

4.5 Stadtverträgliche Abwicklung des motorisierten Individualverkehrs

4.5.1 Generelle Empfehlungen

Die Planungsprinzipien der sechziger und siebziger Jahre, also der Ausbau des Straßennetzes entsprechend der prognostizierten Zunahme der Verkehrsnachfrage des MIV (Anpassungsplanung), sind in den letzten Jahrzehnten an ihre Grenzen gestoßen. In den Städten und insbesondere in den Innenstädten sind die Grenzen des MIV-orientierten Ausbaus und der Belastung der Bevölkerung durch Lärm und Schadstoffe an vielen Stellen seit langem erreicht. Die Berechnungen des Prognose-Null-Falles im Rahmen des VEP Braunschweig belegen diese Aussage. Dadurch werden im Jahr 2010 mehr als 20.000 Personen in Braunschweig tagsüber mit einem Schallpegel über 65 Dezibel belastet, einem Grenzwert, ab dem ernsthafte gesundheitliche Schäden die Folge sind.

Die Stadt Braunschweig verfügt insgesamt gesehen über ein leistungsfähiges Straßenverkehrsnetz. Probleme in der Verkehrsabwicklung zeigen sich im wesentlichen in der nachmittäglichen Spitzenstunde und betreffen vornehmlich den nördlichen und östlichen Wilhelminischen Ring und einige Straßenabschnitte in der Innenstadt sowie die Ausfallstraßen. Generell kann zwar von einem besorgniserregenden Anstieg des Kfz-Verkehrs in Braunschweig bis zum Jahr 2010 nicht gesprochen werden, so dass dringende Erfordernisse zum massiven Ausbau des Straßennetzes nicht gegeben sind. Jedoch wird die bereits skizzierte Zunahme des Einpendlerverkehrs aus dem Umland zu punktuellen Zunahmen des Kfz-Verkehrs insbesondere auf den Hauptzufahrtsstraßen Braunschweigs führen.

Planungsstrategie sollte die effektive Ausnutzung der bereits vorhandenen Verkehrsangebote sein, wobei der Kfz-Verkehr auf ein vermaschtes Netz städtebaulich integrierter Hauptverkehrsstraßen konzentriert werden sollte. Dazu tragen insbesondere die Umsetzung von Maßnahmen zur Verkehrlenkung und eine **flächenhafte Verkehrsberuhigung** in funktional und gestalterisch abgegrenzten Quartieren mit Tempo-30-Zonen bei (siehe Kap. 4.5.4).

Ein Neu- und Ausbau von Straßen sollte nur dann erfolgen, wenn deren Notwendigkeit nachgewiesen wird. Dabei ist die „Notwendigkeit“ einer neuen Straße nicht allein dadurch nachweisbar, dass sie gemäß Prognoserechnungen im Realisierungsfall eine hohe Verkehrsbelastung aufweist, wie das in der Vergangenheit weitgehend geschah. Es muss vielmehr der Nutzen - z. B. durch Entlastung von Straßen in überlasteten, jedoch schützenswerten Gebieten wie Wohngebieten - mit den negativen Wirkungen der neuen Straße verglichen und beide Effekte gegeneinander abgewogen werden. Der Ausbau des Straßennetzes sollte nur in solchen Bereichen erfolgen, in

denen er zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und der umwelt- und sozialverträglicheren Abwicklung des Verkehrs beiträgt. Die entlasteten Straßen sollten in diesen Fällen durch Rückbau vor erneuter Belastungszunahme durch Rückverlagerungseffekte geschützt werden.

Ein weiteres Ziel muss es sein, die Erreichbarkeit aller Teile der Stadt für den notwendigen Verkehr, wie den der Bewohner sowie den Wirtschafts- und Versorgungsverkehr, zu sichern und zu verbessern. Dies gilt insbesondere für die **Innenstadt**, in der sich verschiedene Nutzungsansprüche an die nur begrenzt verfügbare Straßenfläche überlagern. Hier ist zwangsläufig eine Bevorrechtigung der platzsparenden, stadt- und umweltverträglichen Verkehrsarten wie Fuß-, Rad- und Öffentlicher Verkehr sowie des notwendigen MIV, also des Autoverkehrs der Anwohner, des Personenwirtschafts- und Versorgungsverkehrs, unabdingbar. Auf andere Verkehrsmittel verlagert werden kann insbesondere der reine Berufs- und Ausbildungsverkehr sowie erhebliche Teile des werktäglichen Freizeitverkehrs in die Innenstadt, die durch ein entsprechendes ÖPNV-Angebot sehr gut bedient werden können. Eine effektive Maßnahme zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage in diesem Sinne stellt die Umsetzung des **Parkraumbewirtschaftungskonzepts** dar (siehe Kap. 4.5.3).

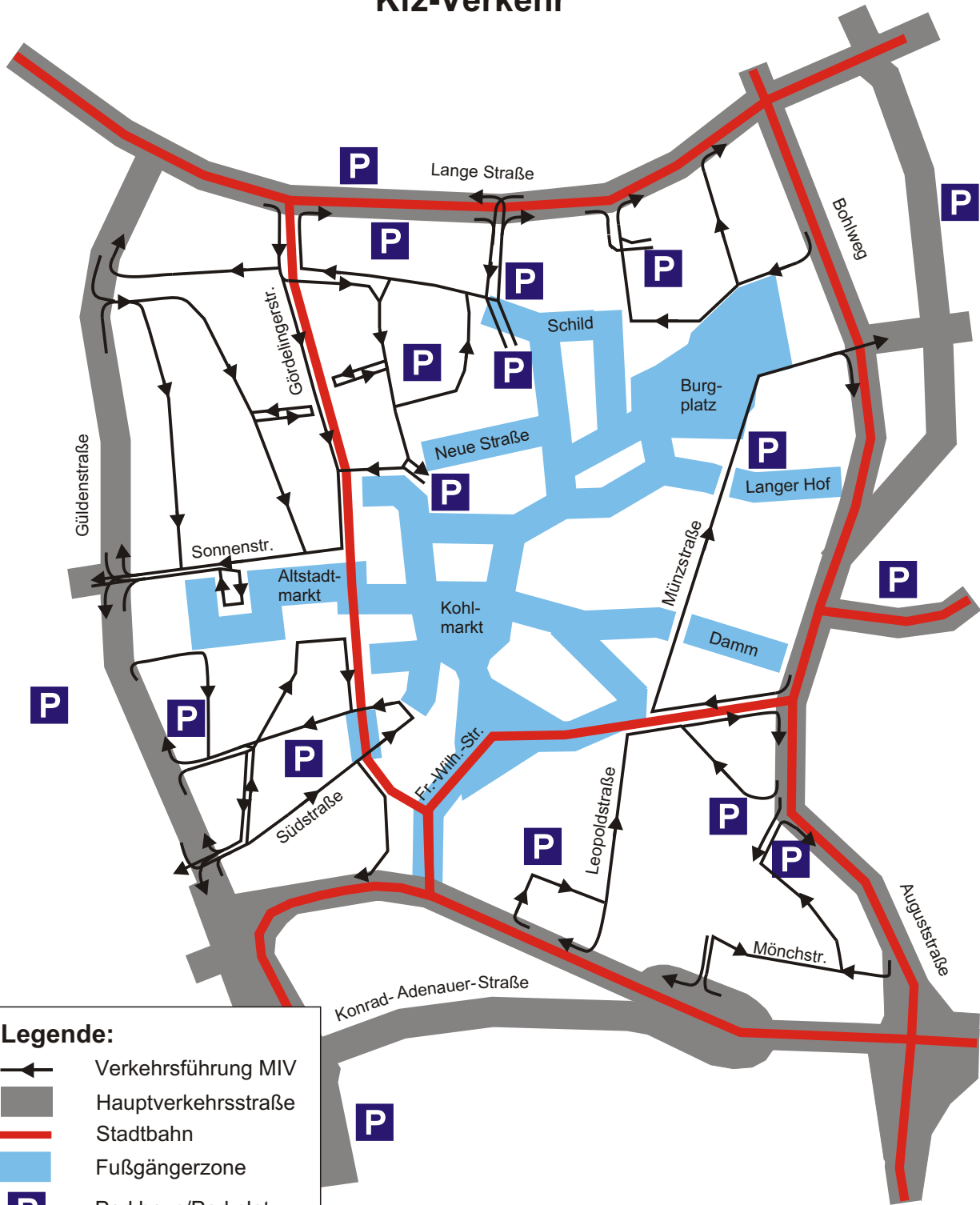
4.5.2 Infrastrukturelle Maßnahmen für den fließenden Verkehr

