

Maßnahmennr.	Maßnahme	Handlungsfeld	Beschreibung	Maßnahmenebene	Kostenklassen	Umsetzungshorizont	Priorität	Bedeutung Modal Shift und THG
Handlungsfeld Radverkehr								
R1	Gesamtplanung und Ausbau eines Radverkehrsnetzes	Radverkehr	Es ist eine Gesamtplanung des Radverkehrsnetzes vorzunehmen. Neben der zumeist straßenbegleitenden Radinfrastruktur werden alle Stadtteile durch ein strategisches Hauptnetz des Radverkehrs vernetzt. Zudem wird ein hochwertiges radiales Netz, das die Stadtteile möglichst direkt an die Innenstadt anbindet, definiert und ausgebaut.	Konzepte / Zielsetzungen	sehr niedrig	kurzfristig	sehr hoch	hohe Wirkung auf THG
R2	Umgestaltung von Innenstadtstraßen	Radverkehr	Auf der Grundlage des strategischen Hauptnetzes für den Radverkehr werden bis 2035 für geeignete Strecken diverse Planungen für die Optimierung des Fuß- und Radverkehrs zur Umsetzung erstellt und erste Bürgerbeteiligungen durchgeführt.	Konzepte / Zielsetzungen	sehr hoch	mittelfristig	hoch	hohe Wirkung auf THG
R3	Evaluation von Radverkehrsprojekten	Radverkehr	Ein Konzept für die Evaluation von größeren Radverkehrsprojekten wird mit angemessenem Arbeitsaufwand erarbeitet und angewendet. Bei größeren Projekten (z. B. Umsetzung einer Veloroute, Bau von überdachten Fahrradabstellanlagen) sollten die Projekte evaluiert werden. Feedback aus der Bürgerschaft ist mit geeigneten (schlanken, auch digitalen) Verfahren abzufragen. Bei der Umsetzung einer neuen Veloroute sind Radverkehrszählungen vor und nach dem Umbau hilfreich, um den Erfolg des Projektes quantifizieren zu können.	Konzepte / Zielsetzungen	niedrig	Daueraufgabe	mittel	Stärkung Umweltverbund
R4	Verbesserung der Radverkehrsführungen in Knotenpunkten	Radverkehr	Radverkehrsführungen in Knotenpunkten werden auch in Zukunft in jedem Einzelfall unter Beachtung der örtlichen Verhältnisse und der einschlägigen Regelwerke, insbesondere der ERA und des neuen Braunschweiger Standards, geplant. Dabei werden auch subjektive Sicherheitsbedürfnisse berücksichtigt. Auf Radfahrstreifen in Mittellage wird nach Möglichkeit verzichtet. Das Netz wird entsprechend des strategischen Hauptnetzes Radverkehr sukzessive fahrradfreundlich optimiert bzw. umgebaut.	übergeordnet	mittel (pro Jahr)	mittelfristig	sehr hoch	Wirkung auf THG
R5	Qualitätsstandards im Radverkehr umsetzen	Radverkehr	Qualitätsstandards wie der „Braunschweiger Standard“ für neu zu bauende Radwege (Abmessungen und Qualitätskriterien) und der Standard für Fahrradstraßen werden konsequent umgesetzt. Eine aktuell laufende Analyse des Streckennetzes im Radverkehr liefert Hinweise für die bestehenden Radverkehrsanlagen. Fahrradstraßen und -zonen werden zur Stärkung wichtiger Radverkehrsachsen anknüpfend an das bestehende Netz geprüft und eingerichtet.	übergeordnet	mittel (pro Jahr)	Daueraufgabe	sehr hoch	hohe Wirkung auf THG

Maßnahmennr.	Maßnahme	Handlungsfeld	Beschreibung	Maßnahmenebene	Kostenklassen	Umsetzungshorizont	Priorität	Bedeutung Modal Shift und THG
R6	Bau der geplanten Radschnellwege	Radverkehr	In Zusammenarbeit mit den Nachbarkommunen und dem Regionalverband wird für den Bau der drei geplanten Radschnellwege (BS-WF/SZ-Thiede, BS-WOB, BS-Vechelde) ein verbindlicher Zeitplan erarbeitet und die Korridore für die überregionale Radschnellverbindungen konkretisiert.	übergeordnet	sehr hoch	mittelfristig	sehr hoch	hohe Wirkung auf THG
R7	Stadtweiter Ausbau von Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Straßenraum	Radverkehr	Es wird eine Bedarfsanalyse der öffentlichen Fahrradabstellanlagen durchgeführt und anschließend werden diese verbessert und ausgebaut. Der Fokus liegt auf dem öffentlichen Raum in Stadtteilzentren, Wohngebieten, an ÖPNV-Haltestellen und an städtischen Einrichtungen. Über den ZuM hinaus soll speziell an Endhaltestellen des ÖPNV die Umsetzung von überdachten und ggf. abschließbaren, baulichen Fahrradabstellanlagen geprüft werden. Zudem sollen stadtweit Abstellflächen speziell für Lastenräder und Fahrradanhänger geschaffen werden.	übergeordnet	niedrig (pro Jahr)	kurzfristig	hoch	Stärkung Umweltverbund
R8	Ausbau von Anschlüssen an das regionale Radverkehrsnetz	Radverkehr	Bei der Erarbeitung des Braunschweiger Radverkehrsnetz wird sichergestellt, dass eine Anbindung an die identifizierten regionalen Radverkehrsverbindungen hergestellt wird, sodass auch eine lückenlose Erreichbarkeit umliegender Städte und Gemeinden gegeben ist. Die Strecken werden in Abhängigkeit der Ergebnisse der Maßnahme R1 berücksichtigt. Die Verknüpfung mit der Region wird gefördert. Der Austausch mit den Nachbarkommunen hierfür ist essentiell.	übergeordnet	mittel	mittelfristig	hoch	Wirkung auf THG
R9	Analyse und Abbau von bestehenden Hindernissen im Radverkehrsnetz	Radverkehr	Generelle Problemstellen an Kreuzungen und im Netz sowie bestehende Hindernisse im Radverkehrsnetz, auch solche für Lastenräder und Fahrradanhänger, wurden analysiert. Basierend auf den Empfehlungen der Analyse sind die Problemstellen zu prüfen und entsprechend zu eliminieren.	übergeordnet	niedrig (pro Jahr)	Daueraufgabe	hoch	Stärkung Umweltverbund
R10	Qualitätssicherung für Radwege	Radverkehr	Mängel in Bausubstanz, planerischer Qualität und Fahrkomfort an Radverkehrsanlagen werden laufend erfasst. Gefahrenstellen werden beseitigt; weitere Mängel sollen im Rahmen des Budgets möglichst innerhalb von sechs Monaten beseitigt werden. Mängel sind alle Veränderungen, die den Radverkehr gefährden oder den Fahrkomfort einschränken. Die Überprüfung von der Umsetzung endender Radwege ist hierbei inkludiert.	übergeordnet	niedrig (pro Jahr)	Daueraufgabe	hoch	hohe Wirkung auf THG

