

Absender:

Gruppe Die FRAKTION. BS im Rat der Stadt / Fraktion BIBS im Rat der Stadt

24-24770-04
Antrag (öffentlich)

Betreff:

**Mobilitätsentwicklungsplan 2035+
Änderungsantrag zur Vorlage 24-24770**

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

17.02.2025

Beratungsfolge:

Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)

18.02.2025

Status

Ö

Beschlussvorschlag:

In dem Vorschlag der Verwaltung werden die neuen Punkte 3. bis 6. aufgenommen. Die fortlaufende Nummerierung wird entsprechend angepasst.

1. Der Mobilitätsentwicklungsplan 2035+ wird als ganzheitliche und strategische Planungsgrundlage der Verwaltung zustimmend zur Kenntnis genommen.
2. Die Verwaltung wird im Rahmen der verfügbaren Ressourcen beauftragt, die 88 Maßnahmen aus dem Zielszenario 2035 zu konkretisieren und koordiniert umzusetzen. Vor der jeweiligen Umsetzung sind die Maßnahmen den Ratsgremien zur Entscheidung vorzulegen.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, konkrete Maßnahmen zur Optimierung des Mobilitätsentwicklungsplans zu erarbeiten und dem Rat in spätestens 6 Monaten vorzulegen, so dass das Erreichen des Zielszenarios nicht von äußeren Effekten abhängig ist, die nicht in der Planungshoheit der Stadt liegen. Die Berechnungen für den zu erwartenden Modal Split werden aktualisiert, ebenso wie die der THG-Reduktionen.
4. Die folgenden Beschreibungen in der Anlage 3 „Maßnahmentabelle“ werden durch die ursprünglich vom AMTA zur Prüfung beschlossenen Maßnahmenbeschreibungen (siehe Anlage 1) ganz bzw. teilweise ersetzt:
 - a. R10: Qualitätssicherung für Radwege
 - b. A1: Konsequenter Ausbau der Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum
 - c. P1: Erarbeitung einer städtischen Stellplatzsatzung
 - d. P4: Parkraum-Bedarfsprüfung
5. Die folgenden Beschreibungen in der Anlage 3 „Maßnahmentabelle“ werden durch die Maßnahmenbeschreibungen in Anlage 2 ersetzt:
 - a. R2: Umgestaltung von Innenstädten
 - b. K7: Konzept zur Verlagerung des Durchgangsverkehrs (z.B. Verkehrsuntersuchung Bohlweg)
 - c. P2: Planung von Quartiersgaragen in Neubaugebieten forcieren und Nachrüstung in Bestandsquartieren prüfen

6. Prüfung und Planung einer Umgestaltung der Güldenstraße mit Sackgassenbildung in Höhe Ein- und Ausfahrten Tiefgarage Eiermarkt und einspurigen Restverkehr, dabei Durchlass für den ÖPNV. Prüfung und Planung einer Sackgassenbildung der Breiten Straße zwischen Kaffee- und Mummetwete sowie der Gördelingerstraße / Brabantstraße im Bereich Altstadtmarkt, auch hier Durchlass für den ÖPNV (siehe Anlage 2).

Die Verwaltung wird beauftragt, den Fortschritt der Maßnahmenumsetzung zu untersuchen und den politischen Gremien, den Bürgerinnen und Bürgern sowie den Interessensträgern zu berichten. Mit den Ergebnissen und gewonnenen Erkenntnissen wird iterativ die Zielerreichung kontrolliert. Bei sich verändernden Mobilitätsanforderungen wird auf neue Herausforderungen reagiert und unter Einbeziehung der relevanten Akteure neue Lösungen entwickelt.

Sachverhalt:

Mit dem Beschluss 23-22068 hat der AMTA der Verwaltung auferlegt, im Rahmen der Prüfung des Zielszenarios die vorgeschlagenen Maßnahmen nachzuschärfen, um die THG-Reduktion zu erreichen, die das Integrierte Klimaschutzkonzept vorsieht. Die Verwaltung hat mit der Beschlussvorlage 23-22068 die folgenden Maßnahmen benannt, deren Verschärfung sie für besonders geeignet hält, um im Zuge der weiteren Ausgestaltung des Zielszenarios eine Optimierung der Treibhausgasreduktion zu erreichen:

- Umgestaltung von Innenstadtstraßen
- Ausbau des Radverkehrsnetzes
- Qualitätsstandards im Radverkehr umsetzen
- Bau der geplanten Radschnellwege
- Konsequenter Ausbau der Ladeinfrastruktur
- Elektrifizierung des ÖPNV
- Verlagerung des Durchgangsverkehrs
- Etablierung einer städtischen Stellplatzsatzung
- Bau von Quartiersgaragen
- Konsequentes Parkraummanagement
- Verbesserungen des Tarifsystems ÖPNV
- Leitbild der 15 Minuten-Stadt (Fußverkehr)
- Neuaufteilung der Verkehrsräume

Entgegen ihrer Ankündigung hat die Verwaltung die benannten Maßnahmen im nun vorgeschlagenen Mobilitätsentwicklungsplan von einer Ausnahme abgesehen nicht nachgeschärft. Teilweise wurden die Maßnahmen sogar weniger verbindlich formuliert als im Prüfauftrag.

Mit dem vorgelegten Plan verfehlt die Verwaltung die Zielmarke von 67 % THG-Reduktion (vgl. S. 60). Eine Optimierung der THG-Reduktion ist nicht zu erkennen. Lediglich ein

hypothetisches Zielszenario 2035 Plus umfasst Maßnahmen und Entwicklungen, die ein Erreichen des Ziels ermöglichen würden. Dieses Szenario steht jedoch nicht zur Abstimmung.

Als weiterer Grund für die Nichteinhaltung der 67% THG-Reduktion kommt hinzu, dass die Umsetzung des 2020 beschlossenen Ziele- und Maßnahmenkatalogs „Radverkehr in Braunschweig“ (20-13342-02) für die Berechnungen vorausgesetzt sind. Dieses Ziel wird leider bei weitem verfehlt. Seit 2020 sind von den geplanten 35 km Radwegneu- und Ausbau bis 2030 erst 1,75 km umgesetzt (5. Kompaktbericht 2024 zur Umsetzung des Ziele- und Maßnahmenkatalogs „Radverkehr in Braunschweig“).

Da die Verwaltung den Beschluss des AMTA 23-22068 nicht umgesetzt hat und stattdessen beabsichtigt, das THG-Reduktionsziel nicht einzuhalten, muss der Rat die Verwaltung beauftragen, weiterreichende Maßnahmen im Sinne der bisherigen Beschlüsse seiner Gremien zu ergreifen.

Geeignete Maßnahmen sind der Verwaltung zum Teil bekannt. Sie wurden jedoch als Teil des hypothetischen Zielszenarios 2035 Plus bewusst außen vor gelassen. Es handelt sich um eine Nachschärfung der zu beschließenden Maßnahmen. Zu ihnen gehören u.a. ein konsequenter Ausbau des Veloroutennetzes, eine ganztägige Taktverdichtung im ÖPNV und ein stärkerer Ausbau der Ladeinfrastruktur als im Zielszenario 2035+ vorgesehen (vgl. S. 60). Während andere Maßnahmen des Zielszenarios 2035 Plus tatsächlich außerhalb der Planungshoheit der Stadt Braunschweig liegen, ist nicht ersichtlich, aus welchen Gründen die Stadt Braunschweig nicht einmal diejenigen Maßnahmen ergreifen will, mit denen sie selbst einen Beitrag dazu leisten kann, ihre Klimaschutzziele zu erreichen. Daher schlagen wir vor, mit dem im Beschlussvorschlag eingefügten 3. Punkt die Verwaltung zu verpflichten, ihren vorhandenen Gestaltungsspielraum zu nutzen, um die ihr auferlegten Beschlüsse umzusetzen.

In jedem Fall kommen für eine Nachschärfung der Maßnahmen diejenigen in Frage, die die Verwaltung ursprünglich selbst dafür vorgeschlagen hat. Der im Beschlussvorschlag eingefügte 4. Punkt betrifft diese Maßnahmen, indem er vage Vorgaben, die gegenüber dem Prüfauftrag gelockert wurden, in ihrer ursprünglichen, konkreten Form wiederherstellt (R10, A1, P1, P4). Der 5. Punkt greift die von der Verwaltung benannten Maßnahmen auf und weitet ihren Wirkungsbereich aus (K7) bzw. schreibt vor, reine Prüfaufträge tatsächlich umzusetzen (R2, P2).

Als 6. Punkt wird die Prüfung und Planung einer einstreifigen Straßenführung der Gildenstraße in beide Richtungen und zusätzlich einer Sackgassenbildung mit Durchlass für den ÖPNV im Verlauf der Gildenstraße ergänzt. Damit würde die Gildenstraße unterbrochen. Diese Maßnahmen würden sowohl den Verkehrsfluss der Gildenstraße vermindern als auch die Anbindung an die Innenstadt der Wohngebiete im Bereich der westlichen Oker für Fußgänger deutlich verbessern (K7).