⇒ Umsetzung des Erschließungskonzeptes Innenstadt

Das Erschließungskonzept Innenstadt sieht eine gegenüber heute geänderte Verkehrsführung des Bereiches innerhalb des Cityringes vor (Abbildung 4.6). Die Erschließung erfolgt dabei über ein System von Schleifenstraßen wodurch verhindert wird, dass Durchgangsverkehre und umfangreiche Parksuchverkehre direkt durch die Innenstadt fahren können. Der Quell- und Zielverkehr, also Fahrten von Bewohnern, Kunden, Lieferanten etc., ist auch weiterhin möglich und wird durch die Vermeidung des Durchgangsverkehrs erleichtert. Auch die Parkhäuser in der Innenstadt sind nach der Umsetzung des Erschließungskonzeptes weiterhin problemlos erreichbar. Es ist davon auszugehen, dass durch die laufenden Entwicklungen im Bereich der Verkehrstelematik die Informationen über die Belegung der Parkstände im gesamten Innenstadtbereich verbessert werden und der ggf. auch unterstützt durch Reservierungsmöglichkeiten der Parksuchverkehr heutiger Prägung weitestgehend vermieden werden kann.

Die Planfallberechnungen zeigen durch die Einführung des Erschließungskonzeptes Innenstadt auf den meisten Innenstadtbereichen Abnahmen der Kfz-Straßenbelastungen, nur auf wenigen Strecken kommt es durch veränderte Anbindungen der Parkhäuser zu Verkehrszunahmen. Die

Erschließungskonzept Innenstadt Kfz-Verkehr



Legende:

- Verkehrsführung MIV
- Hauptverkehrsstraße
- Stadtbahn
- Fußgängerzone
- Parkhaus/Parkplatz

Quelle: Konzeptentwurf Stadt Braunschweig; Änderungen WVI GmbH

Verkehrsentwicklungsplan Braunschweig (VEP BS)	Abb. 4.6	
Maßnahmen im Bereich Kfz-Verkehr: - Erschließungskonzept Innenstadt		

Verkehrsbelastungen nach Umsetzung des Erschließungskonzeptes liegen im Bereich zwischen 2.000 und 3.000 Kfz-Fahrten pro Werktag und sind damit mit den an einen innerstädtischen Straßenraum gestellten Ansprüchen, die aus vielfältigen Nutzungen resultieren, gut verträglich. Gleichzeitig werden durch die Verringerung der Verkehrsbelastung entsprechende Verringerungen der Lärmimmissionen in der Innenstadt gegenüber dem Planfall P0 erreicht, so dass damit nur noch in wenigen Teilbereichen Überschreitungen der Richtwerte der 16. BImSchV festzustellen sind.

Die vorgeschlagene und in der Abbildung 4.6 dargestellte Verkehrsführung weist gegenüber dem Konzept der Stadt Braunschweig in Teilbereichen Veränderungen auf:

- Die Straße Langer Hof wird als Fußgängerzone ausgewiesen. Damit wird eine durchgängige Hauptfußgängeroute zwischen Innenstadt - Domplatz/Burgplatz und dem neu gestalteten Schloßpark geschaffen. Die Erschließung des Parkplatzes vor dem Rathaus erfolgt über die Münzstraße.
- Die Straße Lindentwete hat keine Verbindung zur Gördelinger Straße, um Durchgangsverkehre vom Packhof zur Sonnenstraße auszuschließen und die Stadtbahntrasse möglichst weitgehend vom Kfz-Verkehr freizuhalten. Aus diesem Grund sollte auch darüber nachgedacht werden, ob auf die Verbindung Schützenstraße - Neue Straße vor dem Karstadt-Parkhaus verzichtet werden kann (hier noch nicht berücksichtigt).
- Die Erschließung der Breiten Straße erfolgt analog zum Schleifenkonzept im Uhrzeigersinn ebenso wie die Scharnstraße und die Gördelinger Straße.

Eine Umsetzung des Erschließungskonzeptes Innenstadt wird dringend empfohlen. Zudem bildet die Neuordnung der Verkehrsführung in der westlichen Innenstadt die Grundlage für den Bau der westlichen Innenstadtstrecke der Stadtbahn.

⇒ **Umgestaltung der Achse Bohlweg zwischen Hagenmarkt und John-F.-Kennedy-Platz**

Der Bohlweg ist heute ein von Verkehrsteilnehmern aller Verkehrsarten (Fußgänger, Radfahrer, ÖV-Nutzer, Pkw-Fahrer) vielfältig beanspruchter Straßenraum. So bestehen z. B. auf dem Bohlweg als einzigem Abschnitt des Cityringes starke Fußgängerströme in Längsrichtung sowie in Querrichtung über den Bohlweg hinweg, vor allem zwischen der Fußgängerzone der Innenstadt und dem Magniviertel.

Aus den unterschiedlichen Ansprüchen der verschiedenen Nutzergruppen an den Straßenraum Bohlweg erwachsen Konflikte zwischen den Verkehrsarten, z. B. zwischen den Fußgängerströmen und dem Kfz-Verkehr. Wesentliche Mängel in diesem Bereich sind die Dominanz des Kfz-

Verkehrs u. a. durch überdimensionierte Verkehrsanlagen, die hohen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs und des ÖV, dadurch hervorgerufene hohe Umweltbeeinträchtigungen durch Lärm und Schadstoffe, hohe Trennwirkung durch starkes Verkehrsaufkommen, breite Fahrbahnen und Trenngitter, fehlende Einbindung des Schloßparks, unterdimensionierte Flächen für den Fuß- und Radverkehr und geringe Aufenthaltsqualitäten. Hinzu kommen städtebauliche Mängel wie ein unbefriedigendes Raumgefüge, schlechtes Stadtbild und fehlende Begrünung.

Die Umgestaltung des Bohlweges wurde hinsichtlich der Verkehrsführung in Anlehnung an den Entwurf von BRAUNFELS in mehreren Varianten untersucht. Die Untersuchungsergebnisse zeigen, dass der Bohlweg als eine verkehrstragende Hauptverkehrsstraße erhalten bleiben muss, um den Verkehrsfluss auch im umliegenden Straßennetz (z. B. auf dem Altewiekring) weiterhin zu gewährleisten. Ein Rückbau auf einen Fahrstreifen je Richtung oder die Sperrung der Straße ist nach den Berechnungsergebnissen nicht möglich, da nur ein Teil des heutigen Verkehrs verlagerbarer Durchgangsverkehr durch die Innenstadt ist (heute rd. 17 %; d.h. 6.000 Kfz-Fahrten). Zudem könnte der Wilhelminische Ring nur noch begrenzt zusätzliche Verkehre aus Verdrängungen vom Bohlweg aufnehmen.

