

Braunschweig
Löwenstadt

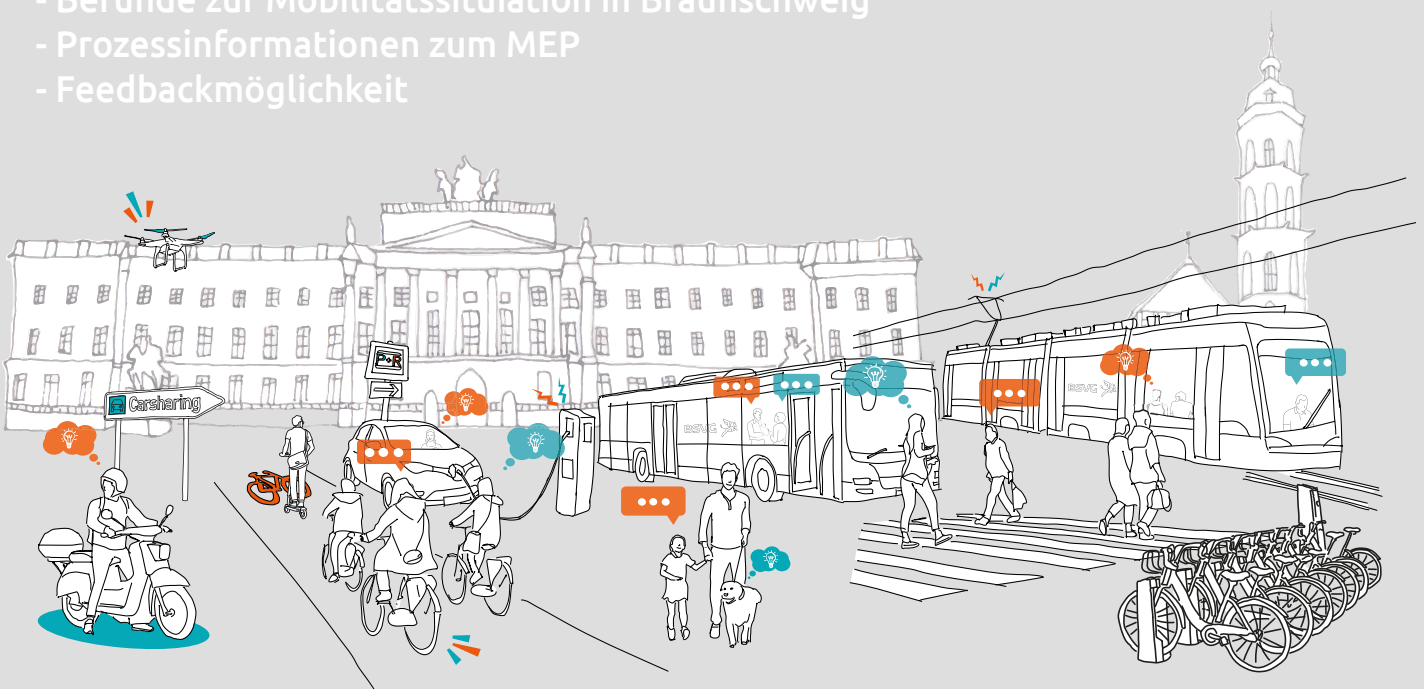


Beteiligung To Go

Wie sieht unsere Mobilität in Braunschweig aus?

SET 1 | Das ist drin

- Befunde zur Mobilitätssituation in Braunschweig
- Prozessinformationen zum MEP
- Feedbackmöglichkeit



Mobilitäts- Entwicklungs- Plan

Braunschweig – Gemeinsam – Bewegen

Stadt Braunschweig

MOBILITÄTS-
ENTWICKLUNGS-
PLAN
Braunschweig – Gemeinsam – Bewegen

Beteiligung To Go

Die Beteiligung To Go ist ein analoges Spielset für eine selbstorganisierte Beteiligung in zwei Teilen. Jedes To Go Set kann mit bis zu 5 Personen bearbeitet werden, aber auch als Einzelperson. Ihr solltet für die Bearbeitung der beiden Sets ca. 45 Minuten einplanen. Bis zum 30. Juli könnt ihr die Beteiligung To Go ausgefüllt im Foyer vom Rathaus abgeben oder eingescannt an: mep@braunsschweig.de einsenden.

Set 1 – Status Quo

Für den Einstieg in die Arbeit mit der Beteiligung To Go werden im Set 1 die ersten Befunde der **Mobilitätsanalyse** dargestellt. Im September 2020 wurden die Bürgerinnen und Bürger zum Zustand der verschiedenen Verkehrsmittel befragt. Zusammen mit den Analysen der Planer*innen und Hinweisen aus Verwaltung, Politik, dem Expertenkreis und dem wissenschaftlichen Beirat ergeben sich erste Befunde zur Mobilität in Braunschweig.

