

Protokoll

Sitzung des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben

Sitzung: Dienstag, 31.01.2023

Ort: Rathaus, Großer Sitzungssaal, Platz der Deutschen Einheit 1, 38100 Braunschweig

Beginn: 15:00 Uhr

Ende: 17:40 Uhr

Anwesend

Vorsitz

Frau Sabine Kluth - B90/GRÜNE

Mitglieder

Frau Susanne Hahn - SPD

Herr Matthias Disterheft - SPD

Herr Detlef Kühn - SPD

Frau Sonja Lerche - SPD

Frau Lisa-Marie Jalyschko - B90/GRÜNE

Vertretung für: Frau Kathrin Karola Viergutz

Herr Dr. Burkhard Plinke - B90/GRÜNE

Herr Thorsten Köster - CDU

Frau Heidemarie Mundlos - CDU

Herr Maximilian Pohler - CDU

Herr Kai Tegethoff - Die FRAKTION. BS

weitere Mitglieder

Frau Silke Arning - BIBS

Herr Sven-Markus Knurr - Direkte Demokraten

Herr Mathias Möller - FDP

Herr Stefan Wirtz - AfD

sachkundige Bürger

Herr Dr. Frank Schröter - B90/GRÜNE

Frau Susanne Schroth - B90/GRÜNE

Herr Oskar Schwarz - CDU

Herr Shivam-Ortwin Tokhi - SPD

Herr Dr. Helge Wendenburg - SPD

Herr Aytekin Demirbas - Behindertenbeirat Braunschweig

Herr Uwe Mickler - Polizeiinspektion Braunschweig

Verwaltung

Herr Heinz-Georg Leuer - Dezernent III

Herr Holger Herlitschke - Dezernent VIII

Frau Bianca Winter - RefL 0600

Herr Burkhard Wiegel - FBL 66

Frau Claudia Fricke - AbtL 66.1

Protokollführung

Herr Holger Ender - Ref. 0600

Abwesend

Mitglieder

Frau Kathrin Karola Viergutz - B90/GRÜNE entschuldigt

sachkundige Bürger

Herr Jan Höltje - CDU entschuldigt

Frau Gunhild Salbert - Seniorenrat Braunschweig entschuldigt

Verwaltung

Herr Dirk Franke - RefL 0650 entschuldigt

Herr Stephan Kühl - FBL 60 entschuldigt

Herr Wilhelm Eckermann - FBL 65 entschuldigt

Herr Timo Wechsler - RefL 0660 entschuldigt

Tagesordnung

Öffentlicher Teil:

- | | | |
|-------|--|-------------|
| 1 | Eröffnung der Sitzung | |
| 2 | Mitteilungen | |
| 2.1 | Mobilitätsentwicklungsplan - Sachstand Strategische Hauptnetze | 22-20048 |
| 2.1.1 | Mobilitätsentwicklungsplan - Sachstand Strategische Hauptnetze | 22-20048-01 |
| 3 | Mobilitätsentwicklungsplan - Prüfauftrag Zukunftsszenarien | 22-20226-01 |
| 3.1 | Mobilitätsentwicklungsplan - Prüfauftrag Zukunftsszenarien - Änderungsantrag zur Vorlage 22-20226-01 | 23-20530 |
| 3.2 | Mobilitätsentwicklungsplan - Prüfauftrag Zukunftsszenarien Änderungsantrag zur Vorlage 22-20226-01 | 20226-01-01 |
| 3.3 | Mobilitätsentwicklungsplan - Prüfauftrag Zukunftsszenarien Änderungsantrag zur Vorlage 22-20226-01 | 20226-01-02 |

Protokoll

Öffentlicher Teil:

1. Eröffnung der Sitzung

Die Ausschussvorsitzende Ratsfrau Kluth eröffnet die Sitzung, begrüßt die Anwesenden und stellt die Ordnungsmäßigkeit der Einladung fest.

Sie informiert, dass Ratsfrau Viergutz durch Ratsfrau Jalyschko vertreten wird. Bürgermitglied Höltje fehlt entschuldigt.

Die Ausschussvorsitzende Ratsfrau Kluth stellt die Tagesordnung zur Abstimmung.

Abstimmungsergebnis:

dafür: 11 dagegen: 0 Enthaltungen: 0

2. Mitteilungen

2.1. Mobilitätsentwicklungsplan - Sachstand Strategische Hauptnetze 22-20048

2.1.1. Mobilitätsentwicklungsplan - Sachstand Strategische Hauptnetze 22-20048-01

Seitens der Fraktionen wurden der Verwaltung im Vorfeld der Sitzung Fragen übermittelt.

Frau Fricke beantwortet für die Verwaltung Fragen zu den Strategischen Hauptverkehrsnetzen. Sie betont, dass die Strategischen Hauptverkehrsnetze einen ersten Arbeitsstand abbilden und insoweit noch keine Gewähr auf Vollständigkeit besteht.

Fraktion B90/GRÜNE

Frage 1: Welche voraussichtlichen Verkehrsmengen sind den Klassen "Hauptverbindungs-, -erschließungs-, -ergänzungsnetz" zugeordnet?

Frage 2: Das zukünftige Netz ordnet viele vorhandene Straßenverbindungen (z.B. Siegfriedstr., Brodweg, Friedrich-Seele-Str., Thiedestr., Kastanienallee, Güldenstr., Lange Str., Brodweg) dem "untergeordneten Netz" zu - diese sind aber laut Verkehrsmengenkarte erheblich belastet, teilweise ähnlich den Straßen des Erschließungs- und Ergänzungsnetzes. Welche Maßnahmen sind vorgesehen, um die Verkehrsmengen zu reduzieren?

Antwort der Verwaltung: Die Verkehrsmengen sind bei der Zuordnung im Strategischen Hauptnetz nicht ausschlaggebend gewesen, um den Straßenzug einer Hauptverbindungs-, -erschließungs-, -ergänzungsnetz" zuzuordnen. Die Verwaltung beruft sich hier vor allem auf die strategischen Daten zu Bevölkerungszahl und -dichte. Die Überlagerung zur Netzeinteilung wurde auf den strategischen Verbindungen von Quellen und Zielen erstellt. Der vorliegende Arbeitsstand bildet bisher die Idealrouten ab.

Frage 3: Inwiefern trägt die Netzplanung den aktuellen Pendlerverflechtungen (laut MEP-Zwischenbericht Abb. 21) Rechnung?

