5                             | Der „Braunschweiger Standard“ wird bei allen Straßenplanungen geprüft/berücksichtigt.<br>Abgeschlossene Baumaßnahmen fließen sukzessiv in den Umsetzungsstand ein.<br>Bis zum Stichtag 30.09.2023 wurden seit Ratsbeschluss insgesamt ca. 1,75 km Radwege nach Braunschweiger Standard neu- oder ausgebaut.<br>Im Betrachtungszeitraum wurden Maßnahmen mit einer Länge von ca. 0,33 km in folgenden Straßen umgesetzt:<br>Humboldtstraße, Ernst-Böhme-Straße, Hansestraße.   |
| 14       | 8.1      | Pilotprojekt für Veloroutes und Ausbau der Uferstraße                       | 8.1 a) Veloroute   | 01/2021             | Stück (Planung)   | 1   | 45                            | Die Planung der ersten Veloroute (Umfeld Schlossplatz bis Schöppenstedter Turm; DS 21-15700-01 bis -04) läuft.<br>Für den 15.11.2023 ist eine Bürgerinformation geplant. In der AMTA-Sitzung am 06.12.2023 soll die Beschlussfassung zur Planung herbeigeführt werden.  |
| 15       |          |   | 8.1 b) Uferstraße  | 01/2021             | Stück (Planung)   | 1   | 65                            | Die Ausführungspläne läuft. Die Umsetzung der Maßnahme ist nach Abschluss der Arbeiten von BS Energy an der 110-kV-Leitung, voraussichtlich ab 2025 möglich (DS 23-21026).  |
| 16       | 8.2      | Lückenschluss beim Fahrradstraßennetz entlang des Wallrings                 | 8.2 a) Konzept Lückenschluss                             | 02/2023             | Stück (Konzept)   | 1   | 100                           | Dem Vorschlag der Verwaltung, die Wallringroute als zweite Veloroute zu realisieren, ist der AMTA mit Beschluss vom 03.03.2023 gefolgt (DS 23-20323).   |
| 17       |          |   | 8.2 b) Provisorische Führung                             | 02/2023             | Derzeit ist nicht geplant, die Bestandsinfrastruktur baulich anzupassen, da die vorhandenen Ressourcen für die Planung der Lücken der direkten Zielroute (Endzustand) eingesetzt werden sollen.<br>Ausgenommen sind Fahrradstraßen, die im Rahmen der Maßnahme 6.1 betrachtet werden. |   |                               |   |
| 18       |          |   | 8.2 c) Umsetzung Endzustand                              | (01/2026)*          | Kilometer [km]  | 3,15  | 0                             | Die Querungen Wallring/Am Wendendorf (DS 23-20537) und Wallring/Celler Straße (DS 23-20661) werden derzeit geplant und sollen ab 2024 umgesetzt werden. Für die Verbindung Theaterwall-Am Theater-Ehrenbrechtstraße beabsichtigt die Verwaltung, den politischen Gremien bis Ende 2023 einen Planungsentwurf vorzulegen.  |
| 19       | 9        | Mehr Fahrradabstellanlagen an Bushaltestellen und städtischen Einrichtungen | 9 a) Konzept/ Bedarfsermittlung Haltestellen             | (04/2024)           | Stück (Konzept)   | 1   | 0                             | Der Start der Maßnahme wurde aufgrund der priorisierten Bearbeitung anderer Maßnahmen auf April 2024 verschoben.<br>Inhalt des Konzeptes ist die Bedarfsermittlung von zusätzlichen Fahrradabstellanlagen, einschließlich wettersgeschützter Anlagen, an Bus- und Stadtbahnhaltestellen.  |
| 20       |          |   | 9 b) Umsetzung Haltestellen                              | (12/2024)           | Stück (Fahrradabstellplatz Haltestelle)   | Zielwert abhängig vom Ergebnis des Konzeptes          |                               | Auf Basis der Bedarfsermittlung werden Bus- und Stadtbahnhaltestellen ab Dezember 2024 sukzessiv mit zusätzlichen Fahrradabstellmöglichkeiten ausgestattet.<br>Unabhängig von der ausstehenden Bedarfsermittlung wurden seit dem Ratsbeschluss insgesamt bereits 352 neue Fahrradabstellplätze (davon 72 mit Überdachung) an Haltestellen geschaffen.<br>Im o. g. Betrachtungszeitraum wurden 6 neue Abstellmöglichkeiten installiert (davon 0 mit Überdachung).  |
| 21       |          |   | 9 c) Konzept/ Bedarfsermittlung städtische Einrichtungen | 06/2023             | Stück (Konzept)   |   | 5                             | Ziel ist es, für alle städtischen Einrichtungen eine Bedarfsermittlung von zusätzlichen Fahrradabstellanlagen, einschließlich wettersgeschützter Anlagen, durchzuführen. Das Gesamtkonzept soll in Abhängigkeit der zur Verfügung stehenden personellen Ressourcen sukzessive vorangetrieben werden.<br>In einem ersten Arbeitsschritt ist die Maßnahme mit der Bestandsaufnahme an städtischen Schulen gestartet. Demnach stehen derzeit insgesamt 6.763 Fahrradabstellplätze zur Verfügung (DS 23-20426-02). Die Bedarfsermittlung erfolgte im Anschluss und ist noch nicht abgeschlossen.  |
| 22       |          |   | 9 d) Umsetzung städtische Einrichtungen                  | (08/2024)           | Stück (Fahrradabstellplatz städtische Einrichtung)  |   |                               | Auf Basis der Bedarfsermittlung werden städtische Einrichtungen ab August 2024 sukzessiv mit zusätzlichen Fahrradabstellmöglichkeiten ausgestattet.<br>Unabhängig von der ausstehenden Bedarfsermittlung wurden seit dem Ratsbeschluss insgesamt bereits 1127 neue Fahrradabstellplätze (davon 0 mit Überdachung).<br>Im o. g. Betrachtungszeitraum wurden 365 neue Abstellmöglichkeiten installiert (davon 0 mit Überdachung).   |
| 23       | 10       | Mehr Fahrradabstellanlagen in Wohngebieten                                  | J.   | 07/2020             | Stück (Fahrradabstellplatz)   | 2030  | 33                            | Mit dem Leitsatz "2030 bis 2030" sollen insgesamt 2030 zusätzliche Fahrradabstellplätze bis Ende 2030 in Wohngebieten entstehen.<br>Seit dem Ratsbeschluss wurden insgesamt bereits 678 neue Fahrradabstellplätze (davon 0 mit Überdachung) geschaffen.<br>Zudem sind 10 Abstellplätze am Rand des Naherholungsgebietes Riddagshausen errichtet worden.***  |
| 24       | 11       | Verbesserungen bei Radwegereinigung und Winterdienst                        | J.   | 06/2021             | Stück (Konzept)   | 1   | 80                            | Radwegreinigung:<br>Die Inhalte der Maßnahme werden für innerörtliche Abschnitte bereits umgesetzt, sodass dieser Maßnahmenteil abgeschlossen ist.<br>Für Außenbereiche 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 verwaltungintern vorbereitet und abgestimmt.<br>Winterdienst:<br>Auch in der Winterdienstperiode 2023/2024 werden sämtliche Radwege, die entlang von Hauptverkehrsstraßen verlaufen (Gesamtlängen 120 km), durch ALBA BS in der gleichen Priorität wie die jeweilige Fahrbahn winterdienstlich betreut.<br>Wenn das zukünftige, strategische Hauptnetz für den Radverkehr im Rahmen des MEP festgelegt und politisch verabschiedet worden ist, ist eine Neubetrachtung des Raumnetzes sinnvoll. |
| 25       | 12       | Qualitätsoffensive für Radwege  | J.   | 07/2021             | Hierbei handelt es sich um einen kontinuierlichen Prozess im Rahmen des laufenden Betriebs.   |   |                               |   |
| 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   | 10                            | Die Bearbeitung der Maßnahme ist im Juli 2023 mit der Bestandsaufnahme der Lichtsignalanlagen mit Anforderungstaster für den Radverkehr gestartet. Die identifizierten Signalanlagen werden aktuell auf Optimierungspotenziale geprüft.<br>Im nächsten Schritt sollen die Anlagen mit kombinierten Fuß- und Radverkehrs signalisierungen betrachtet werden.   |
| 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.<br>Ungeachtet dessen wurden im Betrachtungszeitraum bereits folgende Signalanlagen verändert:<br>- Elbestraße/Haseweg. Verbreiterung der Furt, Installation von Kombischaltern für den Fuß- und Radverkehr und Entfernung der Anforderungstaster.   |
| 29       | 15       | Optimierung der Ampelschaltungen verkehrsübergreifend                       | J.   | (01/2024)           | Stück (Anlagen)   | 35  | 0                             | Die Maßnahme startet im Januar 2024. Der erste Schritt ist ein Konzept zum Verkehrsdatenmanagement.<br>Ab Januar 2024 werden dann jährlich fünf Signalanlagen (Kreuzungen, Einmündungen, freistehend) optimiert.<br>Ungeachtet dessen werden im Betrachtungszeitraum bereits Optimierungen an folgenden Signalanlagen durchgeführt:<br>- Ernst-Böhme-Straße/Hansestraße. Die Signalzeiten und die Koordinierung für den Fuß- und Radverkehr wurden im Zuge der Erneuerung der Gesamtanlage optimiert.   |
| 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             | Verausgabe €  | 72.000 *  | 0                             | Es sollen Kriterien zur Förderung von Kampagnen der Mobilitätsverbände (Jahresbudget 8.000 €) definiert werden.<br>Hierzu laufen abschließende, verwaltunginterne Abstimmungen.   |
| 32       |          |   | 16 b) Stadt  | 01/2022             | Verausgabe €  | 108.000 *   | 0                             | Für die städtische Öffentlichkeitsarbeit stehen jährlich 12.000 € zur Verfügung.<br>Voraussichtlich im Dezember 2023 wird eine erste Kampagne zur Erhöhung der Radverkehrssicherheit zum Überholabstand von 1,5 m durch Kfz vorgestellt und durchgeführt.   |
| 33       | 16.1     | Verbesserte Überwachung im Straßenverkehr                                   | J.   | 01/2022             | Stück (Konzept)   | 1   | 75                            | Vier der insgesamt sechs geplanten Stellen (DS 21-16472) sind besetzt. Die zwei übrigen Stellen werden zu Mitte Oktober 2023 besetzt und die Einarbeitung der Stelleninhaberinnen und -inhaber beginnt.<br>Ab voraussichtlich Februar 2024 wird der Betrieb im ursprünglich geplanten Umfang, einschließlich neuer Dienstfahrzeuge, aufgenommen.  |
| 34       | 17       | Werbung für mehr Radverkehr   | J.   | 01/2021             | Stück (Kampagne)  | 10  | 20                            | Die Werbung hat unterschiedliche Kampagnenideen im Hinblick auf eine verstärkte Fahradnutzung im Alltag geprägt. Es wird angestrebt, mit einer Mobilitäts-App das Fahrradfahren zu fördern und zu verstetigen. Die Abstimmungen dafür gestalten sich umfangreicher als erwartet, sodass die Einführung und somit die Umsetzung einer ersten gezielten Kampagne voraussichtlich erst in 2024 erfolgen wird.  |
| 35       | 18       | Bürgerbeteiligung   | J.   | 07/2020             | Bei Themen von stadtweiter 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                          | Die Installation der fünf automatischen Zählanlagen ohne Display (verdeckt) sowie einer Zählsäule mit Display ist abgeschlossen.  |
| 38       |          |   | Z1 b) verdeckt, fest                                     |                     |   |   |                               |   |

**Betreff:**

**Stadtbahnausbauprojekt Volkmarode-Nord  
Kostenentwicklung und Folgekostenrechnung**

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

01.12.2023

**Beratungsfolge**

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis)

**Sitzungstermin**

06.12.2023

**Status**

Ö

**Sachverhalt:**Kostenentwicklung

Mit DS 22-19610 wurde die Planung der Stadtbahntrasse Volkmarode am 11. Oktober 2022 vom AMTA beschlossen. Die in der DS 22-19610 dargestellte Kostenermittlung zum Teilprojekt Volkmarode Nord hatte den Ermittlungsstand Mai 2022. Aufgrund der hohen Preisdynamik der vergangenen Jahre sowie der Anforderungen des Fördermittelgebers wurde der Ermittlungsstand angepasst und die Kostenberechnungen wurden überarbeitet.

Außerdem wurden die nach Beschluss erforderlich gewordenen Planungsanpassungen am Knoten Berliner Straße / Moorhüttenweg / Hordorfer Straße (u.a. Anpassung des Übergangs vom Bestand in den Planungsumgriff und Integration von Deckensanierungsmaßnahmen ins Projekt) in den Kostenberechnungen detailliert berücksichtigt.

Nach gesamthaft Überarbeitung der Kostenermittlungen wurden neben den erwarteten inflationsbedingten Kostensteigerungen auch strukturelle Mehrkosten im Projekt ersichtlich. Ca. 75 % der ermittelten Mehrkosten (ca. 5,49 Mio. € netto) resultieren aus der Anpassung der Preisindizes. Diese sind also, im Abgleich zur Prognose für den Beschluss des AMTA am 11. Oktober 2022, inflationsbedingt. Die darüber hinaus ermittelten strukturellen Mehrkosten machen folglich ca. 25 % der identifizierten Erhöhung aus.

Ein größerer Anteil der strukturellen Mehrkosten resultiert wiederum aus einer grundlegenden Überarbeitung der Mengenermittlung für die Strecke nach Volkmarode Nord (TP11), die nach entsprechenden Prüfhinweisen der Auftraggeber vorgenommen wurde. Das zuständige Büro hat dabei Methodik und Mengenansätze angepasst.

Die Kostenermittlung zur Wendeanlage hat nach formalem Abschluss der Entwurfsplanung im Jahresverlauf 2023 nun ebenfalls die Tiefe einer Kostenberechnung (im Mai 2022 lag nach Vorplanung eine (detaillierte) Kostenschätzung vor). In diesem Zusammenhang wurde ebenfalls eine geringfügige Erhöhung der Prognose in struktureller Weise notwendig.

Die strukturellen Mehrkosten in Höhe von ca. 1,85 Mio. € netto (TP11: 1,65 Mio. + TP12: 0,20 Mio. €), die nicht nur im Zusammenhang mit einer korrigierten Mengenermittlung, sondern auch mit der Weiterentwicklung der Planung stehen, lassen sich für beide Projektteile (Strecke und Wendeanlage) folgenden Kostengruppen zuordnen:

- Gleisbaukosten ca. 500T €
  - [TP11]: Optimierung (Verlängerung) der Abschnitte für hochelastische Lagerung (Erschütterungsschutz)

- [TP11]: Detaillierung der Abbruchkosten Bestands-Wendeschleife
- Straßenbaukosten ca. 500T €
  - [TP11+12]: Erhöhung Bedarfe für Verkehrssicherung (inkl. prov. Baustraßen) aus Detaillierungen zur Bauphasenplanung
  - [TP11]: Ergänzung Deckensanierungskosten Bestand an Knoten Moorhüttenweg
  - [TP11]: Anpassungen Oberbau (lärmindernder Asphalt)
- Technische Ausrüstung Stadtbahn ca. 300T €
  - [TP11]: Optimierung Signalisierung und Verkehrsfluss (Sicherheit Eigenkreuzung + techn. Maßnahmen Bevorrechtigung Stadtbahn)
- Grunderwerb ca. 60T €
  - [TP11]: Konkretisierung Kosten für externe Ausgleichsflächen
- Allgemeine Baukosten ca. 500T €
  - [TP11+12]: Fortschreibung prozentualer Anteil an Baukosten (in Teilen ggf. noch Pufferposition – weitere Detaillierung in späteren Phasen)

Die Mehrkosten sind Bestandteil der Gesamtkostenberechnungen und werden in den Finanzierungsantrag bei Bund und Land integriert. Eine anteilige Förderung aller Baukosten mit bis zu 85 % ist zu erwarten.

Die Prognose der Eigenmittel erfolgt - bis zur Vorlage eines Zuwendungsbescheides - auf Grundlage einer abgeschätzten effektiven Förderquote. Diese Abminderung erfolgt, um die zu erwartenden Fördermittel insgesamt nicht zu überschätzen und um bekannte, nicht zuwendungsfähige Anteile der Baunebenkosten korrekt zu berücksichtigen. Rechnerisch ergibt sich eine Netto-Förderquote von ca. 70 % über alle Projekt-Kosten.

Der Nutzen-Kosten-Index (NKI) liegt für das Teilprojekt insgesamt weiterhin bei ca. 1,3 und überschreitet somit die Zielmarke für die generelle Förderfähigkeit des Vorhabens für den aktuellen Projektstatus deutlich.

Im Bereich der B+C-Maßnahmen, die als nicht stadtbahnbedingt identifiziert wurden und durch die Stadt Braunschweig direkt zu tragen sind, wird nach Überprüfung und weiterer Detaillierung sowie Korrektur der Ansätze insgesamt mit rund 600 T€ (brutto) geringeren Kosten gerechnet.

Der Eigenanteil im Konzern Stadt erhöht sich nach der aktualisierten Prognose in Summe (inflationsbedingt und strukturell) um ca. 2,6 Mio.€ (netto) ggü. der Prognose zum AMTA-Beschluss vom 11.10.2022. In der Aufteilung zwischen Stadt und BSVG verringert sich der Eigenanteil der Stadt. Der Anteil der BSVG erhöht sich entsprechend.

Für das Investitionsvorhaben sind im Wirtschaftsplan der BSVG für den Planungszeitraum 2023 bis 2027 insgesamt 30.079 T€ (Förder- und Eigenmittel) im Wirtschaftsplan 2024 eingeplant. Für den Zeitraum 2023 bis 2027 wurden Mehrkosten in Höhe von rund 3,6 Mio. € berücksichtigt. Aufgrund der Projektlaufzeit dauert der Mittelabfluss bis mindestens ins Jahr 2028 bzw. 2029 an und ist aufgrund des Planungshorizonts bis 2027 nicht im Wirtschaftsplan abgebildet.

|   |  |                    |   |                  |  |                   |
|---|--|--------------------|---|------------------|--|-------------------|
|   | Sachstand<br>10/2022<br>(vor Umsetzungs-<br>Beschluss) |                    | Sachstand<br>11/2023<br>(vor Einreichung<br>Planfeststellung) |                  |  |                   |
|   | <b>Teilprojekt<br/>Volkmarode Nord<br/>gesamt</b>      |                    | <b>Teilprojekt<br/>Volkmarode Nord<br/>gesamt</b>             |                  | <b>Teilprojekt<br/>Volkmarode Nord<br/>gesamt [Mehrkosten]</b> |                   |
| <b>Ermittlungsstand</b>                                       | Mai 22   |                    |   | Sep 23           |  | Sep 23            |
| <b>Kostenermittlungsstufe 1)</b>                              | KOSCH/KOBE   |                    | KOBE/KOBE   |                  | KOBE/KOBE  |                   |
|   | Wendeanlage/Strecke                                    |                    | Wendeanlage/Strecke   |                  | Wendeanlage/Strecke  |                   |
|   | (netto)  | (brutto)           | (netto)   | (brutto)         | (netto)  | (brutto)          |
| <b>Bezeichnung</b>  |  |                    |   |                  |  |                   |
| <b>Baukosten (inkl. Grunderwerb)</b>                          | 31.930.000 €   |                    | 39.270.000 €  |                  | 7.340.000 €  |                   |
| <b>Baunebenkosten</b>   | 6.860.000 €  |                    | 8.330.000 €   |                  | 1.470.000 €  |                   |
| <b>Risiko und Unvorhergesehenes</b>                           | 1.620.000 €  |                    | 2.010.000 €   |                  | 390.000 €  |                   |
| <b>Prognose A<sup>2)</sup>+B-Maßnahmen</b>                    | <b>40.410.000 €</b>                                    |                    | <b>49.610.000 €</b>   |                  | <b>9.200.000 €</b>   |                   |
| <b>Prognostizierte Fördermittel (A+B)</b>                     | 27.600.000 €   |                    | 34.190.000 €  |                  | 6.590.000 €  |                   |
| <b>Prognostizierte Eigenmittel (A+B)</b>                      | 12.810.000 €   |                    | 15.420.000 €  |                  | 2.610.000 €  |                   |
| <b>flankierende Maßn. 3)<br/>(B-Maßn.)</b>                    | <b>1.100.000 €</b>                                     | <b>1.310.000 €</b> | <b>790.000 €</b>  | <b>940.000 €</b> | <b>-310.000 €</b>  | <b>-370.000 €</b> |
| <b>zusätzlich ergänzende Maßn.<sup>4)</sup><br/>(C-Maßn.)</b> | <b>770.000 €</b>                                       | <b>920.000 €</b>   | <b>580.000 €</b>  | <b>690.000 €</b> | <b>-190.000 €</b>  | <b>-230.000 €</b> |

1) KOSCH= Kostenschätzung (nach Lph.2); KOBE=Kostenberechnung (nach Lph.3)  
 2) A "stadtbahnbedingt": direkt durch den Neubau der Stadtbahnanlage ausgelöst  
 3) B "flankierend": in örtlichem und zeitlichem Zusammenhang (entlang Stadtbahnanlage) aber als (Teil-)Maßnahme nicht unmittelbar stadtbahnbedingt (z.B. Radwegbreiten über Regelmaß)  
 4) C "zusätzlich ergänzend": in zeitlichem aber nicht direkt örtlichem Zusammenhang ohne direkten Bezug zur Stadtbahnanlage (z.B. städtebauliche Aufwertung im Umfeld der Trasse)

Abbildung 1: Übersicht Entwicklung Kostenprognose

### Folgekostenrechnung

Der derzeit vorliegende Stand der Folgekostenrechnung zur standardisierten Bewertung weist auf der oben genannten Basis eine dauerhafte positive Vorhabenwirkung aus. So sind für die BSVG als Vorhabenträgerin, trotz der Investitionen und Angebotsverbesserungen, nach der Realisierung des Projektes spürbare Ergebnisverbesserungen zu erwarten.

Dies bedeutet, dass die Investition in die Strecke nach Volkmarode Nord (und eine Wendeanlage in Gliesmarode) unter Berücksichtigung der vorliegenden Kostendaten und unter Berücksichtigung der erwarteten Fördermittel insgesamt auch betriebswirtschaftlich sinnvoll ist und sich die Effizienz des gesamten ÖPNV-Netzes, bei gleichzeitiger Netzerweiterung im Bereich Stadtbahn, verbessert.

Leuer

**Anlage/n:**  
keine

**Betreff:**

**Einziehung einer Teilfläche der Gemeindestraße  
Kannengießerstraße**

*Organisationseinheit:*  
Dezernat III  
0600 Baureferat

*Datum:*  
16.11.2023

| <i>Beratungsfolge</i>   | <i>Sitzungstermin</i> | <i>Status</i> |
|---|-----------------------|---------------|
| Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (Anhörung)                     | 28.11.2023            | Ö             |
| Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben<br>(Entscheidung) | 06.12.2023            | Ö             |

**Beschluss:**

„Die Einziehung einer Teilfläche der Gemeindestraße „Kannengießerstraße“ ist entsprechend der Anlage 2 zu verfügen und öffentlich bekannt zu machen.“

**Sachverhalt:**

Die Beschlusskompetenz des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergabe ergibt sich aus § 76 Abs. 3 S. 1 NKomVG i. V. m. § 6 Nr. 2 c der Hauptsatzung.

Nach § 8 Abs. 1 Niedersächsisches Straßengesetz (NStrG) vom 24. September 1980 in der zurzeit gültigen Fassung in Verbindung mit den hierzu erlassenen Richtlinien vom 15. Januar 1992 hat der Träger der Straßenbaulast die Einziehung einer Straße zu verfügen, wenn diese keine Verkehrsbedeutung mehr hat oder überwiegende Gründe des öffentlichen Wohls für die Beseitigung vorliegen.

Als Umsetzung aus dem 2018 vom Rat beschlossenen Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes sollen aus diesem Rahmenkonzept heraus u.a. Pocket-Parks realisiert werden. Die Verwaltung hat den Standort an der Kannengießerstraße dafür vorgesehen und die Planung durch den Umwelt- und Grünflächenausschuss am 12. Oktober 2023 (Vorlage Drucksache 23-21184) beschließen lassen.

Als Voraussetzung für die Entwicklung dieser Grünanlage ist es erforderlich, die öffentliche Verkehrsfläche einzuziehen. Die zukünftig eingezogene Fläche verbleibt im städtischen Eigentum.

In der Abwägung der öffentlichen Interessen überwiegt das öffentliche Wohl.

Die Absicht der Einziehung einer Teilfläche muss nach erfolgter Zustimmung gemäß § 8 Abs. 2 NStrG durch ortsübliche Bekanntmachung drei Monate vor der endgültigen Einziehung veröffentlicht werden. Wenn keine Beschwerden vorgebracht werden, wird die Einziehung anschließend in Form einer Verfügung mit Angabe des Tages, an dem die Eigenschaft als Straße endet oder für den Benutzerkreis eingezogen wird, erneut veröffentlicht.

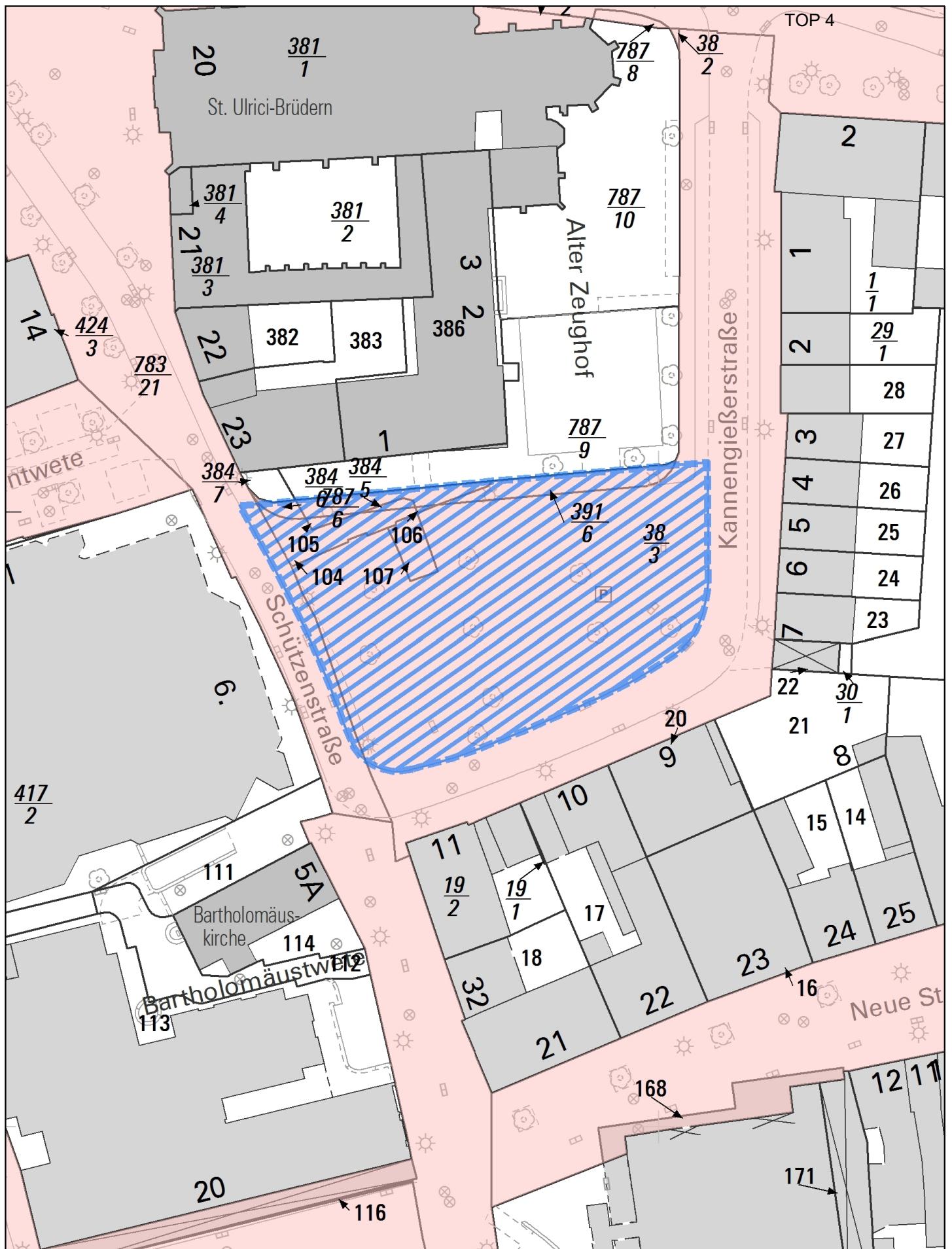
Der Text für die Veröffentlichung durch zweiwöchigen Aushang am Rathaus (Hauptportal, Platz der Deutschen Einheit 1) ist als Anlage 2 beigefügt. Ein Hinweis auf die Tatsache, den Ort und die Dauer dieses Aushanges wird in der Braunschweiger Zeitung erfolgen.

Leuer

**Anlage/n:**

Anlage 1: Stadtkartenausschnitt

Anlage 2: Öffentliche Bekanntmachung

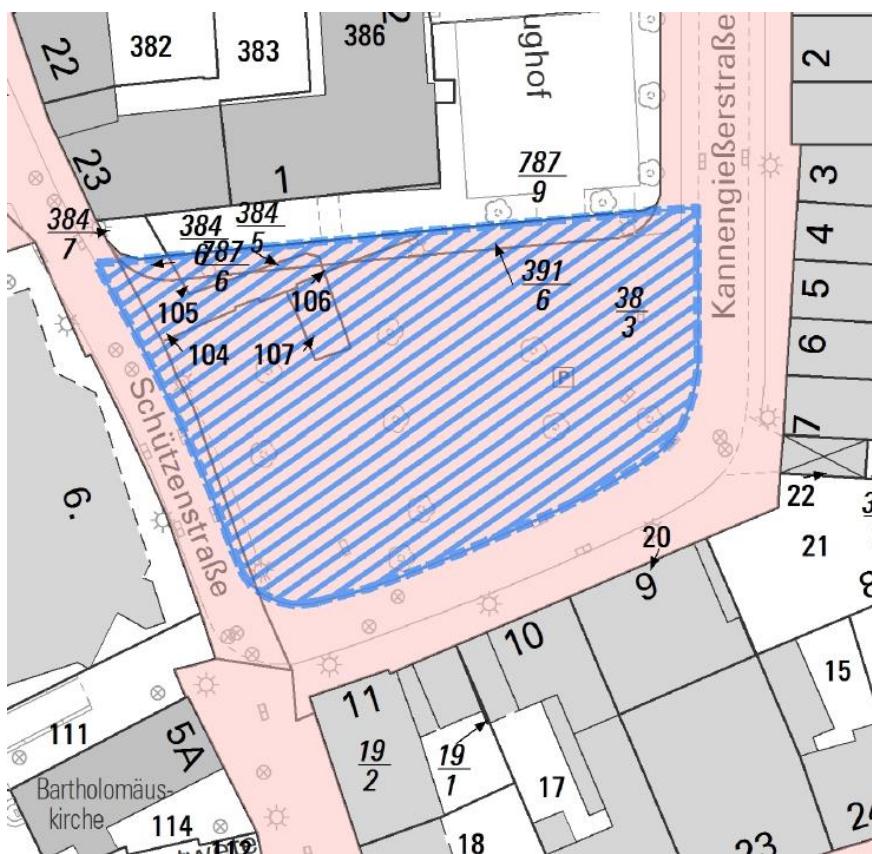


## Öffentliche Bekanntmachung

### Einziehung gem. § 8 Abs. 1 S. 1 des Nds. Straßengesetzes

Nach § 8 Abs. 1 S. 1. des Niedersächsischen Straßengesetzes vom 24. September 1980 – in der zurzeit gültigen Fassung – beabsichtigt die Stadt Braunschweig eine Teilfläche der gewidmeten Gemeindestraße „Kannengießerstraße“ mit sofortiger Wirkung für den öffentlichen Verkehr dauerhaft einzuziehen, da die Teilfläche keine öffentliche Verkehrsbedeutung mehr hat.

