

Liebe Mitstreiter:innen für eine Verkehrswende,

Ihr rennt bei uns offene Türen ein. Am Ende dieser Fragen - nebst Antworten - befindet sich ein Auszug aus unserem Wahlprogramm mit allen Teilen, die die Verkehrswende betreffen, darunter über 40 Forderungen zur Förderung des Radverkehrs. Sollte aus Eurer Sicht noch etwas fehlen, nehmen wir das gerne mit auf. Die BIBS versteht sich als der Fuß der sozialökologischen Initiativen und Vereine in der Tür zum Rat der Stadt! ☺

Mit klimafreundlichen Grüßen

*Astrid Buchholz und*

*Edmund Schultz*

*BIBS-Fraktion*

#### **Fragen an die Parteien:**

##### **Ratsbeschluss zum Radentscheid**

**Am 14. Juli 2020 hat der Rat der Stadt BS mit Mehrheit einen Ziele- und Maßnahmenkatalog „Radverkehr in Braunschweig“ – „Braunschweigs Weg für einen besseren Radverkehr“ beschlossen. Er soll den zukünftigen Orientierungs- und Entscheidungsrahmen für den Rat und zentrale Arbeitsgrundlage der Verwaltung sein. Die Rahmenplanung des Projekts soll als Teil des Mobilitätsentwicklungsplanes bis zum 30. Juni 2023 abgeschlossen werden, die Projekte und Maßnahmen bis 2030 umgesetzt sein.**

**1 Was wird Ihre Partei dazu beitragen und welche Maßnahmen hinsichtlich Personal, Finanzen und Verwaltungsstruktur sieht Ihre Partei als geeignet an, um die Verwaltung zur planmäßigen Umsetzung des Ratsbeschlusses vom Juli 2020 zu befähigen?**

Radverkehrsplanung darf nicht mehr ein bloßes „Anhängsel“ der Autoverkehrsplanung sein. Wir brauchen eine eigene und große Planungsabteilung (wenigstens 10 – 20 Fachleute). Dafür sollten wir versuchen, Fachleute mit KnowHow aus Kopenhagen oder den Niederlanden zu gewinnen, auf jeden Fall aber Planer:innen, die selbst Alltagsradler:innen sind. Überflüssig werdende Planer:innen aus dem Tiefbauamt für den Autoverkehr müssten ausreichend umgeschult und kontrolliert werden, damit sie wirklich Radverkehrsplanung aus Sattelperspektive betreiben können. Wir haben bisher mit 10 Mio €/a für den Radverkehr gerechnet, zzgl. Fördermittel für Aufbau und Einzelmaßnahmen. Alle Hoch- und Tiefbauprojekte müssen mit dieser Abteilung gemeinsam abgesprochen und geplant werden, damit die Fehler aus der Vergangenheit nicht wiederholt werden und der Umweltverbund zukünftig Priorität erhält. Außerdem sollte eine regelmäßige und konstruktive Beteiligung und Berücksichtigung der Verkehrsinitiativen etabliert werden.

##### **Veloroutennetz**

**Velorouten sind hochwertig ausgebaute innerstädtische Radrouten, die auch für Kinder ab 8 Jahren geeignet sind und auf denen man sicher, schnell und komfortabel auch längere Strecken**

zurückgelegen kann. Sie sind in der Regel vom Fußverkehr baulich getrennt. Gemäß Ratsbeschluss soll Braunschweig durch ein Netz von Velorouten erschlossen werden, die alle Ortsteile an die Innenstadt anbinden und miteinander vernetzen. Die Fahrrad- und Mobilitätsverbände haben hierzu bereits einen Plan entwickelt und damit eine Diskussionsgrundlage geschaffen. Die Planung eines Pilotprojekts, der ersten Veloroute, ist durch den Ratsbeschluss bereits für dieses Jahr vorgesehen.

## **2 Wie stehen Sie / Ihre Partei zu dem Entwurf eines Veloroutennetzes, unterstützen sie**

Die Unterstützung des Veloroutennetzes der Fahrrad- und Verkehrsinitiativen vom Februar 2021 und die schnellstmögliche Umsetzung aller Forderungen des Braunschweiger Radentscheids (vom Rat 2020 nur teilweise übernommen) sowie Vieles darüber hinaus sind Teil unseres Wahlprogramms.

## **3 Wenn ja, in welcher Form werden Sie eine möglichst schnelle Umsetzung dieses Planes unterstützen?**

Siehe oben. Gerne würden wir einen Ratsbeschluss herbeiführen dahingehend, dass die Verwaltung Euch nicht ignoriert und warten lässt, sondern beauftragt wird, Eurer Veloroutennetz umzusetzen wie vorgeschlagen - und zwar zack zack! Schafft sie das nicht, sollten wir externe Planungsbüros beauftragen (ein ähnliches Problem gibt es gerade im Bereich Photovoltaik mit der Verwaltung). Dafür brauchen wir allerdings Mehrheiten im Rat!

### **Sichere und komfortable Radinfrastruktur**

Deutschlandweit nehmen die Forderungen nach einer Radinfrastruktur zu, die für alle von 8 bis 80+ attraktiv und sicher ist. Insbesondere bei Kreuzungen werden heute immer noch Lösungen gebaut, die vor allem für Kinder und ältere Verkehrsteilnehmer gefährlich sind. Gefordert werden ein sicheres Kreuzungsdesign und eine andere Gestaltung von Radwegen, die weder Teil des Gehwegs noch Teil der Autofahrbahn sein sollten; „Protected Bike Lanes“ sind ein Beispiel dafür. Einige Städte in Deutschland haben bereits den Straßenraum gerechter verteilt, indem sie bei mehrspurigen Straßen eine Fahrspur bzw. Parkflächen in „geschützte Radfahrstreifen“ umgewandelt haben.

