Glossar
städtischer Mobilität

Was versteckt sich hinter den Fachbegriffen der städtischen Mobilität? Hinter den Fachbegriffen verbergen sich wichtige Instrumente, um die Stadt Braunschweig ihre Mobilitätsentwicklungsplanung effizienter und innovativer zu gestalten – in Hinsicht auf Ökologie, Ökonomie, Sicherheit, Nachhaltigkeit, Komfort und Lebensqualität und unter Berücksichtigung sozialer Aspekte.

geteilte Mobilität

Geteilte Mobilität beschreibt Sharing-Angebote, bei denen das Teilen von Fahrzeugen im Mittelpunkt steht. Beispiele hierfür sind unter anderem Car-Sharing, Bike-Sharing, E-Tretroller-Sharing oder auch Ride-Sharing.

Umweltverbund

Der Begriff „Umweltverbund“ umfasst die umweltfreundlichen Verkehrsmittel und Verkehrsarten – zu Fuß gehen, Radfahren, die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel.

ruhender Verkehr

Der ruhende Verkehr beinhaltet parkende, haltende oder nicht fahrbereite Fahrzeuge.

MIV

Der „Motorisierte Individualverkehr“ bezieht sich auf die persönliche Nutzung von Verkehrsmitteln, die motorbetrieben sind – also Pkw, Motorroller, Motorräder (auch mit E-Antrieb).

ÖPNV

Hinter der Abkürzung „ÖPNV“ verbirgt sich der Begriff öffentlicher Personennahverkehr. Er umfasst die öffentliche, zumeist lokale Bereitstellung von Verkehrsmitteln auf Straße, Schiene und Wasser.

Dieses Glossar stellt einen Ausschnitt der umfangreichen Fachbegriffe des Verkehrs dar. **Weitere spannende Informationen rund um das Thema Mobilität findet ihr z. B. in unserer Prozesszeitung unter mep.braunschweig.de**

Beteiligung
2020

Im Jahre 2020 wurde im Rahmen der Analysephase die Bevölkerung zum Zustand der verschiedenen Verkehrsträger in Braunschweig befragt. Nachfolgend findet ihr einige Stimmen aus der Beteiligung zum Zustand der Mobilität in Braunschweig. Die gesamte Dokumentation der Beteiligung findet ihr auf unserer Homepage.

- „Ampelschaltung nicht fahrradfreundlich“
- „Teilweise sehr schlecht beleuchtet.“
- „Es fehlt teilweise an Parkmöglichkeiten“
- „Verbindungen sind zum Teil zu langsam, Umstiege sind zum Teil nicht koordiniert“
- „Barrierefreiheit durch krasses Kopfsteinpflaster wie an vielen Stellen in der Altstadt mangelhaft“
- „Der Straßenzustand in Braunschweig ist überwiegend gut“
- „Es gibt gute Verbindungen in die Stadtmitte“
- Teilweise werden Fahrradstraßen durch Autos dominiert“
- „Die Fahrradwege sind teilweise sehr eng und die Beschaffenheit ist nicht komfortabel“
- „Schlechte Ampelschaltung und hohes Verkehrsaufkommen führen zu Behinderungen“
- „Die Taktung ist zu bestimmten Tages- und Nachtzeiten verbesserungswürdig“
- „Es gibt gute Straßenverbindungen in und um die Stadtmitte sowie mit dem Umland“
- „Häufig parkende Pkw auf Radverkehrsanlagen“
- „Stadtbesuche ausschließlich für effiziente Besorgungen, keine Einladung zum Verweilen“
- „Fehlende Verlässlichkeit der Verbindungen wegen Verspätung“

Strategische Zielfelder
Braunschweig – Gemeinsam – Bewegen

Umweltgerechte Mobilität

– Klimafreundlich, emissionsarm und energieeffizient für eine gesunde Stadt –
Verkehrsbedingte Emissionen vermindern | Stadt der kurzen Wege etablieren

Erreichbarkeit sichern und fördern

– Gute Mobilitätsangebote für alle Verkehrsträger –
Wirtschaftsstandorte stärken | Pendlerverkehre optimieren | Erreichbarkeit der Stadt, der Stadtteile und Nahversorgungsstandorte fördern

Der Mensch als Maßstab

– Mobilität stadt- und sozialverträglich organisieren, für mehr Lebensqualität in Braunschweig –
Stadtraum angemessen und attraktiv gestalten | Mobilität ressourcenschonend und erhaltend organisieren

Mobilität für alle

– Gleichberechtigten Zugang, um gesellschaftliche Teilhabe für alle zu gewährleisten –
Zielgruppenorientierte Planung forcieren | Barrierefreie und selbstbestimmte Mobilität als Grundsatz der Planung | Daseinsvorsorge für Stadt und Region sichern

Selbstverständlich unterwegs

– Sicher, komfortabel und einfach mobil sein –
Verkehrssicherheit erhöhen | Inter- und multimodale Angebote weiterentwickeln | Einfachen Zugang und unkomplizierte Nutzung ermöglichen

Mobilität der Zukunft

– Digitalisierung mitdenken und intelligente Ansätze der Mobilität fördern –
Smart Mobility fördern | Innovative Mobilitätsthemen weiterentwickeln

oder unter mep.braunschweig.de/mep

Bleiben Sie gesund!

Der Weg zum
Mobilitätsentwicklungsplan

Phase I-II Analyse

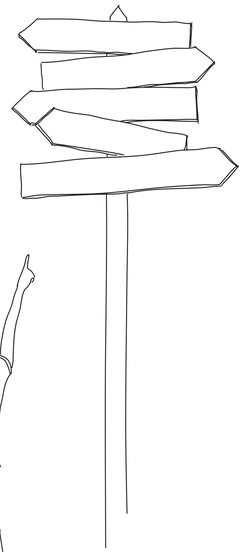
In der I und II Phase identifizieren die Fachplaner*innen Lücken und Mängel im Verkehrsnetz. Dazu werden Daten und Karten analysiert und die Straßen von Braunschweig zu Fuß erkundet. Eine besondere Rolle kommt hier den Braunschweigerinnen und Braunschweigern als Expert*innen zu. Sie geben den Fachplaner*innen wichtige Hinweise bei welchen Verbindungen und Verkehrsmitteln der Schuh drückt.

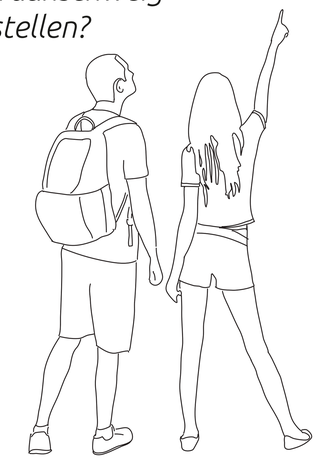
Welche Defizite und Potenziale gibt es im Verkehrsnetz?

Phase III Leitbilder

Erste utopische Zukunftsbilder wurden erarbeitet. Sie zeigen mögliche Stoßrichtungen auf, in die sich die Mobilität in Braunschweig entwickeln könnte. Die Braunschweigerinnen und Braunschweiger bewerten und diskutieren diese Zukunfts- und Leitbilder und erstellen ganz eigene Vorschläge.

Welche Zukunftserzählungen können wir uns für die Mobilität in Braunschweig vorstellen?





Phase IV Szenarien

Die ausgearbeiteten Zukunftsbilder liegen vor. Die Bürgerinnen und Bürger von Braunschweig machen erste Vorschläge zu Maßnahmen, die zur Erfüllung der Zukunftsbilder notwendig sind. Zusammen gestalten wir die Grundlage zur konkreten Szenarioentwicklung für die Fachplaner*innen.

