

Braunschweig  
Löwenstadt



# Plane Deine Mobilität für Braunschweig

Welche Maßnahmen würdest Du für den Verkehr der Zukunft wählen?

Dokumentation der Online-Beteiligung und analogen Beteiligung  
des Mobilitätsentwicklungsplans im September 2022

Stadt Braunschweig

urbanista

MOBILITÄTS  
ENTWICKLUNGS  
PLAN  
Braunschweig - Gemeinsam - Bewegen

Planersocietät  
Mobilität. Stadt. Dialog.

WVI  
Verkehr  
Infrastruktur

## Hintergrund der Beteiligung

**Die Stadt Braunschweig beabsichtigt die Neuaufstellung eines ganzheitlichen, gesamtstädtischen Mobilitätsentwicklungsplans zur Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans von 1998. Mit dem MEP 2035+ werden Planungsgrundlagen für die Entwicklung der Mobilität in Braunschweig für die nächsten 10-15 Jahre geschaffen**

Mit dem Leitbild und dem Integrierten Stadtentwicklungs-konzept sind erste wichtige Meilensteine für die Erstellung des Mobilitätsentwicklungsplans erfolgt. Das Leitbild ebnet den Weg, eine zukunftsorientierte Mobilität für Braunschweig zu gestalten und die Rahmenprojekte im ISEK lieferten erste Grundlagen für den MEP. Auf diesen Zielsetzungen und Ansätzen wird bei der Erstellung des MEP aufgebaut. Dasselbe hohe Maß der Beteiligung der Bürger\*innen sowie Stakeholder\*innen in den bisher erfolgten Prozessen ist auch der Anspruch für den Mobilitätsentwicklungsplan.

Deshalb ist zu jedem Meilenstein (siehe Grafik -->) in der Erarbeitung des MEP eine Beteiligung vorgesehen.

## Beteiligungsformat der Phase IV - Szenariospiel

Gemäß dem Motto „Plane Deine Mobilität der Zukunft“ konnten Bürger\*innen an einem digitalen Szenariospiel teilnehmen. Unter dem Link [www.mobilität-bs.de](http://www.mobilität-bs.de) konnte vom 16. September 2022 bis zum 31. Oktober 2022 aus einer Auswahl an vorformulierten Maßnahmen ein eigenes Mobilitäts-szenario zusammengestellt werden. So bestand die Möglichkeit eigene Wünsche und Vorstellungen für die zukünftige Entwicklung der Mobilität in Braunschweig einzubringen.

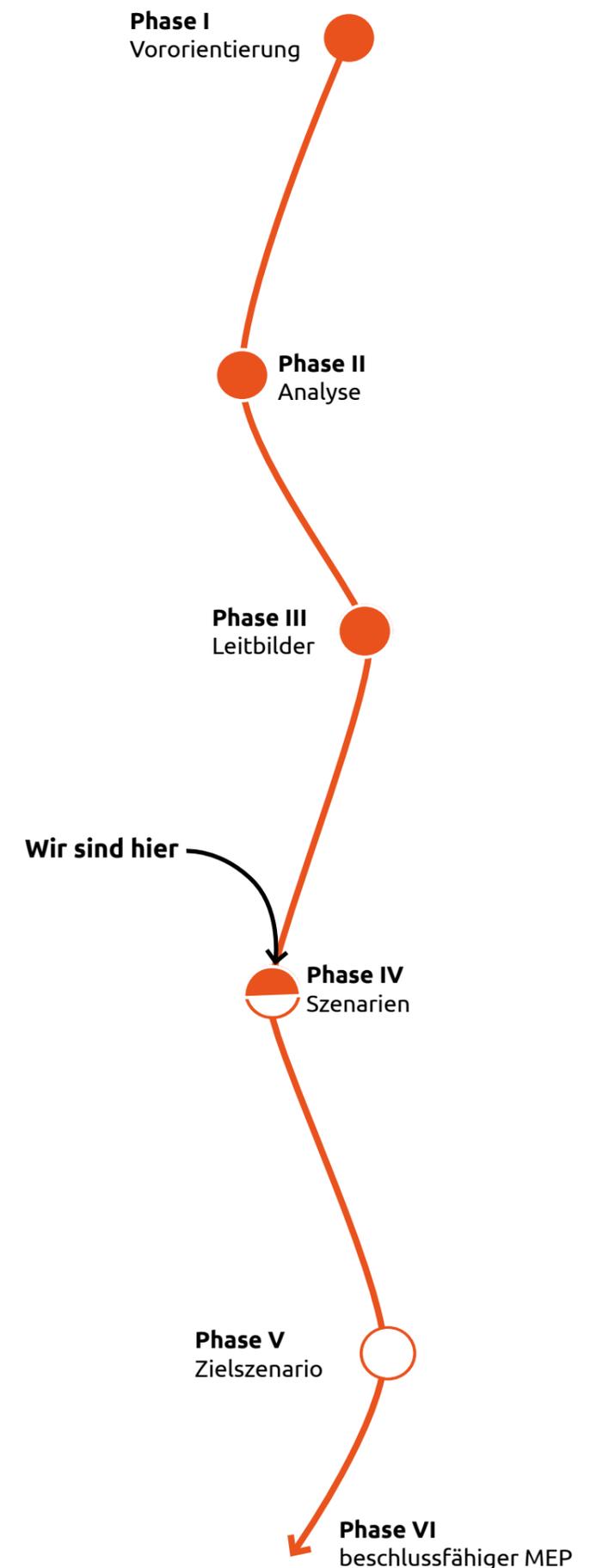
Die einzelnen Maßnahmen wurden in übergeordneten Kategorien zu verschiedenen mobilitätsbezogenen Themen-bereichen zusammengefasst. Zu jeder Maßnahme war eine ausführliche Beschreibung aufrufbar, welche diese im Detail erläutert. Jede Einzelmaßnahme war mit einem bestimmten Budget zwischen 10 und 250 „Mobilitätseuro“ verbunden. Alle Teilnehmenden hatten ein Gesamtbudget von insgesamt 700 „Mobilitätseuro“ zur Verfügung. Dadurch konnte die Maß-nahmenauswahl nicht willkürlich erfolgen sondern unterlag einem begrenzten finanziellen Rahmen.

