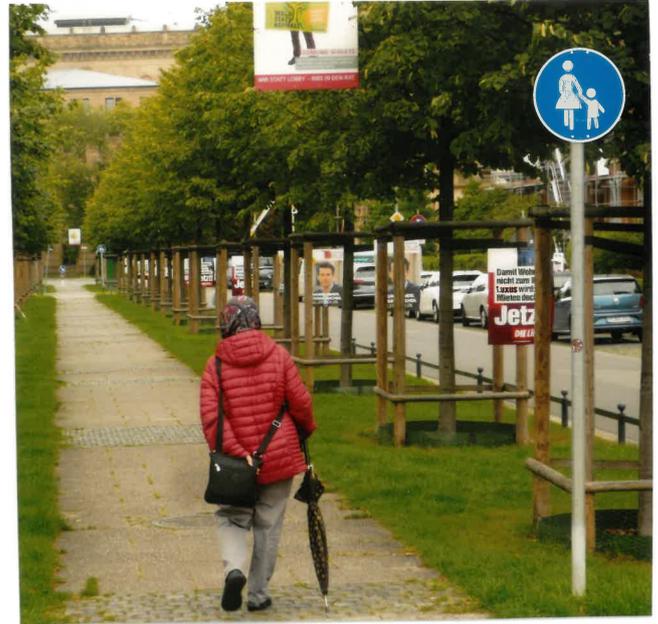


Klima- und Stadtverträgliche Mobilität 2030

Positionen + Empfehlungen zum Mobilitätsentwicklungsplan BS



braunschweiger forum

Warum diese Broschüre ?

Die sachgerechte Beteiligung der BürgerInnen an der Stadt- und Verkehrsplanung ist ein zentrales Anliegen des braunschweiger forums ... und das bereits seit 40 Jahren. Oft sind die BürgerInnen in Detailfragen sachkundiger als die ExpertInnen im Rathaus, zumal dann, wenn sie bestimmte Mängel und Probleme im Verkehrsnetz regelmäßig erleben. Damit die Mängel und Probleme bei den Planungen Berücksichtigung finden (können), müssen diese immer wieder artikuliert werden.

Vor diesem Hintergrund hat sich das bs-forum entschieden, seine Positionen und Empfehlungen zum MEP - BS rechtzeitig öffentlich zu machen. Nachfolgend finden Sie/ findet ihr daher zahlreiche Hinweise zu Themenfeldern, die es aus unserer Sicht zu bearbeiten gilt ... und zu denen wir am Ende konkrete ortsbezogene Aussagen und Entscheidungen von der Politik und der Verwaltung erwarten.

Wir wünschen uns eine lebhafte Diskussion über diese Positionen. Vielen werden sie vielleicht nicht weit genug gehen, anderen „überzogen“ erscheinen. Macht nichts, denn erst im Diskurs entwickeln sich erfahrungsgemäß gute, konsensfähige und nachhaltige Lösungen für den klimagerechten Stadtverkehr von morgen.

Wer steckt hinter der Broschüre ?

Im braunschweiger forum beschäftigen sich mehrere Arbeitsgruppen (AGs) und Arbeitskreise (AKs) mit Fragen des Stadtverkehrs:

- Die AG Radverkehr engagiert sich bereits seit 40 Jahren für verbesserte Bedingungen für RadlerInnen im BSer Stadtverkehr und in der Region.
- Der AK Ringgleis ist seit 1995 aktiv mit Ideen und Aktionen zum Ausbau der Ringgleis-Trasse zu einem stadtumspannenden Freizeit- und Erlebnisweg für Fußgänger und Radfahrende
- MoVeBs, ein gemeinsamer Arbeitskreis mit anderen Vereinen/Gruppen, engagiert sich für die Förderung des ÖPNV in BS, speziell beim Ausbau der Stadtbahnsystems

Auch die AG Stadtgestaltung bringt sich punktuell zu Fragen des Stadtverkehrs ein. Das vorliegende Papier fasst die Positionen der genannten AGs und AKs zusammen.

Kooperationen

Kontakte des bs-forum in verkehrsplanerischen Fragen bestehen zu folgenden Vereinen und Initiativen:

- ADFC-Kreisverband Braunschweig
- VCD-Kreisverband Braunschweig
- Initiative Fahrradstadt Braunschweig
- Bürgerinitiative Radweg jetzt – Völkenrode
- BUND-Kreisgruppe Braunschweig
- Fuss e.V.

