

Mobilität



Umgang mit Anregungen

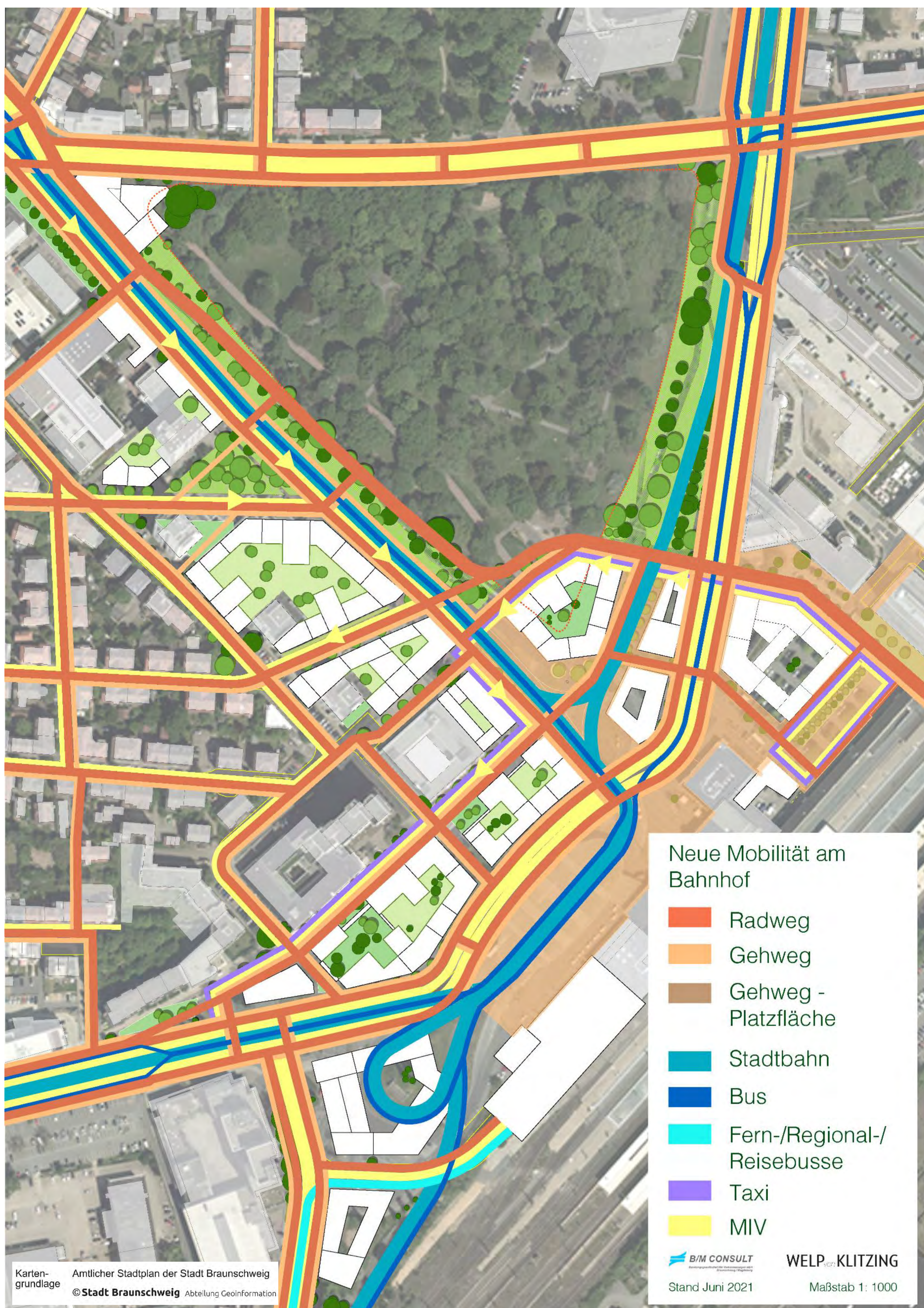
- Zukunftsfähigkeit der „Mobilitätsdrehscheibe“ Hauptbahnhof: Qualifizierung durch Neuordnung der Funktionen sowie Neu- und Umbauten (Fahrrad-, Pkw-Parkhäuser, Fernbusbahnhof)
- Dichtes Fuß- und Radwegenetz mit Querungsmöglichkeiten an Straßen und ÖPNV-Trasse
- Fahrradparkhäuser am Hauptbahnhof mit mind. 5.000 Stellplätzen
- Anreize zur Reduzierung des Pkw-Besitzes durch neue Konzepte zum Teilen und Leihen sowie ein qualitativ und quantitativ hochwertiges Angebot an Fahrradabstellanlagen
- Die neue Kurt-Schumacher-Straße:
 - in weiten Streckenabschnitten 6 m breiter Boulevard mit Platz für Außengastronomie entlang der Bebauung
 - Richtung Hauptbahnhof: nur für Radfahrende bis zum Hauptbahnhof durchlässig, Anliegerverkehre nur bis Hotel
 - Stadtbahntrasse als ÖPNV-Trasse mit Busverkehr und linienhaften Querungshilfen
 - Zweirichtungsradweg auf der Parkseite
- Keine Verkehrsreduzierung Ottmerstraße durch geplanten Umbau der Kurt-Schumacher-Straße möglich, Querungshilfen zum Park geplant
- Keine kostspielige Untertunnelung des Ringes vorm Hauptbahnhof