## **4 Wo können Sie sich eine schnelle Umsetzung von „Geschützten Radfahrstreifen“ (Radverkehrsanlagen auf Fahrbahnniveau) unter Umwidmung von Flächen vorstellen?**

Auf allen vier- und mehrspurigen Straßen sowie auf engeren Straßen unter Entwidmung von Kfz-Parkplätzen. Bei der Prioritätensetzung richten wir uns gerne nach Euch. Eure Bohlweg-Aktionen geben ja schon ein schönes Beispiel ab und die geplante Autofahrspur-Reduktion am Hagenmarkt ist ein schönes (wenn auch noch nicht ausreichendes) Ergebnis unserer gemeinsamen Bemühungen. Es sollten nur keine Stadtbäume dafür geopfert werden, denn „alte Bäume kann mensch nicht nachpflanzen“.

## **5 Welche weiteren Maßnahmen schlagen Sie vor, um Radfahrende und zu Fuß Gehende, besonders Kinder, Schüler\*innen und Senior\*innen im Verkehr und insbesondere an Kreuzungen wirksam zu schützen?**

Wir schlagen da lieber nichts laienhaft vor, sondern richten uns nach den Vorschlägen von Euch und den Radverkehrsfachleuten – die sich ja auch in unserem Wahlprogramm wiederfinden. ☺

## **6 Wie stehen Sie zu dem Vorschlag, einen Schulradwegeplan für die Schulen des Sekundarbereichs zu erstellen?**

Das kann nur eine Übergangslösung sein, wenn auch eine notwendige und gute. Unser Ziel ist es, dass das Fahrradfahren überall und für alle sicher und attraktiv ist, so dass so ein Plan überflüssig wird. Bei einem anvisierten Radverkehrsanteil von deutlich über 50 % wird das Radfahren automatisch sicherer (siehe Beispiel Münster). Was nützt ein Schulradwegeplan, wenn Eltern ihren Kindern das nicht vorleben?

**7 Sichere Schulwege und damit Verlagerung von Schülerverkehr auf das Fahrrad könnten u. a. durch folgende Maßnahmen erreicht werden: Temporäre Bannmeilen für KFZ (Elterntaxis) im Schulumfeld, stattdessen KFZ-Bring- und Abholzonen mindestens 250 m von der Schule entfernt. Nahe der Schule Bring- und Abholzonen für Fahrrad-Elterntaxis, mehr und sichere Fahrradparkmöglichkeiten durch Umwandlung von KFZ-Parkplätzen zu Fahrradabstellplätzen. Wie bewerten Sie diese Maßnahmen?**

Perfekt! (bis auf die KFZ-Bring- und Abholzonen, aber Rom wurde ja auch nicht an einem Tag erbaut...) In Wien im 18. Bezirk gibt es ein sehr gutes Positivbeispiel dafür, das allseits gut angenommen wurde.

#### **Mehr und sichere Abstellanlagen in der Stadt**

**Die Stadt hat in den letzten Jahren viele Abstellbügel im Stadtgebiet installiert. In Kürze werden die ersten überdachten Rad-Abstellanlagen südlich des Hauptbahnhofes und am Bahnhof Gliesmarode fertiggestellt. Im Bereich der Innenstadt und an weiteren Knotenpunkten des ÖPNV herrscht jedoch weiterhin ein Mangel an Abstellanlagen. Auch in vielen Wohngebieten sind wettergeschützte Abstellplätze und Ladepunkte für Pedelecs knapp. In Hamburg gibt es beispielsweise Fahrradhäuschen, die auf Antrag von Bürgern durch die Stadt im öffentlichen Raum aufgestellt werden und durch Anwohnende gemietet werden können.**

**8 Wie kann Ihrer Meinung nach der Bedarf an verschiedenartigen Abstellanlagen überall im Stadtgebiet besser gedeckt werden?**

Einerseits durch die Änderung der Landesbauordnung. Der Zwang zur Einrichtung von soundsoviel Kfz.-Stellplätzen pro Wohnung/Gebäude/etc. muss ersatzlos gestrichen werden und im Gegensatz dazu eine Maximalanzahl festgelegt werden. Stattdessen sollten Radabstellanlagen zur Pflicht werden. Das können wir zwar nicht als lokale BIBS im Stadtrat erreichen, aber als Klimaliste im Nds. Landtag. ede hat das Thema auch schon an Isi im ADFC-LV herangetragen.