## Ablauf des Szenariospiels

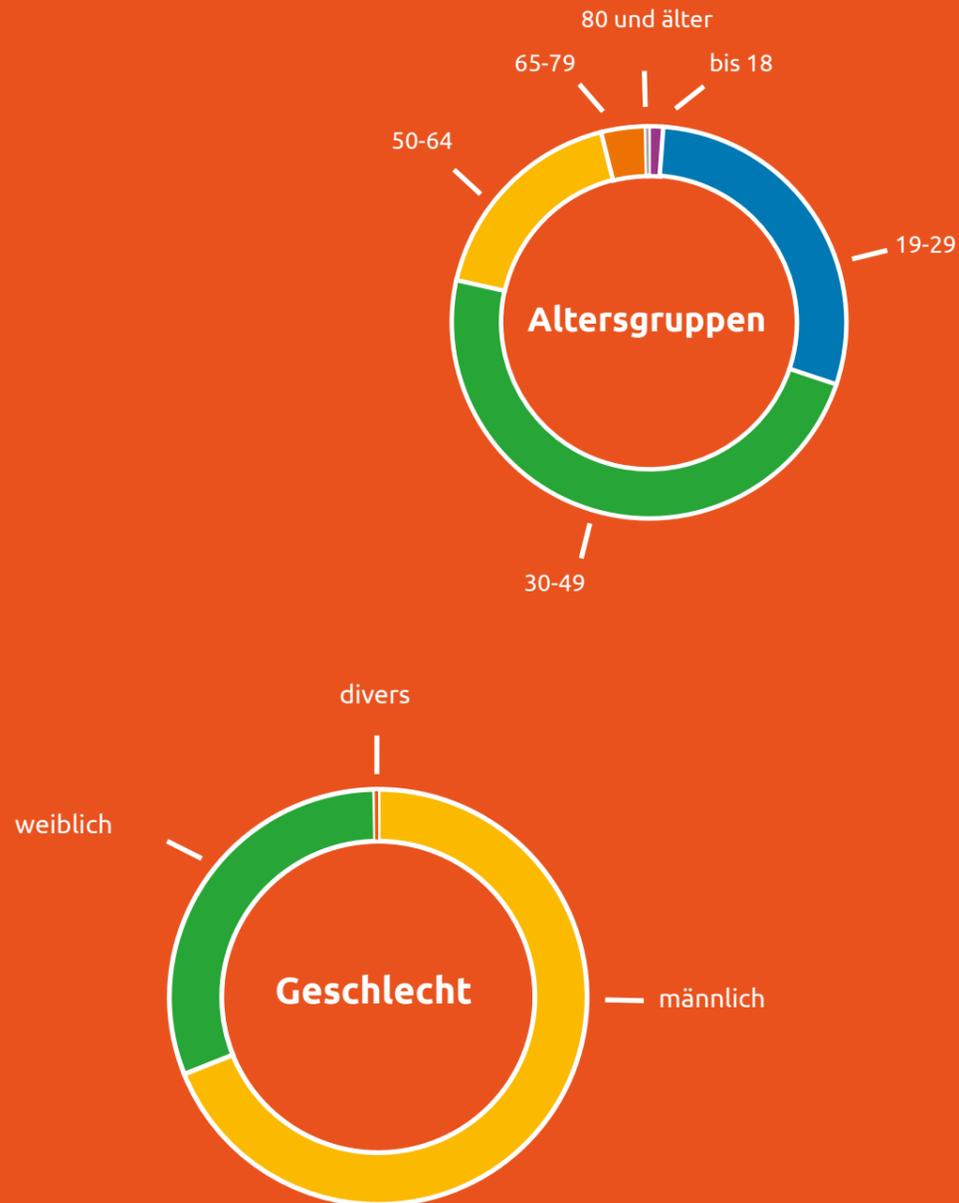
In einem ersten Schritt konnten sich die Teilnehmenden einen Überblick über die sieben Maßnahmenkategorien „Fußverkehr“, „Radverkehr“, „Bus- und Bahn“, „Kfz-Verkehr“, „Wirtschaftsverkehr“, „Verkehrssicherheit“ sowie „weitere Maßnahmen“ verschaffen. Anschließend konnten einzelne Maßnahmen auswählen und per „Drag & Drop“ auf das Spiel-feld ziehen. Die Auswahl jeder Maßnahme beeinflusste unmittelbar die Erfüllung von sechs übergeordneten Zielen für die Mobilität Braunschweigs. Diese lauteten „Mensch als Maßstab“, „Mobili-tät für alle“, „Erreichbarkeit sichern und fördern“, „Selbst-verständlich unterwegs“, „Mobilität der Zukunft“ sowie „um-weltgerechte Mobilität“. Wie sich die Zielerreichung mit der Aus- und Abwahl von Maßnahmen ver-änderte konnte in einer Grafik am Rand des Bildschirms einge-sehen werden. Weitere Informationen zu den einzelnen Zielen waren ebenfalls jeder-zeit aufrufbar. Das Szenariospiel konnte jederzeit abgeschlossen werden, auch wenn das Budget noch nicht vollständig aufgebraucht war. Unter dem Button Zusammenfassung erschien das individuelle Ergebnis der Teil-nehmenden. Zunächst konnten drei Favoriten aus den ausge-wählten Maßnahmen bestimmt werden. Im Anschluss wurde ersichtlich, inwieweit das eigene Szenario zur Erreichung der übergeordneten Ziele beiträgt. Falls die Teilnehmenden im Laufe des Spiels weitere Ideen entwickelt haben, bestand die Möglichkeit ihrer Zukunftsvi-sion eine eigene Maßnahme hin-zufügen. Als nächstes erschien ein Fenster in dem das erstellte Szenario betitelt und genauer beschrieben werden konnte. Bevor das Szenario abgeschickt wurde, konnten anonymisiert Angaben zu persönlichen Daten wie Geschlecht, Alter und Wohnort gemacht werden.

## Auswertung

Im Nachfolgenden sind die Ergebnisse der Beteiligung zum Mobilitätsspiel dargestellt. Diese geben den Planer:innen Hin-weise für die weitere Ausarbeitung der Maßnahmen und zur Auswahl der Maßnahmen für das Zielszenario.

