

## Mobilität



## Umgang mit Anregungen

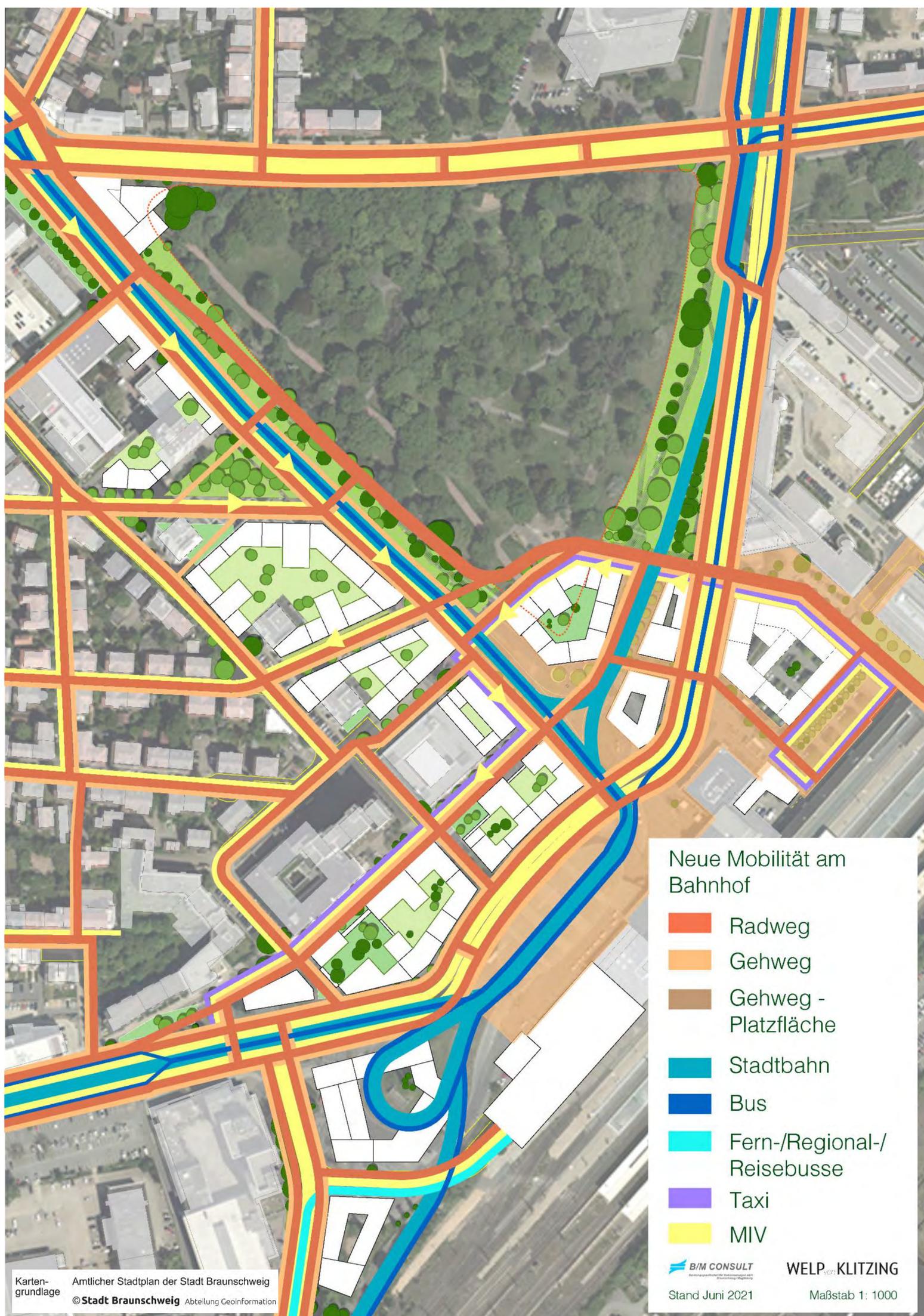
- Zukunftsfähigkeit der „Mobilitätsdrehscheibe“ Hauptbahnhof: Qualifizierung durch Neuordnung der Funktionen sowie Neu- und Umbauten (Fahrrad-, Pkw-Parkhäuser, Fernbusbahnhof)
- Dichtes Fuß- und Radwegenetz mit Querungsmöglichkeiten an Straßen und ÖPNV-Trasse
- Fahrradparkhäuser am Hauptbahnhof mit mind. 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