Andererseits fordern wir trotzdem lokal:

„18.) Unmittelbar neben allen Hauseingängen und ÖPNV-Knotenpunkten sollte es hochwertige Radabstellanlagen möglichst aller Qualitätsstufen geben (von Bügel bis Box). Diese sind im Idealfall ebenerdig, überdacht, beleuchtet, frostfrei und mit Lademöglichkeit für E-Fahrräder. Eine Nachrüstung im Bestand von Wohn- und Immobiliengesellschaften, Arbeitgebern und anderen Unternehmen wird gefördert, aber auch gesetzlich gefordert. Die sogenannten „Felgenmörder“ werden nicht mehr als Radabstellanlagen anerkannt. Es wird ein Förderprogramm eingerichtet, bei dem Bürger:innen sog. *Fahrradhäuschen* in ihrer Nachbarschaft beantragen und mieten können (Bsp. Hamburg).“

#### **Etat für Radverkehr**

**Im internationalen Vergleich geben viele Städte sehr viel mehr Geld pro Einwohner:in für den Radverkehr aus als die meisten deutschen Städte (Düsseldorf 2,20 €, Berlin 4,70 €, Kopenhagen 36,- €, Oslo 70,-€, Utrecht 132,-€; der ADFC fordert 30,-€).**

**9 Wäre Ihrer Ansicht nach ein eigener Etat für den Radverkehr sinnvoll, bspw. um die Festlegungen des Ratsbeschlusses umzusetzen oder Projekte für spontan erkannten Bedarf zu ermöglichen?**

Auf jeden Fall! Siehe auch oben bei Frage 1.

Auszug aus unserem Wahlprogramm  
mit allen Teilen, die die Verkehrswende betreffen:

Inhaltsverzeichnis

Version\_39\_vom\_11.5.21

## Die BIBS in den Rat!

### Klimaschutz und Klimagerechtigkeit

...

#### Verkehrswende

**Nachhaltige Mobilität zu Fuß und mit dem Fahrrad**

Verbesserungen für den Fußverkehr

Fahrradstadt Braunschweig

**Verbesserung des Öffentlichen Personenverkehrs**

**Kraftfahrzeugverkehr reduzieren**

Verkehrsvermeidung

Verkehrsverlagerung auf den Umweltverbund

Neue Antriebsformen für Kraftfahrzeuge

**Güterverkehr - Güter auf die Bahn**

**Flughafen nicht subventionieren**

...

**Klimaschonende Neubauten**

...

### Stadtentwicklung und Wirtschaft

#### Klimahaushalt

...

#### Bebauungspläne

Vorschriften für Gebäude

Vorschriften für Flächen

Vorschriften für Mobilität

#### Bahnstadt

#### Wirtschaft und Gewerbe

#### Wissenschaft und Innovation

...

#### Finanzierung

Langversion

## Die BIBS in den Rat!

...

### Klimaschutz und Klimagerechtigkeit

- Wir unterstützen die Forderungen von [Fridays for Future](#) – „[Braunschweig muss handeln!](#)“
- Wir fordern eine Energie- und Solarwende, Verkehrswende, Bauwende, Waldwende ([BBIWS](#)) und Agrarwende
- ...
- ...

## Verkehrswende

Spätestens 2030 sind die Bürger:innen aus Stadt und Region nicht mehr auf das Auto angewiesen. Die Angebote für den Umweltverbund - zu Fuß gehen, Fahrrad fahren, öffentlicher Nah- und Fernverkehr - sind schneller, bequemer und preiswerter. Die Stadt ist wieder viel lebenswerter, weil sie nicht mehr vom Autoverkehr dominiert und erdrückt wird. Dadurch werden viele Ampeln überflüssig. Flächen, Geld und Personal wurden zugunsten des Umweltverbundes und des Stadtgrüns neu aufgeteilt. Für Gewerbe und für Gütertransporte gibt es klimaschonende und sanfte Alternativen zum Kraftfahrzeug. Die neue sanfte Mobilität schont das Klima, die Gesundheit, die Nerven und die Stadtkasse.

## Mobilität zu Fuß und mit dem Fahrrad

Eine „Stadt der kurzen Wege“ (Mischung der Funktionen Wohnen, Arbeiten, Nahversorgung (z. B. Lebensmittelmärkte), Erholung und Freizeit) lädt ein zum Zu-Fuß-gehen, verweilen und Fahrrad fahren. Eine Planung so ambitioniert und kreativ wie in Kopenhagen oder in den Niederlanden führt zu einer Steigerung des Radverkehrsanteils auf deutlich mehr als 50 %.

### Verbesserungen für den Fußverkehr

- Es sollen mindestens zwei Millionen Euro jährlich für Verbesserungen für Fußgänger:innen eingesetzt werden
- Planung von Gehwegen und Plätzen nach den Empfehlungen des [FUSS e. V.](#)
- Plätze und Gehwege werden weitgehend durch Bäume beschattet
- zum Überqueren breiter Straßen werden in kurzen Abständen Aufstellflächen in der Straßenmitte eingerichtet
- barrierefreie Gestaltung (u. a. Bordsteinabsenkung auf null, Riffelsteine für Blinde und alle Haltestellen barrierefrei)
- Ampeln werden idealerweise abhängig vom restlichen Autoverkehrsaufkommen so viel wie möglich abgeschaltet
- E-Roller, die auf Gehwegen im Wege liegen oder stehen, werden auf Aufforderung umgehend entfernt
- ein zuverlässiger Winterdienst für Fußwege und Übergänge ist sicherzustellen und ausreichend zu kontrollieren
- Bei Umbauten und Erneuerungen werden die Gehwege „schöner“ gestaltet, [wie z. B. in Berlin](#). Dort werden Funktionsbereiche in Abgrenzung zu den eigentlichen Gehwegen in hübschem Kleinpflaster gestaltet (um Laternen, Ampeln, Stromkästen herum, nah an Hauswänden, Sicherheitsstreifen zur Straße). Soviel wie möglich werden Randstreifen entsiegelt und bepflanzt.

