

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 Zu Fußgehende 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 (Liefersdienste, 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