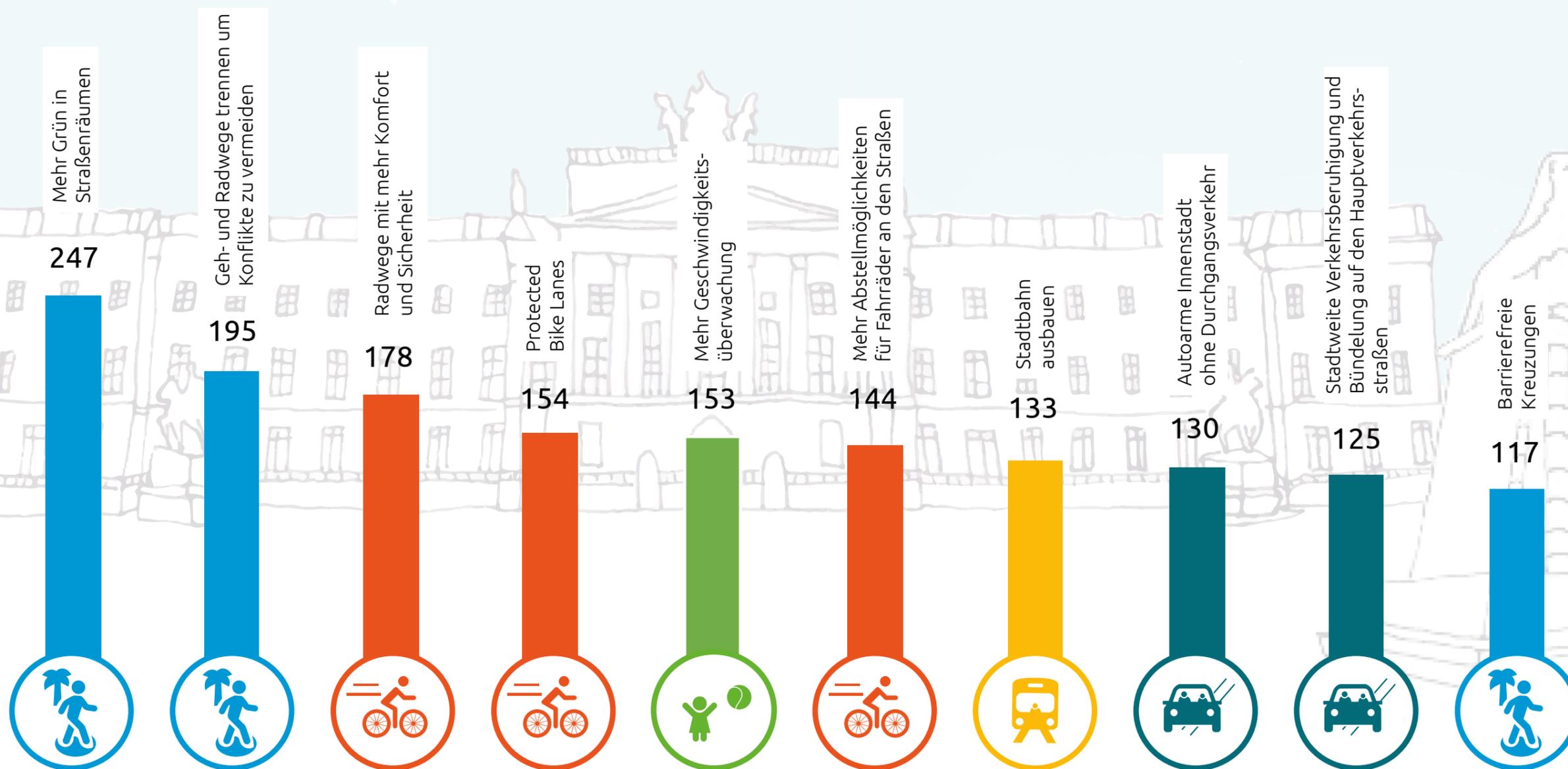


#563 Teilnehmende  
#35 Maßnahmen  
#7 Kategorien  
#6 Ziele





Kategorien aus denen die Teilnehmenden Maßnahmen auswählen konnten.



## Die 10 am häufigsten ausgewählten Maßnahmen

Zahl zeigt an, wie oft die jeweilige Maßnahme von den Teilnehmenden insgesamt ausgewählt wurde.

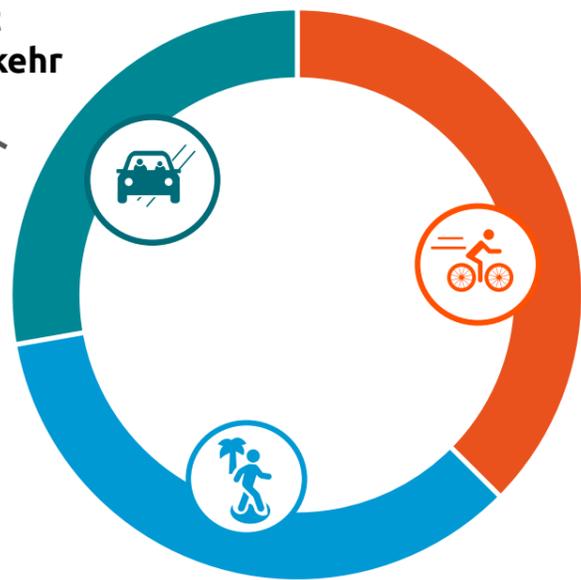
## Die drei favorisierten

## Maßnahmen der Teilnehmenden

Am Ende des Szenariospiels bestand für die Teilnehmenden die Möglichkeit drei Favoriten ihrer ausgewählten Maßnahmen anzugeben. Die daraus resultierenden Gesamt-Favoriten sind ebenfalls in einer Grafik abgebildet.