Welche Szenarien und Maßnahmen brauchen wir für unseren Verkehr in Braunschweig?

Phase V Zielszenario

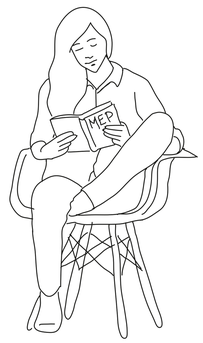
Das Zielszenario ist das finale Zielbild des Mobilitätsentwicklungsplans. Das Zielszenario und die Maßnahmen werden zusammen mit den Bürgerinnen und Bürgern diskutiert und bewertet. Daraus können Prioritäten für die Umsetzungsplanung abgeleitet werden.

Wie sieht das Zielszenario für unsere Mobilität aus?

Phase VI Unser Mobilitätsentwicklungsplan

Der Mobilitätsentwicklungsplan enthält konkrete Maßnahmen, Zuständigkeiten und Kosten. Die Ergebnisse werden während einer Abschlussveranstaltung vorgestellt. Zudem entsteht eine finale Publikation, die den gesamten Prozess illustriert.

Das ist unser MEP für Braunschweig!



Vororientierung → **Analysephase** → **Zielszenario Braunschweig** → **Zielszenario Braunschweig** → **Aktions- & Umsetzungsplan** → **Beschlussfähiger MEP**

2020 · Juni 2021 · Sep. 2021 · 2022 · 2023

Beteiligungs-meilensteine · fachliche Ausarbeitung →

Bleiben Sie gesund!

Bitte tragen Sie eine Maske · 1,5m · Bitte halten Sie Abstand · Bitte niesen Sie in Ihre Armbeuge

MITMACHEN!

Braunschweig Löwenstadt

Unser Mobilitäts-Entwicklungs-Plan

Braunschweig – Gemeinsam – Bewegen

Jetzt mitmachen und informieren auf **mep.braunschweig.de**

Bleiben Sie gesund!

Analyse
Phase II-III

KFZ-Verkehr

Erste Befunde

Die Braunschweigerinnen und Braunschweiger benutzen bei knapp der Hälfte ihrer täglichen Fahrten und Wege das Auto. Der Pkw-Bestand in Braunschweig ist in den letzten Jahren auf 143.000 Pkw angestiegen, davon rd. 2 % mit rein elektrischem Antrieb.

Braunschweig verfügt über ein gut ausgebautes Straßennetz.

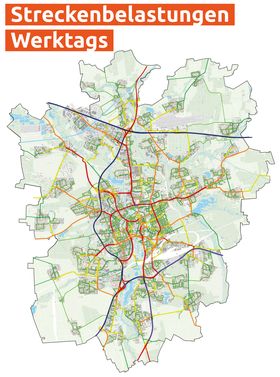
Neben den Hauptstraßen mit Tempo 50 gibt es umfangreiche Bereiche, auf denen bereits Verkehrsberuhigung mit Tempo 30 gilt.

Nur zu den Spitzenzeiten morgens und nachmittags zeigen sich vereinzelt hohe Auslastungen mit Staus. Zu den übrigen Zeiten fließt der Kfz-Verkehr ohne größere Beeinträchtigungen.

Unfälle und Staus auf der A2 führen zu Umleitungsverkehr durch die Stadt, verbunden mit erheblichen Verkehrsbehinderungen.

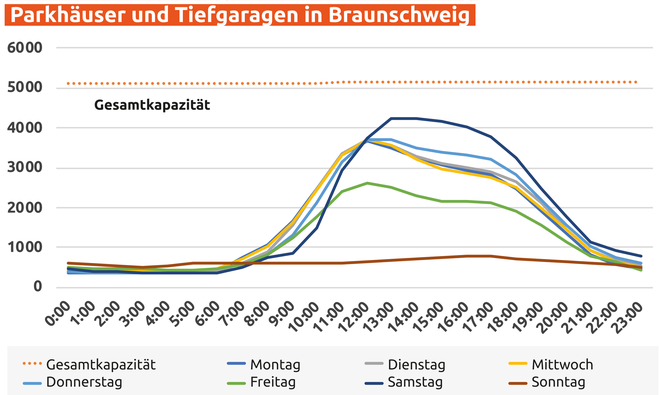
Es besteht kaum Parkdruck in der Innenstadt, die Parkhäuser und Tiefgaragen verfügen in Normalwochen zu allen Zeiten noch über ausreichend Kapazitäten

Streckenbelastungen Werktags



Verkehrsmengen in Kfz/Tag
- bis 2.500
- bis 5.000
- bis 10.000
- bis 20.000
- bis 20.000
- bis 60.000
- >60.000

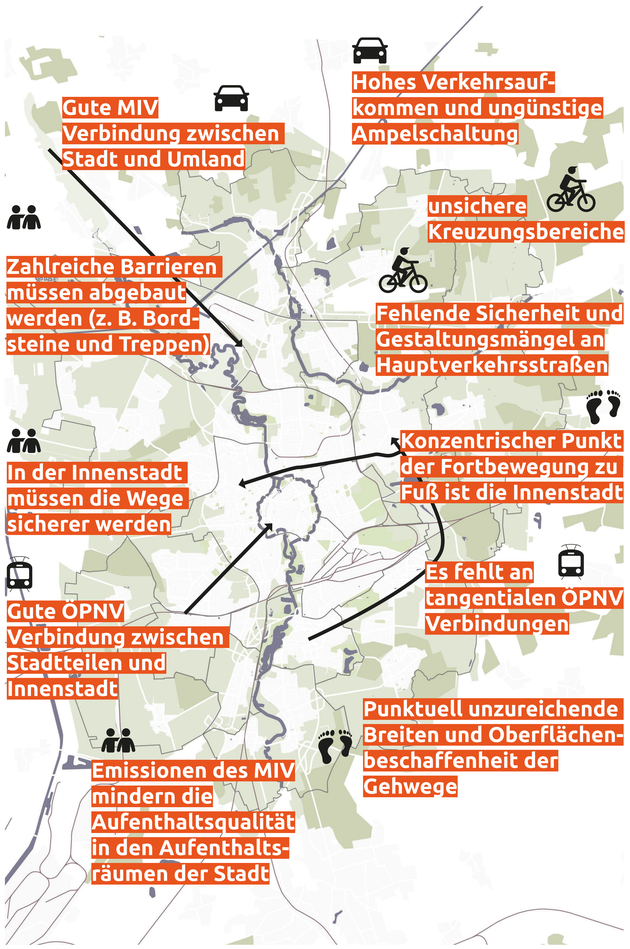
Durchschnittliche tägliche Gesamtauslastung Parkhäuser und Tiefgaragen in Braunschweig



Beteiligung
2020

Rückmeldungen

Während der Beteiligung im September 2020 identifizierten die Bürgerinnen und Bürger von Braunschweig Missstände und Potenziale im Mobilitätsnetz von Braunschweig. Einige Erkenntnisse sind nachfolgend dargestellt.



Die gesamte Dokumentation der Beteiligung 2020 findet ihr unter mep.braunschweig.de

Bleiben Sie gesund!

Analyse
Braunschweig – Gemeinsam – Bewegen

Fahrradverkehr

Erste Befunde

Mehr als jedes 3. In Deutschland verkaufte Fahrrad im Jahr 2020 war mit einem Motor ausgestattet.

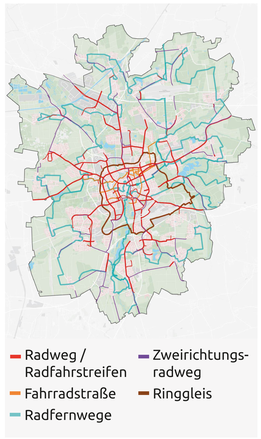
Das Radverkehrsnetz besteht überwiegend aus getrennten Geh- und Radwegen. Schutz- und Radfahrstreifen sind hingegen wenig verbreitet.

