

Betreff:

**Mobilitätsentwicklungsplan - Konzept zur Aufstellung**

Organisationseinheit:

Dezernat III  
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

05.06.2019

Beratungsfolge

Planungs- und Umweltausschuss (Vorberatung)

Verwaltungsausschuss (Entscheidung)

Sitzungstermin

12.06.2019

18.06.2019

Status

Ö

N

**Beschluss:**

Die Verwaltung wird beauftragt, den Mobilitätsentwicklungsplan (Rahmenprojekt R 24, ISEK) nach dem vorliegenden Konzept zur Aufstellung zu erarbeiten.

**Sachverhalt:**

Laut Ratsbeschluss vom 06.11.2018 über das ISEK (DS 18-09266) ist die Verwaltung im Rahmen der verfügbaren Ressourcen beauftragt, die in den Rahmenprojekten des ISEK benannten Maßnahmen vor der jeweiligen Umsetzung zu konkretisieren, zu berichten und den Ratsgremien zur Entscheidung vorzulegen.

Die Beschlusskompetenz des Verwaltungsausschusses ergibt sich aus § 76 Abs. 2 Satz 1 NKomVG. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei der Entscheidung über die Aufstellung des MEP um eine Angelegenheit, über die weder der Rat oder die Stadtbezirksräte zu beschließen haben, noch der Oberbürgermeister zuständig ist. Daher besteht eine Beschlusszuständigkeit des Verwaltungsausschusses. Diese wurde auch nicht auf einen Ausschuss gem. § 6 Hauptsatzung übertragen. Daher bleibt es bei der Zuständigkeit des Verwaltungsausschusses.

Im Sinne des Ratsbeschlusses handelt es sich bei der Erstellung des MEP um eine Grundlage für künftige Planungen, woraus sich die Beschlusszuständigkeit des Planungs- und Umweltausschuss ergibt.

**1. Sachstand**

Mit Beschluss des Rates vom 21.06.2016 (Drucksache 16-02293) wurde das „Zukunftsbild für Braunschweig“ als stadtentwicklungspolitischer Orientierungsrahmen für den Zeithorizont 2030 beschlossen. Das Leitziel für den Bereich Mobilität: „**Eine zukunftsorientierte Mobilität gestalten**“ zielt darauf ab, die vielen Einzelthemen zu Mobilitätsfragen integriert als neue Verkehrsstrategie für Braunschweig zu betrachten. Mit dem Rahmenprojekt R.24 des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (ISEK) wurde die Aufstellung des MEP als mehrjähriger Prozess initiiert.

Als neue verkehrliche Strategie für die Stadt Braunschweig wird der MEP den Verkehrsentwicklungsplan von 1998 ablösen.

Der MEP soll nach den europäischen Leitlinien „Sustainable Urban Mobility Planning“ (SUMP) aufgestellt werden. SUMP steht für einen nachhaltigen und integrativen Planungsprozess, und beschreibt die wichtigsten Merkmale eines modernen und integrierten urbanen Verkehrsentwicklungsplans bzw. Mobilitätsentwicklungsplans.

Die Aufstellung des MEP soll mit einem mehrstufigen, umfangreichen Beteiligungsprozess gestaltet werden. Wesentliche Meilensteine werden dem PIUA zur Entscheidung vorgelegt.

## **2. Rahmenbedingungen und Zielformulierung**

Zur Bestimmung der Rahmenbedingungen des MEP wird die Verflechtung mit nationalen, regionalen und städtischen Planwerken, wie dem Bundesverkehrswegeplan, dem Nahverkehrsplan und dem neu aufzustellenden Flächennutzungsplan analysiert. Die sich daraus ergebenden Ansprüche, wie z. B. aus den Klimaschutzzielen, beschreiben die Rahmenbedingungen und die verkehrlichen Anforderungen an den MEP.

Ergänzt werden die Rahmenbedingungen durch die Ziele des MEP, welche die Ergebnisse des bereits abgeschlossenen Bürgerbeteiligungsprozesses „Denk deine Stadt“ im Rahmen des ISEK berücksichtigen. Die Ergebnisse des ISEK werden nicht in Frage gestellt. Jedoch erfolgt eine Konkretisierung für den MEP im Rahmen einer öffentlichen Beteiligung.

Die Ziele des MEP sollen durch den Rat beschlossen werden.

Parallel zur Stadt Braunschweig erarbeitet der Regionalverband den regionalen Verkehrsentwicklungsplan „Handlungskonzept Mobilität“. Soweit möglich werden die beiden Planwerke parallel entwickelt, um Synergien für die Stadt-Umland-Beziehungen generieren zu können.

## **3. Konzeptentwicklung**

Der MEP erarbeitet eine mittel- und langfristige Strategie zur Entwicklung und Steuerung des Mobilitätsverhaltens und des Verkehrs unter ökonomischen, ökologischen und sozialverträglichen Aspekten in Braunschweig. Sowohl der Personenverkehr wie auch der Wirtschaftsverkehr sind in Wechselwirkung mit der Flächennutzung und unter Beachtung der Zielformulierung in ihren gegenwärtigen und zukünftigen Potentialen und Mängeln zu analysieren. Es folgt die Fortschreibung der Verkehrsprognose 2030 für Braunschweig. In einer weiteren öffentlichen Beteiligung zur Zukunft der Mobilität in Braunschweig entsteht unter Beachtung des Status quo die Basis der zu berechnenden Szenarien. Im Ergebnis soll aus mehreren Zukunftsszenarien ein Zielszenario (die Vision 2030+) herausgearbeitet und durch den Rat beschlossen werden.