### Autoarme Innenstadt ohne Durchgangsverkehr

63 Nennungen



### Radwege mit mehr Komfort und Sicherheit

85 Nennungen

### Mehr Grün in Straßenräumen

79 Nennungen

#### Weitere oft favorisierte Maßnahmen:

- Mehr fahrradstraßen (56 Nennungen)
- Protected Bike Lanes (55 Nennungen)
- Takt (Anzahl von Fahrten) von Stadtbahn und Bus erhöhen (46 Nennungen)
- Geh- und Radwege trennen um Konflikte zu vermeiden (43 Nennungen)

## In welche Ziele zahlen die

## ausgewählten Maßnahmen ein?

Die Auswahl an Maßnahmen hatte jeweils Auswirkungen auf die übergeordneten Zielfelder. Die Auswirkungen wurden jeweils in Punkten vergeben. Die Verteilung ist in der untenstehenden Grafik zu sehen. Am häufigsten wurden Maßnahmen mit dem Bezug zum Zielfeld „Umweltgerechte Mobilität“ ausgewählt.



#Ziel 1 Mensch als Maßstab



#Ziel 2 Mobilität für alle



#Ziel 3 Erreichbarkeit sichern und fördern



#Ziel 4 Selbstverständlich unterwegs



#Ziel 5 Umweltgerechte Mobilität

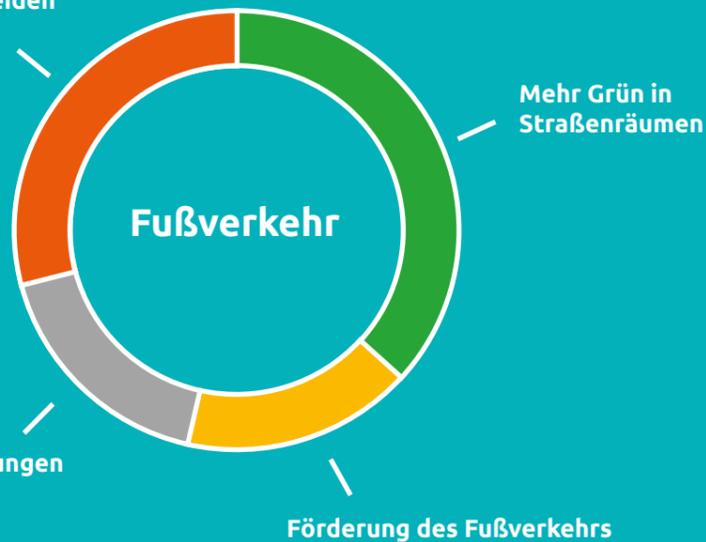


#Ziel 6 Mobilität der Zukunft

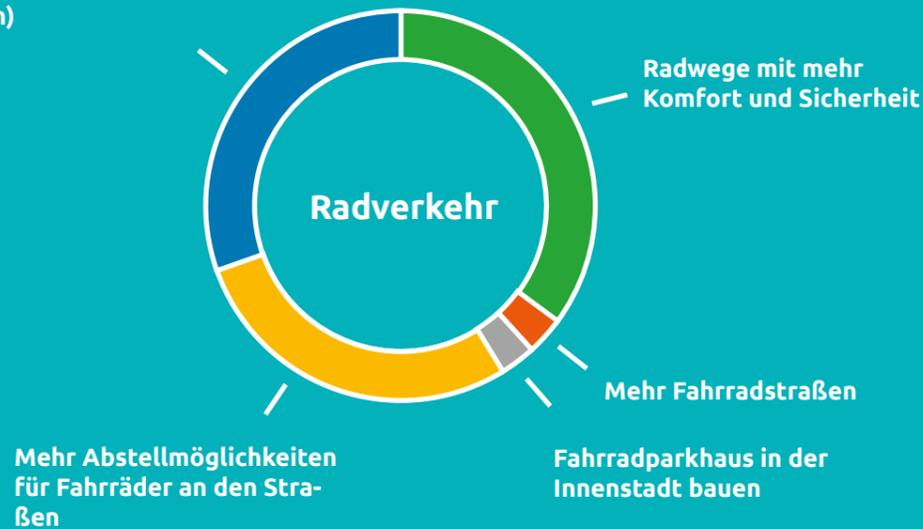
# Ausgewählte Fuß- und Radverkehrsmaßnahmen

Dargestellt sind die prozentualen Anteile der ausgewählten Maßnahmen im jeweiligen Themenfeld. Im Bereich Fußverkehr wurde beispielsweise am häufigsten die Maßnahme „Mehr Grün in Straßenräumen“ ausgewählt.

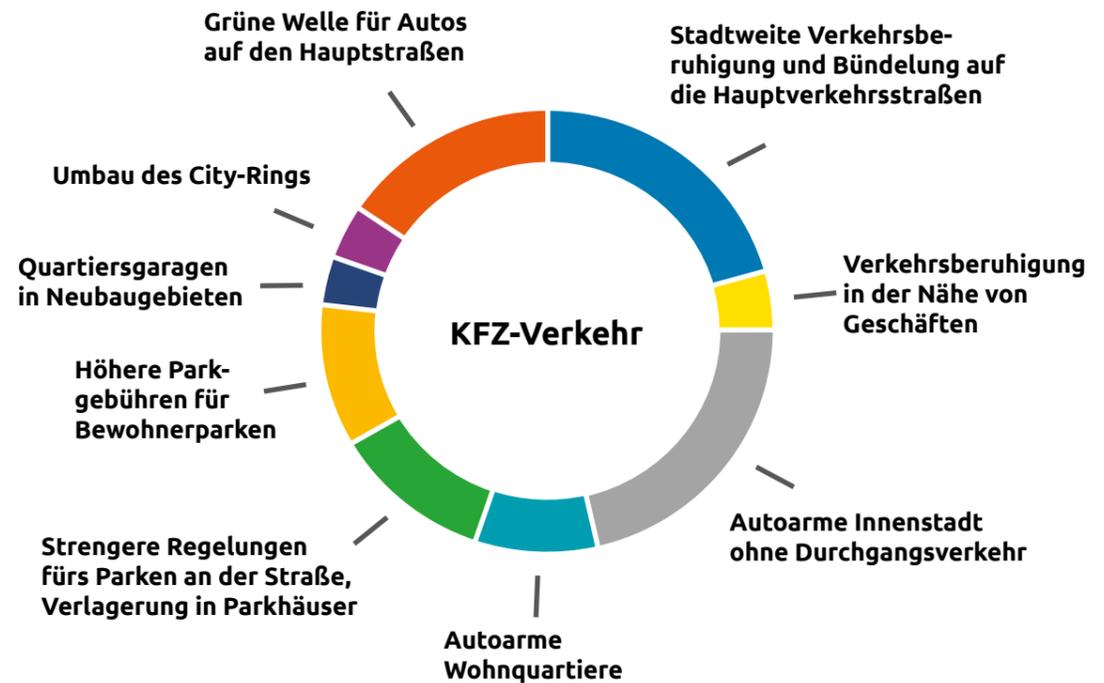
Geh- und Radwege trennen um Konflikte zu vermeiden