Im innerstädtischen Bereich gibt es zahlreiche Fahrradstraßen. Es lässt sich fast die gesamte Innenstadt auf Fahrradstraßen umrunden.

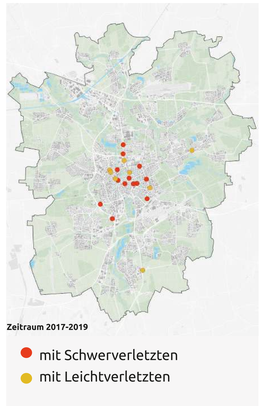
Es gibt in Braunschweig zahlreiche Einbahnstraßen, die für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben sind.

Hauptverkehrsachsen weisen Defizite in den Bereichen Sicherheit und Gestaltung auf. Auf einigen Abschnitten wichtiger Verbindungsachsen sind die vorhandenen Radverkehrsanlagen zu schmal, wie zum Beispiel auf der Hagenbrücke und auf dem Mittelweg.

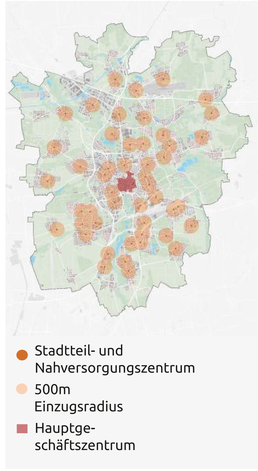
Radrouten Wegweisungen



Unfallhäufungsstellen im Radverkehr



Zentren und Versorgungsbereiche



Fußverkehr

Erste Befunde

Das Zu-Fuß-Gehen ist die elementarste Fortbewegungsart: alle Verkehrsteilnehmenden sind immer auch Fußgänger*innen.

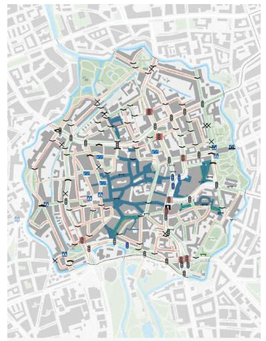
Die Herausforderung einer barrierefreien/-armen Gestaltung gewinnt in einer alternden Gesellschaft zunehmend an Bedeutung.

Gut 35% der zurückgelegten Wege der Braunschweiger Bevölkerung sind kürzer als 2 km. Über 62 % sind sogar kürzer als 5 km.

Zahlreiche Quartiere sind fußläufig gut mit Einrichtungen des täglichen Bedarfs erschlossen (z.B. östliches Ringgebiet, Weststadt, Heidberg/Melverode).

Es sind Konflikte mit unterschiedlichen Nutzer*innen zu beobachten, wie z.B. parkende Kfz auf dem Gehweg, gemeinsame Rad- und Fußverkehrsnutzung in schmalen Seitenräumen.

Fußverkehr Innenstadt



Breite der Fußverkehrsanlagen*
- bis 2m
- 2m - 2,5m
- über 2,5m

Querungshilfen
- Fuß LSA*
- Mittelinsel
- Unterführung
- abgesenkter Bordstein
- Fußgängerüberweg

Fußverkehr
- Sitzangebote
- Barriere
- Verkehrsberuhigt
- TLS teilweise vorhanden
- TLS* vorhanden
- Fußgängerzone

*2,5m= Regelmaß
*LSA= Lichtsignalanlage
*TLS= Taktiles Leitsystem (Thema Barrierefreiheit)

Weitere spannende Grafiken und Inhalte werden in einem Zwischenbericht zusammengefasst und veröffentlicht.

Analyse
Braunschweig – Gemeinsam – Bewegen

Analyse
Phase II-III

Das Vorgehen

Im September 2020 wurden die Bürgerinnen und Bürger zum Zustand der verschiedenen Verkehrsmittel befragt. Zusammen mit den Analysen der Planer*innen und Hinweisen aus dem Expertenkreis, dem wissenschaftlichen Beirat, der Verwaltung und Politik ergeben sich erste Befunde zur Mobilität in Braunschweig.

Alternative Mobilität

Erste Befunde

Sharing-Angebote in Braunschweig: Carsharing, Bike-Sharing und E-Scooter.

Während das Ausleihen und Abstellen von Autos und Fahrrädern über Stationen erfolgt, lassen sich E-Scooter innerhalb festgelegter Zonen flexibel nutzen.

62 Carsharing-Autos verteilen sich auf 48 Stationen; ca. 100 Fahrräder verteilen sich auf 20 Stationen; insgesamt 3 E-Scooter-Anbieter stellen über 500 E-Scooter zur Verfügung.

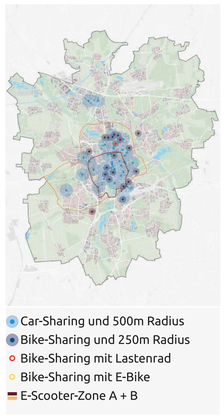
Räumlicher Schwerpunkt der Angebote und gute Abdeckung liegt in der Innenstadt und im östlichen sowie nördlichen Ringgebiet.

Weiter außerhalb liegende Ortsteile sowie das westliche Ringgebiet und die Weststadt haben noch Abdeckungslücken.

Geringes Angebot an Lastenrädern und E-Bikes an Bike-Sharing-Stationen.

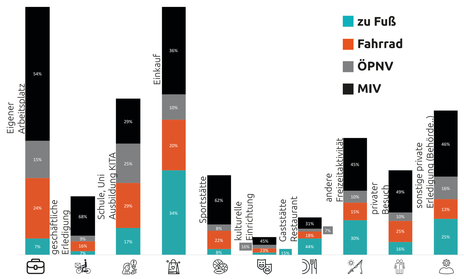
Wohnungsbau und alternative Mobilitätsangebote werden bereits zusammen gedacht (z.B. Lichtwerk-Höfe).

Sharing Angebote



Allgemeine Fakten zur Mobilität

Verkehrsmittelwahl – nach Wegezweck



Erste Befunde

Die Braunschweigerinnen und Braunschweiger machen am Tag im Durchschnitt 3,5 Fahrten und Wege, davon die meisten für Freizeitaktivitäten und private Erledigungen (40%), weniger zum Einkaufen (20%) und zur Arbeit (20%). Dabei legen sie im Schnitt ca. 30 km pro Tag zurück.

Im Vergleich mit anderen Großstädten hat Braunschweig eine leicht überdurchschnittliche Radverkehrsnutzung, dagegen eine etwas unterdurchschnittliche ÖPNV-Nutzung.

Der Pkw wird auf dem Weg zum Arbeitsplatz am häufigsten genutzt – das Fahrrad mit am häufigsten auf den Wegen zur Schule, Uni, Kita oder dem Ausbildungsplatz.

Das Oberzentrum Braunschweig hat starke Verflechtungen mit dem Umland. Täglich pendeln 103.000 Menschen zu ihrem Arbeitsplatz nach Braunschweig ein oder aus Braunschweig heraus. Gemeinsam mit den anderen Fahrtzwecken, z.B. Einkaufen, Ausbildung, Arztbesuche etc. werden täglich insgesamt über 400.000 Fahrten von und nach Braunschweig unternommen, davon 90% mit dem Pkw.

Weitere spannende Grafiken und Inhalte werden in einem Zwischenbericht zusammengefasst und veröffentlicht.