Gegen die Einziehung können innerhalb der nächsten drei Monate nach Bekanntgabe dieser Absichtserklärung Einwendungen bei der Stadt Braunschweig, Baureferat, Platz der Deutschen Einheit 1, 38100 Braunschweig schriftlich oder zur Niederschrift erhoben werden.



---

Stadt Braunschweig  
Baureferat

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

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 sechsständigen

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 stadtverwaltungintern 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 CO<sub>2</sub>-Äq/Jahr) in der Unterteilung nach Pkw, LNFz, LKW > 3,5 t, Bus

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

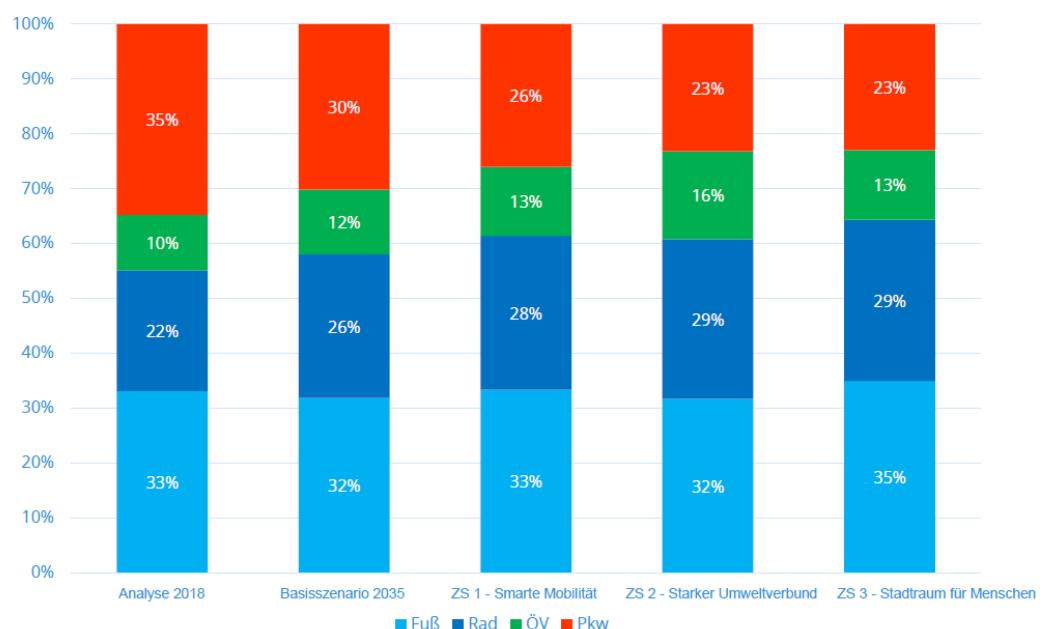
- Im Binnenverkehr (Start und Ziel im Stadtgebiet) erreichen alle drei Zukunftsszenarien hohe Wegeanteile im Umweltverbund, der MIV-Anteil sinkt auf Anteile von 23-26% ab.
- Im Ziel- und Quellverkehr (Ein-/Auspendler) zeigen sich ebenfalls deutliche Verlagerungen der Wegeanteile auf ÖV und Radverkehr, 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.

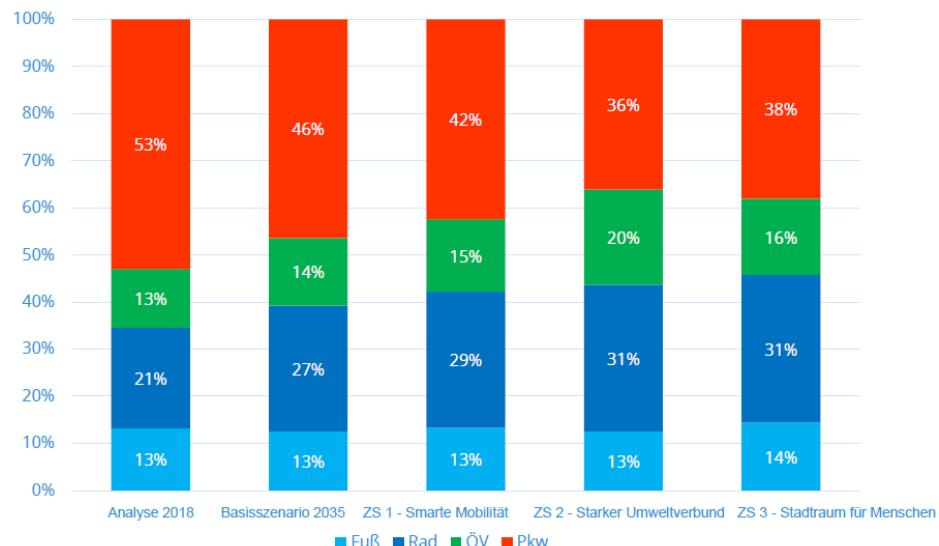
Es ist bei diesen Ergebnissen zu berücksichtigen, dass das final kalibrierte Verkehrsmodell noch nicht vorliegt. Eine höhere Sensibilität des Verkehrsmodells auf die Maßnahmen ist zu erwarten. Die wichtigsten Aussagen sind im Folgenden bildlich dargestellt.

#### Aussagen zum Modal Split im Binnenverkehr

### Ergebnisse Modal Split - Wege - Binnenverkehr

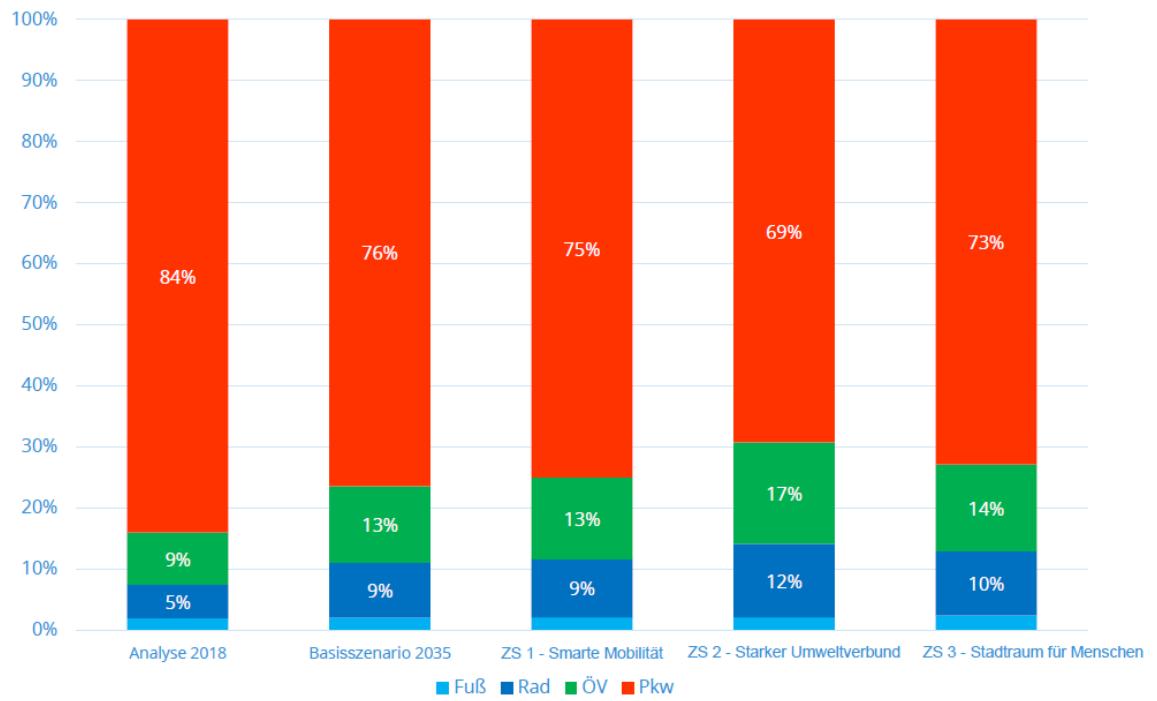


### Ergebnisse Modal Split - Verkehrsleistung - Binnenverkehr

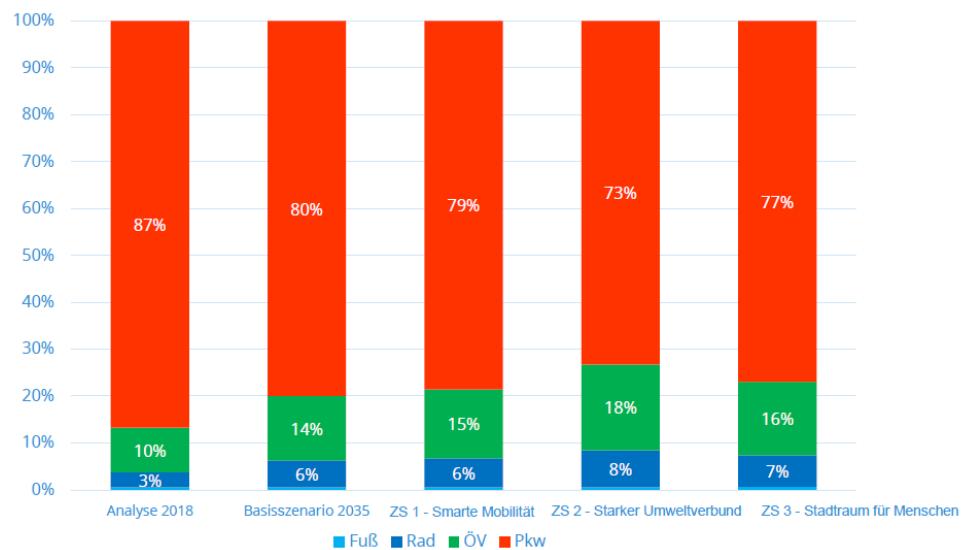


### Aussagen zum Modal Split im Ziel-Quellverkehr

## Ergebnisse Modal Split - Wege - Ziel- und Quellverkehr



## Ergebnisse Modal Split - Verkehrsleistung - Ziel- und Quellverkehr



## THG- Emissionen bezogen auf die Gesamtfahrleistung

### Ergebnisse

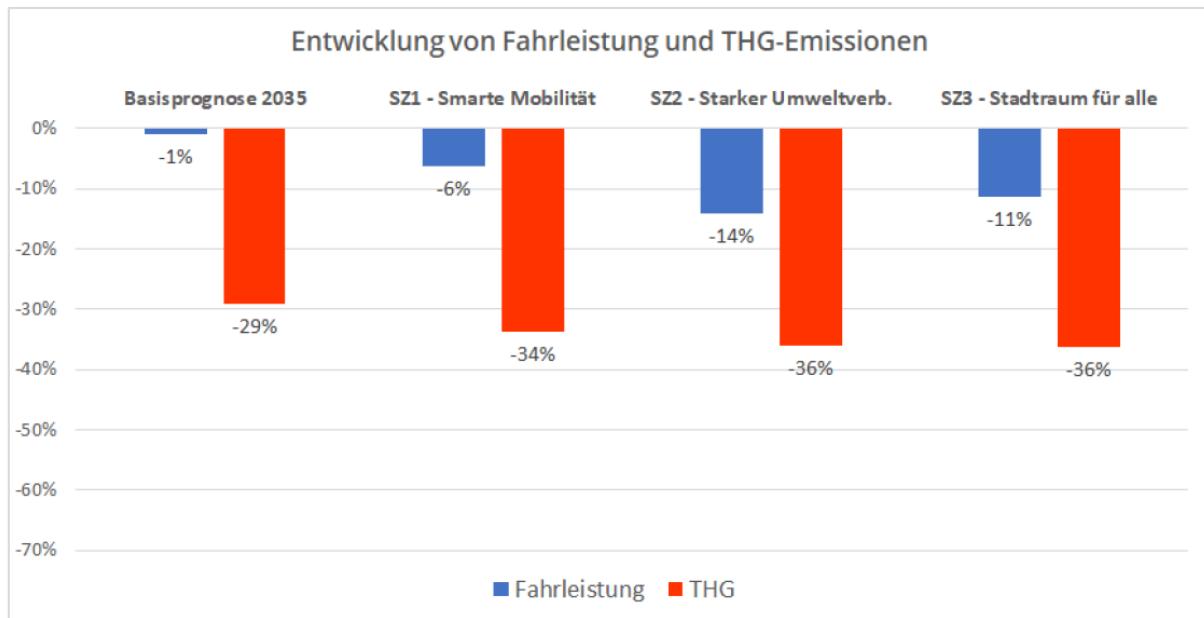


Abbildung 2 Darstellung der wichtigsten Ergebnisse der quantitativen Bewertung

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 Stadt klima 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 einwirken. 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 final kalibrierten 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 Abstelltmöglichkeiten erweitert. Es wird ein Standard für die Ausstattung der Fahrradparkhäuser definiert, Serviceangebote (z. B. Schließfächer, Reparaturstation), digitaler Zugang 24/7, Lademöglichkeiten, Leitsystem zum Aufinden 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 Warteplätze zwischen Radweg und Fahrbahn. Ergänzend ist die Umsetzbarkeit von grünen Pfeilen und eine Freigabezeitanzapfung 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 Radverkehrsnetz 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. Dr 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. TOP 5  | 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 Bahnhaltestellen 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) Durchfahrtverbote 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, versenkbarer 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 versenkbar Pollern geprüft. Diese ermöglichen eine bessere Kontrolle zeitlicher Durchfahrtsbeschränkungen der Fußgängerzone. <sup>TOP 5</sup>   |          |
| 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. Lastenräder) 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 selbstständig an die Säule heranfahren können. Die Säule darf nicht von Pollern oder anderen Hindernissen 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 Fahrzeugfлотten  | 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 Tarifsystem sein. Zu den Möglichkeiten der Fahrradförderung zählen beispielsweise die Bereitstellung von Duschen für die Mitarbeitenden, Fahrradleasing, sichere Abstellmöglichkeiten (inkl. Überdachung und Beleuchtung) auch für Lastenräder sowie E-Lademöglichkeiten. Dies soll die Unternehmen zu nachhaltigen und umweltfreundlichen Arbeitswegen, Dienstfahrten 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, <del>Taxis</del> Standorte 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 Schwerpunktcontrollen 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 Fußgänger routen 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. taktiles 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 Fußgängerwegen werden beispielsweise Sitzmöglichkeiten im Seitenraum eingerichtet. Dabei sind angemessene Abstände der Sitzmöglichkeiten zueinander zu berücksichtigen, die im Rahmen der Erarbeitung von Qualitätsstandards definiert werden 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. Fahrbahnverschwenkung, 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 Bündelungsfunktion im Straßennetz einnehmen. Für den Kfz-Verkehr stellt die flüssige Abwicklung mit einer Reduktion von stop-and-go-Verkehren und Überlastungen ein verlässliches und leistungsfähiges Hauptnetz dar. Priorisierte Maßnahmen an den Achsen werden zügig umgesetzt und weitere folgen im Anschluss.   | x        |
| K1.1                                 | Verbesserung der südlichen Innenstadtaufahrung  | 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 Innenstadtdurchfahrt 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-Stellplätzen zu reduzieren. Das jeweilige Umfeld (Bildungseinrichtungen, Nahversorger, etc.) wird berücksichtigt um bedarfsgerecht Stellplätze zu planen.<br><b>TOP 5</b>  | 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 bedarfsoorientierte 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 tangentialem 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 bedarfsoorientiert 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.<br><small>TOP 5</small>   | 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 Bahnhaltepunkte (SPNV)   | Zur Stärkung der regionalen Anbindung wird die Planung und der Bau von zusätzlichen Bahnhaltepunkten 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 Anschlussicherung 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 Anschluss sicherung gewährleistet wird. Als Daueraufgabe ergibt sich daraus die Abstimmungsprüfung bei der Fahrplanänderung der Bahn (Anfang Dezember). Die Erreichbarkeit von Anschlägen 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 einfache 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 forcierter 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 Entiegelung, 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        |

TOP 5

**Absender:****Faktion Bündnis 90 - DIE GRÜNEN im  
Rat der Stadt****23-22068-01**

Antrag (öffentlich)

**Betreff:****Mobilitätsentwicklungsplan - Prüfauftrag Zielszenario  
Änderungsantrag zur Vorlage 23-22068****Empfänger:**Stadt Braunschweig  
Der Oberbürgermeister**Datum:**

05.12.2023

**Beratungsfolge:**Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben  
(Entscheidung)

06.12.2023

**Status**

Ö

**Beschlussvorschlag:**

Die Verwaltung wird beauftragt,

1. den als Anlage beigefügten Vorschlag des Zielszenarios mit den jeweils 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 und die im IKSK für das Handlungsfeld Mobilität und Verkehr als erforderlich erachtete Reduzierung fossiler Treibstoffe zu erreichen, sowie
3. im 1. Quartal 2024 zu prüfen, welche der im Rahmen des Zielszenarios ermittelten, klimawirksamen Maßnahmen 2024 beschleunigt begonnen werden können, diese Maßnahmen zu priorisieren und die hierfür erforderlichen Kosten zu ermitteln. Mit diesen Maßnahmen ist umgehend zu beginnen.

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

**Sachverhalt:**

Begründung erfolgt mündlich.

**Anlagen:**

keine

*Absender:***Fraktion BIBS im Rat der Stadt****23-22712****Antrag (öffentlich)***Betreff:*

**Änderungsantrag zur Vorlage 23-22068: Mobilitätsentwicklungsplan  
- Prüfauftrag Zielszenario**

*Empfänger:*

Stadt Braunschweig  
Der Oberbürgermeister

*Datum:*

06.12.2023

*Beratungsfolge:*

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben  
(Entscheidung)

*Status*

06.12.2023

Ö

**Beschlussvorschlag:**

Punkt 1 und 2 und Schlusssatz unverändert.

**3. Weiterhin sollen die Maßnahmen zur Reduktion des MIV soweit intensiviert werden, dass die Prozentzahl für den MIV im modal split bei „Wege-Binnenverkehr“ im Zielszenario „starker Umweltverbund“ auf höchstens 18 (in der Vorlage 23) für 2035 gesenkt wird, bei der Verkehrsleistung auf höchstens 27 (in der Vorlage 36).**

**Sachverhalt:**

Im umfassenden Bericht des Wuppertal-Institutes für Klima, Umwelt und Energie „CO<sub>2</sub> - neutral bis 2035: Eckpunkte eines deutschen Beitrags zur Einhaltung der 1,5-°C-Grenze“ (2020)<sup>1</sup> heißt es, der PKW-Verkehr müsse sich zur Zielerreichung etwa halbieren.

Die Maßzahl für „Wege-Binnenverkehr“ konnte durch die vorgestellten Maßnahmen von 35% im Ausgangsjahr 2018 auf 23% in 2035 (für „starken Umweltverbund“) gesenkt werden, das entspricht einer Reduktion von 34%. Für eine 50%ige Reduktion müsste die Maßzahl auf 18% gesenkt werden.

Entsprechendes gilt für die Maßzahl von „Verkehrsleistung-Binnenverkehr“. Die Zahl konnte durch die Maßnahmen von 53% im Ausgangsjahr 2018 auf 36% in 2035 (für „starken Umweltverbund“) gesenkt werden, das entspricht einer Reduktion von 32%. Für eine 50%ige Reduktion müsste die Maßzahl auf 27% gesenkt werden.

<sup>1</sup> [https://epub.wupperinst.org/frontdoor/deliver/index/docId/7606/file/7606\\_CO2-neutral\\_2035.pdf](https://epub.wupperinst.org/frontdoor/deliver/index/docId/7606/file/7606_CO2-neutral_2035.pdf) (S. 74, 80)

**Anlagen:**

keine

**Betreff:****Veloroute Schöppenstedter Turm****Organisationseinheit:**Dezernat III  
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr**Datum:**

21.11.2023

| <b>Beratungsfolge</b>   | <b>Sitzungstermin</b> | <b>Status</b> |
|---|-----------------------|---------------|
| Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (Anhörung)                     | 28.11.2023            | Ö             |
| Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 120 Östliches Ringgebiet (Anhörung)      | 29.11.2023            | Ö             |
| Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben<br>(Entscheidung) | 06.12.2023            | Ö             |

**Beschluss:**

„Der Planung und dem Bau des Abschnittes der 1. Veloroute zwischen der Kreuzung Museumstraße/Magnitorwall/Georg-Eckert-Straße und der Straße Am Hauptgüterbahnhof wird entsprechend der Anlagen 1.1 bis 1.7 zugestimmt.“

**Sachverhalt:****Beschlusskompetenz**

Die Beschlusskompetenz des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (AMTA) ergibt sich aus § 76 Abs. 3 Satz 1 NKomVG i. V. m. § 6 Nr. 2 lit. h der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei der Veloroute Helmstedter Straße um eine Planung, die eine über die Grenzen der Stadtbezirke hinausgehende Funktion besitzt, für die der AMTA beschlusszuständig ist.

**Anlass**

Der Rat hat am 14.07.2020 die DS 20-13342 „Ziele- und Maßnahmenkatalog zur Verbesserung des Radverkehrs in Braunschweig“ (ZMK) beschlossen. Ein Bestandteil dieses Kataloges ist das Veloroutennetz, das in besonders qualitativ hochwertiger Weise den Radverkehr bündeln soll. Als erste pilothafte Veloroute hat der Planungs- und Umweltausschuss am 30.06.2021 die DS 21-15700-03 beschlossen. Damit wurde die Verwaltung beauftragt die erste Veloroute des Veloroutennetzes vom Schlossplatz über die Museumstraße und die Helmstedter Straße bis zum Schöppenstedter Turm zu planen.

**Gesamtplanung**

Die Verwaltung legt eine zusammenhängende Planung der 1. Veloroute beginnend auf dem Schlossplatz, über die Georg-Eckert-Straße, die Museumstraße und die Helmstedter Straße bis zur Stadtgrenze am Schöppenstedter Turm vor.

Bei der Planung wurde darauf geachtet, gute Radverkehrsanlagen einer Breite von durchgehend 2,30 m (Braunschweiger Standard) zu planen. In wenigen Teilbereichen gibt es jedoch gute Gründe, von diesem Ansatz in geringfügiger Weise abzuweichen.

Die hohe durchgehende Qualität der Radverkehrsanlagen bedarf an einigen Stellen einer Priorisierung von Radverkehrsanlagen zulasten anderer Querschnittselemente. Das macht die Planung sehr komplex, vielfältig in den verschiedenen Lösungsansätzen und abwägungsaufwendig.

Die Realisierung der 1. Veloroute soll abschnittsweise erfolgen. Zunächst ist der Abschnitt zwischen der Kreuzung der Museumstraße/Magnitorwall/Georg-Eckert-Straße und der Straße Am Hauptgüterbahnhof als erster Realisierungsabschnitt vorgesehen.

In einem weiteren Realisierungsabschnitt ist die Helmstedter Straße von Am Hauptgüterbahnhof bis zur Stadtgrenze vorgesehen. Ein Teil dieser Strecke wird im Rahmen der Realisierung der Stadtbahn Rautheim/Lindenberg geplant und realisiert werden.

Der letzte Realisierungsabschnitt vom Schlossplatz bis zur Kreuzung Museumstraße/Magnitorwall/Georg-Eckert-Straße wird geplant werden können, wenn die derzeit noch unklaren Rahmenbedingungen aus dem Mobilitätsentwicklungsplan (MEP) bekannt sind.

Die einzelnen Realisierungsabschnitte sind aufgrund der unterschiedlichen Rahmenbedingungen in Abschnitte unterteilt.

### 1. Realisierungsabschnitt (Anlagen 1.1 bis 1.7)

- Abschnitt Museumstraße bis Parkstraße/Adolfstraße (Anlage 1.1)  
Die bestehende Führung des Radverkehrs auf den Schutzstreifen ist zwar regelkonform gebaut worden, jedoch wegen subjektiv schlechter Sicherheitswahrnehmung der Radfahrenden starker Kritik ausgesetzt. Daher soll eine andere Lösung realisiert werden, die dem Veloroutenstandard Rechnung trägt.

Der Planungsabschnitt beginnt an der in der Anlage 1.1 markierten Stelle vor dem Herzog-Anton-Ulrich-Museum. Von dort bis zur Einmündung Steintorwall werden beidseitig die Längsparkstreifen mit 36 Parkplätzen zugunsten des neuen Radweges umgenutzt. Von der Einmündung Steintorwall bis zum Ende der Brücke verläuft der Radweg jeweils in gleicher Breite von 2,30 m im Bereich des heutigen ausreichend breiten Gehwegs.

An den historischen Torhäusern werden die Bushaltebuchten durch Kaphaltestellen ersetzt. Die bestehenden Pflanzinseln werden versetzt, außerdem entstehen im Bereich der beiden Haltestellen neue Pflanzflächen. Die Radwege verlaufen zwischen Haltestelle und Gehwegbereich. Um dem historischen Stadtbild und dem besonders hochwertigen Materialkanon in diesem Bereich Rechnung zu tragen, werden im gesamten Abschnitt und bis zum Bereich der Torhäuser die Radwege mit einem Belag aus gut befahrbarem Naturstein ausgestattet. Mit dem Torhausbereich endet auch die Pflasterung der Radwege mit ebenem Natursteinmaterial.

Zur Parkraumsituation hat die Verwaltung Untersuchungen durchgeführt: Zu einem Zeitpunkt überwiegender Nutzung des öffentlichen Parkraums durch Anwohnende (Sonntag morgens um 6:00 Uhr an einem Wochenende ohne große Veranstaltungen) wurde die Anzahl der belegten Parkstände erfasst. Im Bereich der Museumstraße wurden 14 abgestellte Fahrzeuge vorgefunden. In den an die Museumstraße direkt angrenzenden Straßen Steintorwall und Magnitorwall waren zum Erfassungszeitraum mehr als ausreichend freie Parkplätze, um den Parkplatzentfall für die Anwohnenden der Museumstraße auszugleichen.

Dieses Untersuchungsergebnis gibt Anlass zu der Vermutung, dass sich die Nutzer der Parkplätze werktags auf der Museumstraße weit überwiegend den Nutzergruppen Pendler, Kunden und Besucher zuordnen lassen. Für diese Nutzergruppen hält die Stadt in unmittelbarer Nähe ausreichend Parkraumangebot in Parkhäusern vor. Es wird daher für vertretbar erachtet, auf diese öffentlichen Parkstände zugunsten der Veloroute zu verzichten.

- Abschnitt Helmstedter Straße von Parkstraße/Adolfstraße bis Abzweigung Kastanienallee (Anlagen 1.2 und 1.3)
 

Im gesamten Abschnitt werden die Radfahrenden gegenwärtig auf der Fahrbahn geführt. Es sind 45 öffentliche Parkplätze und vier Bäume vorhanden. Die Rahmenbedingungen für den Radverkehr sind dringend Verbesserungswürdig. Die heute vorhandene Querungshilfe im Bereich der Parkstraße stellt eine sehr wichtige Möglichkeit für Zu-Fuß-Gehende dar, die Helmstedter Straße in diesem Bereich sicher zu queren. Planerisch wurde daher in diesem Bereich auf einen Radfahrstreifen einer Breite von mindestens 2,10 m gesetzt, um weiterhin eine Querungshilfe unterbringen zu können.

Dieser Radfahrstreifen geht innerhalb sehr kurzer Strecke wieder in einen Hochbordradweg über. Die in diesem Abschnitt erheblichen Flächenkonflikte zwischen Fußverkehr, Radverkehr und den Belangen des ÖPNV sowie der Feuerwehr können nur dem Veloroutenstandard entsprechend gelöst werden, indem auf Parkstände und vier Bäume verzichtet wird. Auf sehr engem Raum zulasten der eigentlich wünschenswerten Gehwegbreiten sind unter Berücksichtigung von Leitungslagen und Hausanschlussleitungen zwei begehbarer Baumscheiben auf der Nordseite möglich.

Bis zur Einmündung Kastanienallee ändert sich dieser Querschnitt nicht. Die Haltestelle Hochstraße Fahrtrichtung stadteinwärts wird in eine Kaphaltestelle umgebaut und die Geh- und Radwege separat hinter der Wartefläche geführt. Ein Wetterschutz ist vorgesehen.

An der Einmündung Kastanienallee erfährt die Führung des Radverkehrs eine besondere Aufwertung. Sowohl das Einbiegen nach rechts in die Helmstedter Straße als auch die Querung des Abzweigs kann geschützt durch Trennelemente (analog Protected Bike Lane) erfolgen. Eine neue Querungshilfe sichert die Querung über die Helmstedter Straße.

In der Kastanienallee werden Fahrbahn, sowie Geh- und Radwege in den Bestand überführt. Die südlich abknickende Helmstedter Straße (ab Kastanienallee) wird zur Fahrradstraße. Um die positive Wirkung einer Fahrradstraße in vollem Umfang zu entfalten, ist es erforderlich, vermeidbare Kfz-Verkehrsbelastungen (Durchgangsverkehr) auf das Hauptverkehrsstraßennetz zu verlagern. Dazu wurde der Durchgangsverkehr im Zuge der Helmstedter Straße in diesem Abschnitt erfasst. Der Durchgangsverkehrsanteil (DV-Anteil) in Richtung Altewiekring liegt bei 80%, der DV-Anteil in Gegenrichtung beträgt 4%. In der Summe ist daher durch die vorgelegte Planung mit einer erheblichen Reduzierung des Verkehrsaufkommens in der Fahrradstraße zu rechnen. Die reine Erschließung des Gebietes ist jedoch (zum Beispiel über die Bertramstraße) uneingeschränkt sichergestellt.

Vier Bäume können in diesem Abschnitt nicht erhalten werden. Die Ersatzpflanzungen sind im weiteren Straßenverlauf sowie auf der Grünfläche Hochstraße geplant.