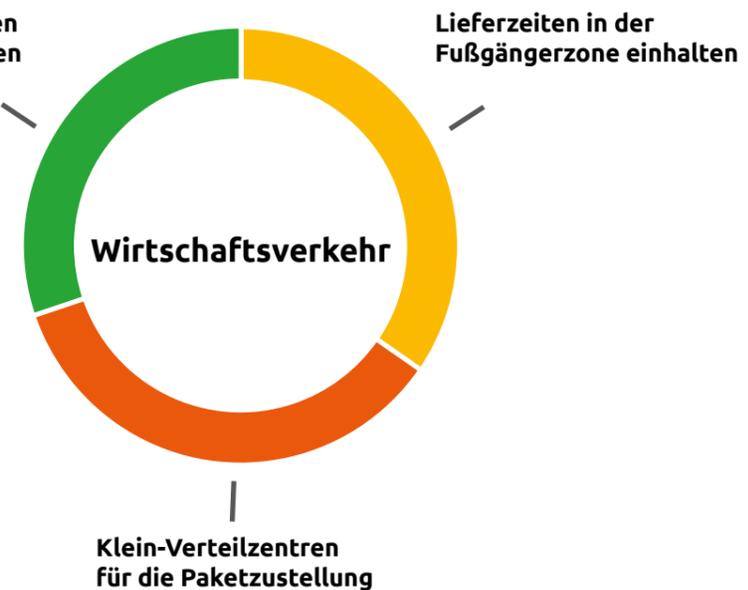
Protected Bike Lanes (geschützte Fahrradstreifen)



# Ausgewählte Maßnahmen im Wirtschafts- und KFZ-Verkehr



Paketautomaten in Wohngebieten

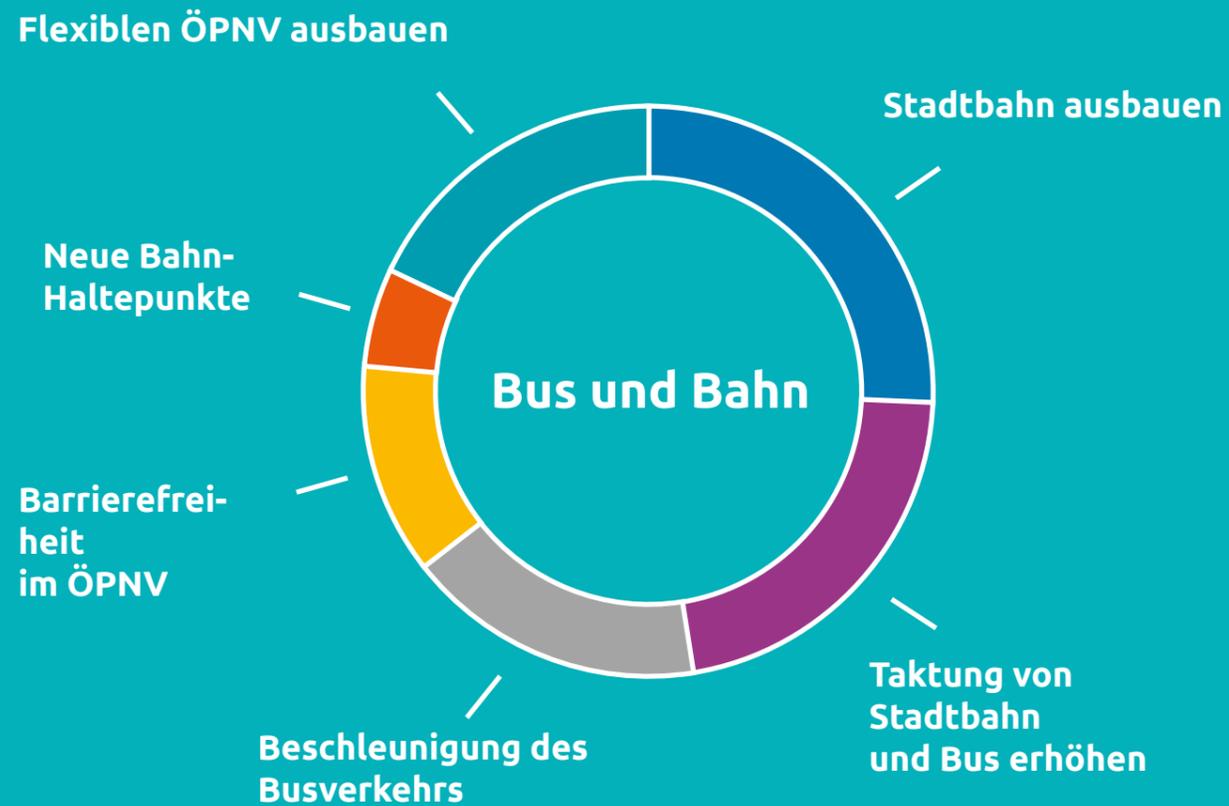


Erläuternder Text der Maßnahmen im Anhang abgebildet.

## Ausgewählte Maßnahmen

### im Bereich Bus- und Bahnverkehr

Dargestellt sind die prozentualen Anteile der ausgewählten Maßnahmen am jeweiligen Themenfeld.



! Erläuternder Text der Maßnahmen im Anhang abgebildet.

## Ausgewählte Maßnahmen

### im Bereich Weitere Maßnahmen

Unter der Kategorie „Weitere Maßnahmen“ wurden Querschnittsthemen berücksichtigt.



