

Betreff:

Umsetzung und Evaluation von Wohnquartieren mit erhöhter Aufenthalts- und Lebensqualität

Empfänger:
Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:
27.05.2026

Beratungsfolge:	Sitzungstermin	Status
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Vorberatung)	09.06.2026	Ö
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	17.06.2026	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	30.06.2026	Ö

Beschlussvorschlag:

Der Rat der Stadt Braunschweig möge beschließen:

1. Festlegung von Modellquartieren

Die Verwaltung wird beauftragt, in drei Quartieren die Umsetzung eines Verkehrsführungskonzepts nach internationalem Vorbild (z. B. die *Superilles* von Barcelona oder der *Circulatieplan* von Gent) vorzubereiten. Als Pilotgebiete werden je ein Quartier in den Bezirken Östliches Ringgebiet, Westliches Ringgebiet sowie Mitte festgelegt. Die Gebiete sollen bereits eine gute Anbindung an den ÖPNV sowie eine ausreichende Infrastruktur für Radfahrende und Zufußgehende aufweisen. Gleichzeitig soll berücksichtigt werden, dass eine vorausschauende und großräumige Planung die Lebens- und Wohnqualität der Anwohnenden an den angrenzenden Hauptverkehrsstraßen verlässlich schützt und die Maßnahmen durch gezielte Verkehrssteuerung zu einer quartiersweiten Verkehrsverpuffung anstelle einer reinen Verkehrsverdrängung führen.

2. Durchführung von Verkehrsprojekten

In diesen Quartieren setzt die Verwaltung ein mehrstufiges Verfahren um, das durch die schrittweise Einführung und Analyse verschiedener Maßnahmen die lokale Aufenthalts- und Lebensqualität nachhaltig verbessert. Der genaue zeitliche Ablauf wird von der Verwaltung flexibel festgelegt, orientiert sich an einem phasenweisen Aufbau und nutzt die Erkenntnisse der vorangegangenen Stufen für die Folgeplanung.

3. Wissenschaftliche Begleitung

Die Maßnahmen der verschiedenen Phasen werden als Reallabor wissenschaftlich begleitet. Die Verwaltung definiert hierfür den passenden Rahmen und die Kriterien. Die Ergebnisse der Begleitstudie fließen laufend in die Projektanpassung ein und bilden die empirische Basis für die langfristige Übertragung der Konzepte. Die Untersuchung soll folgende Kernpunkte erfüllen:

- 1. Messbare Lebensqualität & Kosten-Nutzen-Abwägung:** Die Effekte auf die Aufenthalts- und Lebensqualität werden qualitativ quantifiziert. Ziel ist eine belastbare Datengrundlage inklusive einer Kosten-Nutzen-Abwägung als Fundament für künftige Verkehrsprojekte.
- 2. Fundierte Bürgerbeteiligung:** Während der Planung und Umsetzung wird eine kontinuierliche Beteiligung sichergestellt. Die Interessen von Anwohnenden, lokalem Gewerbe und dem Wirtschaftsverkehr (Handwerker, Lieferdienste etc.) werden dabei bestmöglich eingebunden und berücksichtigt.

Sachverhalt:

Zusammenfassung

Der Mobilitätsentwicklungsplan (MEP) 2035+ der Stadt Braunschweig fordert eine Umverteilung des öffentlichen Raums hin zu mehr Lebensqualität. Dieser Antrag operationalisiert die MEP-Maßnahmen R2 und K1 durch einen flächenhaften Quartiersansatz nach internationalem Vorbild (Superblocks). In drei wissenschaftlich begleiteten Modellquartieren werden Verkehrsberuhigungen im Sinne eines Reallabors erprobt. Ziel ist es, durch kontinuierliche Bürgerbeteiligung und empirische Datenerfassung einen verlässlichen, wirtschaftlichen und übertragbaren Standard für künftige Stadtentwicklungsprojekte zu schaffen.

1. Ausgangslage und strategische Einordnung: MEP 2035+ im Fokus

Mit dem MEP 2035+ hat Braunschweig einen klaren Pfad für die Verkehrswende beschlossen. Bisherige verkehrsberuhigende Ansätze agierten jedoch oft nur punktuell oder rein reaktiv auf Bürgeranfragen, was die Verwaltung an personelle Kapazitätsgrenzen führt (vgl. Anfragen zu Sommerstraßen [25-26378](#) und Fahrradstraßen [25-26372](#)). Ein politisch beschlossenes, verbindliches Modellprojekt löst dieses Mikromanagement ab. Es gibt der Verwaltung langfristige Planungssicherheit und ermöglicht es, strategisch und gestaltend statt rein reaktiv zu agieren.