Antwort: Auch hier sind grundsätzlich die regionalen Verflechtungen berücksichtigt. Die konkreten Verbindungen in die Region müssen im ÖPNV nochmal nachgebessert werden. Dies wird im Weiteren noch erfolgen.

Frage 4: Das bisherige Netz stellt nur die zukünftige Linienführung dar - auch die Bedienqualität (Takte) sollte abgebildet sein.

Antwort: Eine mögliche Anpassung/Veränderung der Bedienqualität kann sich auf den Routen des ÖV abbilden. Dies wird jedoch nicht in den strategischen Hauptnetzen festgelegt, sondern wird mit den Maßnahmen entschieden.

Frage 5: Wann ist "der nächste Schritt" u.a. mit den regionalen Verbindungen und Verknüpfungspunkten vorgesehen?

Antwort: Dies wird in der nächsten Überarbeitungsphase erfolgen. Aktuell werden die drei strategischen Hauptnetzte überlagert und anhand der Konfliktpunkte ggf. andere Verläufe der Routen gesucht. Dieses Überlagerungsnetz wird sich anhand der Maßnahmen wahrscheinlich noch mehrmals verändern und erst mit dem Abschluss der Bewertung und Modellierung des Zielszenarios fertiggestellt sein.

Frage 6: Radschnellwege¹ sind nicht als Hauptverbindungsrouen vorgesehen

Antwort: Dies ist korrekt. Die Radschnellwege werden -wie auch im Hauptnetz MIV noch die Autobahnen oder im ÖPNV die Regionalen und Fernverkehrsstrecken- einheitlich als regional bedeutende Verbindung dargestellt. Die Radschnellwege bilden im heutigen Arbeitsstand einen Korridor und werden dann noch entsprechend anders klassifiziert.

Frage 7: Bekannte Problematik auf FI-Wege im Routennetz, siehe auch Antrag „Initiierung eines Workshops zum Thema "Fahrradwegweisung über land- und forstwirtschaftliche Wege" DS 22-19630. Umweg-Ausschilderung statt Problemlösung.

Antwort: Die FI-Wege sind nicht in den strategischen Hauptnetzen berücksichtigt. Im aktuell in der Überarbeitung befindlichen Fahrradstadtplan spielen die FI-Wege eine wichtige Rolle. Die FI-Wege sollen auch künftig für den Radverkehr zur Verfügung stehen, jedoch nicht als Strategisches Hauptnetz.

Frage 8: Hauptverbindungsrouen verlaufen parallel zu Radschnellwegen¹

Antwort: Dies ist immer dann der Fall, wenn es sich um eine bedeutende Verbindung zwischen den Stadtteilen handelt.

Frage 9: Der Ringgleis-Radweg wird als Teil des Hauptergänzungsnetzes eingestuft - ist er damit kein Freizeitweg mehr?

Antwort: Das Ringgleis ist nicht als Hauptergänzungsnetz eingestuft und ist in der Legende nochmals explizit erwähnt und namentlich dem Freizeitwegenetz zugeordnet.

Frage 10: Im Hauptergänzungsnetz fehlen tangentielle Verbindungen zwischen den äußeren Stadtteilen, z.B. Stöckheim - Mascherode - Südstadt, Waggum - Hondelage, Rühme - Kralenriede, Wenden – Harxbüttel

Antwort: Dies ist darauf zurückzuführen, dass es die Einwohneranzahl bzw.- dichte nicht erlaubt, hier eine zusätzliche Verbindung in das Hauptergänzungsnetz bzw. generell in die Hauptnetze mit aufzunehmen. Dies bedeutet allerdings nicht, dass kein Radweg besteht.

Frage 11: Wichtige Ziele im Umland sind nicht mit Hauptverbindungsrouen angeschlossen z.B. Cremlingen, Schwülper, Meine-Gifhorn

Antwort: Die regionalen Verknüpfungen werden berücksichtigt und abhängig von der prognostizierten Nachfrage (Einwohnerzahl und -dichte) eingestuft.

Frage 12: Die Routenführung führen über Straßen, die zum Ausbau einer Hauptverbindungsroute nicht geeignet sind, z.B. Autobahnkreuz BS Süd, Alte Frankfurter Straße, Autobahnanschluss BS-Gartenstadt, Im Steinkamp Wenden

Antwort: Die Verbindungen signalisieren zwar eine Straßenschärfe, die hingegen nicht gewährleistet ist. Es werden aktuell Korridore abgebildet, die Idealrouten von Zielen und Quellen darstellen. Bei einer späteren Umsetzung ist im Detail die tatsächliche Routenführung betrachtet werden.

Frage 13: Kategorisierung der Strecken sind nicht nachvollziehbar und sollten mit den Ergebnissen der bereits bestehenden und zukünftigen Zählstellen und weiterer Zählungen abgeglichen werden.

Antwort: Die Kategorien ergeben sich auf Grundlage von Einwohnerzahl und -dichte und der daraus prognostizierten Nachfrage.

Frage 14: Durch welche Verkehrsmengen und Ausbaustufen (z.B. Anzahl der Fahrstreifen, Tempolimit, getrennte Führung Kfz/Rad) sind die Klassen Hauptverbindungs-, Hauptschließungs-, Hauptergänzungsnetz, untergeordnetes Netz charakterisiert? Z.B. gehören im Vergleich zur Verkehrsmengenkarte mit > 5000 Kfz/Tag durchaus stark frequentierte Strecken (Kastanienallee, Brodweg, Bohlweg) nur zum Untergeordneten Netz.

Antwort: Es wurde keine Verkehrsmengen in den Idealrouten berücksichtigt.

Frage 15: Wie werden Maßnahmen konzipiert, die das bestehende Netz mit den Kategorien überein bringen?

Protokollnotiz: Die Fraktion bezieht sich mit ihrer Frage auf bauliche Maßnahmen.

Antwort: Dies muss im Detail betrachtet werden. Es werden hier zunächst Korridore abgebildet. Wenn mit Beschluss des MEP auch ein Beschluss erfolgt, die Strategischen Netze grundsätzlich umzusetzen, wird in der Detailplanung ausgearbeitet, welche Maßnahmen sind (z. B. bauliche Maßnahmen, Wegweisung etc.)