## Kommentare der Teilnehmenden zu ihren individuellen Mobilitätsszenarien

Die Teilnehmenden konnten ihre jeweilige Auswahl beschreiben und ergänzen. Hier finden Sie wertungsfrei eine Auswahl einiger dieser Kommentare. Die Kommentare sind ohne Änderungen aus der Umfrage übernommen. Die Namen sind fiktiv gewählt.

Damit wir das Ziel erreichen, den Autoverkehr um mindestens 50% zu verringern, benötigen wir schnell umsetzbare, mutige Massnahmen. Dem Klimawandel ist es egal, ob wir die Verkehrswende schaffen, wir tun es für uns.

Silke, zwischen 50-65 Jahre alt

„Die Umsetzung des Stadtbahnausbau-Konzeptes und der Ausbau von Velorouten sind aufgrund ihrer Hebelwirkung die entscheidenden Maßnahmen. Sie garantieren nicht nur Mobilität, sondern beinhalten automatisch den groß angelegten Umbau von Straßenzügen...“

Alexander, zwischen 19-29 Jahre alt

„Reduzierung des Autoverkehrs zugunsten von gesunden, umweltfreundlichen und kostengünstigen Verkehrsmitteln“

Nils, zwischen 19-29 Jahre alt

Konsequentes Management der Verkehrsteilnehmenden bzw. Der genutzten Verkehrsmittel bei gerechter Aufteilung des zur Verfügung stehenden Verkehrsraums.

Mohammed, zwischen 30-49 Jahre alt

„Der Öffentliche Raum ist mit vielen Bäumen und Grünflächen mit Sitzgelegenheiten attraktiv gestaltet. Außerdem sind die meisten Wohngebiete autoarm, die wenigen verbliebenen Autos befinden sich in Quartiersparkhäusern am Rand...“

Tatjana, zwischen 50-65 Jahre alt

„Das Auto ist und bleibt wichtigster Bestandteil unserer Mobilität“

Leonardo, zwischen 30-49 Jahre alt

„Die beschriebenen Ziele lassen sich nur erreichen, wenn auf allen Ebenen mutig entschieden und gehandelt wird.“

Jana, zwischen 50-65 Jahre alt

„Mehr Raum für Menschen auf den Straßen. Mehr Raum für Bewegung ohne ständig auf gefährliche Autos achten zu müssen. Weniger Lärm, mehr Ruhe.“

Jacob, zwischen 50-65 Jahre alt

„Verkehrsteilnehmer auf Augenhöhe: Fußgänger, Fahrräder und Autos nebeneinander statt gegeneinander. Und mehr grün geht immer, für gute Luft, für mehr Kühlung und mehr Artenvielfalt im Stadtgebiet.“

Günther, zwischen 30-49 Jahre alt

## Zusammenfassung

Zusammenfassung Dank der fast 600 Teilnehmenden wurde ein Stimmungsbild der Braunschweiger\*innen erhoben, um die Akzeptanz und Notwendigkeit bestimmter Maßnahmen rückzukoppeln. Mit der Online-Beteiligung konnten als größte Personengruppen, Braunschweiger\*innen im Alter von 30-49 Jahren erreicht werden. Relativ wenige Personen wurden im Alter bis 18 im Vergleich zum Gesamtbevölkerungsanteil erreicht. Mehr als 60% der Befragten waren männliche Teilnehmer. Den Antworten sind geschlechtsspezifisch keine entscheidenden Unterschiede zu entnehmen.

Die mit Abstand meisten Beiträge gab es im Bezug auf das Fahrradverkehrsnetz. Grundsätzlich wird deutlich, dass der Bevölkerung der Ausbau von Radstrecken in Bezug auf Sicherheit, Komfort sowie Abstellmöglichkeiten wichtig sind. Damit setzt sich auch der Trend der letzten Beteiligungen fort. Beim Fußverkehr wird im Straßenraum mehr Begrünung gefordert. Zusätzlich werden Maßnahmen ausgewählt, die im Kern das Thema Sicherheit bespielen, wie die Trennung von Fahrrad- und Gehwegen, oder das Thema Geschwindigkeitsüberwachung.

Das Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) sollte nach Ergebnissen der Umfrage vor allem im Bereich Taktung und Ausbau der Stadtbahn noch attraktiver werden.

Im Bereich der Antworten zum Autoverkehr werden besonders umstrittene Maßnahmen wie autofreie Innenstadt oder eine stadtweite Verkehrsberuhigung besonders oft gefordert. Im Bereich des Wirtschaftsverkehrs werden Maßnahmen der Paketzustellung (lokale Paketautomaten, Lokale Verteilzentren) am meisten ausgewählt.

Bei den weiteren Maßnahmen wurden besonders oft digitale Angebote gefordert, wie ein interaktiver Stadtplan oder eine Mobilitätsapp.

## Ausblick

Ausblick Zur Gewährung der Transparenz im Prozess spiegeln die hier aufgezeigten Ergebnisse „ungefiltert/wertfrei“ die Meinung der Teilnehmer\*innen wieder.

Die Analyse der Planer\*innen ist im ersten Schritt von den Ergebnissen losgelöst. Auf Grundlage dieser Ergebnisse werden einige Maßnahmen in ihrer Gewichtung gestärkt. Zudem wird sonst sehr kritisch diskutierten Maßnahmen, wie der Einschränkung des motorisierten Verkehrs im innerstädtischen Bereich, Rückenwind gegeben. Im nächsten Schritt werden die Auswirkungen der jeweiligen Maßnahmen von den Planer\*innen quantitativ und qualitativ bewertet. Diese Grundlage dient dazu ein finales Maßnahmenset für das Zielszenario zusammenzustellen.