Mittel- bis Langfristig sollte der Bohlweg deshalb wieder zu einer Innenstadtstraße, die allen Nutzungsansprüchen gerecht wird, umgebaut werden. Dazu sind folgende verkehrlichen Maßnahmen sinnvoll:

1. Verlagerung des verlagerbaren Kfz-Verkehrs
 - auf ÖV und nicht motorisierten Verkehr,
dazu Ausbau der Verkehrssysteme für ÖV, Radverkehr und Fußverkehr,
 - auf den östlichen Wilhelminischen Ring (Altewiekring) und den westlichen Cityring (Güldenstraße),
2. Rückbau der Achse Bohlweg - Stobenstraße - Auguststraße durchgehend auf 4 Fahrstreifen,
3. Rückbau Georg-Eckert-Straße auf 2 Fahrstreifen, bis Einfahrt Schloßparkgarage 4 Fahrstreifen möglich,
4. Einrichten von Schutzräumen, Entfernen der Überhöhungen und Abbau der Trenngitter,
5. Geschwindigkeitsbegrenzung für den motorisierten Verkehr (MIV und ÖV) auf 40 km/h,
6. Schaffung der Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer, ggf. durch Einrichten von Lichtsignalanlagen und Aufpflasterungen (z. B. am Ägidienmarkt),
7. Verbreiterung der Fuß- und Radwege (Radwege mindestens 1,50 m, besser 2 m), Schaffung von kombinierten Park-/Grünstreifen,
8. Gestaltung des Ägidienmarktes zu einem erkennbaren und erlebbaren Platz,

9. Umbau John-F.-Kennedy-Platz in Anlehnung an die Vorschläge von Braunfels.

Auf der Straße „Langer Hof“ sollte **kurzfristig** die Verkehrsführung umgedreht werden, so dass die Fahrtrichtung West – Ost möglich, jedoch kein Rechtsabbiegen mehr aus dem Bohlweg in die Straße „Langer Hof“ möglich ist. Langfristig sollte die Straße „Langer Hof“ zur Fußgängerzone umgestaltet werden und damit zum Element der „Traditionsroute“ zwischen Martinikirche, Altstadtmarkt, Kohlmarkt, Burgplatz/Dom, Rathaus, Schloßpark, Theater, Anton-Ulrich-Museum werden.

⇒ **Kein Bau der Nordtangente**

Die Nordtangente ist im Planfall P1 in mehreren Varianten eingehend untersucht worden. Als Ausbaugrad wurde – gemäß den bisherigen Vorstellungen als Verlängerung der A°392 - eine niveaufrei geführte Straße mit 4 Fahrstreifen plus Standstreifen und einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h zwischen der Hamburger Straße / A 392 und der Berliner Heerstraße nördlich von Volkmarode unterstellt. Weitere Anschlussstellen bestehen am Bienroder Weg und an der Bevenroder Straße.

Im Planfall P1 werden für die Nordtangente zwischen 40.000 Kfz-Fahrten pro Werktag im westlichen und 25.000 Kfz-Fahrten pro Werktag im östlichen Abschnitt prognostiziert. Dabei wird nachgewiesen, dass über die Nordtangente sowohl Fernverkehr aus dem Bereich A 2 - Ost als auch regionaler Verkehr z. B. aus Wolfsburg mit Ziel Braunschweig-Kernstadt abgewickelt wird. Die Nordtangente entlastet damit die Autobahn A 2 um rd. 10.000 bis 12.000 Kfz-Fahrten pro Werktag und zieht erhebliche Fernverkehre, die ohne die Nordtangente über die A 2 - A 391 abgewickelt werden, ins Stadtgebiet, was letztlich nicht Ziel der Maßnahme sein kann. Entlastungen im städtischen Straßennetz ergeben sich vor allem für den Straßenzug Rebenring - Hans-Sommer-Straße - Berliner Straße - OD Volkmarode.

Wie die Berechnung der Lärmimmissionen zeigt, verringern sich die Lärmbelastungen auf dem Straßenzug Rebenring - Hans-Sommer-Straße - Berliner Straße um rd. 3 dB(A), ein Rückgang, der jedoch kaum hörbar wahrgenommen werden kann. Die Richtwerte (Tag) der 16. BImSchV werden zudem in weiten Abschnitten immer noch deutlich überschritten. Allein in der OD Volkmarode werden merkliche Entlastungen erzielt, die aus der Verlagerung des starken Durchgangsverkehrs bei vergleichsweise geringem Quell- und Zielverkehrsaufkommen resultieren. Dadurch gelingt es, die Richtwerte bei den Verkehrslärmimmissionen i. w. einzuhalten bzw. nur noch geringfügig zu überschreiten

Die räumliche Lage und die Verkehrsbelastung der Nordtangente würde bei freier Schallausbreitung zu einer Verlärmung in einem Korridor von rd. 400 m beidseitig entlang der Nordtangente führen (bei Richtwert 49 dB(A) nachts, 16. BImSchV). Aufgrund der z. T. dicht angrenzenden Bebauung, besonders im Bereich Querum, aber auch der Nordstadt, wären für die Nordtangente auf ihrer gesamten Länge Lärmschutzeinrichtungen erforderlich (im Planfall P1 bereits unterstellt).

Gerade für das geplante Neubaugebiet Volkmarode-Nord wäre die Realisierung der Nordtangente nur als katastrophal zu bezeichnen, da dieses Gebiet dann von zwei Seiten mit einem Lärmpegel belastet wäre, der vom Lärmempfinden dem Lärmpegel der OD Volkmarode heute entspricht. Bezüglich der Verkehrs- und Luftschadstoffmengen ergeben sich beispielsweise für die Ortsdurchfahrt Volkmarode zwar Entlastungen, jedoch werden die dort eingesparten Mengen nicht nur wenige hundert Meter nördlich erzeugt, sondern um die Schadstoffe der von der A 2 abgezogenen Verkehrsmengen erhöht.

Insgesamt ist somit festzustellen, dass ein durchgehender Ausbau der Nordtangente von der Autobahnausfahrt Ost bis zur Hamburger Straße praktisch einer Ausbreitung des heute vorhandenen Lärmbelastung auf mindestens die doppelte Fläche, und einer Steigerung der Schadstoffbelastungen um rund 50 % gleichkommt. Zudem wird durch die Nordtangente eine erhebliche Trennwirkung hervorgerufen. Die Baukosten werden vor allem wegen der erforderlichen Brückenbauwerke zur Querung der Regionalstadtbahntrasse und von Wabe und Mittelriede sowie für den erforderlichen Lärmschutz als erheblich eingeschätzt.

Da dieses Ergebnis nicht Ziel einer sozial- und umweltgerechten Verkehrsplanung sein kann, wurde in einer weiteren Variante statt einer durchgehenden Nordtangente ein Ausbau als niveaugleich geführte Stadtstraße mit 2 Fahrstreifen zwischen der Hamburger Straße und der Bevenroder Straße mit Anschluss an die Beethovenstraße und den Bienroder Weg unterstellt. Für diesen Ausbau errechnen sich Belastungen zwischen 15.500 Kfz-Fahrten pro Tag im westlichen Abschnitt und 8.100 Kfz-Fahrten im östlichen Abschnitt. Dabei werden i. w. der Rebenring, die Hans-Sommer-Straße - Berliner Straße sowie der südliche Teil der Hamburger Straße um Werte zwischen 3.700 und 5.700 Kfz-Fahrten pro Werktag entlastet, wobei keine nennenswerten Verlagerungen von den Autobahnen entstehen. Eine solche Lösung lässt im Stadtgebiet zwischen Querum und Nordstadt auf der bisher freigehaltenen Trasse eine zusätzliche Bebauung dieser hochwertigen Flächen zu, da die zu erwartenden Immissionen deutlich geringer ausfallen werden als bei einem Vollausbau der Nordtangente.

