

DETAILS ZUM THEMENGEBIET

VERKEHR



WO SIND WIR?

Im Themengebiet Verkehr gibt es in Braunschweig derzeit mehrere Vorhaben, Pläne und Umsetzungen. So wurde im ÖPNV 2019 ein 15-Minuten-Stadttakt eingeführt, der das ÖPNV-Angebot übersichtlicher gestaltete und stärker an der tatsächlichen Nachfrage orientierte. Außerdem plant die Stadt das Stadtbahnausbaukonzept, welches wir als Fridays for Future Braunschweig ausdrücklich unterstützen. Auch beim Radverkehr wurden im Sommer 2020 durch die Organisation lokaler Radinitiativen die Forderungen des Radentscheides beschlossen. Zusätzlich wurden die Lücken im Ringgleis vorläufig geschlossen.

Doch beispielsweise die Planungen zur Stadtstraße Nord, die die neue Nordstadt direkt an die Autobahn 392 anbinden soll, zeigen, dass der Motorisierte Individualverkehr oft immer noch im Fokus der Verkehrsplanung steht. Dieser Zustand findet sich auch im aktuellen Modal Split wieder: Demnach werden zurzeit noch fast die Hälfte der Wege mit dem Auto zurückgelegt, der Anteil des Radverkehrs liegt bei 24%, der Anteil des Fußverkehrs bei 19% und der Anteil des ÖPNVs bei 10%. Aktuell wird der Braunschweiger Verkehr also vom Automobilverkehr dominiert und ist darüber hinaus für 28% der lokalen Treibhausgas-Emissionen verantwortlich.¹ Die oben genannten Fortschritte reichen also bei Weitem nicht aus.

Für eine echte Verkehrswende ist hingegen folgende Priorisierung besonders relevant: Verkehrsvermeidung vor Verkehrsverlagerung vor Verbesserungen der Antriebstechnologie. Denn für Wege, die nicht zurückgelegt werden müssen, werden auch keine Treibhausgase emittiert. Außerdem können durch Verlagerung des Verkehrs vom Automobil auf den Umweltverbund (also das Fahrrad, Bus und Bahn und Zu-Fuß-Gehen) auch erhebliche Effizienzsteigerungen erreicht werden, sodass der zukünftige Bedarf an klimaneutral produziertem Strom im Verkehrssektor sinkt. Erst der nicht vermeidbare und nicht verlagerbare motorisierte Individualverkehr muss letztendlich verbessert werden durch effiziente, möglichst leichte Fahrzeuge mit emissionsfreien Antrieben.

Aufgrund der nach wie vor hohen Treibhausgas-Emissionen im Verkehrssektor müssen alle dargelegten Handlungsfelder entsprechend ihrer Priorität umfassend behandelt werden. Hierbei bietet der neue Mobilitätsentwicklungsplan, der gerade erarbeitet wird, eine Chance, die Verkehrswende konsequent und umfassend anzugehen. Doch dafür müssen hier radikale Veränderungen beschlossen und der Umweltverbund deutlich bevorzugt werden. Zurzeit sieht es jedoch nicht so aus, als ob der MEP auf die Verkehrswende ausgelegt würde. Dabei gibt es mit den oben genannten Maßnahmen und Planungen durchaus

¹ Präsentation des Klimaschutzmanagers Matthias Hots zum Fachworkshop Verkehr und Mobilität im Rahmen des Klimaschutzkonzepts 2.0.

Anknüpfungspunkte, die jedoch massiv ausgeweitet werden müssen. Um Klimaneutralität bereits 2030 zu erreichen, stellt dieser Mobilitätsentwicklungsplan die letzte Gelegenheit dar. Und mit einer umfassenden Umverteilung des Verkehrsraums und eines massiven Ausbaus des Radwegenetzes und des ÖPNVs sind deutliche Veränderungen möglich, wie die unten genannten Vorbilder eindrucksvoll belegen.

Doch auch während der Erstellung des MEP muss zur zeitnahen Emissionsminderung bereits mit dem Umbau des Verkehrssystems begonnen werden.