### Fahrradstadt Braunschweig

- schnellstmögliche Umsetzung *aller* Forderungen des Braunschweiger Radentscheids (vom Rat 2020 nur teilweise übernommen)
- Übernahme des [Velorouten-Netz-Vorschlages](#) der Fahrrad- und Verkehrsinitiativen vom Februar 2021
- jährlich zehn Millionen Euro in den Haushalt für die regelmäßige Förderung des Radverkehrs plus einmaliger Investitionen (ggfs. mit Fördermitteln von außen)
- 40 weitere Maßnahmen und Forderungen für den Radverkehr - siehe Anlage 1

## **Verbesserung des Öffentlichen Personenverkehrs**

- Nulltarif in Braunschweig!
- Verhandlungen mit dem Regionalverband, dem Land und der Bahn AG mit dem Ziel, den Nulltarif mittelfristig auch regional einzuführen
- Bahnen und Busse tagsüber spätestens alle 10 Minuten
- ein ausreichendes Angebot auch abends und in der Nacht
- vernetzte intelligente Verkehrslogistiksysteme in Umland und Region (z. B. Rufbusse)
- zügiger Ausbau der Stadtbahnlinien (bei größtmöglichem Schutz der Natur)
- einen Tarifvertrag und faire Arbeitsbedingungen für die Transportbranche in der Region
- eine Ausbildungsinitiative für Personal für den öffentlichen Verkehr
- permanente Optimierung des Liniennetzes (weniger und schneller umsteigen)
- ständige Verbesserung der Umsteigebeziehungen zum Regionalverkehr
- Durchsetzung des Ratsbeschlusses zur Vorrangschaltung für Busse und Bahnen
- garantierte Fahrrad- und Lastenmitnahme zu allen Tageszeiten
- Ziel Winterdienst: kein Ausfall des ÖPNV bei Schneefall! Dafür soll die Stadt der Verkehrs AG Hilfe leisten, zuerst für die Stadtbahnen, dann für die Straßen mit Buslinien (einschließlich aller Haltestellen) und für die Haupttrouten des Radverkehrs)
- Radabstellanlagen aller Qualitätsstufen, Schließfächer und Licht an alle Haltestellen
- Beschleunigung des Ausbaus der Barrierefreiheit
- permanente Optimierung der Fahrgastinformationssysteme
- weitere Reaktivierung stillgelegter Bahnhöfe und Schienenstrecken in Stadt und Region
- keine weitere Anschaffung von Diesel- oder Hybridbussen
- Antrieb aller Busse und Regionalbahnen mit regenerativen Energien bis 2030

## **Kraftfahrzeugverkehr reduzieren**

### **Verkehrsvermeidung**

- Ziel: Braunschweig wird bis 2030 zur „Autoarmen Stadt“ (Reduktion des Pkw-Verkehrs um mindestens 50 %)
- Stadt der kurzen Wege (Nutzungsmischung mit optimaler Erschließung durch den Umweltverbund). Keine neuen Siedlungsgebiete an der Peripherie (z. B. Stöckheim)
- Gewerbegebiete bekommen einen Bahnanschluss und werden optimal an den Umweltverbund angeschlossen
- keine Verlängerung der A392 von Watenbüttel durch die Okerauen (Wiesental) nach Veltenhof (steht im Bundesverkehrswegeplan 2030 als B214)
- keine neue Stadtstraße Nord durch die Natur am Sackweg
- weitestgehende Umsetzung von home-office (u. a. bei der Verwaltung) unter sozialverträglichen Gesichtspunkten
- Förderung regionaler Wirtschaftskreisläufe (Einkäufe von städtischen Firmen bei regionalen Unternehmen)
- Förderung von Car-Sharing, Ride-Pooling, Ride-Sharing
- Ende des Ausbaus von Infrastruktur für den Kfz-Verkehr auf allen Ebenen (die Ersparnis finanziert alle Klimaschutzmaßnahmen!)
- ein erstes autofreies Stadtviertel bis 2030

### **Verkehrsverlagerung**

des Kraftfahrzeugverkehrs auf den Umweltverbund (Fuß- und Radverkehr sowie öffentlicher Nah- und Fernverkehr) sowie von Güterverkehr auf die Bahn

- Innenstadt autofrei bis 2030 (außer Notfallfahrzeuge, Behindertentransport, Lieferverkehr und Taxen)
- Tempo 30 in allen Gebieten mit geschlossener Bebauung und auf allen Straßen ohne sichere getrennte Radverkehrsanlagen

- Verminderung von Kfz.-Fahrspuren
- Durchfahrteinschränkungen ab Ringbereich
- Parkraumbewirtschaftung und -reduktion im gesamten Stadtgebiet
- Höhere Parkgebühren im gesamten Stadtgebiet einschließlich der Parkhäuser
- Förderung Radverkehr (Radentscheid Braunschweig, Punkte 23 – 28 BIBS-Klimahaushalt 2020)
- wesentlich verbesserte ökologisch verträgliche Radverkehrsinfrastruktur
- Nulltarif im öffentlichen Verkehr
- gut vernetzter ÖPNV (Bessere Kopplung Bahn – Bus), auch mit dem überregionalen Bahnverkehr

### **Neue Antriebsformen für Kraftfahrzeuge**

- Umstellung der Stadtbuslinien auf Antriebe mit regenerativen Energien bis 2030
- desgleichen Umstellung aller Dienstleistungsfahrzeuge wie Müll-, Bau- und Reinigungsfahrzeuge
- Bis zur Realisierung der Verkehrswende fordern wir als Übergangslösung einen beschleunigten Ausbau der Ladeinfrastruktur für E-Mobile, insbesondere in den stadt- und ringnahen Wohngebieten. Eine ausreichende Versorgung mit öffentlichen Lademöglichkeiten muss kommunal gesteuert werden. Für die Schaffung der neuen Lademöglichkeiten sollen ausschließlich bereits vorhandene Parkplätze genutzt werden.

