

Ratsbeschluss

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?*

Volt Braunschweig fordert für die Umsetzung dieses Ziele- und Maßnahmenkatalogs eine Erhöhung der personellen Kapazitäten des Stadtplanungs-, Verkehrs-, Tiefbau- und Baudezernats, um eine zeitnahe Umsetzung des Projekts zu ermöglichen. Zusätzlich müssen die Fachbereiche und Dezernate der Braunschweiger Verwaltung stärker miteinander verknüpft werden, um eine effizientere Planung und Umsetzung solcher Projekte zu garantieren. Ein Mittel um diese Verknüpfung möglich zu machen und eine stärkere Vernetzung zu forcieren ist eine verbesserte Digitalisierung der Verwaltung. Außerdem soll es einen eigenen Etat für den Radverkehr in der Stadt Braunschweig geben, der eine langfristige Finanzierung dieses Projekts ermöglicht.

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 zurücklegen 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 ihn?*

Ja, für Volt Braunschweig stellt das Fahrrad einen wesentlichen Baustein der Mobilitätswende dar. Braunschweig bietet hervorragende topographische Voraussetzungen für eine Fahrradstadt. Um den Erfolg der Mobilitätswende in Braunschweig zu garantieren, ist eine ausgebaute und verbesserte Fahrradinfrastruktur essentiell. Deswegen halten wir den Aufbau eines flächendeckenden Veloroutennetzes für unverzichtbar. Ein solches Veloroutennetz schafft die Möglichkeit die verschiedenen Stadtteile Braunschweigs, sowie der Region, umweltbewusst zu verbinden und macht den Radverkehr sicherer und attraktiver.

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

Für eine möglichst schnelle Umsetzung dieses Planes ist eine langfristige Finanzierung der zuständigen Stellen in der Verwaltung und ein eigener Etat für den Radverkehr in Braunschweig notwendig. Außerdem soll eine frühzeitige Bürgerbeteiligung garantiert werden und alle Interessengruppen rechtzeitig mit in den Prozess einbezogen werden. Das sorgt für eine höhere Akzeptanz, was wiederum eine schnelle Umsetzung fördert. Des Weiteren soll eine hohe Transparenz des Projekts durch regelmäßige Berichte zu Fortschritten und Problemen in der Umsetzung gewährleistet werden. Diese Berichte bieten auch die Möglichkeit, ein größeres öffentliches Bewusstsein für das Veloroutennetz in Braunschweig zu schaffen.

Statt allerdings Jahre zu warten, bis das Mobilitätskonzept entwickelt und verabschiedet ist, sollen so viele Maßnahmen wie möglich kurzfristig umgesetzt werden, wie etwa Aufklärungs- und Werbekampagnen. Außerdem sollen die bestehenden Fahrradstraßen zu vorläufigen Velorouten erklärt werden. Besonders im Westen der Stadt kann so ohne wesentliche Umbauten ein vorläufiges Netz aus autofreien Wegen und Straßen in der Stadt geschaffen werden. Die Bewohner*innen von Kanzlerfeld bis Broitzem können dann mit dem Fahrrad abseits der Hauptstraßen genauso sicher und komfortabel in die Stadt fahren wie mit dem Auto. Diese vorläufigen Wege sollen langfristig durch das Veloroutennetz ersetzt werden.

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*innen 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?*

In der Braunschweiger Innenstadt gibt es derzeit mehrere mehrspurige Straßen, an denen jeweils ein Fahrstreifen für den Radverkehr genutzt werden kann. Für die Umsetzung fordert Volt Braunschweig kurzfristig eine Reihe von Pop-Up Radwegen entlang der vierspurigen Straßen innerhalb der Okerumflut. An diesen Straßen und den Pop-Up Radwegen sollen zeitgleich Verkehrserhebungen stattfinden, die nach einigen Wochen ausgewertet werden. Sollte diese neue Nutzung der Flächen von

Fahrradfahrenden angenommen werden, setzt sich Volt für eine permanente Umwidmung der Flächen für den Radverkehr ein. Durch diese Maßnahmen ist eine schnelle und kostengünstige Umwandlung von Fahrflächen möglich, bei der dennoch flexibel auf mögliche Herausforderungen und die Veränderung des Verkehrsflusses eingegangen werden kann.