VISION:

Braunschweig hat eine sichere, komfortable Infrastruktur für Fahrräder, mit der jedes Ziel im Stadtgebiet ganzjährig und schnell erreicht werden kann. Das ÖPNV-Netz ist verlässlich, günstig und umfassend, der Radverkehr und der ÖPNV sind miteinander vernetzt und kompatibel. Der öffentliche Raum ist für Fußgänger*innen attraktiv gestaltet. Es gibt in der Stadt keinen Grund für motorisierten Individualverkehr, der Umweltverbund wird stets priorisiert. Sowohl Personen- als auch Güterverkehr sind treibhausgasemissionsfrei.

VORBILDER:

Freiburg im Breisgau: Der **Umweltverbund** nahm bereits 2016 einen Anteil von **79%** des Modal Splits ein und damit steht die Stadt deutschlandweit an der Spitze. Insbesondere der deutliche Anstieg des Radverkehrs auf 34% durch ein **Radverkehrskonzept** zeigt, dass mit einer **zukunftsorientierten Verkehrsplanung** der Modal Split deutlich zugunsten des Umweltverbunds verschoben werden kann.²

Münster: Was die Verkehrswende angeht, gilt die Fahrradstadt weithin als Vorbild. Die 330000 Einwohner*innen Münsters legten bereits 2013 **39%** ihrer Wege mit dem **Fahrrad** zurück und **vermieden** damit ziemlich erfolgreich das **Auto**, mit dem nur **29 %** der Wege zurückgelegt wurden.³

TEILBEREICHE DER MASSNAHMENVORSCHLÄGE:

1. Grundsätzliches und Verkehrsvermeidung
2. PKW-Verkehr
3. ÖPNV
4. Radverkehr
5. Fußverkehr
6. Güterverkehr
7. Flugverkehr

2 Stadt Freiburg: Die Freiburger Verkehrskonzeption. Online: <https://www.freiburg.de/pb/231648.html> (eingesehen am 30.12.2020).

3 Stadt Münster: Verkehr in Zahlen. Online: <https://www.stadt-muenster.de/verkehrsplanung/verkehr-in-zahlen.html> (eingesehen am 29.03.2021).

MASSNAHMENVORSCHLÄGE:

1. Grundsätzliches und Verkehrsvermeidung:

- a. Die Stadt verfolgt ein **kommunales Mobilitätsmanagement** mit der Priorisierung Verkehr "**vermeiden ist besser als verlagern ist besser als verbessern**"⁴ bei allen Verkehrsplanungen. Bei der Verkehrsverlagerung sollen die Verkehrsträger in der Reihenfolge "**Fußverkehr wird bevorzugt gegenüber dem Radverkehr, wird bevorzugt gegenüber dem ÖPNV, (wird bevorzugt gegenüber E-Rollern,) wird bevorzugt gegenüber dem Pkw-Verkehr**" behandelt werden. Wichtig ist, dass „Push“-Faktoren mit angebotsseitigen „Pull“-Maßnahmen **koordiniert** werden, um die Akzeptanz zu sichern.
- b. Der neue **Mobilitätsentwicklungsplan**, der derzeit erarbeitet wird, richtet sich nach dem Ziel, das gesamte **Gebiet innerhalb des Wilhelminischen Rings bis 2030** weitgehend **PKW-frei** zu gestalten. Im Rahmen dieses neuen Konzepts soll der Aufbau von attraktiven **klimafreundlichen Alternativen** erarbeitet werden. Detaillierte Vorschläge befinden sich weiter unten in diesem Papier.
- c. Die Stadt bemüht sich, **Wegelängen** zu **reduzieren**, indem sie bei der Entwicklung von Baugebieten und dem Umbau von Stadtquartieren konsequent die Konzepte der **Stadt der kurzen Wege** und der **doppelten Innenentwicklung** umsetzt. Dazu gehören unter anderem eine kompakte Siedlungsstruktur, kurze Wege und eine Nutzungsmischung.
- d. Bei Baugebieten wird stets ein **quartiersbezogenes Mobilitätskonzept** erarbeitet. Dieses ist auf den **Umweltverbund ausgerichtet** und ermöglicht eine **autofreie Umsetzung** des Baugebiets. Unter anderem werden ein **engmaschiges Rad- und Fußwegenetz** und eine Anbindung in einem attraktiven Takt an das **(über)regionale ÖPNV-Netz** realisiert.