2. Das Superblock-Prinzip: Mehr Lebensqualität und Sicherheit

Das international bewährte Prinzip (z. B. Barcelona, Gent) bündelt Häuserblocks, verlagert den Kfz-Durchgangsverkehr auf umliegende Hauptstraßen und öffnet das Quartiersinnere für die Menschen. Studien des *Barcelona Institute for Global Health* belegen erhebliche gesundheitliche Vorteile (bis zu 25 % weniger Stickstoffdioxid, sinkende Lärmpegel). Praxisbeispiele wie der Berliner Reuterkiez oder die Stadt Houten zeigen zudem, dass die Neuordnung der Verkehrsströme Konfliktpunkte minimiert und die Unfallzahlen drastisch senkt.

3. Der geplante Phasenverlauf des Modellprojekts

Die Umsetzung in den Quartieren erfolgt bewusst schrittweise und lernend, um Beteiligung und Wirtschaftlichkeit zu garantieren. Der Prozess kann sich beispielsweise in folgende strategische Phasen gliedern:

- 1. Kurzfristige Erprobung:** Hierbei erfolgt die zeitnahe Durchführung von temporären und kostengünstigen Maßnahmen (z. B. Sommerstraßen, Pop-up-Modalfilter, mobile Diagonalsperren, Sitzgelegenheiten). Ziel ist es, praktische Erfahrungen im Verkehrsalltag zu sammeln und die Vorteile einer Verkehrsberuhigung unmittelbar erlebbar und messbar zu machen. Bestehende private Initiativen und Planungen (z. B. für Sommerstraßen im Östlichen Ringgebiet) sollen hierbei explizit berücksichtigt und partnerschaftlich unterstützt werden.
- 2. Mittelfristige Umgestaltung:** Auf Basis der Erfahrungen folgt die bauliche Umstrukturierung der Quartiere, um die bewährten temporären Maßnahmen aus Phase 1 in dauerhafte Lösungen zu überführen. Dies umfasst beispielsweise gezielte Entsiegelungen zur Baumpflanzung, die Anlage von Versickerungsbeeten (sog. "Rain Gardens"), verbreiterte Geh- und Radwege sowie neue Aufenthaltsflächen und Zonen für die Außengastronomie.
- 3. Langfristige Planung:** Die gewonnenen Erkenntnisse sollen in einem standardisierten, übertragbaren Maßstab für ganz Braunschweig gebündelt werden. Dieser dient zukünftig als empirisch fundierte Richtlinie, um bestehende Quartiere effektiv umzugestalten und künftige Neubaugebiete von Anfang an mit einer fairen Flächenverteilung zu planen.

4. Sozialverträglichkeit und räumliche Gerechtigkeit

Die historische Fokussierung auf die "autogerechte Stadt" grenzt vulnerable Gruppen strukturell aus: Kinder können sich nicht frei bewegen, ältere oder mobilitätseingeschränkte Menschen scheitern an blockierten Gehwegen und fehlenden Verweilzonen. Die Auswahl der Modellquartiere setzt daher bewusst auf Sozialverträglichkeit. Prioritär werden strukturell benachteiligte, stark vom Kfz-Verkehr dominierte Wohnquartiere aufgewertet, um eine faire, soziale und gesundheitliche Flächengerechtigkeit für alle Bewohnenden zu realisieren.

5. Verkehrsverpuffung statt Verkehrsverdrängung

Ein häufiger Einwand gegen Verkehrsberuhigungen ist die Sorge vor einer Verkehrsverdrängung in angrenzende Straßen. Internationale Studien entkräften diese Befürchtung: Bei einer vorausschauenden und großräumigen Planung kommt eine messbare Verdrängung effektiv nicht vor. Stattdessen greift das Phänomen der Verkehrsverpuffung ("Traffic Evaporation"): Das Kfz-Gesamtaufkommen im Umfeld sinkt erfahrungsgemäß flächenhaft um 15 % bis 28 %. Ein begleitendes, großräumiges Verkehrsmonitoring stellt zudem sicher, dass verkehrliche Synergien optimal genutzt und umliegende Umgehungsstraßen leistungsfähig gehalten bzw. der ÖPNV ausgebaut wird.

6. Wirtschaftliche Vorteile und Erreichbarkeit

Daten des Deutschen Instituts für Urbanistik (Difu) sowie Erfahrungen aus Kopenhagen und London zeigen, dass verkehrsberuhigte Quartiere den lokalen Einzelhandel stärken: Fuß- und Radverkehr generieren durch höhere Besuchsfrequenzen in der Summe bis zu 40 % mehr Umsatz als Pkw-Kundschaft. Ein Superblock bedeutet kein Fahrverbot: Die Erreichbarkeit für Anwohnende, Pflegedienste und Einsatzkräfte bleibt über intelligente Schleifenlösungen jederzeit gewahrt. Durch dedizierte Lieferzonen und Mikro-Depots wird zudem der Wirtschaftsverkehr (Lieferdienste, Handwerker) effizient geordnet.