Zur Bitte der Fraktion B90/GRÜNE, einen Workshop zwischen den Planern der Hauptverkehrsnetze und den Mobilitätsverbänden, da ortskundig, zu initiieren mit dem Ziel eines abgestimmten Netzentwurfes durchzuführen, versichert Frau Fricke, den *intensiven Austausch mit Politik und Mobilitätsverbänden im MEP-Entwicklungsprozess weiterzuführen, sobald die strategischen Hauptnetze überlagert und geprüft wurden. Dies geschieht zunächst unabhängig vom Zielszenario, welches erneuten Einfluss auf die Netzausweisung haben kann.*

AfD-Fraktion

Frage 1: Auf welchen bisher gemessenen bzw. gezählten Nutzungszahlen in wissenschaftlicher Erhebung (z.B. als Angabe der den Teilabschnitt befahrenden Radfahrer pro Tag) beruht jeweils die Festlegung als strategisch notwendige Haupt- bzw. Ergänzungsstrecken? Wie hoch ist die Mindest-Nutzermenge pro Stunde oder pro Tag, um eine solche Bewertung als strategisch relevante Größe zu erlangen?

Antwort: Es wurden keine Messungen der Nutzerzahlen vorgenommen. Es wurde sich an den Einwohnerzahlen und an Einwohnerdichte orientiert.

Frage 2: Welche erwarteten oder vorausgesetzten zukünftigen Nutzungszahlen (ebenfalls in Radfahrer/Tag) werden für die Teilstrecken jeweils angenommen bzw. erwartet?

Bitte erstellen Sie die Antworten am besten tabellarisch jeweils für folgende Teilstrecken: Die Hauptergänzungsstrecken „Lamme-Kanzlerfeld-Watenbüttel“, „Wiesental-Veltenhof-Wenden“, „Riddagshausen-Lindenbergsiedlung/Ost“ sowie die Hauptschließungsstrecken „Waggum-Norden“, „Harxbüttel-West“ sowie den unklar dargestellten Anschluss „Timmerlah-West“ an den Nachbarkreis.

Antwort: Zum jetzigen Stand kann die Verwaltung dazu noch keine Aussage treffen. Sobald das Strategische Hauptnetz im Verkehrsmodell berücksichtigt werden kann, liegen Prognosen

sen vor. Ähnlich der Verkehrsmengenkarte für Kraftfahrzeuge wird es mit dem künftigen Verkehrsmodell auch eine Verkehrsmengenkarte für den Radverkehr geben.

Frau Fricke sagt auf Hinweis von Bürgermitglied Dr. Schröter zu, die Radverbindung zwischen Lamme und Lehdorf entlang der B1 im Netzplan zu ergänzen.

Zu den Nachfragen von Ratsfrau Jalyschko zu der verwendeten Datengrundlage für die Bevölkerungsdaten und dem für die Bevölkerungsdichte angenommenen Schwellenwert für das strategische Hauptnetz sagt Frau Fricke Klärung im Nachgang und Beantwortung als Protokollnotiz zu.

Protokollnotiz:

Zu 1.

Die Methodik der einzelnen strategischen Hauptnetze ist zwar je nach Verkehrsträger etwas unterschiedlich. Die gemeinsame Datengrundlage für die Bevölkerungsdaten bilden dabei jedoch die Einwohnerzahlen der statistischen Bezirke mit Stand 2021. Eine Prognose wurde nicht eingearbeitet, da die Fortschreibung des Zentrenkonzeptes erfolgt und die eigentliche Prognose mit dem Verkehrsmodell erstellt wird. Durch eine Berücksichtigung einer weiteren Prognose wären dann Doppelstrukturen aufgebaut wurden. Außerdem hätte dies zu einem komplizierten Abstimmungsaufwand geführt. Es ist zu beachten, dass das strategische Hauptnetz lediglich einen Vorschlag von Wegeachsen liefert, welcher in Folge einer späteren Realisierung im Detail geprüft werden muss, sodass in diesem Zuge eventuelle Prognosezahlen hinzugezogen werden können.

Zu 2.

Die Stadtteilzentren und Zentren für die Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen (FNP) wurden mit den statistischen Bezirken kombiniert und daraus ergab sich ein Durchschnittswert von 3.500 EW über alle Stadtteilzentren/Zentren für die Stadt Braunschweig. Dieser Wert wurde als Schwellenwert festgelegt und folgende Kategorisierung vorgenommen:

- *Einwohner*innenzahl > 3.500 = sehr hohe Bedeutung*
- *Einwohner*innenzahl < 3.500 = hohe Bedeutung*

Im Strategischen Hauptnetz des Radverkehrs wird darauf geachtet, dass auf wichtigen Achsen die Lückenschlüsse erfolgen und alle Himmelsrichtungen bedient werden können.

Zur Frage von Ratsherr Kühn zum künftigen Ausbaustandard verweist Frau Fricke auf eine entsprechende Maßnahme im Zielszenario. Auch der im Jahr 2020 vom Rat beschlossene Ziele- und Maßnahmenkatalog „Radverkehr in Braunschweig“ sieht einen Ausbaustandard vor. Die strategischen Hauptnetze sollen einen höheren Standard haben.

Ratsherr Dr. Plinke regt an, die Bedienungsqualität im ÖPNV (Reisezeiten und mögliche Verbindungen) einzubeziehen, um später mögliche zu schließende Lücken identifizieren zu können. Darüber hinaus sollte aus seiner Sicht nach Beschluss des strategischen Hauptnetzes zeitnah ein Handlungsvorschlag zur Regulierung der Verkehrsmengen auf Straßen mit nur untergeordneten Kapazitäten (z. B. Kastanienallee) erfolgen.

Auf Nachfrage von Ratsfrau Jalyschko erklärt Frau Fricke, dass mit den strategischen Hauptnetzen nicht zwangsläufig neue Infrastruktur geschaffen wird. Stadtbaurat Leuer ergänzt, dass der MEP mit dem Flächennutzungsplan (FNP) korrespondiert. Aus seiner Sicht sollte über den MEP allerdings keine Veränderung der Siedlungsstruktur erfolgen.

Auf Nachfrage von Ratsherr Tegethoff bekräftigt Frau Fricke, dass es sich bei den zur heutigen Sitzung vorgelegten Unterlagen nur um einen Arbeitsstand handelt.

Protokollnotiz: Ratsherr Dr. Plinke verlässt um 15:34 Uhr die Sitzung.

Ratsherr Wirtz erklärt bezogen auf die von Ratsherr Dr. Plinke zum Beispiel Kastanienallee erwartete Regulierung der Verkehrsmengen auf Straßen mit nur untergeordneter Bedeutung, dass die starke Frequentierung dieser Straße nicht grundlos erfolgt. Er hinterfragt kritisch, ob

die Bevölkerungsmenge/-dichte tatsächlich eine belastbare Grundlage ist.