Die nächsten Seiten geben einen Überblick über diese ersten Befunde. Die Erkenntnisse aus der Analyse verstehen wir nicht als abgeschlossen, uns interessiert was euch bei den Ergebnissen überrascht und was aus eurer Sicht noch nicht beachtet wurde.

Set 1: Spielanleitung

(Bearbeitungszeit: ca. 20 min.)

Pro Team (bis zu 5 Personen) werden folgende Materialien zur Verfügung gestellt:

Analyse:

Darstellungen der Mobilitätsanalyse (drei DIN A3 Bögen, die zusammen einen Überblick über die Mobilität geben)

Aufgabe 1:

Reflexion der Analyse auf dem letzten Teil des 3. Analysebogen

Jedes Team erhält als

zusätzliche Materialien:

- Infopapier mit Hintergrundinformationen zum Prozess

Jedes Team benötigt außerdem:

- verschieden farbige Stifte, eine Schere und einen Klebestift

So geht's:

1.

Öffnet die gefalteten Papierbögen der Reihe nach und legt sie nebeneinander auf den Tisch. Nun könnt ihr euch einen **Überblick** über die Mobilität in Braunschweig verschaffen. Lasst nicht nur die geschriebenen Fakten sprechen, sondern lasst auch eure Blicke schweifen, bei genauerem hinschauen sind spannende Details zu entdecken.

2.

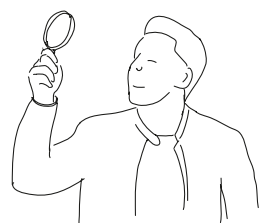
Besprecht die Darstellungen untereinander und tauscht euch über sie aus und darüber, ob Euch die **Aussagen** überraschen.

3.

Aufgabe 1: Die letzte Seite ist dafür da, eure Gedanken und Gespräche, die ihr zuvor hattet, schriftlich festzuhalten. Wir haben ein paar Fragen formuliert, die Platz für eure **Anmerkungen** und **Kommentare** bieten.

4.

Loslegen!



Mobilitäts-Entwicklungs-Plan

In Co-Creation mit Bürgerinnen und Bürgern, Politik, Verwaltung und verschiedenen beteiligten Gremien entsteht ein Mobilitätsentwicklungsplan (MEP) für Braunschweig.

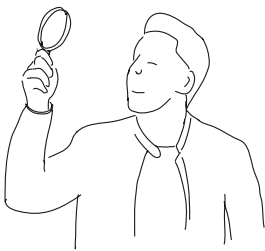
Was ist ein MEP?

Der **Mobilitätsentwicklungsplan** (MEP) ist ein umsetzungsorientiertes Handlungskonzept. Er identifiziert Problemlagen, entwickelt Lösungsansätze und skizziert ein **Leitbild** für die Planung der Mobilität in Braunschweig. Eine integrierte Sichtweise ist essenziell für die Gestaltung einer nachhaltigen, zukunftsorientierten **Mobilitätsplanung**. Daher werden die Belange Klimaschutz, Luftreinhaltung und Lärmbelastung sowie verkehrsspezifische Themen wie Radverkehr und Fußgängerverkehr, motorisierter Individualverkehr und öffentlicher Personennahverkehr, Logistikverkehr und vieles mehr mitberücksichtigt.

Wozu brauchen wir einen MEP?

Als neue verkehrliche Strategie wird der MEP den Verkehrsentwicklungsplan von 1998 ablösen. Der MEP ging als Rahmenprojekt aus dem Integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK) hervor. Das hier formulierte Leitziel für den Bereich Mobilität „Eine zukunftsorientierte Mobilität gestalten“ zielt darauf ab, die vielen Einzelthemen zu Mobilitätsfragen integriert als neue Mobilitäts- und Verkehrsstrategie für Braunschweig zu betrachten. Um Braunschweigs Zukunftsvision der Mobilität zu verankern, wird die Gegenwart der Mobilität analysiert und die Zukunft prognostiziert. Frei nach dem Motto „Braunschweig – Gemeinsam – Bewegen“ werden Experten und Expertinnen und die Öffentlichkeit in einem mehrstufigen Prozess beteiligt. Es entstehen somit klar nachvollziehbare Maßnahmen, die das Mobilitätsgeschehen in Braunschweig langfristig prägen werden.

Der Weg zum Mobilitätsentwicklungsplan



**Phase I und II
Analyse**
Welche Defizite und Potenziale gibt es im Verkehrsnetz?

**Phase III
Leitbilder**
Welche Zukunftsbilder können wir uns für die Mobilität in Braunschweig vorstellen?



heute

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



**Phase V
Zielszenario**
Wie sieht das Zielszenario für unsere Mobilität aus?



**Phase VI
Unser MEP**
Das ist unser MEP für Braunschweig!

Wer seid ihr?