Maßnahmenr.	Maßnahme	Handlungsfeld	Beschreibung	Maßnahmenebene	Kostenklassen	Umsetzungshorizont	Priorität	Bedeutung Modal Shift und THG
R11	Umbau bestehender Radwege zu priorisierten Velorouten	Radverkehr	Velorouten sind priorisierte, komfortable Radwege für alle Altersgruppen. Sie sind sicher befahrbare, nummerierte, ausgeschilderte und durchgehende Routen für den Alltagsradverkehr. So können schnell und sicher auch längere Wege zurückgelegt werden und wichtige Ziele miteinander verbunden werden. Die gestalterischen Kriterien werden entsprechend der "Definition von einzuhaltenden Qualitätsstandards" konsequent umgesetzt. Unter Berücksichtigung des strategischen Hauptnetzes ist die Planung und Umsetzung der Velorouten bis 2035 zu beginnen.	übergeordnet	hoch	langfristig	hoch	Wirkung auf THG
R12	Neubau von Fahrradparkhäusern mit entsprechendem Bewirtschaftungssystem	Radverkehr	Es wird geprüft, wo und in welcher Anzahl überdachte Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt notwendig und möglich sind (z. B. in Bestandsgebäuden). Geplant wird mindestens eine Anlage in der Innenstadt und ein Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof. Damit wird das bestehende Angebot um geschützte Abstellmöglichkeiten erweitert. Es wird ein Standard für die Ausstattung der Fahrradparkhäuser definiert, der z. B. Serviceangebote wie Schließfächer, Reparaturstation, digitaler Zugang 24/7, Lademöglichkeiten, Leitsystem zum Auffinden freier Stellplätze etc. beinhaltet.	untergeordnet	mittel	kurzfristig	hoch	Stärkung Umweltverbund
R13	Ausbau geschützte Radfahrstreifen (Protected bike lanes)	Radverkehr	Entsprechend des Prüfergebnisses, gemäß Maßnahme 4.1 Ziel- und Maßnahmenkatalog, werden an den identifizierten (Haupt-)Straßen geschützte Radfahrstreifen gebaut.	untergeordnet	sehr hoch	kurzfristig	hoch	hohe Wirkung auf THG
R14	Verstärktes Engagement für Verkehrssicherheit im Radverkehr	Radverkehr	Es wird regelmäßig mit Plakaten im öffentlichen Raum und unter Einsatz digitaler Mittel über Neuerungen und wenig respektierte oder bekannte Regelungen in Verbindung mit dem Radverkehr informiert und zur allgemeinen gegenseitigen Rücksichtnahme aufgefordert. Zusätzlich zu den Vorhaben der Maßnahme 16 des Ziel- und Maßnahmenkatalogs ist das Engagement in öffentlichen Einrichtungen (z. B. Schulen, Jugendhäuser oder Kitas) auszubauen. Weitere Ideen im Zusammenhang der Förderung des rücksichtsvollen Miteinanders sollen Berücksichtigung finden.	untergeordnet	sehr niedrig (pro Jahr)	Daueraufgabe	hoch	Stärkung Umweltverbund
R15	Ausbau der automatisierten Lichtsignalanlagendetektion für den Radverkehr	Radverkehr	An LSA, die eine Anforderung durch den Radverkehr benötigen, soll die Regellösung eine Freigabe für den Radverkehr nach vorheriger automatischer Detektion ohne Anforderung werden. Es wird überprüft, an welchen Anforderungs-LSA eine Umrüstung möglich ist. So erfolgt bis 2035 die Prüfung und die Umgestaltung aller geeigneten LSA-Knotenpunkte. Hierfür ist die nötige Infrastruktur zu verbauen.	untergeordnet	mittel (Jahr)	mittelfristig	mittel	Stärkung Umweltverbund

Maßnahmenr.	Maßnahme	Handlungsfeld	Beschreibung	Maßnahmenebene	Kostenklassen	Umsetzungshorizont	Priorität	Bedeutung Modal Shift und THG
R16	Optimierung der LSA-Schaltungen	Radverkehr	Kombinierte LSA für Fuß- und Radverkehr sollen durch eine getrennte Schaltung voneinander ersetzt werden. Bei der Gestaltung von Knotenpunkten ist die Möglichkeit des freien Rechtsabbiegens für den Radverkehr stets zu prüfen und, wo möglich, baulich abzubilden. Der Fußverkehr erhält bei dieser Lösung Warteflächen zwischen Radweg und Fahrbahn. Ergänzend ist die Umsetzbarkeit von grünen Pfeilen und eine Freigabezeit Anpassung zur Minimierung von Halten (grüne Welle) entlang der strategischen Hauptnetze bis 2035 zu prüfen.	untergeordnet	niedrig (pro Jahr)	Daueraufgabe	mittel	Stärkung Umweltverbund
R17	Optimierung der Erreichbarkeit und Umfahrung der Fußgängerzone beibehalten	Radverkehr	Die mit dem Lieferverkehr gleichberechtigte (zeitliche Regelung) bestehende Befahrbarkeit der Fußgängerzone mit dem Fahrrad wird fortgeführt. Darüber hinaus soll der City-Ringschluss in beiden Fahrtrichtungen für den Radverkehr direkt am Rande der Fußgängerzone ermöglicht werden. Die anliegenden Straßen sind auf ihre Passierbarkeit zu prüfen.	untergeordnet	niedrig	kurzfristig	mittel	Wirkung auf THG
R18	Ausbau der Beleuchtung von Radwegen	Radverkehr	Kritische Beleuchtungslücken im Radwegenetz sind zu identifizieren, und ein Programm zur mittelfristigen Beseitigung ist aufzustellen. Ebenso ist zu prüfen, inwieweit eine smarte Beleuchtung der Radwege (außerhalb bzw. in nicht bewohnten Gebieten) analog der Benutzung mit "Bewegungsmeldern" und gemäß des Beleuchtungskonzeptes erfolgen kann. Eine frühzeitige und ausreichende Beleuchtung muss gewährleistet werden. Die Umsetzung des Analyseberichts zur Identifizierung von Beleuchtungslücken und dem Programm zur Beseitigung erfolgt vorrangig mit Fokus auf das strategische Hauptnetz Radverkehr.	untergeordnet	niedrig (pro Jahr)	Daueraufgabe	mittel	Stärkung Umweltverbund
R19	Verbesserungen bei Radwegereinigung und Winterdienst	Radverkehr	Eine kontinuierliche Anpassung der Straßenreinigung und des Winterdienstes auf Radverkehrsanlagen erfolgen innerorts und außerorts in hoher Qualität entsprechend der Festlegungen des strategischen Hauptnetzes.	untergeordnet	niedrig (pro Jahr)	Daueraufgabe	mittel	Stärkung Umweltverbund
R20	Verbesserung der Radverkehrsführung an Baustellen	Radverkehr	An Baustellen wird der Radverkehr intensiv berücksichtigt und nur im Ausnahmefall, sofern nicht anders möglich, werden dem Radverkehr sichere und zumutbare Umleitungen angeboten.	untergeordnet	sehr niedrig	Daueraufgabe	mittel	Stärkung Umweltverbund
Handlungsfeld Inter- und Multimodalität								
IM1	Aufwertung und Ausbau des Park+Ride-Angebotes	Inter- und Multimodalität	Ausgehend von einem Park+Ride-Konzept erfolgt der Ausbau von P+R-Standorten. Dabei werden die vorgeschlagenen Standorte konkretisiert und umgesetzt. Die Zusammenarbeit mit der BSVG steht im Fokus, um eine optimale Verknüpfung zum ÖPNV sicherzustellen und die intermodale Nutzung aller Verkehrsmittel zu fördern. Die Aufwertung und der Ausbau des Park+Ride-Angebotes ist in Kombination mit der Maßnahme ÖV10 "Prüfung der Einführung von Expressbuslinien" besonders wirkungsvoll.	übergeordnet	sehr hoch	mittelfristig	sehr hoch	Wirkung auf THG

Maßnahmenr.	Maßnahme	Handlungsfeld	Beschreibung	Maßnahmenebene	Kostenklassen	Umsetzungshorizont	Priorität	Bedeutung Modal Shift und THG
IM2	Ausbau und Ergänzung des Netzes von Bike+Ride-Anlagen	Inter- und Multimodalität	Mit Unterstützung der BSVG wird das bestehende Bike+Ride-Anlagennetz an Bahnhöfen, Bus sowie Bahnhaltstellen inkl. der Berücksichtigung des Regionalverkehrs systematisch ausgebaut und ergänzt. Dabei findet eine enge Abstimmung mit Blick auf die Planung und Umsetzung des Netzes an Mobilitätsstationen statt. Eine Grundausstattung (z. B. überdachte Fahrradparkplätze, Bike-Sharing-Angebote) wird definiert. Hochwertige, abschließbare Anlagen sind an wichtigen Umsteigepunkten zu berücksichtigen.	übergeordnet	sehr hoch	mittelfristig	sehr hoch	Stärkung Umweltverbund
IM3	Ausweitung des stadtweiten Bikesharing-Systems	Inter- und Multimodalität	Die flächendeckende Ausweitung des bestehenden stationären Bikesharing-Systems, insbesondere in den peripher gelegenen Stadtteilen, die bisher nicht im Bediengebiet des Bikesharings liegen, wird sukzessive ausgebaut. Leihoptionen für Lastenfahrräder- und -pedelecs sowie Kooperationen mit Ankermietern werden geprüft und sukzessive ausgebaut.	übergeordnet	niedrig	kurzfristig	hoch	Stärkung Umweltverbund
IM4	Förderung des Ausbaus des Carsharing-Angebotes	Inter- und Multimodalität	Die Ausweitung der bestehenden stationären Carsharing-Angebote, insbesondere in den peripher gelegenen Stadtteilen, die bisher nicht im Bediengebiet der jeweiligen Angebote liegen, wird gefördert. Bei der Planung von Mobilitätsstationen wird ein stationäres Carsharing Angebot mitberücksichtigt. Die Kooperation mit Ankermietern wird geprüft.	übergeordnet	niedrig	kurzfristig	hoch	Stärkung Umweltverbund
IM5	Konzepterstellung und Umsetzung von Mobilitätsstationen	Inter- und Multimodalität	Unter Berücksichtigung der Vorarbeit des Regionalverbandes Großraum Braunschweig wird ein Konzept zur Definition und Umsetzung von Mobilitätsstationen in Braunschweig erstellt. Auf Basis des Konzeptes werden sukzessive die Mobilitätsstationen eingerichtet. Mit Mobilitätsstationen werden mehrere Angebote (z.B. ÖPNV, Sharing-Angebote und Ladeinfrastruktur) an einem Ort gebündelt (z. B. an SPNV-Stationen und Park+Ride-Standorten) und sichtbar gemacht, sodass der Umstieg zwischen Verkehrsmitteln erleichtert wird. Je nach Bedeutung des Standortes können Mobilitätsstationen verschieden viele Angebote (z. B. Paketboxen, Kiosk) miteinander verknüpfen. Informationen können beispielsweise über Mobilitäts-Steelen mit Zugriff auf ein Mobilitäts-Dashboard erfolgen.	untergeordnet	sehr hoch	mittelfristig	hoch	Stärkung Umweltverbund