In diesem Abschnitt entfallen durch die Planung 45 Parkstände. Die Verwaltung hat auch hier dazu Untersuchungen angestellt. Zu einem Zeitpunkt überwiegender Nutzung des öffentlichen Parkraumes durch Anwohnende (Sonntag morgens um 6:00 Uhr an einem Wochenende ohne große Veranstaltungen) wurde die Anzahl der belegten Parkplätze im Umfeld (Radius 300 m) erfasst. Festzustellen war, dass im Zuge der Helmstedter Straße nahezu alle Parkstände belegt waren, im unmittelbaren Umfeld jedoch freie Kapazitäten von 35 Parkplätzen bestanden. Betrachtet man zunächst die Nutzergruppe der Anwohnenden, so ist rein rechnerisch ein Defizit von ca. zehn Parkplätzen zu verzeichnen.

Werkags stellt sich jedoch eine andere Situation dar, bei der von einer Vollauslastung des öffentlichen Parkraums im Bereich ausgegangen werden kann. Allerdings findet

man dann auch die Nutzergruppe der Pendler, die ganztägig öffentlichen Parkraum nutzen, der in derselben Zeit von mehreren Kunden und Besuchern als Kurzzeitparkstände genutzt werden könnte. Pendler im öffentlichen Straßenraum parken zu lassen ist vor allem in dieser Lage planerisch nicht zu vertreten. Besteht ein Flächenmangel (eine Realisierung der Veloroute ist mit Parkplätzen nicht möglich) sollte auf Parkraumbewirtschaftung gesetzt werden, da dadurch mit weniger Parkplätzen die wichtigen Ziele (Parkraumangebot im öffentlichen Raum für Kunden und Besucher sowie für Anwohner) dennoch erreicht werden können. In diese Abwägung sind auch die klaren Grundsätze der Richtlinie E-Klima eingeflossen, die im Konfliktfall eine klare Priorisierung zugunsten der Radwegequalität zulasten von öffentlichem Parkraum empfiehlt. Daher ist beabsichtigt, die Parkraumbewirtschaftung in diesem Bereich anzupassen.

Die Anlieger der Helmstedter Straße/Kastanienallee werden an den Straßenausbaukosten dieses Abschnitts nach den Regelungen der Straßenausbaubeitragssatzung beteiligt. Die Anlieger tragen in der Summe 558.000 €, wovon die Stadt als Anlieger (Technikerakademie) allein schon 248.000 € trägt.

- Abschnitt Helmstedter Straße von Kastanienallee bis zum Altewiekling (Anlage 1.6)  
Die Helmstedter Straße soll zwischen der Einmündung Kastanienallee und dem Altewiekling zur Fahrradstraße werden. Der vorhandene Querschnitt ist dafür mit nur relativ geringen Umbauarbeiten geeignet. Eine Grunderneuerung der Straße mit dem Ziel einer weiteren Querschnittsoptimierung soll aus Kostengründen vermieden werden.

Die Ausweisung einer Fahrradstraße soll Sicherheit und Komfort für den Radverkehr erhöhen. Die derzeit nicht-benutzungspflichtigen, aber zulässigen Radwege, die zukünftig nicht mehr durch Radfahrende benutzt werden sollen, werden zur Verdeutlichung dieser Regelung im Bereich der drei Straßeneinmündungen auf einer Länge von jeweils 10 m zurückgebaut werden. Der Radverkehr soll zukünftig ausschließlich die Fahrbahn nutzen. Die Fahrbahn wird entsprechend des Beschlusses zum Qualitätsstandard für Fahrradstraßen und -zonen in Braunschweig (Vorlage 22-19984) markiert. Es werden dazu unter anderem die Fahrgasse, Sicherheitstrennstreifen und die Parkstände eindeutig gekennzeichnet. Zudem weisen Piktogramme und Bodenmarkierungen auf die besondere Situation in der Fahrradstraße hin. Die Querungshilfe vor Hausnummer 151 sowie sämtliche Bäume und Parkplätze bleiben erhalten.

- Abschnitt Kreuzung Altewiekling (Anlage 1.5)  
Dieser Knoten stellt zukünftig das Verbindungsstück zwischen den beiden Fahrradstraßenabschnitten dar. Es muss daher sichergestellt werden, dass eine sichere und bequeme Querung des Altewieklings für alle Radfahrenden erfolgen kann. Die den Ring begleitenden Radwege werden im Kreuzungsbereich auf 2,30 m aufgeweitet und in Richtung Bebauung verschoben. So entsteht sowohl für Zu-Fuß-Gehende als auch für Radfahrende eine 2,50 m tiefe Aufstellfläche auf beiden Seiten der Fahrradstraße.

Die Signalisierung, die sich bisher nur auf dem nordöstlichen Knotenarm befindet, wird analog auf dem südwestlichen Knotenarm ergänzt. Damit wird ein sicheres Queren des Rings auch zur Spitzentstunde in beiden Fahrtrichtungen ermöglicht. Mit der zusätzlichen Signalisierung ist keine Einschränkung der Leistungsfähigkeit des Altewieklings für den MIV verbunden.

Für den Fuß- und Radverkehr ist eine Bedarfsschaltung vorgesehen. Das ermöglicht eine zügige Freigabezeit für den Radverkehr. Wenn kein Radverkehrs-Querungsbedarf besteht, kann die für den Radverkehr vorgesehene Freigabezeit für den starken Kraftfahrzeugverkehr auf dem Altewiekling genutzt werden.

Zusätzlich wird die bestehende Aufstellfläche zwischen den Richtungsfahrbahnen des Rings verbreitert, sodass Radfahrende den Ring auch weiterhin direkt ohne Signalisierung queren können.

- Abschnitt Helmstedter Straße vom Altewiekring bis Elise-Averdieck-Platz (Anlage 1.6) Analog zum zuvor beschriebenen Streckenabschnitt der Helmstedter Straße soll auch dieser Teil der Helmstedter Straße zur Fahrradstraße entwickelt werden. Auch in diesem Abschnitt entfallen keine Parkstände und keine Bäume.

Auch hier werden die heute vorhandenen nicht-benutzungspflichtigen Radwege an den Einmündungsbereichen auf einem kurzen Abschnitt zurückgebaut.

- Abschnitt Elise-Averdieck-Platz (Anlage 1.7) Der Platzbereich wird bereits heute intensiv durch den Radverkehr genutzt. Durch die Planung werden die bestehenden Verkehrsströme geordnet und die Querungsmöglichkeiten über die Kfz- Fahrbahnen verbessert. Ein wichtiges Ziel der Planung ist es, das nicht zulässige Befahren des gestalteten Platz- und Fußgängerbereiches vor der Fassade des Krankenhauses durch Radfahrende zu unterbinden. Dieses wird heute als Ärgernis und potenzielle Gefährdung für den Fußverkehr und damit der Nutzung des gesamten Platzes wahrgenommen. Für den ein- und ausfahrenden Radverkehr aus der Fahrradstraße Helmstedter Straße wird eine Querungsmöglichkeit in der Georg-Westermann-Allee geschaffen.

Auf dem Elise-Averdieck-Platz wird eine in beide Richtungen befahrbare Fläche für den Radverkehr asphaltiert. Das führt zum Verlust von zwei Bäumen. Diese sollen durch Neupflanzungen auf dem Platz ausgeglichen werden.

Im weiteren Verlauf kann die Helmstedter Straße zukünftig über eine mit dem Fußverkehr parallel geschaltete zusätzliche Lichtsignalanlage (LSA) gequert werden.

- Abschnitt Helmstedter Straße vom Marienstift bis Am Hauptgüterbahnhof Dieser Abschnitt wurde vor einigen Jahren komplett umgebaut und erneuert. Dabei wurden beidseits der Fahrbahn durchgehende Radwege mit einer Breite von 2,00 m angelegt. Die Ausweisung der Veloroute in diesem Bestand entspricht den in Maßnahme 6 anzustrebenden Mindestmaßen.

#### Finanzierung des 1. Realisierungsabschnittes

Die Kosten für diesen Realisierungsabschnitt werden ca. 2.650.000 € betragen. Die erforderlichen Haushaltsmittel stehen im Projekt 5E.660162 sowie im Projekt 4S.660012 zur Verfügung.

#### Bauliche Realisierung des 1. Realisierungsabschnittes

Die Realisierung des 1. Realisierungsabschnittes ist ab 2024 vorgesehen. Die bauliche Realisierung der beiden Abschnitte Museumstraße und Helmstedter Straße zwischen Parkstraße/Adolfstraße und Kastanienallee ist wegen des sehr hohen Planungs- und Vorbereitungsaufwandes für 2025 vorgesehen. Die im ersten Realisierungsabschnitt entfallenden sechs Bäume werden im direkten Umfeld ersetzt.

## 2. Realisierungsabschnitt (Anlagen 2.1 – 2.7)

- Abschnitt Am Hauptgüterbahnhof bis Stadtbahnwendeschleife (Anlagen 2.1 - 2.2) Auf der Friedhofsseite wird der Radweg zulasten des hier sehr breiten Gehwegs auf 2,30 m verbreitert. Die Nähe zu den Bestandsbäumen legt nahe, dass durch die Bauarbeiten drei Bäume entfallen könnten. Diese sollen im Bereich der Grünfläche Hochstraße durch Neupflanzung ausgeglichen werden.

Im Süden werden die vorhandenen Geh- und Radwege ebenfalls zugunsten eines ausreichend breit ausgebauten Radwegs neu aufgeteilt. Im Bereich der Querungshilfe

(Einmündung Am Hauptgüterbahnhof/Helmstedter Straße ist die Fahrbahn aufgrund der Veloroute nur noch 5,50 m breit. Dennoch kann ein (eingeschränkter) zweistreifiger Querschnitt in stadtauswärtiger Richtung erhalten bleiben. In den weiteren Bereichen des Abschnitts steht eine größere Fahrbahnbreite zur Verfügung. Die vorhandenen Längsparkstände bleiben erhalten.

- Abschnitt Stadtbahnwendeschleife Helmstedter Straße bis Heinz-Scheer-Straße (Anlagen 2.3 - 2.4)  
Dieser Abschnitt wird im Zuge des Stadtbahnausbauprojektes Rautheim/Lindenberg eine Neuplanung erfahren. Radverkehrsanlagen nach Velorouten-Standard von 2,30 m sind in Planung. Die Planung befindet sich derzeit in der Erarbeitung. Es erfolgt u.a. eine Konkretisierung und Anpassung der bestehenden Planung an die Anforderungen an Velorouten. Der bereits öffentlich vorgestellte Vorentwurf (noch mit Radwegbreiten von 2,00 m) findet sich in den Anlagen.
- Abschnitt Heinz-Scheer-Straße bis Stadtgrenze (Anlagen 2.5 - 2.7)  
In diesem Abschnitt ist die Radverkehrsinfrastruktur mangelhaft, da nur schmale gemeinsame Geh- und Radwege auf jeder Straßenseite existieren. Im Bereich des Ortseingangs sind die Nebenanlagen ungeordnet, in baulich schlechtem Zustand und werden beparkt. Außerorts sind die befestigten Flächen neben der Fahrbahn zu schmal, insbesondere für eine vorgesehene gemeinsame Nutzung von Fuß- und Radverkehr.

Innerorts, auf der Nordseite, lässt das städtische Flurstück eine Trennung von Geh- und Radweg zu. Der Radweg soll zukünftig entlang der Fahrbahn verlaufen. Davon abgesetzt ist ein Gehweg vorgesehen, der teilweise durch einen Grünstreifen mit Bäumen getrennt ist. Am Ortseingang werden die Geh- und Radwegflächen geordnet und durch Längsparkplätze und Bäume ergänzt. Auf der Südseite besteht kein Bedarf für einen Gehweg. Dort verläuft zukünftig der Radweg stadtauswärts in der Regelbreite von 2,30 m.

Außerhalb des bebauten Bereiches bis zur Stadtgrenze wird der auf der Südseite ankommende Radweg weitergeführt. Auf der Nordseite wird der bestehende Weg erweitert und als gemeinsamer Geh- und Radweg ausgewiesen.

In diesem Abschnitt ist voraussichtlich die Neupflanzung von insgesamt sechs Bäumen möglich.

#### Weiteres Vorgehen zum 2. Realisierungsabschnitt der 1. Veloroute

Die Planung der Stadtbahn Rautheim/Lindenberg wird die Veloroutenplanung beinhalten. Eine von dieser Planung isolierte Umsetzung der Veloroute in diesem Abschnitt ist nicht sinnvoll.

Für die übrigen Abschnitte der 2. Realisierungsstufe sind noch im Detail die finanziellen Auswirkungen der Planung auf die Anlieger zu klären. Es ist beabsichtigt, diese Abschnitte dem AMTA in 2024 zur Entscheidung vorzulegen.

### 3. Realisierungsstufe der 1. Veloroute (Anlagen 3.1 – 3.3)

- Abschnitt Georg-Eckert-Straße (Anlagen 3.1 und 3.2)  
An der Georg-Eckert-Straße entspricht die Führung des Radverkehrs heute nicht dem Veloroutenstandard. Insbesondere die Querungsmöglichkeiten am Ackerhof bedürfen einer Verbesserung.

Auf der Südseite bleibt die Radverkehrsanlage stadtauswärts zwischen Bohlweg und Einmündung Ackerhof unverändert.

Dort beginnt der neue Radweg auf der Südseite. Hinter der Ausfahrt der Tiefgarage wird er auf Straßenniveau zulasten einer Fahrspur als Protected Bike Lane weitergeführt. In

diesem Bereich entfallen drei Bäume. Diese sollen im Bereich der Georg-Eckert-Straße ersetzt werden.

Der Rechtsabbiegestreifen aus der Straße Ackerhof entfällt. Somit kann der aus dem Magniviertel ausfahrende Radverkehr bis zur Haltlinie geführt werden.

Stadtteinwärts wird der aus der Museumstraße kommende Radverkehr von der im Kreuzungsbereich vorgesehenen protected bike lane auf einen Hochbordradweg (Breite 2,10 m) geführt. Die Fläche entspricht dem heute vorhandenen Gehweg „Radfahrer frei“. Zukünftig ist dort nur Radverkehr vorgesehen.

An der Zufahrt zum Parkhaus Schlossarkaden liegt der Beginn der Protected Bike Lane auf der Schlossplatzseite zu Lasten einer Fahrspur. Diese wird bis kurz vor den Bohlweg geführt und dort wird der Radfahrende auf den Schlossplatz geleitet. Vor der Einmündung Ackerhof besteht ebenfalls die Möglichkeit, auf den Schlossplatz zu fahren.

Die Querungsmöglichkeiten über die Georg-Eckert-Straße im Bereich der Straße Ackerhof werden verbessert: Die bisher schmalen Querungsfurten für den Radverkehr werden auf ein Maß von 2,30 m verbreitert und die östliche Furt wird für beide Richtungen befahrbar ausgebaut. Die Fußgängerfurten bleiben in gleicher Breite erhalten.

Das Befahren des Schlossplatzes mit dem Fahrrad bleibt weiterhin zulässig, so dass die Querung der Georg-Eckert-Straße am Ackerhof erreicht werden kann.

Um die Auswirkungen der fehlenden Fahrspur für den Kraftfahrzeugverkehr zu verringern, wird die Spurführung im Kreuzungsbereich Georg-Eckert-Straße/Bohlweg angepasst, damit die Abbiegespuren sich im Fall von Rückstaus nicht gegenseitig behindern.

- Knotenpunkt Museumstraße/Magnitorwall/Georg-Eckert-Straße (Anlage 3.3)  
Im Bestand ist die Führung des Radverkehrs nicht dem Standard einer Veloroute entsprechend. Um den Qualitätsansprüchen einer Veloroute gerecht zu werden, wird die Führung des Radverkehrs auf Protected Bike Lanes vorgesehen. Dabei wird südlich der Museumstraße ein Baum nicht erhalten werden können. Dieser soll auf der Grünfläche Hochstraße ausgeglichen werden.

#### Weiteres Vorgehen zum 3. Realisierungsabschnitt

Die Planungen des Mobilitätsentwicklungsplanes (MEP) und die damit verbundenen möglichen Veränderungen der Verkehrsströme im Bereich der Georg-Eckert-Straße lassen eine abschließende Bewertung der Leistungsfähigkeit des Knotens Georg-Eckert-Straße/Museumstraße/Magnitorwall noch nicht zu. Aus der Georg-Eckert-Straße stadtauswärts soll der MIV in der Veloroutenplanung über nur noch eine Fahrspur in alle Richtungen abgewickelt werden. Hieraus ergeben sich starke Veränderungen der gesamten Signalsteuerung mit Veränderungen der Leistungsfähigkeit. Außerdem wird über diesen Knoten auch die Veloroute Wallring verlaufen, so dass auch die dadurch zu erwartenden Veränderungen der verkehrlichen Situation gegenwärtig kaum abschätzbar sind.

Zu welchem Zeitpunkt die Planungen des 3. Realisierungsabschnittes finalisiert und dem AMTA zur Entscheidung vorgelegt werden können, wird von den Ergebnissen des MEP abhängen.

#### Bürgerinformationsveranstaltung

Am 15.11.2023 fand im Business Foyer der Volkswagen Halle eine öffentliche Bürgerinformationsveranstaltung zur 1. Veloroute statt. Dazu hatte die Verwaltung schriftlich und über die Medien eingeladen.

Es wurde zu allen drei Realisierungsstufen vorgetragen und weit überwiegend konstruktiv, aber auch kontrovers diskutiert. Etwa 100 Interessierte waren der Einladung gefolgt.

- Ein Schwerpunkt der Diskussion waren die durch die Planung entfallenden öffentlichen Parkplätze. Es wurden Forderungen nach einem Ausgleich vorgetragen. Nicht alle Teilnehmenden waren bereit, der differenzierten Betrachtung der Parkraumnutzung unter Berücksichtigung der Nutzergruppen zu folgen. Die zur Realisierung der 1. Veloroute notwendige Abwägung zulasten der Parkplätze wurde jedoch von einer großen Mehrheit der Anwesenden mitgetragen.
- Zum Belag der Veloroute wurde nachgefragt. Die Verwaltung erläuterte den Grundsatz (Asphalt), aber auch besondere Lösungen in denkmalpflegerisch sensiblen Bereichen (ebenes Natursteinpflaster).
- Auf Nachfrage wurde verdeutlicht, dass keine Baustellentrennelemente bei protected bike lanes zum Einsatz kommen sollen, sondern derzeit eine wertige Lösung in der Abstimmung ist.
- Angeregt wurde auch, den Radweg vor dem ehemaligen Gebäude Galeria zu verbreitern und zu erneuern. Die Verwaltung hält dies aus wirtschaftlichen Gründen derzeit nicht für erforderlich.
- Zum Knotenpunkt Magnitorwall gab es einige kritische Fragen, die mit Verweis auf die weiteren vertiefenden Planungen (MEP, Wallringroute) beantwortet wurden.
- Angeregt wurde eine Querungsstelle für Fußgänger über die Museumstraße im Bereich des Steintorwalls. Die Anregung ist nachvollziehbar, in der Umsetzung jedoch nicht sinnvoll machbar. Die Gestaltung des Platzes würde nachhaltig gestört und hätte einen größeren Umbau der Bordanlagen etc. zur Folge. Auf der Südseite müssten durch die Verziehung 3 große Bäume gefällt werden. Im Ergebnis rät die Verwaltung ab, an dieser Stelle eine Querungshilfe zu realisieren.
- Angesprochen wurde in verschiedenen Zusammenhängen das Thema Entfall von Bäumen. Die Verwaltung sagt zu, die für das Projekt insgesamt entfallenen ca. 17 Bäume in gleicher Anzahl zu ersetzen. In Abhängigkeit der weiteren Detailplanung wird versucht, Lösungen zu finden, um möglichst viele dieser Bäume zu erhalten.
- Die erbetene Schaffung von zusätzlichen Fußgängeraufstellflächen an der Querungshilfe Parkstraße ist nicht möglich, ohne auf die Querungsstelle zu verzichten. Das stellt nach Überzeugung der Verwaltung für die Fußgänger jedoch eine deutliche Verschlechterung dar.
- Am Knotenpunkt Kastanienallee wurden Detailanregungen zu Radfahrerfahrbeziehungen und der Fußgängerquerung über die Helmstedter Straße gemacht. Diese werden aufgegriffen und in der Ausführungsplanung umgesetzt. Die grundsätzliche Lösung der Verwaltung fand sehr breite Zustimmung. Die Verwaltung wird versuchen, neben der Querungshilfe für Radfahrende noch einen Bereich für Fußgänger zu planen. Separate zusätzliche Warteflächen im Bereich der Hochstraße werden allerdings nicht möglich sein.
- Auf Hinweis eines Bürgers wird die Verwaltung die Verteilung der Geh- und Radwegebreiten im Zuge des Altewiekrings zugunsten größerer Gehwegbreiten optimieren.
- Angeregt wurden moderne Taster für die Signalanforderung mit frühzeitiger Detektion sich annähernder Radfahrender. Im Rahmen der Ausführungsplanung wird die Einsatzmöglichkeit geprüft.
- Am Elise-Averdieck-Platz wurden mehr Bänke auf dem Platz angeregt. Dieses ist nicht Bestandteil der Veloroutenplanung und wird daher nicht in die Planung mit aufgenommen.
- Es wurde eine Optimierung der Leistungsfähigkeit für den MIV im Planungsbereich erbettet, da es dort zu morgendlichen Stauerscheinungen in der Georg-Westermann-Allee kommt. Diese kann nicht zugesagt werden, da dies mit einer Verschlechterung der Rahmenbedingungen für den Radverkehr einhergehen würde.
- Es wurde auf eine massive Fehlnutzung der Radverkehrsanlagen gegenüber der Straße

Am Hauptgüterbahnhof, verursacht durch den Betrieb mehrerer Imbisse und Imbisswagen, hingewiesen. Die Verwaltung wird durch eine Modifikation des Bestandes (Aufstellen von Pollern) sicherstellen, dass hier keine Autos mehr über Geh- und Radwege fahren. Dieses betrifft das Fahren mit PKW auf dem Radweg in Längsrichtung.

- Es wurde die Bitte vorgetragen, im Zuge der Planung der Einmündung Brodweg in besonderer Weise auf die Verkehrssicherheit der Radfahrenden zu achten. Die Verwaltung sagt dies zu.
- Es gab viel Lob für die Veranstaltung und Zustimmung für die Planung. Einzelne Teilnehmer konnten aufgrund einer Fokussierung auf Einzelbelange (z.B. Anzahl Parkstände) nicht überzeugt werden.

#### Zusammenfassung der Vorlage

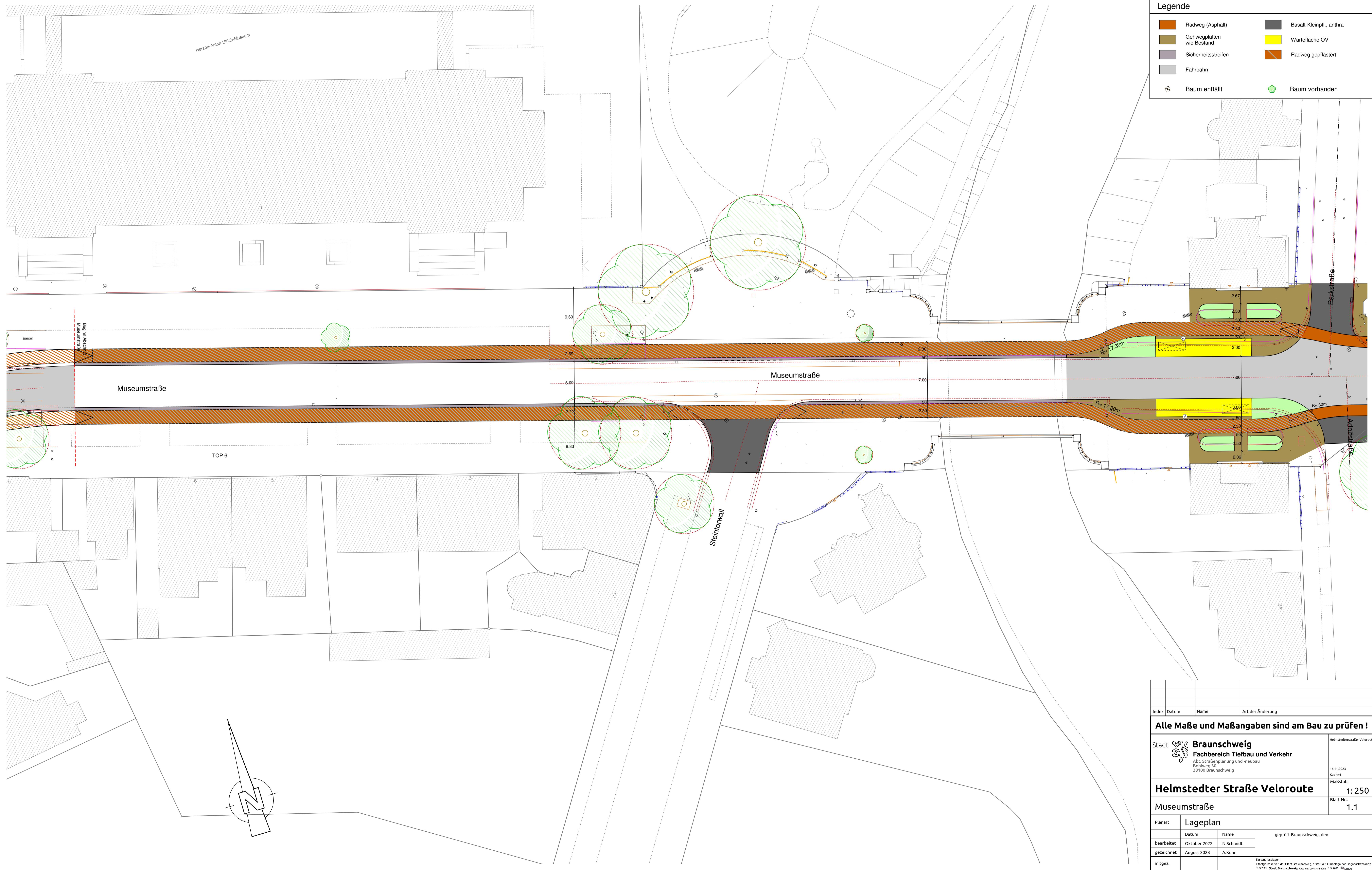
Die Verwaltung legt mit dieser Drucksache die Planung der Veloroute 1 über eine Gesamtlänge von 5,1 km vor. Ein erster Realisierungsabschnitt wird zum Beschluss vorgeschlagen, bei zwei weiteren Realisierungsabschnitten sind noch wichtige Detailfragen zu klären oder der Abschluss anderer Planungen abzuwarten. Mit der Realisierung kann ab 2024 begonnen werden.