Maßnahmen und integrierte Maßnahmenpakete werden untersucht und deren Auswirkungen im Hinblick auf das Zielszenario bewertet. Fokussiert werden Maßnahmen, die besonders effizient sind und bei geringen Investitionen einen hohen Nutzen erreichen. Ebenso werden Fragen zur zukünftigen Unterhaltung und Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur (Qualitätssicherung im Bestand) beachtet.

Abschließend wird eine Strategie zur Umsetzung einer zukunftsweisenden und nachhaltigen Mobilitätsentwicklung erstellt, welche über das Jahr 2030 hinweg Bestand haben soll. Eine regelmäßige Evaluierung stellt die Aktualität des MEP auch über das Jahr 2030 hinaus sicher.

Die Bearbeitung erfolgt durch Unterstützung eines externen Planungs- und Ingenieurbüros.

Der MEP ordnet sich zwischen den übergeordneten Planwerken und der Detailplanung ein (vgl. Anlage). Ergebnisse aus vergangenen und aktuellen Detailplanungen werden im MEP berücksichtigt.

Das Braunschweiger Radverkehrskonzept stellt eine der zu berücksichtigenden Detailplanungen dar, ist aber bereits 25 Jahre alt. Engagierte Akteure aus der Radverkehrskommission und aus anderen Initiativen haben ihre Unterstützung bei der Erstellung eines neuen Radverkehrskonzeptes signalisiert. Zugleich besteht ein hoher auch öffentlich formulierter Erwartungsdruck von Verbänden und Initiativen für eine erheblich verstärkte Förderung des Radverkehrs (Stichwort Radentscheid). Das bestehende Engagement soll aufgegriffen werden. Mit den o.g. Akteuren erfolgt die für den MEP erforderliche Erfassung des Status quo und weiterer radverkehrsspezifischer Teilaspekte. Diese fließen in die Zieldefinition des MEP ein. Voraussichtlich wird es deutlich vor Abschluss der Arbeit am MEP möglich sein, aus den Arbeitsergebnissen zusammen mit den o.g. Akteuren ein kompaktes Radverkehrskonzept zu extrahieren. Auf dieser Basis wird dann eine Bewerbung zur Zertifizierung als Fahrradfreundliche Kommune möglich.

#### 4. Bedarfsermittlung und Beteiligung

Angestrebt wird ein integrativer Prozess, der die Entwicklung aus Wirtschaft und Forschung, Umwelt und Technik sowie die Betrachtung der sozialen und demografischen Veränderungen berücksichtigt. Folgende Gremien begleiten den gesamten Prozess:

Gremium	Aufgabe
<b>Rat</b>	Beschluss von Zwischen- und Endergebnissen
<b>PIUA</b>	Entscheidung über Meilensteine
<b>Lenkungskreis</b> (politische Ebene)	Überprüfung kommunalpolitische Anforderungen
<b>Verwaltungsinterne Projektgruppe</b>	Sicherstellung einer gesamthaften Bearbeitung, unter Berücksichtigung aller anfallenden konzeptionellen und detailplanerischen Vorhaben
<b>Expertenkreis</b> (extern)	Formulierung interessensspezifische Anforderungen und fachliche Begleitung
<b>Wissenschaftlicher Beirat</b>	Beratung zur Bearbeitungsmethodik und neusten wissenschaftlichen Erkenntnissen

Parallel wird die Öffentlichkeit beteiligt. Inwieweit die Beteiligung über große Veranstaltungen oder eher kleinteilig in den Stadtbezirken erfolgt, wird im Prozess mit dem Planungs- und Ingenieurbüro erarbeitet. Denkbar ist auch ein für den MEP spezifisches Format wie einen eigenen Infobus, ein öffentliches Büro, ein Online-Forum und/oder ein abgestimmtes Format mit Schulen und Ausbildungsstätten.

#### 5. Finanzierung

Mit dem Haushalt 2018 wurde der MEP erstmals im Ergebnishaushalt des FB 66 finanziell abgebildet (PSP-Element 1.51.5115.01). Von 2018 bis 2021 sind derzeit insgesamt 700.000 Euro eingeplant.

Abhängig von der endgültigen Gestaltung der öffentlichen Beteiligung und den Planungsvarianten kann es zu Abweichungen der Kalkulation kommen.

#### 6. Ausblick

##### Prozessual:

Neben den bereits bestehenden Gremien werden die Strukturen für den integrativen Planungsprozess vorbereitet. Sowohl die Projektgruppe als auch der Lenkungskreis sollen im Vergabeverfahren für das Planungs- und Ingenieurbüro mit eingebunden werden. Der Lenkungskreis dient zur fortlaufenden Information der Politik über den Projektfortschritt, zur Diskussion inhaltlicher Eckpunkte sowie zur Vorbereitung von Entscheidungen in den politischen Gremien. Vorgesehen ist, die konkrete Besetzung des Lenkungskreises im PIUA festzulegen.

**Inhaltlich:**

Das Vergabeverfahren, ein Prozess von 6 - 8 Monaten, wird aktuell vorbereitet. Die Beauftragung des Planungs- und Ingenieurbüros erfolgt 2020. Parallel schafft die Verwaltung die Voraussetzungen zur Formulierung der Rahmenbedingungen und der Zielformulierung. Neben der Zielformulierung sind für 2020 die Zustandsbestimmung des Verkehrssystems, die Potential- und Mängelanalyse und die Fortschreibung der Prognose 2030 geplant. Ab 2021 werden Szenarien ausgearbeitet und mittels Wirkungsanalyse bewertet. Auf Basis des Zielszenarios werden Maßnahmen und integrierte Maßnahmenpakete erarbeitet und priorisiert.

Ziel ist es, den MEP 2022 durch den Rat beschließen zu lassen.

Leuer

**Anlage:**

Einordnung des MEP zwischen übergeordneten Planwerken und Detailplanungen