Weiterhin werden Sackgassenbildungen der Breiten Straße und Gördelingerstraße / Brabantstraße im Bereich Altstadtmarkt (dabei Durchlass für den ÖPNV) geprüft und geplant.

Diese Maßnahmen dienen der Verlagerung des Durchgangsverkehrs.

Anlagen:

Ursprüngliche Maßnahmen (Anlage 1)

Weitergehende Maßnahmen (Anlage 2)

Anlage 1

Neuer Text ist fett, entfallener Text rot markiert.

Nr.	Ursprünglicher Prüfauftrag des AMTA	Alte Beschreibung laut Beschlussvorlage	Neue Beschreibung laut Änderungsantrag
R10	Mängel in Bausubstanz, planerischer Qualität und Fahrkomfort an Radverkehrsanlagen werden laufend erfasst. Gefahrenstellen werden unverzüglich beseitigt; weitere Mängel sollen im Rahmen des Budgets 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. Die ISEK-Maßnahme R.26.1.2 „Qualitätsoffensive im Straßenbestand“ wird zunächst explizit für den Radverkehr gestartet.	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.	Mängel in Bausubstanz, planerischer Qualität und Fahrkomfort an Radverkehrsanlagen werden laufend erfasst. Gefahrenstellen werden unverzüglich beseitigt; weitere Mängel sollen im Rahmen des Budgets 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. Die ISEK-Maßnahme R.26.1.2 „Qualitätsoffensive im Straßenbestand“ wird zunächst explizit für den Radverkehr gestartet.
A1	Im Sinne des Konzessionsvertrages mit der KOM DIA (BS ENERGY) erfolgt der Ausbau und Betrieb an öffentlichen Ladepunkten (LP) in drei Zyklen: 1. Ausbauzyklus (200 neue LP bis Ende 2024), 2. Ausbauzyklus (200 neue LP bis Ende 2026), 3. Ausbauzyklus (bis zu 100 neue LP bis Ende 2028). Die bedarfsgerechte Ausweitung öffentlicher Ladeinfrastruktur wird über den Konzessionsvertrag hinaus fokussiert. Die Möglichkeiten im halböffentlichen Raum werden geprüft. Die Stellflächen müssen eine ausreichende Größe haben, damit Rollstuhlfahrende die Möglichkeit haben Ihr Fahrzeug zu verlassen und selbständig an die Säule heranfahren können. Die Säule darf nicht von Pollern oder anderen Hindernisse umgeben sein. Der Automat muss unterfahrbar sein.	Die bedarfsgerechte Ausweitung öffentlicher Ladeinfrastruktur wird über den Konzessionsvertrag hinaus fokussiert. Die Möglichkeiten im halböffentlichen Raum werden geprüft. Gleichermaßen wird mit der Maßnahme A4 die Ladeinfrastruktur in Parkhäusern und Tiefgaragen ausgebaut.	Im Sinne des Konzessionsvertrages mit der KOM DIA (BS ENERGY) erfolgt der Ausbau und Betrieb an öffentlichen Ladepunkten (LP) in drei Zyklen: 1.1. Ausbauzyklus (200 neue LP bis Ende 2024), 2. Ausbauzyklus (200 neue LP bis Ende 2026), 2. 3. Ausbauzyklus (bis zu 100 neue LP bis Ende 2028). Die bedarfsgerechte Ausweitung öffentlicher Ladeinfrastruktur wird über den Konzessionsvertrag hinaus fokussiert. Die Möglichkeiten im halböffentlichen Raum werden geprüft. Die Stellflächen müssen eine ausreichende Größe haben, damit Rollstuhlfahrende die Möglichkeit haben, ihr Fahrzeug zu verlassen und selbständig an die Säule heranfahren können. Die Säule darf nicht von Pollern oder anderen Hindernissen umgeben sein. Der Automat muss unterfahrbar sein.
P1	Es wird eine städtische Stellplatzsatzung erarbeitet, die sowohl Aussagen zur bedarfsgerechten Planung von Stellplätzen für den MIV als auch das Fahrrad (u.a. Fahrradabstellanlagen) enthalten und als kommunale Ergänzung neben der NBauO gelten wird. Hinsichtlich	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.	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.