Euer Stadtbezirk

- Broitzem
- Heidelberg-Melverode
- Hondelage
- Lehndorf-Watenbüttel
- Innenstadt
- Nordstadt
- Östliches Ringgebiet
- Rüningen
- Schunteraue
- Stöckheim-Leiferde
- Südstadt-Rautheim-Mascherode
- Timmerlah-Geitelde-Stiddien
- Volkmarode
- Wabe-Schunter-Beberbach
- Weststadt
- Westliches Ringgebiet
- Veltenhof-Rühme
- Viewegs Garten-Bebelhof
- Wenden-Thune-Harxbüttel
- außerhalb Braunschweigs

Alter

- unter 18
- 18-24
- 25-39
- 40-54
- 55-64
- 65-79
- 80 und älter

Geschlecht

- Weiblich
- Männlich
- divers

Täglich genutztes Verkehrsmittel

- zu Fuß
- Fahrrad
- MIV (Auto, Roller,...)
- Öffentliche Verkehrsmittel

Personen:

	1	2	3	4	5
Broitzem	☐	☐	☐	☐	☐
Heidelberg-Melverode	☐	☐	☐	☐	☐
Hondelage	☐	☐	☐	☐	☐
Lehndorf-Watenbüttel	☐	☐	☐	☐	☐
Innenstadt	☐	☐	☐	☐	☐
Nordstadt	☐	☐	☐	☐	☐
Östliches Ringgebiet	☐	☐	☐	☐	☐
Rüningen	☐	☐	☐	☐	☐
Schunteraue	☐	☐	☐	☐	☐
Stöckheim-Leiferde	☐	☐	☐	☐	☐
Südstadt-Rautheim-Mascherode	☐	☐	☐	☐	☐
Timmerlah-Geitelde-Stiddien	☐	☐	☐	☐	☐
Volkmarode	☐	☐	☐	☐	☐
Wabe-Schunter-Beberbach	☐	☐	☐	☐	☐
Weststadt	☐	☐	☐	☐	☐
Westliches Ringgebiet	☐	☐	☐	☐	☐
Veltenhof-Rühme	☐	☐	☐	☐	☐
Viewegs Garten-Bebelhof	☐	☐	☐	☐	☐
Wenden-Thune-Harxbüttel	☐	☐	☐	☐	☐
außerhalb Braunschweigs	☐	☐	☐	☐	☐
unter 18	☐	☐	☐	☐	☐
18-24	☐	☐	☐	☐	☐
25-39	☐	☐	☐	☐	☐
40-54	☐	☐	☐	☐	☐
55-64	☐	☐	☐	☐	☐
65-79	☐	☐	☐	☐	☐
80 und älter	☐	☐	☐	☐	☐
Weiblich	☐	☐	☐	☐	☐
Männlich	☐	☐	☐	☐	☐
divers	☐	☐	☐	☐	☐
zu Fuß	☐	☐	☐	☐	☐
Fahrrad	☐	☐	☐	☐	☐
MIV (Auto, Roller,...)	☐	☐	☐	☐	☐
Öffentliche Verkehrsmittel	☐	☐	☐	☐	☐