Verkehrsmittel-vernetzung

Erste Befunde

Intermodale Schnittstellen ermöglichen einen Umstieg von einem Verkehrsmittel auf ein Anderes.

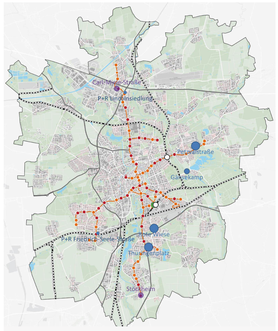
Insgesamt gibt es in Braunschweig schon diverse Schnittstellen, an denen ein bequemer Wechsel von Verkehrsmitteln möglich ist (z.B. Hauptbahnhof, Rathaus, Bahnhof Gliesmarode).

44 Stadtbahnhaltestellen haben Radabstellanlagen – das ist etwas mehr als die Hälfte der insgesamt 81 Stationen.

Das dichte ÖPNV-Angebot in Braunschweig bietet ein hohes Potenzial für die Verknüpfung mit dem Radverkehr.

Vor allem in Stadtteilen im Westen besteht noch Potenzial für weitere Park+Ride-Parkplätze.

Radabstellanlagen Stadtbahn



Wirtschafts-verkehr

Erste Befunde

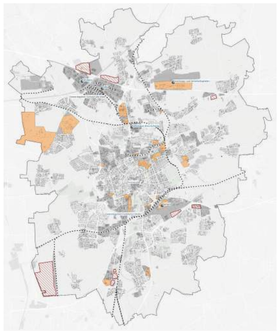
Zum Wirtschaftsverkehr gehören Fahrten zu Dienstleistungs- und Wirtschaftszwecken mit schweren (Lkw) und leichten (Lieferwagen) Nutzfahrzeuge sowie mit dem Lastenrad oder Pkw.

Bundesweit werden innovative Logistikkonzepte erprobt, z.B. die finale Zustellung per Lastenrad (Stichwort „letzte Meile“).

Braunschweig verfügt über eine sehr gute Anbindung an das überregionale Schienen- und Straßennetz. Auch der Binnenhafen ist für den Wirtschaftsverkehr gut erreichbar und dient als gutes Beispiel einer intermodalen Verkehrsverknüpfung: Schiene, Wasser, Straße.

Eine wachsende Menge an Lieferverkehren und Sendungsvolumen stellt die gesamte Stadt (vom Wohnquartier über Gewerbestandorte bis zur Innenstadt) und die Paketdienstleistungsunternehmen vor große Herausforderungen.

Wirtschaftsverkehr



Öffentlicher Personennahverkehr

Erste Befunde

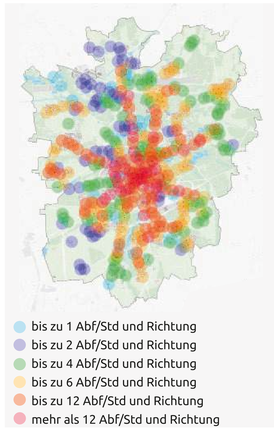
Pro Jahr nutzen über 41 Mio. Menschen die Angebote der BSVG. Die Stadtbahn bildet das Rückgrat des ÖPNV in Braunschweig. Auf den stärksten Strecken z.B. am Rathaus werden täglich über 23.000 Personen befördert.

Braunschweig verfügt über ein dichtes ÖPNV-Netz mit Stadtbahnen und Bussen. Nur rd. 2% der Bewohner*innen bzw. Beschäftigten haben längere Wege als 500m zur nächsten Haltestelle.

Die Stadtbahnbeschleunigung an den Ampeln funktioniert überwiegend gut, wohingegen die Busse an Ampeln nicht bevorrechtigt werden und zu Spitzenzeiten mit im Stau stehen.

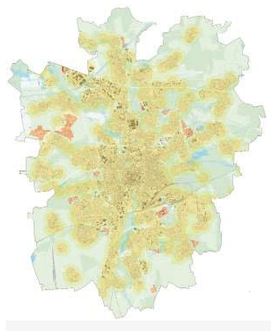
Zwischen den Stadtteilen fehlt es häufig an direkten Querverbindungen. Damit ergeben sich lange Fahrzeiten, die mit dem Bus zum Teil 3 – 4 mal so lange dauern wie mit dem Pkw.

Haltestellenbedienung werktags 06:00 - 09:00



Die Karte zeigt, wie häufig die Haltestellen von Stadtbahn und/oder Bus in der Stunde angefahren werden.

Haltestellen-Einzugsbereiche



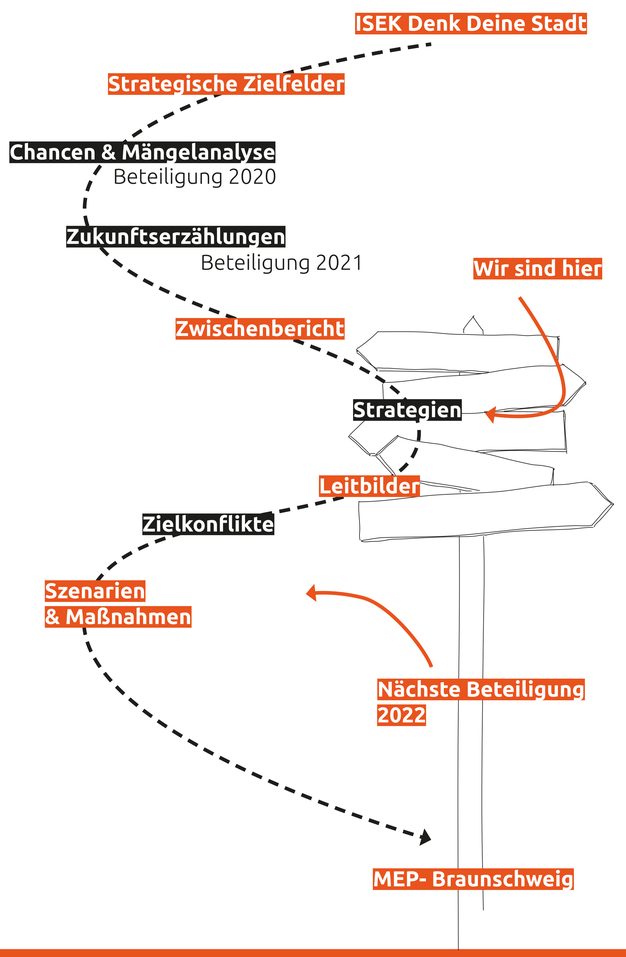
Bleiben Sie gesund!

Nächste Schritte

MEP Braunschweig

Auf Grundlage der durch die Planer*innen durchgeführten Analyse der Mobilitätssituation in Braunschweig und den Ergebnissen der Beteiligung werden erste Strategien entwickelt, die für die Umsetzung der strategischen Zielfelder des MEP notwendig sind. Die strategischen Zielfelder und Strategien werden mit der Verwaltung, Politik und Expert*innen diskutiert und weiterentwickelt. Die Ergebnisse werden in einem Zwischenbericht gebündelt. Dieser bildet die Basis für die Erarbeitung der Szenarien und Maßnahmen für eine zukunftsfähige Mobilität. Zusammen mit den Bürger*innen werden die Szenarien und Maßnahmen im Jahr 2022 diskutiert und ausgearbeitet.