### **Güterverkehr - Güter auf die Bahn**

- Anlieferungen zum Heizkraftwerk nur über die Schienenanbindung – keine Lkws
- Kein Rückbau von Gleisanlagen – Reservierung der Flächen für zunehmenden Bahnverkehr
- Gebührenerhebung für die Nutzung von Diesel-Lkws im Stadtgebiet
- Projektförderung für klimaschützende City-Logistik
- Planung und Bau von mindestens vier Güterverteilzentren für die Umladung zwischen Bahn und Citylogistik
- Planung von neuen Gleisanschlüssen für die Industrie
- Anbindung der Standorte von Volkswagen Werk BS an das Schienennetz bis in das Logistikzentrum Harvesse - Güterverkehr zwischen den Produktionsstandorten grundsätzlich über die Schiene
- Ein Forschungsprojekt zur Nutzung der Stadtbahnlinien für die Güterfeinverteilung
- Fortsetzung und Ausbau der Förderung von Lastenrädern und Fahrradanhängern für Gewerbe und Privatleute

### **Flughafen nicht subventionieren**

- Ende der Flughafenförderung (jährlich 10 Mio. Euro Steuergelder)
- Wiedereröffnung der gesperrten Grasseler Straße über die so gut wie nie benötigte verlängerte Landebahn mit einer Schrankenlösung (wie in Gibraltar)
- keine nationalen Linien- und Charterflüge
- Rückstufung des Flughafens zum Werksflughafen, wie im AMD-Sigma-Gutachten und von der KGSt empfohlen

## **Umwelt**

### **Biodiversität, Natur- und Artenschutz,**

- ...

- Campusbahn – kritische Betrachtung einer Brückenquerung des Feuchtbiotops Bültengraben/Mittelriede/Wabe unter Berücksichtigung der Alternativvorschläge der damit befassten Initiativen

...

## Inklusion fördern

- barrierefreie Gestaltung der Stadt im Zuge der Verkehrswende (u. a. alle Haltestellen, Bordsteinabsenkung überall auf null, Riffelsteine für Blinde)
- ...

...

...

## Stadtentwicklung und Wirtschaft

### Klimahaushalt

Die Kosten für die Folgen der Klimakatastrophe übersteigen jedes vorstellbare Maß. Daher ist jeder für Klimaschutz ausgegebene Euro eine sinnvolle und notwendige Investition in die Zukunft.

- Die BIBS setzt sich für einen Klimahaushalt ein: eine Umschichtung von klimaschädlichen Ausgaben (wie z. B. für Kfz.-Infrastruktur, aufwendige unnötige Platzgestaltungen, Vorteile für Investoren oder die Bezuschussung des Flughafens) zugunsten von Klimaschutzmaßnahmen.
- Kosten und Gebühren werden im Grundsatz daran orientiert, dass klimafreundliches Verhalten belohnt wird und klimaschädliches Verhalten mehr kostet.

### ...Mieten bremsen - bessere Wohnraumversorgung

- ...
- Flächenschonendes Bauen wird forciert; Überbauung bzw. Umnutzung vorhandener Flächen (z. B. Industriegebiete, Parkplätze, Flachbauten, Parkhäuser);
- ...

### Bebauungspläne

Die Einhaltung der Vorgaben muss regelmäßig kontrolliert werden.

#### Vorgaben für Gebäude

- ...
- Ebenerdige Zufahrt für Fahrräder (auch für große Anhänger und Lastenräder) zu sicheren und ausreichenden innenliegenden Abstellräumen mit Lademöglichkeit

#### Vorgaben für Flächen

- ...
- Nur helle Bodenflächen gegen Aufheizung durch die Sonne
- sparsame und insektenfreundliche Beleuchtung (alle Wege, aber so wenig wie möglich)

#### Vorgaben für Mobilität

- Tempo 30
- Gehwege und Plätze nach den Empfehlungen des [FUSS e. V.](#)
- Radverkehrsnetz mindestens nach "Braunschweiger Standard" (Ratsbeschluss aus 2020)
- Beschattung der Fuß- und Radwege mit vielen Bäumen
- Optimierung der Fuß- und Radwege Richtung Stadtbahn- und Bushaltestellen
- Anbindung an das Veloroutennetz und die Fahrradschnellwege (z. Z. in Planung)
- ausreichend gute Fahrradabstellanlagen (Mix aller Qualitätsstufen, von Bügel bis Box)
- hochwertige ÖPNV-Anbindung ausreichend für 80 % aller Menschen, die in dem Gebiet erwartet werden
- Die ÖPNV-Anbindung des Gebietes sollte im 10-Minuten-Takt erfolgen, außerdem sollte es ein Abend- und Nachtangebot geben
- Parkraumbewirtschaftung für Kfz-Parkplätze

- minimierte Kfz-Stellplatzanzahl durch Mobilitätskonzepte (siehe Ausnahmeregelungen in der Landesbauordnung)
- Obergrenzen für die Anzahl privater Kfz-Stellplätze

## Die ‚Bahnstadt‘ als klimafreundlicher Stadtteil

- Kein Rückbau von weiteren Gleisanlagen im Zuge der Planungen der Bahnstadt (Verkehrswende: Güterverkehr auf die Schiene!)
- ...
- Keine „Entlastungsstraße“ zwischen Salzdahlumer und Helmstedter Straße
- ökologisch verantwortungsvolles Bauen mit großzügigen Grünflächen, fahrradfreundlich und autoarm (siehe Kapitel Bebauungspläne)
- ...