Fußverkehr

Radverkehr

KFZ-Verkehr

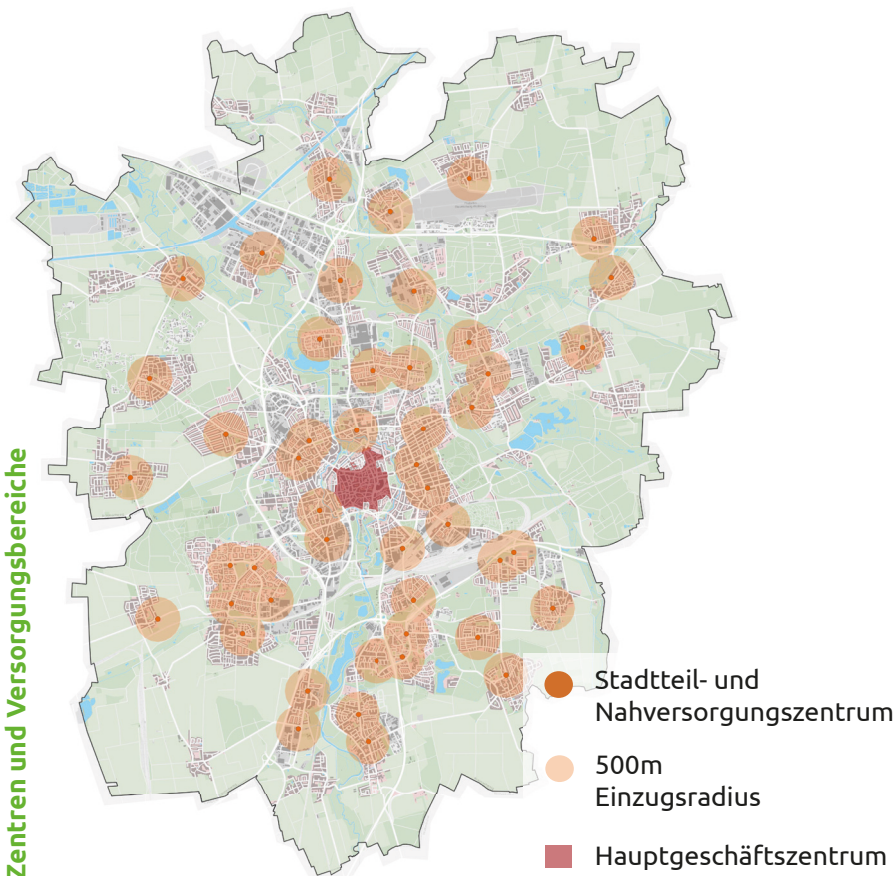
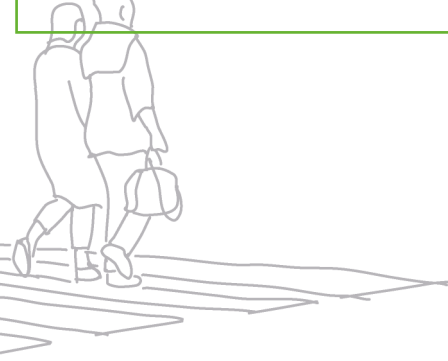
Das Zu-Fuß-Gehen ist die elementarste Fortbewegungsart: alle Verkehrsteilnehmenden sind immer auch Fußgänger*innen.

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.



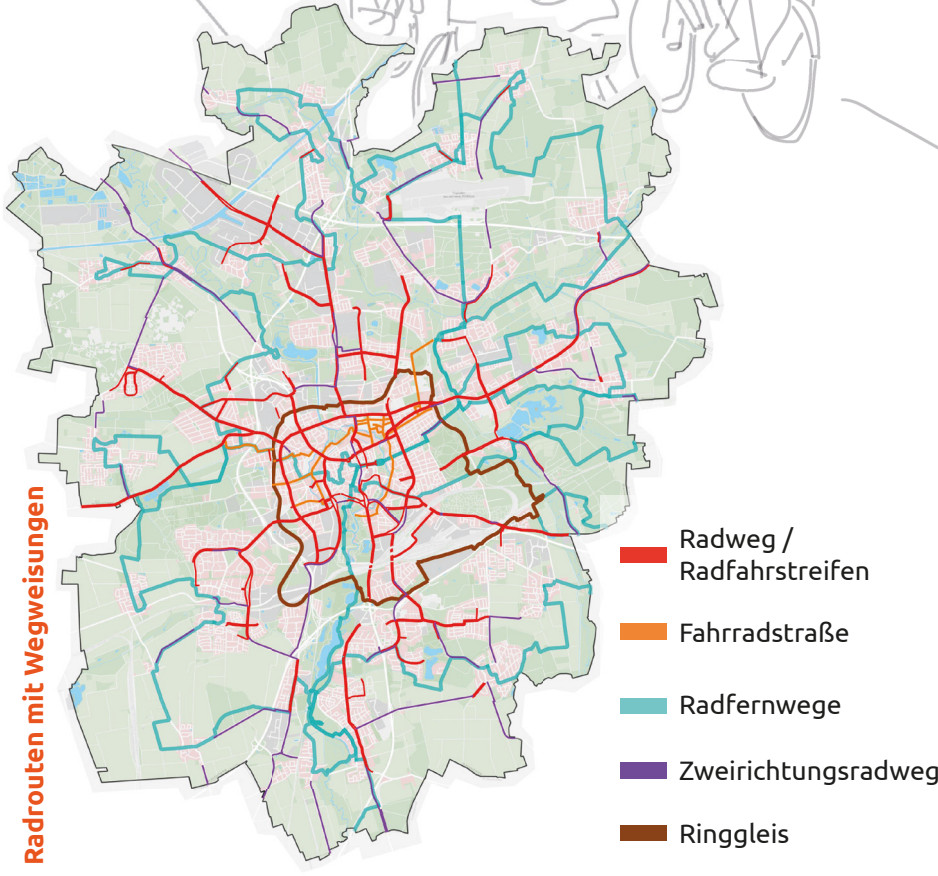
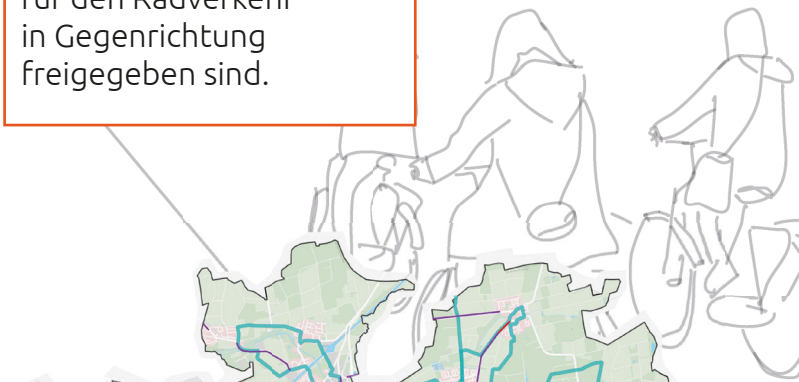
Mehr als jedes 3. In Deutschland verkaufte Fahrrad im Jahr 2020 war mit einem Motor ausgestattet.

