

*Betreff:***Mobilitätsentwicklungsplan 2035+***Organisationseinheit:*Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr*Datum:*

08.01.2025

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 310 Westliches Ringgebiet (Anhörung)	16.01.2025	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 330 Nordstadt-Schunteraue (Anhörung)	16.01.2025	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 212 Südstadt-Rautheim-Mascherode (Anhörung)	21.01.2025	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 222 Südwest (Anhörung)	21.01.2025	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 321 Lehdorf-Watenbüttel (Anhörung)	22.01.2025	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 111 Hondelage-Volkmarode (Anhörung)	23.01.2025	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (Anhörung)	23.01.2025	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 322 Nördliche Schunter-/Okeraue (Anhörung)	28.01.2025	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 221 Weststadt (Anhörung)	29.01.2025	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 120 Östliches Ringgebiet (Anhörung)	30.01.2025	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (Anhörung)	30.01.2025	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 211 Braunschweig-Süd (Anhörung)	30.01.2025	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Vorberatung)	04.02.2025	Ö
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	11.02.2025	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	18.02.2025	Ö

Beschluss:

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, 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 Beschluss des Rates vom 06.11.2018 wurde das Integrierte Stadtentwicklungskonzept Braunschweig 2030 (ISEK) als stadtentwicklungspolitischer Orientierungsrahmen für den

Zeithorizont 2030 beschlossen (DS 18-09266). Aus dem Rahmenprojekt R.24 des ISEK ergibt sich der Auftrag, einen Mobilitätsentwicklungsplan für die Stadt Braunschweig als umsetzungsorientiertes Handlungskonzept aufzustellen und damit den Verkehrsentwicklungsplan aus dem Jahr 1998 abzulösen. Mit Beschluss vom 18.06.2019 (DS 19-11030) wurde die Verwaltung beauftragt, den Mobilitätsentwicklungsplan 2035+ zu erstellen.

Der Mobilitätsentwicklungsplan 2035+ (MEP) ist angelehnt an die Leitlinien der Europäischen Kommission als nachhaltiger urbaner Mobilitätsplan (SUMP) entstanden. In diesem Sinne fokussiert der MEP die integrierte Entwicklung aller Verkehrsträger und fördert die verkehrsmittelübergreifende Erreichbarkeit und Lebensqualität der Stadt Braunschweig. Die Mobilitätsbedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden werden adressiert, wodurch die soziale Gerechtigkeit im Mobilitätssektor steigt. Mit dem MEP werden ebenso die Ziele verfolgt, die Umweltqualität zu optimieren und den Wirtschaftsstandort Braunschweig zu fördern.

Beteiligungsprozess

Der Prozess zur Aufstellung und Umsetzung des MEP als nachhaltiger urbaner Mobilitätsplan unterteilt sich in vier Phasen. Alle Phasen zeichnen sich durch umfangreiche Beteiligungsprozesse aus. In regelmäßigen Informationsveranstaltungen und Workshops entstand der MEP gemeinsam mit dem Lenkungskreis, dem Expertenkreis, dem wissenschaftlichen Beirat, den Braunschweigerinnen und Braunschweigern sowie den Wirtschaftsverbänden.

- Der **Lenkungskreis** bestand aus Vertreterinnen und Vertretern der Ratsfraktionen und -gruppen, die über die wesentlichen Arbeitsschritte informiert wurden. Zur Wahrung der Transparenz diente der Lenkungskreis dem kontinuierlichen Informationsfluss an die Politik. Darüber hinaus brachten die Mitglieder die kommunalpolitischen Anforderungen in den Prozess ein.
- Der **Expertenkreis** setzte sich aus 20 Mitgliedern unterschiedlicher Institutionen, Organisationen und Verbänden zusammen, darunter u. a. der ADAC und ADFC, der VCD, der Behindertenbeirat Braunschweig, BS|Energy und anlassbezogen die IHK und der AAI. Die Akteure brachten während des gesamten Prozesses das jeweilige Fachwissen, Interessenslagen und Ziele ein. Zwischenergebnisse und Richtungsentscheidungen wurden mit dem Expertenkreis rückgekoppelt.
- Mit der **verwaltungsinternen Projektgruppe** fanden regelmäßige Arbeitsgespräche zur Projektkoordination und –steuerung statt. Zwischenergebnisse und die strategische Festlegung von Arbeitsschritten wurden iterativ überprüft, um ein zielgerichtetes Vorgehen zu garantieren. Die verwaltungsinterne Projektgruppe bestand aus Vertreterinnen und Vertretern der Fachrichtungen Klimaschutz und strategische Umweltplanung, Stadtgrün mit Fokus auf Stadtgrün- und Grünflächenmanagement und –entwicklung sowie Tiefbau und Verkehrsplanung. Weiterhin waren die BSVG und der Regionalverband eingebunden. Ebenso vertreten waren die Stadt- und integrierte Entwicklungsplanung, die Stabstelle Digitalisierung, das Sozialreferat und der Gesamtpersonalrat, die Braunschweig Zukunft GmbH als Wirtschaftsförderung, die geplante Gefahrenabwehr und das Gleichstellungsreferat.
- Der **wissenschaftliche Beirat** sicherte eine gesamthafte, methodisch und inhaltlich kohärente Bearbeitung unter Berücksichtigung lokaler und globaler mobilitätsrelevanter Erkenntnisse.
- Die **Bürgerinnen und Bürger** wurden in diversen Präsenzveranstaltungen und über den Internetauftritt des MEP regelmäßig am Prozess beteiligt. Insbesondere die Europäische Mobilitätswoche diente dem Austausch mit der Bevölkerung.
- Mit Blick auf die **Wirtschaftsverbände** wurden die IHK, der AGV, der AAI und die Dehoga sowohl bei der Festlegung der zu untersuchenden Maßnahmen für den MEP als