Weitere Vorgaben und Handlungsoptionen für die zukünftige Planung ergeben sich noch aus dem Verkehrsgutachten und dem daraus folgenden Mobilitätskonzept. Das Verkehrsgutachten ist derzeit in Bearbeitung.

Überarbeitung des Siegerentwurfes

Überlagerung Wettbewerb mit Überarbeitung Bebauung / Grün / Verkehr





Leitmotive zur Organisation und Gestaltung von Verkehrsflächen aus verschiedenen Beteiligungsprozessen

- Klimagerechte Mobilität
- Stärkung des Umweltverbundes
- Verringerung des Flächenbedarfes
- Verkehrssicherheit
- Selbsterklärende Führung und Gestaltung
- Bequemer Wechsel von Verkehrsmitteln
- Intelligente Systeme und Netze
- Arbeitsplatzerrreichung ohne eigenen Pkw
- Neue Mobilitätsformen
- Neue Lösungen in Reallaboren erproben

Kreuzungsvarianten Ring-Schillstraße-Ottmerstraße

Verschwenk in der Kreuzung



Neue Mobilität am
Bahnhof

- Radweg
- Gehweg
- Stadtbahn
- Bus
- MIV

B/M CONSULT
Beratungsstelle für städtische und
kommunale Infrastruktur

Stand Juni 2021

WELP von KLITZING

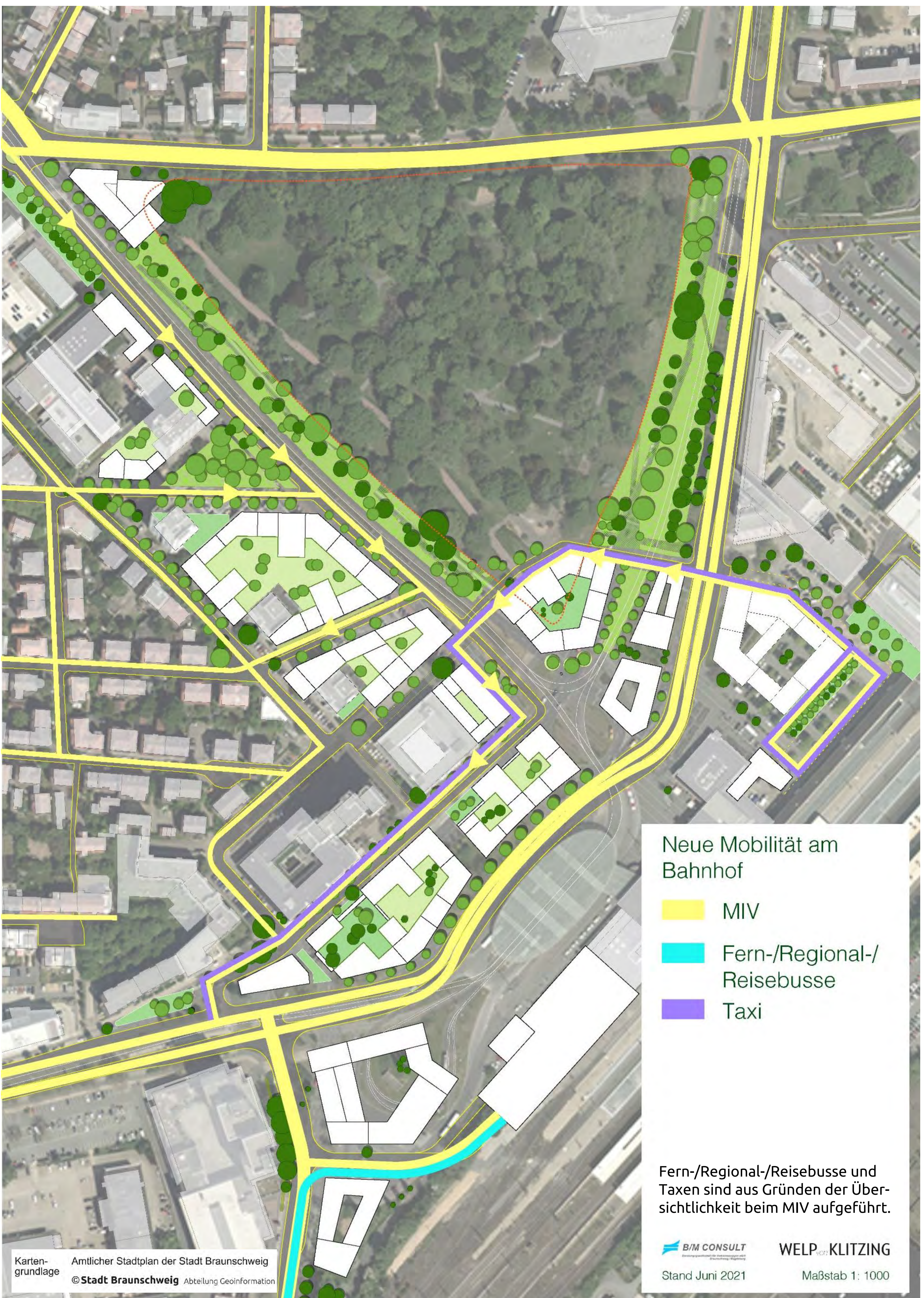
Maßstab 1: 1000

Verschwenk nach der Kreuzung



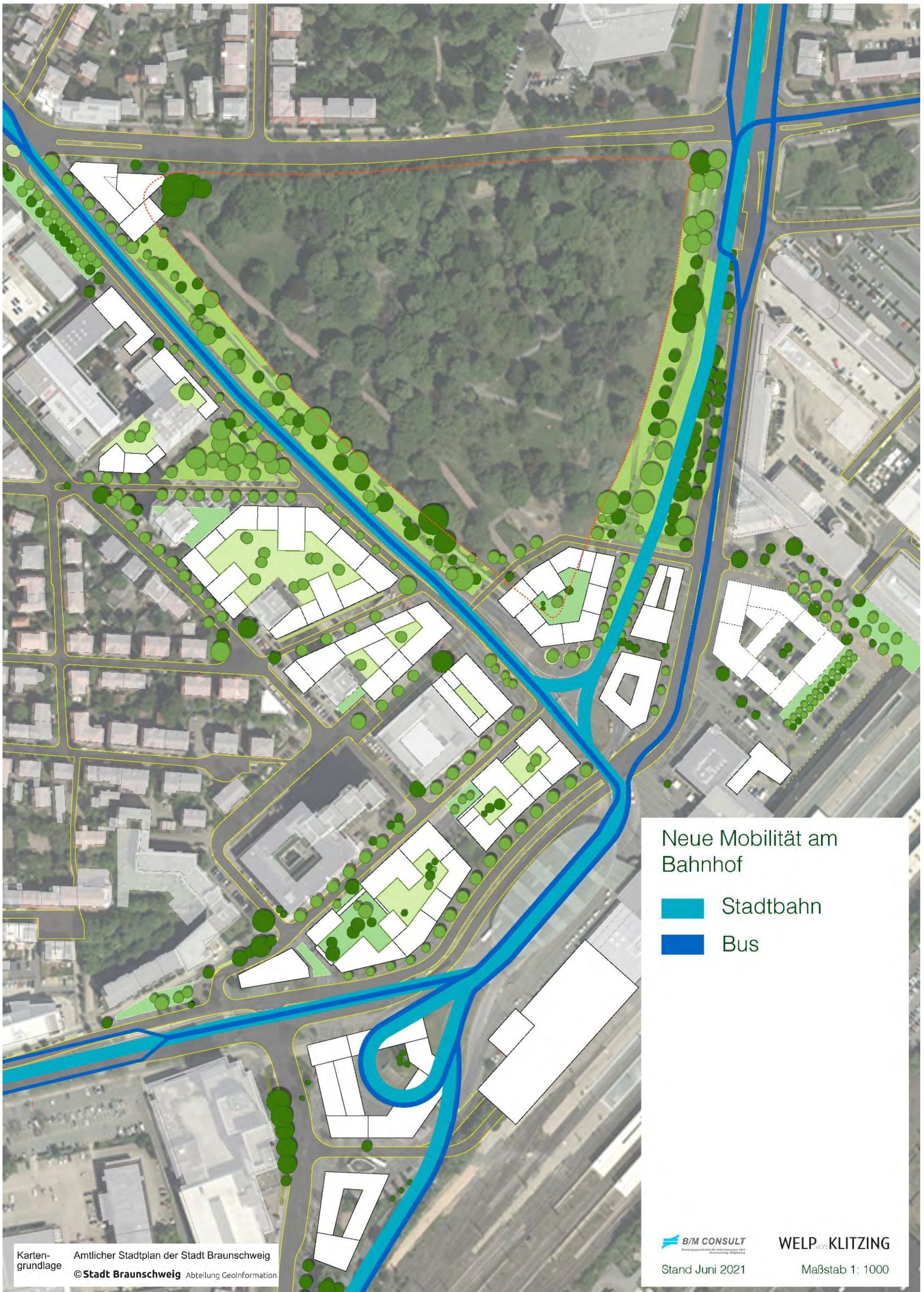
Die Kreuzungsgestaltung wird sich nach Abschluss des Verkehrsgutachtens konkretisieren, da

- die Anzahl und Länge der Abbiegespuren und
- die Notwendigkeit einer Busspur noch offen sind.



Leitmotive zum MIV aus verschiedenen Beteiligungsprozessen

- Führung des überörtlichen MIV auf Haupttrouten
- Vermeidung von Schleichverkehren in den Quartieren durch Einbahnstraßenregelungen und Durchfahrtsbeschränkungen
- Autoarme Bereiche
- Neuorganisation des ruhenden Verkehrs
- Carsharing-Angebote
- Logistikkonzept
- Lastenradnutzung für „die letzte Meile“
- Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge



Leitmotive zum ÖPNV aus verschiedenen Beteiligungsprozessen

- Gute Erreichbarkeit der Haltestellen
- Positives Image, hohe Wertigkeit
- Hoher Reisekomfort
- Hohe Reisegeschwindigkeit
- Führung möglichst unabhängig vom motorisierten Individualverkehr (MIV)
- Bevorrechtigung an Kreuzungen

Leistungsfähigkeit des ÖPNV wird im derzeit noch laufenden Verkehrsgutachten weiter untersucht und optimiert.