	<p>privater Stellplätze können Gemeinden durch die Stellplatzsatzung die Pkw-Stellplatzpflicht für Teile des Gemeindegebiets oder gegebenenfalls sogar für einzelne Neubauten (z. B. durch Quartiersgaragen) einschränken und dafür auf Radverkehr- oder ÖV-Angebote setzen. Mobilitätskonzepte werden konsequent gefordert (inkl. stetiger Nachweispflicht), um die Bedarfe an erforderlichen Pkw-Stellplätze zu reduzieren. Das jeweilige Umfeld (Bildungseinrichtungen, Nahversorger, etc.) wird berücksichtigt um bedarfsgerecht Stellplätze zu planen.</p>	<p>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.</p>	<p>Mobilitätskonzepte werden konsequent gefordert (inkl. stetiger Nachweispflicht), um die Bedarfe an erforderlichen Pkw-Stellplätze zu reduzieren. Das jeweilige Umfeld (Bildungseinrichtungen, Nahversorger, etc.) wird berücksichtigt, um bedarfsgerecht Stellplätze zu planen.</p>
<p>P4</p>	<p>Zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität werden Parkflächen vom öffentlichen Straßenraum in Parkbauten verlagert. Es wird geprüft und je nach Ergebnis umgesetzt, wie bestehende Parkhäuser und Tiefgaragen für Anwohnende, Anlieger, Besucher und Gäste durch ein neues Betreiber- und Betriebskonzept 24/7 offen sein können. Ziel ist es, den Bedarf von Parkplätzen im öffentlichen Raum zu reduzieren, um ihn anderweitig nutzbar zu machen. Weitere Nachnutzungen der Flächen können in Kombination mit anderen Maßnahmen konzipiert werden: Bspw. können Flächen für Angebote der Nahmobilität (Rad- und Fußverkehr) und für Bus-/Radverkehrsstreifen genutzt werden. Andere Nutzungen können im Sinne einer kleinräumigen Klimaverbesserung die Entsiegelung und Begrünung der Flächen/Pocket Parks umfassen. Zudem können Angebote für Seitenraumnutzungen (z. B. Sitzgelegenheiten für Gastronomie) geschaffen werden.</p>	<p>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.</p>	<p>Zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität werden Parkflächen vom öffentlichen Straßenraum in Parkbauten verlagert. Es wird geprüft und je nach Ergebnis umgesetzt, wie bestehende Parkhäuser und Tiefgaragen für Anwohnende, Anlieger, Besucher und Gäste durch ein neues Betreiber- und Betriebskonzept 24/7 offen sein können. Ziel ist es, den Bedarf von Parkplätzen im öffentlichen Raum zu reduzieren, um ihn anderweitig nutzbar zu machen. Weitere Nachnutzungen der Flächen können in Kombination mit anderen Maßnahmen konzipiert werden: Bspw. können Flächen für Angebote der Nahmobilität (Rad- und Fußverkehr) und für Bus-/Radverkehrsstreifen genutzt werden. Andere Nutzungen können im Sinne einer kleinräumigen Klimaverbesserung die Entsiegelung und Begrünung der Flächen/Pocket Parks umfassen. Zudem können Angebote für Seitenraumnutzungen (z. B. Sitzgelegenheiten für Gastronomie) geschaffen werden.</p>

Anlage 2

Neuer Text ist fett, entfallener Text rot markiert.

Nr.	Alte Beschreibung laut Beschlussvorlage	Neue Beschreibung laut Änderungsantrag
R2	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.	Auf der Grundlage des strategischen Hauptnetzes für den Radverkehr werden bis 2035 für alle geeigneten Strecken Planungen für die Optimierung des Fuß- und Radverkehrs zur Umsetzung erstellt, erste Bürgerbeteiligungen durchgeführt und die Planungen umgesetzt.
K7	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.	Es wird ein Konzept für die Reduzierung des Durchgangs-MIV innerhalb des Wilhelminischen Rings 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. Prüfung und Planung einer einspurigen Straßenführung der Güldenstraße in beide Richtungen und zusätzlich einer Sackgassenbildung im Verlauf der Güldenstraße / Bereich Ein- und Ausfahrten Tiefgarage Eiermarkt, dabei Durchlass für den ÖPNV. Prüfung und Planung von Sackgassenbildungen der Breiten Straße zwischen Kaffee- und Mummetwete sowie der Gördelingerstraße / Brabantstraße im Bereich Altstadtmarkt / Apotheke, auch hier Durchlass für den ÖPNV.
P2	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.	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 bei der Planung von Neubaugebieten umgesetzt , um u.a. den Betrieb und die Flächenbedarfe festzulegen. In diesem Zuge ist der Betreiber von Quartiersgaragen zu benennen. Geeignete Standorte für die Nachrüstung in Bestandsquartieren werden geprüft und sukzessive umgesetzt.