Protokollnotiz: Ratsherr Dr. Plinke nimmt ab 15:36 Uhr wieder an der Sitzung teil.

Für Stadtbaurat Leuer stellt die Bevölkerungsmenge/-dichte in den Stadtteilen grundsätzlich eine bedeutende Größe dar, weil über sie bereits ein sehr guter Anhaltswert für die entstehenden Verkehrsbelastungen zu erhalten ist. Aber auch die Wahl des Verkehrsmittels abhängig vom Angebot einer guten Radverkehrs- oder ÖPNV-Anbindung an die Braunschweig Innenstadt spielt eine Rolle.

Auf Nachfrage von Ratsherr Kühn informiert Stadtbaurat Leuer über das für das Veloroutennetz in Erstellung befindliche Arbeitspapier. Er kündigt eine Vorstellung des Arbeitspapiers in diesem Ausschuss für das 2. Quartal 2023 an.

Zu den von Ratsfrau Kluth angesprochenen Thematik des FNP kündigt Stadtbaurat Leuer einen Analysebericht für den Ausschuss für Planung und Hochbau an.

¹ gemeint sind die Vorzugsvarianten aus dem Gutachten aus 2017

Ergebnis zu Mitteilung 22-20048:

Die Mitteilung wird zur Kenntnis genommen.

Ergebnis zu Mitteilung 22-20048-01:

Die Mitteilung wird zur Kenntnis genommen.

3.	Mobilitätsentwicklungsplan - Prüfauftrag Zukunftsszenarien	22-20226-01
3.1.	Mobilitätsentwicklungsplan - Prüfauftrag Zukunftsszenarien - Änderungsantrag zur Vorlage 22-20226-01	23-20530
3.2.	Mobilitätsentwicklungsplan - Prüfauftrag Zukunftsszenarien Änderungsantrag zur Vorlage 22-20226-01	20226-01-01
3.3.	Mobilitätsentwicklungsplan - Prüfauftrag Zukunftsszenarien Änderungsantrag zur Vorlage 22-20226-01	20226-01-02

Ausschussvorsitzende schlägt zur Beratung dieses TOPs vor, zunächst die der Verwaltung von den Fraktionen und Gruppen übermittelten Fragen zum Prüfauftrag Zukunftsszenarien zu behandeln und im Anschluss über die Änderungsanträge in der Reihenfolge ihres Eingangs abstimmen zu lassen. Sie stellt fest, dass Einvernehmen hierüber besteht.

Stadtbaurat Leuer und Frau Fricke beantworten die Fragen der Fraktionen und Gruppen zum Prüfauftrag Zukunftsszenarien.

Fraktion B90/GRÜNE

Frage 1: Welche Institutionen, Vereine, Gruppierungen etc. wurden zur Abgabe einer Stellungnahme zum Arbeitspapier zur Maßnahmentabelle eingeladen? Ist gedacht, auch noch weitere "Stakeholder" wie SBR etc. ergänzend. Gab es ein Feedback zu den eingesendeten Stellungnahmen an die Autor*innen? Sowie Einordnung, ob und warum Anregungen nicht in den Maßnahmenkatalog aufgenommen wurden?

Antwort der Verwaltung: Befragt wurden neben den Bürgern in Onlinebeteiligungen und Bürgerbeteiligungen in der Stadt Braunschweig auch:

- *Expertenkreis (20 Mitglieder) als Vertreterinnen und Vertreter aus unterschiedlichen verkehrsrelevanten Institutionen, Organisationen und Verbänden,*
- *Lenkungskreis mit acht Vertreterinnen und Vertreter der Fraktionen,*
- *Verwaltungsinternes Projektteam*
- *Gutachter*

Frage 2: Aus welchem Grund wurde die Reihenfolge der Handlungsfelder gegenüber dem

Arbeitspapier zur Maßnahmentabelle geändert? Eine Nachvollziehbarkeit von eigenen Stellungnahmen wird damit erschwert.

Antwort: Im Arbeitspapier waren die Handlungsfelder alphabetisch sortiert. Die Reihenfolge der Handlungsfelder hat keinen Einfluss auf die Priorisierung hat.

Frage 3: Aus welchem Grund wurde der Status Quo nicht als weiteres Szenario dargestellt (Stand 2022/ "Ohne-Fall" ähnlich wie beim Stadtbahnausbau)? Darauf aufbauend müsste das Basis-Szenario mit seinen Maßnahmen und Meilensteinen definiert sein. Es gibt viele Maßnahmen, die bereits beschlossen sind (=Basis-Szenario) in den weiteren Szenarien, deren Realisierungszeitpunkt nicht feststeht. Damit werden Maßnahmeneffekte in andere Szenarien verschoben und in der Umsetzung zeitlich in die Zukunft verlegt. Beispiel: Welches Velorouten-Netz ist in das Basis-Szenario eingerechnet worden? - Vor dem Hintergrund, dass es noch kein abgestimmtes Netz gibt. Die Umsetzung der Velorouten werden den entscheidenden Einfluss auf die Fahrradnutzung in BS haben.

Antwort: Den Status Quo bildet die Analysephase mit Stand 2018 und ist sehr detailliert im Zwischenbericht dargestellt. Der Analysefall entspricht dem Verkehrsmodell, in dem noch keine Maßnahmen berücksichtigt wurden. Darauf aufbauen werden die Szenarien entwickelt.

Das Basisszenario setzt sich aus den folgenden Inhalten zusammen:

- Bauprogramm bis 2025
- Planung Stadtbahnausbau
- Ziele- und Maßnahmenkatalog „Radverkehr in Braunschweig“
- Straßenplanungen
- Klimaschutzkonzept
- Prognose von Wohn- u d Gewerbegebieten
- Regionalentwicklungen
- Städtebauplanungen
- Strukturdaten
- Vorliegende Verkehrsdaten

Frage 4: Was sollen die qualitativen und quantitativen Bewertungskriterien für die Zielerreichung sein? Aus unserer Sicht sollen Klimaschutz, Lebensqualität und Sicherheit die Ziele sein, denen alles andere unterzuordnen ist, auch die Auswirkungen auf den Verkehr.

Antwort: Die genannten Ziele Klimaschutz, Lebensqualität und Sicherheit sind bedeutend. Die Verwaltung orientiert sich in der Bewertung allerdings an dem gesamten vom Rat beschlossenen Zielsystem.

Frage 5: Wie wird die Beteiligung der Öffentlichkeit, Diskussion + Kommunikation sichergestellt? Auch hinsichtlich der eingereichten Beiträge/Stellungnahmen.