Maßnahmenr.	Maßnahme	Handlungsfeld	Beschreibung	Maßnahmenebene	Kostenklassen	Umsetzungshorizont	Priorität	Bedeutung Modal Shift und THG
IM6	Bündelung aller Mobilitätsangebote in ein Buchungssystem	Inter- und Multimodalität	Die Verwaltung setzt sich dafür ein, dass durch den Verkehrsverbund Region Braunschweig, der BSVG und weiteren Mobilitätsdienstleistern die Bündelung aller städtischen und regionalen Mobilitätsangebote in eine angebotsübergreifende Buchungsplattform (App) erfolgt. Dies erleichtert die gebündelte Buchbarkeit aller Mobilitätsangebote (digitales Ticket) und den intermodalen Wechsel von Verkehrsmitteln (z. B. von ÖPNV auf Bikesharing, MIV zu ÖPNV).	untergeordnet	sehr niedrig	kurzfristig	mittel	Wirkung auf THG
Handlungsfeld Wirtschaftsverkehr								
W1	Umsetzung der Erkenntnisse aus der branchenübergreifenden Logistik- und Mobilitätsstudie für die Braunschweiger Innenstadt	Wirtschaftsverkehr	Die Logistik- und Mobilitätsstudie zeigt Möglichkeiten und Maßnahmen auf, um die Entwicklung der Letzte-Meile-Verkehre in der Innenstadt Braunschweig nachhaltig beeinflussen zu können. Dabei gibt es nicht eine zentrale Lösung, sondern es werden verschiedene Konzepte für unterschiedliche Stadtquartiere und Siedlungsstrukturen entwickelt, um für diese erfolgversprechende und „passgenaue“ Lösungen der letzten Meile zu ermitteln. Die Umsetzung der Studienerkenntnisse wird aufgrund der Umwelt- und Stadtentwicklungsrelevanz erfolgen. Ziel ist es auch, den Wirtschaftsstandort Braunschweig zu stärken und zukünftig Versorgungssicherheit und -effizienz zu gewährleisten.	Konzepte / Zielsetzungen	mittel	mittelfristig	hoch	Wirkung auf THG
W2	Prüfung möglicher Verlagerungen von Güterverkehr auf die Schiene	Wirtschaftsverkehr	In Abstimmung mit der Braunschweiger Hafenbetriebsgesellschaft werden Verlagerungspotenziale von Lkw-Fahrten z. B. auf die Hafenbahn geprüft. Auch die Erweiterung und Reaktivierung der Schiene wird geprüft. Darüber hinaus wird die Erreichbarkeit bestehender und neuer Gewerbegebiete auf der Schiene von Seiten der Stadtverwaltung geprüft und kontinuierlich weiterverfolgt.	Konzepte / Zielsetzungen	niedrig	mittelfristig	mittel	Wirkung auf THG
W3	Entwicklung und Umsetzung eines Lkw-Leitsystems	Wirtschaftsverkehr	Ausgehend vom strategischen Hauptnetz für den Kfz-Verkehr werden Vorrangrouten für den Großraum- und Schwerlastverkehr sowie für den Schwerverkehr festgelegt. Die Erreichbarkeit der Gewerbegebiete und Unternehmen steht im Vordergrund. (Temporäre) Durchfahrtsverbote in sensiblen Bereichen werden bei Bedarf umgesetzt. Es wird für beide Transportformen eine entsprechende Wegweisung eingerichtet.	übergeordnet	niedrig	kurzfristig	hoch	/

Maßnahmenr.	Maßnahme	Handlungsfeld	Beschreibung	Maßnahmenebene	Kostenklassen	Umsetzungshorizont	Priorität	Bedeutung Modal Shift und THG
W4	Aufbau eines effizienten Lieferzonenmanagements	Wirtschaftsverkehr	Es wird ein Konzept für ein stadtweites Lieferzonenmanagement erarbeitet und umgesetzt. Der Aufbau eines effizienten und digitalen Lieferzonenmanagements vermeidet das Parken in "zweiter Reihe", auf Geh- und Radwegen oder in der Fußgängerzone. Ansätze sind die Schaffung, ggf. temporär nutz- und reservierbarer Lieferzonen. Dafür wird an strategischen Orten ein ausreichend dichtes Netz an Lieferzonen eingerichtet. Die Lieferzonen werden in das Parkraummanagementsystem eingebunden.	übergeordnet	niedrig	kurzfristig	hoch	/
W5	Planung und Einsatz von Klein-Verteilzentren für die emissionsärmere Zustellung auf der letzten Meile	Wirtschaftsverkehr	Im Rahmen der Logistik- und Mobilitätsstudie wird in Abstimmung mit den Kurier-, Express- und Paketdienstleistern (KEP-Dienstleistern) ein Gesamtkonzept für den Einsatz von möglichst dienstleisterübergreifenden Klein-Verteilzentren aufgestellt und umgesetzt. Der Einsatz von kleinen Verteilzentren (Mikro-Depots) für die KEP-Dienstleister ermöglicht den Wechsel auf emissionsarme Fahrzeuge (z. B. Cargo-Bikes bzw. Lastenrädern) an strategisch wichtigen Standorten (z. B. Innenstadt, verdichtete Wohnquartiere) für die emissionsarme Belieferung auf der letzten Meile.	untergeordnet	hoch	mittelfristig	hoch	Wirkung auf THG
W6	Errichtung von Paketautomaten in Wohngebieten	Wirtschaftsverkehr	Im Rahmen der Logistik- und Mobilitätsstudie werden in Abstimmung mit den Kurier-, Express- und Paketdienstleistern (KEP-Dienstleistern) möglichst dienstleisterübergreifende Paketautomaten in Wohngebieten und Standorten entlang der Alltagswege eingerichtet. Zur Sensibilisierung für neue Paketautomaten werden diese offensiv beworben. Die Paketautomaten können mit unterschiedlichsten Funktionen ausgestattet (Liefer-, Einkaufs- und Tauschservices) sein. Durch z. B. Kühl-, Tiefkühl- und Raumtemperaturfächern können auch Waren des täglichen Bedarfs angeliefert und kurzzeitig gelagert werden. Die Stationen müssen technisch so vorbereitet sein, dass sie auch von mobilitätseingeschränkten Personen genutzt werden können – z. B. anfahrbar mit einem Rollstuhl oder das Ermöglichen der Sprachausgabe.	untergeordnet	mittel	mittelfristig	hoch	/
W7	Stadtweite Kontrolle des Lieferzonenmanagements, z. B. Einhaltung der zeitlichen Belieferung der Fußgängerzone	Wirtschaftsverkehr	Die Einhaltung der Regeln des Lieferzonenmanagements wird stadtweit kontrolliert. Der punktuelle Einsatz von versenkbaren Pollern in sensiblen Bereichen wird geprüft. Diese ermöglichen unter Berücksichtigung der Belange der Rettungsdienste eine bessere Einhaltung zeitlicher Durchfahrtsbeschränkungen der Fußgängerzone.	untergeordnet	sehr niedrig (pro Jahr)	Daueraufgabe	mittel	/