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.

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

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.



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

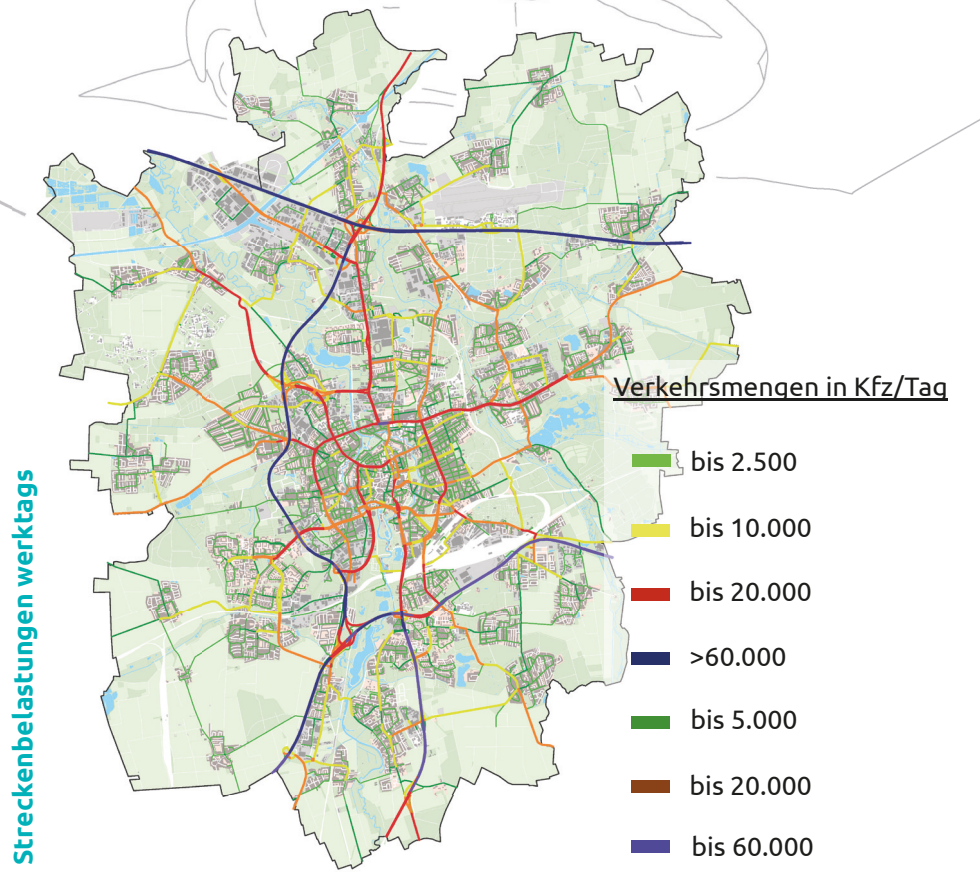
Nur zu den Spitzenzeiten morgens und nachmittags zeigen sich vereinzelt hohe Auslastungen mit Staus. Zu den übrigen Zeiten fließt der Kfz-Verkehr ohne größere Beeinträchtigungen.

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

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

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.