Antwort: Die MEP-Arbeitsgruppen werden den Prozess weiterhin begleiten. Darüber hinaus wird die Verwaltung im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche 2023 das Thema MEP ausführlich darstellen und vorliegende Ergebnisse präsentieren

Frage 6: Was geschieht, wenn sich herausstellt, dass die erhofften Klimaschutzziele lt. IKSK nicht erreicht werden?

Antwort: Die Maßnahmen müssen zunächst in der Dimension umgesetzt werden, dass die Klimaschutzziele im Bereich der Mobilität erreicht werden. Sofern wir dies nicht der Fall ist, müssen weitere Maßnahmen geprüft werden.

Frage 7: Wie werden die Maßnahmen, die nicht in einem Verkehrsmodell hinsichtlich ihrer Effekte bewertet werden können, in die Gesamtwirkung integriert, z.B. Entsiegelung, mehr Bäume, bessere Aufenthaltsqualitäten, besseres Stadtklima, mehr Barrierefreiheit etc.?

Antwort: Diese Maßnahmen können nur schwer modelliert werden. Sie spielen aber selbst-

verständlich eine Rolle in der Entwicklung des Verkehrsgeschehens in Braunschweig.

Frage 8: Wie ist der Terminplan / die weiteren Schritte geplant? Wann kommen welche Beschlussvorlagen in die Gremien? Gerne visualisieren!

Antwort: Zum aktuellen Zeitpunkt kann noch keine Aussage über mögliche Sitzungstermine getroffen werden.

Frage 9: "In allen Szenarien ... spielt die Erreichbarkeit der Braunschweiger Innenstadt eine bedeutende Rolle ..." (Seite 1, Anlass). Aus welchem Grund sind die Pendlerbeziehungen ins Umland für alle Verkehrsmittel nicht berücksichtigt, wie Stadtrand-Bezirke /Dörfer? Was ist mit „Erreichbarkeit“ gemeint - sicherlich nicht, dass alle zu jeder Zeit mit einem frei gewählten Verkehrsmittel in die Innenstadt kommen können? Welche Einschränkungen der „Erreichbarkeit“ kann man hinnehmen, welche nicht?

Antwort: Eine Einschränkung der Erreichbarkeit der Braunschweiger Innenstadt ist nicht hinnehmbar. Die Innenstadt Braunschweigs wird zu jedem Zeitpunkt mit einem angemessenen Umfang/Aufwand erreichbar sein. Die verschiedenen Verkehrsmittel werden gemeinsam tragend die Erreichbarkeit der Innenstadt sicherstellen.

Frage 10: "Die Szenarien werden mit Hilfe des Verkehrsmodells ... bewertet" (Seite 2, Prozess). Aus welchem Grund wird die Wirkung hinsichtlich Klima, Aufenthaltsqualität und Sicherheit nicht etc. explizit benannt?

Antwort: Es ist grundsätzlich immer das gesamte Zielsystem gemeint, dass die Verwaltung als Grundlage nimmt.

Frage 11: "Das Handlungs- und Umsetzungskonzept beinhaltet ebenfalls die Personal- und Finanzplanung zur Umsetzung..." (S. 2, Prozess). Zeitplanung nicht?

Antwort: Jedes Handlungs- und Umsetzungskonzept hat per se eine Zeitplanung.

Frage 12: "Maßnahmen mit großer Wirkungskraft" (S. 3): Hier scheinen Push- (z.B. Parkraumbewirtschaftung, Erweiterung der FuZo, Reduzierung des MIV) und Pull-Faktoren (z.B. Förderung von Stadt-, Rad- und Fußverkehr) vermischt zu sein, bitte klären.

Antwort: Aus Sicht der Verwaltung erzielt ein Verbund der Elemente Push und Pull die beste Wirkung.

Frage 13: Was ist mit "effizienter Leitung und Regelung von Verkehrsströmen" gemeint? z.B. Max. Anzahl mobiler Personen (s. auch S. 3)

Antwort: Darunter ist die gesamte Verkehrslenkung (z. B. Verkehrsleitsystem) eines großstädtischen Verkehrswesens zu verstehen.

Frage 14: Gibt es konkrete Ziele, z.B. für einen zukünftigen Modal Split? Was bedeutet „Flächengerechtigkeit“ - gleicher Flächenverbrauch je Verkehrsteilnehmer*in unabhängig vom Verkehrsmittel?

Antwort: Es wird grundsätzlich eine Entscheidung im Einzelfall erforderlich sein.

Frage 15: Sollte nicht als Effekt der Flächenneuverteilung auch die Wirkung auf das Stadtklima (Wärmequellen und -senken, Kaltluftschneisen) betrachtet werden?

Antwort: Eine Flächenneuverteilung zugunsten der Verkehrsarten des Umweltverbundes führt auch zu einer Wirkung auf das Klima. Es besteht eine enge Verbindung zum Klimaschutzkonzept. Die sich hieraus ergebende Wirkung wird die Verwaltung in der Reflexion der zahlreichen Maßnahmen aus der Mobilität im Klimaschutzkonzept mitbetrachten

Frage 16: Die bereits beschlossenen bzw. begonnenen Maßnahmen (Basisszenario) sollten in der Darstellung unterschieden werden von den übrigen, z.B. farbig markiert.

Antwort: Dies ist grundsätzlich denkbar.

Frage 17: Bedeuten die jeweils 3 vorangestellten Maßnahmenbeispiele eine Priorisierung?

Antwort: Die Maßnahmen sind zzt. nicht priorisiert.

BIBS-Fraktion

Frage 1: Welchen Effekt auf den fließenden Autoverkehr hat die komplette Sperrung des wilhelminischen Ringes?

Frage 2: Welchen Effekt auf die Zahl der Busfahrenden hat es, wenn bei Einspurigkeit Busse die freie Spur benutzen und grüne Welle haben?

Frage 3: Welchen Effekt auf die Zahl der gemeldeten Autos hat es, wenn das Bewohnerparken auf 50, 100, 200, 300, 400, 500 € / J. erhöht wird?

Frage 4: Welchen Effekt auf die Zahl der Busfahrenden hat es, wenn der Fahrpreis um 1 bzw. 2 € reduziert wird?

Antwort: Die Fragen können derzeit nicht beantwortet werden. Dies kann erst nach der Prüfung erfolgen. Die zu Nr. 3 erbetene Antwort kann aus dem Verkehrsmodell nicht ermittelt werden.