Zur Lage

Die städtische Mobilität ist im Wandel. Auch in einer autozentrierten Region wie der unseren ist dies spürbar:

- Die Strahlkraft und die Dominanz des Pkws lassen seit Jahren tendenziell nach.
- Neue Fahrzeuge wie E-Bikes und E-Scooter machen sich im Stadtverkehr breit.
- Sharing-Systeme gewinnen zusehends an KundInnen.
- Die Zahl der Lastenfahrräder zum Einkaufen und Kindertransport nimmt rapide zu.
- ...und mit der Corona-Pandemie gehen auch wieder mehr Menschen zu Fuß.

Die Nahmobilität wird für viele Menschen wichtiger als die „Kilometerfresserei“ auf Geschäfts- oder Urlaubsreisen. Lokale und regionale Ausflugsziele erleben eine ungeahnte Renaissance.

Auch das Verweilen im Freien spielt wieder eine größere Rolle. Straßencafes und Freisitzflächen an Restaurants boomen. Die öffentlichen Räume sind nicht länger nur Verkehrsadern, sondern Treffpunkte und Flanierzonen für BewohnerInnen und Tagesäste aus dem Umland.

Immer mehr Orte in der Stadt werden zur Bühne. Open-air-Events an besonderen „locations“ finden dankbare BesucherInnen und lassen die Stadt in einem anderen Licht erscheinen/erstrahlen.



Verkehrsentwicklungsplan Braunschweig überholt

Sieht man sich den Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Braunschweig (VEP-BS) aus dem Jahr 2001 an, findet sich von diesen aktuellen Trends ... nichts.

Das Handlungskonzept des mittlerweile 20 Jahre alten Planwerks konzentriert/e sich vornehmlich auf den Aus- und Umbau der vorhandenen Verkehrsweeinfrastuktur:

- Neubau von (Schnell)Straßen.
- Verlängerung der Stadtbahnen und der regionalen Buslinien
- Verbesserungen im Radverkehrsnetz (Wegebau, Fahrradstraßen, Abstellanlagen)
- Verträglichere Integration des Autoverkehrs (Geschwindigkeitsbeschränkungen, Tempo 30-Zonen, Parkraumbewirtschaftung, zusätzliche Park + Ride-Angebote) .

Viele bauliche Entwicklungen der letzten und der kommenden Jahre (Neubaugelbiete, Nachverdichtung in vorhandenen Stadtquartieren) und die Veränderungen in der „Schullandschaft“ sind im VEP-BS nicht hinreichend abgebildet.

Auch die veränderten Kaufgewohnheiten (Stichwort: Internethandel) und das drastisch gestiegene Lieferverkehrsaufkommen durch UPS, DHL, Hermes & Co blieben/ bleiben unberücksichtigt. Fragen des Klimaschutzes spiel(t)en nur eine Nebenrolle.



Neuansatz mit dem Integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK 2030)

Mit dem vom Rat im November 2018 verabschiedeten „Integrierten Stadtentwicklungskonzept“ wurde als Rahmenprojekt R 24 die Neuaufstellung eines Mobilitätsentwicklungsplans (MEP-BS) beschlossen.

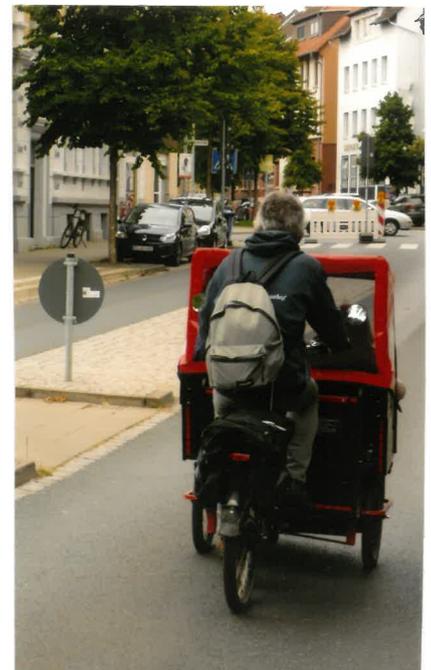
Ziel ist es, die Mobilität in BS künftig ökologischer, ökonomischer sowie stadt- und sozialverträglicher zu machen. Angestrebt wird ein Mix der Verkehrsträger, der für alle Mobilitätsbedürfnisse das passende Angebot bereithält. Auch der Übergang zwischen den verschiedenen Verkehrsarten soll attraktiver gemacht werden. Die Vernetzung der Verkehrsangebote soll im Ergebnis eine energieeffizientere, emissionsarme, komfortable und kostengünstigere Mobilität ermöglichen.