auch bei der Bewertung der Maßnahmen vor dem Ratsbeschluss eingebunden. Ein Gespräch mit der Handwerkskammer ist in der ersten Januarhälfte terminiert.

Prozess der Aufstellung

Im Folgenden wird der Beschluss des Mobilitätsentwicklungsplan 2035+ als weiterer Meilenstein in den bisherigen Projektablauf eingeordnet und ein Ausblick auf die kommenden Schritte gegeben.

1. Vorbereitung und Analyse

In einem ersten Schritt wurden die personellen, institutionellen und finanziellen Ressourcen geschaffen und die Rahmenbedingungen für den Planungsprozess definiert. Mit der DS 19-11030 wurde am 18.06.2019 das Konzept zur Aufstellung des MEP vom Verwaltungsausschuss beschlossen, im weiteren Verlauf die Besetzung des Lenkungskreises definiert (DS 19-11315) und die Bietergemeinschaft Planersocietät/WVI/urbanista zur Erarbeitung des MEP beauftragt (DS 20-13026). Es begann die Zustandsbestimmung des Verkehrssystems inkl. Potential- und Mängelanalyse. Unter dem starken Einfluss der COVID-19 Pandemie wurden die MEP-Arbeitsgruppen (Expertenkreis, Lenkungskreis, wissenschaftlicher Beirat, verwaltungsinterne Projektgruppe) sowie die Öffentlichkeit und weitere Interessensgruppen in den Prozess eingebunden und gemeinsam mit den Planungsbüros die erforderlichen Arbeitsgrundlagen geschaffen. Mit der DS 20-14032 wurden die dem ISEK entlehnten sechs strategischen Zielfelder als Handlungsrahmen zur Erarbeitung des MEP beschlossen. Der MEP-Zwischenbericht markiert als wichtiger Meilenstein den Abschluss der Analysephase am 10.05.2022 (DS 22-18402).

2. Strategieentwicklung

In enger Zusammenarbeit mit den Arbeitsgruppen, der Öffentlichkeit sowie weiteren Interessensgruppen konkretisierte sich die strategische Ausrichtung des MEP. Mit Blick auf aktuelle Entwicklungstrends entstanden die drei Zielbilder „Smarte Mobilität“, „Starker Umweltverbund“ und „Stadtraum für Menschen“, die sich aus insgesamt 145 Einzelmaßnahmen zusammensetzen. Mit der DS 22-20226-01-02 wurde die Verwaltung am 31.01.2023 beauftragt, die Zukunftsszenarien mit den jeweils zugeordneten Maßnahmen weiter zu prüfen und die wirksamsten Maßnahmen in einem finalen Zielszenario zusammenzufassen. Damit startete die Phase der Maßnahmenplanung.