Eine dritte Variante unterstellt einen weiter verkürzten Ausbau bis zum Bienroder Weg, wodurch die aufwendige Querung des Bereiches Bahnlinie - Wabe/Mittelriede entfällt. Es ergeben sich

Belastungen zwischen 12.900 und 7.100 Kfz-Fahrten pro Werktag, die i. w. aus kleinräumigen Verkehrsverlagerungen von der A 392 - Hamburger Straße - Rebenring herrühren mit Entlastungen im Bereich zwischen Rebenring und Siegfriedstraße.

Zusammenfassend wird aus gutachterlicher Sicht festgestellt, dass der Plan einer Nordtangente zwischen Hamburger Straße und Volkmarode-Nord in vierstreifigem, niveaufreiem Ausbau aufgegeben werden sollte. Dagegen erscheint der Bau einer niveaugleich geführten Stadtstraße zwischen Hamburger Straße und Bienroder Weg auf der Trasse Nordtangente überlegenswert. Diese Straße entlastet kleinräumig zwischen Siegfriedstraße und Rebenring, ohne dabei Fernverkehre von den Autobahnen abzuziehen. Gleichzeitig wäre sie als Erschließung für bereits vorhandene und neu zu beplanende Siedlungsflächen geeignet.

⇒ **Kein Bau der Osttangente**

Die im Flächennutzungsplan von 1978 als autobahnähnlich ausgebaute Straße dargestellte Osttangente ist Bestandteil eines ehemals geplanten, stadtnahen Autobahnringes um Braunschweig (dem auch die West-, Nord- und Südtangente angehören). Die Osttangente liegt jedoch in einem Bereich, in dem es durch die A 39 eine weitere, stadtfern geführte Tangentialverbindung um Braunschweig herum gibt.

Im Rahmen des VEP wurden Berechnungen vorgenommen, um die Entlastungseffekte einer Osttangente auf das übrige Straßennetz aufzeigen. So wird der östliche Wilhelminische Ring durch den Bau der Osttangente nur um rd. 5.000 - 8.000 Kfz-Fahrten entlastet, so dass hier rd. 30.000 Kfz-Fahrten pro Werktag verbleiben. Damit werden nur geringfügige Verbesserungen in der Lärmsituation erreicht. Die verbleibenden Verkehrsmengen auf dem Ring sind noch so hoch, dass ein Rückbau (z. B. zur Einrichtung von Busspuren) nicht erfolgen kann. Auf dem Messeweg/Ebertallee werden Entlastungen um rd. 3.500 Kfz-Fahrten, auf der Berliner Straße um rd. 5.000 Kfz-Fahrten erreicht.

Die durch den Bau der Osttangente beanspruchten Flächen um Nußberg und Prinz-Albrecht-Park (Prinzenpark) bilden neben dem Bürgerpark die größten Naherholungsräume für die Braunschweiger Bürger - und hier im Besonderen für die Bürger des östlichen Ringgebietes, die mit dem Bau der Osttangente vom Verkehr entlastet werden sollen. Die Flächen stehen heute überwiegend unter Landschaftsschutz. Der Bau der Osttangente würde eine einschneidende Trennung zwischen Nußberg und Mittelriede/Wabe sowie Prinzenpark und dem Naturschutzgebiet Riddagshausen/Buchhorst hervorrufen. Auch mit umfangreichen Lärmschutzmaßnahmen wird die Trasse zu einer erheblichen Verlärmung sowie zu einem erheblichen Schadstoffeintrag für diesen bisher

weitgehend unberührten Landschaftsteil beitragen. Zudem sind durch den vorhandenen Untergrund in den Niederungen von Wabe und Mittelriede vermutlich erhebliche Bauwerkssicherungsmaßnahmen erforderlich (Salztektonik).

Der Ausbau der Osttangente sollte nicht weiter verfolgt werden, da die Entlastungseffekte für das städtische Straßennetz eher bescheiden ausfallen, dagegen erhebliche Beeinträchtigungen in hochempfindlichen Erholungsbereichen entstehen, zumal mit der A 39 bereits eine (stadtfern geführte) östliche Tangente besteht bzw. vorgesehen ist.

⇒ **6-streifiger Ausbau der Westtangente mittelfristig nicht realisierbar**

Der Ausbau der Westtangente A 391 sowie der A 39 zwischen dem Autobahndreieck Südwest und dem Autobahnkreuz Süd auf 6 Fahrstreifen ist eine wirksame Maßnahme, um Verkehre zu bündeln, die heute innenstadtnahe Hauptverkehrsachsen belasten. Die Maßnahme würde Verkehre in Höhe von rd. 12.000 bis 16.000 Kfz-Fahrten pro Werktag auf die Westtangente verlagern, wobei sich i. w. auf den innerstädtischen Hauptverkehrsachsen in Nord-Süd-Richtung, auf der Hamburger Straße und der Hansestraße sowie auf dem Wilhelminischen Ring Entlastungen ergeben würden.

Eine kurz- bis mittelfristige Realisierbarkeit der Maßnahme wird aber als äußerst unwahrscheinlich angesehen, da in einigen Teilbereichen der Abstand zur vorhandenen Bebauung bereits heute sehr gering ist (z. B. Alt-Lehndorf), sich dabei der Grunderwerb sehr schwierig gestalten würde und sehr lange Planungszeiträume erfordern würde. Zudem verursacht der dann notwendige Umbau der gerade erst installierten Lärmschutzeinrichtungen entlang der Westtangente hohe Kosten. Der Ausbau der Westtangente auf 3 Fahrstreifen je Fahrtrichtung sollte deshalb zunächst nicht weiterverfolgt werden.

⇒ **Verkehrsgerechter Umbau des Autobahndreiecks Braunschweig-Südwest**

Durch den Neubau der A 39 und den Anschluß an die A 2 wird ein erheblicher Anstieg der Verkehrsbelastungen auf der A 39 auch im Bereich Braunschweig erwartet. Die Gesamtbelastungen im Autobahndreieck Braunschweig-Südwest steigen dadurch vom Analyse-Fall 1993 zum Prognosehorizont 2010 im Planfall P0 um 17.300 Kfz-Fahrten auf 111.200 Kfz-Fahrten pro Werktag an, wobei der Anstieg durch den Zuwachs der Verkehrsnachfrage im regionalen Verkehr und im Fernverkehr sowie aus der Verlagerung von Fernverkehren der Achse Kassel - Berlin von der Westtangente A 391 auf die A 39 begründet ist. Gleichzeitig führt auch der Rückbau der heutigen Anschlußstelle Braunschweig-Rüningen - (Fahrtrichtung Braunschweig an der nördlichen Thiedestraße) und der Neubau der Anschlußstelle Rüningen südlich der Ortslage zu Verkehrsverlage-

rungen, so dass jetzt vermehrt Fahrten (z. B. von Stöckheim) über die A 395 - A 39 nach Braunschweig abgewickelt werden.