Planerisches Leitbild ist die „Stadt der kurzen Wege“; weitere Ziele sind u.a.:

- die Reduzierung des Verkehrs insgesamt
- Ausrichtung der Siedlungsstrukturen/neuer Stadtquartiere auf das Stadtbahnnetz
- Förderung der Nahbereichsmobilität in und zwischen den Stadtteilen.

Als „strategisches“ Instrument sollen mit dem MEP-BS Strukturen und Standards (auch baulicher Art) definiert werden. Bereits laufende Projekte (z.B. aus dem Bundesverkehrswegeplan oder aus der Regionalplanung des RGB) sollen Berücksichtigung finden.

Eine kritische Bilanz des VEP-BS findet im ISEK 2030 leider nicht statt. Auch mit Aussagen über konkrete Projekte und Maßnahmen hält sich das ISEK weitgehend zurück. Lediglich Großprojekte wie der Ausbau des Stadtbahnnetzes, der zweigleisige Ausbau der „Weddeler Schleife“, die Planung von Radschnellwegen nach WOB, SZ, WF und Vechelde und die Erstellung eines „Flaneur-Plans“ für Fußgänger werden kurz thematisiert.



Stand der Arbeiten am MEP- BS

Zwischenzeitlich haben die Arbeiten am MEP- BS begonnen. Eine erste öffentliche Auftaktveranstaltung fand im September 2020 im Rahmen der „Europäischen Mobilitätswoche“ statt (s. Drucksache DS 19-11064-01).

Im Juni 2021 wurden weitere Veranstaltungen durchgeführt, bei denen von der Stadtverwaltung erste Ergebnisse der „Analyse“ vorgestellt wurden. Im Rahmen einer „Beteiligung-to-go“ gab es an mehreren Standorten im Stadtgebiet (Magnikirchplatz, Hauptbahnhof, Wochenmarkt Weststadt, EDEKA HH-Str., Wochenmarkt Stadtpark) für die Bevölkerung die Möglichkeit, Mängelhinweise und Verbesserungsvorschläge loszuwerden sowie Ideen für die Mobilität der Zukunft in BS zu platzieren.

Im Rahmen einer digitalen Podiumsdiskussion am 17. Juni kamen neben Gästen aus der Wissenschaft auch die Projektbearbeiter und das bs-forum zu Wort. Die Veranstaltung kann auf der städtischen Website <https://mep.braunschweig.de> nachverfolgt werden; dort können auch weiterhin Hinweise zum MEP gegeben werden.



Mobilitätsentwicklungsplan Braunschweig (MEP- BS) **Forderungen und Empfehlungen des baunschweiger forum e.V.**

Fußverkehr

Bedeutung des Fußverkehrs

Angesichts der Verdichtung der Städte, der Zunahme des home-office und auch der Klimakrise gewinnt der Fußverkehr künftig mehr an Bedeutung. Die Wegeinfrastruktur in BS bedarf daher einer näheren Qualitätsüberprüfung.

Alltagswegenetz (im Umfeld von Stadtteil- und Quartierszentren)

Alle Stadtteile und Quartierszentren in BS müssen fußwegemäßig durchgängig gut erreichbar sein; dies gilt auch für Kitas, Schulen und Einrichtungen der Altenpflege.

Zuparken von Gehwegen

Das Zuparken von Gehwegen ist zu unterbinden; in sensiblen Bereichen sind regelmäßige Kontrollen durchzuführen oder bauliche Maßnahmen dagegen zu treffen.

Gemeinsame Geh- und Radwege (Konfliktminderung)

Gemeinsame Geh- und Radwege sind ausreichend breit zu gestalten; Radfahren ist ggf. nur alternativ zuzulassen (Zusatzbeschilderung „Radfahrer frei“)

Barrierefreiheit

Das vorhandene Geh- und Parkwegenetz in BS ist auf Barrierefreiheit zu überprüfen; Defizite sind nach Prioritäten zu beseitigen.