Maßnahmenr.	Maßnahme	Handlungsfeld	Beschreibung	Maßnahmenebene	Kostenklassen	Umsetzungshorizont	Priorität	Bedeutung Modal Shift und THG
Handlungsfeld Alternative Antriebe								
A1	Konsequenter Ausbau der Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum	Alternative Antriebe	Die bedarfsgerechte Ausweitung öffentlicher Ladeinfrastruktur wird über den Konzessionsvertrag hinaus fokussiert. Die Möglichkeiten im halböffentlichen Raum werden geprüft. Gleichmaßen wird mit der Maßnahme A4 die Ladeinfrastruktur in Parkhäusern und Tiefgaragen ausgebaut.	übergeordnet	sehr hoch	kurzfristig	sehr hoch	hohe Wirkung auf THG
A2	Elektrifizierung von dienstlichen Fahrzeugflotten	Alternative Antriebe	Die Stadt Braunschweig und ihre Beteiligungen stellen ihre eigenen Fuhrparke sukzessive auf elektrische Antriebe um. Darüber hinaus werden weitere Unternehmen wie z. B. Sharing-Anbieter bei der Elektrifizierung des Fuhrparks unterstützt. Zusätzlich wird die Abschaltfunktion des AVAS deaktiviert.	untergeordnet	hoch (pro Jahr)	Daueraufgabe	sehr hoch	Wirkung auf THG
A3	Ausbau der Alternativen Antriebe in der Busflotte	Alternative Antriebe	Bei Neuanschaffungen von Bussen wird weiterhin, auf Grundlage des Umstellungskonzeptes der BSVG, geprüft, in welcher Art und Weise diese alternative Antriebe besitzen. So wird der Busbetrieb schrittweise alternativ angetrieben, bis 100 % der Busflotte mit alternativen Antrieben verkehren. Für die Regionalbusflotte wird die Investition in alternative Antriebe angeregt.	untergeordnet	sehr hoch (pro Jahr)	Daueraufgabe	sehr hoch	Wirkung auf THG
A4	Auf- und Ausbau von öffentlicher Ladeinfrastruktur in Parkhäusern, Tiefgaragen	Alternative Antriebe	Die Verwaltung setzt sich dafür ein, dass bestehende Parkhäuser und Tiefgaragen im Stadtgebiet infrastrukturell ertüchtigt werden, um dort (halb-) öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur bereitzustellen. Hier kann ein intelligenter Mix aus Schnellladern und normalen Ladepunkten entstehen.	untergeordnet	sehr niedrig (pro Jahr)	Daueraufgabe	sehr hoch	hohe Wirkung auf THG
A5	Förderung von Carsharing-Stellplätzen mit Ladeinfrastruktur	Alternative Antriebe	Stellflächen für Carsharing-Fahrzeuge werden im öffentlichen Raum für elektrische Fahrzeuge prioritär genehmigt. Die entsprechende Infrastruktur (Ladepunkte an Standorten) ist zu berücksichtigen. Hierfür werden Strukturen geschaffen die den Prozess unterstützen.	untergeordnet	sehr niedrig (pro Jahr)	Daueraufgabe	mittel	Stärkung Umweltverbund

Maßnahmenr.	Maßnahme	Handlungsfeld	Beschreibung	Maßnahmenebene	Kostenklassen	Umsetzungshorizont	Priorität	Bedeutung Modal Shift und THG
Handlungsfeld Mobilitätsmanagement								
M1	Organisation der Schulmobilität	Mobilitätsmanagement	In Kooperation mit der jeweils betroffenen Schule/Kita und den Schüler:innen werden potenzielle Verkehrsanbindungen identifiziert, um u. a. die "Elterntaxi-Problematik" zu entschärfen. Ansätze sind z. B. die temporäre Sperrung von Straßen außerhalb der Hauptnetze in diesen Bereichen zu den Hauptzeiten, die konsequente Einrichtung von Elternhaltestellen (min. 300 m Entfernung zur Einrichtung) in der Nähe zu Schulen und Kitas oder das Schaffen von Anreizen für die Wahl umweltfreundlicher Verkehrsmittel z. B. durch einen Fußbus oder Lotsensammelpunkte. Die bestehenden Schulwegepläne dienen als konzeptionelle Grundlage. Auch die Verkehrserziehung ist ein Baustein der Schulmobilität. Fördertöpfe werden eingerichtet, um Bildungseinrichtungen bei eigenverantwortlichen Vorhaben und Projektideen finanziell unterstützen zu können. Der Arbeitskreis Sichere Schulwege wird in den Prozess eingebunden.	übergeordnet	niedrig (pro Jahr)	Daueraufgabe	sehr hoch	Stärkung Umweltverbund
M2	Einrichten eines vorhabenbezogenen Arbeitskreises Mobilitätsentwicklungsplan	Mobilitätsmanagement	Der MEP ist auf das Jahr 2035 + ausgerichtet. Nach Beschluss des MEP wird als Nachfolgegremium ein vorhabenbezogener Arbeitskreis MEP mit Vertretungen aus Verwaltung und Politik sowie Verbänden eingerichtet. Der vorhabenbezogene Arbeitskreis hat die Aufgabe, die Umsetzung und Zielerreichung des MEPs zu begleiten und zu forcieren. Mindestens einmal im Jahr sind Treffen zur Rückkopplung geplant. Das Gremium dient auf Anfrage zur Kontrolle und Evaluation des Fortschrittes.	übergeordnet	sehr niedrig (pro Jahr)	Daueraufgabe	sehr hoch	Stärkung Umweltverbund
M3	Mobilitätsberatung und -angebote für Bürger:innen schaffen	Mobilitätsmanagement	Mit telefonischen Beratungen sowie in den BSVG-Kundenzentren oder in den Meldestellen werden Informationsberatungen und -materialien aus dem Verkehrsverbund Region Braunschweig für u. a. neu Hinzuziehende angeboten, um verkehrsmittelübergreifende und nachhaltige Mobilitätsroutinen ausarbeiten zu können. Hierzu gehören z. B. eine persönliche Mobilitätsberatung sowie die Erstellung von Mobilitätspaketen (bspw. BSVG-Gutscheine) oder Beratungsangebote zum Bewohnerparken. Neu-Bürger:innen aber beispielsweise auch Personen in Elternzeit können so neue Mobilitätsroutinen etablieren.	übergeordnet	sehr niedrig (pro Jahr)	Daueraufgabe	hoch	Stärkung Umweltverbund

Maßnahmenr.	Maßnahme	Handlungsfeld	Beschreibung	Maßnahmenebene	Kostenklassen	Umsetzungshorizont	Priorität	Bedeutung Modal Shift und THG
M4	Beratung zum betrieblichen Mobilitätsmanagement	Mobilitätsmanagement	Zur Stärkung des betrieblichen Mobilitätsmanagements in Unternehmen werden Beratungen angeboten. Gegenstand können umfangreiche Informationen zu Förderprogrammen, Bauantragsverfahren, Sharing-Dienstleistungen für Dienstfahrten oder das Braunschweiger Verkehrs- und Tarifsysteem sein. Zu den Möglichkeiten der Fahrradförderung zählen beispielsweise die Bereitstellung von Duschen für die Mitarbeitenden, Fahrradleasing, sichere Abstellmöglichkeiten (inkl. Überdachung und Beleuchtung) auch für Lastenräder sowie E-Lademöglichkeiten. Ein Beratungsangebot wird aktiv und z. B. auf der Website beworben, um Aufmerksamkeit zu erzeugen. Nach einem Jahr der Durchführung werden die Bemühungen reflektiert und bei Bedarf entsprechend der Nachfrage angepasst.	übergeordnet	sehr niedrig (pro Jahr)	Daueraufgabe	mittel	Stärkung Umweltverbund
M5	Ausweitung des veranstaltungsbezogenen Mobilitätsmanagements	Mobilitätsmanagement	Ein veranstaltungsbezogenes Mobilitätsmanagement steuert die Erstellung standortbezogener Mobilitätskonzepte (z. B. Schaffung ausreichender Fahrradabstellanlagen) und unterstützt die Möglichkeit zur Nutzung von Kombi-Tickets (z. B. Einbindung von P+R Tickets in das ÖV-Ticket). Veranstaltenden werden Hilfestellungen und Beratungsmöglichkeiten geboten. Nach einem Jahr der Durchführung werden die Bemühungen reflektiert und bei Bedarf entsprechend der Nachfrage angepasst.	übergeordnet	sehr niedrig (pro Jahr)	Daueraufgabe	mittel	Stärkung Umweltverbund
M6	Schaffung eines interaktiven Stadtplans mit Echtzeit-Verkehrsdaten	Mobilitätsmanagement	In einem interaktiven Stadtplan im Smart-City-Dashboard werden städtische und regionale Mobilitätsangebote verortet. Die Verknüpfung bisher nebeneinanderstehender Datenquellen aller Verkehrsarten erleichtert die Organisation (intermodaler) Wegeketten über die Stadtgrenzen hinaus. Verkehrsmittelübergreifende Echtzeitdaten z. B. zum fließenden und ruhenden Verkehr (Staus, Parkhausauslastung, Ladestandorte und ihre Verfügbarkeit) und Verspätungen im ÖPNV werden abgebildet und optimieren die Parkraumauslastung. Eine Datenhistorie wird mit angelegt. Die Möglichkeit des Zugriffs von Navigationsdienstleistern auf die Verkehrsdaten wird geprüft.	untergeordnet	mittel	kurzfristig	hoch	Stärkung Umweltverbund