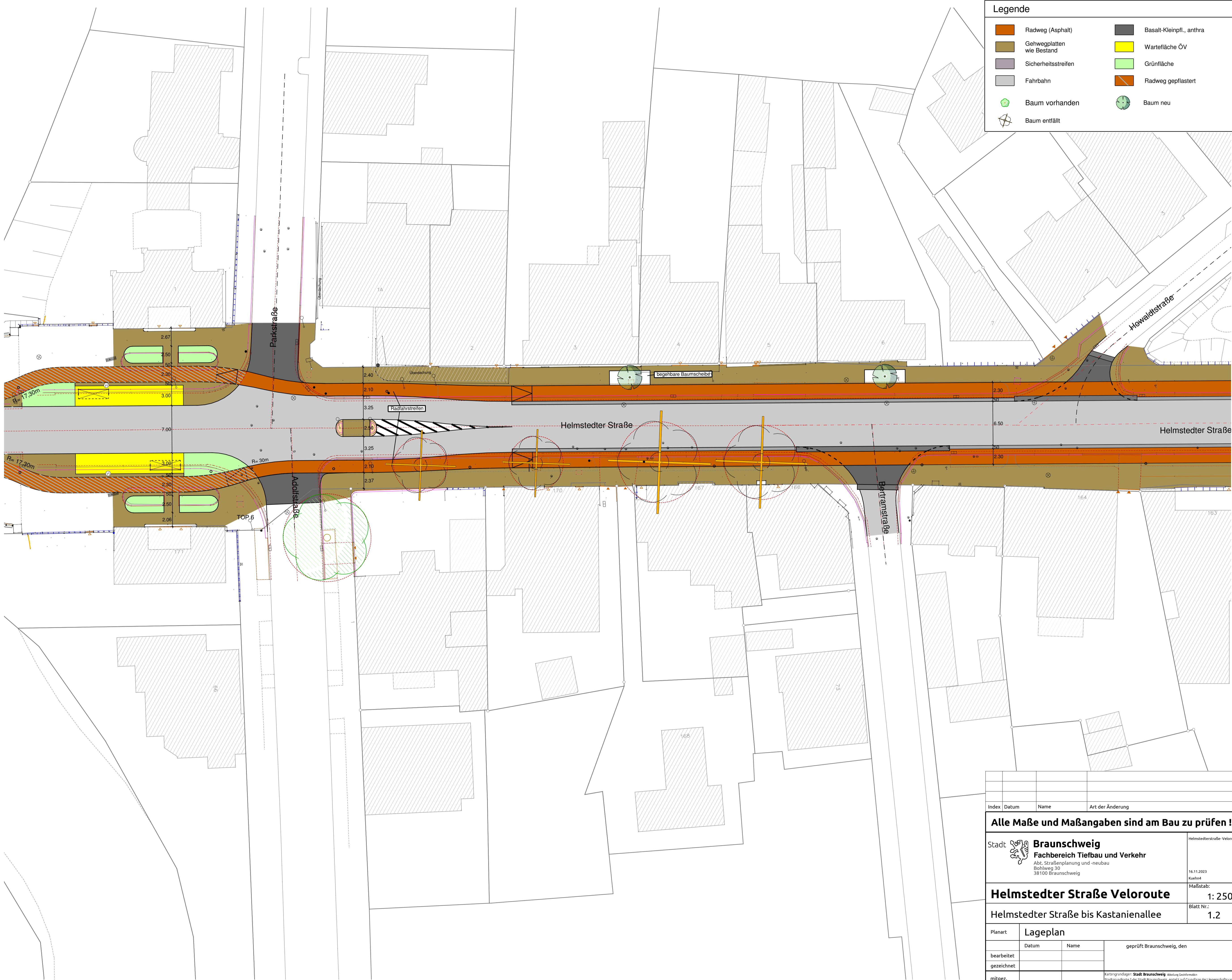
Leuer

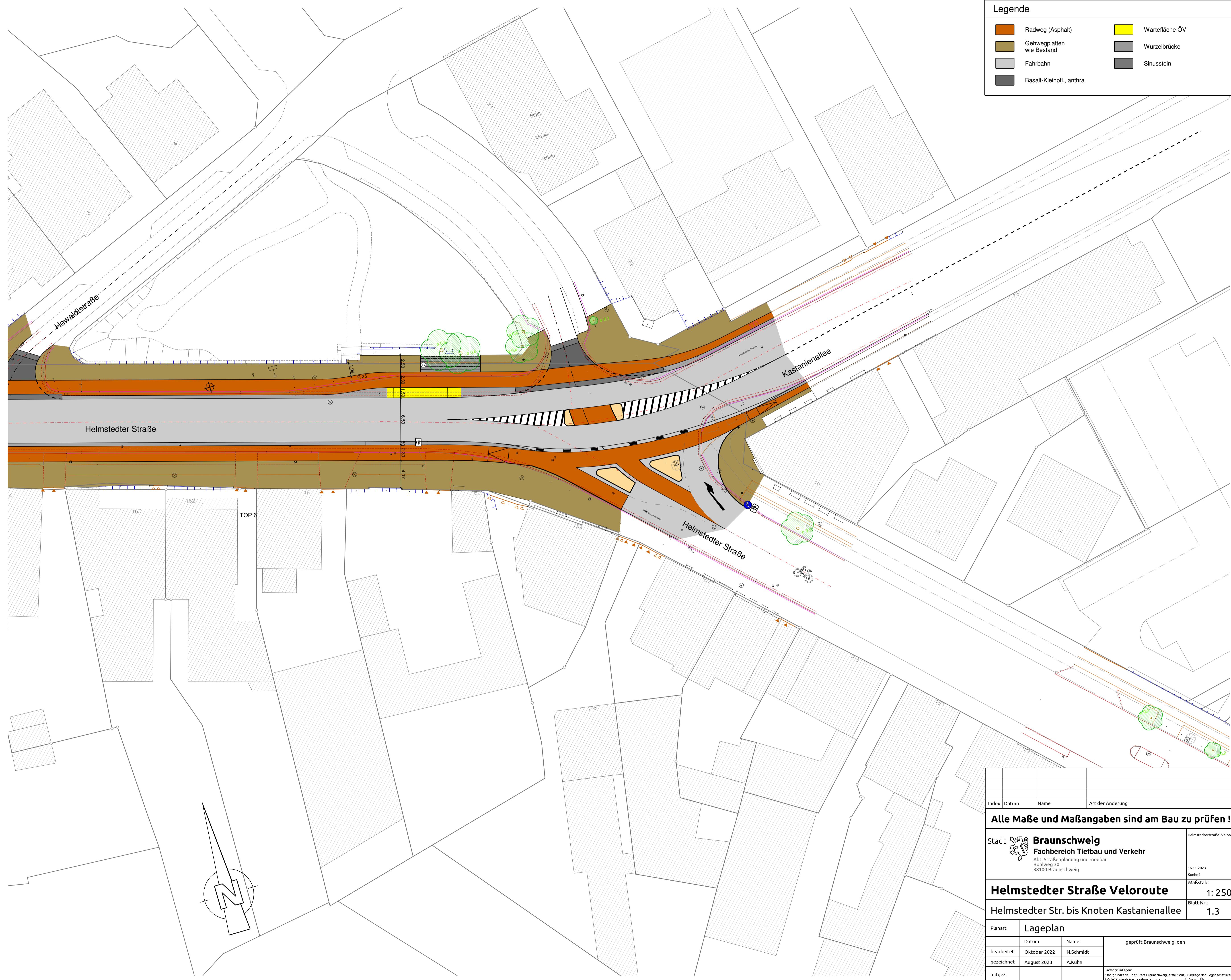
#### **Anlage/n:**

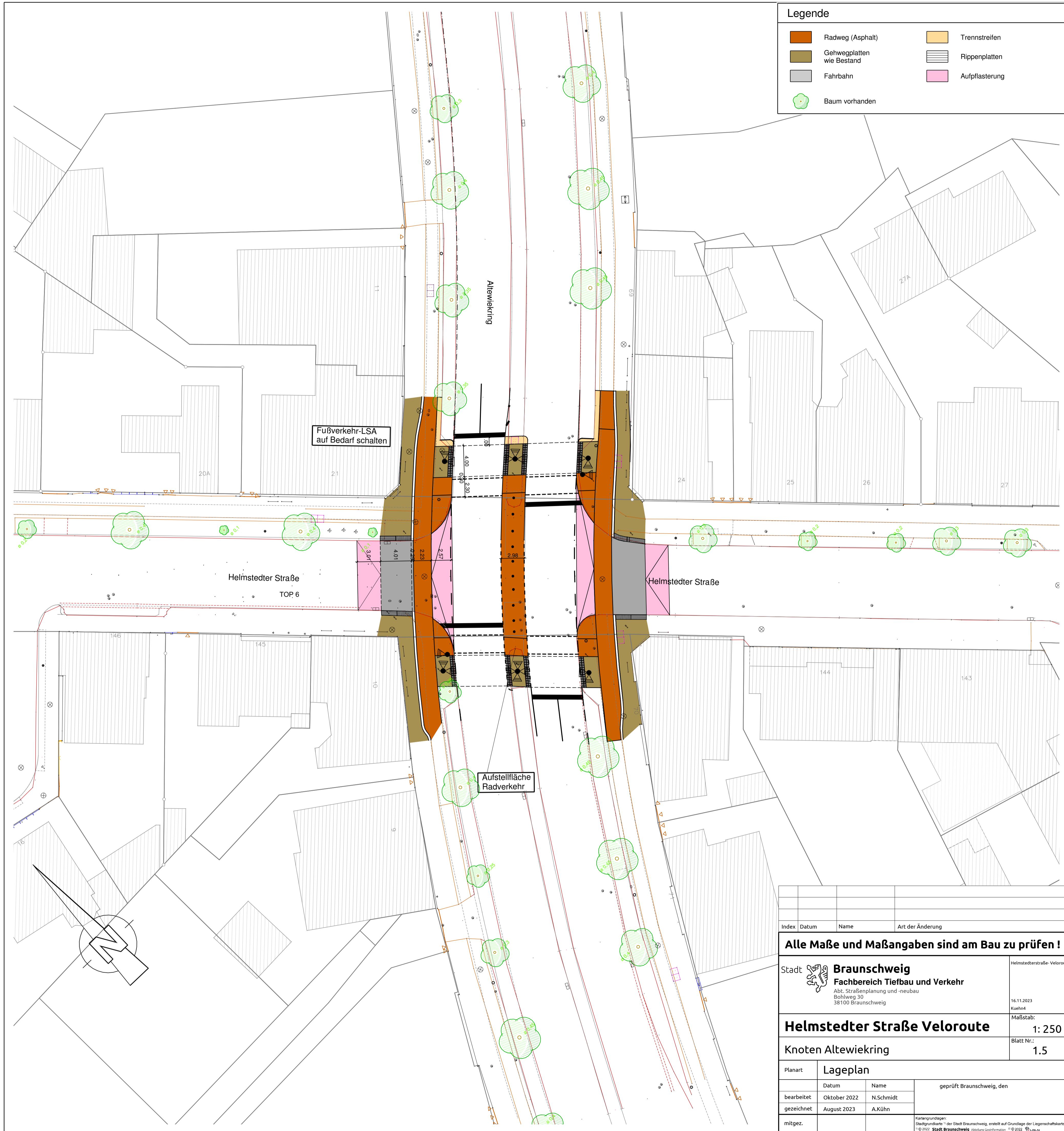
Lagepläne

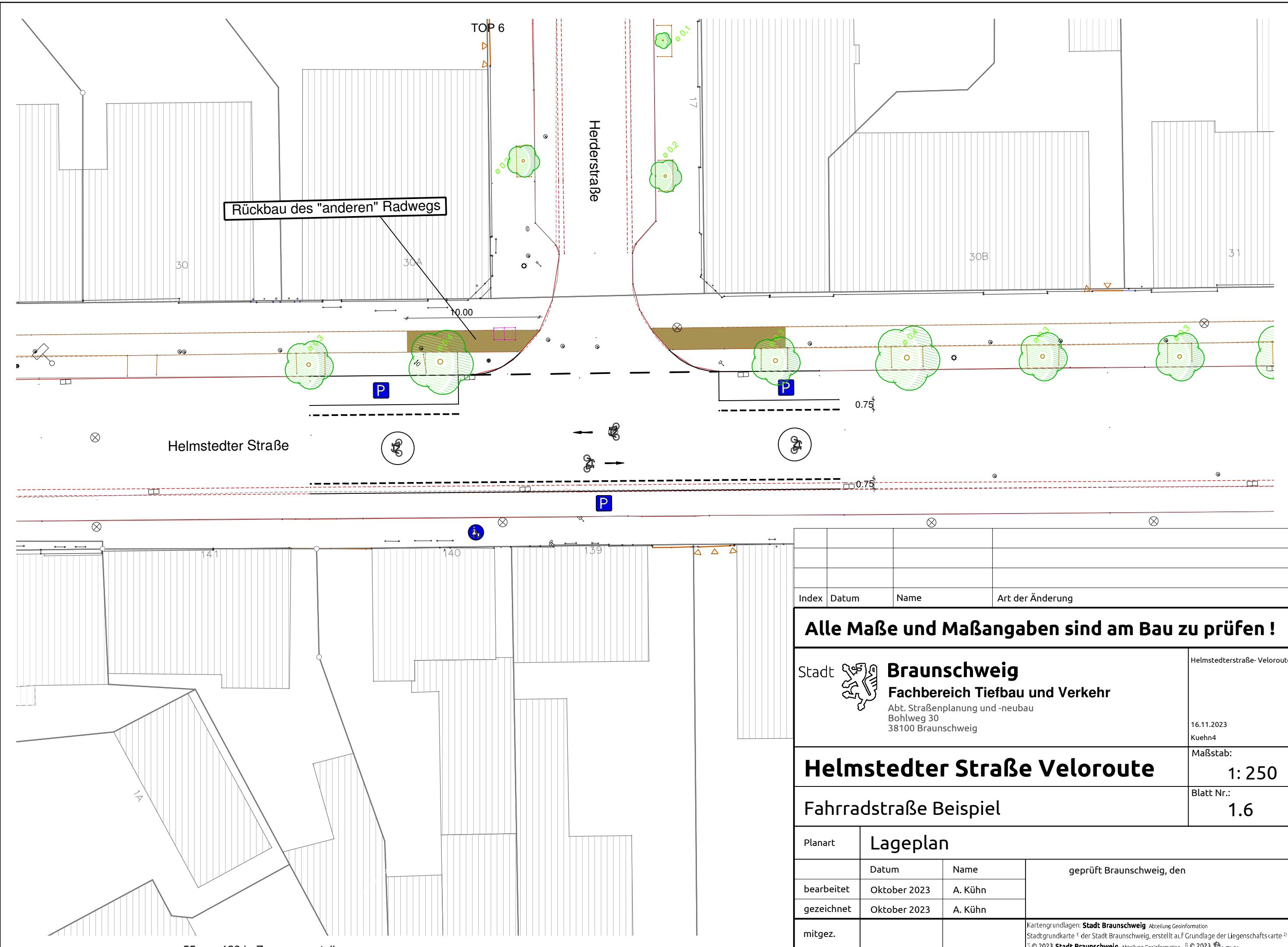
| Legende                   |                          |
|---------------------------|--------------------------|
| Radweg (Asphalt)          | Basalt-Kleinpfl., anthra |
| Gehwegplatten wie Bestand | Wartefläche ÖV           |
| Sicherheitsstreifen       | Radweg gepflastert       |
| Fahrbahn                  |                          |
| ∅ Baum entfällt           | Baum vorhanden           |
|                           |                          |





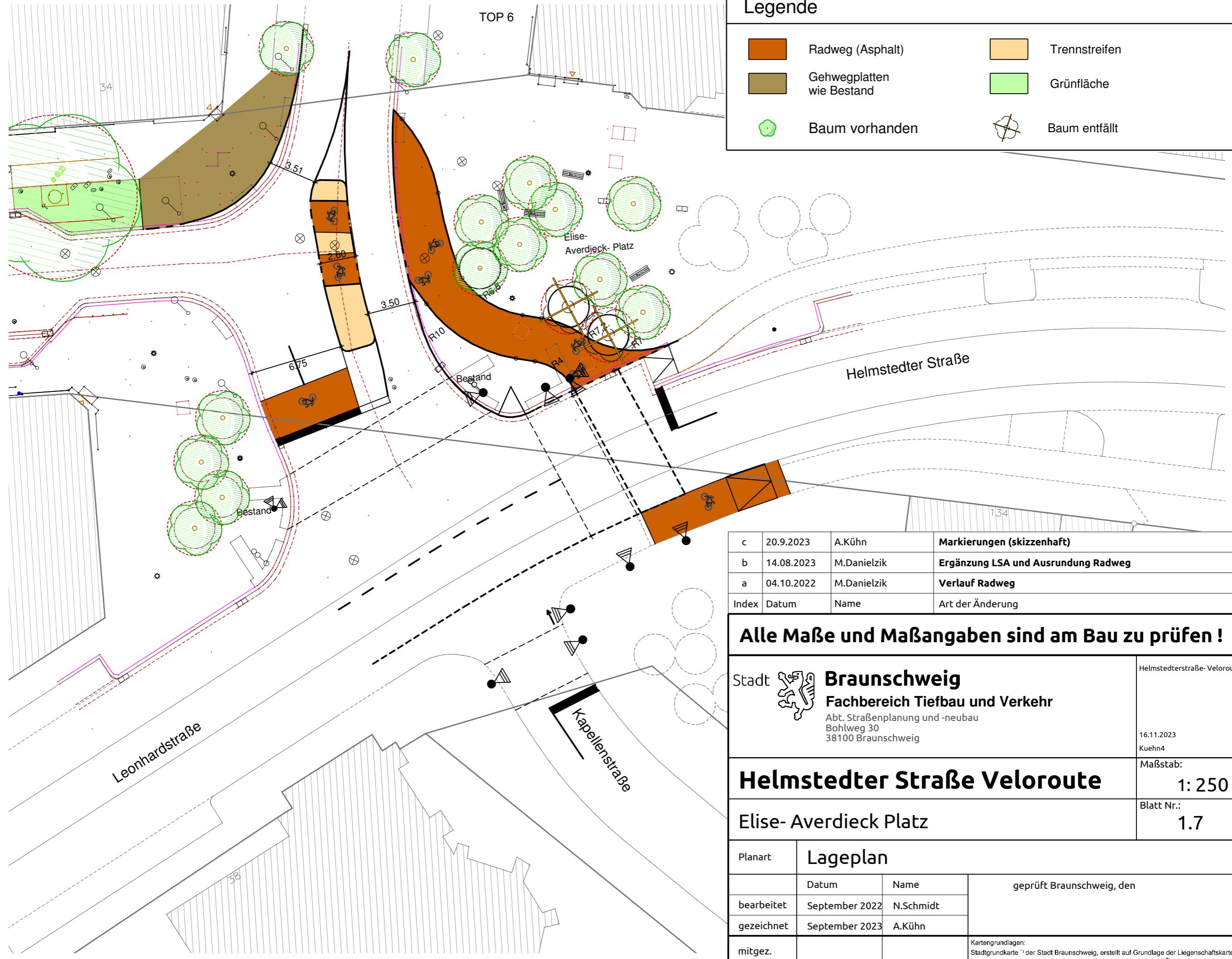






## Legende

|  |                           |  |               |
|--|---------------------------|--|---------------|
|  | Radweg (Asphalt)          |  | Trennstreifen |
|  | Gehwegplatten wie Bestand |  | Grünfläche    |
|  | Baum vorhanden            |  | Baum entfällt |
|  |                           |  |               |



Legende

Radweg (Asphalt)

Gehwegplatten wie Bestand

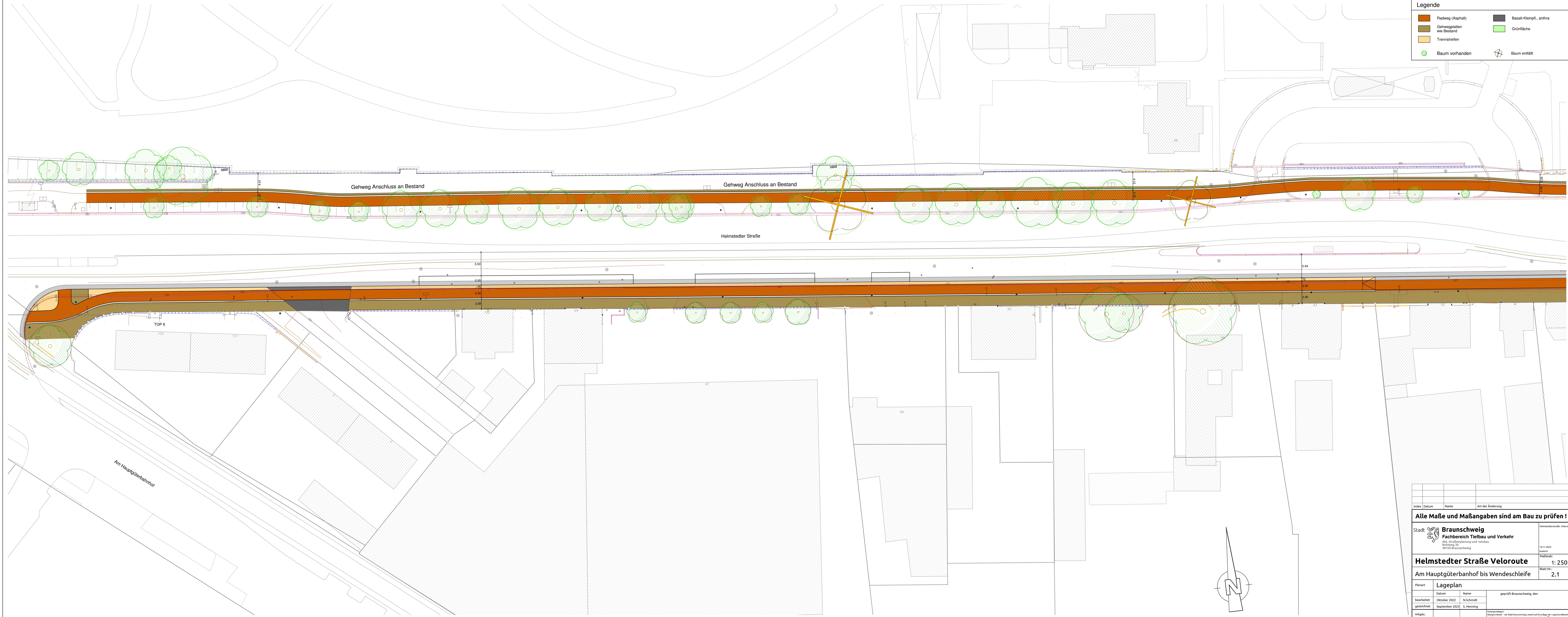
Trennstreifen

Baum vorhanden

Basalt-Kleinpfl., anthra

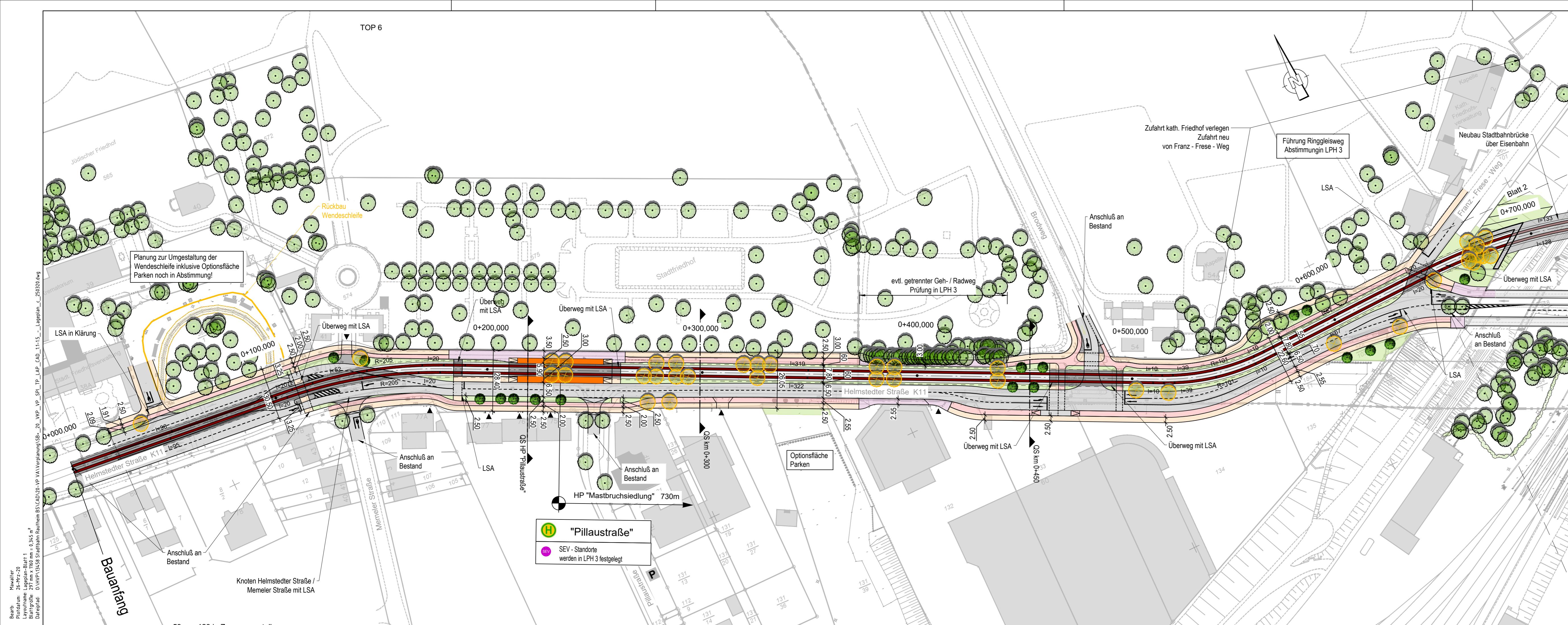
Grünfläche

Baum entfällt



| Legende                   |               |
|---------------------------|---------------|
| Radweg (Asphalt)          | Grünfläche    |
| Gehwegplatten wie Bestand | Zufahrt       |
| Trennstreifen             |               |
| Baum vorhanden            | Baum entfällt |





1

- 

|  |  |     |       |         |
|--|--|-----|-------|---------|
|  Schüßler-Plan<br>Ingenieurgesellschaft mbH | Tel.: 0511 / 28 33 98-30<br>Fax: 0511 / 28 33 98-58<br>Werftstraße 9<br>30163 Hannover |     | Datum | Zeichen |
| bearbeitet   | 03.07.2019   | MWA |       |         |
| gezeichnet   | 03.07.2019   | NLU |       |         |
| geprüft  | 03.07.2019   | SST |       |         |

|             |  |            |            |     |
|-------------|--|------------|------------|-----|
| arkstreiten |  | 31         | 06.01.2019 | 001 |
|             |  |            |            |     |
| a           | Einarbeitung der Stellungnahmen zur Vorplanung | 24.02.2020 | NLU        |     |
| Nr.         | Art der Änderung                               | Datum      | Name       |     |

Vorplanun

|   |   |
|---|---|
|  Braunschweiger Verkehrs-GmbH<br>Am Hauptgüterbahnhof 28<br>38126 Braunschweig |  Stadt Braunschweig<br>Fachbereich Tiefbau und Verkehr<br>Bohlweg 30<br>38100 Braunschweig |
|  <b>Stadt.Bahn.Plus.</b>   |   |
| Unterlage / Blatt-Nr.: 5 / 6.1<br><b>Lageplan Vorzugsvariante</b>   |   |

 **Rautheim**  
Bring Braunschweig weiter!  
Straße: - Station: -

Planindex: SB+\_20\_VKP\_VP\_SPI\_TP\_LAP\_000\_61\_a\_FG

© 2014 Kuta Software LLC. All rights reserved.

Stadtbahnausbau Braunschweig  
Teilprojekt Stadtbahn Rautheim

For more information about the study, please contact Dr. John Smith at (555) 123-4567 or via email at [john.smith@researchinstitute.org](mailto:john.smith@researchinstitute.org).

aufgestellt:

For more information about the study, please contact Dr. John Smith at (555) 123-4567 or via email at [john.smith@researchinstitute.org](mailto:john.smith@researchinstitute.org).

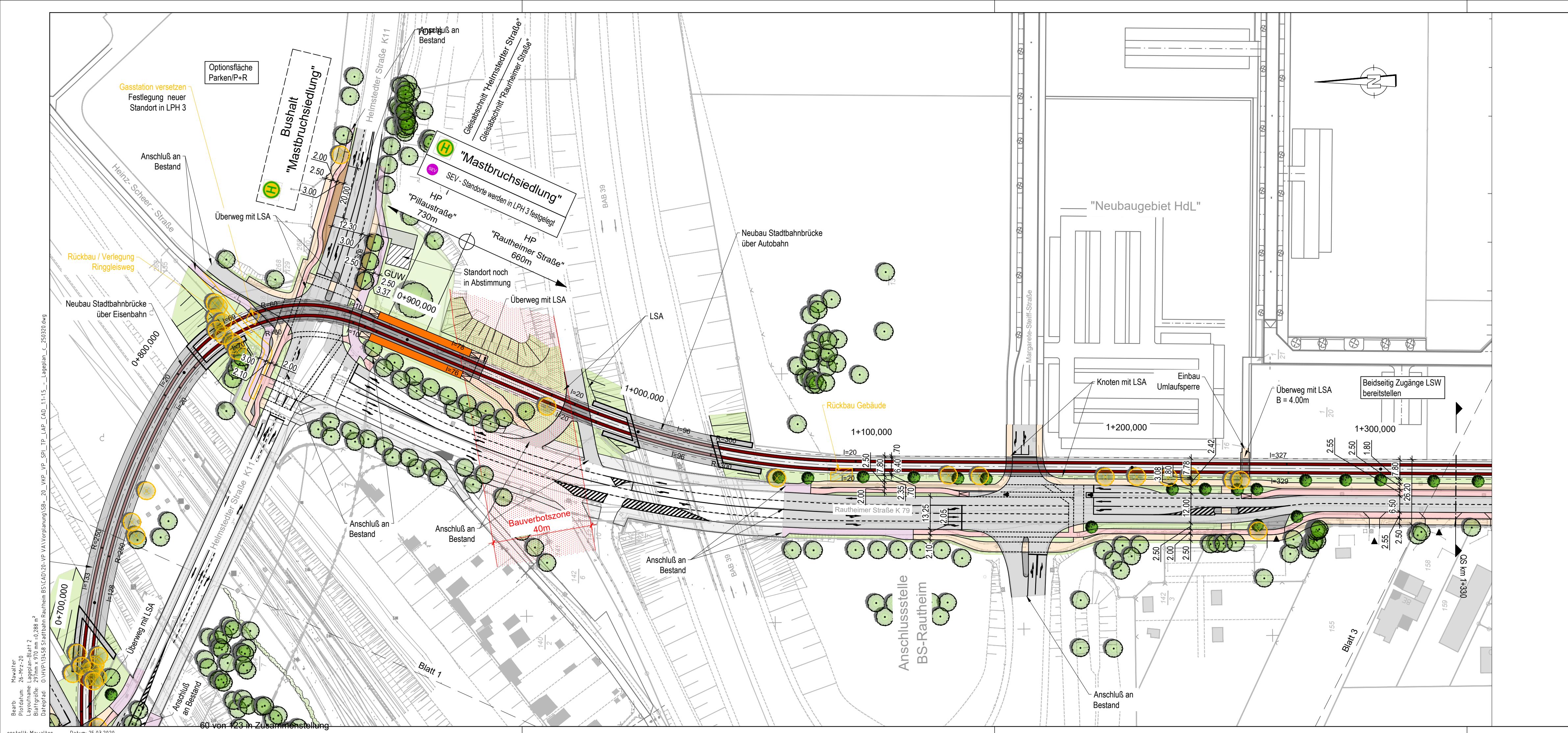
For more information about the study, please contact Dr. John Smith at (555) 123-4567 or via email at [john.smith@researchinstitute.org](mailto:john.smith@researchinstitute.org).

Braunschweig , den

For more information about the study, please contact Dr. John Smith at (555) 123-4567 or via email at [john.smith@researchinstitute.org](mailto:john.smith@researchinstitute.org).

For more information about the study, please contact Dr. John Smith at (555) 123-4567 or via email at [john.smith@researchinstitute.org](mailto:john.smith@researchinstitute.org).

Table 1. Summary of the main characteristics of the four groups of patients.



