

**Änderungsantrag**

Öffentlich

Datum

3. Juli 07

Nummer

952/07

Absender		
Fraktion BIBS Platz der Deutschen Einheit 1 38100 Braunschweig		
Adressat		
Oberbürgermeister Dr. Hoffmann Platz der Deutschen Einheit 1 38100 Braunschweig		
Gremium	Sitzungstermin	
Bau- und Feuerwehrausschuss	04. Juli 07	
Planungs- und Umweltausschuss	04. Juli 07	
Rat	17. Juli 07	
Betreff		
Aktions- und Handlungsplan der Stadt Braunschweig in Sachen Luftreinhaltung, Feinstaub und Klimaschutz		

Der Rat der Stadt Braunschweig möge in Ergänzung der Beschlussvorlage der Verwaltung beschließen:

- a) Die Verwaltung wird gebeten, eine Kostenberechnung für ein Leistungsangebot im öffentlichen Personennahverkehr im Leistungsumfang des Fahrplans von 2000/2001 mit der Braunschweiger Verkehrs AG zu erarbeiten und die Ergebnisse dem Rat mit Finanzierungsoptionen vorzustellen.
- b) Die Verwaltung wird gebeten, einen Stadtbahnausbauplan mit Prioritätenliste zu erarbeiten, dem Rat vorzustellen und einen Stadtbahnausbauvertrag mit dem Land Niedersachsen zu verhandeln.
- c) Die Verwaltung wird gebeten, das Verhältnis zwischen unversiegelten Flächen und versiegelten Flächen im Stadtgebiet grob zu bemessen, (teilversiegelte) Brachflächen zu benennen und Konzepte zur städtebaulichen Innen- vor Außenentwicklung zu entwickeln.
- d) Die Verwaltung wird gebeten in weiteren Planungsgrundlagen die unmittelbaren Ufergebiete von Oker, Schunter, Wabe und Mittelriede großzügig als Grünflächen auszuweisen, somit künftig möglichen höheren Hochwasser mehr Flutungsflächen zu geben und die Ufergebiete für die Bürgerinnen und Bürger erlebbar zu machen (Anlagen von Fuß- und Radwegen am Ufer erweitern).

## Begründung

zu a)

Die Erneuerung des Fahrzeugbestands der Braunschweiger Verkehrs AG ist nur ein Baustein zur Förderung des öffentlichen Nahverkehrs und damit ein Beitrag zur Reduzierung von Feinstauben und fördert Umwelt- und Klimaschutz.

Selbst die Verwaltung formuliert in ihrer Stellungnahme zum Nahverkehrsplan 2008 bis 2012 zum Thema Umweltschutz und Nahverkehr: „Um die Attraktivität des ÖPNV in der Bevölkerung zu steigern, sollten alle Möglichkeiten genutzt werden. Schon daher sollten die vielen positiven Umweltauswirkungen des öffentlichen Nahverkehrs (...) nicht unerwähnt bleiben. Neben einer intensiven Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Umweltschutz und Nahverkehr sind hier auch bedarfsgerechte Linien, ausreichende Haltestellen und dichte Taktzeiten wichtig.“ (Drucksache 11365/07, Anhang)

Eine Attraktivitätssteigerung des Fahrplanangebotes wird mehr Fahrgäste zum Umsteigen bewegen und muss – in Vorbereitung auf die Einführung von Umweltzonen – parallel vorbereitet und eingeleitet werden.

Die Attraktivität des Nahverkehrs wird nicht ausschließlich durch die Beseitigung von Zugangshürden (niederflurgerechter Ausbau von Haltestellen, barrierefreie Zugänge zu Stadtbahnen und Bussen, emissionsarme Fahrzeuge) erreicht, sondern vor allem durch die Attraktivität des Fahrplans bestimmt. Das Fahrplan- und Leistungsangebot war in den Fahrplänen seit 1998 bis 2002 deutlich attraktiver als derzeit. Seit 2000 ist die jährliche Fahrleistung um fast 5 Mio. Kilometer gesenkt worden.

Im Jahresfahrplan wurde montags bis freitags in der Zeit von 6h bis 20h auf den Hauptlinien durch die Innenstadt ein 10 Minuten-Takt gefahren, was für eine Großstadt wie Braunschweig ein angemessener Takt ist. Das Angebot samstags und sonn- und feiertags war außerdem deutlich attraktiver. Wer länger an der Haltestelle auf die nächste Bahn oder den nächsten Bus warten muss, als er letztendlich an Fahrzeit im Verkehrsmittel verbringt, steigt nicht um.

Ziel soll sein, mit dem Fahrplanwechsel 2009 ein deutlich attraktiveres Fahrangebot umzusetzen. Als Indikatoren für den Erfolg eines attraktiveren Nahverkehrs sind:

- der Anstieg von Jahreskartenabokunden
- der Anstieg von verkauften Einzelfahrkarten
- die Ausweitung des Behördentickets
- die Ergebnisse aus Fahrgastzählungen im Vergleich zu den Vorjahren

heranzuziehen.