(Mehr zu den Maßnahmen c und d im Papier **Details zum Themengebiet Stadtplanung.**)

- e. Die Stadt bemüht sich, **Arbeitswege und Gütertransportwege** zu **vermeiden** und zu verkürzen, indem sie **regionale Wirtschaftskreisläufe** und **Homeoffice** mittels Beratung, Zusammenarbeit bei Konzepten und Vernetzung verschiedener Akteure fördert. Insbesondere durch **Vernetzung** des Einzelhandels mit nachhaltigen lokalen Produzent*innen und Anbieter*innen von Dienstleistungen werden lange Transportwege vermieden.

(Mehr dazu steht im Papier **Details zum Themengebiet Wirtschaft** stehen.)

4 Wuppertal Institut (2020). CO2-neutral bis 2035: Eckpunkte eines deutschen Beitrags zur Einhaltung der 1,5-°C-Grenze. Bericht. Wuppertal, S.77.

- f. Für die Umsetzung einer **ausreichend schnellen Verkehrswende** wird die Stadtverwaltung mit **ausreichend finanziellen und personellen Ressourcen** ausgestattet. Bei der Umsetzung der Maßnahmen wird der Bereich Klimaschutz der Verwaltung, der ebenfalls mit ausreichend finanziellen und personellen Ressourcen ausgestattet wird, miteingebunden.

(Mehr dazu wird in den **Details zum Themengebiet Verwaltung und Politik** stehen.)

2. Pkw-Verkehr:

- a. Die Stadt Braunschweig vergrößert jährlich das PKW-freie Gebiet im Innenstadtbereich, sodass es spätestens **2030** eine **PKW-freie Innenstadt** gibt. Dabei soll das Gebiet innerhalb des City- Rings bis spätestens 2022, innerhalb des Stadtbezirks Innenstadt bis spätestens 2025 und **innerhalb des Wilhelminischen Rings** bis spätestens 2030 autofrei werden. (Der dadurch entstehende Platz kann beispielsweise in Rad- und Fußverkehrsanlagen, Grünanlagen und in Freizeit- oder Außenbewirtschaftungsflächen umgewidmet werden). Ausnahmen sollen für Menschen mit körperlichen Einschränkungen, deren Mobilität ansonsten stark eingeschränkt wäre, gelten. Selbstverständlich sind Busse, Rettungsfahrzeuge, Handwerksbetriebe, Anlieferung an Geschäfte, etc. nicht betroffen. Die **Mobilität** der Menschen wird über die anderen in diesem Papier genannten Maßnahmen **aufrechterhalten** oder sogar verbessert.
- b. Die Stadt Braunschweig schafft bis **2025** ein attraktives **Park-and-Ride-System am Stadtrand** und setzt sich für eine Erweiterung dieses Systems in die Region ein. Das Park-and-Ride-System bietet **Carsharing** an. Die entstehenden Parkplätze sollen mit **Ladesäulen** ausgestattet sein, für das Carsharing werden ausschließlich Fahrzeuge ohne Verbrennungsmotor verwendet.
- c. Die Stadt prüft die Einführung von **Umweltzonen** außerhalb der autofreien Innenstadt in einem möglichst großen Gebiet, die nur von **treibhausgasemissionsfreien Fahrzeugen** befahren werden dürfen.
- d. Die Stadt prüft die Einführung einer **City-Maut für PKW** innerhalb des zu errichtenden Park-and-Ride-Rings (siehe Maßnahme c). Dabei werden die Einführung einer PKW-freien Innenstadt (siehe Maßnahme a) und höhere Preise im Vergleich zum ÖPNV berücksichtigt.
- e. Die Stadt **bewirtschaftet alle Parkflächen** im gesamten Stadtgebiet. Die **Parkplatzgebühren** werden **schrittweise** bis **2025** auf mindestens **2€ pro 30 Minuten Parkzeit** angehoben. Für Anwohner*innen werden günstigere Jahresabos verkauft, die jedoch ebenfalls über die Kosten eines ÖPNV-Jahrestickets hinausgehen.