Beleuchtung/ soziale Sicherheit

Die wichtigsten Gehwege und die Fußgängerzonen sind zu beleuchten, damit sie auch in der dunklen Jahreszeit ganztägig sicher benutzbar sind.

Bänke und Ruhezeiten

An wichtigen Gehwegen sowie in den städtischen Parkanlagen sind Bänke zum Ausruhen vorzusehen; diese sind regelmäßig zu warten.

Querungshilfen an/von Hauptverkehrsstraßen

An allen Hauptverkehrsstraßen sind auf wichtigen Wegebeziehungen Querungshilfen für Fußgänger vorzusehen (Mittelinselfen oder Fußgängersignalanlagen).

Wartezeiten an Ampeln

Die Querungszeiten von Fußgängern an Ampelanlagen mit hohem Fußverkehrsaufkommen sind zu optimieren (z.B. Ermöglichen von Diagonalquerungen und/oder Einrichten einer zweiten Fußverkehrsgrünphase pro Ampelumlauf).

Zustand von Parkwegen

Die Hauptwege in städtischen Parkanlagen sind regelmäßig zu pflegen und zu reinigen. Die für den Ausbildungsverkehr bedeutsamen Wege durch Parkanlagen sind in den Winterdienst einzubeziehen.

Mehr-Jahres-Programm

Die Maßnahmen zur Verbesserung des Fußverkehrs in BS sind in einem Mehrjahresprogramm zusammenzustellen und nach Prioritäten zu ordnen.

Fahrradverkehr

Netzentwicklung

Der Ausbau eines flächendeckenden Radverkehrsnetzes mit sicheren und komfortablen Verbindungen zwischen dem Zentrum und den Stadtteilen und weiter in die Region trägt zum Erreichen der Klimaziele bei; Netzlücken sind zu schließen.

Maßnahmen für besseren Radverkehr in BS zügig umsetzen

Das im Juli 2020 vom Rat beschlossene Maßnahmenpaket für besseren Radverkehr in BS ist räumlich zu konkretisieren und zügig umzusetzen. Bei den entsprechenden Planungen sind die Radfahrverbände angemessen und frühzeitig zu beteiligen.

Velorouten und Radschnellwege zeitnah realisieren

Besondere Bedeutung hat die zeitnahe Planung und Realisierung von Velorouten und Radschnellwegen, da diese - auch im Hinblick auf die zunehmende Rad-E-Mobilität - neue Nutzergruppen anziehen werden. Eine erste Veloroute ist spätestens bis zum Jahresende 2022 fertigzustellen.

Fahrradstraßen und -zonen

Die Fahrradstraßen in Braunschweig sind im Hinblick auf Gefährdungen der Radfahrenden durch parkende Kfz zu überprüfen. Die Neuausweisung von Fahrrad-zonen ist ggf. durch bauliche Maßnahmen zu flankieren.

Radverkehrsführungen an Knotenpunkten verbessern

Die Erkennbarkeit der Radverkehrsführungen an verkehrsreichen Knotenpunkten ist durch Rotmarkierungen der Radfurten zu verbessern (Rotfurten-Programm). Auch signaltechnische Verbesserungen für den Radverkehr wie die Schaffung einer zweiten Grünphase pro Ampelumlauf oder Grünzeitverlängerungen sind zu prüfen.



Qualitätssicherung an Radwegen

Der Benutzbarkeit vorhandener Radwege und Radfahrstreifen ist durch Befahrungen regelmäßig zu kontrollieren (Qualitätssicherung). Bauliche Mängel sind zeitnah zu beseitigen, Reinigung und Winterdienst auf den Hauptstrecken zu intensivieren.

Endausbau Ringgleisweg

Der vollständige Ausbau des Ringgleisweges im Süden und Osten ist fortzuführen, die Wegweisung entsprechend anzupassen.

Neubau einer Fahrradstation am Bahnhof

Der bei der Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes vorgesehene Bau einer neuen Fahrradstation am Hauptbahnhof ist zu konkretisieren und schnell zu realisieren.