Bürgermitglied Tokhi fragt, in welcher Maßeinheit die Wirkungen der verschiedenen Maßnahmen dargestellt werden. Stadtbaurat Leuer sagt eine qualitative Bewertung der Wirkungen zu. Wie detailliert dies möglich sein wird, bleibt abzuwarten.

Aus Sicht von Ratsherr Köster muss der MEP großflächig betrachtet werden, da dieser seine Wirkung für die gesamte Stadt Braunschweig entfaltet und so zum Beispiel die Belange der Sozialverwaltung ebenso wie die des Wirtschaftsdezernats gleichermaßen zu berücksichtigen sind. Er erinnert Stadtbaurat Leuer an seiner Aussage zum MEP in der Sitzung vom 26. Januar 2023, alle Maßnahmen vorurteilsfrei und ohne Vorfestlegung zu prüfen.

Protokollnotiz: Ratsherr Dr. Plinke verlässt um 16:24 Uhr die Sitzung.

Stadtbaurat Leuer verweist auf das vom Rat beschlossene Zielsystem, in dem sich Teilhabe und Wirtschaftsverkehr wiederfinden lassen. Alle Menschen die Möglichkeit zu geben, in der Stadt mobil zu sein, ist für ihn ebenso eine ganz bedeutende Aussage, wie die Gewährleistung des Wirtschaftsverkehrs in der Innenstadt. Hier stellt sich jedoch die Frage, wie dieser künftig klimagerecht abgewickelt werden kann.

Protokollnotiz: Ratsherr Dr. Plinke nimmt ab 16:26 Uhr wieder an der Sitzung teil.

An seiner Zusage, ohne Vorbehalte zu prüfen, hält Stadtbaurat Leuer fest. Er erinnert an dieser Stelle jedoch auch an den Ratsbeschluss zur Klimaneutralität, der ebenso zu berücksichtigen ist. Im Ergebnis wird die Verwaltung einen Vorschlag unterbreiten, der dem Zielsystem am nächsten kommt.

Protokollnotiz: Ausschussvorsitzende Ratsfrau Kluth unterbricht die Sitzung von 16:33 Uhr bis 16.41 Uhr für eine Pause.

Ausschussvorsitzende Ratsfrau Kluth bittet um Einbringung der zur Beschlussvorlage gestellten Änderungsanträge.

Ratsherr Tegethoff bringt den Änderungsantrag 23-20530 der Gruppe Die FRAKTION. BS ein und erläutert diesen.

Ratsherr Pohler bringt den gemeinsamen Änderungsantrag 20226-01-01 von CDU- und FDP-Fraktion ein und erläutert diesen.

Ratsherr Dr. Plinke bringt den gemeinsamen Änderungsantrag 20226-01-02 der Fraktionen von SPD und Bündnis90/DIE GRÜNEN ein und erläutert diesen.

Für Ratsfrau Mundlos ist es unverständlich, dass aufgrund der Auswirkungen des MEP die Stadtbezirksräte nicht berücksichtigt werden sollen. Mit Blick auf den Änderungsantrag 20226-01-02 kann sie das Verhalten der Fraktionen von SPD und Bündnis90/DIE GRÜNEN nicht nachvollziehen.

Ratsherr Tegethoff begrüßt mit Blick auf den Änderungsantrag 20226-01-01, dass dieser konkret das Vorlegen der Bewertungskriterien zur Beschlussfassung fordert, was von den Fraktionen bereits in der Sitzung am 26. Januar 2023 deutlich als Erwartung vorgetragen wurde. Er hält diesen Änderungsantrag für einen sehr guten Schritt, um den Prozess zu verbessern.

Der Änderungsantrag 20226-01-02 ändert aus seiner Sicht nichts gegenüber der Beschlussvorlage 22-20226-01. Er erinnert in diesem Kontext an die Zusage von Stadtbaurat Leuer in der Sitzung dieses Ausschusses am 26. Januar 2023, die Bewertungskriterien und die Ziele im weiteren Verlauf des Verfahren vorlegen zu wollen. Mit der Beschlussvorlage 22-20226-01 bzw. dem Änderungsantrag 20226-01-02 wird das Verfahren und der Beschluss über Kriterien und Ziele diesem Ausschuss komplett aus der Hand genommen. Er sieht darin die große Gefahr von Konflikten hinsichtlich der Ziele im weiteren Verlauf. Es bedarf frühzeitig einer gemeinsamen Basis und einer objektiven Festlegung, was der MEP leisten soll. Der Änderungsantrag 20226-01-02 birgt für Ratsherr Tegethoff vielmehr die Gefahr viel größerer Verzögerungen, wenn über die Bewertungskriterien und Ziele im weiteren Verlauf noch Unstimmigkeiten auftreten sollten und diese berücksichtigt werden müssen. Vor diesem Hintergrund kündigt er an, der Beschlussvorlage 22-20226-01 wie auch dem Änderungsantrag 20226-01-02 nicht zustimmen zu können.

Ratsfrau Hahn erklärt, dass der Änderungsantrag 20226-01-02 Vertrauen in die Arbeit der Verwaltung ausdrückt. Der Ausschuss gibt hiermit nichts aus der Hand. Ein Gegensteuern sei auch im weiteren Verfahren noch möglich.

Ratsherr Möller bezeichnet den Änderungsantrag 20226-01-02 als unpräzise. Ein Beschluss über die Bewertungskriterien, die aus seiner Sicht bedeutsam sind, ist erforderlich. Unklar ist ihm, weshalb im Antrag die „wirksamsten Maßnahmen“ in Anführungszeichen stehen. Alle Maßnahmen sollten qualitativ und quantitativ dargestellt werden, um sie vergleichen zu können.

Ratsherr Wirtz begrüßt die Forderung, dem Ausschuss alle Maßnahmen darstellen. Die entsprechende Formulierung im Änderungsantrag 20226-01-02 erscheint ihm deshalb nicht eindeutig.

Für Ratsherr Dr. Plinke ist es selbstverständlich, dass im Rahmen der Beschlussfassung über den MEP auch die Stadtbezirksräte anzuhören sind. Die im Änderungsantrag 20226-01-02 verwendete Formulierung „wirksamste Maßnahmen“ wurde aus der Verwaltungsvorlage übernommen. Es wird eine Präzisierung durch die Einforderung einer Quantifizierung erwartet.