Die Nächsten Prozessschritte



Beteiligung

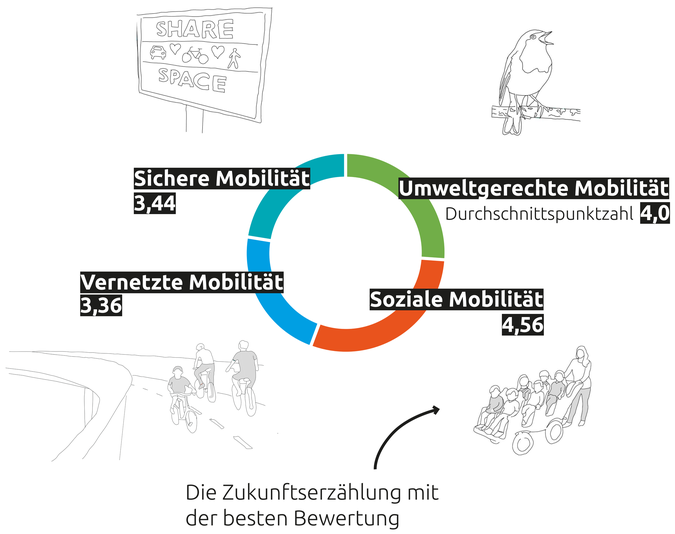
Juni 2021

Im Juni 2021 wurde eine breit angelegte Beteiligung gestartet. Ziel war es die Go`s und No Go`s der Entwicklung der Mobilität von Braunschweig abzufragen. Abgeleitet aus den strategischen Zielfeldern wurden Zukunftserzählungen entwickelt. Diese ersten überspitzten Visionen sollten teilweise radikale Veränderungen bei einer Realisierung der Zielfelder aufzeigen und eine Diskussion darüber anstoßen.

Wichtige Schlagwörter der Teilnehmenden

#Ausbau Radverkehrsnetz
#Schnelligkeit
#Sicherheit
#Mensch vor Maschine
#sozialverträgliche Mobilität
#barrierefreie Mobilität
#Ausbau städtischer Grünflächen
#Park&Ride
#Barrierefreie und sichere Gehwege
#Ausbau ÖPNV

Die Teilnehmer*innen hatten die Möglichkeit die Zukunftserzählungen von 1 weniger wünschenswert bis sehr wünschenswert 5 zu bewerten. Hier ist das durchschnittliche Gesamtergebnis dargestellt.



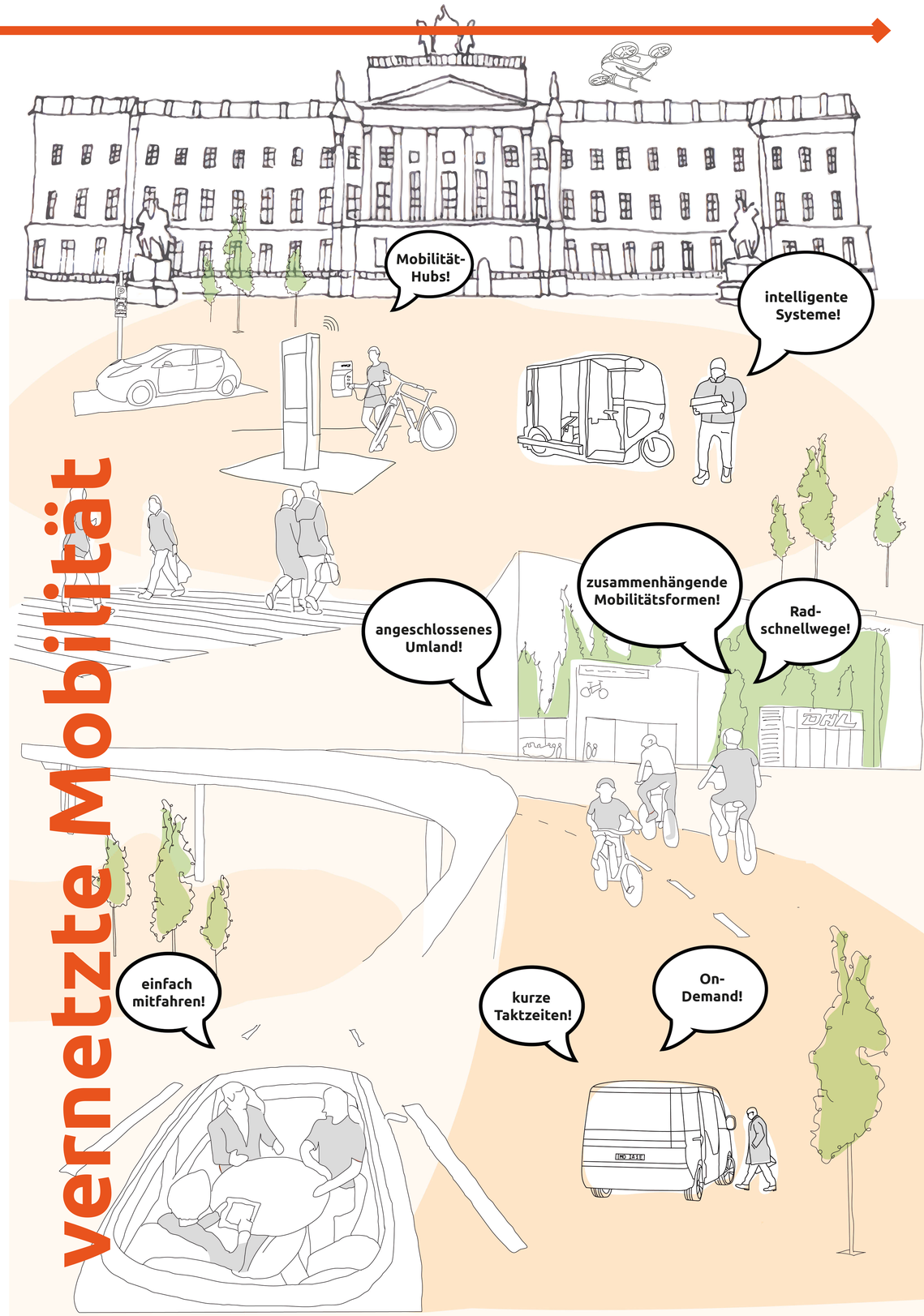
Die Zukunftserzählung mit der besten Bewertung

Die gesamte Dokumentation unter: mep.braunschweig.de

Bleiben Sie gesund!

Zukunftsskizze

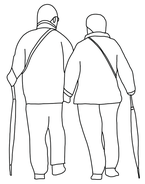
Braunschweig – Gemeinsam – Bewegen



strategisches Zielfeld

Braunschweig – Gemeinsam – Bewegen

Mobilität für alle



Mit einer zielgruppenorientierten Planung werden die Mobilitätsbedürfnisse definierter Zielgruppen herausgearbeitet, um eine nutzerorientierte Mobilitäts- und Angebotsplanung sowie Gestaltung umzusetzen. Barrierefreiheit und selbstbestimmte Mobilität werden als Grundsatz der Planung verankert. Insgesamt werden die Verkehrssicherheit und die soziale Sicherheit erhöht. Neben Infrastruktur, Sprache, Gestaltung und Ticketing sind auch barrierefreie Zu- und Übergänge herzustellen. Weitere Zugangsbarrieren werden abgebaut. Mobilität wird die Daseinsvorsorge für Stadt und Land, stärkt den Zusammenhalt zwischen den Stadtteilen und steht für die Vernetzung mit der Region. Die Mobilität ist dabei sozialverträglich als Grundlage für Alle zu gestalten.