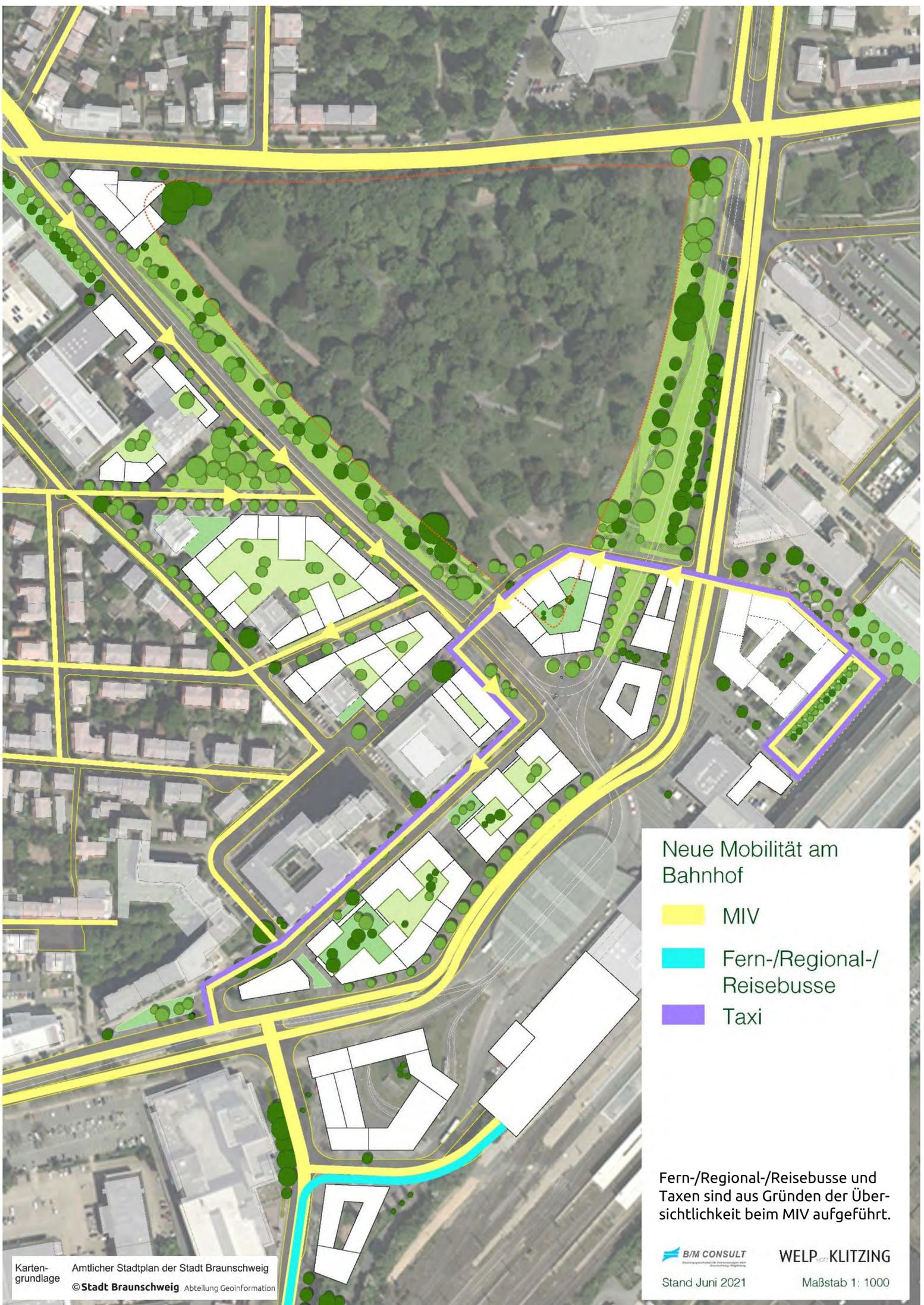
## Verschwenk nach der Kreuzung



Die Kreuzungsgestaltung wird sich nach Abschluss des Verkehrsgutachtens konkretisieren, da