Ratsherr Kühn verweist darauf, dass die Bewertungskriterien von Experten erarbeitet wurden. Aus seiner Sicht reicht es deshalb aus, wenn die Bewertungsmatrix zu gegebener Zeit vorgelegt wird. Es bedarf keines Beschlusses über die Bewertungskriterien. Es reicht für ihn aus, wenn der Ausschuss im Prozess eingebunden wird. Der Änderungsantrag 20226-01-02 trägt dazu bei, schnell zu einem guten Ergebnis zu gelangen, das den Prozess beschleunigt, den Ausschuss informiert und Beteiligungsmöglichkeiten einräumt.

Protokollnotiz: Ratsherr Dr. Plinke verlässt um 17:17 Uhr die Sitzung.

Ratsherr Köster bezeichnet die für den Änderungsantrag 20226-01-02 vorgetragene Begründung als unzureichend und bittet um Erläuterung zum vorgesehenen zeitlichen Ablauf.

Protokollnotiz: Ratsherr Dr. Plinke nimmt ab 17:19 Uhr wieder an der Sitzung teil.

Ratsherr Tegethoff erklärt unter Bezugnahme auf den Redebeitrag von Ratsherr Kühn, dass aus seiner Sicht bereits jetzt mit der Vorbereitung der Modellierung der einzelnen Zielszenarien begonnen werden kann. Eine vorherige Ausarbeitung der Kriterien ist dafür nicht erforderlich. Es besteht die Erwartung an die Ausschussmitglieder als gewählte Vertreterinnen und Vertreter, die Ziele für den MEP zu setzen.

Für Ratsherr Pohler besteht nach dem Redebeitrag von Ratsherr Kühn der Eindruck, die Kompetenz dieses Ausschusses in gewisser Weise abzuschaffen. Die Mitglieder dieses Ausschusses sind als gewählte Vertreter des Rates für die im Ausschuss gefassten Beschlüsse und das daraus folgende Handeln der Verwaltung verantwortlich. Er stimmt Rats herr Tegethoff zu, größtmögliche Transparenz über die Bewertungskriterien zu erhalten.

Stadtbaurat Leuer erklärt, er hätte Verständnis für die Positionen der Fraktionen und Gruppen, wenn noch kein Zielsystem vorliegen und die Gutachter die Ziele vorgeben würden. Dies ist aber nicht der Fall. Es wurde ein Zielsystem beschlossen, alle Unterziele liegen vor. Jetzt ist es aus seiner Sicht Aufgabe des wissenschaftlichen Beirats und der Gutachter, mit der weitere Bearbeitung zu beginnen.

Er versichert, den Ausschussmitgliedern nicht nur ein Ergebnis zur Beschlussfassung vorzulegen, sondern eine transparente Lösung unter Teilnahme des Gutachters und Vertretern des wissenschaftlichen Beirats vorzustellen.

Die Stadtbezirksräte sind für Stadtbaurat Leuer ein wichtiges Organ. Der Zwischenbericht zum Abschluss der Analysephase wurde den Stadtbezirksräten übermittelt und auch diese Beschlussvorlage 22-20226-01 wird im Nachgang der Sitzung allen Stadtbezirksräten als Mitteilung zugehen. Es ist davon auszugehen, dass eine Anhörung der Stadtbezirksräte vor einer Beschlussfassung über den MEP erfolgen.

Stadtbaurat Leuer appelliert vor dem Hintergrund der gesetzten Ziele und hier insbesondere dem Ratsbeschluss zum Klimaschutz an diesen Ausschuss, den Beschluss zu fassen.

Ratsherr Pohler erklärt für die CDU-Fraktion, sowohl dem Änderungsantrag 23-20530 der Gruppe Die FRAKTION. BS, dem gemeinsamen Änderungsantrag 20226-01-01 von CDU- und FDP-Fraktion als auch dem gemeinsamen Änderungsantrag 20226-01-02 von SPD-Fraktion und Fraktion Bündnis90/DIE GRÜNEN zuzustimmen, da diese grundsätzlich einen Schritt in die richtige Richtung bedeuten. Dennoch weist er auf die Bedeutung hin, die Stadtbezirksräte eng zu beteiligen, wie dies die Verwaltung bereits selbst angekündigt hat.

Ausschussvorsitzende Ratsfrau Kluth verweist auf ein von Herrn Demirbas der Verwaltung zugeleitetes Dokument, in dem er Anmerkungen zu den der Beschlussvorlage 22-20226-01 angefügten Maßnahmenlisten vorgetragen hat. Sie bittet, die Anmerkungen in das Protokoll aufzunehmen.

Protokollnotiz:

- Anlage 1, Punkt 17

Wirtschaftsverkehr

Errichtung von Paketautomaten in Wohngebieten

In Abstimmung mit den Kurier-, Express- und Paketdienstleistern (KEP-Dienstleistern) werden dienstleisterübergreifende Paketautomaten eingerichtet. In Wohngebieten und Standorten entlang der Alltagswege werden Paketautomaten oder -stationen eingerichtet. Die Paketautomaten können mit unterschiedlichsten Funktionen ausgestattet (Liefer-, Einkaufs- und

Tauschservices) sein. Durch z. B. Kühl-, Tiefkühl- und Raumtemperaturfächern können auch Waren des täglichen Bedarfs angeliefert und kurzzeitig gelagert werden.

Ergänzung: Die Stationen müssen technisch so vorbereitet sein, dass sie auch von Mobilitätseingeschränkten Personen genutzt werden können; z. B. Anfahrbarkeit mit einem Rollstuhl, Kopfhöreranschluss mit Sprachausgabe.

- Anlage 1, Punkt 18

Alternative Antriebe

Elektrifizierung von dienstlichen Fahrzeugflotten

Die Stadt Braunschweig und ihre Beteiligungen stellen ihre eigenen Fuhrparke sukzessive auf elektrische Antriebe um, wie es auch das 2019 beschlossene Elektromobilitätskonzept vorsieht. Des Weiteren werden z. B. Kurier-, Express- und Paketdienstleister (KEP-Dienstleister), Sharing-Anbieter und weitere Unternehmen bei der Elektrifizierung des Fuhrparks unterstützt.

Ergänzung: Deaktivierung der Abschaltfunktion des AVAS.

- Anlage 1, Punkt 22

Alternative Antriebe

Konsequenter Ausbau der Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum

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.

