



FVAG ▪ Katharinenstr. 1 ▪ 38106 Braunschweig

*Fahrrad- und Verkehrs- AG
des ASTA an der TU Braunschweig*

Büro & Werkstatt: Eulenstr. 5
Tel. 0531/576636 Fax 2505394
www.fvac-bs.de fvac@tu-bs.de

Stadt Braunschweig
Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz
Abteilung Umweltschutz
Petritorwall 6
38118 Braunschweig

Braunschweig, den 13.09.2007

Stellungnahme zum Entwurf zur Fortschreibung des Luftreinhalteplans vom 15.06.07

Die Fahrrad- und Verkehrs-AG des ASTA (FVAG) ist die Interessenvertretung der Rad fahrenden Studierenden an der TU Braunschweig.

Ergänzend zur Teilnahme am Hearing am 30.05.07 möchten wir zu folgenden Punkten des LRP kurz Stellung nehmen:

5.5 Verbesserung des Angebotes für den Radverkehr

Die geplante großräumige Einführung von Tempo 30 wurde zunächst zurückgestellt, da positive Auswirkungen auf die Luftqualität nicht nachgewiesen seien. Die FVAG ist der Auffassung, dass ein innerstädtisches Tempolimit mittelbar sehr wohl zur Verringerung der Schadstoffbelastung beitragen kann:

- Tempo 30 reduziert den Geschwindigkeitsunterschied zwischen Rad- und Kfz-Verkehr ganz erheblich, sorgt dadurch für eine höhere Sicherheit (tatsächlich und vor allem auch gefühlt) der schwächeren Verkehrsteilnehmer und

reduziert die Angst vor dem Umstieg auf ein umweltfreundliches Verkehrsmittel. Aktuelles Beispiel: Die unglückliche Verkehrsführung im Bereich Steinweg / Theater und die damit verbundene Gefährdung des Fuß- und Radverkehrs. Hier kann eine Temporeduzierung sämtliche Probleme auf elegante Weise lösen, weitere Markierungen und Beschilderungen werden überflüssig.

- Im innerstädtischen Verkehr sollte der Umstieg vom Auto aufs Fahrrad mit Nachdruck gefördert werden. Tempo 30 macht das Radfahren aus Autofahrersicht attraktiver, da auf dem Velo eine annähernd gleiche Geschwindigkeit möglich ist.

5.6 Umweltorientiertes Verkehrsmanagementsystem

Die Beschleunigung des Kfz-Verkehrs mit Hilfe von verbesserten Schaltungen der Lichtsignalanlagen (vermerkt in Kapitel 5.6. „Umweltorientiertes Verkehrsmanagement“, Zitat: „die Lenkung des Verkehrs durch angepasste Lichtsignalschaltungen“) scheint zunächst geeignet, eine Verbesserung der innerstädtischen Luftqualität zu bewirken. Die Einrichtung von „Grünen Wellen“ für Kraftfahrzeuge darf jedoch keinesfalls auf Kosten anderer Verkehrsteilnehmer geschehen, da dann die beabsichtigte Wirkung konterkariert wird. Mittel- und langfristig ist eine attraktive Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr die effizientere Lösung für Luft- und Lebensqualität. In diesem Zusammenhang bieten vor allem weite Teile des Wilhelminischen Rings Verbesserungspotenzial: Die für den Radverkehr deutlich kürzeren Grünphasen wurden in der Vergangenheit seitens der Verwaltung stets damit begründet, dass der abbiegende Kfz-Verkehr nicht behindert werden dürfe. Konkrete Hinweise auf Knoten, die kaum Abbiegeverkehr haben und deren Ampelschaltung den Rad Fahrenden regelrecht verhöhnt, wurden mit dem Hinweis auf den „fehlenden Willen der Politik“ abgetan. Da dieser „Wille“ nun offenbar vorhanden ist, bietet sich die Gelegenheit, mit geringem Aufwand und ohne nennenswerte Beeinträchtigung des Kfz-Verkehrs konkrete Verbesserungen herbeizuführen. Verbesserungen mithin, die deutlich wahrgenommen werden, wenn begleitend Öffentlichkeitsarbeit erfolgt.

Ein weiterer wichtiger Aspekt in Zusammenhang mit „intelligenten“ Ampelschaltungen: Bisher wird nicht selten eine deutlich überhöhte Geschwindigkeit (70+) im Ringbereich mit Grünlicht belohnt, wie es besser geht, zeigt der Bohlweg nach dem Umbau.

5.7 Umrüstung und Austausch städtischer Fahrzeuge

Die geplante Erneuerung des städtischen Fuhrparks bietet die Möglichkeit, den Bedarf kritisch zu prüfen und gegebenenfalls Kraftfahrzeuge durch Dienstfahräder zu ersetzen. Stichworte: Vorbildfunktion / Öffentlichkeitsarbeit.

Mit freundlichen Grüßen

Dipl. Geogr. Rainer Vohl

Verkehrsbeauftragter der Studierenden