Umweltgerechte Mobilität

Verkehrsbedingte Emissionen (Klimagase und Luftschadstoffe) werden vermindert. Die Ziele hin zu einer umweltgerechten Mobilität beinhalten die Förderung und den Ausbau des Umweltverbunds, von klimafreundlicher Mobilität und klimaneutralen (alternativen) Antrieben und dessen Infrastruktur. Auch die Weiterentwicklung und Etablierung zu einer Stadt der kurzen Wege trägt erheblich zu einer umweltgerechten Mobilität bei. Die Vorgaben des Lärmaktionsplans und des Klimaschutzkonzepts müssen dabei beachtet werden. Die Prüfung von lärmreduzierenden Maßnahmen bei Neubau und Sanierung sowie die Prüfung des Lärmschutzes in besonders belasteten Bereichen ist vorauszusetzen. Verkehrsvermeidung wird durch Innenentwicklung sowie Nutzungsmischung erfolgen (z.B. Standortanalyse Nahversorger).

Stimmungssbild aus der Beteiligung

Von insgesamt 449 Beteiligungsrückmeldungen, sprachen sich 97 Befragte für eine autofreie Innenstadt aus. 11 Teilnehmer*innen bewerteten die autofreie Innenstadt negativ.

-11 | +97

Autofreie Innenstadt

+ reduziert die Lärmbelastung
+ freie Flächen entstehen für anderweitige Nutzungen
+ verbessert das Stadtklima

-12 | +10

Induktive Lademöglichkeiten

- hohe Kosten - Gelder könnten für andere Maßnahmen genutzt werden
- auch E-Autos sollten nicht in der Innenstadt fahren
+ die Möglichkeit zum Umstieg auf E-Mobilität sollte gegeben sein

#breite Fuß- und Radwege
+ 58

#Barrierefreiheit
+ 92

#aussterbende Innenstadt
-5

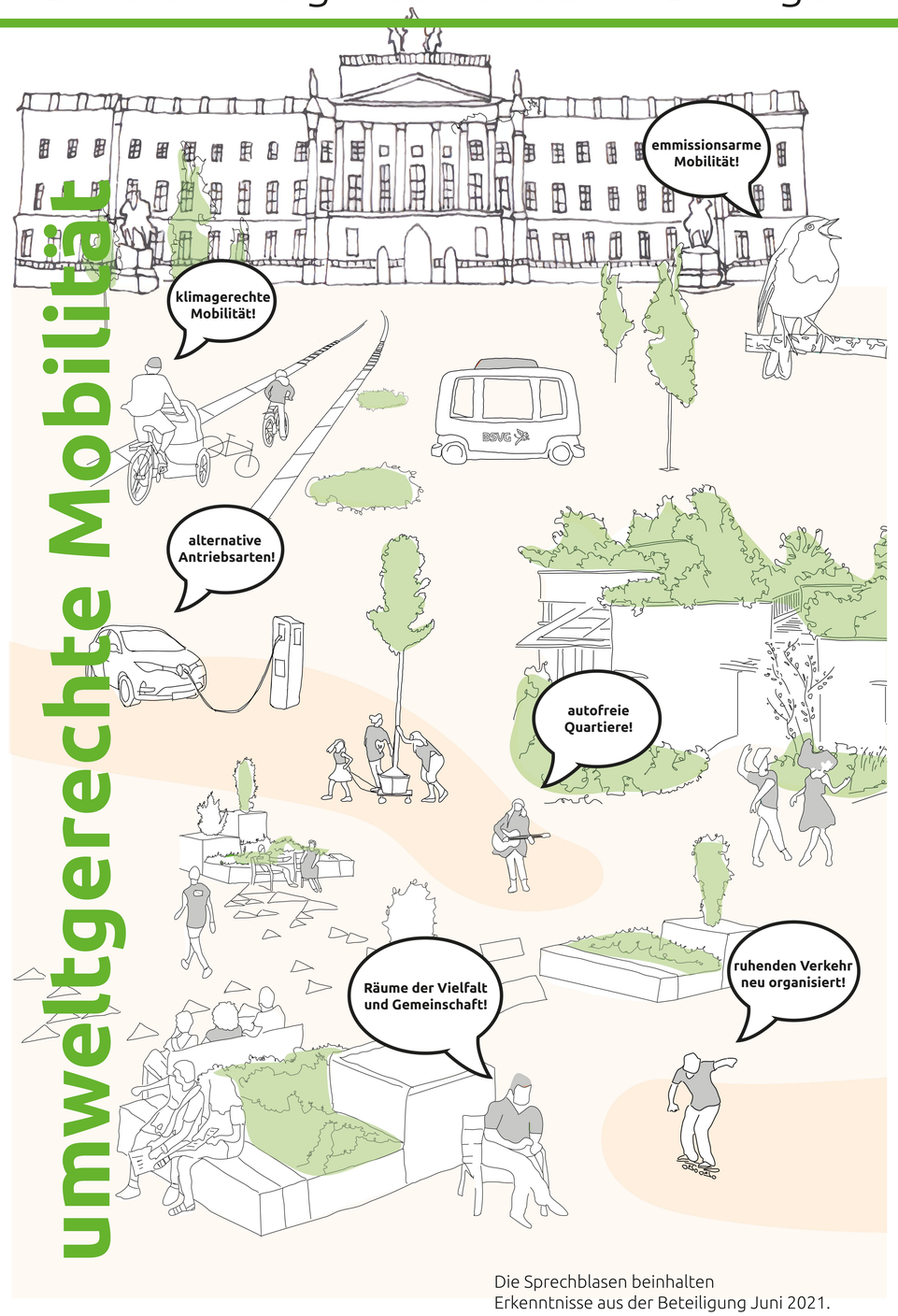
#Einschränkungen
-6

Ruhe
+ 32

grün
+ 142

Zukunftsskizze

Braunschweig – Gemeinsam – Bewegen



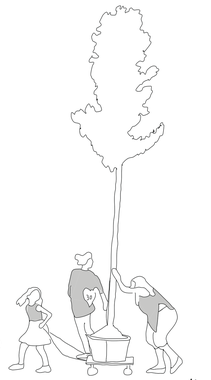
Die Sprechblasen beinhalten Erkenntnisse aus der Beteiligung Juni 2021.

Bleiben Sie gesund!

Bitte tragen Sie eine Maske
1,5m
Bitte halten Sie Abstand
Bitte niesen Sie in Ihre Armbeuge

strategisches Zielfeld

Der Mensch als Maßstab



Ziel der Mobilitätsplanung ist eine dem Menschen angemessene, attraktive Gestaltung des Verkehrsraumes. Dafür werden aktuelle Verkehrsangebote weiterentwickelt und ein Konzept für den Aus- und Umbau der Infrastruktur aller Verkehrsträger entwickelt. Der ruhende Verkehr für die Verkehrsarten Rad, MIV, Sharing und Wirtschaft wird optimiert und besser organisiert. Für die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur werden gewissen Standards angesetzt, die als „Leitplanke“ für die Stadtplanung gilt. Ziel ist es eine ausgewogene Verteilung des Verkehrsraums zu erreichen und Aufenthaltsqualität zu allen Tageszeiten zu schaffen. Insgesamt wird eine bessere Auslastung bestehender Verkehrsmittel und Infrastrukturen angestrebt.

Stimmungssbild aus der Beteiligung

Von insgesamt 449 Beteiligungsrückmeldungen, sprachen sich 31 Befragte für Sharingsysteme aus. 24 Teilnehmer*innen bewerteten ein Sharingsystem als kritisch.