Maßnahmenr.	Maßnahme	Handlungsfeld	Beschreibung	Maßnahmenebene	Kostenklassen	Umsetzungshorizont	Priorität	Bedeutung Modal Shift und THG
Verkehrssicherheit								
V1	Abbau von Nutzungskonflikten	Verkehrssicherheit	Konflikte zwischen Nutzenden werden analysiert und sukzessive verringert. Auf Basis bestehender Erkenntnisse (z. B. aktuelle Bestandsaufnahme des Radverkehrsnetzes, ADFCFahrradklima-Test, Unfallanalysen) werden geeignete Infrastrukturmaßnahmen geprüft, wie z. B. Aufweitungen oder eine visuelle Trennung bzw. Hervorhebung. Auch im Bereich von Stadtbahngleisen, die unmittelbar vom Radverkehr in Längs- oder Querrichtung befahren werden, werden überprüft und wo möglich verbessert. Zur Sicherheitssteigerung des Fuß- und Radverkehrs werden diese getrennt geführt, wobei durch die Querung der Radinfrastruktur keine neuen Gefahrenstellen oder Barrieren für den Fußverkehr geschaffen werden.	Konzepte / Zielsetzungen	mittel (pro Jahr)	Daueraufgabe	sehr hoch	Stärkung Umweltverbund
V2	Abbau von Nutzungskonflikten mit dem ruhenden Kfz-Verkehr	Verkehrssicherheit	Es wird ein Programm für die Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmende durch die Optimierung des ruhenden Verkehrs bei möglichst gleichbleibendem Parkraumangebot aufgesetzt (insb. im Innenstadtbereich und in angrenzenden Quartieren). Mögliche Aspekte sind dabei das Freihalten von Sichtachsen, eine stärkere Parkraumüberwachung mit Schwerpunktkontrollen im Bereich sensibler Einrichtungen oder die zeitweise Nutzung vorhandener Stellplätze durch Wirtschaftsverkehre. Im Sinne des BVerwG ahndet die Parkraumüberwachung sowohl im Interesse der Gehwegnutzenden als auch der Anwohnenden konsequent nicht angeordnetes Gehwegparken. Das Gehwegparken ist nur zulässig, wenn genügend Platz für den unbehinderten Verkehr von Fußgängern gegebenenfalls mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrern auch im Begegnungsverkehr bleibt. Eine Restgehwegbreite von mind. 1,80 m ist möglichst zu gewährleisten.	übergeordnet	mittel	kurzfristig	sehr hoch	Stärkung Umweltverbund
V3	Ausweitung der kommunalen (Geschwindigkeits-) Überwachung	Verkehrssicherheit	Die kommunale Geschwindigkeitsüberwachung wird intensiviert, um die Einhaltung der geltenden Geschwindigkeitsregelungen zu gewährleisten. Neben verstärkten Kontrollen mit stationären Messgeräten sollen auch Dialogdisplays, z. B. vor sensiblen Einrichtungen, zum Einsatz kommen.	untergeordnet	sehr niedrig (pro Jahr)	Daueraufgabe	hoch	Stärkung Umweltverbund

Maßnahmenr.	Maßnahme	Handlungsfeld	Beschreibung	Maßnahmenebene	Kostenklassen	Umsetzungshorizont	Priorität	Bedeutung Modal Shift und THG
Handlungsfeld Fußverkehr								
F1	Qualitätsstandards für den Fußverkehr festlegen, umsetzen und nachrüsten	Fußverkehr	Für die Konzeption eines stadtweiten Fußwegenetzes werden auf den gängigen technischen Regelwerken (EFA, RAST, H BVA, DIN 18040) beruhende Qualitätsstandards (in Bereichen wie Längsverkehr, Querungen, Barrierefreiheit, Führung mit dem Radverkehr etc.) für die Fußverkehrsinfrastruktur erarbeitet. Anschließend werden diese umgesetzt bzw. nachgerüstet.	Konzepte / Zielsetzungen	mittel (pro Jahr)	Daueraufgabe	sehr hoch	Stärkung Umweltverbund
F2	Programm zur Umsetzung der Barrierefreiheit	Fußverkehr	Es wird ein Programm zur flächendeckenden Umsetzung der Barrierefreiheit erarbeitet und umgesetzt. Das Programm hat die Identifizierung von Barrieren im Bestand zum Ziel sowie die konsequente Umsetzung der barrierefreien Gestaltung von Knotenpunkten, Strecken und Plätzen.	Konzepte / Zielsetzungen	mittel	mittelfristig	sehr hoch	Stärkung Umweltverbund
F3	Programm für Grün in Straßenräumen aufsetzen	Fußverkehr	Für mehr Grün im Straßenraum und mehr Resilienz im Stadtgebiet (Schwammstadt) wird in Abhängigkeit der örtlichen Gegebenheiten der Einsatz bepflanzter Mittelinseln, die Dachbegrünung von Haltestellen, die Bepflanzung von Baumscheiben, der Ausbau von „Nachbarschaftsgrünflächen“ u. a. für Urban Farming und die Pflanzung von straßenbegleitenden Bäumen geprüft und umgesetzt (vgl. Biodiversitätskonzept Stadt Braunschweig). Dabei müssen insbesondere in Kreuzungsbereichen die Sichtbeziehungen der Verkehrsteilnehmenden gewährleistet bleiben.	Konzepte / Zielsetzungen	niedrig (pro Jahr)	Daueraufgabe	hoch	Stärkung Umweltverbund
F4	Verbesserung der Aufenthaltsqualität	Fußverkehr	Eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum mit Orten zum Ausruhen, Verweilen, Kommunizieren, Bewegen und Spielen wird angestrebt. Hierzu werden Maßnahmen wie der Ausbau und die qualitative Aufwertung des Seitenraums in den Fokus gestellt, indem beispielsweise Bänke, breitere Wege, Spielgeräte und Abfallbehälter eingerichtet werden. Entlang von Fußgängerrouen werden beispielsweise Sitzmöglichkeiten im Seitenraum eingerichtet.	Konzepte / Zielsetzungen	mittel (pro Jahr)	Daueraufgabe	hoch	Stärkung Umweltverbund
F5	Schaffung fußgängerfreundlicher Kreuzungen und Querungen	Fußverkehr	Zur Schaffung fußgängerfreundlicher Kreuzungen und Querungen in den Stadtteilen werden zunächst die entsprechenden Bedarfe in lokalen Fußverkehrskonzepten identifiziert. Zu möglichen Maßnahmen zählen z. B. das Gewährleisten freier Sichtachsen sowie Schaffung von Querungen (z. B. Fußgängerüberwege) in regelmäßigen Abständen. Die Aufstellbereiche an Knotenpunkten für zu Fuß Gehende sind bedarfsgerecht zu dimensionieren. An für den Fuß- und Radverkehr bedeutenden Knotenpunkten (z.B. in den Stadtteilzentren) wird zudem der Einsatz von "Rundum-Grün"-Phasen im Einzelfall geprüft.	übergeordnet	hoch	kurzfristig	sehr hoch	Stärkung Umweltverbund

Maßnahmenr.	Maßnahme	Handlungsfeld	Beschreibung	Maßnahmenebene	Kostenklassen	Umsetzungshorizont	Priorität	Bedeutung Modal Shift und THG
F6	Akquise und Umsetzung von Förderprojekten für den Fußverkehr auf Stadtteilebene	Fußverkehr	Das geförderte Programm "Gut gehen lassen" mit den Modellquartieren Wenden und Rautheim wird auf je ein weiteres Quartier alle zwei Jahre ausgeweitet. Des Weiteren führt die Stadt, ggf. mit externer Unterstützung, regelmäßig Fußverkehrs-Checks durch und prüft weitere Fördermöglichkeiten. Nach Abschluss der Erkenntnisgewinnung erfolgt die Umsetzung geeigneter Maßnahmen auf Stadtteilebene.	übergeordnet	sehr niedrig (pro Jahr)	Daueraufgabe	hoch	Stärkung Umweltverbund
F7	Aufwertung von Fußgängerzonen	Fußverkehr	Zur Belebung bestehender Fußgängerzonen werden diese wo erforderlich in angemessenem Umfang aufgewertet, um den Aufenthalt und Einkauf in Geschäftslagen zu stärken. Bei Bedarf werden bestehende Fußgängerzonen erweitert.	untergeordnet	niedrig	kurzfristig	hoch	Stärkung Umweltverbund
F8	Eliminierung von sozialen Angsträumen	Fußverkehr	Es wird ein gezieltes Programm auf- und umgesetzt, um soziale Angsträume zu beseitigen, zu denen z. B. schlecht beleuchtete Bereiche, Unterführungen und wenig frequentierte Bereiche bzw. Wege zählen können. Sofern eine Vermeidung nicht möglich ist, werden Gestaltungskonzepte (Farbe, Licht, etc.) eingesetzt.	untergeordnet	niedrig (pro Jahr)	Daueraufgabe	hoch	Stärkung Umweltverbund
F9	Anforderungs-Grün für Kfz	Fußverkehr	An stark frequentierten Fußgängerrouen wird die LSA-Steuerung angepasst, sodass zu Fuß Gehende standardmäßig Grün haben und Kfz über Induktionsschleifen die Grünphase anfordern. In diesem Kontext werden auch alternative smarte Ampelkonzepte geprüft, um die Verkehrsströme nach dem tatsächlichen Verkehrsaufkommen dynamisch zu steuern. Geeignete Orte (z. B. Schulen zu Schulstart- und -schluss) werden identifiziert. Ein experimenteller Ansatz bzw. Pilotprojekte sind denkbar.	untergeordnet	niedrig	kurzfristig	mittel	Stärkung Umweltverbund