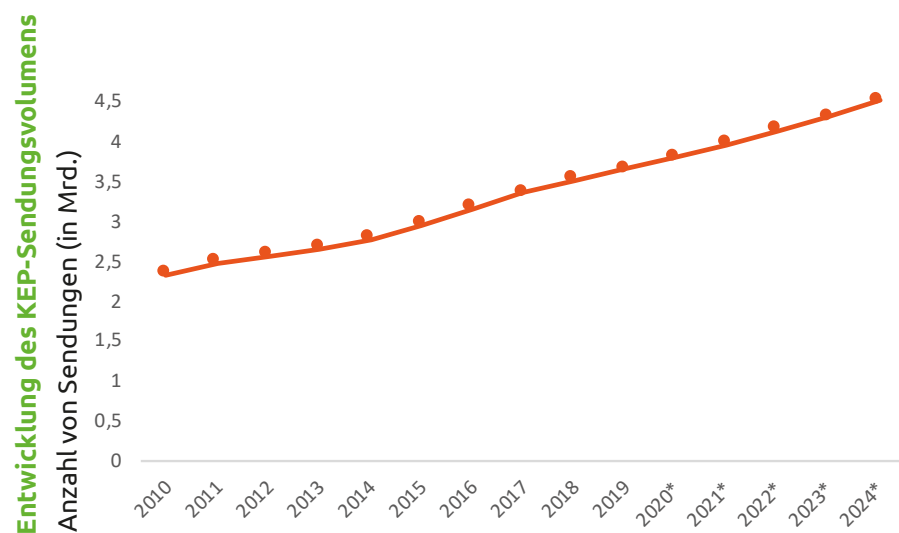
Streckenbelastungen werktags

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“).

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

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.



*KEP (Kurier, Express, Paket-)

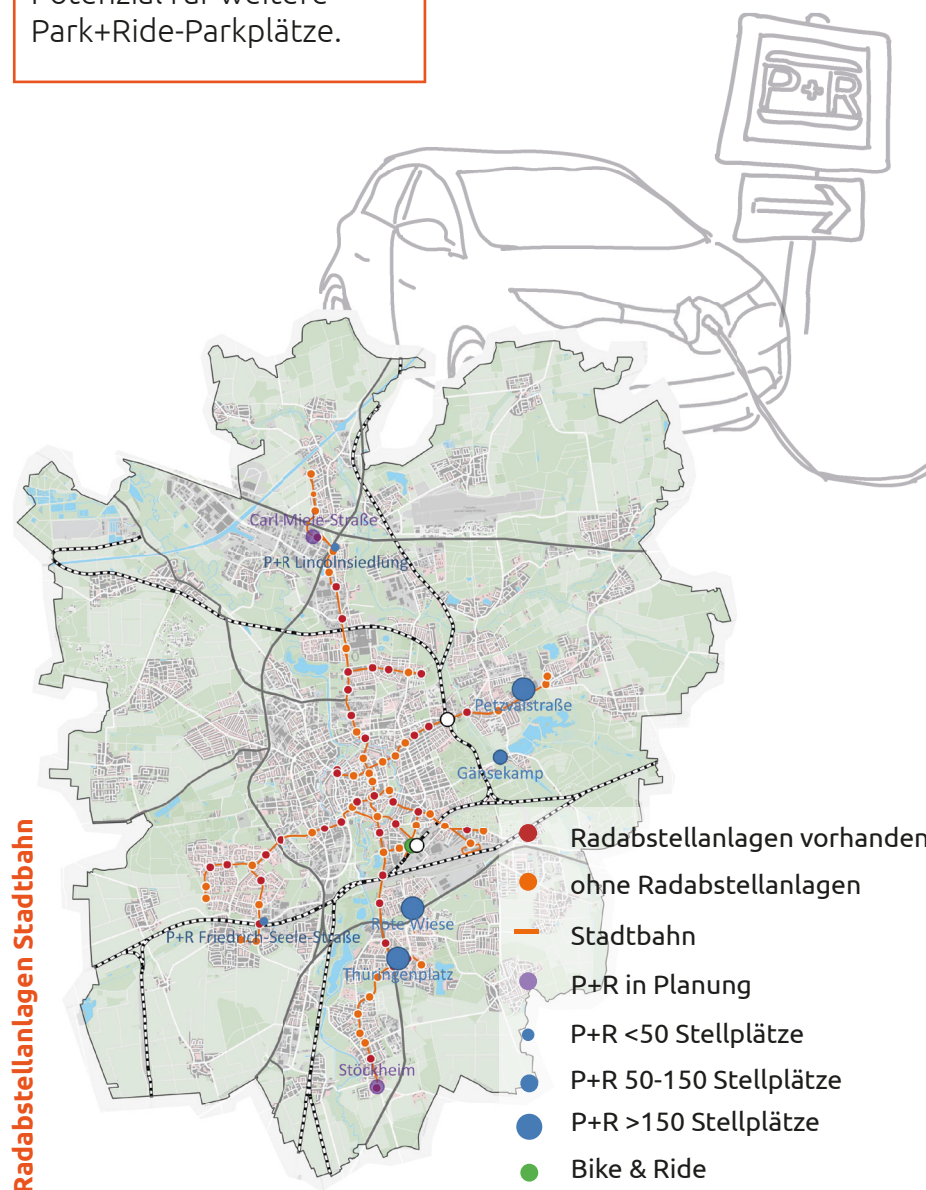
Intermodale Schnittstellen ermöglichen einen Umstieg von einem Verkehrsmittel auf ein Anderes.