## Wirtschaft und Gewerbe

- ...
- kein interkommunales Großgewerbegebiet Scheppau am Autobahnkreuz A2/A39 in den dortigen Naturschutzgebieten
- Nutzung brachliegender bereits versiegelter Flächen für neue Gewerbegebiete (wie z. B. in Salzgitter vorhanden) bei optimaler Anbindung an die Bahn, den ÖPNV und die Radschnellwege oder das Veloroutennetz
- Unsere Region ist von VW dominiert. Das Unternehmen will Arbeitsplätze abbauen, angeblich wegen der Umstellung auf Elektroantrieb. Das müsste nicht sein. Wir setzen uns für den Erhalt der ca. 8.000 Arbeitsplätze ein, auch der ca. 7.000 bei der VW Financial Services AG, auch durch die Entwicklung neuer Produkte über die automobile Wertschöpfung hinaus. Die Beschäftigten müssen alle Möglichkeiten zum Erhalt ihrer Arbeitsplätze erhalten. Würde VW sich nicht nur auf die Produktion herkömmlicher Pkws beschränken, könnte die Zahl der Arbeitsplätze sogar mehr als verdoppelt werden! Wir wollen, dass VW seine hervorragenden Möglichkeiten langfristig nutzt für die Entwicklung und Produktion von klimaschonenden Technologien. Die Beschäftigten müssen bei diesem Wandel unterstützt werden. Dafür geeignet wären z. B. Energietechnik wie Photovoltaik, Windgeneratoren und umweltschonende Stromspeicher, Verkehrslogistikkonzepte, Stadtbahnen, E-Lastenräder, mit Wasserstofftechnik angetriebene Busse, Regionalbahnen, Bau- und Landmaschinen, Schiffe, Flugzeuge usw. Fehlendes Know-How könnte VW, wie bisher auch, mit Firmenübernahmen dazukaufen. Die Region würde florieren!

## Wissenschaft und Innovation

Die BIBS möchte Braunschweig als Stadt der Wissenschaft stärken und setzt sich insbesondere ein für Forschung und Entwicklung zu

- Technologien für den Klimaschutz und den Artenschutz
- ...
- klimaschonende Verkehrslogistik als Alternative zum motorisierten Individual- und Güterverkehr
- CO<sub>2</sub>- und emissionsfreiem Schiffs- und Luftverkehr
- Einbindung von Bürger:innen in Entscheidungsprozesse

...

...

## Finanzierung

Die BIBS setzt sich ein für eine Umschichtung klimaschädlicher Ausgaben (wie z. B. für Kfz.-Infrastruktur oder die Bezuschussung des Flughafens) und Einsparungen z. B. bei aufwendigen und unnötigen Platzgestaltungen oder ungerechtfertigten Vorteilen für Investoren (Beispiele: [Holzmoor](#) (S. 5 unten), [Volksbank BraWo](#), [„Entertainmentcenter“ Petzvalstraße](#), [Quadriga,...](#)) zur Finanzierung der hier beschriebenen Ausgaben.