7. Kontinuierliche Bürgerbeteiligung und "Learning by Doing"

Ein zentraler Erfolgsfaktor des Projekts ist die intensive Einbindung aller Betroffenen vor Ort. Durch transparente, von der Verwaltung definierte Beteiligungsformate werden Anwohnende, lokale Gewerbetreibende und der Wirtschaftsverkehr sowohl während der Planung als auch bei der Umsetzung kontinuierlich beteiligt, um lokale Bedarfe direkt zu berücksichtigen.

Statt langwieriger theoretischer Debatten am grünen Tisch setzt der Antrag auf das Prinzip des evolutionären Lernens ("Learning by Doing"). Das Reallabor ermöglicht es, die Maßnahmen der Phasen 1 und 2 im Echtbetrieb dynamisch anzupassen. Kosten, verkehrliche Wirksamkeit und der Zuspruch der Bevölkerung werden parallel evaluiert. Das verhindert Fehlplanungen, sichert die Wirtschaftlichkeit und schafft eine sachliche, empirische Basis für die Zukunft Braunschweigs.

Weiterführende Links

Barcelona:

- [1] Umweltbundesamt: [Umgestaltungen in Barcelona – Pionier der Superblocks](#)
- [2] ISGlobal (Barcelona Institute for Global Health): ["Superblocks" Model Could Prevent Almost 700 Premature Deaths Every Year in Barcelona](#)
- [3] Mueller et al. (ScienceDirect): [Changing the urban design of cities for health: The superblock model](#)

Gent:

- [4] Stadt Gent: [The Circulation Plan](#)

Verkehrsberuhigung allgemein:

- [5] Difu (Deutsches Institut für Urbanistik): [Verkehrsberuhigung: Entlastung statt Kollaps!](#)

Braunschweig:

- [5] Stadt Braunschweig: Mobilitätsentwicklungsplan (MEP) 2035+
- [6] Stadt Braunschweig: Stadtklimaanalyse Braunschweig 2017 / 2018

Anlage/n:

- 1 - Anhang 1 - Abbildungen Superblocks, Barcelona
- 2 - Anhang 2 - Zusammenfassung difu
- 3 - Anhang 3 - Stadtklimaanalyse Planungshinweiskarte

implemented consistently across the entire city. Similar health benefits are expected for other cities that face similar challenges of environmental pollution, climate change vulnerability and low PA levels, by adopting the Barcelona Superblock model.

1. Introduction

Worldwide, car-dependent city planning has resulted in low levels of physical activity (PA) and high levels of environmental pollution (i.e. air pollution, noise, and anthropogenic heat) (Nieuwenhuijsen and Khreis, 2016). Contemporary cities devote up to 70% of public space to accommodate motor vehicles (Crawford, 2002; Manville and Shoup, 2005), whereas no more than 25% is suggested for a sustainable design (Barcelona Urban Ecology Agency, 2018; Dávalos et al., 2016). Comparatively little space in cities is assigned to public open and green space. Reclaiming these spaces, however, for recreational (e.g. PA performance) and community activities, would add aesthetic appeal, and could provide urban resilience and climate change adaptation through the provision of eco-system services (i.e. passive air and noise pollution control, cooling through shading and evapo-transpiration of water) (Nieuwenhuijsen et al., 2017; Wolf and Robbins, 2015).

The original plan for the 'extension' of the city of Barcelona (i.e. Eixample), by 19th century progressive Catalan urban planner Ildelfons Cerdà, considered the human needs for natural lighting, ventilation, open space and greenery, and a transport network fairly

accommodating pedestrians, horse-drawn carriages and public tram lines. Nevertheless, Barcelona's streets became filled with concrete structures, cars and traffic (Barcelona City Council, 2018). Consequently, air and noise pollution levels are high, persistently exceeding WHO limits, and are estimated to cause a large health burden (Mueller et al., 2017a, 2017b). The city's densely-constructed urban design, accommodating > 1.6 million people on 100 km², leaves little available space for green and public open space, and amplifies the generation of anthropogenic heat. Temperature in the city center can be up to 8 °C higher in comparison with less urbanized surrounding areas because of the urban heat island (UHI) effect (Moreno-Garcia, 1994).