- f. Die Anzahl an **öffentlichen Pkw-Stellplätzen** wird innerhalb der gesamten Stadt schrittweise bis 2030 weitgehend **reduziert** und in Quartiersgaragen und Park-and-Ride-Parkplätzen zusammengefasst. Die entstehenden Freiflächen werden für Begrünung, Fahrradstellplätze oder ähnliches genutzt.
- g. **Moratorium für Hauptstraßenneubau**, freiwerdende finanzielle Ressourcen werden auf die Schienen- und Radinfrastruktur umverteilt.
- h. Massive **Ausweitung der Ladeinfrastruktur** für den **elektrifizierten Pkw-Verkehr** außerhalb der PKW-freien Innenstadt, es werden **unkomplizierte Bezahlssysteme** eingeführt. Elektrische Fahrzeuge sollen jedoch ausschließlich dann eingesetzt werden, wenn es keine energieeffizienteren Alternativen gibt.

3. ÖPNV:

- a. Die Stadt erhöht die Subventionierung der Braunschweiger Verkehrs GmbH umfassend mit dem Ziel, das **ÖPNV-Angebot bis 2030 zu verdoppeln** und noch günstiger, als in Maßnahme c dargestellt, zu gestalten. Die Stadt prüft dabei die Variante eines 10 Minuten Grundtakt mit zahlreichen neuen (Verstärker-) Linien und die Einführung eines 7,5 Minuten Grundtakt, wie es im Masterplan 100% Klimaschutz vorgeschlagen wird. Insgesamt sollen **Verbindungen** möglichst **schnell, regelmäßig** und **umsteigefrei** möglich sein.
- b. Die Stadt Braunschweig initiiert im Regionalverband Großraum Braunschweig (RGB) eine deutliche **Ausweitung des Angebots im Regionalbahn- und Busverkehr bis 2030**. Auch hier soll die Taktdichte mindestens verdoppelt und ein dichtes Liniennetz aufgebaut werden. Auch der **Bau / die Reaktivierung von Bahnstrecken und Haltestellen** soll unter Berücksichtigung der durch die Klimaschutzmaßnahmen höheren Fahrgastzahlen umfangreich geprüft werden. Für Takterhöhungen notwendige **Streckenausbauten** genauso wie ein Ausbau und eine **Attraktivitätssteigerung von Bahnhöfen** werden umgesetzt, der überregionale ÖPNV wird gut mit dem städtischen ÖPNV vernetzt.
- c. Die Stadt setzt sich im RGB für eine **Überarbeitung des Tarifsystems** mit dem Ziel ein, dass der ÖPNV als echte Alternative zum motorisierten Individualverkehr wahrgenommen wird. Unsere Forderungen bis Anfang **2022** hierzu sind:
 - Das System soll deutlich **preisgünstiger** werden. Möglichkeiten für eine Vergünstigung sind zum Beispiel günstigere Einzeltickets, günstigere Zeitkarten und die Einführung einer ÖPNV-Card 50.
 - Das Tarifsystem soll **übersichtlicher** werden. Die Stadt setzt sich dabei im RGB für eine Prüfung von Maßnahmen ein, wie etwa einer klaren Kommunikation, einer Vereinfachung des Tarifsystems und einer

automatischen Abrechnung des günstigsten Preises am Ende des Monats.