Das Autobahndreieck Braunschweig-Südwest sowie die Verbindung der A 39 bis zum Autobahnkreuz Braunschweig-Süd stellt die einzige leistungsfähige Straßenverbindung im Süden der Stadt dar und hat demnach neben der Abwicklung des Regional- und Fernverkehrs auch großen Einfluß auf die Abwicklung der städtischen Verkehre. Um Verdrängungen ins innerstädtische Straßennetz durch Überlastungen dieses Abschnittes auszuschließen, sollte das Autobahndreieck Braunschweig-Südwest der anwachsenden Verkehrsnachfrage entsprechend umgebaut werden.

⇒ **Kein Bau einer Anschlussstelle „Schmalbachstraße,, an die A 391**

Der Bau einer Anschlussstelle „Schmalbachstraße,, an die A 391 ist im Planfall P2 unterstellt. Über die Anschlussstelle werden insgesamt 13.000 Kfz-Fahrten/Werktag abgewickelt. Bevorzugt nachgefragte Fahrtrichtungen sind dabei die Beziehungen Schmalbachstraße - A 391 Nord (mit 5.400 Kfz-Fahrten) und Schmalbachstraße - A 391 Süd (mit 3.800 Kfz-Fahrten). Die Anschlussstelle trägt damit vor allem zur Entlastung der Gifhorner Str. und Hamburger Str. bei, da Verkehr aus den Bereichen Volkswagenwerk und Schmalbachstr. (VAG-Leasing) direkt auf die Autobahn geführt werden.

Wie die Mängelanalyse im Planfall P0 gezeigt hat, bestehen für die Gifhorner und Hamburger Straße in den Bereichen keine Mängel in der Verkehrsabwicklung auf Strecken oder an Knoten sowie keine Unverträglichkeiten zwischen dem Kfz-Verkehr und den angrenzenden Nutzungen, so dass kein Erfordernis für eine Entlastung gesehen wird. Eine Realisierung der Maßnahme wird daher aus verkehrlicher Sicht als nicht erforderlich angesehen, zudem sich in unmittelbarer Nähe die Anschlussstelle „Hansestraße,, befindet.

⇒ **Ortsumgehung Watenbüttel**

In den Planfallberechnungen wurden die Auswirkungen einer Ortsumgehung für Watenbüttel in zwei Varianten untersucht. Die Ostumgehung verläuft in niveaufreier Führung als Verlängerung der A 392 über die Okerniederung. Demgegenüber wird für die Westumgehung eine Führung z. T. in Tieflage entlang der Bahntrasse mit Anschluss an die Peiner Straße und die Hans-Jürgen-Straße unterstellt.

Mit einer ortsnah geführten westlichen Umgehung werden insgesamt größere Entlastungseffekte für die Ortsdurchfahrt erzielt als mit einer Ostumgehung. Die Ostumgehung wird aufgrund der großzügigeren Trassierung zwar vom regionalen Verkehr etwas besser angenommen, dagegen

kann der Verkehr aus dem Raum Völkenrode / Wendeburg / Bortfeld sowie Teile des Quell- und Zielverkehrs Watenbüttel durch die fehlenden Anschlüsse nicht über die Umgehung abgeleitet werden, so dass bei der Ostumgehung mit rd. 9.200 Kfz-Fahrten pro Werktag deutlich höhere Verkehrsstärken in der Ortsdurchfahrt verbleiben als im Falle einer Westumgehung mit rd. 6.500 Kfz-Fahrten pro Werktag. Zudem würde die Ostumfahrung einen erheblichen Eingriff im Bereich der Okeraue bedeuten. Die Westumfahrung ist durch ihre bauliche Führung sowie die erforderlichen Anschlussstellen ebenfalls nur mit erheblichem Aufwand zu realisieren, sie bewirkt aber durch ihre schienenparallele Lage keine weitere Zerschneidung.

Aus gutachterlicher Sicht wird empfohlen, die Westumfahrung Watenbüttel weiter zu verfolgen, da sie aus verkehrlicher Sicht eine wirkungsvolle Entlastung der Ortsdurchfahrt bewirkt bei geringeren Eingriffen in die Landschaft als die Ostumfahrung. Sollte sich nach eingehender Prüfung diese Variante als nicht realisierbar erweisen, sollte ein Rückbau der Ortsdurchfahrt bei gleichzeitiger Pfortnerung der Celler Heerstraße mittels einer Lichtsignalanlage betrieben werden, um möglichst viele Kfz-Fahrten auf die (ausgebaute) A 2 bzw. die Hansestraße und A 391 zu verlagern.

⇒ **Verkürzter Ausbau Schlesiendamm**

Die Verlängerung des Sachsendamms bis zur Militschstraße (Schlesiendamm) wurde im Planfall P1 untersucht. Dabei wurde die heutige Zufahrt zum Ortskern Meverode über Autobahnabfahrt und Briegstraße aufgehoben. Die Maßnahme bewirkt die Verlagerung des gesamten Durchgangsverkehr in Richtung Stöckheim sowie großer Teile des Quell- und Zielverkehrs von Meverode auf den Schlesiendamm, so dass sich Entlastungen in der Ortsdurchfahrt um rd. 3.800 Kfz-Fahrten pro Werktag ergeben. Auf dem Schlesiendamm werden Belastungen von rd. 5.000 Kfz-Fahrten pro Werktag erreicht.

Der Ausbau entlastet die Ortsdurchfahrt Meverode mit den angrenzenden Schulen, Kindergarten, Wohnnutzungen, Stadtteilzentrum und Kirche wirkungsvoll vom Verkehr. Zudem kann durch den Ausbau der problematische Anschluss der Briegstraße an die Autobahnausfahrt entfallen, bei dem heute entgegen der Fahrtrichtung der Ausfahrt gefahren werden muss. Eine Verlängerung des Sachsendamms bis zur Militschstraße wird aus gutachterlicher Sicht empfohlen.

⇒ **Führung der B1 über die Schillstraße**

Die Führung der B1 über die Schillstraße und der gleichzeitige Rückbau der parallelen Abschnitte der Helmstedter Straße und der Leonhardstraße führen zu einer Bündelung des Verkehrs auf der Schillstraße und zu erheblichen Entlastungen der parallelen Straßenabschnitte. Die Belastungen auf der Helmstedter Straße werden damit z. B. vor dem Krankenhaus Marienstift um rd. 13.000 Kfz-Fahrten

auf rd. 4.000 Kfz-Fahrten pro Werktag zurückgehen. Die Belastungen auf der Schillstraße werden damit auf rd. 15.000 - 17.000 Kfz pro Werktag ansteigen.

Aus gutachterlicher Sicht kann die Maßnahme empfohlen werden, da sie zur Bündelung des Verkehrs und zur Entlastung empfindlicher Bereiche in Braunschweig führt. Dabei muss aber im Detail untersucht werden, ob der Knotenpunkt Schillstraße - Altwiekring die zusätzlichen Belastungen aufnehmen kann oder in wie weit eine Umgestaltung erforderlich wird.

⇒ **Sperrung der K 31 zwischen Bevenrode und Hondelage**

Die Sperrung der K 31 zwischen Bevenrode und Hondelage ist unter verkehrlichen Aspekten möglich. Sie führt nur zu marginalen Veränderungen in den Verkehrsbelastungen auf dem umgebenden Straßennetz, da die Straße auch heute nur sehr gering belastet ist. Zudem besteht eine weitere Verbindung der Ortslagen über Waggum, wobei dem Kfz-Verkehr dieser geringe Umweg zugemutet werden kann. Eine direkte Verbindung für den Radverkehr sollte aber erhalten bleiben.