To recuperate Cerdà's progressive design and remedy the negative effects of the current situation, the Barcelona Superblock model has been proposed: an innovative land use intervention that aims to reclaim space for people, reduce motorized transport, promote sustainable mobility and active lifestyles, provide urban greening and mitigate the effects of climate change (Rueda, 2018). A total of 503 Superblocks, stretching over the city of Barcelona, have been developed by the Urban Ecology Agency (BCNEcologia), a public consortium integrated into the Barcelona City Council. Superblocks are constructed cells transforming

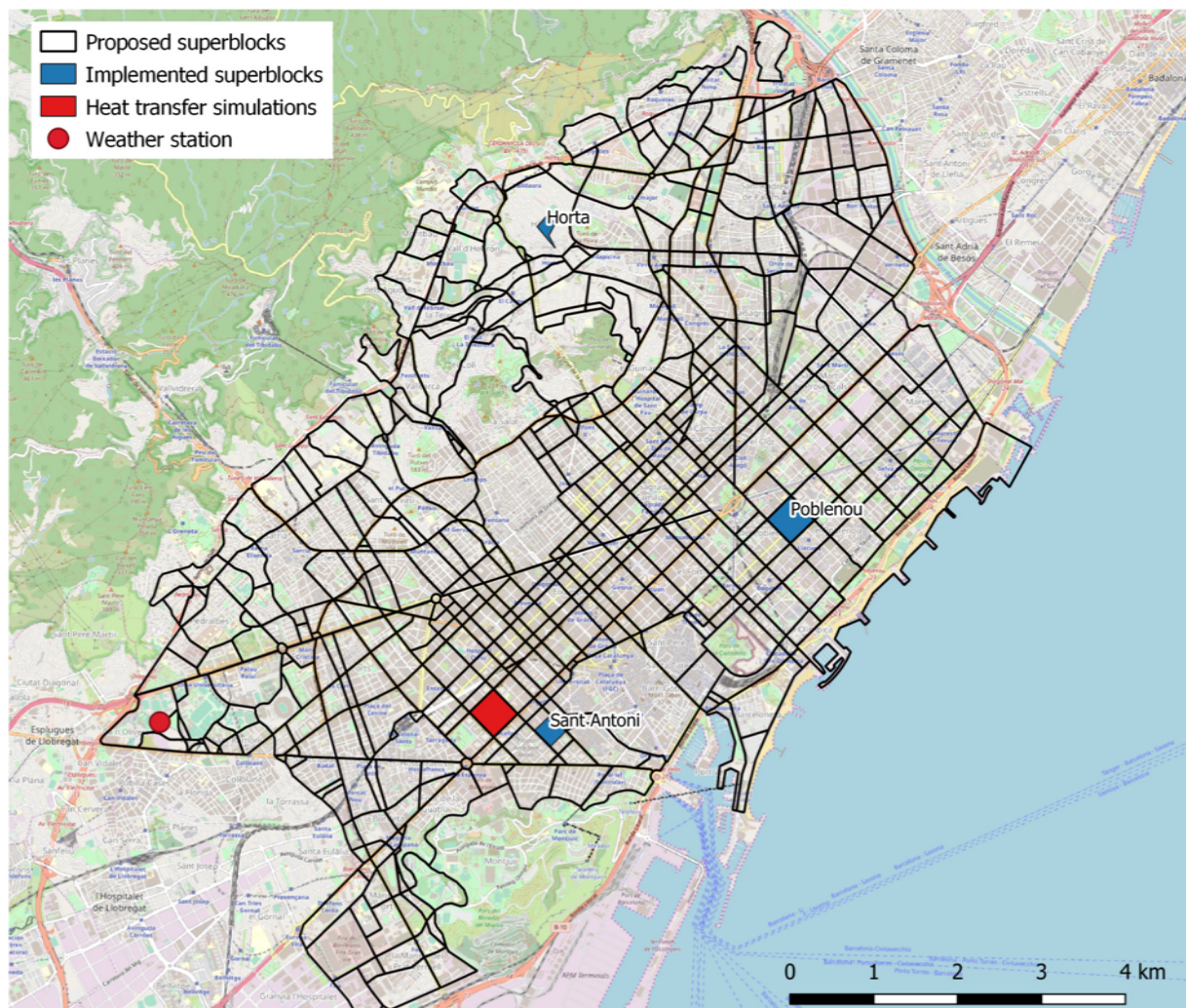


Fig. 1. Barcelona's 503 proposed Superblocks.

the city into sustainable (and healthy), compact and connected neighborhoods with a mixed land use, and high potential for social capital. The Superblock model also works towards achieving the ambitious targets set by the Sustainable Development Goals (SDGs) that define sustainable city and community development in SDG 11 as a pressing issue and leverage point to overcome global challenges related to poverty, inequality, climate, environmental degradation, prosperity, peace, and justice (United Nations, 2015).

While by mid 2019 the Barcelona City Council has implemented three Superblocks (Poblenou, Sant Antoni, Horta neighborhoods) (Fig. 1), and is committed to six more (<http://ajuntament.barcelona.cat/superilles/es/>), the present study aimed at estimating the health impacts related to the potential implementation of all 503 proposed Superblocks. We estimated the impact on preventable premature mortality, changes in life expectancy (LE) and economic impacts based on expected changes in urban and transport planning related exposures of (a) transport-related PA, (b) air pollution, (c) road traffic noise, (d) urban green space, and (e) mitigation of the urban heat island (UHI) effect through heat reductions.