## Impressum

### Stadt Braunschweig

Platz der Deutschen Einheit 1

38100 Braunschweig

### urbanista

Springeltwiete 4

20095 Hamburg

Kontakt:

[mep@braunschweig.de](mailto:mep@braunschweig.de)

## Erklärender Text der Maßnahmen, der auch innerhalb des Online-Spiels angezeigt wurde:

Titel	Handlungsfeld	Beschreibung
Radwege mit mehr Komfort und Sicherheit	Radverkehr	Die priorisierten Radwege (Velorouten) sind komfortable Radwege, auf denen schnell und sicher auch längere Wege zurückgelegt werden können, sie verbinden vor allem wichtige Ziele miteinander.
Mehr Fahrradstraßen	Radverkehr	Anordnung, Einrichtung und Ausbau weiterer Fahrradstraßen als Beitrag zur Verkehrsberuhigung und Radverkehrsförderung, um wichtige Radverbindungen zu stärken.
Fahrradparkhaus in der Innenstadt	Radverkehr	Bau von einem oder mehrerer Fahrradparkhäuser in der Innenstadt. Damit wird das bestehende Angebot um geschützte Abstellmöglichkeiten sowie ggf. weitere Serviceangebote (z. B. Schließfächer) erweitert.
Mehr Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an den Straßen	Radverkehr	Die öffentlichen Fahrradabstellanlagen werden verbessert und ausgebaut, der Fokus liegt auf dem öffentlichen Raum in Stadtteilzentren, Wohngebieten (z. B. auf Kfz-Parkplätzen), an Bushaltestellen und an städtischen Einrichtungen.
Protected Bike Lanes (geschützte Fahrradstreifen)	Radverkehr	Dort, wo es im Rahmen des Umbaus zu priorisierten Velorouten möglich ist, werden "Protected Bike Lanes" eingerichtet, um die Sicherheit und Attraktivität des Radverkehrs auf wichtigen Wegestrecken zu erhöhen.
Park- & Ride-Angebot ausbauen	Weitere Maßnahmen	Das Park+Ride-Angebot wird ausgebaut und die bestehenden Anlagen aufgewertet. Standorte sind z. B. gut mit dem Kfz erreichbare Stadtbahnhaltestellen oder Bahn-Haltepunkte.
Mobilitätsstationen für Umstieg zwischen Verkehrsmitteln	Weitere Maßnahmen	Mit Mobilitätsstationen werden mehrere Angebote (z. B. ÖPNV und Sharing-Angebote) an einem Ort gebündelt und sichtbar gemacht, sodass der Umstieg erleichtert wird. Je nach Bedeutung des Standortes können Mobilitätsstationen verschieden viele Angebote miteinander verknüpfen.
App für alle Mobilitätsangebote	Weitere Maßnahmen	Auf einer digitalen, systemübergreifenden Plattform (App) werden die Informationen, Nutzungsmöglichkeiten und die Buchbarkeit aller Mobilitätsangebote gebündelt, um den Wechsel von Verkehrsmitteln zu erleichtern.
Lieferzeiten in der Fußgängerzone einhalten	Wirtschaftsverkehr	Versenkbare Poller ermöglichen eine bessere Kontrolle zeitlicher Durchfahrtsbeschränkungen der Fußgängerzone. Außerhalb der Lieferzeiten sind die Poller ausgefahren und der öffentliche Raum steht ausschließlich dem Fußverkehr zu Verfügung.
Klein-Verteilzentren für die Paketzustellung	Wirtschaftsverkehr	Der Einsatz von kleinen Verteilzentren (Mikro-Depots) für die Kurier-, Express- und Paketdienstleister ermöglicht den Wechsel auf emissionsarme Fahrzeuge an strategisch wichtigen Standorten für die Belieferung auf der letzten Meile.
Paketautomaten in Wohngebieten	Wirtschaftsverkehr	Einrichtung von Paketautomaten oder -stationen an wichtigen Bahnhaltspunkten und Mobilitätsstationen und Sandorten auf Alltagswegen. Mit unterschiedlichsten Funktionen von Liefer-, Einkaufs- und Tauschservices; durch ggf. Kühl-, Tiefkühl- und Raumtemperaturfächern können auch Waren des täglichen Bedarfs angeliefert werden.
Beratung zu alternativen Antrieben und Ladeinfrastruktur	Weitere Maßnahmen	In Braunschweig wird die Grundversorgung für Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum aktuell ausgebaut. Für Ladeinfrastruktur auf nicht öffentlichen Flächen stellt die Stadtverwaltung eine beratende Person ein, die Privaten und Gewerbetreibende bei Fragen zur z. B. E-Mobilität und entsprechenden Lademöglichkeiten helfend zur Seite steht
Beratung von Unternehmen zu umweltfreundlicher Mobilität	Weitere Maßnahmen	Die Stadtverwaltung stellt eine beratende Person ein, die Unternehmen zu nachhaltigen und umweltfreundlichen Arbeitswegen, Dienstfahrten oder Liefer- und Wirtschaftsverkehren berät. Gegenstand könnten Informationen zu Förderprogramme oder das Braunschweiger Verkehrs- und Tarifsystem sein.
Elternhaltstellen in der Nähe von Kitas und Schulen	Weitere Maßnahmen	In Kooperation mit der jeweils betroffenen Schule/Kita werden potenzielle Standorte für Elternhaltstellen identifiziert, um "Elterntaxi-Problematik" zu entschärfen. Die bestehenden Schulwegepläne dienen hierbei als gute konzeptionelle Grundlage.
Interaktiver Stadtplan mit Echtzeit-Verkehrsdaten	Weitere Maßnahmen	Die Verknüpfung bisher nebeneinanderstehender Datenquellen erleichtert die Organisation (intermodaler) Wegeketten über die Stadtgrenzen hinaus. Echtzeitdaten z. B. zum ruhenden Verkehr (Parkhausauslastung) und Verspätungen im ÖPNV werden abgebildet.
Mehr Geschwindigkeitsüberwachung	Verkehrssicherheit	Um die Einhaltung der geltenden Geschwindigkeitsregelungen zu gewährleisten, wird die kommunale Geschwindigkeitsüberwachung in Braunschweig ausgeweitet. Neben verstärkten Kontrollen mit stationären Messgeräten sollen auch Dialogdisplays z.B. vor sensiblen Einrichtungen zum Einsatz kommen.
Mehr Grün in Straßenräumen	Fußverkehr	Um die Aufenthaltsqualität zu steigern, wird der Straßenraum mehr begrünt. Denkbar sind etwa bepflanzte Mittelinseln und die Pflanzung von straßenbegleitenden Bäumen oder Dächer von Warthäuschen. Dabei muss insbesondere in Kreuzungsbereichen die Sichtbeziehungen der Verkehrsteilnehmenden gewährleistet werden.
Förderung des Fußverkehrs	Fußverkehr	Es wird das geförderte Programm "Gut gehen lassen" mit den Modellquartieren Wenden und Rauheim fortgeführt und auf weitere Quartiere ausgeweitet werden. Fußverkehrskonzepte auf Stadtebene identifizieren dabei konkrete Defizite und Ausbaubedarfe der Infrastruktur vor Ort.
Barrierefreie Kreuzungen	Fußverkehr	Das Programm hat zum Ziel im Bestand Barrieren zu erkennen und die barrierefreie Gestaltung von Knotenpunkten nach einer priorisierten Reihenfolge konsequent umzusetzen (z. B. taktiles Leitsystem, akustische Signale, Mittelinseln) und für Neubauten