Handlungsfeld fließender Kfz-Verkehr

K1	Verkehrsberuhigung auf Nebenstraßen	Fließender Kfz-Verkehr	Auf ausgewählten Nebenstraßen erfolgt eine Verkehrsberuhigung. Auf dem übrigen Straßennetz können weiterhin die bestehenden Geschwindigkeiten beibehalten werden, v. a. aus Gründen der Erreichbarkeit und Bündelung. Die bestehenden Spielräume der geltenden StVO werden genutzt, um entsprechende Vorhaben umzusetzen.	Konzepte / Zielsetzungen	niedrig	kurzfristig	sehr hoch	hohe Wirkung auf THG
K2	Umsetzung eines strategischen Hauptnetzes für den Kfz-Verkehr	Fließender Kfz-Verkehr	Im Rahmen des Mobilitätsentwicklungsplans für Braunschweig wurde ein Hauptnetz für den Kfz-Verkehr erarbeitet. Das Hauptnetz weist auf gesamtstädtischer Ebene strategische Achsen für den Kfz-Verkehr aus, die eine wichtige Bündelungsfunktion im Straßennetz einnehmen. Für den Kfz-Verkehr stellt die flüssige Abwicklung mit einer Reduktion von stop-and-go-Verkehren und Überlastungen ein verlässliches und leistungsfähiges Hauptnetz dar. Priorisierte Maßnahmen an den Achsen werden zügig umgesetzt und weitere folgen im Anschluss.	Konzepte / Zielsetzungen	niedrig	kurzfristig	sehr hoch	Wirkung auf THG

Maßnahmenr.	Maßnahme	Handlungsfeld	Beschreibung	Maßnahmenebene	Kostenklassen	Umsetzungshorizont	Priorität	Bedeutung Modal Shift und THG
K3	Verkehrliche Beruhigung von Ortsdurchfahrten	Fließender Kfz-Verkehr	Zur verkehrlichen Beruhigung von Ortsdurchfahrten werden entsprechende Maßnahmen umgesetzt, bspw. mithilfe der Gestaltung (z. B. Fahrbahnverschwenkung, Reduzierung der Fahrbahnbreite, Fahrbahnteiler). Damit wird die Belegung der Seitenräume gefördert, gleichzeitig bleibt die Durchlässigkeit für den Kfz-Verkehr erhalten.	übergeordnet	sehr hoch	mittelfristig	hoch	Stärkung Umweltverbund
K4	Verkehrsberuhigende Maßnahmen in Geschäftslagen umsetzen	Fließender Kfz-Verkehr	Es werden verkehrsberuhigende Maßnahmen in Geschäftslagen geplant und umgesetzt, sodass die Innenstadt und die Stadtteilzentren gestärkt werden. Die Maßnahmen sorgen im näheren Umfeld für mehr Sicherheit des dort viel vorhandenen Fußverkehrs. Gleichzeitig werden z. B. Lieferzonen eingerichtet, um den Lieferverkehr zu ordnen und die Erreichbarkeit der Geschäftslagen zu gewährleisten. Die Einführung des Kurzzeitparkens wird geprüft.	übergeordnet	sehr hoch	mittelfristig	hoch	Stärkung Umweltverbund
K5	Untersuchung veränderter Verkehrsführungen im weiteren Straßennetz (außerhalb Innenstadt)	Fließender Kfz-Verkehr	Das Kfz-Netz wird geprüft und bedarfsgerecht angepasst. Dies kann unter anderem durch veränderte Verkehrsführungen im Straßennetz auf ausgewählten Abschnitten erfolgen. Rückschlüsse aus dem strategischen Hauptnetz sind für die Umgestaltung zu ziehen und zu berücksichtigen.	übergeordnet	hoch	mittelfristig	hoch	
K6	Prüfung und ggf. Umbau des City-Rings	Fließender Kfz-Verkehr	Es erfolgt eine Prüfung, ob ein Umbau des City-Rings unter Berücksichtigung verkehrlicher und städtebaulicher Anforderungen sinnvoll ist, um mehr Platz für den Umweltverbund (ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr) zu schaffen. Die Haupteerschließungsfunktion für den MIV ist weiterhin zu gewährleisten. Die Erreichbarkeit der Parkhäuser wird in diesem Zuge ggf. neu organisiert, bleibt jedoch vollständig erhalten. Im Falle der Eignung wird der City-Ring entsprechend der Prüfergebnisse umgestaltet.	untergeordnet	sehr hoch	mittelfristig	sehr hoch	Wirkung auf THG
K7	Konzept zur Verlagerung des Durchgangsverkehrs (z. B. Verkehrsuntersuchung Bohlweg)	Fließender Kfz-Verkehr	Es wird ein Konzept für die Reduzierung des Durchgangs-MIV in der Innenstadt erstellt. Die Erreichbarkeit der Innenstadt bleibt erhalten, Staulagen werden vermieden. Nach der Erstellung erfolgt die Planung und Umsetzung des Konzeptes. Die Erreichbarkeit der Parkhäuser wird neu organisiert bleibt jedoch vollständig erhalten.	untergeordnet	sehr hoch	mittelfristig	sehr hoch	hohe Wirkung auf THG
K8	Optimierung der südlichen Innenstadtumfahrung	Fließender Kfz-Verkehr	Im Anschluss an die verkehrliche Untersuchung des Bohlwegs wird die Optimierung der südlichen Innenstadtumfahrung für den MIV, den ÖPNV sowie den Fuß- und Radverkehr geprüft.	untergeordnet	sehr hoch	kurzfristig	sehr hoch	Wirkung auf THG

Maßnahmenr.	Maßnahme	Handlungsfeld	Beschreibung	Maßnahmenebene	Kostenklassen	Umsetzungshorizont	Priorität	Bedeutung Modal Shift und THG
K9	Prüfung und ggf. Umbau des Wilhelminischen-Rings	Fließender Kfz-Verkehr	Der Wilhelminische Ring wird insbesondere im Kontext der Bohlweg-Umgestaltung auf seine Leistungsfähigkeit geprüft und entsprechend umgebaut, wobei die Hauptverteilerfunktion für den MIV entsprechend des strategischen Hauptnetzes für den Kfz-Verkehr priorisiert wird. Neben dem MIV werden auch die Flächenbedarfe des Umweltverbundes (ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr) berücksichtigt.	untergeordnet	sehr hoch	langfristig	mittel	Wirkung auf THG
K10	Prüfung der verkehrsmittelübergreifenden Bedeutung des Brodwegs	Fließender Kfz-Verkehr	Im Rahmen des strategischen Hauptnetzes und dessen regelmäßige Weiterentwicklung wird die Bedeutung des Brodwegs für alle Verkehrsmittel und insbesondere hinsichtlich der Belange von Einsatzfahrzeugen geprüft.	untergeordnet	niedrig	mittelfristig	mittel	

Handlungsfeld ruhender Kfz-Verkehr

P1	Erarbeitung einer städtischen Stellplatzsatzung	Ruhender Kfz-Verkehr	Im Zuge der Novellierung der NBauO wurden die kommunalen Gestaltungsmöglichkeiten für Stellplatzanforderungen insbesondere für Wohnen stark eingeschränkt. Es ist zu prüfen, ob Stellplatznachweise in anderen Nutzungsbereichen sinnvoll und zielführend sind. Zusätzlich werden Möglichkeiten geprüft, mit Mobilitätskonzepten dem steigenden Parkdruck im öffentlichen Raum im Sinne einer Optimierung der Parksituation für alle Verkehrsteilnehmenden sinnvoll zu begegnen. Die identifizierten Maßnahmen sind konsequent umzusetzen.	Konzepte / Zielsetzungen	niedrig	kurzfristig	sehr hoch	hohe Wirkung auf THG
P2	Planung von Quartiersgaragen in Neubaugebieten forcieren und Nachrüstung in Bestandsquartieren prüfen	Ruhender Kfz-Verkehr	Durch die Etablierung von Quartiersgaragen (Parkplätze und Ladeinfrastruktur) werden Flächen im Straßenquerschnitt neuen Nutzergruppen zugeordnet. Vor allem in Neubaugebieten besteht die Möglichkeit, so benötigte Stellplätze geordnet, abseits des öffentlichen Raumes und gut erreichbar unterzubringen. Hierzu wird ein Quartiersgaragen-Konzept erarbeitet und etabliert, um u.a. den Betrieb und die Flächenbedarfe festzulegen. In diesem Zuge ist der Betreiber von Quartiersgaragen zu benennen.	übergeordnet	niedrig	kurzfristig	sehr hoch	hohe Wirkung auf THG