2. Materials and methods

2.1. The Barcelona Superblock model

In the Eixample neighborhood, which covers most of the city center and is laid out in an orthogonal grid pattern, a Superblock will cover approximately 400 m × 400 m. In other parts of the city, the Superblock design can deviate (Fig. 1). Within the Superblocks, pacified interior roads will provide a local road network that is accessible primarily to active transport (i.e. walking and cycling) and secondarily to residential traffic with a maximum speed of 20 km/h (Fig. 2) (Rueda, 2018). The Superblocks will be framed by the basic road network that connects the city and accommodates through traffic at a maximum speed of 50 km/h (Rueda, 2018). Besides accommodating cars/motorcycles, the basic road network will contain segregated cycling and pedestrian infrastructures and segregated bus lanes for rapid transit. For optimal access, bus stops will be placed every 400 m at the main intersections of the Superblocks (in the non-grid-like neighborhoods this distance can vary) and buses will circulate at a high frequency, making public transport an attractive alternative. With the implementation of the 503 Superblocks, private motorized traffic is expected to decrease considerably, and traffic flow on the basic road network is expected be

less congested, because of avoided turns into the Superblocks (Barcelona City Council, 2014; Rueda, 2018). In addition to re-configuration of transport, liberation and re-allocation of public space are planned: the Superblock model foresees the development of public open and green space throughout the city, consisting of plazas, parks, green corridors, green patches and general greening in and outside the Superblocks (Fig. 3 and Fig. 4).

2.2. Health impact assessment

A quantitative health impact assessment (HIA) was carried out for the Barcelona population ≥ 20 years ($N = 1,301,827$; 2017) (Table 1) (Barcelona City Council, 2017a), at the projected Superblock area level ($N = 503$) (Fig. 1). Anticipated changes in the urban form and transport system are expected to result in changes of (a) transport-related PA, (b) air pollution, (c) road traffic noise, (d) green space, and (e) mitigation of the UHI effect through heat reductions.

Preventable premature mortality, changes in LE and economic impacts related to the Superblock model were estimated. We used a comparative risk assessment framework (Murray et al., 2004), and followed standard HIA methodologies (Mueller et al., 2017a, 2017b), comparing the baseline situation with the counterfactual scenario (i.e. Superblocks). We obtained exposure-response functions (ERFs) from the literature to quantify the strength of association between the exposures and mortality (Table 2). We obtained the annual natural-cause mortality rate for Barcelona (1,144 deaths/100,000 persons; 2015) (Table 1) (Barcelona Public Health Agency, 2017). We combined the exposure data with the ERFs, population data and mortality statistic to calculate population attributable fractions (PAFs) to quantify the Superblock scenario attributable preventable mortality burden:

$$PAF = \frac{\sum_{i=1}^n p_i RR_i - 1}{\sum_{i=1}^n p_i RR_i}$$

where p_i is the proportion of population at exposure level i , RR_i is the relative risk that quantifies the strength of association between the level of exposure i and mortality, i is the level of exposure (i.e. the difference in exposure between baseline situation and Superblock scenario), and n the number of exposure categories (i.e. 503 Superblocks) (Zapata-Diomedes et al., 2018).

We assumed immediate build-up of health benefits and the population size, age structure and mortality rate to stay constant. Children

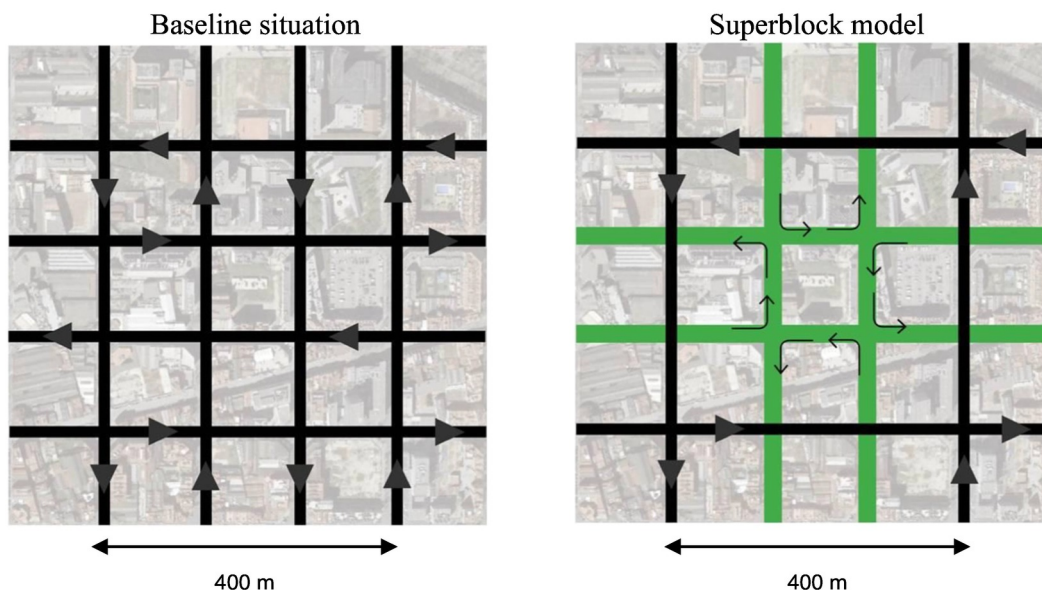


Fig. 2. Road hierarchy and traffic circulation aimed at with the Superblock model.