Lege

A vertical stack of various colored bars and symbols. From top to bottom, the stack includes: a thin grey bar, a thick black bar, a thin grey bar, a thick yellow bar, a stack of four light brown bars, a stack of three light grey bars, a stack of four light green bars, a stack of five light pink bars, a stack of three light purple bars, a stack of four light blue bars, a stack of three dark grey bars, a stack of three dark red bars, a stack of three orange bars, a stack of three light green bars, a stack of three light brown bars, a small green circle with a white dot, a wavy green line, a yellow circle with a black 'X' inside, a green circle with a black cross inside, and a grey bar with a black double-headed arrow symbol.

mer Geh- und Radweg  
is, Straßenneben- / Grünflächen  
100 % überwacht

|  | c   | Einarbeitung der Prüfanmerkungen PL            | 25.03.2020 | MWA  |
|--|-----|--|------------|------|
|  | b   | Einarbeitung der Prüfanmerkungen PL            | 19.03.2020 | MWA  |
|  | a   | Einarbeitung der Stellungnahmen zur Vorplanung | 24.02.2020 | NLU  |
|  | Nr. | Art der Änderung                               | Datum      | Name |

Vorplanung

**BSVG** Braunschweiger Verkehrs-GmbH  
Am Hauptgüterbahnhof 28  
38126 Braunschweig

Stadt  **Braunschweig**  
Fachbereich Tiefbau und Verkehr  
Bohlweg 30  
38100 Braunschweig

mit Überholfahrstreifen (ÜFS)  
Satzfahrstreifen (ZFS)

|              |   |            |                   |
|--------------|---|------------|-------------------|
| e/Haltepunkt | Straße: -                                       | Station: - | Blatt: -          |
|              | Planindex: SB+ 20 VKP VP SPI TP LAP 000 62 c FG |            | Maßstab: 1 : 1000 |

Stadtbahnausbau Braunschweig

| Legende   |  |
|---|--|
| <span style="background-color: orange;">■</span> Radweg (Asphalt)         | <span style="background-color: grey;">■</span> Sicherheitsstreifen |
| <span style="background-color: brown;">■</span> Gehwegplatten wie Bestand |  |
| <span style="color: green;">●</span> Baum vorhanden                       | <span style="color: red;">X</span> Baum entfällt                   |

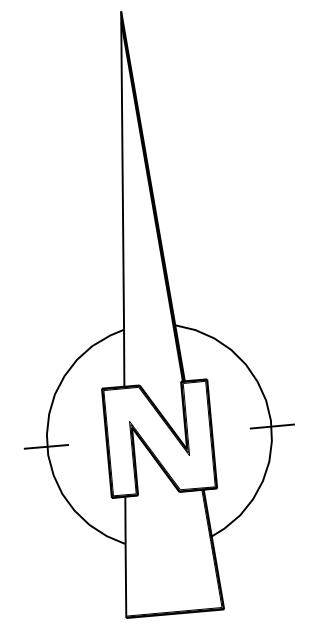


Legende

|                           |                |
|---------------------------|----------------|
| Radweg (Asphalt)          | Grünfläche     |
| Gehwegplatten wie Bestand | Geh- u. Radweg |
| Sicherheitsstreifen       | Bankett        |
| Parkplatz                 |                |
| Baum vorhanden            | Baum neu       |



| Legende                   |                |
|---------------------------|----------------|
| Radweg (Asphalt)          | Grünfläche     |
| Gehwegplatten wie Bestand | Geh- u. Radweg |
| Sicherheitsstreifen       | Bankett        |
| Parkplatz                 |                |
| Baum vorhanden            | Baum neu       |



TOP 6

Fahrbahn im Bestand

Fahrbahn im Bestand

Ausbaugrenze

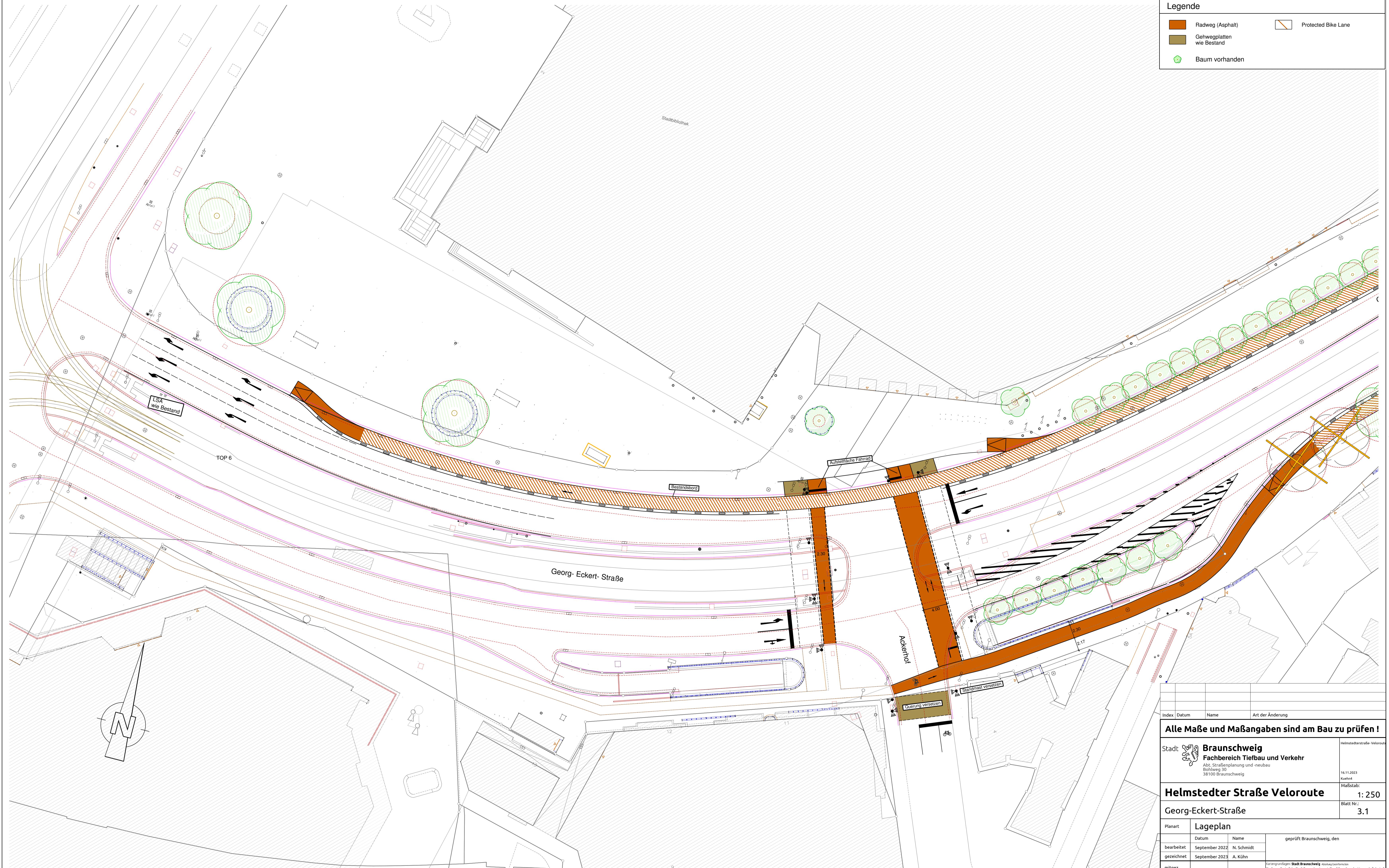
| Index | Datum | Name | Art der Änderung |
|-------|-------|------|------------------|
|       |       |      |                  |
|       |       |      |                  |
|       |       |      |                  |
|       |       |      |                  |

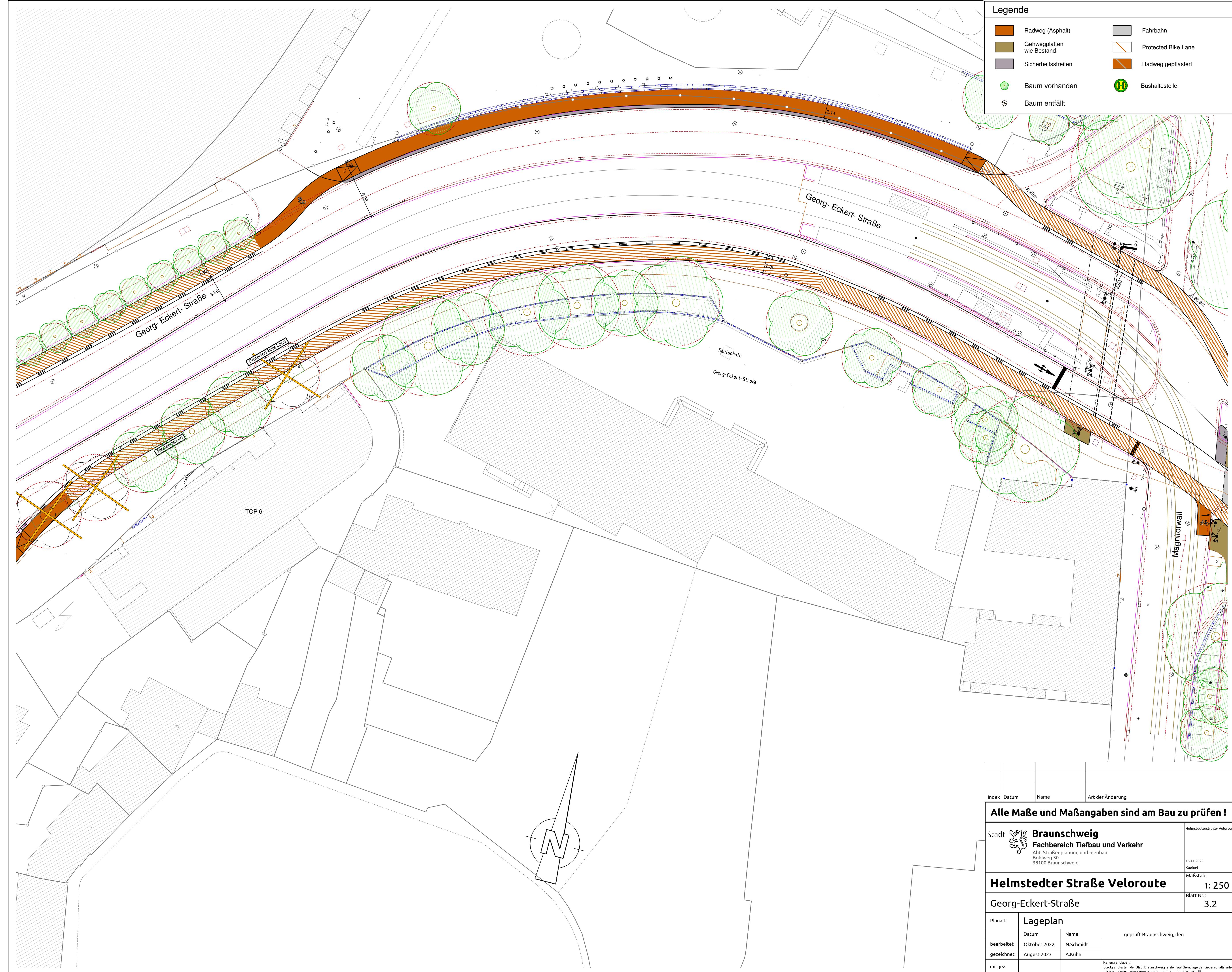
| Alle Maße und Maßangaben sind am Bau zu prüfen ! |  |   |                             |
|--|--|---|-----------------------------|
| Stadt  |  | <b>Braunschweig</b><br>Fachbereich Tiefbau und Verkehr<br>Abt. Straßenplanung und -neubau<br>Bohlweg 30<br>38100 Braunschweig | Helmstedterstraße-Veloroute |
|  |  |   | 16.11.2023                  |
|  |  |   | Kuehn4                      |
| <b>Helmstedter Straße Veloroute</b>              |  |   | Maßstab:                    |
| Heinz-Scheer-Str. bis Schöppenstedter Turm       |  |   | 1: 250                      |
|  |  |   | Blatt Nr.:                  |
|  |  |   | 2.7                         |

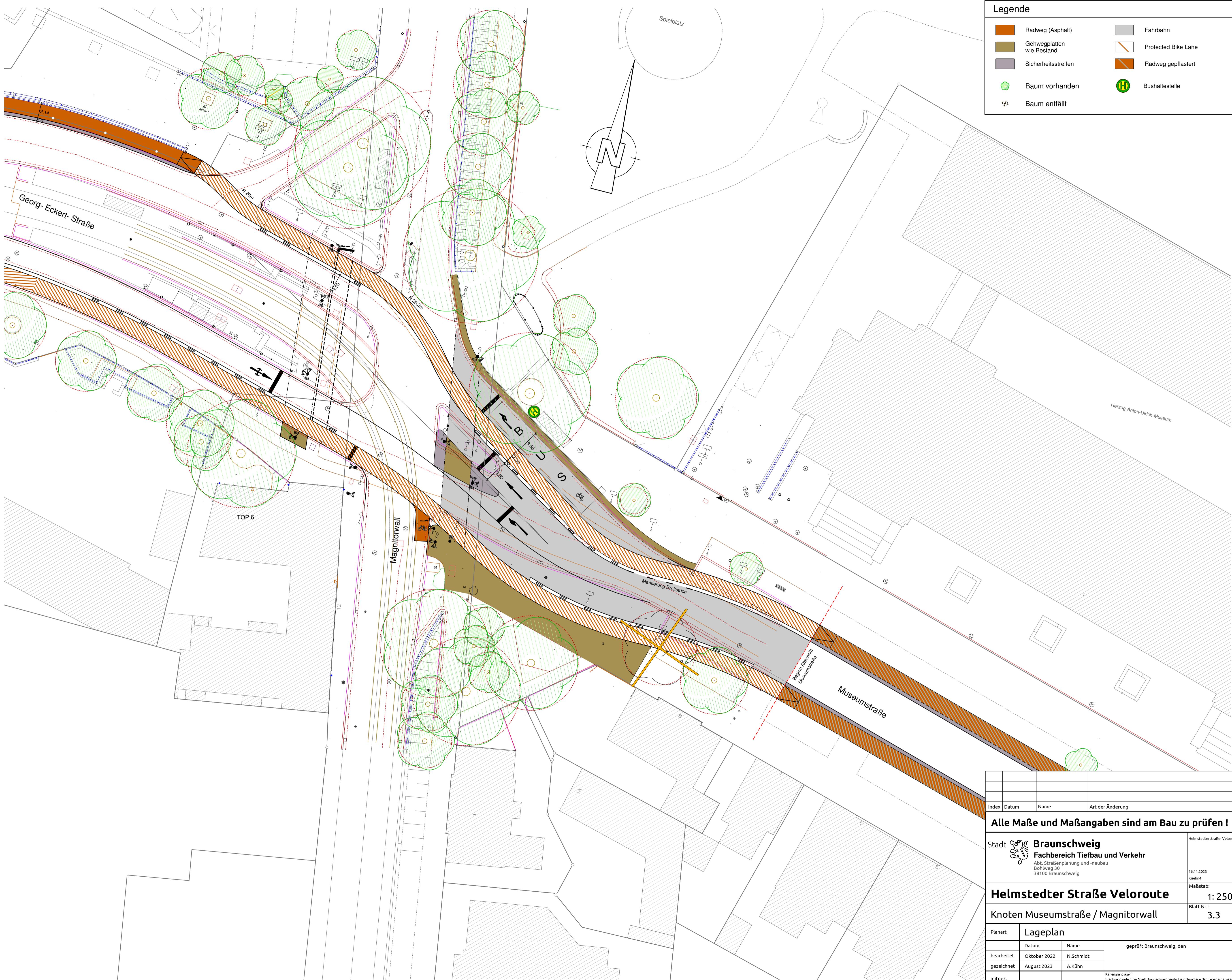
| Planart    | Lageplan     |           |                           |
|------------|--------------|-----------|---------------------------|
|            | Datum        | Name      | geprüft Braunschweig, den |
| bearbeitet | Oktober 2022 | N.Schmidt |                           |
| gezeichnet | August 2023  | A.Kühn    |                           |
| mitgez.    |              |           |                           |

Kartengrundlage:  
Stadtplankarte 1:4000 der Stadt Braunschweig, erstellt auf Grundlage der Liegenschaftskarte 1:10000  
© 2022 Stadt Braunschweig Abteilung Geoinformation © 2022 LGLN

| Legende  |                           |
|--|---------------------------|
| <span style="background-color: orange; border: 1px solid black; padding: 2px 5px;"></span> | Radweg (Asphalt)          |
| <span style="background-color: brown; border: 1px solid black; padding: 2px 5px;"></span>  | Gehwegplatten wie Bestand |
| <span style="color: green;">●</span>   | Baum vorhanden            |
| <span style="border: 1px solid orange; padding: 2px 5px;"></span>                          | Protected Bike Lane       |







**Betreff:****Veloroute Wallring, Am Theater**

|  |                             |
|--|-----------------------------|
| <b>Organisationseinheit:</b><br>Dezernat III<br>66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr | <b>Datum:</b><br>20.11.2023 |
|--|-----------------------------|

| <b>Beratungsfolge</b>   | <b>Sitzungstermin</b> | <b>Status</b> |
|---|-----------------------|---------------|
| Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (Anhörung)                     | 28.11.2023            | Ö             |
| Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben<br>(Entscheidung) | 06.12.2023            | Ö             |

**Beschluss:**

„Der Planung und dem Bau der Radverkehrsanlagen in der Straße Am Theater wird in der als Anlage beigefügten Fassung zugestimmt.“

**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. h der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei der Straße Am Theater 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**

Im Zuge der Planung der Veloroute Wallring für Radfahrende (Maßnahme 8.2 des Ziele- und Maßnahmenkatalogs „Radverkehr in Braunschweig“) soll im Bereich Am Theater, Theaterwall, Steinweg, Ehrenbrechtstraße eine verbesserte Radverkehrslösung gefunden werden. Im Bestand wird die Verkehrsanlage den Anforderungen einer Veloroute nicht gerecht. Darüber hinaus soll eine Unfallhäufungsstelle im Einmündungsbereich Steinweg beseitigt werden.

**Planung**

In Fahrtrichtung Süden ist ein geschützter Radfahrstreifen (Protected Bike Lane) mit einer Breite gemäß dem beschlossenen Braunschweiger Standard von 2,30 m vorgesehen. Ein 0,75 m breiter Sicherheitstrennstreifen mit physischen Barrieren trennt den Radfahrstreifen zur Restfahrbahn mit dem Motorisierten Individualverkehr (MIV) und dem Busverkehr. An mehreren Stellen wird der Trennstreifen unterbrochen, um alle erforderlichen Fahrbeziehungen zu ermöglichen.

In Fahrtrichtung Norden quert der Radverkehr aus der Ehrenbrechtstraße kommend die Fahrbahn der Straße Am Theater. Weiter in dieser Richtung wird der Radverkehr auf einer Breite von 2,30 m auf einem baulich angelegten Radweg geführt. Mit Rücksicht auf die stadtgestalterischen Aspekte im unmittelbaren Umfeld des Theaters wird der Radweg mit Betonsteinpflaster ausgeführt und mit Natursteinmosaikpflaster eingefasst. Zur Einfahrt in den Theaterwall quert der Radverkehr die Fahrbahn der Straße Am Theater erneut.

Die einstreifige Benutzung der Fahrbahn der Straße Am Theater neben dem geschützten Radfahrstreifen durch den MIV verbessert die Verkehrssicherheit. Es ist sichergestellt, dass Busse ausreichend Raum für die Ein- und Abbiegevorgänge haben.

Die Einfahrt aus dem Steinweg in die Straße Am Theater für den MIV wird zur Verbesserung der Verkehrssicherheit ebenfalls nur noch mit einem Fahrstreifen möglich sein. Im Gegenzug werden die Mittelinsel sowie die angrenzenden Gehwegflächen erweitert.

Im Vorfeld wurde die Untersuchung durch die Klimaschutz- und Energieagentur Niedersachsen GmbH (KEAN) durchgeführt. Die Ergebnisse der Untersuchung sind in die vorliegende Planung eingeflossen.

#### Informationsveranstaltung

Am 11.10.2023 hat eine Informationsveranstaltung stattgefunden, zu der die Verwaltung über die Medien eingeladen hatte. Erschienen waren etwa 20 Bürgerinnen und Bürger. Die Diskussion war sachlich und engagiert. Folgende Punkte wurden angesprochen:

Es wurde bemängelt, dass Radfahrende zukünftig keinen Radweg neben der Fußgängerquerung über den Steinweg haben, um von Süd nach Nord zu fahren. Es wurde angezweifelt, dass die vorgeschlagene Lösung verkehrssicher sei. Es wurde dafür plädiert, den Radverkehr statt der vorgeschlagenen Lösung in beiden Richtungen über die Querungshilfe am Steinweg zu führen. Die Verwaltung führt dazu aus, dass es dem Radverkehr auch in der heutigen Verkehrsanlage nicht erlaubt ist, von Süd nach Nord den Steinweg zu queren. Die derzeitige Verkehrsanlage stellt eine Unfallhäufungsstelle dar. Insbesondere die rechtswidrige Nutzung der Radfurt in falscher Fahrtrichtung auf Höhe des Steinwegs ist unfallträchtig. Sofern diese Richtung zugelassen würde, würden deutlich mehr Radfahrende auch diese Richtung nutzen. Es wäre mit einer Zunahme von Unfällen in diesem Bereich zu rechnen.

Es wurde die Oberflächenplanung im Straßenseitenraum in nördlicher Fahrtrichtung kritisiert. Es wurde argumentiert, dass für eine Veloroute Asphalt angemessen sei. Aus Sicht der Radfahrenden ist der Wunsch nachvollziehbar. Die Verwaltung schlägt dies an dieser Stelle nicht vor, da wie oben bereits thematisiert auch die stadtgestalterischen Belange im hochwertig gestalteten direkten Umfeld des Staatstheaters zu berücksichtigen sind.

Es kam die Anregung, dass der MIV auch weiterhin an haltenden Bussen am Steinweg vorbeifahren können sollte. Aus Verkehrssicherheitsgründen (Überholen anfahrender Busse, fehlende Sicht auf Fußgänger) ist dies aus Sicht der Verwaltung abzulehnen.

Es wurde eine Roteinfärbung der Veloroute thematisiert. Die Verwaltung führt aus, dass eine flächige Roteinfärbung nicht vorgesehen ist. Die rote Farbe im Plan stellt nicht die Farbe der zukünftigen Oberfläche dar, sondern kennzeichnet im Plan Flächen für den Radverkehr. Durch unnötigen inflationären Gebrauch von Roteinfärbungen besteht die Gefahr, dass sich die Warnfunktion abnutzt. Durch die Trennelemente ist die Radverkehrsführung deutlich erkennbar.

Es wurden Fußgängerüberwege mit Zebrastreifen an den Straßen Steinweg und Am Theater angeregt. Die Verwaltung hat diesen Vorschlag an der Ehrenbrechtstraße übernommen. Die Verwaltung sieht am Steinweg aus rechtlichen Gründen derzeit keine Möglichkeit Fußgängerüberwege einzurichten. Die Fußgängerüberwege über die Straße Am Theater bleiben wie im Bestand erhalten.

Die Verwaltung hatte nach der Veranstaltung den Eindruck, dass trotz vorhandener inhaltlicher Meinungsunterschiede die dargestellte Planung überwiegend positiv aufgenommen wurde.

Die Verbände wurden im Austausch Radverkehr an der Planung beteiligt.

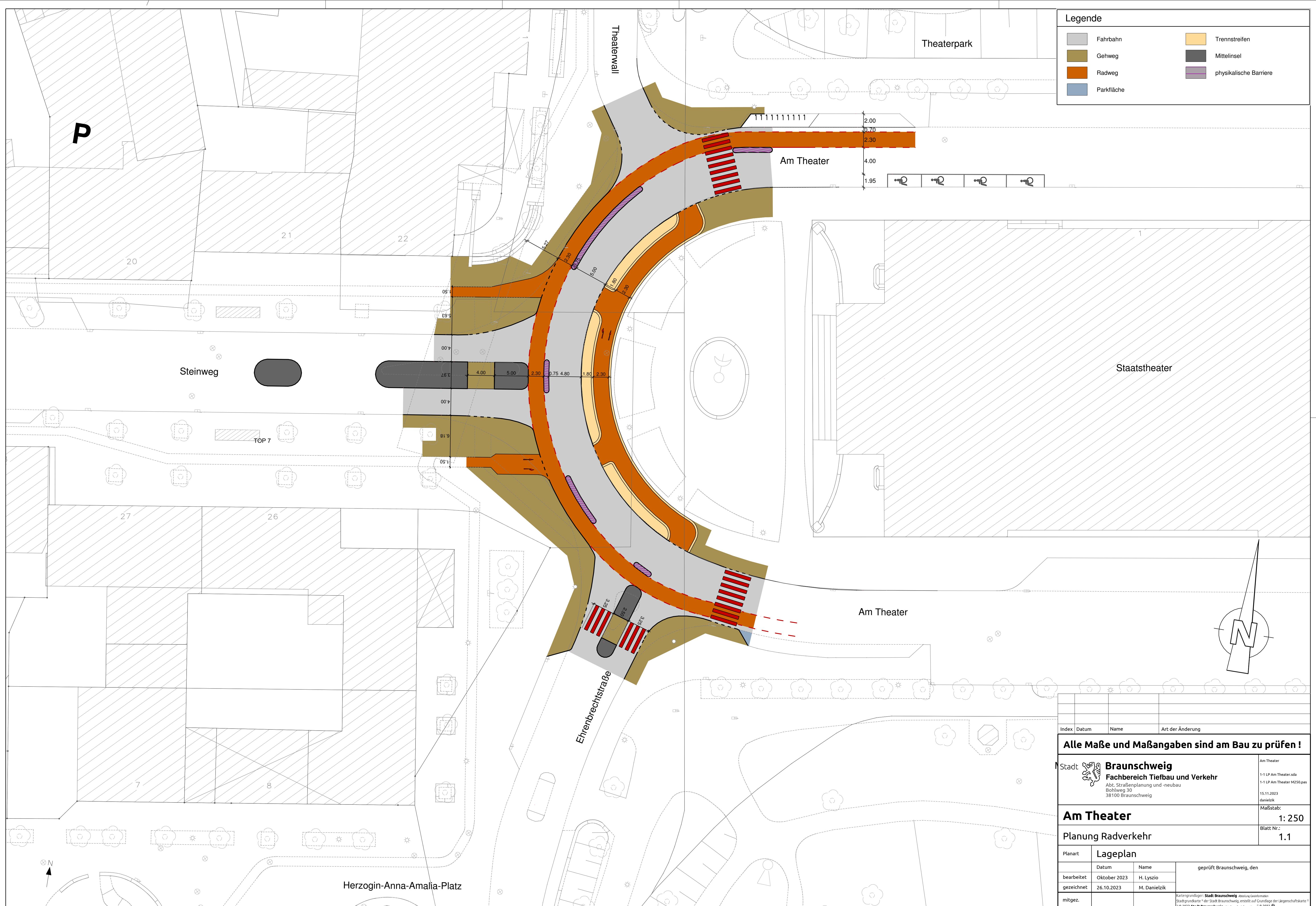
Finanzierung

Die Kostenschätzung beträgt 330.000 €. Die Maßnahme wird aus dem PSP-Element/Maßnahmennummer 5S.660077 (Lückenschluss Fahrradstraßenetz Wallring) finanziert. Der Bau soll 2024 abhängig vom Bauprogramm erfolgen.

Leuer

**Anlage/n:**

- Lageplan



**Betreff:****Magniviertel: städtebauliche und verkehrliche Aufwertung****Organisationseinheit:**Dezernat III  
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr**Datum:**

21.11.2023

**Beratungsfolge**

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (Anhörung)

**Sitzungstermin**

28.11.2023

**Status**

Ö

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben  
(Entscheidung)

06.12.2023

Ö

**Beschluss:**

Die Verwaltung wird beauftragt:

1. den östlichen Straßenabschnitt Ölschlägern (Ritterstraße – Ackerhof) dauerhaft als Fußgängerzone einzurichten
2. das Erschließungs- und Verkehrskonzept Magniviertel wie beschrieben umzusetzen.

**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 der vorgelegten Planung um eine Verkehrsplanung, für die aufgrund der über die Grenzen des Stadtbezirks hinausgehenden Bedeutung des Magniviertels über die Zuständigkeit des Stadtbezirksrates hinausgeht.

**Hintergrund:**

Die Verwaltung hat im September 2022 in einer Bürgerbeteiligung im Magniviertel unter anderem in Zusammenarbeit mit der Bürgerschaft Magni e.V. ihre Gedanken zur städtebaulichen und freiraumplanerischen Aufwertung sowie der verkehrlichen Verbesserung des Magniviertels vorgestellt. Gegenstand der Diskussion war die Verlängerung der Fußgängerzone im Ölschlägern, welche in der Europäischen Mobilitätswoche 2022 bereits für einen Tag im Rahmen eines Parking Day durch Umwidmung der Parkplätze erprobt wurde. Im Mai 2023 wurde die Fußgängerzone Ölschlägern zunächst als experimentelles Modellprojekt zwischen Ritterstraße und Ackerhof eingerichtet (vgl. DS 23-20614).

Zur Verbesserung des Fußverkehrs auf der Fußgängerzone Ölschlägern wurden im Sommer 2023 auch zwei Querungshilfen baulich hergestellt. Die Querungen wurden dem Behindertenverband Braunschweig e. V. vorgestellt. Der Übergang am Ackerhof wurde als positiv bewertet (9 von 10 Punkten), der Übergang am Magnikirchplatz als deutlich verbessert (5 von 10 Punkten).

Parallel zum Experiment Fußgängerzone hat die Verwaltung ein quartiersbezogenes Erschließungs- und Verkehrskonzept erarbeitet, welches die Rückmeldungen aus der öffentlichen Bürgerbeteiligung und die Erfahrungen der Fußgängerzone berücksichtigt.

### Evaluation Fußgängerzone Ölschlägern:

Das Experiment Fußgängerzone wurde durch drei öffentliche Veranstaltungen (08.02.2023, 30.03.2023, 23.08.2023) begleitet, um direktes Feedback insbesondere von den Anwohnerinnen und Anwohnern und den betroffenen Geschäftsleuten aufnehmen und Verbesserungen durchführen zu können (z. B. Beschilderung).

Die Abschlussveranstaltung fand am 10.10.2023 statt, an dem das Experiment Fußgängerzone Ölschlägern abschließend bewertet wurde. Die folgenden Punkte wurden im Wesentlichen diskutiert:

- Es wurde zurückgemeldet, dass durch die Einrichtung der Fußgängerzone die lautstarken KFZ-Verkehre über das Kopfsteinpflaster reduziert wurden. Besonders in den nächtlichen Abendstunden ist diese Veränderung positiv aufgefallen.
- Es wurde zudem festgestellt, dass die freien Flächen im Bereich Ölschlägern von ansässigen Gastronomen und Geschäftsinhabern individuell genutzt und auch von Besuchern gut angenommen wurden.
- In dem Quartier ist ein öffentlicher Aufenthaltsraum mit positiver Atmosphäre entstanden. Laut Bewohnern waren viele „neue Gesichter“ im Magniviertel wahrnehmbar.
- Die breite Mehrheit begrüßt die Fußgängerzone. Alternative Konzepte wie der „Shared Space“ Ansatz wurden diskutiert, mit dem Hinweis auf die Zielsetzung einer Verkehrsberuhigung aber letztendlich nicht weiterverfolgt.
- Im Magniviertel sind die Bedingungen eines großflächigen niveaugleichen barrierefreien Raumes mit einer möglichen ebenerdigen Fläche nicht gegeben und wären nur durch hohe Investitionen und der Gefahr eines Verlustes des Altstadtflairs realisierbar.
- Einzelne Geschäftsleute bemängelten die fehlenden Parkplätze vor den Geschäften, die den Transport schwerer Gegenstände verkomplizierten. Es gab aber auch Stimmen, die einen Mehrwert einer freien Sicht auf die Geschäfte vertraten.
- Einzelne Bürgerinnen und Bürger nahmen durch das größere Angebot an Freisitzmöglichkeiten erhöhte Lautstärken in den Abendstunden war. Andere Beteiligte stellten dahingehend keine Problematik fest. Es wurde der Wunsch nach mehr Kontrolle in den Abendstunden geäußert.

Zusammenfassend bewertet die Verwaltung das Experiment Fußgängerzone im Ölschlägern sehr positiv. Die Auswirkungen der Fußgängerzone auf betroffene Geschäfte und Anwohnerinnen werden weiter beobachtet. Nachjustierungen sind bei Bedarf möglich.

Aufgrund der neu entstandenen Freiräume, der Reduzierung des KFZ-Verkehrs und der gesteigerten Aufenthaltsqualität schlägt die Verwaltung mit Beschlussvorschlag 1 vor, die Fußgängerzone bestehen zu lassen und dauerhaft einzurichten.

### Erschließungs- und Verkehrskonzept Magniviertel:

Ebenfalls am 10.10.2023 wurde das von der Verwaltung parallel erarbeitete Verkehrs- und Erschließungskonzept Magniviertel im Entwurf vorgestellt und erörtert.

Durch die Umsetzung des Erschließungs- und Verkehrskonzeptes Magniviertel, sowie der daraus resultierenden gestalterischen und stadtclimatischen wirksamen Maßnahmen soll das historische Magniviertel weiter gestärkt werden. Schwerpunkt des Konzeptes ist dabei die Neuorganisation des fließenden- und des ruhenden KFZ-Verkehrs im Quartier. Die spezifischen Bedürfnisse der BewohnerInnen, BesucherInnen und UnternehmerInnen, sowie die vorhandene Infrastruktur des Magniviertels wurden bei der Erstellung des Konzeptes berücksichtigt. Eine Erreichbarkeit aller Einrichtungen, Wohnungen und Geschäfte, sowie die Zugänglichkeit für Einsatzfahrzeuge werden weiterhin gewährleistet.