Um eine politische und verwaltungsinterne Meinungsbildung zu einem attraktiven Fahrplanangebot sachlich und fundiert führen zu können, sind klare Kostenschätzungen unter Berücksichtigung aktuellen Rahmenbedingungen notwendig.

Steigende Fahrgastzahlen gehen einher mit einem sinkendem Anteil an Fahrten mit dem motorisierten Individualverkehr. Damit wird in Sachen Luftreinhaltung und Klimaschutz sowie zur Verringerung von Feinstaub ein erheblicher Beitrag geleistet.

zu b)

Die Erneuerung des Fahrzeugbestands der Braunschweiger Verkehrs AG ist nur ein Baustein zur Förderung des öffentlichen Nahverkehrs und damit ein Beitrag zur Reduzierung von Feinstauben und fördert Umwelt- und Klimaschutz. Die Stadtbahn fährt nahezu emissionsfrei. Das Streckennetz sinnvoll zu ergänzen und auszubauen ersetzt stark ausgelastete Buslinien. Außerdem fährt die Stadtbahn überwiegend auf eigenem Gleiskörper und damit unabhängig vom Individualverkehr.

In den Untersuchungen und Priorisierungen sind auch ganz neue Stadtbahnstrecken zu untersuchen, wie beispielweise eine Trasse vom Leonhardplatz über Altewiekring, Hagenring, Rebenring, Wendenring und den Amalienplatz zum Rudolfplatz.

Weiterhin sind Bewertungen zum Ausbau:

- Radeklint, Rudolfplatz
- Rudolfplatz, Hildesheimer Straße, Saarstraße, Saarplatz
- Saarplatz, Kanzlerfeld, FAL
- Saarplatz, Neunkirchener Straße, Lamme
- Volkmarode, Volkmarode Nord

- Lange Straße, Gördelinger Straße, Altstadtmarkt, Brabandstraße, Bankplatz, Friedrich-Wilhelm-Platz
  - Salzdahlumer Straße, Bebelhof
  - Bebelhof, Klinikum Salzdahlumer Straße
  - Bebelhof, Technopolis bzw. Hochtechnologie Zentrum
- zu geben.

Die Verwaltung soll, basierend auf den Vorgängerverträgen, einen Stadtbahnvertrag mit dem Land Niedersachsen aushandeln, um aus den erarbeiteten Prioritäten ein definiertes Zielnetz 2015 zu realisieren.

Indikatoren für einen erfolgreichen Ausbau des Stadtbahnnetzes sind:

- Fahrgastzählung vor der Umstellung auf Stadtbahnbetrieb zu den Ergebnissen von Fahrgastzählungen nach der Umstellung zu verwenden
- die Indikatoren von Punkt a anzuwenden

zu c)

Eine weitere Flächenversiegelung ist unter klima- und umweltpolitischen Gesichtspunkten nicht zu vertreten. Das derzeit bestehende Verhältnis zwischen unversiegelter zu versiegelter Fläche soll festgeschrieben werden. Das erfordert, um weiterhin Handlungsspielräume in der Stadtentwicklung zu haben, alle Brachflächen und Flächen mit unzureichender Nutzung im Stadtgebiet zu kartieren und möglichen Investoren bekannt zu geben.

Verwaltung und Politik sollen sich in einem Diskussionsprozess darauf einigen, in welchem Verhältnis einen Innen- vor Außenentwicklung erfolgen soll. Wenn also beispielsweise zukünftig 1m<sup>2</sup> neue Fläche versiegelt wird, müssen damit verbunden nachweislich 2m<sup>2</sup> Brachfläche reaktiviert oder ein Fläche mit unzureichender Nutzung (beispielsweise Behelfsbauten aus der Nachkriegszeit abreißen und durch Neubauten ersetzen) aufgewertet werden. Dabei muss ein Investor nicht beide Aufgaben gleichzeitig übernehmen. Der Stadt obliegt die Aufsicht.

Mit diesem Instrument kann einerseits die Stadterneuerung vorangetrieben werden, die Neuversiegelung aber reduziert werden.

Ein Indikator ist nicht notwendig, weil nach der definierten Vorgabe Bauanträge zu bewilligen sind.

zu d)

Die Uferregionen an Braunschweigs Flüssen und Bächen haben eine vielfältige Funktion. Sie sind neben wertvollen Grün- und Erholungsflächen auch Frischluftschneisen und Flutungsflächen bei Hochwasser.

Rad- und Fußwege entlang der Flüsse und Bäche stellen attraktive Alternativen zu Radwegen an Hauptverkehrsstraßen dar. Das Netz ist deshalb kontinuierlich zu erweitern.

Derzeit ist nicht absehbar, inwiefern die Klimaveränderungen mit den prognostizierten verstärkten Unwettern auch zu höheren durchschnittlichen Hochwassern führen werden. Die unmittelbaren Ufergebiete sind aus diesem Grund von weiterer Bebauung frei zu halten.

gez.  
Heiderose Wanzelius  
BIBS-Ratsfrau

gez.  
Horst Steinert  
BIBS-Ratsherr

f.d.R.  
Michael Walther  
BIBS-Fraktionsgeschäftsführer