A



B



A=Baseline green space
B=Superblocks green space

Fig. 3. Green space development for the Eixample neighborhood.

and adolescents were excluded from the analyses as their exposure-health relationships; their transport behaviors and the natural-cause mortality rate are different from the adult population. Analyses were conducted in R (v 3.5.2), Microsoft Excel (v 12.0) and QGIS (v 3.4.2).

2.3. Exposure data

2.3.1. Transport-related physical activity

With the implementation of the 503 Superblocks, the private motorized transport share is estimated to be reduced by 19.2% (Table 3). This scenario is based on transport projections made for the Barcelona



Fig. 4. Sant Antoni Superblock (2019).

Table 1
Barcelona population characteristics.

Population ≥ 20 years (2017)	Natural-cause mortality rate (2015)	Expected natural-cause mortality
1,301,827	1,144/100,000 persons	14,893

Urban Mobility Plan 2013–2018, that included infrastructure, quality and safety measures to promote public and active transport and reduce private motor vehicle use (Barcelona City Council, 2014). Hence, of the current almost 1,190,000 car/motorcycle trips/weekday (Barcelona City Council, 2017b), almost 228,000 trips would be shifted to public and active transport. We estimated health impacts associated with expected changes in transport-related PA levels resulting of shifting car/motorcycle trips to public transport, cycling or walking for 5 days/week. Supported by transport data, we assumed that Barcelona residents carry out on average 3.5 trips/weekday (Metropolitan Area of Barcelona, 2013) (Table 3). Metabolic equivalents of task (METs) were used as a measure of energy expenditure during PA. We calculated the gain in marginal METs for persons substituting car/motorcycle trips (i.e. 65,092 persons/weekday) with public transport, cycling or walking, considering baseline PA levels. Baseline PA levels were derived from the Barcelona Health Survey 2016/2017. The Barcelona Health Survey draws on a population-based random sample of 4,000 residents studying their health status, life-styles and use of health services (Bartoll et al., 2018). PA levels were assessed in the Health Survey with the International Physical Activity Questionnaire (IPAQ) short form (IPAQ, 2005). We included Health Survey participants ≥ 20 years with complete PA data (i.e. 3,217 adults) to determine baseline PA levels as a combination of walking, moderate and vigorous-intensity PA (Table A.1). Accounting for shorter trips and peoples' willingness to cycle or walk for transport, we assumed that a new bicycle trip would

Table 2
Risk estimates for mortality by exposure domain.

Exposure	Risk estimate	Exposure	Health effect	Study design	Reference
Physical activity	RR = 0.81 (95% CI 0.76–0.85)	11 versus 0 MET-h/week	All-cause mortality	Meta-analysis	Woodcock et al., 2011
NO ₂	RR = 1.02 (PI 0.99–1.06)	per 10 µg/m ³	All-cause mortality	Meta-analysis	Atkinson et al., 2018
Noise	HR = 1.04 (95% CI 1.02–1.06)	per 10 dB L _{den} (Road)	CVD mortality	Cohort study	Héritier et al., 2017
Green space	RR = 0.99 (95% CI 0.98–1.01)	per 10% increase in greenness	All-cause mortality	Meta-analysis	Gascon et al. 2015
Heat	RR = 1.19 (95% CI 1.16–1.23)	99th versus 74th temperature percentile	All-cause mortality	Time-series study	Guo et al., 2014

CVD = cardiovascular disease; HR = hazard rate; L_{den} = EU day-evening-night noise indicator with 5 dB and 10 dB weights for the evening and night time, respectively; MET = metabolic equivalent of task (1 MET = 1 kcal/kg/h); PI = prediction interval; RR = relative risk; 95% CI = 95% confidence interval.

have the distance of an average baseline bicycle trip (i.e. 3.84 km), and a new walking trip would have the distance of an average baseline walking trip (i.e. 1.2 km) (Table 3). Accounting for longer trips, we assumed a new public transport trip would replace an average baseline car/motorcycle trip (i.e. 8.45 km) and would include a total 10 min walk to/from public transport to final destinations (Rojas-Rueda et al., 2012). We assigned the new bicycle trip 6.8 METs (Ainsworth et al., 2011), and the new walking trip and 10 min walk to/from public transport 3.5 METs (Ainsworth et al., 2011). The association between PA and mortality was quantified using a curvilinear ERF, applying a 0.25 power transformation (Table 2) (Woodcock et al., 2011). We calculated the relative risk (RR) and the population attributable fraction (PAF) for both baseline PA and gained PA. The estimated number of preventable deaths for baseline PA was subtracted from the estimated number of preventable deaths for the gained PA.