## Anlage 1:

### **Maßnahmen und Forderungen zur Förderung des Radverkehrs**

- 1.) Flächendeckend Tempo 30 in allen Wohngebieten
- 2.) Bei Planungen werden gleichermaßen langsame, „ängstlichere“ und schnelle Radfahrer:innen berücksichtigt; nötigenfalls auch durch parallele Wegführungen. Dazu gehört, dass alle Kurvenradien auf Tempo 30 ausgelegt werden.
- 3.) Um schwere Abbiegeunfälle zu vermeiden, werden Kreuzungen als sog. Schutzkreuzungen (um)gebaut und der schnelle Radverkehr so oft wie möglich links vom rechtsabbiegenden Autoverkehr geführt.
- 4.) Radverkehr wird niemals in sogenannten „Türzonen“ geführt, um gefährliche und schmerzhaft Unfälle durch unachtsam geöffnete Autotüren auszuschließen.
- 5.) Alle Einbahnstraßen werden für den Radverkehr geöffnet; nötigenfalls dafür umgestaltet oder für den Autoverkehr gesperrt.
- 6.) Barrieren wie z. B. Stufen, Zäune oder die illegalen Umlaufsperrern und Poller werden entfernt oder umgebaut. Legale Poller werden vorschriftsmäßig auffällig reflektierend rot-weiß markiert. In zukünftigen Planungen wird auf Poller verzichtet. (Ausnahmen nur in Absprache mit den Fahrradinitiativen).
- 7.) Die Stadt schafft ab 2021 mindestens 10 km Radverkehrsanlagen pro Jahr durch Um- oder Neubau in ihrer Baulast. Diese zeichnen sich aus durch bauliche Trennung vom Fuß- und Kfz-Verkehr, kontinuierliche Führung mit ebenem, hellem Belag, Vorfahrt an Knotenpunkten und einer Mindestbreite gemäß der Regelaße in den “Empfehlungen zur Anlage von Radverkehrsanlagen” (ERA) zuzüglich der jeweiligen Sicherheitstrennstreifen.
- 8.) Die Stadt schafft bis 2030 ein Radverkehrsnetz aus nummerierten Velorouten, welches alle Ortsteile miteinander vernetzt und diese radial an die Innenstadt anbindet. Das Netz wird nach den Kriterien Sicherheit, Komfort, Umwegfreiheit, lückenlose Führung und Wegweisung sowie der Möglichkeit, ein zügiges Tempo fahren zu können, konzipiert und umgesetzt. Dafür soll der [Velorouten-Netz-Vorschlag](#) der Fahrrad- und Verkehrsinitiativen vom Februar 2021 übernommen und umgesetzt werden.
- 9.) Vermeidung von Umwegen wie z. B. das viermalige Verschwenken vorfahrtberechtigter Radwege an Kreuzungen.
- 10.) Radwege werden über Nebenstraßen und Einfahrten auf gleichem Höhenniveau weitergeführt, so dass das bisherige gesundheitsschädliche „Auf und Ab“ vermieden wird (Vorbild Bremen).
- 11.) Mängel an Radwegen, auch wenn sie nur den Komfort betreffen, werden nach dem Winter systematisch erfasst und im selben Jahr beseitigt.
- 12.) Bordsteine werden auf 30° abgeflacht, um Unfallgefahren zu reduzieren, ggfs. nötige Wegewechsel zu erleichtern und Beschädigungen zu vermeiden (sog. „Fehlerverzeihendes Schrägbord“).
- 13.) Alle 3-cm-Halbrund-Bordsteinkanten und ähnliche werden auf null abgesenkt (auch an Einfahrten). Das gilt auch für die Trennsteynkante der auf Gehwegen angelegten Radwege, da diese eine Unfallgefahr darstellen (Ersatz durch 30°-Schrägborde). Die Stadtgestaltung für Blinde darf nicht zu Lasten von Gehbehinderten und Radverkehr gehen. Es müssen Lösungen für alle gebaut werden (z. B. mit „Riffelsteinen“).
- 14.) Priorität bei der Schneeräumung für den Stadtbahn- und Radverkehr.
- 15.) Radwege, Velorouten, Verbindungswege sowie die Haupttrouten durch die Parks werden durchgehend asphaltiert (z. B. die Wege nach Wolfenbüttel oder BS-Leiferde). Dabei wird heller Asphalt verwendet, um die Strahlungshitze von unten im Sommer zu reduzieren.
- 16.) Grundsätzliche Beleuchtung von Radwegen bei Fehlen einer Straßenbeleuchtung (sparsam, minimal und insektenfreundlich).

- 17.) Es wird angestrebt, Radwege im Sommer weitestmöglich zu beschatten, vor allem durch Bäume.
- 18.) Unmittelbar neben allen Hauseingängen und ÖPNV-Knotenpunkten sollte es hochwertige Radabstellanlagen möglichst aller Qualitätsstufen geben (von Bügel bis Box). Diese sind im Idealfall ebenerdig, überdacht, beleuchtet, frostfrei und mit Lademöglichkeit für E-Fahrräder. Eine Nachrüstung im Bestand von Wohn- und Immobiliengesellschaften, Arbeitgebern und anderen Unternehmen wird gefördert, aber auch gesetzlich gefordert. Die sogenannten „Felgenmörder“ werden nicht mehr als Radabstellanlagen anerkannt. Es wird ein Förderprogramm eingerichtet, bei dem Bürger:innen sog. *Fahrradhäuschen* in ihrer Nachbarschaft beantragen und mieten können (Bsp. Hamburg).
- 19.) Der Radverkehr erhält an Ampelkreuzungen länger grün als der Autoverkehr. Wo möglich, wird bei Annäherung auf grün geschaltet (bitte rechtzeitig, Tempo 30 beachten).
- 20.) Die Stadt führt die grüne Welle für Radfahrer:innen bei Tempo 20 km/h ein. Diese wird gegenüber der grünen Welle für den Kraftverkehr priorisiert.
- 21.) Die neuen kleinen Ampeln für den Radverkehr werden nachgebessert, weil es oft nicht ersichtlich ist, für welche Richtung sie gelten und weil sie im Dunkeln stark blenden, insbesondere die weißen Richtungspfeile.
- 22.) Radfahrer:innen müssen nicht vor Ampeln warten, um rechts abzubiegen (ggfs. „Grüner Pfeil“).
- 23.) Wirksame Trennung von Geh- und Radwegen. Das birgt die Chance, das Verkehrsklima (iSv - Stimmung) zu verbessern und Radwege in der Wahrnehmung zu echten, gleichwertigen „Fahrbahnen“ zu machen.
- 24.) Entschärfung von Kopfsteinpflaster durch Ersetzen, durch ebenes Abschleifen oder durch zwei flach eingelegte Fahrstreifen aus glatten und langen Pflastersteinen.
- 25.) Vernetzung mit dem ÖPNV: die Fahrradmitnahme wird zu allen Tageszeiten verbindlich und preiswert sichergestellt. An Haltestellen gibt es Radabstellanlagen; je weiter weg vom Stadtzentrum, desto mehr und desto hochwertiger.
- 26.) Am Hauptbahnhof werden mindestens zwei Fahrradparkhäuser gebaut (vorne und hinten, für insgesamt mindestens 7.500 Räder, auch für Gespanne und Lastenräder und mit Lademöglichkeit).
- 27.) Um die Querung der Barriere Hauptbahnhof zu ermöglichen, werden die ehemaligen Bahnsteigtunnel „Posttunnel“ und „Pakettunnel“ geöffnet und für den Fuß- und Radverkehr ausgebaut.
- 28.) Die große Barriere „Fußgängerzone“ in der Innenstadt zwingt Radfahrer:innen derzeit zu Umwegen oder zum Schieben. Um das zu vermeiden, werden mehrere Querungsmöglichkeiten und Bereiche mit Mischverkehr geschaffen. Die autoarme Stadt nach der Verkehrswende hat große zentrale hochpreisige Fußgängerzonen nicht mehr nötig, da die ganze Stadt viel attraktiver ist und überall genug Platz für den Umweltverbund bietet. Es wird dann insgesamt mehr Fußgängerzonen geben. Diese werden wie kleine Erholungsinseln sein, die nahezu umwegfrei von Fahrrad- und ÖPNV-Verkehr umfahren werden können.
- 29.) Es werden mehr und günstigere Schließfächer in der Innenstadt eingerichtet.
- 30.) Förderung von Fahrradleihsystemen in allen Stadtquartieren für einen attraktiven Preis. Auch Lastenfahrräder, Anhänger und E-Fahrräder sollen verliehen werden.
- 31.) Mit dem Braunschweiger Standard sind Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr aufzulösen. Hierfür sind Radwege dem Charakter nach als Fahrbahn zu gestalten und so vom Gehweg baulich abzutrennen, dass missbräuchliches Befahren des Gehweges und leichtfertiges Betreten des Radweges wirksam reduziert wird.
- 32.) Fahrradstraßen werden zu „echten“ Fahrradstraßen, also autofrei oder autoarm (siehe Maßnahme 6.1 des Rats-Radentscheides. Umsetzungsziel 2021!)
- 33.) Das Ringgleis erhält Vorfahrt an Nebenstraßen. Dazu wird es über diese Straßen auf gleichem Niveau geführt (also höher als die Straße) und farbig markiert (zur Sicherheit). An diesen Stellen stehen Straßennamensschilder und Wegweiser.