- d. Die Stadt vergrößert ihre Anstrengungen zur **zeitnahen Realisierung** des **Stadtbahn-Ausbaukonzepts** und prüft die **Erweiterung** um zusätzliche **Teilprojekte** auch ins Umland unter Berücksichtigung der durch die anderen genannten Maßnahmen zu erwartenden höheren Auslastung des ÖPNVs. Dafür wird **genügend Personal und Geld** zur Verfügung gestellt, damit an vielen Projekten gleichzeitig gearbeitet werden kann.
- e. Die Stadt setzt sich bei der BSVG dafür ein, ab jetzt **keine neuen Linienbusse mit Verbrennungsmotoren** anzuschaffen. Außerdem wird eine Umrüstung der jetzigen Fahrzeugflotte auf umweltfreundlichere Alternativen wie Wasserstofftechnik und Elektromobilität geprüft. In neuen Fahrzeugen soll stets die Möglichkeit bestehen, **Fahrräder mitzunehmen**.
- f. Eine **Bevorrechtigung des ÖPNV an Ampeln** soll auch im Busverkehr schnellstmöglich flächendeckend umgesetzt werden.

4. Radverkehr:

- a. Die Stadt schafft ab 2021 mindestens 7 km **verhaltenssichere Radverkehrsanlagen** pro Jahr durch Um- oder Neubau, die sich auszeichnen durch **bauliche Trennung** von Fuß- und Kraftfahrzeugverkehr, **kontinuierliche**, möglichst **ruckfreie Führung** mit ebenem Belag, und eine **Breite**, die mindestens dem „**Braunschweiger Standard**“ zuzüglich der jeweiligen Sicherheitstrennstreifen entspricht (2,30m für Einrichtungsradswege und 3,20m für Zweirichtungsradswege, damit diese auch für Lastenräder geeignet sind und Überholen möglich ist).
- b. Die Stadt schafft bis 2030 ein **Radverkehrsnetz** aus nummerierten Fahrrad-Routen, welches alle **Ortsteile miteinander vernetzt**, diese **radial an die Innenstadt anbindet** und eine **schnelle Querung der Innenstadt** ermöglicht und integriert diese in den Fahrradstadtplan. Das Netz wird nach den Kriterien **Sicherheit, Komfort, Umwegfreiheit, lückenlose Führung und Wegweisung**, sowie der Möglichkeit, ein **zügiges Tempo** zu fahren, konzipiert und umgesetzt. Nach Möglichkeit werden hierfür separate Verkehrsführungen wie etwa beim Ringgleisweg angestrebt, die Routen können aber auch über ausreichend breite Radwege nach „Braunschweiger Standard“ oder über Fahrradstraßen mit "Anlieger frei" geführt werden.⁵
- c. Bei der **Planung von Radverkehrsanlagen** geht die Stadtverwaltung von einer **deutlichen Steigerung des Radverkehrs** aufgrund der hier genannten Maßnahmen aus und gestaltet den Verkehrsraum daher mit ausreichender Kapazität.

⁵ Ein Konzept für ein Velo-Routennetz wurde von der Initiative Fahrradstadt Braunschweig erstellt: <https://www.fahrradstadt-braunschweig.de/entwurf-veloroutennetz-2021/> (eingesehen am 22.03.2021).