2.3.2. Air pollution

Baseline nitrogen dioxide (NO₂) concentrations (2012) were calculated and averaged at the Superblock area level using the Street 5.2 air quality model (KTT Umweltberatung und Software Dr. Kunz GmbH, 2005). Changes in NO₂ concentrations were modeled and reflect the expected 19.2% car/motorcycle share reduction, including changes in vehicle fleet and increased average speeds due to avoidance of congestion (Barcelona City Council, 2014) (Fig. 5). The association between NO₂ and mortality was quantified using a linear ERF (Table 2) (Atkinson et al., 2018). The RR and PAF corresponding to the exposure level difference between baseline and the Superblock scenario were calculated at the Superblock area level. The expected changes of other traffic-related air pollutants (TRAPs), such as particulate matter (e.g. PM_{2.5}), were not modeled for the Superblock scenario, and therefore, health impacts could not be estimated.



Uta Bauer, Sonja Bettge, Thomas Stein

Verkehrsberuhigung: Entlastung statt Kollaps!

Maßnahmen und ihre Wirkungen in deutschen und europäischen Städten

Zusammenfassung

Die Umsetzung von consequenten Verkehrsberuhigungsmaßnahmen wird in deutschen Städten immer populärer. Zugleich wachsen die Gegenstimmen. Ein vielgenanntes Argument ist, dass der Verkehr durch die ergriffenen Maßnahmen nicht abnimmt, sondern das benachbarte Straßennetz zusätzlich belastet. Der Beitrag liefert hierzu empirisch belegte Befunde aus zahlreichen nationalen und internationalen Projekten, die zeigen, dass diese Befürchtung nicht eintritt.

Vielmehr bestätigen fast alle Erhebungen das Phänomen der „traffic evaporation“: Das Kfz-Verkehrsaufkommen verringert sich insgesamt, „verpufft“ also in nennenswertem Maße. Die Größenordnung der „Verpuffung“ liegt in den analysierten flächenhaften Verkehrsberuhigungsprojekten zwischen 15 und 28 Prozent, bei gesamten Innenstädten zwischen 25 und 69 Prozent, im Umfeld einzelner umgestalteter Straßen zwischen 4 und 52 Prozent. Die Zahlen variieren je nach Projekt und Bezugsrahmen.

Der Effekt erklärt sich durch ein verändertes Verkehrsverhalten: Je attraktiver Fuß- und Radwege sind, desto häufiger nutzen Menschen sie. Und obgleich die Messungen durchaus Verlagerungseffekte in angrenzende Straßen zeigen, so sind diese meist moderat, der befürchtete Verkehrskollaps bleibt in fast allen Fällen aus. Die Erfahrungen europäischer Städte, die teilweise schon auf längere Interventionszeiträume zurückblicken können, zeigen außerdem, dass die positiven Entlastungseffekte mit der Zeit sogar zunehmen.

Die Untersuchung zeigt: Restriktive Maßnahmen, die den Autoverkehr in den Städten zähmen, wirken in erwünschtem Sinne: Diesen Hebel gilt es auch in der fachlichen Diskussion sowohl in der Kommunalpolitik wie auch in Verwaltungen stärker zu berücksichtigen. Insbesondere in der Modellierung von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen sollten die beschriebenen Effekte zumindest als ein Szenario abgebildet werden.