Leitmotive zum Radverkehr aus verschiedenen Beteiligungsprozessen

- Getrennte Führung zu Gehwegen
- Sicher für alle Altersgruppen
- Fehlerverzeihende Radinfrastruktur
- Gute Netzstruktur
- Schnelle Zielerreichung
- Bike-Sharing-Angebote
- Sichere Abstellanlagen an den Zielorten in ausreichender Menge (auch Lastenräder)
- Lastenradnutzung für „die letzte Meile“ bei Lieferverkehren
- Berücksichtigung der Vorgaben aus dem Ziele- und Maßnahmenkatalog Radverkehr in Braunschweig



Neue Mobilität am
Bahnhof

- Gehweg
- Gehweg -
Platzfläche

Karten-
grundlage Amtlicher Stadtplan der Stadt Braunschweig
© Stadt Braunschweig Abteilung Geoinformation

B/M CONSULT
Architektur- und Ingenieurgesellschaft

WELP KLITZING

Stand Juni 2021

Maßstab 1: 1000

Leitmotive zum Fußverkehr aus verschiedenen Beteiligungsprozessen

- Kindgerechte Stadt
- Stadt der kurzen Wege
- Mobilitätsräume als bunte und grüne Aufenthaltsräume
- Räume der Vielfalt, des Zusammenkommens und der Erholung
- Gehen als elementarste Fortbewegungsform
- Geringe Umwege durch dichtes Wegenetz und viele Querungsmöglichkeiten
- Maßgeblich sind die schwächsten Verkehrsteilnehmer*innen
- Barrierefreie/-arme Gestaltung
- Leiteinrichtungen an Knoten und Querungsstellen

Station 4: „Neue Mobilität am
Verkehrsknotenpunkt der Stadt“

Die neue Kurt-Schumacher-Straße



Am nördlichen Tor

- Bestandsgebäude
- Boulevard
- Grünes Band mit doppelter Baumreihe
- Fahrradstraße (2 Richtungen) – MIV-Anlieger frei (Richtung Hbf)
- Querung an der Lichtsignalanlage (LSA)
- ÖPNV-Trasse (Stadtbahn + Bus) mit Haltestelle
- Radweg (2 Richtungen)
- Gehweg
- Neubebauung am Parkrand

Entlang des nördlichen Parkrandes

- Neubebauung
- Boulevard
- Fahrradstraße (2 Richtungen) – MIV-Anlieger frei (Richtung Hbf)
- Querungsmöglichkeit
- ÖPNV-Trasse (Stadtbahn + Bus)
- Gehweg
- Parkrand
- Radweg (2 Richtungen)

An der Parkerweiterung nach Westen

- Parkerweiterung (dahinter Kurt 18)
- Boulevard
- Fahrradstraße (2 Richtungen) – MIV-Anlieger frei (Richtung Hbf)
- Querungsmöglichkeit
- ÖPNV-Trasse (Stadtbahn + Bus)
- Gehweg
- Parkrand
- Radweg (2 Richtungen)

An der Neubebauung Atrium Bummel Center (ABC)

- Neubebauung ABC
- Boulevard
- Fahrradstraße (2 Richtungen) – MIV-Anlieger frei (Richtung Hbf)
- Querungsmöglichkeit
- ÖPNV-Trasse (Stadtbahn + Bus)
- Gehweg
- Parkrand
- Radweg (2 Richtungen)

Am südlichen Tor

- Neubebauung vorm Hotel
- Boulevard
- Fahrradstraße (2 Richtungen) – MIV-Anlieger frei (Richtung Hbf)
- Querung an der Lichtsignalanlage (LSA)
- ÖPNV-Trasse (Stadtbahn + Bus)
- Boulevard mit anschließender Platzaufweitung
- Neubebauung am Parkrand