Maßnahmenr.	Maßnahme	Handlungsfeld	Beschreibung	Maßnahmenebene	Kostenklassen	Umsetzungshorizont	Priorität	Bedeutung Modal Shift und THG
P3	Umsetzung eines konsequenten Parkraummanagements	Ruhender Kfz-Verkehr	Es wird ein gesamtstädtisches Parkraummanagementkonzept erarbeitet. Die Nutzung der Stellplätze im öffentlichen Raum wird je nach Verortung (z.B. quartiersbezogen) definierten Rahmenbedingungen unterliegen. Es wird ein einheitliches Vorgehen für die Parkraumbewirtschaftung erarbeitet, in dem Kurzzeitparken, Langzeitparken, Anwohnerparken, Parken von Wirtschaftsverkehren (Handwerker, Pflegedienste, Lieferdienste), mögliche Mehrfachnutzungen privater Stellplätze etc. betrachtet werden. Angebote für Pendler und Berufsschüler werden geprüft. Die Umsetzung erfolgt entsprechend des Konzeptes.	übergeordnet	niedrig	kurzfristig	sehr hoch	hohe Wirkung auf THG
P4	Parkraum-Bedarfsprüfung	Ruhender Kfz-Verkehr	Im Zuge der erforderlichen Aufwertung heutiger Parkflächen für den MIV, ÖPNV, Rad- und Fußverkehr sowie für die Bereitstellung von Flächen für Grünanlagen zur Verbesserung des Mikroklimas und Erhöhung der Aufenthaltsqualität oder für die Wahrung der Belange der Feuerwehr erfolgt eine Bedarfsprüfung für den Parkraum. Soweit möglich sollen Bedarfe in Parkhäusern und Tiefgaragen gedeckt werden. Betreiber- und Betriebskonzepte 24/7 werden geprüft.	untergeordnet	mittel	kurzfristig	sehr hoch	hohe Wirkung auf THG
P5	Digitale Parkraumüberwachung	Ruhender Kfz-Verkehr	Sobald die rechtlichen Rahmenbedingungen es zulassen, wird mittels digitaler Parkraumüberwachung der Parkraum effizient überwacht. Zudem wird eine kontinuierliche Auslastungsermittlung etabliert und die Online-Information zur Parkraumauslastung (Parkbauten und Parkplätze) verbessert. Dadurch sollen Parksuchverkehre und Falschparken reduziert werden. Die erhobenen Daten werden zur Steuerung eines Parkraummanagementsystems zur Verfügung gestellt.	untergeordnet	hoch	Daueraufgabe	mittel	
P6	Smartes Parkleitsystem	Ruhender Kfz-Verkehr	Es wird ein stadtweites, smartes Parkleitsystem entwickelt und umgesetzt. Dadurch werden Parksuchverkehre durch die frühzeitige Steuerung im gesamten Stadtgebiet möglichst vermieden. Daten sind digital in Echtzeit abrufbar und in Form eines dynamischen Parkleitsystems ist eine Online Navigation möglich. Textbausteine sind hinterlegt, welche in Sondersituationen auf den digitalen Schildern abbildbar sind.	untergeordnet	hoch	mittelfristig	mittel	

Maßnahmenr.	Maßnahme	Handlungsfeld	Beschreibung	Maßnahmenebene	Kostenklassen	Umsetzungshorizont	Priorität	Bedeutung Modal Shift und THG
Handlungsfeld ÖPNV								
ÖV1	Einsatz für einen attraktiven Regionalverkehr auf Schiene und Bus	Öffentlicher Verkehr	In Zusammenarbeit mit dem Regionalverband Großraum Braunschweig (z. B. im Rahmen der Aufstellung der Nahverkehrspläne) wird die weitere Attraktivierung des ÖPNV in der Region fokussiert. Durch eine einheitliche Taktung (30/60-Minuten) im Regionalbusverkehr und durch eine Taktverdichtung zu Hauptverkehrszeiten (15/30-Minuten) sowie durch eine Abstimmung der Stadt- und Regionalverkehre (Linien, Takt, Verknüpfung) wird der Regionalverkehr attraktiver gestaltet. Es wird gefördert, dass der Grundtakt auf allen Regiobuslinien montags bis samstags im Tagesverkehr auf mindestens alle 30 Minuten ausgeweitet, sonst mindestens alle 60 Minuten festgelegt wird.	Konzepte / Zielsetzungen	sehr hoch / sehr niedrig	mittelfristig	sehr hoch	Wirkung auf THG
ÖV2	Anpassung der Infrastruktur an zeitgemäßen ÖPNV	Öffentlicher Verkehr	Es wird ein umfangreiches ÖPNV-Konzept erarbeitet, um neue Gestaltungsmöglichkeiten für bestehende Straßenräume und Knotenpunkte, die vom ÖPNV betroffen sind, festzusetzen. Das Projekt „2,65 m Wagenkastenbreite“ wird hierbei berücksichtigt. Der Prüfung folgt die bedarfsorientierte Umsetzung des Konzeptes.	Konzepte / Zielsetzungen	sehr hoch	kurzfristig	hoch	Wirkung auf THG
ÖV3	Vorhaben zur Beschleunigung des ÖPNV umsetzen	Öffentlicher Verkehr	Der ÖPNV wird beschleunigt, z.B. durch die Bevorrechtigung an Knotenpunkten im strategischen Hauptnetz des ÖPNV, durch Busschleusen vor Knotenpunkten, durch den konsequenten Bau von Fahrbahnrandhaltestellen oder durch eigene Busstreifen im Kernstadtbereich. Die Lichtsignalanlagen werden, wo möglich, so gesteuert, dass der ÖPNV – insbesondere die Stadtbahn – voll priorisiert wird, damit die Reisezeiten im ÖV reduziert werden. Eine Ausstattung der LSA für Abmeldevorgänge verbessert die Freigabezeiten für den übrigen motorisierten und nichtmotorisierten Verkehr.	übergeordnet	hoch	mittelfristig	sehr hoch	Wirkung auf THG
ÖV4	Prüfung und Bau zusätzlicher Bahnhaltdepunkte (SPNV)	Öffentlicher Verkehr	Zur Stärkung der regionalen Anbindung wird die Planung und der Bau von zusätzlichen Bahnhaltdepunkte in der Stadt konsequent geprüft und bedarfsgerecht umgesetzt. Die Haltepunkte BS-West, Leiferde, und Bienrode werden dabei u. a. konsequent und unter Berücksichtigung von Sicherheitsaspekten und Anbindungen an das Fahrradnetz weiterverfolgt.	übergeordnet	sehr hoch	kurzfristig	sehr hoch	Wirkung auf THG