Ergänzung: Die Stellflächen müssen eine ausreichende Größe haben, damit Rollstuhlfahrende die Möglichkeit haben ihr Fahrzeug zu verlassen und selbständig an die Säule heranzufahren können. Die Säule darf nicht von Pollern oder anderen Hindernisse umgeben sein. Der Automat muss unterfahrbar sein

- Anlage 3, Punkt 22

Fußverkehr

Qualitätsstandards für den Fußverkehr festlegen, umsetzen und nachrüsten

Für die Konzeption eines stadtweiten Fußwegenetzes werden auf den gängigen technischen Regelwerken (EFA, RAST, H BVA) beruhende Qualitätsstandards (in Bereichen wie Längsverkehr, Querungen, Barrierefreiheit, Führung mit dem Radverkehr etc.) für die Fußverkehrsinfrastruktur erarbeitet.

Ergänzung: Aufnahme der DIN 18040-3 Barrierefreiheit im öffentlichen Raum.

Ausschussvorsitzende Ratsfrau Kluth informiert über die Zusage der Verwaltung, die Anmerkungen für das weitere Verfahren aufzunehmen.

Ausschussvorsitzende Ratsfrau Kluth lässt zunächst über den Änderungsantrag 23-20530 abstimmen. Hiernach stellt sie die Änderungsanträge 20226-01-01 20226-01-02 zur Abstimmung. Abschließend lässt sie über die geänderte Beschlussvorlage 22-20226 ergänzt um den beschlossenen Änderungsantrag 20226-01-02 abstimmen.

Beschluss zu Änderungsantrag 23-20530:

Die Verwaltung wird beauftragt, die als Anlage beigefügten Zukunftsszenarien mit den jeweilig zugeordneten Maßnahmen als Handlungsrahmen des Mobilitätsentwicklungsplans zu prüfen.

Mit diesem Prüfauftrag wird keine Umsetzung der Maßnahmen beschlossen. Ziel des Prüfauftrages ist die Ermittlung der wirksamsten Maßnahmen, welche in einem finalen Zielszenario zusammengefasst werden. Das Zielszenario wird erneut zum Beschluss vorgelegt.

Vorab werden alle zur Beurteilung der Maßnahmen herangezogenen Bewertungskriterien und die konkreten quantitativen Ziele für alle strategischen Zielfelder und Unterziele des MEP aufgestellt und dem Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben zur Be-

schlussfassung vorgelegt.

Abstimmungsergebnis zu Änderungsantrag 23-20530:

dafür: 4 dagegen: 7 Enthaltungen: 0

Beschluss zu Änderungsantrag 20226-01-01:

(Änderungen zur Vorlage 22-20226-01 fett):

Die Verwaltung wird beauftragt, die als Anlage **an die Vorlage 22-20226-01 (Mobilitätsentwicklungsplan - Prüfauftrag Zukunftsszenarien)** beigefügten Zukunftsszenarien mit den jeweilig zugeordneten Maßnahmen als Handlungsrahmen des Mobilitätsentwicklungsplans zu prüfen.

Mit diesem Prüfauftrag wird keine Umsetzung der Maßnahmen beschlossen. Ziel des Prüfauftrages ist die Ermittlung der wirksamsten Maßnahmen, welche in einem finalen Zielszenario zusammengefasst werden. Das Zielszenario wird erneut zum Beschluss vorgelegt.

Die Verwaltung wird beauftragt, dem Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben die Bewertungskriterien („spezifische Bewertungsmethodik“), nach denen die Prüfung der jeweiligen Maßnahmen erfolgen soll, vor Beginn der Prüfung zur Beschlussfassung vorzulegen. In diesem Rahmen ist darzustellen, ob für die Verwaltung bei einzelnen Kriterien ein Beurteilungsspielraum besteht.

Die Verwaltung wird ferner beauftragt, dem Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben mitzuteilen, anhand welcher Kriterien die in der Vorlage genannte gesamtheitliche Wirkungsabschätzung der drei Zukunftsszenarien erfolgt und ob hierbei ein Beurteilungsspielraum der Verwaltung besteht.

Die Stadtbezirksräte sind durch Informationsveranstaltungen über die Ergebnisse der Prüfung und die konkreten Auswirkungen der Mobilität auf die Menschen im jeweiligen Stadtbezirk zu informieren. Im Rahmen der finalen Beschlussfassung sind die Stadtbezirksräte anzuhören.

Abstimmungsergebnis zu Änderungsantrag 20226-01-01:

dafür: 4 dagegen: 7 Enthaltungen: 0

Beschluss zu Änderungsantrag 20226-01-02:

Die Verwaltung wird beauftragt, die der Vorlage 22-20226-01 als Anlage beigefügten Zukunftsszenarien mit den jeweilig zugeordneten Maßnahmen als Handlungsrahmen des Mobilitätsentwicklungsplans zu prüfen.

Mit diesem Prüfauftrag wird keine Umsetzung der Maßnahmen beschlossen. Ziel des Prüfauftrages ist die Ermittlung der wirksamsten Maßnahmen, welche in einem finalen Zielszenario zusammengefasst werden. **Die Bewertungskriterien für die „wirksamsten Maßnahmen“ sind qualitativ und quantitativ darzustellen und dem AMTA möglichst vor der Sommerpause 2023 vorzulegen.** Das Zielszenario wird erneut zum Beschluss vorgelegt.

Abstimmungsergebnis zu Änderungsantrag 20226-01-02:

dafür: 10 dagegen: 0 Enthaltungen: 1

Beschluss zu Vorlage 22-20226-01 (geändert, ergänzt um den beschlossenen Änderungsantrag 20226-01-02):

Die Verwaltung wird beauftragt, die der Vorlage 22-20226-01 als Anlage beigefügten Zukunftsszenarien mit den jeweilig zugeordneten Maßnahmen als Handlungsrahmen des Mobilitätsentwicklungsplans zu prüfen.

Mit diesem Prüfauftrag wird keine Umsetzung der Maßnahmen beschlossen. Ziel des Prüfauftrages ist die Ermittlung der wirksamsten Maßnahmen, welche in einem finalen Zielszenario zusammengefasst werden. **Die Bewertungskriterien für die „wirksamsten Maßnahmen“ sind qualitativ und quantitativ darzustellen und dem AMTA möglichst vor der**

Sommerpause 2023 vorzulegen. Das Zielszenario wird erneut zum Beschluss vorgelegt.

Abstimmungsergebnis:

dafür: 10 dagegen: 1 Enthaltungen: 0

4. Anfragen

Es liegen keine Anfragen vor.

Die Ausschussvorsitzende Ratsfrau Kluth schließt die Sitzung um 17:40 Uhr.

gez. Kluth	gez. Leuer	gez. Herlitschke	gez. Ender
Kluth	Leuer	Herlitschke	Ender
- Vorsitz -	- Stadtbaurat -	- Stadtrat -	- Schriftführung -