Bei einer möglichen Erweiterung des Flughafens nach Osten sollte die Grasseler Straße südlich von Waggum erhalten bleiben. Dabei ist eine Verlegung der Straße oder eine aufwendigere Tunnelösung im Zuge der alten Trasse denkbar. Die K 31 sollte dann bis zum Umbau bzw. für den Bauzustand der Grasseler Straße erhalten bleiben.

⇒ **Sperrung der Verbindung Klein Gleidingen - Timmerlah**

Durch eine Sperrung der direkten Verbindung Klein Gleidingen - Timmerlah für den Kfz-Verkehr werden Fahrten jetzt stärker über Groß Gleidingen abgewickelt, was zu Verkehrszunahmen von rd. 1.200 Kfz-Fahrten und Belastungen von 4.000 Kfz-Fahrten pro Werktag zwischen Klein Gleidingen und Groß Gleidingen führt. Die Maßnahme bewirkt eine Bündelung des Verkehrs auf den Hauptverkehrsstraßen bei verhältnismäßig geringem Umweg sowie eine Verkehrsentslastung der Kirchstraße in Timmerlah und kann gutachterlich befürwortet werden.

⇒ **Sperrung der Ebertallee möglich, keine Sperrung der B1 im Bereich Mastbruch**

Die Sperrung der Ebertallee für den Durchgangsverkehr und die Sperrung der B1 im Bereich Mastbruch für autobahnfähige Verkehre stehen verkehrlich in engem Zusammenhang. Im Planfall P2 ist eine Sperrung der Ebertallee in Höhe des Bahnübergangs unterstellt. Damit ist das Naherholungsgebiet Buchhorst sowohl von Riddagshausen als auch von der B 1 weiterhin vom Kfz-Verkehr erreichbar, der Durchgangsverkehr wird unterbunden. Die Sperrung der B 1 im Bereich

Mastbruch für autobahnfähige Verkehre wurde aus naturschutzfachlichen Gesichtspunkten eingebracht. Gründe für eine Sperrung bestehen in diesem Bereich aus verkehrlicher Sicht nicht.

Beide Maßnahmen wurden gemeinsam im Planfall P2 untersucht mit der Folge, dass Verkehre für ca. 2,5 km von der B 1 über die neugebaute und parallel verlaufende A 39 geführt werden müssen. Dies hat starke ein- und ausfahrende Verkehrsströme auf der Autobahn zur Folge, die zu einer Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit führen können. Aus verkehrlicher Sicht kann die Sperrung der B 1 im Bereich Mastbruchsiedlung deshalb nicht empfohlen werden. Eine Sperrung der Ebertallee erscheint nur bei durchgehender B 1 machbar. Die dadurch hervorgerufenen Verlagerungen im Kfz-Verkehr müssen im Detail untersucht werden.

Weitere untersuchte infrastrukturelle Maßnahmen

Der Bau der **Eckverbindung Forststraße - Bienroder Weg** in Kralenriede kann aus gutachterlicher Sicht nicht empfohlen werden. Die neu geschaffene Eckverbindung erhält nur geringe Verkehrsbelastungen, die aus einer Verlagerung des Durchgangsverkehrs resultieren und je nach Ausgestaltung des umgebenden Straßennetzes zwischen 3.300 (mit Nordtangente) und 6.500 Kfz-Fahrten pro Werktag (ohne Nordtangente) betragen. Auf dem Bienroder Weg - Steinriedendamm verbleiben die Quell- und Zielverkehre in Höhe von rd. 3.000 Kfz-Fahrten pro Werktag. Dagegen wird eine neue Straße am südlichen Ortsrand von Kralenriede geschaffen, die zu einer weiteren Verlärmung von Südosten führt, ohne die Ortsdurchfahrt wirkungsvoll vom Verkehr zu entlasten und in unmittelbarer Nähe zu den Studentenwohnheimen an der Schunter liegt. Zudem sind in der Mängelanalyse in keinem Wirkungsbereich Mängel festgestellt worden, so dass aus verkehrlicher Sicht kein dringendes Erfordernis zum Bau der Eckverbindung besteht.

Mit der Verlängerung der **Elbestraße** bis zur Timmerlahstraße wird eine neue Anbindung der Ortschaft Timmerlah an die Kernstadt von Braunschweig für den Kfz-Verkehr geschaffen. Die Berechnungen haben ergeben, dass auf dem neuen Straßenabschnitt Belastungen von 5.100 Kfz-Fahrten pro Werktag erreicht werden. Gleichzeitig führt die Verlängerung zu steigenden Belastungen auf dem süd-westlichen Teil der Elbestraße um rd. 2.400 Kfz-Fahrten pro Werktag, die aus verlagerten Verkehren resultieren. Diese Verlagerungen kommen überwiegend vom Straßenzug Timmerlahstraße - An der Rothenburg - Donaustraße und führen hier zu Entlastungen um 3.000 bis 5.000 Kfz-Fahrten pro Werktag. Es werden jedoch kaum Verbesserungen in der Erreichbarkeit (Zeit oder Weg) erreicht. Zudem sind in der Mängelanalyse in keinem Wirkungsbereich Mängel festgestellt worden, so dass aus verkehrlicher Sicht kein dringendes Erfordernis zur Verlängerung der Elbestraße besteht.

Die Straße **Im Ganderhals** wird heute überwiegend durch Fahrten zwischen der Weststadt, Broitzem und Timmerlah und dem Bereich westliches Ringgebiet - Innenstadt zur Umfahrung der Münchenstraße und des Wilhelminischen Ringes genutzt. Diese sog. Schleichverkehre führen direkt durch den Westpark und belasten zusätzlich den Madamenweg. Unter dem Aspekt einer anzustrebenden Bündelung des Verkehrs auf die vorhandenen Hauptverkehrsstraßen sollte die Durchfahrt nur Anliegern und Polizei- und Rettungsfahrzeugen sowie dem ÖPNV gestattet sein. Eine Verringerung des Verkehrsaufkommens hätte auch positiven Einfluss auf den Betrieb einer geplanten Freiluftarena (Amphitheater).

Der Bau einer **Verbindungsstraße vom Hauptgüterbahnhof zur Ackerstraße** ist aus der derzeitigen Nutzung des Bereiches um Hauptgüterbahnhof und Rangierbahnhof verkehrlich nicht erforderlich. Unter denkbaren großflächigen Neunutzungen kann ein Straßenneubau in diesem Bereich aber möglicherweise erforderlich werden.

Eine **Umgestaltung von Ortsdurchfahrten** wurde in beiden Planfällen P1 und P2 unterstellt und berücksichtigt zunächst die Ortsdurchfahrten Watenbüttel, Völkenrode, Mascherode, Rünigen, Timmerlah, Schapen und Bienrode, wobei die Auswahl einige besonders problematische Ortslagen in den Außenbereichen von Braunschweig aufgreift. Mit einer Umgestaltung sind Verkehrsverlagerungen nur in geringem Maße zu erreichen. Verbesserungen in der Verkehrssituation in der Ortsdurchfahrt werden i. w. durch Verringerungen der Kfz-Geschwindigkeiten und den damit verbundenen Verbesserungen bei der Verkehrssicherheit und den Lärmimmissionen erreicht. Zudem kann eine Neuordnung der Straßenräume die Situation für Fußgänger und Radfahrer verbessern und ganz allgemein bessere Aufenthaltsqualitäten in den Straßenräumen schaffen, in denen sich häufig die Funktionen Wohnen und Einkaufen / Kommunikation und Verkehr gegenüberstehen. Eine Umgestaltung von empfindlichen Ortsdurchfahrten zur verträglicheren Abwicklung des nicht verlagerbaren Kfz-Verkehrs muss deshalb unbedingt empfohlen werden.