	-24	+31
Bike	-8	+4
Car	-8	+10

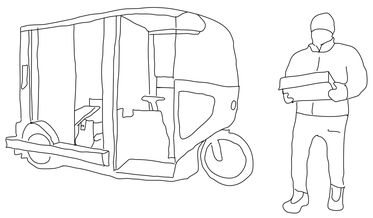
Sharing Angebote

+ verringert das Verkehrsaufkommen
- schränkt die Privatsphäre und Flexibilität ein
- Auto ist kein persönlicher Besitz/Eigentum mehr
- primär sollte der ÖPNV ausgebaut werden

Bleiben Sie gesund!

strategisches Zielfeld

Erreichbarkeit sichern und fördern



Der Standort Braunschweig als Oberzentrum wird gestärkt. Dabei spielt die gute Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen und Einrichtungen von regionaler Bedeutung eine zentrale Rolle. Pendlerverkehre werden optimiert und der Umweltverbund auf Arbeitswegen und Dienstreisen /-fahrten gestärkt. Die Erreichbarkeit der Stadtteile und Nahversorgungsstandorte wird gefördert, indem Fuß- und Radverkehrsverbindungen ausgebaut und ÖPNV-Anbindungen sichergestellt werden. Darüber hinaus wird die stadtteilbezogene Nahmobilität gefördert. Dienst- und Servicefahrten (KEP-Dienstleister) werden gestärkt und City Logistik innovativ gestaltet. Mit intelligenten Konzepten im Bereich Mobilität wird Braunschweig als Wirtschaftsstandort herausstechen.

Stimmungssbild aus der Beteiligung

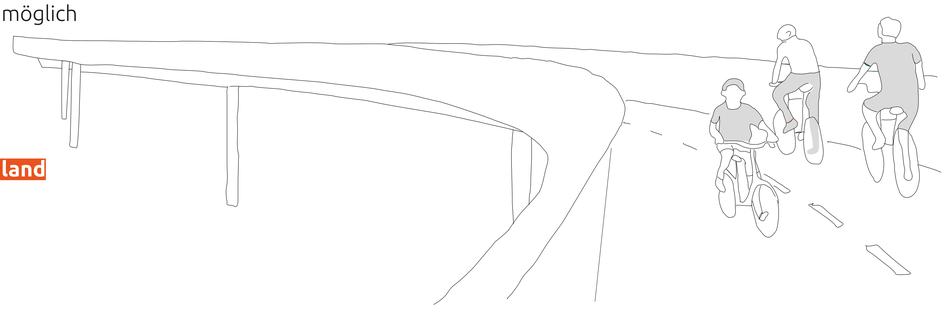
Von insgesamt 455 Beteiligungsrückmeldungen, sprachen sich 107 Befragte für einen kostenlosen öffentlichen Nahverkehr aus. 18 Teilnehmer bewerteten einen kostenfreien ÖPNV negativ.

-18 +107

Kostenfreier ÖPNV
+ auch Geringverdiener sollten Nahverkehr nutzen können
+ verringert innerstädtischen MIV

-4 +30

Busfahrbahn
+ schneller und pünktlicher Busverkehr möglich
+ fördert den öffentlichen Nahverkehr
- benötigt Platz



 # Fahrrad
+ 47

#Anbindung Umland
+32

#Radschnellwege
+96

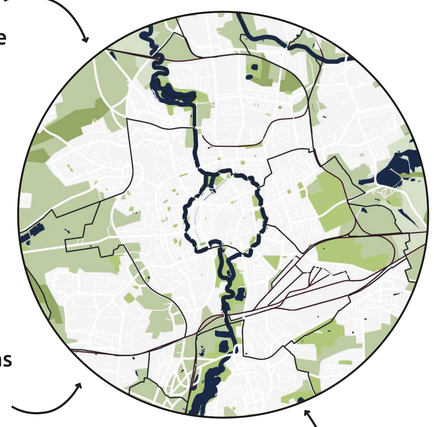
Beteiligung
Juni 2021

Bürgerinnen und Bürger wünschen sich für das Jahr 2035+

Nahverkehr kostenlos oder 365€ im Jahr? In jedem Fall sollten öffentliche Verkehrsmittel günstiger werden; gut ausgebaut und verlässlich sein.

Autofreie Zonen in der Innenstadt sind vielen Teilnehmenden wichtig. Durch gute Anbindungen aus dem Umland kann jeder profitieren.

Braunschweig 2035+



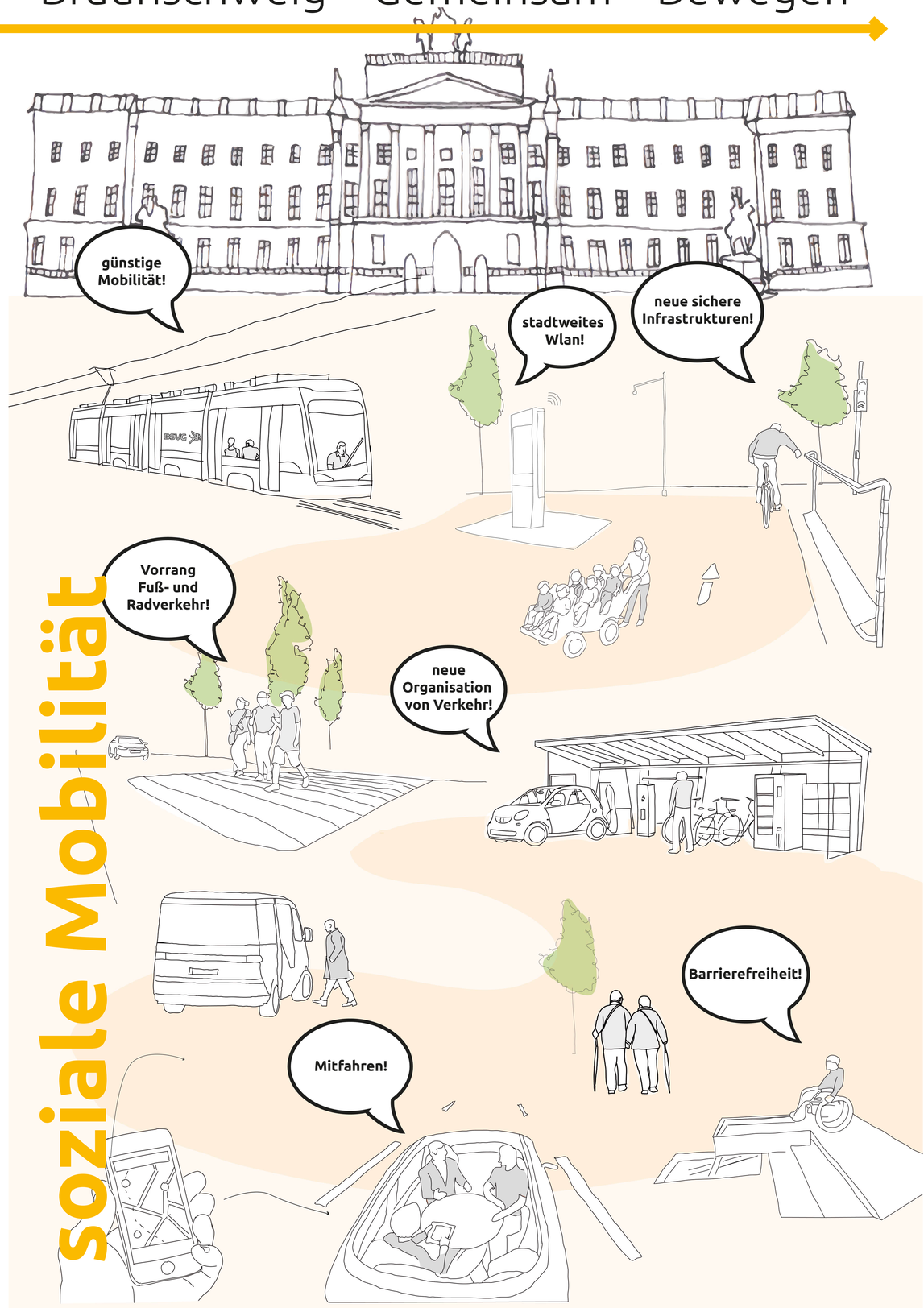
Durch breite Fahrradstraßen wird das Fahrradfahren in Braunschweig attraktiver. Park & Ride Möglichkeiten sind wichtig um Anreize zu schaffen.