- 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?*

Volt Braunschweig schlägt als kurzfristige Maßnahmen beispielsweise die Nutzung von Trixi-Spiegeln an Kreuzungen und die Überprüfung der Schutzzeiten bei Ampelphasen vor. Des Weiteren ist ein stärkerer Vollzug der bereits geltenden Regeln, beispielsweise für Falschparken auf Rad- und Fußwegen und die verstärkte Nutzung von Ampelblitzern für Auto- und Radverkehr, dazu geeignet, für mehr Sicherheit zu sorgen. Langfristig ist es aber notwendig grundlegende Änderungen durchzuführen. Dazu gehört die klare Trennung der Radwege vom Autoverkehr, eine allgemeine klare Verkehrsführung und der Bau von Kreisverkehren bzw. Kreuzungen, die für alle Verkehrsteilnehmenden besser einzusehen sind.

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

Ein Schulradwegeplan ist eine gute und einfach umsetzbare Maßnahme, die Schüler*innen die Möglichkeit gibt, sichere Wege zur Schule zu finden. Elternbringverkehr wird dadurch reduziert. Nachfolgende Generationen werden an eine sichere und komfortable Nutzung des Fahrrads gewöhnt.

- 7. Sichere Schulwege und damit Verlagerung von Schüler*innenverkehr 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?*

Mehr und sichere Fahrradabstellplätze, auch durch die Umwandlung von KFZ-Parkplätzen, sind eine geeignete Maßnahme, um die Verlagerung des Schüler*innenverkehrs auf das Fahrrad zu ermöglichen. Dort könnten auch Fahrrad-Elterntaxis halten.

Dort, wo auf engem Raum Schüler*innen zusammenkommen, soll es so wenig Autoverkehr wie möglich geben. Den Autoverkehr zu Stoßzeiten umzuleiten, kann eine Möglichkeit sein, Elternbringverkehr von Gefahrenstellen fernzuhalten.

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 Gliersmarode 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 Bürger*innen 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?

Die Verkehrswende muss auch in Braunschweig ganzheitlich gedacht werden. Deswegen muss es auch Möglichkeiten geben, zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln umzusteigen. Besonders wichtig ist es dabei, zwischen Fahrrad und ÖPNV einfach wechseln zu können. Dementsprechend sollen alle Haltestellen des ÖPNV mit Abstellanlagen nachgerüstet werden. An zentralen Stellen des Nah- und Fernverkehrs, wie den Bahnhöfen, sowie des öffentlichen Lebens, wie Schulen, Universitäten und Sportvereinen sollen die Abstellplätze ausgebaut werden.

Volt setzt sich für ein Fahrradparkraumkonzept für die gesamte Innenstadt ein. Wir wollen sichere Anschlussmöglichkeiten überall dort schaffen, wo sie benötigt werden, und sie je nach örtlichem Bedarf ausgestalten (z.B. überdacht, abschließbar, mit Gepäckschließfächern). Dazu sollen keine Grünflächen, sondern versiegelte Flächen genutzt werden.

Bei Neubauten soll nach dem Vorbild der Niederlande in städtischen Gebieten nur dann eine Baugenehmigung erteilt werden, wenn eine Mindestanzahl an Fahrradstellplätzen eingeplant ist. Dies wollen wir in einer Fahrradstellplatzsatzung regeln.

Eigentümer*innen von Bestandsbauten sollen gefördert werden, sichere Abstellanlagen zu bauen.

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?*

Ja, ein Etat für den Radverkehr in Braunschweig ist sinnvoll und langfristig notwendig. Ein solcher Etat garantiert die langfristige Umsetzung von Infrastrukturprojekten im Radverkehr und ermöglicht einen speziellen Fokus auf den Radverkehr. Außerdem schafft

ein solcher Etat die Grundlage genauerer Evaluierungen von Infrastrukturprojekten und eröffnet der Stadt so die Möglichkeit, weitere Planungsschritte neu zu bewerten.

10. Welche Ausgaben für den Radverkehr wären nach Meinung Ihrer Partei angemessen?

Volt Braunschweig fordert schon lange "Fahrradfahren wie in Kopenhagen". Deswegen sollen die derzeitigen Ausgaben im Radverkehr ermittelt und unter regelmäßiger Bedarfsüberprüfung deutlich erhöht werden. Dabei sind die 36€ in Kopenhagen ein guter Richtwert, da zunächst große Investitionen notwendig sein werden.