Geh- und Radwege trennen um Konflikte zu vermeiden	Fußverkehr	Zur Sicherheitssteigerung des Fußverkehrs und zum Abbau der Konflikte mit dem fließenden Radverkehr wird der Radverkehr - wo möglich - primär auf der eigenen Infrastruktur geführt. Dabei dürfen durch die Quering der Radinfrastruktur keine neuen Barrieren geschaffen werden.
Umbau des City-Rings	Kfz-Verkehr	Umbau des City-Rings auf einen Fahrstreifen pro Richtung, zugunsten des Umweltverbundes (ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr).
Verkehrsberuhigung und -bündelung auf den Hauptstraßen	Kfz-Verkehr	Konsequente Verkehrsberuhigung auf 30 km/h auf allen Nebenstraßen. Auf dem kommunalen Hauptnetz bleibt 50 km/h v. a. aus Gründen der Erreichbarkeit und Bündelung. Hierbei handelt es sich um eine perspektivische Maßnahme, die eine Überarbeitung der Straßenverkehrsordnung (StVO) voraussetzt.
Verkehrsberuhigung in der Nähe von Geschäften	Kfz-Verkehr	Die Umsetzung verkehrsberuhigender Maßnahmen in Geschäftslagen stärken die Innenstadt und die Stadtteilzentren. Die Maßnahmen sorgen im näheren Umfeld für mehr Sicherheit des höher frequentierten Fußverkehrs.
Autoarme Innenstadt ohne Durchgangsverkehr	Kfz-Verkehr	Keine direkte Durchfahrt durch die Innenstadt innerhalb des Wilhelminischen Rings, z.B. durch Kappung des Bohlwegs als Durchgangsstraße. Die Erreichbarkeit der Innenstadt und der Parkhäuser wird neu organisiert.
Autoarme Wohnquartiere	Kfz-Verkehr	In mehreren Stadtteilen werden in Zukunft Bereiche entstehen, in denen Aufenthaltsqualität, Verkehrssicherheit und die Nahmobilität im Mittelpunkt stehen. Kinder können im öffentlichen Raum gefahrlos spielen, quartiersfremde Durchgangsverkehre werden unterbunden.
Grüne Welle für Autos auf den Hauptstraßen	Kfz-Verkehr	Optimierte der Lichtsignalanlage (LSA) für den Kfz-Verkehr z. B. durch Grüne Welle auf Hauptstraßen.
Strengere Regelungen fürs Parken an der Straße, Verlagerung in Parkhäuser	Kfz-Verkehr	Für die Gesamtstadt werden Parkraummanagementkonzepte inkl. der Bewirtschaftung erarbeitet. Die Nutzung der Stellplätze im öffentlichen Raum werden je nach Verortung definierten Rahmenbedingungen unterliegen. Wo es möglich ist, wird der ruhende Verkehr in Parkhäuser verlagert.
Höhere Parkgebühren für Bewohnerparken	Kfz-Verkehr	Mit der Anpassung der gesetzlichen Grundlagen wird die Möglichkeit ergriffen, die Gebühren für Bewohnerparken (zurzeit 30,70/Jahr) zu erhöhen. Die Kosten werden analog der Mobilitätskosten für z. B. ÖPNV ermittelt.
Quartiersgaragen in Neubaugebieten	Kfz-Verkehr	Vor allem in Neubaugebieten besteht die Möglichkeit benötigte Parkplätze geordnet, abseits des öffentlichen Raumes und gut erreichbar unterzubringen.
Stadtbahn ausbauen	Öffentlicher Verkehr	Umsetzung des Stadtbahnausbaukonzept in allen Stufen
Takt (Anzahl von Fahrten) von Stadtbahn und Bus erhöhen	Öffentlicher Verkehr	Der Stadttakt auf Hauptlinien wird auf einen 7,5/10 Min. Takt verdichtet und Ergänzungslinien auf einen 15/20 Min. Takt.
Beschleunigung des Busverkehrs	Öffentlicher Verkehr	Der ÖPNV insbesondere der Busverkehr wird beschleunigt z.B. durch die Bevorrechtigung an Knotenpunkten im ÖPNV Hauptnetz, Busschleusen vor Knotenpunkten, konsequenter Bau von Fahrbahnrandhaltestellen oder eigenen Busspuren im Kernstadtbereich.
Barrierefreiheit im ÖPNV	Öffentlicher Verkehr	Der Ausbau der barrierefreien Bus- und Bahnhaltstellen (Taktile Leitelemente, gesicherte Querungen, Hochboard, Aufstellfläche, Gehwegbreiten sicherstellen) wird stringent weitergeführt.
Neue Bahn-Haltepunkte	Öffentlicher Verkehr	Neubau von Bahnhaltspunkten in der Stadt (z. B. BS-West, Leiferde, Bienrode) um die regionale Anbindung zu stärken.
Flexiblen ÖPNV ausbauen	Öffentlicher Verkehr	On-Demand-Verkehr heißt, ÖPNV-Angebote sind flexibel per App oder Telefon zu buchen. Dieses Angebot wird ohne feste Haltestellen und Streckenverläufe auf tangentialen Verbindungen zwischen den Stadtteilen eingerichtet, um insbesondere äußere Stadtteile untereinander zu verbinden.

BRUNNEN