Maßnahmenr.	Maßnahme	Handlungsfeld	Beschreibung	Maßnahmenebene	Kostenklassen	Umsetzungshorizont	Priorität	Bedeutung Modal Shift und THG
ÖV5	Unterstützung bei der Sicherung einer attraktiven Verknüpfung (Fahrplan) und Anschlusssicherung zwischen Bahn- und Buslinien	Öffentlicher Verkehr	Die Abstimmung des Busnetzes auf den Schienenverkehr, erfolgt seitens der BSVG weiterhin und wird wo möglich optimiert, so dass mit wenigen Minuten Wartezeit beim Übergang von Bus und Bahn und andersherum zu rechnen ist und eine Anschlusssicherung gewährleistet wird. Als Daueraufgabe ergibt sich daraus die Abstimmungsprüfung bei der Fahrplanänderung der Bahn (Anfang Dezember). Die Erreichbarkeit von Anschlüssen soll auf digitalen Anzeigen angezeigt und online abrufbar sein.	übergeordnet	mittel	kurzfristig	sehr hoch	Wirkung auf THG
ÖV6	Prüfung von sinnvollen Verbesserungen des Tarifsystems sowie Schaffung attraktiver und günstiger Angebote	Öffentlicher Verkehr	Die BSVG prüft, auf Grundlage des Deutschlandtickets, Verbesserungen im Braunschweiger Tarifsystem. Zu den Ansatzpunkten zur Vereinfachung und Attraktivitätssteigerung des ÖPNV können beispielsweise, die Einführung eines Mobilitäts-Tickets im Regionalverband, Kombinationstickets (z.B. P+R mit ÖV, Veranstaltungsticket mit ÖV-Nutzung), die einfachere Bezahlung über eine App (E-Ticket) sowie Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme zählen. Gemeinsam mit der Stadt macht sich die BSVG beim Verkehrsverbund Region Braunschweig dafür stark bzw. setzt sich gegenüber Bund und Land für die Neuerungen und finanzielle Unterstützung ein.	übergeordnet	niedrig	kurzfristig	sehr hoch	hohe Wirkung auf THG
ÖV7	Stringente Umsetzung der Barrierefreiheit im ÖPNV forcieren	Öffentlicher Verkehr	Der stadtweite barrierefreie Ausbau des ÖPNV, insbesondere der Bushaltestellen (taktile Leitelemente, gesicherte Querungen, Hochbord, bedarfsentsprechend dimensionierte Aufstellfläche, ausreichende Gehwegbreiten), wird stringent weitergeführt. Die Barrierefreiheit wird bei der Kalkulation der Fahrzeit berücksichtigt, indem u. a. ein zusätzlicher Zeitaufwand für fahrzeugseitige Einstiegshilfen und der erhöhte Zeitaufwand für Ein- und Ausstieg berücksichtigt werden.	übergeordnet	sehr hoch	Daueraufgabe	hoch	Wirkung auf THG
ÖV8	Ausbau von On-Demand-Verkehren vorantreiben (flexibler ÖPNV)	Öffentlicher Verkehr	In Zusammenarbeit mit der BSVG wird die Einführung eines On-Demand-Systems geprüft und je nach Bedarf umgesetzt. On-Demand-Verkehre beinhalten u.a. die flexible Buchung von ÖPNV Angeboten per App oder Telefon. Dieses Angebot wird dabei ohne feste Haltestellen und Streckenverläufe auf tangentialen Verbindungen zwischen den Stadtteilen eingerichtet, um insbesondere äußere Stadtteile untereinander zu verbinden und den bestehenden ÖPNV zu ergänzen bzw. schwache Verbindungen zu ersetzen.	untergeordnet	mittel	mittelfristig	hoch	Stärkung Umweltverbund

Maßnahmenr.	Maßnahme	Handlungsfeld	Beschreibung	Maßnahmenebene	Kostenklassen	Umsetzungshorizont	Priorität	Bedeutung Modal Shift und THG
ÖV9	Smartes Ticketing (Check-In, Check-out)	Öffentlicher Verkehr	Die BSVG wird bei der Erweiterung des Ticketangebots um Smartes Ticketing unterstützt. Es werden Möglichkeiten wie z.B. das Einchecken beim Einstieg und Auschecken beim Verlassen des Systems fortgeführt, um über den Tag die Nutzungen des ÖPNV zu analysieren. Am Ende des Tages wird das beste Ticket abgerechnet. Mit der eingeführten FAIRTIQ-App im VRB wurde bereits ein wichtiger Schritt hin zu einem smarten Ticketing gemacht.	untergeordnet	mittel	kurzfristig	hoch	Wirkung auf THG
ÖV10	Prüfung der Einführung von Expressbuslinien	Öffentlicher Verkehr	Die BSVG prüft und führt bedarfsorientiert neue Expressbuslinien ein. Durch die Einführung eines Expressbus-Angebots auf ausgewählten Strecken werden die Reisezeiten mit dem ÖPNV verkürzt. Die Expressbusse nutzen dabei auch Autobahnen, um zügig an ihr Ziel zu kommen.	untergeordnet	mittel	mittelfristig	hoch	Stärkung Umweltverbund
ÖV11	Prüfung der Umsetzbarkeit einer Taktverdichtung im Stadtverkehr	Öffentlicher Verkehr	Die BSVG prüft eine Taktverdichtung im Stadtverkehr in der Hauptverkehrszeit auf den Hauptlinien auf einen 10- oder wenn möglich 7,5-Minuten Takt und auf den Ergänzungslinien auf einen 15 oder 20 Minuten Takt.	untergeordnet	sehr hoch	kurzfristig	hoch	Wirkung auf THG

Handlungsfeld Raum- und Siedlungsentwicklung

RS1	Orientierung am Leitbild der 15 Minuten-Stadt	Raum- und Siedlungsentwicklung	Die Stadtentwicklung orientiert sich bei Planungen für Neubau- und Bestandsgebiete (Nachverdichtung) am Leitbild der 15 Minuten-Stadt (Stadt der kurzen Wege, vgl. ISEK). Mit Blick auf das Leitbild der 15-Minuten-Stadt folgt die Entwicklung bei der Stadt- und Verkehrsplanung folgenden Leitlinien: Innenentwicklung vor Außenentwicklung / Stärkung der Nahmobilität / Kurze Wege als Ziele des Rad- und Fußverkehrs / zentrale Nahversorgung und Stadtteilzentren / Nutzungsmischung: Ausweisung gemischter Urbaner Gebiete / Planung von multifunktionalen Quartiershubs / Entwicklung entlang der starken Achsen des ÖPNVs, insbesondere entlang des Schienenverkehrs / gute und frühzeitige Sicherstellung der Anbindung mit dem ÖPNV. Entsprechende Maßnahmen sind forciert mit den Planungen umzusetzen.	Konzepte / Zielsetzungen	niedrig	Daueraufgabe	sehr hoch	hohe Wirkung auf THG
-----	---	--------------------------------	--	--------------------------	---------	--------------	-----------	----------------------

Maßnahmenr.	Maßnahme	Handlungsfeld	Beschreibung	Maßnahmenebene	Kostenklassen	Umsetzungshorizont	Priorität	Bedeutung Modal Shift und THG
RS2	Neuaufteilung und Umgestaltung von Verkehrsräumen	Raum- und Siedlungsentwicklung	Unter dem Stichwort der Flächengerechtigkeit und des Anspruchs einer städtebaulichen Integration wird eine neue Aufteilung der Straßenräume geplant und umgesetzt. Zu beachten sind hierbei die Anforderungen aller Verkehrsteilnehmer:innen (Sicherheit, Barrierefreiheit, Querung, Nahmobilität, Aufenthalt, Gestaltung etc.) in Kombination mit dem ruhenden Verkehr, die jeweiligen räumlichen Funktionen und die Belange der Wirtschaftsverkehre. Die Erreichbarkeit der Innenstadt ist zu erhalten. Eine weitere wichtige Rolle spielt dabei die Klimaanpassung (besonders Entsiegelung, Förderung grüner Strukturen). Die Straßenräume und Plätze, einschl. der innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen, werden städtebaulich integriert gestaltet.	übergeordnet	sehr hoch	langfristig	sehr hoch	hohe Wirkung auf THG
RS3	Nachhaltige Stadt- und Quartiersentwicklung in den Fokus setzen	Raum- und Siedlungsentwicklung	Stadt- und Verkehrsplanung werden zusammen gedacht, um die Ziele des integrierten Klimaschutzkonzeptes zu erreichen. Die enge Verzahnung sichert die Voraussetzungen für eine sozial, ökonomisch und ökologisch verträgliche Mobilität in Bestands-, Neubau- und Nachverdichtungsgebieten. Hierzu zählt bspw. eine frühzeitige hochwertige Anbindung der Verkehrsmittel des Umweltverbunds an Neubaugebiete, um die Nutzung des Umweltverbundes mit dem Umzug zu begünstigen. Auch Flächen für z. B. Quartiersgaragen, Mobilitätsstationen oder Coworking müssen zusammen gedacht werden.	übergeordnet	sehr niedrig (pro Jahr)	Daueraufgabe	sehr hoch	Wirkung auf THG
RS4	Nachhaltige Verkehrsplanung für Gewerbegebiete	Raum- und Siedlungsentwicklung	Neue Gewerbegebiete werden nicht nur flächenhaft, sondern auch vertikal geplant. Ziel ist eine Abkehr von der ausschließlich flächenhaften Nutzung, um sparsam mit Flächen und deren Versiegelung umzugehen. Kfz-Stellflächen können beispielsweise auch durch Parkpaletten oder in Parkhäusern entstehen. Bauten in Gewerbegebieten sind zur Flächenreduzierung auf eine Mehrgeschossigkeit zu prüfen und wo möglich umzusetzen. Gewerbegebiete müssen außerdem über einen gut getakteten ÖPNV Anschluss und sofern möglich über eine Radinfrastruktur verfügen.	untergeordnet	mittel	langfristig	mittel	Wirkung auf THG
RS5	Ausbau von PV über Verkehrsflächen	Raum- und Siedlungsentwicklung	Der konsequente Ausbau von PV-Anlagen über Verkehrsflächen und Parkplätzen wird gefördert. Der gewonnene Strom kann u.a. zur Stromversorgung von Elektrofahrzeugen genutzt werden (z.B. auf Mobilitätsstationen, P+R-Plätzen, Bushaltestellen, PKW-Stellplätzen, Quartiersgaragen, über Radwegen).	untergeordnet	niedrig (pro Jahr)	Daueraufgabe	mittel	Wirkung auf THG