Die wesentlichen Ziele des Erschließungs- und Verkehrskonzeptes lauten:

- Reduzierung der Parksuch- und Durchgangsverkehre
- Neuordnung des vorhandenen Parkraums für Kurzzeitparken und BewohnerInnen
- Verbesserung des Fußverkehrs und der Aufenthaltsqualität

Unter Berücksichtigung der Bürgerwünsche nach verringerten Parksuchverkehren und um bestimmte Bereiche von Durchgangsverkehren zu entlasten, wird die Verkehrsführung optimiert. Abbildung 1 zeigt die derzeitige und geplante Verkehrsführung und stellt diese gegenüber (ausführliche Darstellung s. Anlage). Mit den neuen „Schleifenlösungen“ werden Verkehre effizienter geführt, die Erreichbarkeit bleibt überall bestehen.

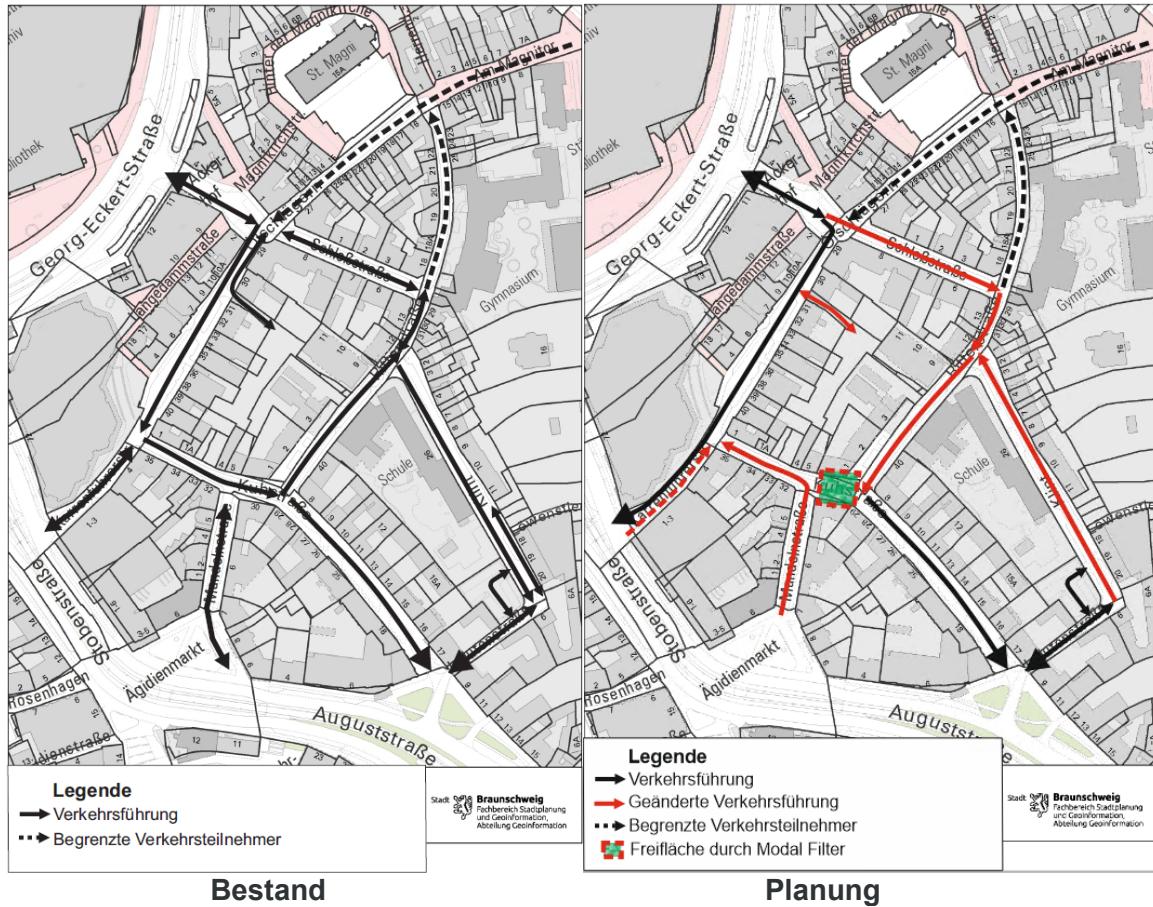


Abbildung 1 Gegenüberstellung Bestand/Planung der Verkehrsführung

#### Konkrete Veränderungen der Verkehrsführung:

- Die Geschäftsstraße Ölschlägern (südlich) ist über den Eingang Ackerhof nach wie vor erreichbar. Die Verkehre werden auf direktem Weg über die Karrenführerstraße ausgeleitet.
- Um Abkürzungsverkehre zu unterbinden wird die Einbahnstraßenreglung der Ritterstraße zwischen Klint und Kuhstraße umgedreht.
- Die Durchlässigkeit der Kuhstraße für den MIV wird unterbrochen (Modal-Filter), um Durchgangsverkehre zu vermindern. Durch diese Maßnahme erfolgt eine Teilung der Kuhstraße. Dadurch entsteht ein neues Potential für Aufenthaltsflächen im Quartier.
- Mit der Änderung der Verkehrsführung Mandelnstraße Richtung Karrenführerstraße (Einbahnstraße), werden die Verkehre direkt aus dem Quartier Richtung Magni-Tiefgarage geleitet. Parksuchverkehre werden so in die richtige Richtung geleitet.
- Die Einfahrt in das Magniviertel über die Karrenführerstraße ist zukünftig nicht mehr möglich (Sackgasse ohne Wendemöglichkeit). Ausnahmen bestehen für (Liefer-)Verkehre ausschließlich mit dem Ziel der Belieferung des ehemaligen Galeria-Gebäudes und mit Ziel des privaten Parkhauses Karrenführerstraße.
- Über die Einfahrt Jodutenstraße konnten bislang nur der Parkplatz Klint/Jodutenstraße erreicht werden. Zukünftig wird über die Einfahrt Jodutenstraße auch die Kuhstraße erreichbar sein.

Mit Umsetzung dieser Bestandsveränderungen lassen sich kurze und kompakte Erschließungsschleifen etablieren und Verkehre dadurch auf ein erforderliches Minimum

beschränken. Die Maßnahmen werden signifikant zur Zielerreichung einer Reduzierung von Parksuch- und Durchgangsverkehren im Quartier beitragen.

Optimierungspotential besteht im Magniviertel ebenfalls beim Thema des ruhenden Kfz-Verkehrs. Daher ist im Verkehrs- und Erschließungskonzept auch eine Neuordnung des vorhandenen Parkraumes für Kurzzeit- und Bewohnerparken vorgesehen. Mit einer klaren Zuordnung von spezifischen Parkplätzen je Straßenzug, lassen sich dabei Parksuchverkehre im Magniviertel strukturieren und reduzieren.

Die Neuverteilung der ruhenden Kfz-Verkehre wird unter Berücksichtigung der verschiedenen Interessengruppen (Bewohner, Besucher, etc.) im Quartier angeordnet. Die Abbildung 2 stellt die Verteilung der verschiedenen Parkplätze im Bestand und in der Planung gegenüber. Die Parkplätze auf dem Löwenwall sowie die Parkplätze entlang der Auguststraße bleiben von Veränderungen unberührt.



Abbildung 2 Gegenüberstellung Bestand/Planung der Parkplatzbestände

Auf den betrachteten Straßenabschnitten des Magniviertels stehen zurzeit 100 öffentliche Parkplätze sowie 79 Bewohnerparkplätze zu Verfügung. Es gibt zudem 5 Behindertenparkplätze und einen Carsharing-Parkplatz. Dabei sind Bewohner- und Kurzzeitparkplätze in den einzelnen Straßenzügen oftmals gemischt und wenig strukturiert.

#### Konkrete Veränderungen der Parkplatzzuordnung:

- Mit Umsetzung des Konzeptes werden Bewohnerparkplätze wohnstandortnah angeordnet, so z. B. auf der Ritterstraße, der Schloßstraße und im Klint.
- Durch Umstrukturierung des Parkraums für Kurzzeit- und Bewohnerparken können im Klint Bewohnern zusätzliche Parkplätze bereitgestellt werden. In der Schloßstraße werden die beiden öffentlichen Stellplätze in Bewohnerparkplätze umgewandelt. Die im Zuge des Experimentes Fußgängerzone Ölschlägern neu organisierte Ritterstraße (ausschließlich Bewohnerparkplätze) bleibt bestehen.

- Der Parkplatz Klint/Jodutenstraße wurde bei der Planung der Neustrukturierung mit Blick auf die Grundschule Klint gesondert betrachtet und für die Öffentlichkeit vorbehalten, um u. a. ein schnelles Ausfahren über die Jodutenstraße zu ermöglichen.
- Öffentliche Parkplätze (Parken mit Parkschein) wurden bei der Neuverteilung des ruhenden Verkehrs in räumlicher Nähe zu Gastronomie, Einzelhandel, Büros und Hotels konzentriert. Im Ölschlägern (südlich) werden sämtliche öffentliche Parkplätze beibehalten. Weitere öffentliche Parkplätze werden im Bereich der Kuhstraße berücksichtigt (z. B. für Büros und Hotels).
- Durch die Änderungen der Verkehrsführung entfallen drei öffentliche Parkplätze auf der Kuhstraße durch den Modal-Filter.

Den Bewohnern werden aufgrund hoher Parkplatzbedarfe durch die Umstrukturierung mehr Parkplätze zur Verfügung stehen. Die Anzahl und Anordnung von Behinderten-Parkplätzen wird auch weiterhin bedarfsgerecht und punktuell erweitert. Der Carsharing-Parkplatz bleibt unberührt, ein möglicher Ausbau wird durch die Verwaltung begrüßt. Fahrradabstellanlagen werden im Magniviertel ausgeweitet, in erster Instanz entstehen weitere Abstellanlagen in der neuen Fußgängerzone Ölschlägern.

Auch nach der Neuordnung (Abbildung 2) werden Parkplätze weiterhin bedarfsgerecht und nachfrageorientiert betrachtet und angepasst.

Die gesamte Beschilderung im Magniviertel wird mit Umsetzung des Konzeptes auf Vereinheitlichung und Reduzierung überprüft.

Eine weitere Maßnahme zur Verkehrsberuhigung und Entschleunigung wird die Umsetzung einer Tempo 20-Zonenreglung (ursprünglich Tempo 30-Zone) sein. Diese scheint für das Magniviertel mit seiner ganz besonderen Charakteristik sinnvoll zu sein. Bestehende Fußgängerzonen und Spielstraßen bleiben von der Regelung unberührt.

#### Fazit:

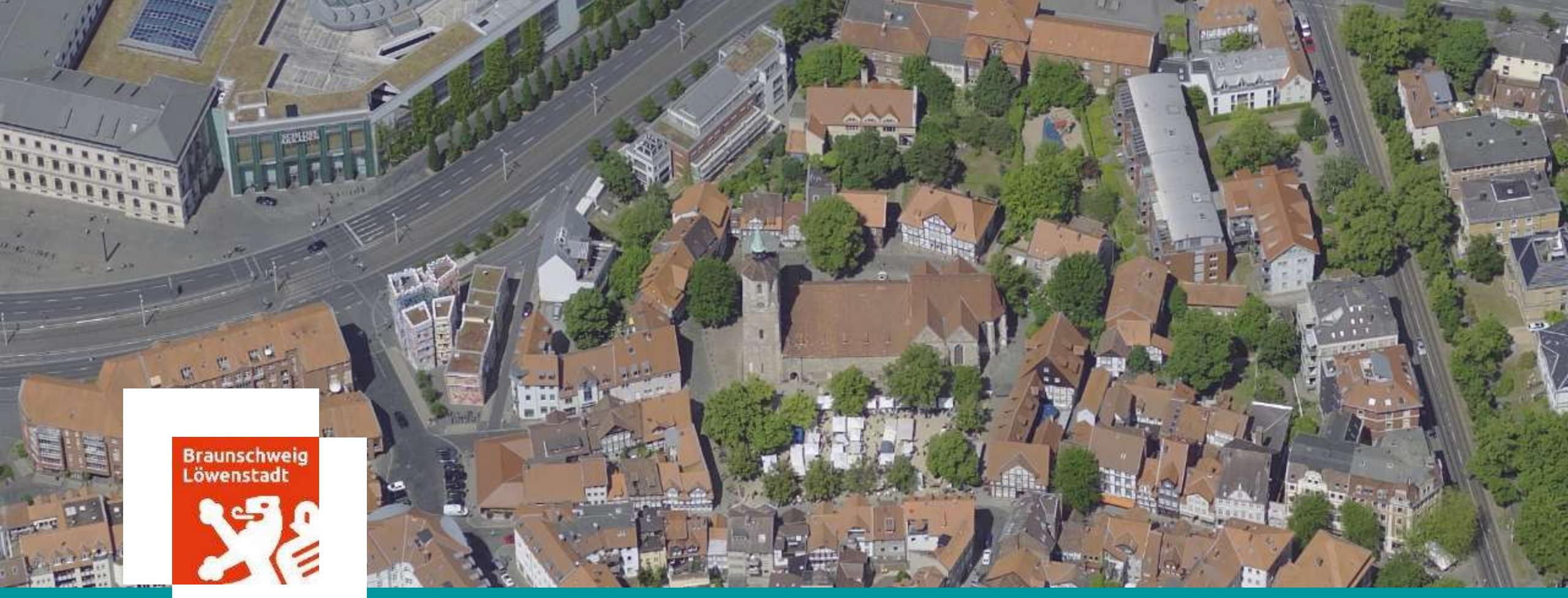
Durch die Umsetzung des Erschließungs- und Verkehrskonzeptes wird nach Ansicht der Verwaltung das Magniviertel weiter gestärkt und gleichzeitig die Erreichbarkeit gesichert. Infolge der Neustrukturierung des vorhandenen Parkraums und Änderungen der Verkehrsführung kann das Ziel der Reduzierung von Parksuch- und Durchgangsverkehren erreicht werden. Zudem wird die Aufenthaltsqualität im Magniviertel für BesucherInnen und AnwohnerInnen durch weniger lautstarken Verkehr und mehr verfügbare Freiflächen erhöht.

Die Abschlusspräsentation mit weiteren Details zur Fußgängerzone und dem Erschließungs- und Verkehrskonzept ist dem Anhang zu entnehmen.

Leuer

#### **Anlage/n:**

Magniviertel - Abschlusspräsentation vom 10.10.2023



Braunschweig  
Löwenstadt



# Magni in Bewegung... ... auf dem Weg zu einem neuen Quartierskonzept für das Magniviertel

10.10.2023

Stadt Braunschweig

## Magniviertel – Quartierskonzept

### I. Modellprojekt Fußgängerzone – ein Experiment

- Experiment Fußgängerzone
- Erkenntnis zur Fußgängerzone
- Vorschlag zum weiteren Vorgehen

### II. Quartierskonzept – Mobilität für das Magniviertel

- Zielsetzung und Wünsche
- Vorschläge und Stellungnahmen
- Das Verkehrskonzept im Entwurf
- Vorschlag zum weiteren Vorgehen



# Das Experiment

## Erweiterung Fußgängerzone im Bereich Ölschlägern (Magnikirchplatz)

Zeitverlauf:

- Laufzeit: Mai – Oktober 2023 (bis zum Beschluss)
- Zwischenfazit: Sommer 2023 mit den Anliegern
- Abschlussveranstaltung: Herbst 2023
- Beschluss zum weiteren Vorgehen: Ende 2023

Veränderung:

- Verlängerung der Fußgängerzone von Einmündung Ritterstraße bis zum Ackerhof
- Ritterstraße wird zur Anliegerstr.
- Erschließung und Anlieferung der Anlieger wird gesichert; ebenso Hotelzufahrt
- Bewohnerparkplätze werden verlagert



Fußgängerzone Ölschlägern



Ritterstr.: Anlieger



Ölschlägern:  
Fußgängerzone

# Das Experiment – Kommunikation



**Ein gutes Zeichen für die neue Fußgängerzone:**  
Die positiven Rückmeldungen überwiegen

braunschweig.de  
Geplänet von Juliane Nieschedie | 12.Jänner | 8

Als erste Pilotmaßnahme soll die derzeit zwischen dem Kurt-Seewek-Platz am Städtischen Museum und der Ritterstraße bestehende Fußgängerzone bis zum Ackerhof verlängert werden. Im Bereich Magnikirchplatz und Olschlägern bis zum Ackerhof wird dann nur noch ein kurzfristiges Halten und Anklemen, aber kein Parken mehr zulässig sein. Die entfallenden 14 Bewohnerstellplätze werden an andere Stelle im Magniviertel bereitgestellt. Gastronomien und Geschäftshäuser haben die Möglichkeit, die freigewordenen Flächen individuell zu nutzen. Alle Details lest ihr hier:  
<https://www.braunschweig.de/de/nachrichten/magniviertel.php>



 **Braunschweig.de**  
Begonnen von R. Claus-Vogel | E-Mail |   
Seit Montag ist die Straße Östlicherweg im Magniviertel zwischen Ritterstraße und Ackerhof als Fußgängerzone ausgewiesen und beschleidigt. Die bestehende Fußgängerzone im Bereich Am Magnitz wurde darum bis zum Ackerhof verlängert. Damit setzt die Verwaltung eine Anregung um, die von vielen Bürgern in einem mehrstufigen Informations- und Beteiligungsverfahren gestellt werden war.

Durch die Widmung als Fußgängerzone darf in dem Straßenabschnitt Öschlängen nicht mehr geparkt werden. Die entfallenden Anwohnerparkplätze werden in der Ritterstraße kompensiert. Es handelt sich um ein Pilotprojekt, zunächst zeitlich befristet bis Ende Oktober. Bei erfolgreichem Verlauf ist eine Verlängerung möglich.

Gastronomen, Geschäftsinhaber und andere Anlieger haben die Möglichkeit, die freigegebene Fläche individuell zu nutzen als gastronomische Freifläche, zur Werkspräsentation oder gewerblich, zum Beispiel mit Blumen- oder Pflanzenarrangements. Ein Antrag auf Sondernutzung ist erforderlich.



A screenshot of a Facebook post from the page 'Büro für Politikberatung'. The post contains a single comment from 'Hans-Joachim Kroll' which has received 27 likes and 20 shares. The comment text is partially visible as '... und kann nicht verstehen warum...'. Below the comment, there is a blue button labeled 'Antworten bearbeiten' and a small icon.

## Neue Fußgängerzone Magniviertel: Wie kommt sie an?

Noch bis Oktober will die Stadt Braunschweig testen, ob sich am Östlichen die alte Fußgängerzone um 110 Meter verlängern lässt.

Magniviertel soll neue Fußgänger-Zone erhalten

Das Quartier wird teilweise aufgewertet. Parkplätze und Durchgangsverkehr sollen entfallen



In diesem Fall entspricht dort auch die Masse aus zwei Partonen und den beiden Tachyons die Wirkung eines Vierfelder- oder -Kreisfelderfeldes? Diese Vierfelder- und -kreisfelderfelder können auf der Oberfläche reagieren. „Eine weitere Raumkurve ist auf dem Innenraum angesiedelt. Die reibt man auf den Übergang drüber ins Gesäß.“ Daraufhin rauscht es nun die Mutter aus. Sie schreit: „Du bist ein Idiot!“

Viel zu gern gehen. Die Bauernfamilie ist nicht begeistert. Denkt stattdessen an Georg Erdmann-Schäfer (in *Die Schule der Armut*) als eine Verantwortung, die er nicht übernehmen kann. „Ich kann nicht mehr für Bedürftige“. Eine strategische Konfrontation, die dann das Magazin und der Oelgeschäft führt, wird von den Flüchtlingen bestimmt.

lang ist. Hier fahren keine Autobusse mehr! Flomagstraße und Wittenberger Straße sind ebenfalls abgestrichen. Am Ende der Wittenberger Straße liegt das Magazin. Mit dem Fahrrad direkt oder mit einer U-Bahn. Offiziell: Autobus ist hier nur Rückfahrt möglich. Oder fahren wir mit einem Taxi durch den versteckten unterirdischen Gang unter der Wittenberger Straße? Ich schaue mich nach rechts hinunter. Überall sind Menschen unterwegs.



# Gestaltung Fußgängerzone

## Gesamteindruck:

- + der freie Raum wird angenommen
- + die schönen Platzfassaden können besser wahrgenommen werden
- + am Platz entsteht ein positiver atmosphärischer Zusammenhang trotz heterogener teils auch improvisierter Möblierung



# Atmosphäre der neuen Fußgängerzone



## Gesamteindruck:

- positiv
- Mehr Spielraum auch für Kinder
- Autos nicht mehr „tonangebend“ sondern die Menschen
- es ist ein Aufenthaltsraum entstanden



Zitat von den „Nachbarstühlen“:

*„.....das hat aber deutlich gewonnen..  
...hier ist ja wirklich  
Aufenthaltsatmosphäre  
entstanden.....“*

# Neue Überwege Feedback des Behindertenbeirats



Bewertung in einer Skala von 1 (erheblich störend) bis 10 (keinerlei Erschütterung):

- Querung Platz 5 Punkte
- Querung Ackerhof 9 Punkte
- Bestand 1 Punkt

Weitere wichtige Hinweise:

Solange keine grundlegende Umgestaltung müssen mobilitäts-eingeschränkte Personen den Gehweg benutzen können, daher nach Möglichkeit Gehweg freihalten von Aufstellern, Bänken, Mülltonnen....



# Rückblick: Anliegertreffen 23.08.2023

## Ölschlägern 11-27



### Ziel des Anliegertreffens:

- Feedback zur Sondernutzung
- Wahrnehmung der Fußgängerzone (verkehrliche Aspekte)
- Rückmeldung zur allgemeinen und gestalterischen Wahrnehmung der Fußgängerzone

### Rückmeldungen zum Experiment Fußgängerzone:

- |                                      |                                     |
|--------------------------------------|-------------------------------------|
| + Bestuhlung                         | - Radverkehr ist z.T. sehr dominant |
| + Freiraum                           | - Zu wenig Kontrolle                |
| + positives Kundenfeedback           | - Teilweise Umsatzeinbuße           |
| + Magni als Versuchsszene (Vielfalt) |                                     |
| + Historisches Flair                 |                                     |
| + positive Atmosphäre                |                                     |
| + Fahrradabstellanlagen              |                                     |

*Themenspeicher:*

- Sondernutzung für Handwerker, Pflegepersonal, etc.
- Hochwasserschutz, Entwässerung
- Einheitliche Bepflanzungen

# Wie geht es weiter



- Aufgrund des neuen Freiraums, der Reduzierung des Verkehrs und ansprechenden Atmosphäre wird dem Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben vorgeschlagen, die Fußgängerzone bestehen zu lassen
- Die Auswirkungen für die Geschäfte und Anwohnenden werden weiterhin beobachtet
- Nachjustierungen werden auch weiterhin möglich sein

|                       |   |                              |
|-----------------------|---|------------------------------|
| Betreff:              | <b>Magniviertel: Verkehrskonzept</b>                                    |                              |
| Organisationseinheit: | Dezernat III<br>66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr                      | Datum:                       |
| Beratungsfolge        | Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (Anhörung)                     | Sitzungstermin<br>28.11.2023 |
|                       | Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben<br>(Entscheidung) | Status<br>Ö<br>06.12.2023    |

## Magniviertel – Quartierskonzept

### I. Modellprojekt Fußgängerzone – ein Experiment

- Experiment Fußgängerzone
- Erkenntnis zur Fußgängerzone
- Vorschlag zum weiteren Vorgehen

### II. Quartierskonzept – Mobilität für das Magniviertel

- Zielsetzung und Wünsche
- Vorschläge und Stellungnahmen
- Das Verkehrskonzept im Entwurf
- Vorschlag zum weiteren Vorgehen



# Quartiersentwicklung / Die Grundidee



Durch ein integriertes **Erschließungs- und Verkehrskonzept** sowie daraus resultierende städtebauliche und stadtklimatisch wirksame Maßnahmen soll das Magniviertel weiter gestärkt werden

## Projektziele u. a.:

- Reduzierung des Parksuchverkehrs
- Neuordnung des vorhandenen Parkraums für Kurzzeitparken und Bewohnerparken
- Verbesserung des Fußverkehrs, der Barrierefreiheit und der Aufenthaltsqualität
- Städtebauliche Aufwertung
- Verbesserung der Grünbilanz und des Mikroklimas



Durch ein integriertes **Erschließungs- und Verkehrskonzept** sowie daraus resultierende städtebauliche und stadtklimatisch wirksame Maßnahmen soll das Magniviertel weiterentwickelt werden.

## Projektziele:

- Reduzierung der Autoabfahrten
- Neuordnung des Radverkehrs
- Kurzzeitparken und Bewohnerparken
- Verbesserung des Fußverkehrs, der Barrierefreiheit und der Aufenthaltsqualität
- Städtebauliche Aufwertung
- Verbesserung der Grünbilanz und des Mikroklimas

## Heute geht es um das **Verkehrs- und Erschließungskonzept** Magniviertel



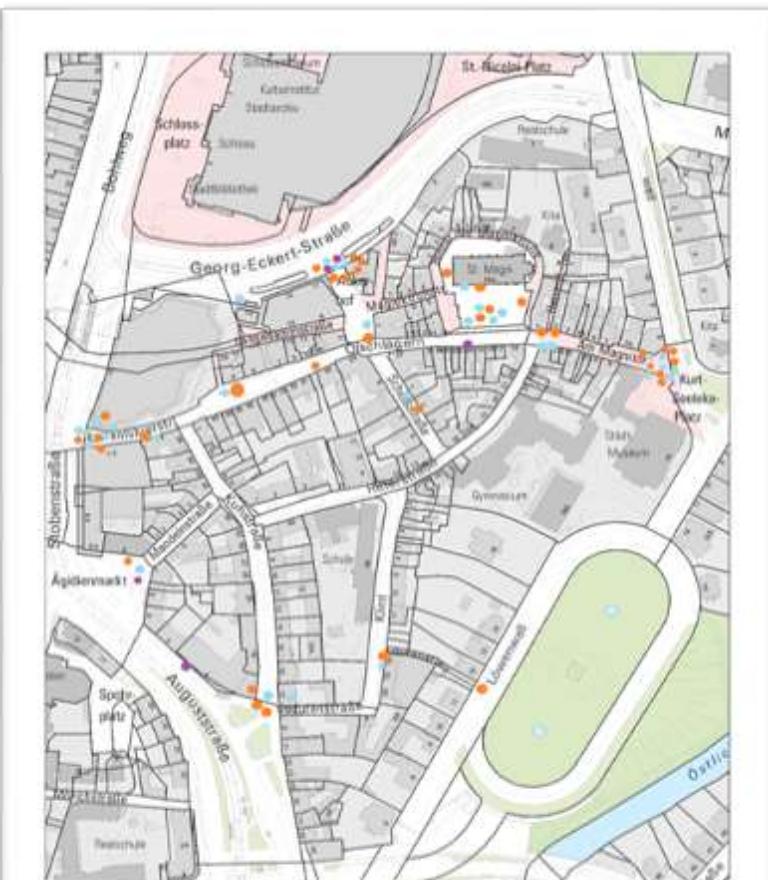
# Rückblick / Beteiligung Ölschlägern 2022

## Ergebnisse aus der Beteiligung in 2022 (Fokus Mobilität und Infrastruktur)



Wünsche, die wir kurzfristig mit den konkreten Projektvorhaben berücksichtigen/umsetzen wollen, sind hervorgehoben

| Mobilität und Infrastruktur |  |
|-----------------------------|--|
| Bewohnerinnen und Bewohner  | <ul style="list-style-type: none"><li>- Parkverbot im Bereich Ölschlägern (Magnikirchplatz)</li><li>- Bewohnertarife in der Tiefgarage</li><li><b>Reduzierung der Parkplätze</b></li><li>- Ausweitung Bewohnerparkplätze</li><li><b>Temporäre Umnutzungen von Parkplätzen</b></li><li>- Längere Öffnungszeiten der Tiefgarage</li><li><b>Vermeidung von Parksuch- und Durchgangsverkehr</b></li><li>- Radfahrwege, Fahrrad- und Rollerabstellanlagen</li><li>- Mehr Fußgängerzonen mit eingeschränktem Radverkehr</li><li><b>Verminderung des Durchgangsverkehrs</b></li><li>- Geschwindigkeitskontrollen</li><li>- Reduzierung von Verkehrsschildern</li><li>- Bessere Markierungen für Parkplätze</li><li>- Parkanlagen in der Klint und Jodutenstr.</li><li><b>Parkverbote in der Ritterstraße</b></li><li><b>Ölschlägern zur Fußgängerzone umzubauen</b></li><li><b>Parkverbot am Magnikirchplatz</b></li><li>- Eingeschränktes Parkverbot, nur wenn das Parken in der Tiefgarage sicher ist</li><li><b>Mehr Fahrradabstellplätze</b></li><li><b>Verringerung Durchgangs- und Parksuchverkehr</b></li><li>- Implementierung von Sharing-systemen</li><li><b>Ausweitung von Shared Space und verkehrsberuhigten Bereichen</b></li><li>- Optimierung der Lichtsignalanlagen</li><li>- Geschwindigkeitsbegrenzungen</li><li>- Beschränkung für Zufahrten ins Viertel</li><li>- Einführung von Kiss-and-go</li><li>- bessere Wegweisung</li><li>- Packstation</li><li>- Stärkung des Lastenradausleihe der St. Magni</li></ul> |
| Besucherinnen und Besucher  |  |
| Anliegerinnen und Anlieger  | <ul style="list-style-type: none"><li>- Abbau von Verkehrsschildern</li><li>- Geschwindigkeitsbegrenzung</li><li>- Verbesserung der Situation für Fahrradfahrer (z. B. Verbindung Am Magnitor und Stobenstr.)</li><li>- Nachtfahrverbote für Nicht-Anlieger</li></ul>  |