Mehr Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt

Bei der Entwicklung von Pocketparks und der Revitalisierung von Geschäftsflächen in der Innenstadt sind weitere Abstellmöglichkeiten für Räder und Ladesäulen für E-Bikes vorzusehen.

Zählungen des Radverkehrs

Entlang höherfrequenzierter Radwege/-routen im Stadtgebiet sind Zählgeräte zur automatischen Erfassung des Radverkehrs zu installieren. Die erhobenen Daten sollten auch für weitere Analysen genutzt werden.

Sicherheitskampagnen

Zur Erhöhung der Radfahrersicherheit sind von Zeit zu Zeit öffentliche Informationskampagnen durchzuführen. Diese sind auch an andere Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, E-Roller-Fahrer, Autofahrer) zu adressieren.



Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Nutzung von ÖPNV-Förderprogrammen

Die (weitere) Stärkung des ÖPNV kann einen wesentlichen Beitrag zum Erreichen der Klimaziele leisten; die vorhandenen Förderprogramme des Bundes und des Landes sind daher umfassend zu sichten und zu nutzen.

Stadtbahnausbaukonzept (StadtBahnPlus)

Das Stadtbahnausbaukonzept ist weiterzuentwickeln; die entsprechenden Projekte sind zeitnah gemäß den gesetzten Prioritäten umzusetzen. Bei allen Planungsschritten sind die BürgerInnen in geeigneter Form zu beteiligen.

Nutzergerechte Taktung, Fahrplangestaltung

Ebenso wichtig wie der Ausbau des Stadtbahn- und Linienbusnetzes ist eine nutzergerechte Taktung der Linienverkehre. Bei gebrochenen Verkehren sind auch die Übergänge nutzerfreundlich zu gestalten.

Ausbau von Bushaltestellen und Busspuren

Der barrierefreie Umbau von Haltestellen ist fortzusetzen. Zur Vereinfachung des Umsteigens sind an Knotenpkt. weitere kombinierte Bus-/Tramspuren einzurichten.

ÖPNV-Bevorrechtigung und Busschleusen

An Knotenpunkten sind die straßenverkehrsrechtlichen und signaltechnischen Möglichkeiten zur ÖPNV-Beschleunigung zu nutzen (vermehrter Einsatz auch von Busschleusen).

Bike & Ride / Pendlerparkplätze

An den Haltestellen sind weitere Fahrradabstellanlagen (an wichtigen Haltestellen, auch überdacht) zu bauen. An den Endhaltestellen der Stadtbahnlinien sind ausreichend viele Pendlerparkplätze vorzuhalten.



Fahrradmitnahme in Bussen und Bahnen

Die Fahrradmitnahme in den Stadtbahnen und längerfristig auch in den Bussen ist gantztägig zu ermöglichen (zumindest während der Schulferien).

Verknüpfung mit Regionalbahnen und Regiobussen

Die Übergänge von Bussen und Stadtbahnen zum Regionalverkehr sind nutzerfreundlicher zu gestalten (kurze Wege, ausreichende Übergangszeiten, Fahrplan-kordinierung).

Mobilitätsberatung, Kampagnen

Angebotsänderungen im ÖPNV sind durch Informationskampagnen (auch im Inter-net) zu ergänzen / zu flankieren.

Tariffbildung / Tarifzonen

Die Tariffbildung muss einfach und nachvollziehbar sein. Für kurze Fahrten ist ein Kurzstreckentarif vorzusehen.

Nachtverkehre

An den Wochenenden sind attraktive Nachtverkehre vorzuhalten, die auch an den Stadtrand und in den „Speckgürtel“ führen.

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Stauanalyse(n)

Verglichen mit anderen Großstädten kommt man in BS mit dem Kfz recht stauarm vorwärts. Stauanfällige Strecken wie die z.B. Wolfenbütteler Str. oder die Bevenroder Str. sind hinsichtlich der Stauursachen näher zu analysieren.

Straßennetz(ausbau)

Die bauliche Qualität des bestehenden Straßennetzes ist zu gewährleisten. Erwei-terungen des Braunschweiger Straßennetzes erfolgen nur noch zur Erschließung neuer Wohn- und Gewerbegebiete/-bauten.

