

Betreff:

Mobilitätsentwicklungsplan - Sachstand Strategische Hauptnetze

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

23.01.2023

Beratungsfolge

Sitzungstermin

Status

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis) 26.01.2023

Ö

Sachverhalt:

Die Diskussionen über den Themenkomplex der strategischen Hauptnetze zeigen, dass weitere Informationen für eine fundierte Diskussion erforderlich sind. Daher hat die Verwaltung im Folgenden weitere Informationen zu dem Thema zusammengestellt.

Vorweg sei betont, dass die strategischen Hauptnetze (Drucksache 22-22048), einen ersten Arbeitsstand abbilden, der keine Gewähr auf Vollständigkeit erhebt. Die Bekanntmachung der Arbeitsstände wurde vollzogen, um mit der geforderten Transparenz die im Hintergrund stattfindenden Arbeiten am Mobilitätsentwicklungsplan (MEP) zu verdeutlichen. Um diese frühzeitige Einbindung zu ermöglichen, wurde auf die Einarbeitung von Rückmeldungen verzichtet. So weisen die Arbeitsstände ganz bewusst Konfliktpunkte auf.

Zudem stellt das strategische Hauptnetz zukünftige priorisierte Strecken dar. Die vorhandene und zum Teil begleitende Infrastruktur bleibt davon unberührt. So wird beispielsweise unabhängig vom strategischen Hauptnetz der Fahrradstadtplan auch zukünftig das gesamte Braunschweiger Radverkehrsnetz, sowie der Liniennetzplan den ÖPNV abbilden.

Die Rückmeldungen und Konflikte der strategischen Hauptnetze werden parallel zur Prüfung der MEP-Zukunftsszenarien und Maßnahmen stattfinden, da sich aus der Auswahl der Maßnahmen weitere Veränderungen ergeben könnten. Die finalen strategischen Hauptnetze, werden Teil des Mobilitätsentwicklungsplanes sein.

Erläuterung zum strategischen Hauptnetz:

Verkehrsmengen:

Die Verkehrsmengen sind bei den Zuordnungen im strategischen Hauptnetz nicht ausschließlich ausschlaggebend, ob ein Straßenzug dem Hauptverbindungs-, Haupterschließungs- oder Hauptergänzungsnetz zugeordnet werden. Die Überlegungen zur Netzeinteilung wurden auf den strategischen Verbindungen von Quellen und Zielen erstellt. Der Arbeitsstand bildet bisher Idealrouten ab.

Durch die Verteilung der Strecken im Hauptnetz kann zum Beispiel durch gewisse Ausbaustandards auf lange Sicht ein lenkender Effekt eintreten. Eine Verkehrsstärkenverschiebung kann derzeit nicht prognostiziert werden, dies hängt unter anderem von der Auswahl der Maßnahmen im Zielszenario ab.

Pendlerverflechtungen und regionale Anbindungen:

Der Arbeitsstand hat noch nicht alle regionalen Verflechtungen berücksichtigt. Dieses erfolgt in der anstehenden Überarbeitung. Die Erreichbarkeit Braunschweigs wird auch zukünftig mit Rad, ÖPNV und MIV sichergestellt. Zu beachten ist, dass regionale und überregionale Verbindungen oft außerhalb des Handlungsspielraumes der Stadtverwaltung liegen. Der Anschluss an Ziele im Umland ist ohne Lücken in den nachgefragten Hauptbeziehungen

geplant.

Wirkungskraft und Kriterien:

Detaillierte Kriterien, die an ein Hauptverbindungs-, Hapterschließungs- oder Hauptergänzungsnetz geknüpft sind, werden in einem zweiten Arbeitsschritt erarbeitet. So sind beispielsweise die maximalen Verkehrsmengen bzw. die Bedienungshäufigkeiten der Verbindungen noch nicht definiert, da auch diese unmittelbar mit der Erarbeitung der Szenarien zusammenhängen.

Berücksichtigung zukünftiger Planungen:

Zukünftige Planungen, deren Trassen noch nicht festgelegt sind, können nur ansatzweise mit aufgenommen werden. Dies gilt beispielsweise im ÖPNV für den Stadtbahnausbau oder beim Radverkehr für die Radschnellwegverbindungen. Neue Erkenntnisse werden in den strategischen Hauptnetzen aktualisiert.

Parallele Verbindungen zum Beispiel bei den Radschnellwegen können sinnvoll sein, wenn die Verläufe Stadtteile verbinden.

Detaillierungsgrad zum jetzigen Stand:

Die Umlegung der ermittelten Nachfragebeziehungen des strategischen Hauptnetzes erfolgt nicht straßenscharf. So kann es dazu kommen, dass Verbindungen über Straßen führen, die beispielsweise zum Ausbau nicht geeignet sind oder eine parallele Priorisierung für mehrere Verkehrsnetze nicht ermöglichen.

Durch die bereits beschriebene Überlagerung aller drei strategischen Hauptnetze wird es noch einmal zu Verschiebungen der Verläufe kommen. In diesem nächsten Schritt erfolgt die entsprechende grobe Abwägung. Eine Straßenschärfe wird erst in der Umsetzung erfolgen können, wenn die Straßenzüge im Detail betrachtet werden. Dieser Arbeitsschritt ist dem MEP nachgelagert (Umsetzung).

Beteiligung:

Der intensive Austausch mit Politik und Mobilitätsverbänden wird im MEP-Entwicklungsprozess weitergeführt, sobald die strategischen Hauptnetze überlagert und geprüft wurden. Dies geschieht zunächst unabhängig vom Zielszenario, welches erneuten Einfluss auf die Netzausweisung haben kann.

Leuer

Anlage/n:

keine