- 34.) Es gibt eine Hotline und eine App zur Meldung von Mängeln (die bisherigen Versuche funktionieren nicht). Die Beseitigung kleinerer Mängel wie z. B. Scherben auf Wegen erfolgt binnen 24 Stunden.
- 35.) Um Grassel, Bevenrode und Waggum umwegfrei an das Veloroutennetz anzuschließen, wird eine ampelgesteuerte Quermöglichkeit der fast nie benötigten verlängerten Landebahn des Flughafens eingerichtet (auf dem ehemaligen Verlauf der Grasseler Straße nach dem Beispiel des Flughafen Gibraltar).
- 36.) Regionale Radschnellwege in alle Nachbarzentren sollten bis 2030 fertiggestellt sein. Der Ausbau darf nicht auf Kosten von Bäumen und Natur erfolgen!
- 37.) Neubau der Sidonienbrücke mit einer Breite von 7,5 m.
- 38.) Radwegebau an den Landesstraßen von Völkenrode über den Bortfelder Kreisel nach Wendeburg
- 39.) Es werden Lösungen erarbeitet, beim Queren von Straßen mit Verkehrsinseln in der Straßenmitte dort auch mit (längeren) Gespannen oder Lastenrädern warten zu können
- 40.) Geschützte Radverkehrsführungen an Kreuzungen mit baulicher Trennung, kaum spürbaren Verschwenkungen und direkterer Führung (also Schutzinseln für's Rad-Rechtsabbiegen und für Wartebereiche) und zusätzlich die Möglichkeit für schnellen Radverkehr, auf der Fahrbahn queren oder abbiegen zu können.

## **Minderheitenvoten:**

- ...
- Wer nicht Auto fährt, wird mit einer jährlichen [Freie-Straßen-Prämie](#) belohnt.
- Beauftragung einer Vergleichsstudie über **Oberleitungsbusse** auf allen geeigneten Linien (insbesondere der Ringlinie) zum Abwägen der langfristigen klimatischen und ökonomischen Vor- und Nachteile.
- **Keine Ladesäulen** für E-Mobilität: Autoverkehr erzeugt unabhängig vom Antrieb eine Riesenmenge an Klima-, Umwelt- und Sozialschäden, Toten, Verletzten sowie Ungerechtigkeiten (E-Mobilität besonders im sog. ‚globalen Süden‘). Gerade in den Städten reicht der Platz für die vielen Autos nicht aus und er ist auch viel zu kostbar. Wir streben eine Verkehrswende an, um diese hundertjährige Fehlentwicklung wieder zu korrigieren. Davon abgesehen, wäre der technische Aufwand extrem hoch und würde sehr vielen Bäumen das Leben kosten. Kompromissvorschlag: *„Bis zur Realisierung der Verkehrswende fordern wir als Übergangslösung einen beschleunigten Ausbau der Ladeinfrastruktur für E-Mobile, insbesondere in den ringnahen Wohngebieten. Eine ausreichende Versorgung mit öffentlichen Lademöglichkeiten muss kommunal gesteuert werden. Wer partout nicht auf aufs Auto verzichten kann, sollte wenigstens ein paar Lademöglichkeiten vorfinden. Für die Schaffung der neuen Lademöglichkeiten sollen ausschließlich bereits vorhandene Parkplätze genutzt werden und somit keine Grünflächen zerstört, Hinterhöfe versiegelt oder Bäume gefällt werden.“*