Umgestaltung von Straßen (inbes. Ortseingänge und Ortsdurchfahrten)

Verkehrsreiche Straßen, in denen besondere Ansprüche an die Aufenthaltsqualität des Fuß- und Radverkehrs bestehen, sind gemäß einer zu erstellenden Prioritätsliste ganzheitlich umzugestalten (dies gilt insbesondere für die Ortsdurchfahrten).



Verkehrsbeschränkungen (v.a. Lärmschutz)

An Hauptverkehrsstraßen sind die gesetzlich vorgeschriebenen Lärmwerte durch Geschwindigkeitsbeschränkungen und/oder Verkehrsberuhigungsmaßnahmen einzuhalten.

Grüne Wellen / Verkehrsbeeinflussung

An den innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen ist die Stetigkeit des Verkehrsflusses im MIV durch Grüne Wellen und andere verkehrsbeeinflussende Maßnahmen an den Knotenpunkten auch während der Hauptverkehrszeiten sicherzustellen, sofern sie nicht der Bevorrechtigung des ÖPNV entgegenstehen..

Leit- und Informationssysteme

Zur Reduzierung der Kfz-Emissionen sind die fahrzeugbezogenen Assistenzsysteme mit den vorhandenen Leit- und Informationssystemen entlang der innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen zu vernetzen.

Förderung alternativer Antriebe / E-Fahrzeuge

Die städtische Fahrzeugflotte (Dienstfahrzeuge, Lkws, Reinigungsfahrzeuge) wird bis zum Jahr 2030 auf E-Antrieb umgestellt; dabei sind auch Leasing-Angebote verstärkt zu berücksichtigen.

Verkehrsberuhigung in Wohngebieten / Tempo 30

In Wohn- und Sammelstraßen sind weitergehende Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung des Kfz-Verkehrs zu prüfen und nach Prioritäten umzusetzen.

Parkraumbewirtschaftung in Wohngebieten

In verdichteten städtischen Wohngebieten ist die Zahl neuer Stellplätze auf das Mindestmaß zu begrenzen; die gesetzlich vorhandenen Möglichkeiten zur Parkraumbewirtschaftung sind zu nutzen. Letzteres gilt insbesondere für die Innenstadt.

Park & Ride (permanent / saisonal)

Die vorhandenen Park & Ride-Plätze im Stadtgebiet sind bedarfsgerecht zu ergänzen. Verkehrsspitzen bei Sonderveranstaltungen und in der Vorweihnachtszeit ist durch kostengünstige temporäre P&R-Angebote zu begegnen.



Wirtschaftsverkehr

Städtische Betriebsfahrzeuge

Die Umstellung des Fahrzeugparks der Stadtverwaltung und der städtischen Gesellschaften auf emissionsarme Antriebe ist zu beschleunigen, das Fahrtenaufkommen durch entsprechende Einsatzplanungen (weiter) zu reduzieren.

Störungen durch privaten Lieferverkehr reduzieren

Mit den zunehmenden Bestellungen im Internet hat sich das Fahrtenvolumen im Wirtschaftsverkehr (insbesondere im Paketdienstleistungsverkehr) in den letzten Jahren deutlich erhöht. Die dadurch ausgelösten Störungen im fließenden und ruhenden Straßenverkehr (u.a. durch Lieferhalts auf Fahrbahnen in stauanfälligen Bereichen) sind zu minimieren.

Notwendige Fahrten zur Innenstadt sichern (City-Logistik)

Die Ver- und Entsorgung der Innenstadtläden ist durch entsprechende Regelungen (Lieferzeiten in Fußgängerbereichen, Lieferzonen) sicherzustellen. Eine Bündelung von Warenlieferungen mittels City-Logistik / Warenhubs trägt zur Verkehrsreduzierung bei.

„Letzte Meile“

Die finale Zustellung sollte vermehrt über Lastenräder und Kleinfahrzeuge mit E-Antrieb erfolgen; entsprechende Förderprogramme des Bundes für die Fahrzeugbeschaffung sind auszunutzen.

Lärmschutz

Störender gewerblicher Güterverkehr ist nach Maßgabe der StVO zu begrenzen (z. B. durch Nachtfahrverbote in Wohn- und Mischgebieten). Auch örtliche Gewichts- und Geschwindigkeitsbeschränkungen dienen dem Lärmschutz und der Erhaltung der Verkehrsweginfrastruktur.