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

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

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

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

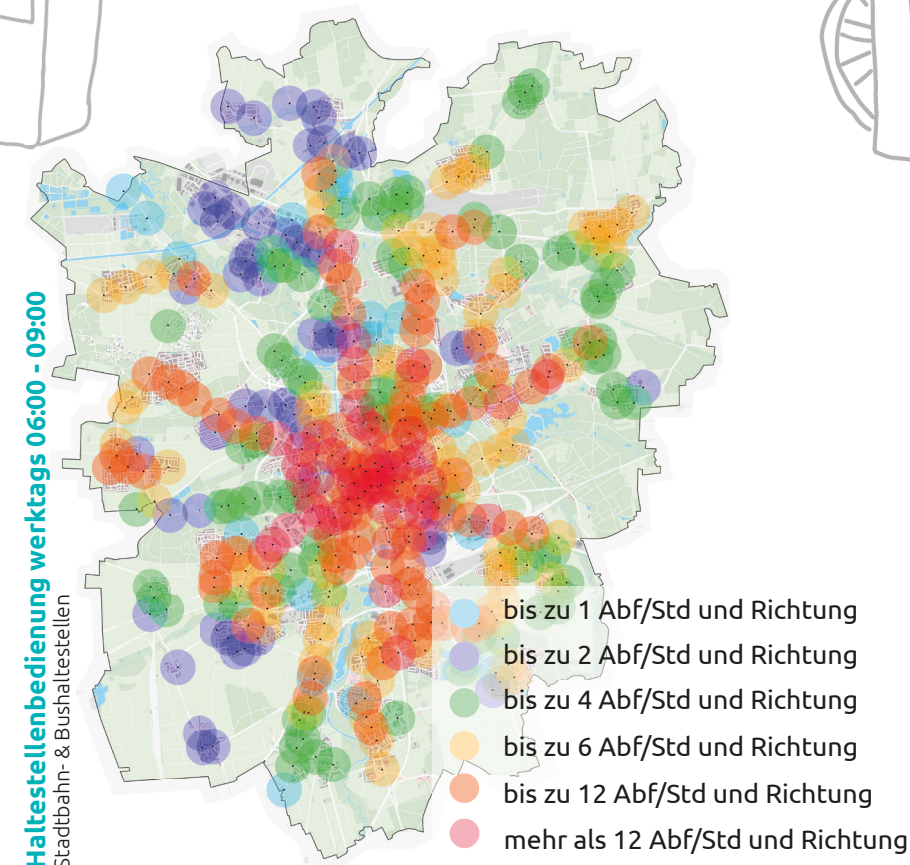


Die Stadtbahnbeschleunigung an den Ampeln funktioniert überwiegend gut, wohingegen die Busse an Ampeln nicht bevorzugt werden und zu Spitzenzeiten mit im Stau stehen.

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.

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.



Alternative Mobilität

Allgemeine Fakten

und Jetzt ihr...

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

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.

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.

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

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

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

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.

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.

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

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.