Für Bürger:innen die MIV nutzen möchten, sollte das E-Autos durch Ladestationen eine gute Alternative bieten.

Die Mobilitätsplanung in Verbindung mit Grünstreifen tragen zu einem guten Stadtklima bei und steigern die Lebensqualität.

Bleiben Sie gesund!

Zukunftsskizze
Braunschweig – Gemeinsam – Bewegen



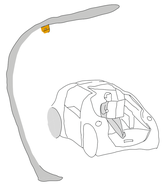
strategische Zielfelder

MEP Braunschweig

Selbstverständlich unterwegs

Die Vision Zero gilt als oberstes Ziel für alle Mobilitätsformen. Es werden sichere Infrastrukturen, Verkehrsflächen, Haltestellen und Schulwege geschaffen.
Bei Planungsvorhaben gilt es auch das subjektive Sicherheitsgefühl zu berücksichtigen. Mit einer zielgruppenspezifischen Verkehrserziehung wird ein weiterer Beitrag zu Verkehrssicherheit geleistet. Inter- und Multimodale Angebote werden weiterentwickelt, indem eine intelligente Mobilitätsplanung erfolgt und die Verknüpfung der Mobilitätsangebote vereinfacht wird. Beispielsweise wird durch flexiblere Kombinationsmöglichkeiten zwischen den Verkehrsangeboten eine einfache und attraktive Nutzung der Verkehrsmittel ermöglicht. Der Zugang zu Verkehrsmitteln wird komfortabel und einfach möglich sein.

Mobilität der Zukunft



Das strategische Zielfeld beinhaltet eine verkehrsmittelübergreifende Digitalisierungsstrategie (z.B. WLan an Haltestellen, Handyparken, Echtzeitdaten, Mobilitäts-App…). Mit einer digitalen Vernetzung der Verkehrsangebote und einem intelligenten Verkehrsmanagement wird die Zugänglichkeit zu den Verkehrsmitteln erleichtert und attraktiviert, indem nahtlose Übergänge zwischen den Verkehrsträgern gewährleistet sind. Dies fördert die Inter- und Multimodalität, also die Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel auf den täglichen Fahrten und Wegen. Innovative Mobilitätsthemen werden weiterentwickelt, indem neue Mobilitätsformen und technische Innovationen im Alltag gefördert werden und Forschung zugelassen wird (sichere Reallabore), wodurch auch Standortvorteile für die Stadt Braunschweig entstehen.

Stimmungssbild aus der Beteiligung

Von insgesamt 430 Beteiligungsrückmeldungen, sprachen sich 75 Befragte für ein Tempolimit von 3o km/h aus. 56 Teilnehmer bewerteten ein Tempolimit 30 negativ.

-56 | +75

Tempolimit 30
+ verbessert die Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer
- es muss mehr Zeit für Strecken aufgewendet werden

-78 | +23

Autonome Fahrzeuge
- haben einen höheren Energieverbrauch zu herkömmlichen Fahrzeugen
- weiterhin viele Fahrspuren für Autos nötig
- die Maschine steht weiter vor dem Menschen

#Abbiegeassistent (LKW)
+ 14

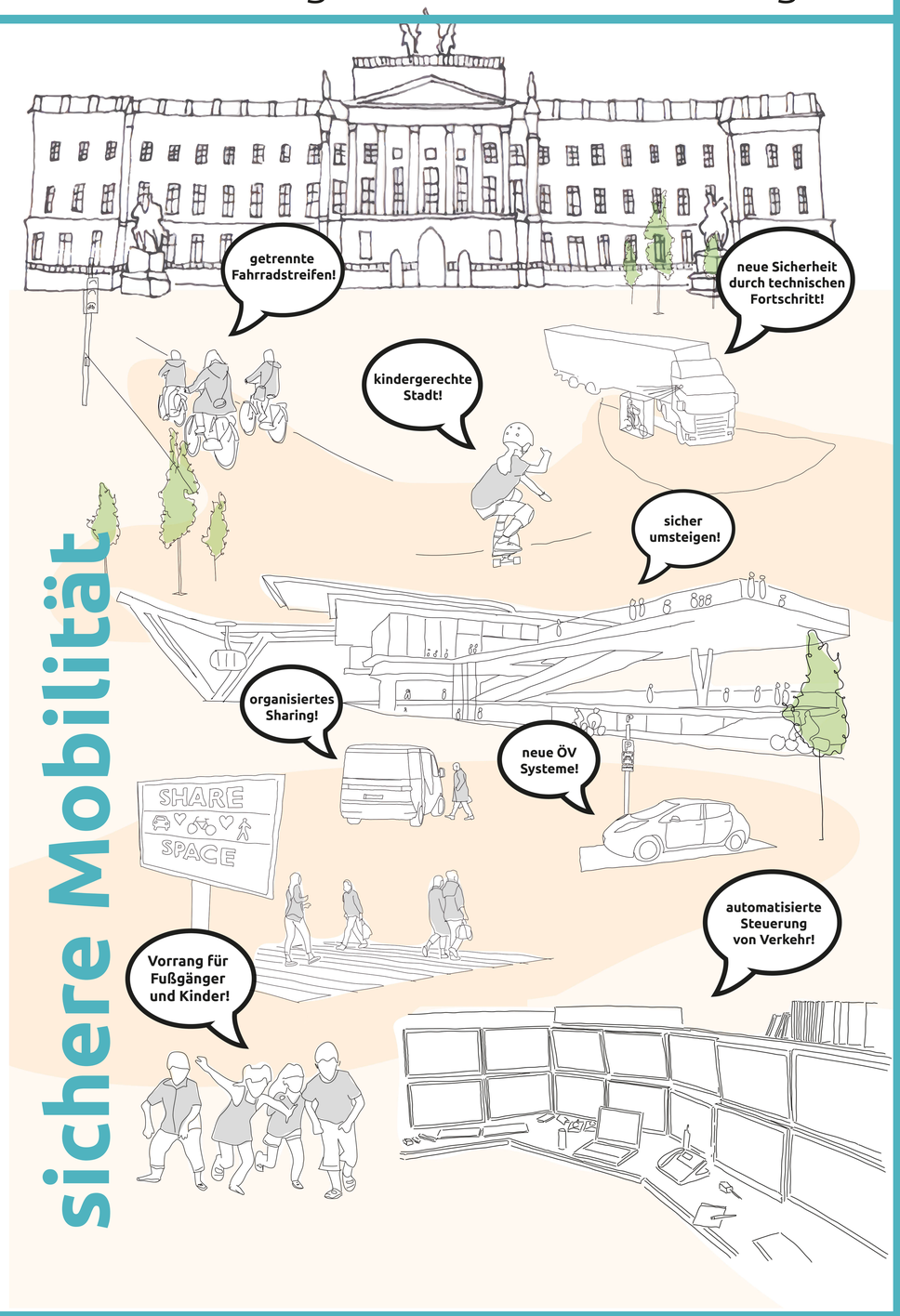
#Kindergerecht
+ 91

#Überwachung
-12

#Elternshuttle abschaffen
+ 14

Zukunftsskizze

Braunschweig – Gemeinsam – Bewegen



Bleiben Sie gesund!
Bitte tragen Sie eine Maske
1,5m
Bitte halten Sie Abstand
Bitte niesen Sie in Ihre Armbeuge

MEP

Unser Mobilitäts-Entwicklungs-Plan

Braunschweig – Gemeinsam – Bewegen

Jetzt informieren auf
mep.braunschweig.de