4.5.3 Parkraumbewirtschaftung

Das größte verkehrliche Problem für die Städte und insbesondere für die Innenstädte stellt vielfach der ruhende Verkehr dar. Im unbewirtschafteten Zustand der öffentlichen Parkstände stellt sich erfahrungsgemäß die Situation ein, dass die Beschäftigten einen Großteil der Parkstände von morgens bis abends belegen, im Laufe des Vormittags die Kunden die restlichen Parkstände in Anspruch nehmen und der später ankommende Lieferverkehr blockierte Parkbuchten vorfindet, zum Laden und Entladen in zweiter Reihe parken muss und seinerseits den fließenden Verkehr blockiert. Deshalb ist eine **flächenhafte Parkraumbewirtschaftung** für einen geordneten Stadtverkehr eine unerlässliche und erfahrungsgemäß auch äußerst effektive Maßnahme.

Die Umsetzung des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes empfiehlt sich für die Stadt Braunschweig aus vielerlei Gründen. Ein wichtiger besteht in dem Ziel, eine Umwandlung von Dauerparkständen zu Kurzzeitparkständen zu erreichen. Da erfahrungsgemäß ein Dauerparkstand tagsüber von 1 bis 2 Fahrzeugen genutzt wird, ein Kurzzeitparkstand mit maximaler Parkdauer von drei Stunden jedoch 5 bis 7 Wechsel erfährt, sind damit die Ansprüche des Einzelhandels hinsichtlich der Verbesserung von Parkmöglichkeiten für Kunden selbst dann zu befriedigen, wenn aus anderen verkehrsplanerischen oder stadtgestalterischen Gründen ein Teil der bisherigen Parkstände entfällt und die frei werdenden Flächen mit anderen Nutzungen belegt werden.

Die Innenstadt von Braunschweig verfügt über eine vergleichsweise große Zahl von privaten und öffentlichen Parkständen. Die bestehende Anordnung von Parkgaragen am Cityring konzentrisch um die Innenstadt ist ein hervorragendes Konzept für die Erschließung der Innenstadt und deren Erreichbarkeit für den motorisierten Kunden und Besucher, da jeder Punkt der Innenstadt zu Fuß sehr gut erreicht werden kann. Zudem erleichtert dieses Konzept dem Besucher die Orientierung und der Verkehrsverwaltung die Verkehrslenkung mittels eines Parkleitsystems. Neben den bereits vorhandenen Parkbauten werden durch die Cinemaxx-Parkgarage ab dem Jahr 2000 weitere 215 Parkstände zur Verfügung stehen.

Wie die Erfahrung zeigt, sind die heute bereits bestehenden Parkgaragen an einem normalen Werktag jedoch bei weitem nicht ausgelastet, während andererseits die Innenstadtstraßen durch Falschparker weitgehend überparkt sind. Hier empfiehlt sich zum einen eine Gebührengestaltung in der Weise, dass die Parkgebühr auf straßenbegleitenden öffentlichen Parkständen deutlich über den Gebühren in Parkgaragen liegen. Zum anderen muss die zulässige Höchstparkdauer auf einem Teil der straßenbegleitenden Parkstände zeitlich, beispielsweise auf maximal drei Stunden, begrenzt werden. Vor Geschäften mit hohem Kundenverkehr mit vorwiegend kurzen Tätigkeiten

(z.B. Banken, Lebensmittelgeschäften) empfiehlt sich die Einrichtung einer größeren Zahl von Parkständen mit maximaler Parkdauer von 30 Minuten, um eine größere Zahl von Parkvorgängen für nur kurze Tätigkeiten (z.B. Abholen, Kurzeinkauf) zu ermöglichen. Durch diese zeitliche Bewirtschaftung der Parkstände mit begrenzter und sehr kurzer maximaler Parkdauer wird die Erreichbarkeit der Geschäfte für den motorisierten Kunden gegenüber dem unbewirtschafteten Zustand wesentlich gesteigert und der Einzelhandel in der Innenstadt unterstützt.

Durch eine flexiblere Gebührenordnung für die Parkgaragen lässt sich der Auslastungsgrad der einzelnen Parkgaragen steuern und auf diese Weise wiederum mehr Raum im Straßenbereich schaffen. Wesentlich für den Erfolg einer Parkraumbewirtschaftung ist die intensive Kontrolle zur Verhinderung von Falschparken. Das Verständnis des Bürgers diesen Kontrollen gegenüber kann am besten durch ein logisches und flexibles Angebot und die entsprechende Information darüber gesteigert werden.

Eine wichtige Maßnahme zur Steigerung der Akzeptanz der Parkgaragen in Braunschweig ist die Ausweitung der Öffnungszeiten bis mindestens 24 Uhr. Die Überlagerung der Nachfrage nach Parkmöglichkeiten von Kunden des Einzelhandels einerseits und von Besuchern von Freizeit-, Unterhaltungseinrichtungen sowie der Gastronomie andererseits führt bei der heute üblichen Schließung der Parkgaragen um 22 Uhr zu einem erheblichen Parkdruck im Straßenbereich zwischen 18 und 20 Uhr.

Besondere Probleme bestehen erfahrungsgemäß in den Bereichen des Stadtgebietes, in denen durch zentrale Einrichtungen mit hohem Publikumsaufkommen (wie Theater, Kinos, Sportstätten etc.) eine räumlich und zeitlich sehr konzentrierte Parkraumnachfrage entsteht. So hat sich beispielsweise die Parksituation im Bereich des Braunschweiger Staatstheaters seit der Verlängerung der Ladenschlusszeiten wesentlich verschlechtert, da nunmehr die Theaterbesucher der abendlichen Vorstellungen mit den noch anwesenden Einzelhandelskunden und den ohnehin vorhandenen Anwohnern um die Parkstände konkurrieren. In derartigen Fällen sind folgende Maßnahmen relevant:

- Durch die genannte Maßnahme der Verlängerung der Öffnungszeiten der Parkgaragen bis mindestens 24 Uhr könnte bei derartigen Einrichtungen im fußläufigen Bereich der Parkgaragen – also auch im zitierten Beispiel des Staatstheaters – bereits weitestgehende Abhilfe geschaffen werden.
- Auch die bereits genannte Maßnahme eines Gebührengelbes zugunsten der Parkgaragen steigert die Nutzung der Parkgaragen durch den Einkaufskunden und entlastet die Parkstände im Straßenraum.

- Gezielte Abhilfe kann gegebenenfalls die Freigabe eventuell vorhandener Sonderflächen ausschließlich für die Besucher solcher Einrichtungen zu den konkreten Veranstaltungszeiten schaffen.
- Bei vergleichsweise hohem Besucheraufkommen (z.B. der im Bau befindlichen VW-Halle) verbleibt letztlich neben den bereits erwähnten Maßnahmen als zusätzliche Lösungsmöglichkeit nur die Einrichtung eines speziellen Busshuttleservice von Park-and-Ride-Plätzen aus.
- Zuerst sollte aber auch hierbei geprüft werden, ob nicht durch ein entsprechendes ÖPNV-Angebot in Verbindung mit einem Kombiticket, vielleicht nur durch Verlängerung der Betriebszeiten für bestimmte ÖV-Linien bereits Abhilfe möglich ist.