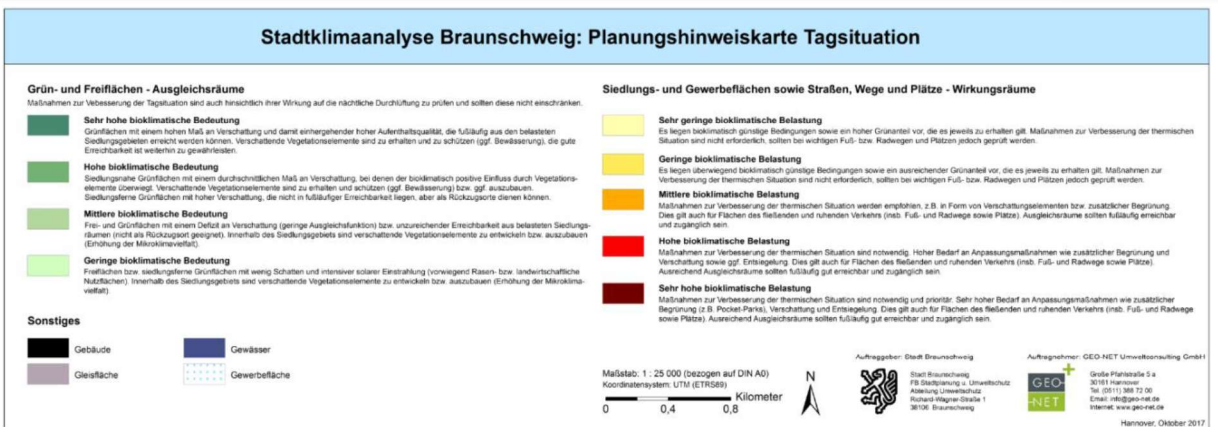
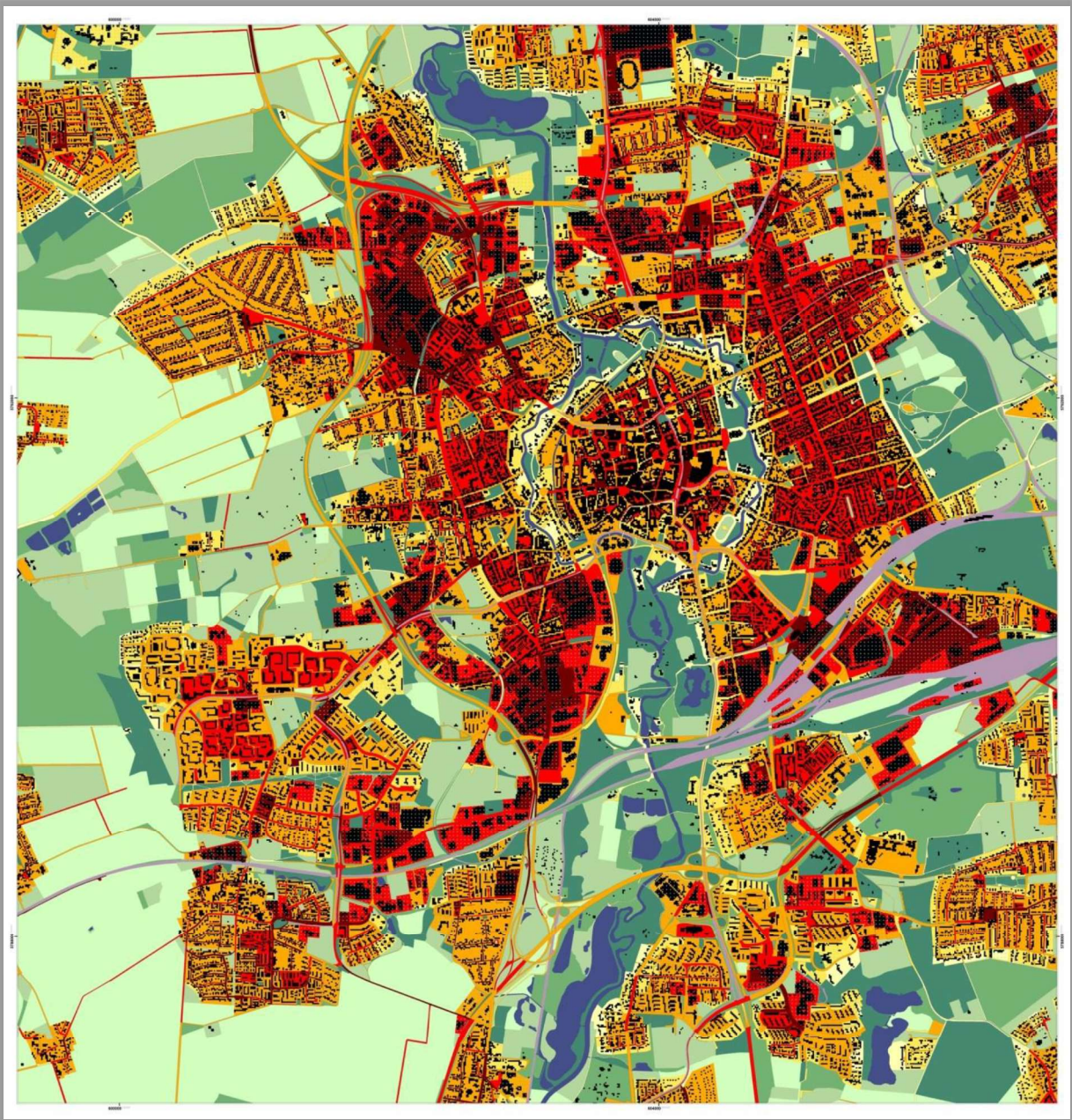


Abb. 18: Planungshinweiskarte Tagsituation für einen Ausschnitts des Braunschweiger Stadtgebiets (gesamstädtische Darstellung im A3-Format in Abb. A 8 im Anhang)