- d. Die Stadt baut alle Straßen, auf denen Tempo 30 gilt und an denen es keine separaten, dem „Braunschweiger Standard“ entsprechenden Fahrradwege gibt, bis **2022** zu **Fahrradstraßen** um, wenn es rechtlich möglich ist (In Wohngebieten: „Anlieger frei“ und auf stark frequentierten Straßen: „motorisierter Verkehr frei“).
- e. Die Stadt reduziert die **Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h** für motorisierten Individualverkehr bis **2030** im gesamten Stadtgebiet, um die **Sicherheit** des Radverkehrs zu **erhöhen**. Bis 2022 senkt die Stadt das Tempolimit auf allen Straßen innerhalb des Wilhelminischen Rings und ohne baulich getrennten Radweg auch außerhalb auf 30 km/h.
- f. Bei **Umgestaltung von Kreuzungen** setzt die Stadt die **Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)** um.
- g. Die Stadt errichtet mehr **Fahrradstellplätze** auch für Lastenfahrräder und mit Wetterschutz, insbesondere am Bahnhof und dezentral in der Innenstadt, aber auch flächendeckend im öffentlichen Raum und an Kreuzungen.
- h. Die Stadt weitet das neue **Fahrradleihsystem** schnellstmöglich für einen attraktiven Preis auf das gesamte Stadtgebiet aus, insbesondere jedoch am Hauptbahnhof, an Park-and-Ride-Parkplätzen und im Innenstadtbereich. Auch Lastenfahrräder sollen flächendeckend verliehen werden.
- i. Die Stadt Braunschweig initiiert im RGB die Schaffung von weiteren **Radschnellwegen** bis 2025, die an die Velorouten angebunden und für E-Fahrräder geeignet sind. Die bereits geplanten Projekte werden zügig umgesetzt.
- j. Die Stadt setzt sich im RGB für eine **kostenlose Fahrradmitnahme** im Regionalbahn-, Bus- und Stadtbahnverkehr ein.
- k. **Ampelschaltungen** werden für den Radverkehr **optimiert**.
- l. Der **Rechtsabbiegepfeil** für **Radfahrer*innen** soll entsprechend der neuen Version der StVO flächendeckend Anwendung finden.
- m. **Mängel an Radwegen**, auch wenn sie nur den Komfort betreffen, werden nach dem Winter systematisch von der Stadt erfasst und im selben Jahr **beseitigt**.
- n. Die Stadt richtet einen **Winterdienst für Radwege** ein.

5. Fußverkehr:

- a. Bei künftigen Neu- und Umplanungen wird der öffentliche Raum **attraktiv für den Fußverkehr** gestaltet. Dies kann beispielsweise durch mehr **Sitzgelegenheiten, intensive Begrünung** und **ausreichend Platz** geschehen.

(Mehr dazu in den **Details zum Themengebiet Stadtplanung**.)

- b. Die Stadt wandelt Straßen in Wohngebieten, wenn es keinen Durchgangsverkehr gibt, konsequent in **verkehrsberuhigte Bereiche** um.
- c. Die Stadt schafft in Bestandsquartieren genauso wie in Neubaugebieten **Abkürzungen**, die nur für den **Fuß- und Radverkehr** geöffnet sind. Unter anderem sollen die Hauptbahnhofunnel für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen geöffnet werden.

6. Güterverkehr:

- a. Die Stadt prüft ein **City-Maut-System** für den **Güterverkehr** innerhalb des gesamten Stadtgebiets. **Treibhausgasemissionsfreie Transporte** sollen davon **ausgenommen** werden.
- b. Die Stadt Braunschweig prüft, wie sie zu einer deutlichen **Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene** beitragen kann und setzt die erarbeiteten Maßnahmen um. Unter anderem sollen Flächen dafür bereitgestellt werden, dass möglichst viele Produktionsunternehmen einen **Anschluss an das Schienennetz** erhalten können. Neuansiedlungen werden nur an bestehender Infrastruktur zugelassen.
- c. Die Stadt entwickelt ein Konzept für eine **energieeffiziente** und **treibhausgasneutrale City-Logistik**. Dazu werden die Entwicklung von entsprechenden Umschlagstellen gefördert und Flächen für Mikro-Hubs für Kurier-, Express- und Paketdienste und Terminals im kombinierten Verkehr mit automatisierter Verladung bereitgestellt. Insbesondere ein **Transport mit** (mitunter elektrischen) **Lastenrädern** soll stärker unterstützt werden.

7. Flugverkehr:

- a. Die Stadt **beendet** die **Nutzung des Flughafens** Braunschweig-Wolfsburg zu kommerziellen Zwecken **als Verkehrsflughafen**. Die **Forschung** am Flughafen für einen **klimaneutralen Luftverkehr** wird hingegen **unterstützt**. Ziel ist ein klimaneutraler, auf ein Minimum reduzierter Flugbetrieb im kommerziellen und privaten Sektor. Voraussichtlich wird klimaneutrales Fliegen bedeutend teurer als konventionelle Luftfahrt und damit unattraktiver werden. Bis dahin gehört der Flugverkehr zu den klimaschädlichsten Verhaltensweisen. Ambitionen, den Flughafen Braunschweig-Wolfsburg auszubauen sind klimaschädlich und deswegen abzulehnen.