Intermodale Verknüpfungen

Die vorhandenen Schnittstellen zum überregionalen Schienen-, Wasserstraßen- und Straßennetz (Hafenanlagen, Terminals) sind nachfragegerecht auszubauen. Auch kleinere dezentrale Stationen für intermodale Verknüpfungen gilt es modellhaft zu entwickeln.

Reisebusse

Die vorhandenen Haltestellen-Standorte für Reisebusse am Hauptbahnhof und am Rande der Innenstadt sind benutzerfreundlicher zu gestalten und ggf. um weitere Standorte zu ergänzen.

Schienentransporte modellhaft fördern

Die neue Bahnstadt sollte als Modellvorhaben für emissionsarme und umweltfreundliche, intelligente Mobilität entwickelt werden (Smart-City). Dabei sollten auch vorhandene nahegelegene Bahngleise mitgenutzt bzw. reaktiviert werden.

Klima- und umweltbezogene Aspekte

Flächenversiegelung begrenzen

Die beim Ausbau von Verkehrsanlagen entstehenden Bodenversiegelungen sind eingriffsnah zu kompensieren. Flächen für den ruhenden Verkehr (Parkplätze, Abstellanlagen) sind nur in dem unbedingt notwendigen Umfang zu versiegeln.

Trennwirkungen vermeiden

Verkehrsanlagen zerschneiden nicht selten zusammenhängende Landschafts- und Naturräume. Die Trennwirkung durch Verkehrsanlagen (auch bei Anlagen für den nicht-motorisierten Verkehr) ist auf ein Mindestmaß zu begrenzen.

Verkehrsanlagen begrünen

Zum Schutz gegen Überhitzungen sind neue Verkehrsanlagen nach Möglichkeit zu begrünen (z.B. Rasengleise beim Stadtbahnausbau, Pflanzung straßenbegleitender Bäume/Hecken, Dachbegrünung von Garagen).

Regenwasser sammeln

Zur Entlastung der Kanalisation ist das Regenwasser von großen Verkehrsflächen in Teilen auf Retentionsflächen zu sammeln und/oder zu versickern. Die Retentionsflächen sind naturnah zu gestalten.

Luftqualität kontrollieren

Die Abgas- und Feinstaubbelastungen an verkehrsreichen Plätzen sind kontinuierlich zu messen und auf die Einhaltung der gesetzlichen Standards hin zu kontrollieren. Bei wiederholten Überschreitungen der Grenzwerte sind temporäre Fahrverbote zu prüfen und umzusetzen.



Neubaugelbiete gut ein- und anbinden

Beim Neubau von Wohnquartieren ist auf eine gute Ein- und Anbindung (besonders des nicht-motorisierten Verkehrs) in die vorhandenen Verkehrsnetze zu achten. Für größere Wohnquartiere sind Konzepte zur Verkehrsvermeidung erforderlich. Die Flächen für den ruhenden Kfz- Verkehr sind zu begrenzen und städtebaulich zu integrieren (z.B. in Tiefgaragen, Sammelgaragen).

Klimaschutz thematisieren

In den Bildungseinrichtungen (Schulen, Berufsbildende Schulen, Erwachsenenbildung) sind Möglichkeiten und Konzepte eines klimagerechten Verkehrsverhaltens in einem stärkeren Maße als derzeit zu thematisieren. Dabei ist auf das Know-How und die Ortskenntnisse der örtlichen Vereine und Einrichtungen zurückzugreifen.

Regelmäßige Berichterstattung

Über die zum Klimaschutz ergriffenen Maßnahmen ist den politischen Gremien und in den Medien zeitnah zu berichten. Die Wirkung der Maßnahmen (insbesondere im Verkehrsbereich) ist zu evaluieren. Alle 2-3 Jahre ist darüber ein zusammenfassender Bericht vorzulegen.

Impressum:

Herausgeber: braunschweiger forum e.V.
Fotos und Text: Dipl.-Ing. Hans-W. Fechtel / Dr. Arndt Gutzeit
Erscheinungsdatum: November 2021



braunschweiger **forum**

Verein zur Förderung
bürgernaher Stadtplanung e.V.

Spitzwegstr. 33
38106 Braunschweig
AB/Fax: 0531/ 89 50 30

Homepage: www.bs-forum.de
E-Mail: fechtel@bs-forum.de