Quelle/Ziel

Fußgänger, Fahrradfahrer, Autofahrer

# Vorschläge zum Verkehrs- und Erschließungskonzept



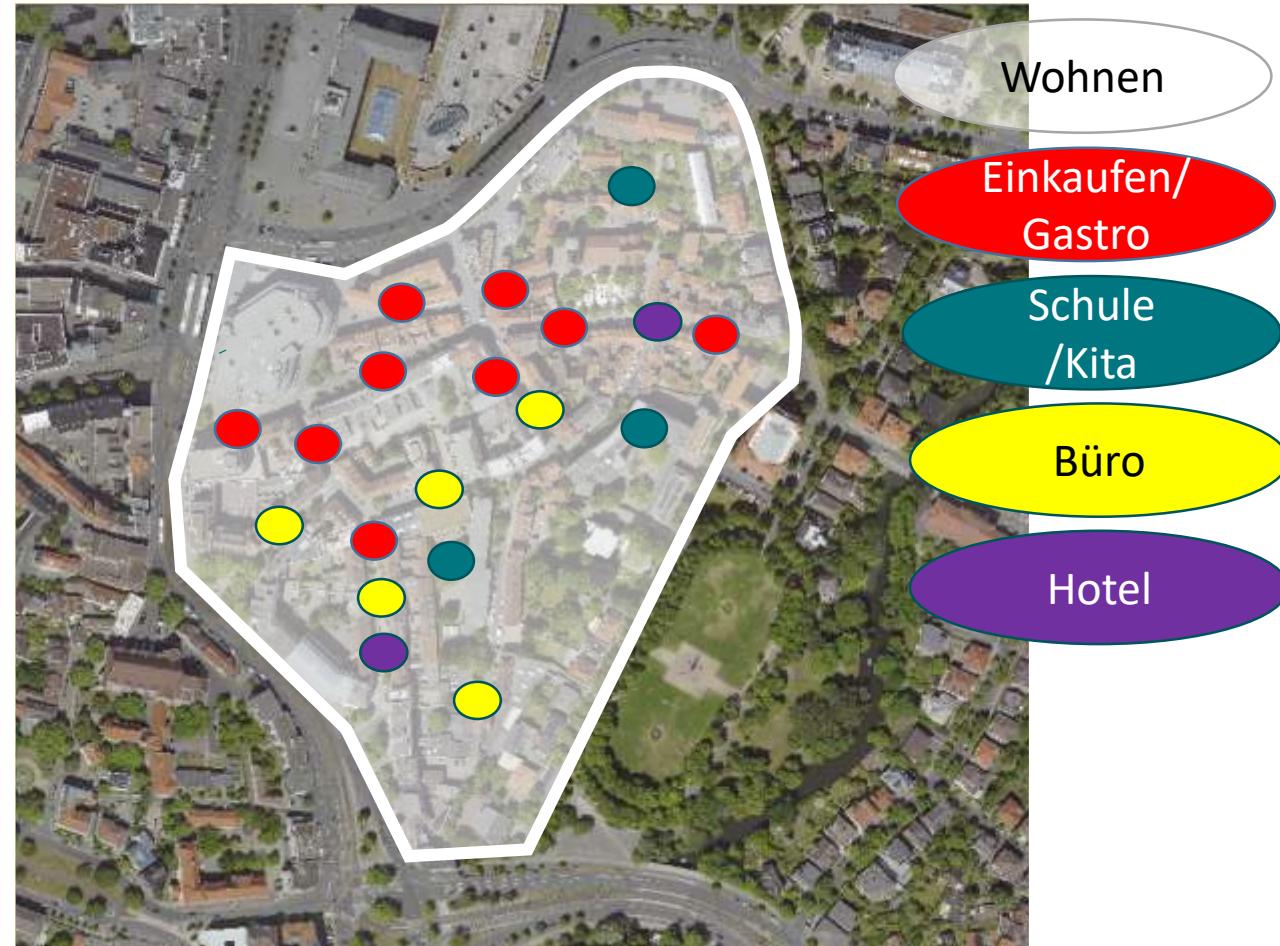
- **Reduzierung des Durchgangsverkehrs**
- Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit (Zone)
- **Reduzierung des Ziel- und Parksuchverkehrs**
- Zonenhalteverbot (Parken mir Parkschein in gekennzeichneten Flächen erlaubt)
- **Verbot der Zufahrt von 22:00-06:00 Uhr mit dem Zusatz Anwohner und Lieferverkehr frei**
- Entwicklungsschwerpunkt: Jodutenstraße, Kuhstraße, Ackerhof, Bohlweg-Querung, Ölschlägern
- Ein neues Parkraumbewirtschaftungskonzept
- **Überprüfung und Abbau überflüssiger Verkehrsbeschilderung**
- Die Begrünung von Straßenzügen
- Shared Space einrichten
- Fahrradstreifen in der Fußgängerzone
- Kopfsteinpflaster abflachen
- **(eingeschränkte) Fahrradverbot in der Fußgängerzone**
- **Fahrradabstellanlagen**, auch überdacht, **einrichten**
- Carsharing im Magniviertel
- Kurzzeitparken für Be- und Endladung (Lieferzone)



# Verkehrs- und Erschließungskonzept Untersuchungsraum



Untersuchungsgebiet  
Magniviertel



Wohnen

Einkaufen/  
Gastro

Schule  
/Kita

Büro

Hotel

# Verkehrs- und Erschließungskonzept Rad- und Fußverkehr



Fußverkehr / Aufenthalt



Radverkehr



Ziel:

*Mittelfristig:*

- Herstellung einer Fußverkehrswegeverbindung in die Innenstadt
- Erreichbarkeit von Zielen im Magniviertel stärken (Erhöhung der Fahrradabstellanlagen)

*Langfristig:*

- Vermeidung von Radverkehrs-Durchgangsverkehr dank schneller Wegeverbindungen um das Magniviertel

# Verkehrs- und Erschließungskonzept

## Verkehrsberuhigung – Umsetzung ab 2024



### Ziel:

- Kein Durchgangsverkehr (insbes. süd-nord)
- Parksuchverkehr reduzieren bzw. kürzen
- Klare Wege für den Lieferverkehr
- Erreichbarkeit aller Einrichtungen, Wohnungen, Geschäfte sicherstellen
- Schaffung von Freiräumen

# Verkehrs- und Erschließungskonzept

## Verkehrsberuhigung – Umsetzung ab 2024



Vorschlag zur neuen Verkehrsführung



Ideenskizze

**1a. Jodutenstr.**  
→ Erreichbarkeit Schule

**1b. Jodutenstr./ Klint/ Ritterstr./ Kuhstr.**  
→ Erreichbarkeit Büro und Gewerbe

# Verkehrs- und Erschließungskonzept

## Verkehrsberuhigung – Umsetzung ab 2024



Vorschlag zur neuen Verkehrsführung



Ideenskizze

**2. Mandelnstr./ Kuhstr./ Karrenführerstr.  
→ Erreichbarkeit Büro und Gastronomie**

# Verkehrs- und Erschließungskonzept

## Verkehrsberuhigung – Umsetzung ab 2024



Vorschlag zur neuen Verkehrsführung



Ideenskizze

**3. Ackerhof/ Ölschlägern/ Karrenführerstr.  
→ Erreichbarkeit Gastronomie und Einzelhandel**

# Verkehrs- und Erschließungskonzept

## Verkehrsberuhigung – Umsetzung ab 2024



Vorschlag zur neuen Verkehrsführung



**4. Ackerhof/ Schloßstr./ Ritterstr./ Kuhstr.  
→ Nord-Süd-Achse u.a. für schnelle  
Erreichbarkeit von Schutzz Zielen**

# Verkehrs- und Erschließungskonzept

## Verkehrsberuhigung – Umsetzung ab 2024



Vorschlag zur neuen Verkehrsführung



**5. Ackerhof/ Schloßstr./ Ritterstr./ Ölschlägern  
→ Anliegerstr. und Fußgängerzone**

# Verkehrs- und Erschließungskonzept

## Verkehrsberuhigung – Umsetzung ab 2024



Vorschlag zur neuen Verkehrsführung



Ideenskizze

6. Am Magnitor/ Ölschlägern / Karrenführerstr.  
→ Lieferverkehr

# Verkehrs- und Erschließungskonzept

## Verkehrsberuhigung – Umsetzung ab 2024



Vorschlag zur neuen Verkehrsführung  
„Öffentlichkeit“



Ideenskizze

Vorschlag zur neuen Verkehrsführung



Ideenskizze

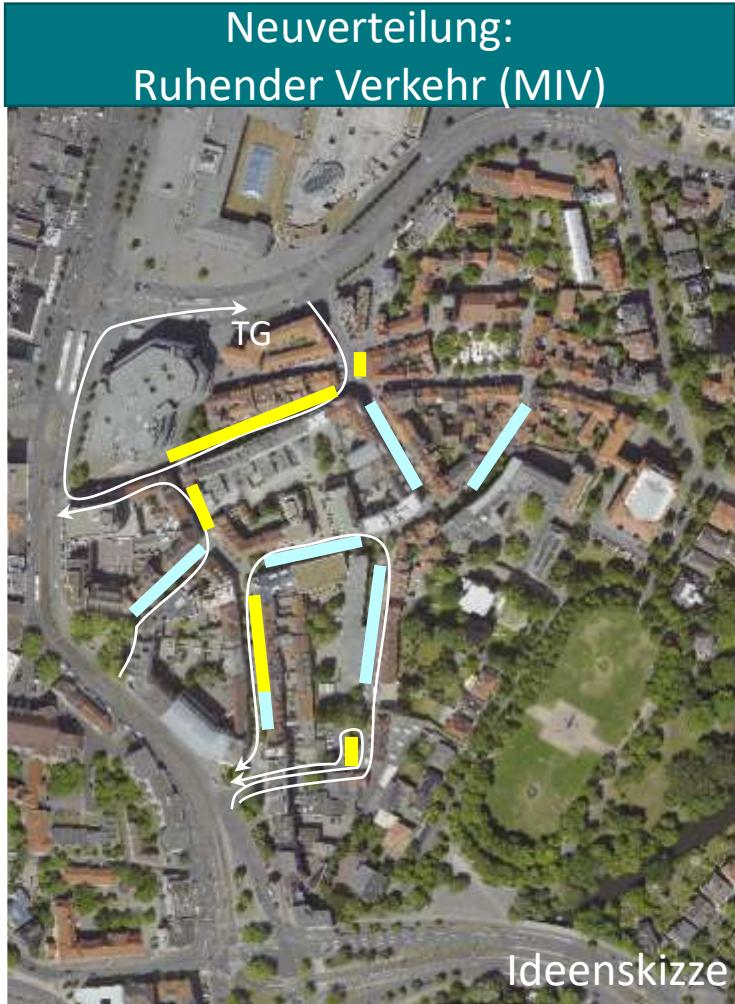
Vorschlag zur neuen Verkehrsführung  
„Bewohner- / Lieferverkehr“



Ideenskizze

# Verkehrs- und Erschließungskonzept

## Strukturierte Parksuchverkehre – Umsetzung ab 2024



### Ziel:

- Neuverteilung des ruhenden Verkehrs
- Strukturierte Parksuchverkehre durch klare Zuordnung der Parkplätze je Straßenzug

### Umsetzung:

- Die Anordnung der Behindertenparkplätze bleibt unberührt
- Die Ausweisung der Stellplätze erfolgt über Beschilderungen, da der Untergrund nicht für Markierungen geeignet ist (geringe Haftung)

■ Bewohnerparkplatz  
■ Kurzzeitparken  
TG Tiefgarage

Reduzierungen der Kurzzeitparkplätze werden erst mit einem vorliegenden Tiefgaragen-Konzept geprüft

# Wie geht es weiter



- Dem Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben wird vorgeschlagen, das Verkehrs- und Erschließungskonzept umzusetzen
- Die Verkehrssituation und die Auswirkungen auf alle Verkehrsteilnehmenden werden weiterhin beobachtet
- Nachjustierungen werden auch weiterhin möglich sein

|   |                              |             |
|---|------------------------------|-------------|
| <b>Betreff:</b><br><b>Magniviertel: Verkehrskonzept</b>   |                              |             |
| Organisationseinheit:<br>Dezernat III<br>66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr   | Datum:                       |             |
| Beratungsfolge:<br>Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (Anhörung)<br>Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben<br>(Entscheidung) | Sitzungstermin<br>28.11.2023 | Status<br>Ö |
|   | 06.12.2023                   | Ö           |



**Nach Umsetzung des  
Verkehrskonzeptes kann eine  
Reduzierung auf Tempo 20  
erfolgen**



**Betreff:**

**Eisenbahnhaltepunkt Braunschweig-West - Kostenbeteiligung zur Umsetzung einer neuen Eisenbahnbrücke über dem Geh- und Radweg zwischen Marienberger Straße und An der Rothenburg nach Braunschweiger Standard**

|  |                             |
|--|-----------------------------|
| <i>Organisationseinheit:</i><br>Dezernat III<br>66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr | <i>Datum:</i><br>14.11.2023 |
|--|-----------------------------|

| <i>Beratungsfolge</i>   | <i>Sitzungstermin</i> | <i>Status</i> |
|---|-----------------------|---------------|
| Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 221 Weststadt (Anhörung)                 | 15.11.2023            | Ö             |
| Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 222 Südwest (Anhörung)                   | 21.11.2023            | Ö             |
| Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben<br>(Entscheidung) | 06.12.2023            | Ö             |

**Beschluss:**

Die Verwaltung wird gebeten, die Option 1 gegenüber der Deutschen Bahn AG weiterzuverfolgen.

**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 der Entscheidung über die Planung einer neuen Eisenbahnbrücke über einen Geh- und Radweg im Rahmen der Planungen für den künftigen Eisenbahnhaltepunkt Braunschweig-West um eine verkehrsplanerische Angelegenheit, für die der Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben zuständig ist und die Zuständigkeit des Stadtbezirksrates nicht gegeben ist.

Anlass

Im Zuge der Planungen für den neuen Eisenbahnhaltepunkt BS-West ist die Deutsche Bahn AG (DB) auf die Verwaltung zugekommen, um Planungsparameter bezüglich der Eisenbahnüberführung im Zuge des Geh-/Radweges Marienberger Straße – An der Rothenburg frühzeitig abzustimmen.

Die Kurzfristigkeit dieser Vorlage ergibt sich daraus, dass die DB AG mit der Fragestellung Anfang November 2023 auf die Verwaltung zugekommen ist, hierbei jedoch noch keine Aussage zu möglichen Kostenauswirkungen für die Stadt vorlagen. Diese Aussage wurde Anfang der 46. KW 2023 ergänzt, so dass nun kurzfristig ein entscheidungsreifer Vorschlag vorliegt. Um den Planungsprozess bei der DB nicht zu verzögern, soll ein kurzfristiger Beschluss in der kommenden AMTA-Sitzung erreicht werden.

Planung

Die DB plant den Bahnhaltepunkt mit einem Außenbahnsteig für das nördliche Gleis 1 sowie einem Mittelbahnsteig für die Gleise 2 und 3. Zur Realisierung des Mittelbahnsteiges ist die Verlegung von Gleis 3 (südliches Gleis) nach Süden erforderlich. Dazu muss auch die Marienberger Straße in Teilbereichen überplant und von der DB neu wiederhergestellt

werden. Für die Gesamtplanung des Haltepunktes ist ein formales Planrechtsverfahren erforderlich.

Westlich der Brücke Donaustraße quert ein Geh-/Radweg (Marienberger Straße – An der Rothenburg) die Gleisanlagen der DB. Durch die Verlegung des 3. Gleises ist es erforderlich, südlich der bestehenden Brücke eine neue Brücke über den Geh-/Radweg herzustellen (s. Skizze). Die DB plant eine lichte Weite von 5,0 m.



Skizze Umfeld zukünftiger Haltepunkt Braunschweig-West

Die nördlich des Neubaus vorhandene Brücke über den Geh- und Radweg weist eine lichte Weite von 4,0 m auf. Die Brücke wurde 1957 gebaut und hat eine Restnutzungsdauer von mehreren Jahrzehnten. Diese Brücke ist nicht Bestandteil der Planungen, da sie weiterhin Bestand haben wird.

Bezüglich der lichten Weite des neuen Brückenbauwerkes bestehen aus Sicht der Verwaltung zwei Handlungsoptionen:

#### *Option 1:*

Die von der DB vorgelegte Planungsüberlegung der DB wird von der Stadt mitgetragen. Diese sieht vor, die neue Eisenbahnüberführung mit einer lichten Weite von 5,0 m für den vorhandenen gemeinsamen Geh- und Radweg herzustellen. Diese lichte Weite ist für die Führung eines gemeinsamen Geh-/Radweges ausreichend, zumal die nördlich angrenzende, bestehende Brücke eine lichte Weite von lediglich 4,0 m aufweist und damit langfristig eine Einengung gegenüber der neuen Brücke darstellt.

Bei Umsetzung dieser Planung ist keine Kostenbeteiligung der Stadt vorgesehen.

#### *Option 2:*

Anlässlich dieser Planung wird die lichte Weite der neuen Brücke so hergestellt, dass perspektivisch (im Falle eines derzeit nicht absehbaren Neubaus der nördlichen Brücke) ein getrennter Geh- und Radweg unter den Brücken hindurchgeführt werden könnte. Um den Braunschweiger Standard umzusetzen, wäre es erforderlich, die lichte Weite auf 6,20 m zu erweitern (Gehweg 2,50 m, Radweg 3,20 m, Sicherheitsabstand zum Widerlager 0,50 m).

Gemäß aktueller Kostenschätzung von der DB würden dadurch Kosten in Höhe von ca. 500.000 € von der Stadt zu tragen sein. Eine genaue Kostenteilung wäre im Rahmen einer Kreuzungsvereinbarung zwischen Stadt und DB zu ermitteln.

**Einschätzung der Verwaltung:**

Nach derzeitiger Einschätzung wird auch nach Realisierung des Haltepunktes hier ein gemeinsamer Geh- und Radweg ausreichend sein, da die Verkehrsspitzen sehr punktuell nach Halt eines Zuges entstehen werden. Diese werden sich durch das nördlich des Haltepunktes geplante Fahrradparkhaus und die unterschiedlichen Wegezeiten der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden bis zur Unterführung entzerren.

Daher, angesichts der in der Option 2 für die Stadt entstehenden hohen Kosten und wegen der durch die noch relativ lange Lebensdauer der nördlichen Bestandsbrücke nicht absehbaren Realisierung eines getrennten Geh- und Radweges, schlägt die Verwaltung vor, Option 1 weiter zu verfolgen.

Leuer

**Anlage/n:**

keine

**Betreff:****Sichere Querung der Alten Schulstraße auf Höhe Wendhäuser Weg**

|  |                             |
|--|-----------------------------|
| <b>Organisationseinheit:</b><br>Dezernat III<br>66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr | <b>Datum:</b><br>22.11.2023 |
|--|-----------------------------|

| <b>Beratungsfolge</b>   | <b>Sitzungstermin</b> | <b>Status</b> |
|---|-----------------------|---------------|
| Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 111 Hondelage-Volkmarode<br>(Anhörung)   | 23.11.2023            | Ö             |
| Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben<br>(Entscheidung) | 06.12.2023            | Ö             |

**Beschluss:**

Der Planung und dem Bau der Querungshilfe über die Alte Schulstraße im Bereich der Einmündung des Wendhäuser Weges (siehe Anlage) wird zugestimmt.

**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. h der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei der Straße Alte Schulstraße um eine Kreisstraße, die eine über die Grenzen des Stadtbezirks hinausgehende Funktion besitzt, für die der Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben beschlusszuständig ist.

**Anlass**

Die Verwaltung hatte dem Stadtbezirksrat 111 die DS 22-19522-01 vorgelegt und dargestellt, dass die beantragte Querungshilfe zwar planerisch möglich, jedoch nicht vollständig finanziert ist. Eine Umsetzung wird dann möglich, wenn eine ergänzende Finanzierung aus Stadtbezirksratsmitteln Zustimmung findet. Der Bezirksbürgermeister und sein Stellvertreter haben dies aufgegriffen.

**Planung**

Südlich der Bushaltestelle Wendhäuser Weg, nördlich der Einmündung des Wendhäuser Weges in die Alte Schulstraße wird eine Querungshilfe über die Alte Schulstraße geplant.

Die Fahrbahn ist in diesem Bereich so breit, dass in der Mitte eine Wartefläche von 2,50 m entstehen kann und trotzdem die beiden Einzelfahrbahnen noch ausreichend breit auch für die Aufnahme von breiten landwirtschaftlichen Fahrzeugen sind.

Die Querungshilfe wird in Abstimmung mit dem Behindertenbeirat Braunschweig e.V. mit taktilen Elementen und differenzierten Bordhöhe ausgestattet, so dass auch sehbehinderte und mobilitätseingeschränkte Personen die Querungshilfe nutzen können.

**Finanzierung und Realisierung**

Die Gesamtbaukosten betragen ca. 50.000 €. Die Finanzierung soll mithilfe von 10.000 € aus den Stadtbezirksratsmitteln 2023 und 8.000 € aus den Stadtbezirksratsmitteln 2024 finanziert werden. Der verbleibende Rest von ca. 32.000 € der Baukosten werden über die

Maßnahmennummer 4S.660020 „Globale Umbauten der Stadt“ des Haushaltsjahres 2023 finanziert.

Die Realisierung ist in 2024 vorgesehen.

Leuer

**Anlage/n:**

Lageplan



*Absender:***Fraktion BIBS im Rat der Stadt****23-22579****Anfrage (öffentlich)***Betreff:***Induktives Laden: Wie geht es weiter mit emil?***Empfänger:*Stadt Braunschweig  
Der Oberbürgermeister*Datum:*

15.11.2023

*Beratungsfolge:*Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur  
Beantwortung)*Status*

06.12.2023

Ö

**Sachverhalt:**

Seit 2015 fahren vier Elektro-Gelenkbusse durch Braunschweig und laden sich während der Fahrt über den Innenstadtring berührungslos via induktiver Schnellladung auf. Dieser Vorgang passiert während des Fahrgastwechsels auf speziellen Ladestationen an den Haltestellen und ermöglicht eine geräuscharme und emissionsfreie Fortbewegung mit dem Bus. Bekannt ist das Vorreiterprojekt unter dem einprägsamen Namen „emil“, welcher für „Elektromobilität mittels induktiver Ladung“ steht.<sup>1</sup> Auf der Website der Braunschweiger Verkehrs-GmbH wird das Projekt stolz beworben, immerhin ist die emil-Flotte die erste induktive E-Buslinie der Welt. So heißt es im eigenen emil-Flyer, dass „die Zukunft der Elektromobilität [...] in Braunschweig im März 2014 mit dem Einsatz des mit 200 kW induktiv zu ladenden E-Solobusses begonnen“ hat.<sup>2</sup>

Seit längerem haben die Seiten der BSVG rund um das Thema emil jedoch kein Update mehr bekommen. Fanden anfangs viele Veranstaltungen statt, bei denen emil vorgestellt wurde (z.B. Fachtagung der Elektrobusse in Köln), ist der letzte Termin auf der Website ein Besuch der Hyundai Motor Group aus Korea im Jahr 2018. Dabei hatte sich eine Arbeitsgruppe des Unternehmens über die emil-Technik informiert.<sup>3</sup>

Aktuell wird die Bewerbung unserer Braunschweiger emil-Technologie eher als zurückhaltend wahrgenommen. Dabei ist das Thema induktives Laden bei E-Bussen aktueller denn je und wird von verschiedenen Medien aufgegriffen. SWR Wissen berichtet über Braunschweig, dass unsere Stadt zwar bereits seit 2014 E-Busse induktiv lädt, nun aber Forscher\*innen aus anderen Städten die Nachteile des emil-Systems (Laden nur während Stopp) ausbessern und mit eigenen Bussen, die dynamisch während der Fahrt laden können, punkten.<sup>4</sup> Auch andere Medien berichten vorwiegend über deutsche Städte, die Busse besitzen, die mit „Dynamic Wireless Power Transfer“ während der Fahrt und ohne zeitraubenden Stopp geladen werden können.<sup>5</sup> Hier sollte die Stadt ruhig selbstbewusster gegenüber den aktuellen Entwicklungen auftreten, immerhin kann Braunschweig stolz auf die technische Vorreiterrolle von emil sein.

Denn auch in Braunschweig gibt es Neuigkeiten: Im Zwischenbericht des Mobilitätsentwicklungsplans Braunschweig (kurz MEP) wird berichtet, dass nach den innovativen emil-Bussen inzwischen auch ein E-Bus-Konzept von der BSVG 2020 beschlossen wurde. Neben der Ladung auf der Strecke im Linienverlauf, soll auch auf E-Busse gesetzt werden, die über Nacht auf dem Betriebshof laden. Sobald entsprechende Förderprogramme verfügbar sind, die die Preisdifferenz zwischen Dieselbussen und E-Bussen um mindestens 50 % senken, soll das neue Konzept umgesetzt werden. Im MEP wird von einer ersten möglichen Betriebsaufnahme ab 2023 berichtet.<sup>6</sup>

Aktueller Stand ist, dass im vergangenen Jahr die emil-Flotte um ein weiteres Fahrzeug erweitert werden konnte, allerdings der Betrieb durch den Rückzug der Systemhersteller schwierig sei. Zur Weiterführung des emil-Systems ist denkbar, dass künftig neue

Industriepartner den Support von emil übernehmen könnten.<sup>7</sup> Zudem konnte 2022 eine Zusage für eine finanzielle Förderung gesichert werden, mit der die weitere Beschaffung und der Ausbau der erforderlichen Infrastruktur vorangebracht werden kann. Dazu seien die Ausschreibungen bereits initiiert. Die Anschaffung zusätzlicher E-Busse hänge jedoch weiter von künftigen Fördermittelzusagen ab.<sup>8</sup>

Wir fragen:

1. Welche Zukunftsperspektiven für das induktive Laden von Braunschweiger Bussen lassen sich aus den gesammelten Erfahrungen mit emil und anderen Best-Practice-Beispielen aus Deutschland ableiten, um künftig noch effizientere E-Busse in unserer Stadt einzusetzen zu können?
2. Für welche Fördermittel hat sich die Stadt Braunschweig mit ihrem emil-Projekt aktuell beworben oder will sich noch bewerben?
3. Wie bringt sich Braunschweig (ggf. auch über die hiesige Wirtschaftsförderung) bundesweit mit den hier gesammelten Erfahrungen in den Diskurs um das induktive Laden von Bussen ein und baut die hiesige Vorreiterrolle aus?

1 vgl. BSVG (Online): emil-Elektromobilität mittels induktiver Ladung, <https://www.bsvg.net/unternehmen/elektrobusse-emil.html> [entnommen am 13.11.23].

2 BSVG (Online): Braunschweig fährt jetzt induktiv! Der erste emil.Elektrobus ist auf der M19 unterwegs, [https://www.bsvg.net/fileadmin/user\\_upload/downloads/Emil/A5\\_emil\\_Flyer\\_WEB.pdf](https://www.bsvg.net/fileadmin/user_upload/downloads/Emil/A5_emil_Flyer_WEB.pdf) [entnommen am 13.11.23].

3 vgl. BSVG (Online): Elektrobusse Emil. Termine, <https://www.bsvg.net/unternehmen/elektrobusse-emil/termine.html> [entnommen am 13.11.23].

4 vgl. SWR Wissen Online (09.03.23): Induktives Laden während der Fahrt, <https://www.swr.de/wissen/e-auto-waehrend-der-fahrt-induktiv-laden-102.html> [entnommen am 13.11.23].

5 vgl. ENBW Online (08.02.23): Aufladen mal anders: Diese EnBW-Projekte testen neue Lademöglichkeiten, [https://www.enbw.com/unternehmen/eco-journal/enbw-projekte-testen-neue-lademoeglichkeiten.html?utm\\_medium=cpqv&utm\\_source=outbrain&utm\\_campaign=cnp\\_aktivierung\\_upb&utm\\_content=neue-lademoeglichkeiten\\_auto&dicbo=v4-dt4a2OT-1131278548](https://www.enbw.com/unternehmen/eco-journal/enbw-projekte-testen-neue-lademoeglichkeiten.html?utm_medium=cpqv&utm_source=outbrain&utm_campaign=cnp_aktivierung_upb&utm_content=neue-lademoeglichkeiten_auto&dicbo=v4-dt4a2OT-1131278548) [entnommen am 13.11.23].

6 vgl. Stadt Braunschweig (o.J.): Mobilitätsentwicklungsplan. MEP Zwischenbericht. Ergebnisse der Mobilitätsanalyse , S. 192.

7 vgl. Stadt Braunschweig (24.04.23): Beschlussvorlage. Braunschweiger Verkehrs-GmbH Jahresabschluss 2022 – Feststellung, Ds. 23-21057, S. 47.

8 vgl. ebd..

**Anlagen:**  
keine

**Stadt Braunschweig**

Der Oberbürgermeister

**23-22579-01****Stellungnahme  
öffentlich****Betreff:****Induktives Laden: Wie geht es weiter mit emil?**

|  |                             |
|--|-----------------------------|
| <b>Organisationseinheit:</b><br>Dezernat III<br>66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr | <b>Datum:</b><br>06.12.2023 |
|--|-----------------------------|

| <b>Beratungsfolge</b>  | <b>Sitzungstermin</b> | <b>Status</b> |
|--|-----------------------|---------------|
| Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis) | 06.12.2023            | Ö             |

**Sachverhalt:**

Zur Anfrage der BIBS-Fraktion vom 15.11.2023 gibt die Verwaltung die Stellungnahme der Braunschweiger Verkehrs-GmbH (BSVG) zur Kenntnis.

zu 1.)

„Derzeit forschen u. a. die EnBW und die Halter der ehemaligen Patente, die dem emil zu Grunde liegen, an induktivem Laden. Vornehmlich erfolgt dieses derzeit als Lösung für Pkw-Anwendungen. Die BSVG steht mit dem letztgenannten Unternehmen intensiv in Kontakt mit dem Ziel, darüber eine Weiterentwicklung des Busladesystems zu erreichen. Die BSVG hat sich in einem bundesweiten Förderprojekt zur Elektrobusbeschaffung und damit verbundener Infrastruktur mit einem Beschaffungsziel von 50 Elektrobussen platziert, dass derzeit umgesetzt wird. In diesem Rahmen werden marktreife Ladesysteme verwendet. Das induktive Laden von Elektrobussen ist derzeit am Markt nicht verfügbar.“

zu 2.)

„Derzeit gibt es kein marktfähiges Alternativsystem, die induktives Laden ermöglichen. Die BSVG agiert wie ausgeführt somit mit den derzeit verfügbaren Ladesystemen, wie dem kabelgebundenen Nachtladen und einem stromabnehmerbasierten Ladesystem für die Unterwegsladung an Wendestellen.“

zu 3.)

„Deutschlandweit gibt es aktuell ein wieder aufflammendes technisches Interesse an der Induktionsladung. So wurde die BSVG beispielsweise gerade zu einem Vortrag über das emil-Projekt in Aachen gebeten. Unlängst waren zudem Besucher aus Magdeburg, Kanada und Israel bei der BSVG zu Besuch, um die Anwendung für ihren Einsatzzweck zu begutachten.“

Da die BSVG jedoch als Verkehrsunternehmen dauerhaft keine eigenen technischen Entwicklungsleistungen betreiben kann und dies auch nicht möchte, ist aktuell „nur“ die betriebliche Unterstützung (Beratung) der Anwendung der induktiven Ladung möglich. Die BSVG konzentriert sich derzeit auf eine zeitlich straffe Einführung von Elektrobussen, die am Markt verfügbar sind. Dazu werden unter Hochdruck europaweite Beschaffungsvorgänge bearbeitet und umgesetzt, um so die zeitlich engen Vorgaben aus dem Förderprojekt umsetzen zu können.“

Die Wirtschaftsförderung ist in das Projekt nicht einbezogen.