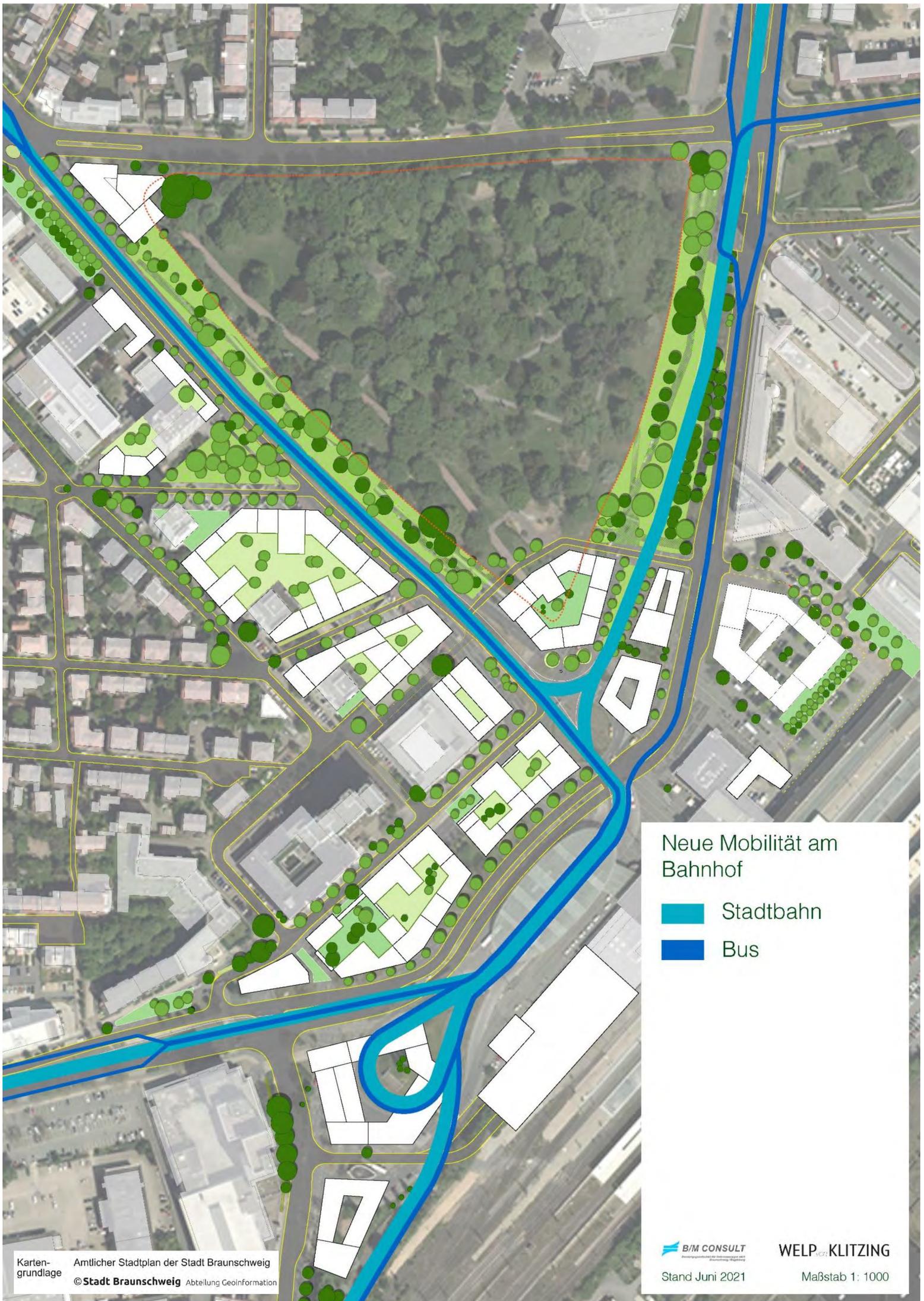
- die Anzahl und Länge der Abbiegespuren und
- die Notwendigkeit einer Busspur noch offen sind.

# Motorisierter Individualverkehr (MIV = Pkw, Motorräder, Lkw)



## 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



## 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 Quermöglichkeiten
- Maßgeblich sind die schwächsten Verkehrsteilnehmer\*innen
- Barrierefreie/-arme Gestaltung
- Leiteinrichtungen an Knoten und Querungsstellen

# 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