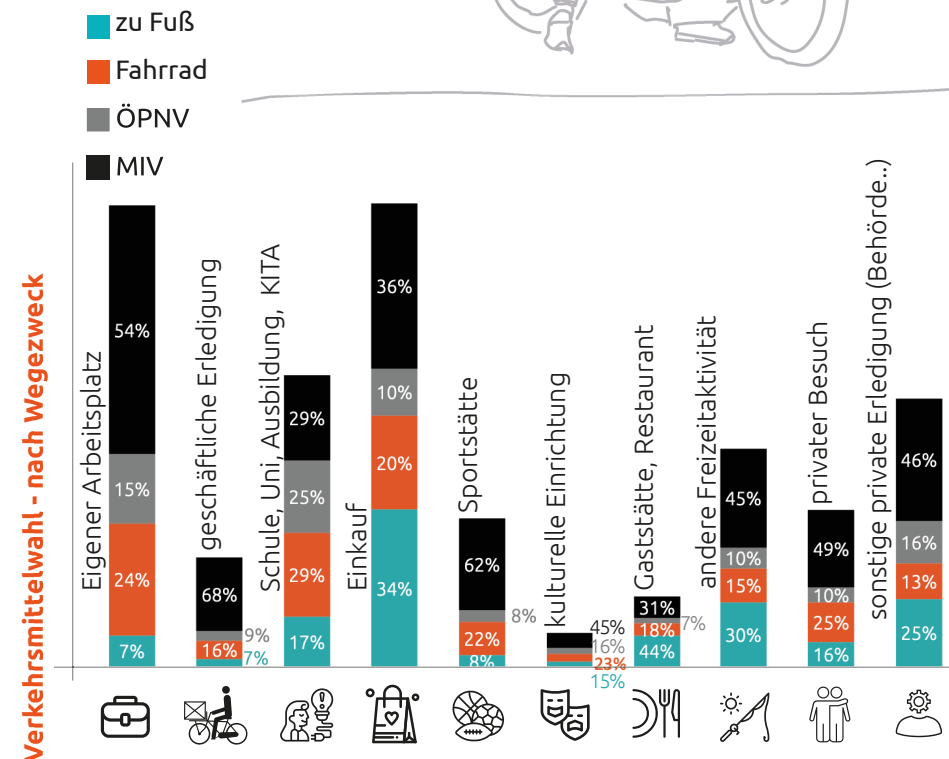
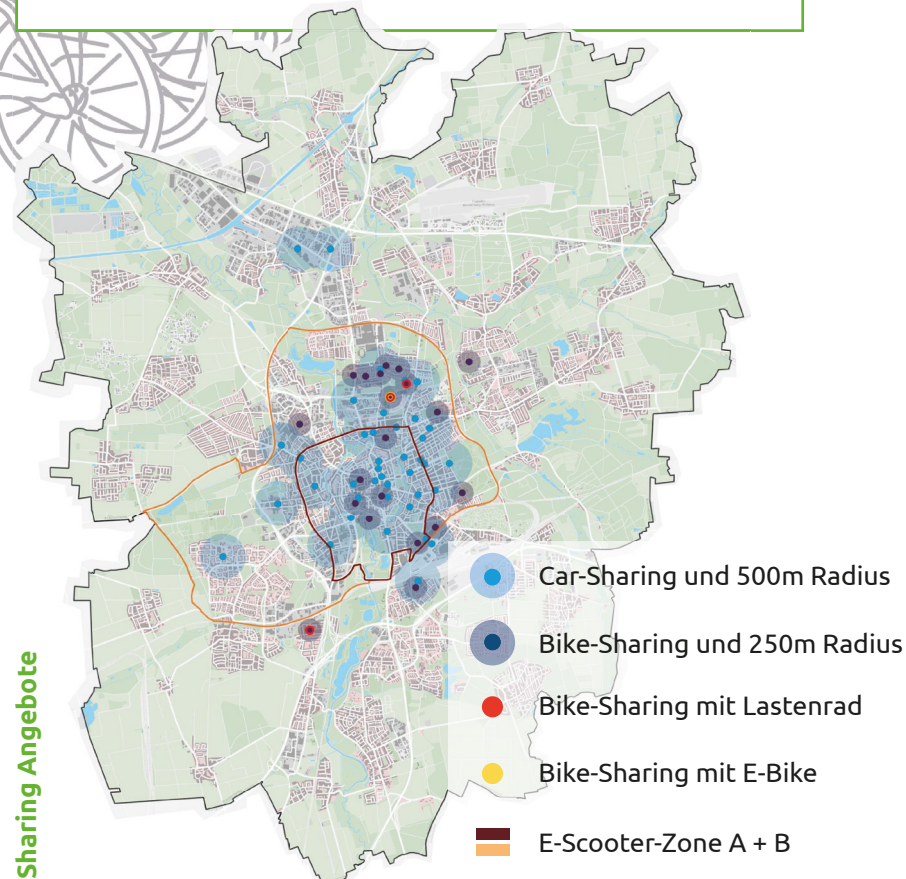
Was hat euch überrascht?

Positiv:

Negativ:

Was fehlt euch bei den Aussagen/ der Analyse noch?

Platz für weitere Gedanken:



Rückgabe

Wie funktioniert das?

Bitte lege die ausgefüllten Unterlagen von Set 1 in diesen Briefumschlag zurück.

Klebe den Umschlag zu und gib die Unterlagen bis zum 30. Juli 2021 im **Foyer vom Braunschweiger Rathaus** (Platz der Deutschen Einheit 1) zurück oder sende die Unterlagen eingescannt an mep@braunschweig.de

Wir freuen uns sehr über eure Mitarbeit und die Rückgabe der Beteiligung To Go mit euren Ideen.

Wir können Euch, wenn Ihr möchtet, auch darüber informieren, wie Eure Ideen ausgewertet wurden, und wie der Mobilitätsentwicklungsplan weitergeht. Dazu könnt ihr euch einfach zu unserem Newsletter unter mep.braunschweig.de anmelden.

Name deiner Gruppe?

_____ (frei gewählt)

Institution, Verein, Schule?

Wie viele Personen haben teilgenommen?