Um zu vermeiden, dass die Parkraumbewirtschaftung im Innenstadtbereich zu Verdrängungseffekten in die Innenstadtrandgebiete führt, ist eine flächenhafte Bewirtschaftung erforderlich, wie es das vom Rat der Stadt bereits verabschiedete Braunschweiger Konzept vorsieht. Die bisherigen Reaktionen auf die bereits realisierte Bewirtschaftung lassen auch den Nutzen in der verbesserten Parkmöglichkeit für kürzere Parkvorgänge erkennen.

Die Einführung der Parkraumbewirtschaftung und die schrittweise Abschaffung von gebührenfreien Parkplätzen nicht nur innerhalb der Innenstadt sondern (schrittweise) innerhalb des gesamten Wilhelminischen Ringes (als erweiterte Innenstadt) hat auch positive Effekte auf die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel und des Fahrrades bei Fahrten in die Innenstadt. Dabei hat sich bei allen Berechnungen gezeigt, dass die Parkkosten einen erheblichen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl ausüben. So bewirkt z. B. die Einführung von Parkgebühren wie im Planfall P2 unterstellt (4. Schritt des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes) bei gleichzeitiger Förderung des ÖPNV und des Fuß- und Radverkehrs bezogen auf die Innenstadt einen Rückgang des Pkw-Verkehrs um rd. 18.000 Fahrten pro Werktag (rd. 10 % des gesamten Innenstadtverkehrs) mit ebenso starken Zunahmen beim Fuß- und Radverkehr und dem ÖPNV.

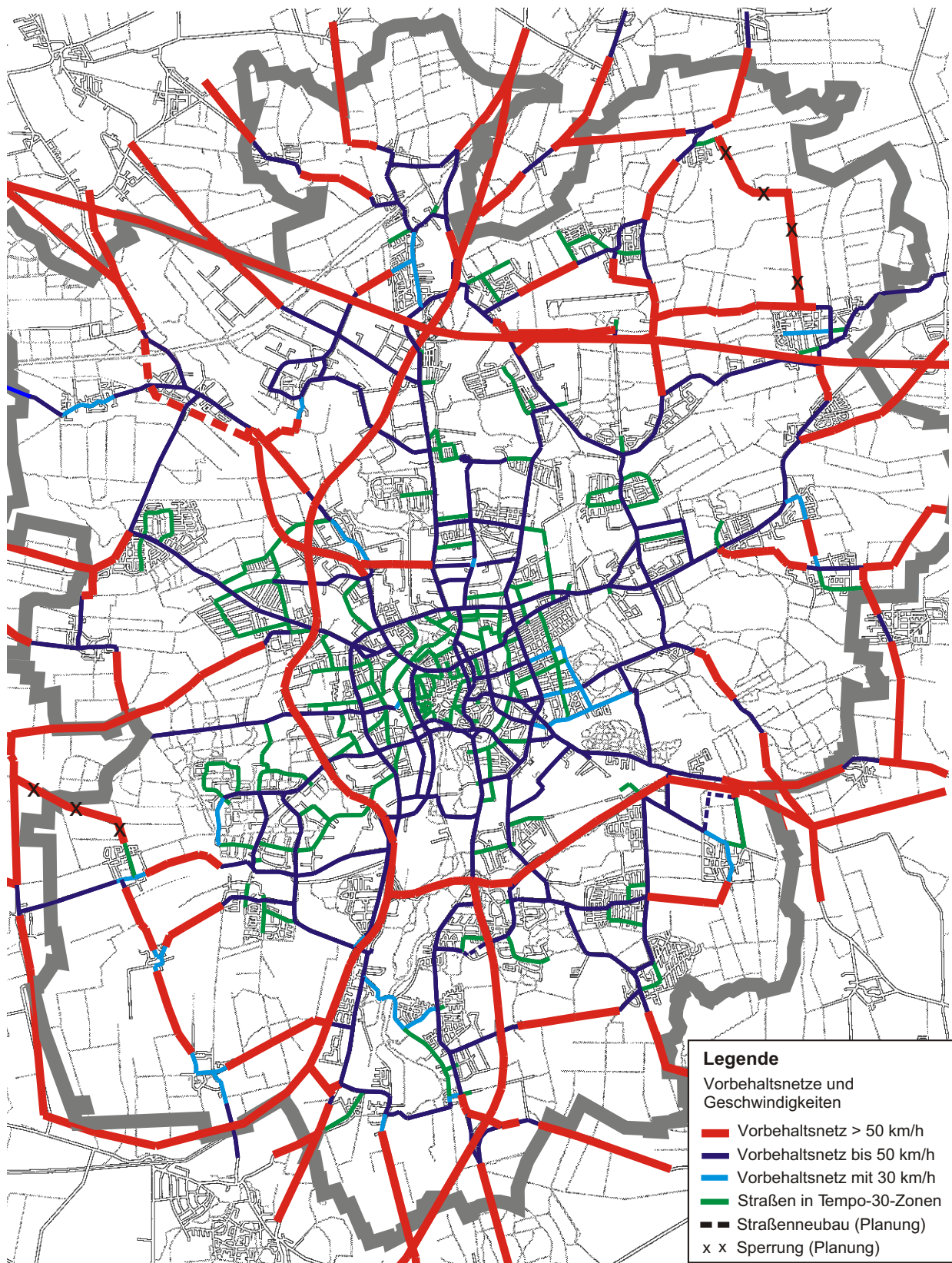
Die schrittweise Einführung des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes ist aus gutachterlicher Sicht unbedingt zu befürworten. Dabei sollten begleitende Studien über die Auswirkungen der einzelnen Maßnahmen angestellt werden, die als Entscheidungsgrundlage für weitere Schritte dienen können. Parallel zur Parkraumbewirtschaftung müssen die anderen Verkehrssysteme Fuß- und Radverkehr und der öffentliche Personennahverkehr weiter attraktiviert werden. Besonders bei Einführung bzw. Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung ist eine intensive Öffentlichkeitsarbeit unbedingt erforderlich.

4.5.4 Flächenhafte Verkehrsberuhigung: Umsetzung des Tempo-30-Konzepts

Um eine effektive Ausnutzung der bereits vorhandenen Verkehrsangebote zu erreichen, sollte der Kfz-Verkehr auf ein vermaschtes Netz städtebaulich integrierter Hauptverkehrsstraßen gebündelt werden. Dazu tragen insbesondere die Umsetzung von Maßnahmen zur Verkehrslenkung bei, aber auch eine flächenhafte Verkehrsberuhigung mit funktional und gestalterisch abgegrenzten Quartieren mit Tempo-30-Zonen kann begrenzt zu Verkehrsverlagerungen führen.

Tempo-30-Zonen bewirken deutliche Abnahmen bei der Anzahl Unfälle mit Personenschäden und der Unfallschwere. Durch die Reduzierung der Geschwindigkeiten ergibt sich eine Verringerung der Lärmimmissionen, die je nach Gegebenheiten zwischen 2 und 4 dB(A) betragen kann sowie eine Verringerung der Schadstoffbelastungen und des Kraftstoffverbrauchs. Die schrittweise Einführung einer flächenhaften Verkehrsberuhigung und damit verbunden die Einführung eines Vorrangnetzes ist aus gutachterlicher Sicht unbedingt zu befürworten (Abbildung 4.7).

Flächenhafte Verkehrsberuhigung



Verkehrsentwicklungsplan Braunschweig (VEP BS)

Maßnahmen im Bereich Kfz-Verkehr:
Flächenhafte Verkehrsberuhigung und Tempo-30-Zonen

Abb.
4.7

wvi