Leuer

**Anlage/n:**

keine

*Absender:*

**Gruppe Direkte Demokraten im Rat der Stadt**

**23-22192**

Anfrage (öffentlich)

*Betreff:*

**Haifischzähne für die Löwen! Erhöhung der Verkehrssicherheit mit Zeichen 342 StVO**

*Empfänger:*  
Stadt Braunschweig  
Der Oberbürgermeister

*Datum:*  
02.10.2023

|                        |  |               |   |
|------------------------|--|---------------|---|
| <i>Beratungsfolge:</i> | Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Beantwortung) | <i>Status</i> | Ö |
|                        |  | 06.12.2023    |   |

**Sachverhalt:**

Haifischzähne findet man nicht nur im Naturhistorischen Museum [1], es gibt sie auch als Verkehrszeichen, das seit 2020 in Deutschland zugelassen ist. Die Markierung „Haifischzähne“ ist eine Hervorhebung zur Wartepflicht für den Fahrverkehr infolge einer bestehenden Rechts-vor-Links-Regelung. Sie kommt insbesondere an schlecht einsehbaren Kreuzungen und Einmündungen in Betracht, die ganz besondere Sorgfalt erfordern. Haifischzähne sind Verkehrszeichen oder unterstützende Markierungen, die so ähnlich aussehen wie viele kleine Vorfahrt-Gewähren-Schilder. In Tempo-30-Zonen sollen die Haifischzähne signalisieren, wo gehalten werden muss, wenn Verkehr von rechts kommt. [2]

In Goslar wurden „Haifischzähne“ an der Grundschule Jerstedt eingeführt, [3] ebenso findet man sie an der Grundschule in Calberlah. [4]

In Braunschweig sind uns bisher noch keine „Haifischzähne“ bekannt, gleichzeitig gibt es viele Stellen zum Beispiel im Östlichen Ringgebiet und im Caspari-Viertel, wo diese aus unserer Sicht verkehrlich hilfreich sein könnten.

Um dieses eher unbekannte Verkehrszeichen ein bisschen mehr in den Fokus zu rücken, fragen wir daher die Verwaltung:

- 1) Gibt es in Braunschweig schon „Haifischzähne“ (Verkehrszeichen 342 der StVO)? Falls ja: Welche Erfahrungen wurden mit diesem Zeichen gemacht?
- 2) An welchen konkreten Orten in Braunschweig hält die Verwaltung dieses Verkehrszeichen für sinnvoll?

[1] <https://3landesmuseen-braunschweig.de/staatliches-naturhistorisches-museum/ausstellungen/archiv/haie-raeuber-seit-jahrmillionen>

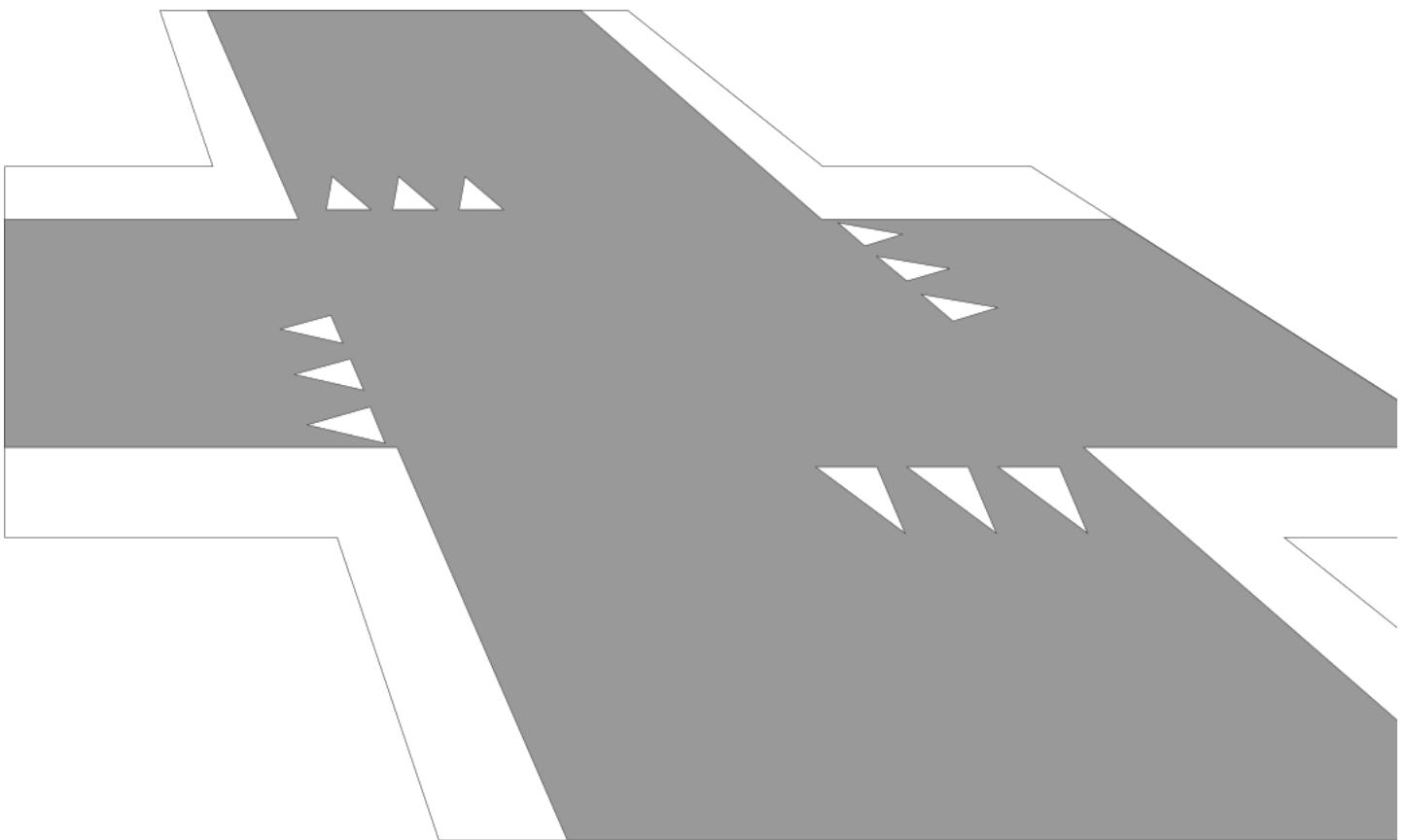
[2] Die HNA berichtet über „Haifischzähne“ hier: [www.hna.de/verbraucher/rechts-vor-links-aktuell-verkehrszeichen-haifischzaehne-bedeutung-autofahrer-vorfahrt-radfahrer-92165212.html](http://www.hna.de/verbraucher/rechts-vor-links-aktuell-verkehrszeichen-haifischzaehne-bedeutung-autofahrer-vorfahrt-radfahrer-92165212.html), weitere Informationen findet man hier: [www.bussgeldkatalog.org/zeichen-342-haifischzaehne/](http://www.bussgeldkatalog.org/zeichen-342-haifischzaehne/)

[3] [www.bvibs.de/?p=45033](http://www.bvibs.de/?p=45033)

[4] [www.braunschweiger-zeitung.de/gifhorn/article239263589/Haifischzaehne-und-Koelner-Teller-fuer-mehr-Sicherheit-in-Calberlah.html](http://www.braunschweiger-zeitung.de/gifhorn/article239263589/Haifischzaehne-und-Koelner-Teller-fuer-mehr-Sicherheit-in-Calberlah.html)

**Anlagen:**

Zeichen 342 - Haifischzähne



**Stadt Braunschweig**

Der Oberbürgermeister

**23-22192-01****Stellungnahme  
öffentlich***Betreff:***Haifischzähne für die Löwen! Erhöhung der Verkehrssicherheit mit Zeichen 342 StVO***Organisationseinheit:*Dezernat III  
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr*Datum:*

06.12.2023

*Beratungsfolge*

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis)

*Sitzungstermin*

06.12.2023

*Status*

Ö

**Sachverhalt:**

Zur Anfrage der Gruppe Direkte Demokraten vom 02.10.2023 wird wie folgt Stellung genommen:

Zu 1.: Das Zeichen 342 wurde in Braunschweig noch nicht angeordnet.

Zu 2.: Im Hinblick auf das Braunschweiger Stadtgebiet könnte es ggf. an Unfallhäufungsstellen in Tempo 30 Zonen in Betracht kommen, in denen überwiegend die Vorfahrtregel Rechts-vor-Links gilt.

Leuer

**Anlage/n:**

keine

*Absender:*

**Gruppe Direkte Demokraten im Rat der Stadt**

**23-22603**

Anfrage (öffentlich)

*Betreff:*

**Grünes Licht für die Abschaffung der Bettelampeln?**

*Empfänger:*

Stadt Braunschweig  
Der Oberbürgermeister

*Datum:*

17.11.2023

*Beratungsfolge:*

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Beantwortung)

*Status*

06.12.2023

Ö

**Sachverhalt:**

Der ADFC Niedersachsen hat am 28. Oktober 2023 auf der Landesversammlung einen Leitantrag zu Bedarfampeln verabschiedet. In diesem Antrag wird gefordert, dass sogenannte "Bettelampeln" in Niedersachsen abgeschafft werden sollen.

"Bettelampeln" sind Ampelschaltungen, bei denen der Fuß- und Radverkehr erst nach Betätigung eines Druckknopfes und etwas Wartezeit "Grün" bekommt. Die Wartezeit kann allerdings bis zu 90 Sekunden und 3 Querungen des Kfz-Verkehrs betragen.

Die Forderung des ADFC Niedersachsen basiert auf mehreren Gründen:

- 1) Benachteiligung des Fuß- und Radverkehrs:** Bettelampeln setzen voraus, dass Fußgänger und Radfahrer aktiv eine Taste drücken müssen, damit die Ampel nach einer Wartezeit auf Grün schaltet. Dies führt zu einer Ungleichbehandlung gegenüber motorisierten Verkehrsteilnehmern, die keinen vergleichbaren Schritt unternehmen müssen.
- 2) Verkehrsfluss und Effizienz:** Bettelampeln können den Verkehrsfluss des Fuß- und Radverkehrs erheblich verlangsamen. Dies widerstrebt den Bemühungen um eine nachhaltige Mobilität und eine Förderung des Radverkehrs.
- 3) Rotlichtverstöße:** Teilweise wird Rotlicht an diesen Ampeln missachtet, weil sie als unverhältnismäßig behindernd wahrgenommen werden.

Auch in Braunschweig beschweren sich Radfahrer über „Bettelampeln“. So schreibt ein Nutzer in der wikimap „Hindernisse im Radverkehrsnetz“ über die Bedarfampel an der Mühlenpförtstraße: „Der Knopf der Bedarfampel ist vom Fahrradweg aus schwer zugänglich. Er müsste in Richtung des Wartebereiches ausgerichtet werden bzw. müssten mehr Knöpfe installiert werden.“ Ein weiterer Nutzer bestätigt die Einschätzung vom ADFC: „Die Wartezeit an der Bedarfampel Neustadttring in Höhe der Straße Maschplatz dauert extrem lange, was dazu führt, dass einige Radfahrer die Geduld verlieren und bei Rot fahren.“<sup>[1]</sup>

Die Forderung vom ADFC deckt sich auch mit dem Ziel 6 der Initiative Fahrradstadt Braunschweig: „Die Stadt überprüft alle Bedarfampeln für Fahrradfahrende und ersetzt diese, sofern möglich, durch automatische Ampelschaltungen oder Annäherungssensoren.“<sup>[2]</sup>

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Verwaltung, um vielleicht grünes Licht für die Abschaffung der Bettelampeln zu erhalten:

- 1) Wie viele Bedarfssampeln gibt es in Braunschweig (bitte mit Auflistung)?
- 2) Was spricht aus Sicht der Verwaltung dagegen, Bedarfssampeln – wie von dem ADFC und der Initiative Fahrradstadt Braunschweig gefordert – abzuschaffen?
- 3) Wann könnten diese Bettelampeln - sofern gewünscht - auf einen automatisierten Betrieb umgestellt werden?

[1] [www.jetzt-mitmachen.de/radfahren-bs/viewer](http://www.jetzt-mitmachen.de/radfahren-bs/viewer)

[2] [www.fahrradstadt-braunschweig.de/7-ziele-fuer-den-radentscheid/](http://www.fahrradstadt-braunschweig.de/7-ziele-fuer-den-radentscheid/)

**Anlagen:**

keine

Betreff:

**Grünes Licht für die Abschaffung der Bettelampeln?**

|   |                      |
|---|----------------------|
| Organisationseinheit:<br>Dezernat III<br>66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr | Datum:<br>06.12.2023 |
|---|----------------------|

| Beratungsfolge   | Sitzungstermin | Status |
|--|----------------|--------|
| Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis) | 06.12.2023     | Ö      |

**Sachverhalt:**

Zur Anfrage der Gruppe Direkte Demokraten vom 17.11.2023 nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Zu 1): In Braunschweig befinden sich 125 Lichtsignalanlagen mit Anforderungstastern (s. Anlage). An 19 dieser 125 Lichtsignalanlagen befinden sich Anforderungstaster für den Radverkehr. In vielen Fällen dienen die Taster dazu, Fußgängern und Radfahrern optimierte und zusätzliche Freigabezeiten einzuräumen.

Zu 2): Der Rat hat am 14.07.2020 mit der 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. Mit dem Ziel 6 „Wartezeit an Ampeln verkürzen“, damit verbunden die Maßnahme 14 „Anforderungssampeln für Radverkehr nach Möglichkeit abschaffen“, werden Anforderungssampeln für den Radverkehr daraufhin überprüft, ob eine Freigabe ohne Anforderung, eine automatische Detektion oder ein vorgezogener Anforderungstaster möglich und sinnvoll sind. Die Regellösung soll eine Freigabe ohne Anforderung sein. Zur Prüfung, ob Anforderungstaster gänzlich abgeschafft oder z. B. durch eine Radardetektion ersetzt werden können, sind diverse Faktoren zu beachten.

So muss zur Detektion ein gerader Streckenverlauf sowie eine definierte Fläche vorhanden sein. Ist dies nicht der Fall, werden für den Radverkehr „vorgezogene Anforderungstaster“ geprüft und ggf. nachgerüstet. Zur Integration der erforderlichen Freigabezeit für den Radverkehr in den Regelumlauf sind u. a. die ÖPNV-Beschleunigung sowie die Koordinierung der Lichtsignalanlagen untereinander zu beachten.

Generell ist das Prinzip der Anforderung somit nicht zu verwerfen, da mit der Detektion die Möglichkeit zum Tausch von Signalphasen sowie eines Doppelanwurfs in Schwachlastzeiten (2 x Grün in einem Umlauf) besteht, wodurch Wartezeiten deutlich reduziert werden können.

Zu 3): Die Umsetzung wird sukzessiv erfolgen.

Leuer

**Anlage/n:**

Liste LSA mit Anforderung

**Liste der LSA mit Anforderung**

DS 23-22603-01

| Laufende-Nr. | LSA-Nr.    | Standort  |
|--------------|------------|---|
| 1            | <b>011</b> | <b>Wolfenbütteler Straße / Hennebergstraße</b>  |
| 2            | 015        | Rebenring / Mittelweg                           |
| 3            | 016        | Berliner Straße / Querumer Straße               |
| 4            | 017        | Heinrich-Büssing-Ring / Böcklerstraße           |
| 5            | 019        | Alte Frankfurter Straße / Im Seumel             |
| 6            | 023        | Leonhardstraße / Schule                         |
| 7            | <b>024</b> | <b>Heimstedter Straße / Ackerstraße</b>         |
| 8            | 035        | Saarstraße / Ottweiler Straße                   |
| 9            | 036        | Rebenring / Mühlenfordstraße                    |
| 10           | 037        | Hannoversche Straße / Ottweiler Straße          |
| 11           | <b>040</b> | <b>Mühlendorfstraße / Am Wendenwehr</b>         |
| 12           | <b>041</b> | <b>Hamburger Straße / Siegfriedstraße</b>       |
| 13           | 042        | Wolfenbütteler Straße / Zuckerbergweg           |
| 14           | 043        | Wolfenbütteler Straße / Eisenbütteler Straße    |
| 15           | <b>048</b> | <b>Tostmannplatz</b>                            |
| 16           | <b>050</b> | <b>Berliner Straße / Kurzekampstraße</b>        |
| 17           | 052        | Leipziger Straße / Glogaustraße                 |
| 18           | 057        | Siegfriedstraße / Burgundenplatz                |
| 19           | 058        | Bevenroder Straße / Eichhahnweg                 |
| 20           | 062        | Sackring / Görgesstraße                         |
| 21           | 065        | Salzdahlumer Straße / Waisenhaus                |
| 22           | 067        | Bevenroder Straße / Im Gettelhagen              |
| 23           | 070        | Bundesallee / Pfleidererstraße                  |
| 24           | 071        | Hagenring / Humboldtstraße                      |
| 25           | 072        | Berliner Platz / Bahnhofszufahrt                |
| 26           | 075        | Gifhorner Straße OT Wenden                      |
| 27           | 076        | Altstadtring / Kreuzstraße                      |
| 28           | 079        | Hannoversche Straße / In den Rosenäckern        |
| 29           | 080        | Salzdahlumer Straße / A 39                      |
| 30           | 081        | Lichtenberger Straße / Isarstraße               |
| 31           | 082        | Tunicastraße                                    |
| 32           | 084        | Hagenring / Heinrichstraße                      |
| 33           | 085        | Bundesallee / Adolf-Bingel-Straße               |
| 34           | 087        | Theodor-Heuss-Straße / Otto-von-Guericke-Straße |
| 35           | 091        | Wolfenbütteler Straße / Leisewitzstraße         |
| 36           | 093        | Celler Heerstraße / Alte Dorfschule             |
| 37           | 095        | Petristraße/ Thomastraße                        |
| 38           | 097        | Hamburger Straße / Ludwigstraße                 |
| 39           | 102        | Berliner Straße / Am Tafelacker                 |
| 40           | 104        | Emsstraße / Haseweg                             |
| 41           | 108        | Helmstedter Straße / Krematorium                |
| 42           | 109        | Helmstedter Straße / Hauptfriedhof              |
| 43           | <b>110</b> | <b>Lichtenberger Straße / 110 KV</b>            |
| 44           | 111        | Münchenstraße / A 391                           |
| 45           | 113        | Bienroder Weg / Wichernstraße                   |
| 46           | 114        | Gifhorner Straße / Lincolnstraße                |
| 47           | 116        | Celler Heerstraße / Am Mühlengraben             |
| 48           | 117        | Berliner Straße / Petzvalstraße                 |
| 49           | 121        | Berliner Straße / Am Hasselteich                |
| 50           | <b>125</b> | <b>Elbestraße / Donaustraße</b>                 |
| 51           | 127        | Münchenstraße / Emsstraße                       |
| 52           | 128        | Thiedestraße / Berkenbuschstraße                |
| 53           | 129        | Friedrich-Voigtländer-Straße                    |
| 54           | 131        | Frankfurter Straße / Am Alten Bahnhof           |
| 55           | <b>133</b> | <b>Luisenstraße / Juliusstraße</b>              |
| 56           | 134        | Hamburger Straße / Am Galggraben                |
| 57           | <b>135</b> | <b>Elbestraße / IGS / Einkaufszentrum</b>       |
| 58           | <b>137</b> | <b>Frankfurter Straße / Cammannstraße</b>       |
| 59           | 139        | Kastanienallee / Hartgerstraße                  |
| 60           | 140        | Münchenstraße / Pippelweg                       |
| 61           | 142        | Celler Straße / Krankenhaus                     |
| 62           | 143        | Celler Heerstraße / Hans-Jürgen-Straße          |
| 63           | 144        | Hannoversche Straße / Saarstraße                |

| Laufende-Nr. | LSA-Nr.    | Standort                                       |
|--------------|------------|--|
| 64           | 145        | Berliner Heerstraße / Am Feuerteich            |
| 65           | 146        | Thiedestraße / Rüningenstraße                  |
| 66           | 148        | Berliner Heerstraße / Remehof                  |
| 67           | 150        | Thiedestraße / Westerbergstraße                |
| 68           | 153        | Bruchtorwall / Nimes-Straße                    |
| 69           | 154        | Celler Straße / Ringgleis                      |
| 70           | 159        | Zum Ackerberg / FU-Überweg                     |
| 71           | <b>160</b> | <b>Donaustraße / Lechstraße Nord</b>           |
| 72           | <b>162</b> | <b>Donaustraße / Lechstraße Süd</b>            |
| 73           | 163        | Hamburger Straße / Isoldestraße                |
| 74           | 168        | Altmarkstr. Schule Bienrode                    |
| 75           | 170        | Thiedestraße / Hahnenkleestraße                |
| 76           | <b>174</b> | <b>Bundesallee / Paracelsusstraße</b>          |
| 77           | 178        | Donaustraße / Isarstraße                       |
| 78           | 179        | Donaustraße/ Friedrich-Seele-Str.              |
| 79           | 180        | Donaustraße / Kruckweg                         |
| 80           | 181        | Donaustraße / Westerbergstraße                 |
| 81           | 183        | Hansestraße / A391 West                        |
| 82           | 184        | Hansestraße / Daimlerstraße                    |
| 83           | 186        | Hansestraße / Benzstraße                       |
| 84           | 187        | Hansestraße / Ausfahrt PORTA+IKEA              |
| 85           | 188        | Hansestraße / Adam-Opel-Straße                 |
| 86           | 190        | Alte Schulstraße / OT Dibbesdorf               |
| 87           | 191        | Celler Heerstraße / Sanddornweg                |
| 88           | <b>192</b> | <b>Helmstedter Straße / Rautheimer Straße</b>  |
| 89           | 194        | Timmerlahstraße / OT Timmerlah                 |
| 90           | 196        | Peiner Straße / OT Völkenrode                  |
| 91           | 197        | Hauptstraße / Veltenhöfer Str. / OT Wenden     |
| 92           | 198        | Celler Heerstraße/ Schlesierweg                |
| 93           | 199        | Ernst-Amme-Straße / Hermannstraße              |
| 94           | 200        | Berliner Heerstraße / Ziegelwiese              |
| 95           | 202        | Hildesheimer Straße / Ringgleis                |
| 96           | 203        | Hildesheimer Straße / Schölkestraße            |
| 97           | 204        | Lichtenberger Straße / Ilmenaustraße           |
| 98           | 205        | Leipziger Straße / Siekgraben                  |
| 99           | 206        | Leipziger Straße / Siedlerstraße               |
| 100          | 207        | Leipziger Straße / Brüder-Grimm-Straße         |
| 101          | <b>209</b> | <b>Helmstedter Str. / Am Hauptgüterbahnhof</b> |
| 102          | 210        | Fallersleber Straße / Schöppenstedter Straße   |
| 103          | 211        | Celler Straße / Eichtalstraße                  |
| 104          | 212        | Hansestr. / Carl-Giesecke-Str.                 |
| 105          | 213        | Grasseler Straße/ Hondelager Straße            |
| 106          | 214        | Möncheweg Süd                                  |
| 107          | 215        | Humboldtstraße / Botanischer Garten            |
| 108          | 216        | Steinriedendamm / Kralenriede                  |
| 109          | 217        | L625 / Wendebrück                              |
| 110          | 218        | Leonhardstr. / Adolfstr.                       |
| 111          | 219        | Hamburger Straße / Reiherstr.                  |
| 112          | 220        | Helmstedter Straße / Erzberg                   |
| 113          | 221        | Möncheweg / Engelstr.                          |
| 114          | 222        | Möncheweg / Nietzschestraße                    |
| 115          | 223        | Wendenstraße / Kaiserstr.                      |
| 116          | 224        | Helmstedter Straße / Brodweg                   |
| 117          | 225        | Salzdahlumer Straße / Heidbergsee              |
| 118          | 226        | B1 / Neudammstraße                             |
| 119          | 229        | Konrad-Adenauer-Straße / VW Halle              |
| 120          | <b>230</b> | <b>Helmstedter Str. / Schillstr.</b>           |
| 121          | <b>231</b> | <b>Sachsen damm / A 36</b>                     |
| 122          | <b>235</b> | <b>Berliner Straße / Büstraße</b>              |
| 123          | 250        | Forststraße / Steinriedendamm                  |
| 124          | 265        | Helmstedter Straße / Am Hauptgüterbahnhof      |
| 125          | 300        | Bundesallee / Ausfahrt PTB                     |

Info: Fett sind LSA mit Anforderung für den Radverkehr

Absender:

**Gruppe Direkte Demokraten im Rat der Stadt****23-22660**

Anfrage (öffentlich)

Betreff:

**Veloroute Schöppenstedter Turm - Kompensation von Anwohnerparkplätzen**

Empfänger:

Stadt Braunschweig  
Der Oberbürgermeister

Datum:

22.11.2023

Beratungsfolge:

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Beantwortung)

06.12.2023

Status

Ö

**Sachverhalt:**

Als Gruppe „Direkte Demokraten“ erreichte uns eine E-Mail eines Braunschweiger Bürgers zur geplanten Veloroute an der Helmstedter Straße. Er schreibt:

\*\*\*

„Zunächst – ich begrüße es, den Radverkehr in Braunschweig zu stärken und sicherer zu machen. Ich bin selbst als Radfahrer täglich auf diesem Straßenabschnitt unterwegs.

Nach der Infoveranstaltung am 15.11. in der VW-Halle möchte ich allerdings Anmerkungen zu den Planungen machen:

1. Als direkt Anwohnende ist unsere Familie von dem völligen Wegfall der Parkmöglichkeiten betroffen. Die Bevorzugung des Radverkehrs kann ich teilen, auch die Absicht Pendler und Kurzzeitparker aus diesem Bereich fernzuhalten – ob das Praxen, Gewerbetreibenden und z.B. der häuslichen Pflege zuträglich ist, haben Sie sicherlich erhoben.

Allerdings wird es ein „gemachtes Parkproblem“ für Anwohner geben. Eine Zählung, die ergeben hat, dass an einem Sonntag um 6.00 in der Frühe schon die Zahl der benötigten Plätze im Radius von 300 m nicht ausreicht, weist nachdrücklich darauf hin, dass dieses Problem während der Woche für Anwohner noch sehr viel gravierender sein wird. Es gibt in der Hochstraße zwei Schulen mit einem Einzugsbereich weit über Braunschweig hinaus. Der vorhandene Platz in den Seitenstraßen, auf den verwiesen wurde, reicht schon jetzt während der Woche nicht aus.

Ein Parkplatzbedarf besteht für Anwohner dauerhaft, nicht nur sonntags früh um 6.00 Uhr. In der Infoveranstaltung wurde zur Abhilfe auch das Einrichten von Anwohnerparkmöglichkeiten an anderer Stelle aufgeführt. Das sei allerdings keine planerische, sondern eine politische Frage. Ich bitte Sie in Betracht zu ziehen, solche Möglichkeiten in der direkten Umgebung einzurichten z.B. im Bereich zwischen Kastanienallee und Husarenstraße und Parkstraße bis Am Wasserturm. Oder es gibt die Möglichkeit, den Bewohnern der Helmstedter Straße (1 – 7) Anwohnerparken in der direkten Umgebung westlich der Helmstedter Straße einzuräumen. Für die Anwohnenden der anderen Straßenseite besteht bereits diese Möglichkeit. Ich möchte auch darauf hinweisen, dass im Bereich der Helmstedter Straße 1-7 kein Grundstück über die Möglichkeit verfügt, durch bauliche Veränderungen Zufahrten zu den Grundstücken zu schaffen.

**Die Heranziehung zur Finanzierung der Straßenerneuerung gepaart mit einer deutlichen Verschlechterung für die Parkmöglichkeiten der Anwohner ist nicht erfreulich.**

2. Zur Steigerung der Verkehrssicherheit für alle Beteiligten wäre eine Fortsetzung der „Tempo 30“ Regelung, die bisher an der Einmündung der Helmstedter Straße in die Kastanienallee endet, bis zum Bohlweg sehr sinnvoll.

3. Wenn ich die Ausführungen zum Kreuzungsbereich Helmstedter Straße / Adolfstraße / Parkstraße richtig verstanden habe, ist dort der Zebrastreifen, der eine bevorrechtigte Querung der Straße zulässt, nicht mehr vorgesehen. Es soll noch eine Aufenthaltsmöglichkeit in der Fahrbahnmitte geben. Diese Lösung halte ich für nicht gut, da eine bevorrechtigte Querung dann nur noch an der Museumsstraße und Kastanienallee / Altewiekring mit Ampeln gewährleistet ist. Das ist besonders für Schulkinder und ältere Menschen eine erhebliche Beeinträchtigung, da dann weder Rad- noch Autoverkehr an dieser Stelle Vorrang gewähren müssen.“

\*\*\*

Diese fehlenden Parkplätze werden auch von der Verwaltungsvorlage zur Veloroute bestätigt, die im Bereich Parkstraße bis zur Abzweigung Kastanienallee von zehn fehlenden Anwohnerparkplätzen ausgeht.

Wir haben einen Fahrradfahrer um eine Stellungnahme gebeten, dieser schreibt:

„Die Planung einer Veloroute finde ich klasse. Im angesprochenen Bereich werde ich diese jedoch nicht nutzen, weil vom Marienstift ausgehend der Fahrradweg zum Bohlweg über die Leonhardstraße gleich lang ist und man sich so den Hügel vor dem Wasserturm erspart. Außerdem ist die Ampel an der Querung Altewiekring / Leonhardstraße keine Bettelampel, sodass man den Ring dort schneller queren kann. Von mir aus kann der Anwohner seine blöden Parkplätze behalten.“

Da es bei einem Projekt wie der Veloroute wichtig ist, möglichst alle Interessengruppen dieser Stadt mit ins Boot bzw. aufs Rad zu bringen, fragen wir:

- a) Ist geplant, den Anwohnern der Helmstedter Straße 1 bis 7 Anwohnerparkplätze in der direkten Umgebung der Helmstedter Straße einzuräumen?
- b) Welche weiteren Kompensationsmaßnahmen sind für fehlende Anwohnerparkplätze entlang der Veloroute geplant?

**Anlagen:**

keine

*Betreff:*
**Veloroute Schöppenstedter Turm - Kompensation von  
Anwohnerparkplätzen**
*Organisationseinheit:*Dezernat III  
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr*Datum:*

06.12.2023

*Beratungsfolge*

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis)

*Sitzungstermin*

06.12.2023

*Status*

Ö

**Sachverhalt:**

Zur Anfrage der Gruppe Direkte Demokraten vom 22.11.2023 nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Zu a)

Es ist im Zusammenhang mit der Umsetzung der Veloroute eine Ausweitung von Anwohnerparkplätzen im direkten Umfeld der Helmstedter Straße geplant. Die Anwohnerparkplätze stehen dabei jedoch allen Anwohnerparkberechtigten eines Bereiches zur Verfügung und nicht nur Einzelnen.

Zu b)

Entlang der Veloroute fallen nur im Bereich Museumstraße/Helmstedter Straße bis Kastanienallee Parkstände weg. In den weiteren Bereichen mit sich nicht veränderndem Parkraumangebot sind keine Kompensationsmaßnahmen vorgesehen, da hier keine Anwohnerparkplätze entfallen.

Leuer

**Anlage/n:**

keine