3. Maßnahmenplanung

Am Beginn der Maßnahmenplanung stand die Entwicklung einer geeigneten Bewertungsmethodik. Die 145 Einzelmaßnahmen aus den Zielbildern sollten bezüglich ihrer Wirksamkeit zur Zielerreichung, der räumlichen Auswirkung und der Kostenklassen differenziert betrachten werden können. Es wurden umfangreiche qualitative und quantitative Kriterien aufgestellt, mit denen die Wirkungen der Einzelmaßnahmen auf die strategischen Zielfelder sowie einer möglichen Treibhausgasreduzierung bewertet wurden (DS 23-20864). In zahlreichen Beteiligungsformaten und Workshops priorisierten die Arbeitsgruppen und die Öffentlichkeit die Einzelmaßnahmen entsprechend einer optimalen Zielwirkung. Es entstanden insgesamt sechs Zielszenarien, die die Planungsbüros in ein Zielszenario mit 88 Einzelmaßnahmen überführten. Gemeinsam mit den Arbeitsgruppen und weiteren Interessensgruppen wurde der erste Entwurf des Zielszenarios auf Vollständigkeit überprüft und auch der Öffentlichkeit gezeigt. Am 18.12.2023 erfolgte mit der DS 23-22068-01 der Beschluss zur weiteren Prüfung des vorgeschlagenen Zielszenarios inkl. der darin enthaltenen 88 Einzelmaßnahmen. Die Maßnahmenprüfung sollte ebenfalls die Potenziale für eine optimierte Treibhausgasreduzierung des Zielszenarios aufzeigen.

4. Zielszenario 2035

Mit Beginn des Jahres 2024 starteten die Planungsbüros mit der Szenarienmodellierung, der Erstellung eines Handlungs- und Umsetzungskonzeptes und der Dokumentation der Ergebnisse im Mobilitätsentwicklungsplan 2035+. Als erstes Zwischenergebnis konnte ein Beschluss der strategischen Hauptnetze für den Kfz-Verkehr, den Radverkehr sowie

den ÖPNV erreicht werden (DS 24-23510). Neben dem Analysefall 2016 wurde das Basisszenario 2035 als weiteres Referenzszenario aufgestellt, welches die allgemeine Verkehrsentwicklung ohne Umsetzung der MEP-Maßnahmen darstellt (DS 24-24182). In der zweiten Jahreshälfte wurden die gemeinsam erarbeiteten 88 Einzelmaßnahmen auf das Basisszenario 2035 aufgesetzt, womit das Zielszenario 2035 entstand. Das im Mobilitätsentwicklungsplan 2035+ enthaltene Handlungs- und Umsetzungskonzept sowie das Evaluationskonzept stellen zentrale Planungsgrundlagen dar und setzen die Rahmenbedingungen für die Phase der Umsetzung und des Monitorings. Der Beschluss zur Umsetzung des MEP stellt den Abschluss der Maßnahmenplanung dar und leitet in die nächste Projektphase ein.

5. Zielszenario 2035 Plus

In ein Zielszenario 2035 Plus sind infrastrukturelle, planerische und gesetzgebende Faktoren eingegangen, die über das Zielszenario 2035 hinausgehen würden. Es handelt sich dabei überwiegend um Faktoren, die von der Region, Land und Bund sowie der EU beeinflussbar sind, aber nicht alleine von der Stadt Braunschweig vorangebracht werden können.

6. Umsetzung und Monitoring

Mit dem Mobilitätsentwicklungsplan 2035+ liegt ein umsetzungsorientiertes Handlungskonzept vor, welches die Verwaltung im Rahmen der verfügbaren Ressourcen zur Umsetzung der Einzelmaßnahmen befähigt. So ist das Ziel der vierten Projektphase die Konkretisierung und koordinierte Umsetzung der MEP-Maßnahmen. Die relevanten Interessensträger und die Öffentlichkeit sind bei der Maßnahmenumsetzung weiterhin umfänglich einzubinden und über den Fortschritt zu informieren. Eine sorgfältige Kommunikation der städtisch und regional unternommenen Anstrengungen zur Förderung der Mobilität in Braunschweig ist unerlässlich, um über die vielfältigen Mobilitätsangebote aufzuklären und eine optimale Ausnutzung aller Verkehrsmittelangebote zu erreichen. Die Bewerbung der umfänglichen Mobilitätsangebote in Verbindung mit Marketingmaßnahmen stärkt letztlich auch die Attraktivität des Standortes Braunschweig in der Region. Die kontinuierliche Analyse der Maßnahmenumsetzung ermöglicht es, regelmäßig die Zielerreichung zu kontrollieren. Weiterhin ist der MEP im Sinne der nachhaltigen urbanen Mobilitätsplanung durch das Monitoring im Stande, auf unvorhersehbare gesamtgesellschaftliche Entwicklungen flexibel zu reagieren. Aufgrund der regelmäßigen Evaluation des Umsetzungsstandes ist die Verwaltung langfristig handlungsfähig, kann neue Herausforderungen im Mobilitäts- und Verkehrssektor identifizieren und auf diese reagieren.

Die Checkliste „Klimacheck“ ist als Anlage beigefügt.

Leuer

Anlage/n:

Mobilitätsentwicklungsplan 2035+

Anlagenband

Maßnahmentabelle

Klimacheck