

Betreff:

Mobilitätsentwicklungsplan - Strategische Hauptnetze

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

29.04.2024

Beratungsfolge

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben
(Entscheidung)

Sitzungstermin

30.04.2024

Status

Ö

Beschluss:

Den in der Anlage dargestellten strategischen Hauptnetzen für den Radverkehr, den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und den motorisierten Individualverkehr (MIV) als Bestandteil des Mobilitätsentwicklungsplanes 2035+ (MEP) wird zugestimmt.

Sachverhalt:

Beschlusskompetenz

Die Beschlusskompetenz des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben ergibt sich aus § 76 Abs. 3 Satz 1 NKomVG i. V. m. § 6 Nr. 2 lit. i der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei der Zustimmung zu den strategischen Hauptnetzen für den Radverkehr, den ÖPNV und den MIV als Bestandteil des MEP um einen Beschluss zur Festlegung grundlegender Ziele der Verkehrsplanung der Stadt Braunschweig, für den der Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben beschlusszuständig ist.

Hintergrund

Die Verwaltung stellte im Dezember 2022 in der Mitteilung 22-20048 den damaligen Arbeitsstand zu den strategischen Hauptnetzen vor.

Im Rahmen der weiteren Bearbeitung des MEP wurden übergeordnete strategische Hauptnetze für den Radverkehr, den ÖPNV und den MIV fortgeschrieben. Eine Tür-zu-Tür-Erschließung (allgemeines Straßennetz) wird damit nicht abgebildet, da z. B. Wohnstraßen nicht Bestandteil der Hauptnetze sind. Die Hauptnetze haben die Aufgabe, Verkehre gebündelt, verlässlich und attraktiv abzuwickeln.

Die Konkretisierung der strategischen Hauptnetze erfolgte mit der Maßnahmendiskussion in 2023 und wird mit der vorliegenden Beschlussvorlage final vorgelegt.

Fortschreibung des Arbeitsstandes

Mit Blick auf die gegenwärtige Netznutzung sowie auf perspektivische verkehrsplanerische Maßnahmen und den damit verbundenen Netzauswirkungen ergeben sich die nachfolgenden Änderungen/Konkretisierungen zum Arbeitsstand vom 05.12.2022. Die Änderungen können in der Anlage 2 nachvollzogen werden.

Strategisches Hauptnetz Rad

- (1) Aufnahme der Verbindung Hermann-Blenk-Straße in das Hapterschließungsnetz
- (2) Aufnahme der Verbindung Arndtstraße – Hugo-Luther-Straße – Frankfurter Straße in das Hauptverbindungsnetz

- (3) Aufnahme der Verbindung Lichtenberger Straße – Donaustraße (Hochspannungspark) in das Hauptverbindungsnetz
- (4) Neueinstufung der Verbindung An der Rothenburg – Donaustraße – Am Lehmanager in das Hapterschließungsnetz
- (5) Die Verbindung Lamme – Lehdorf ist ein FI-Weg und wird somit nicht im Hauptnetz Rad abgebildet
- (6) Aufnahme der B1 zwischen Lamme und Lehdorf in das Hapterschließungsnetz
- (7) Darstellung der Übergangspunkte zum regionalen Radverkehrskonzept

Wege der Feldmarkinteressenschaften (FI-Wege) werden in der Planung nicht berücksichtigt, da es sich hierbei um Wege handelt, die sich nicht im Eigentum der Stadt befinden und nicht gewidmet sind. Des Weiteren werden bedeutende Freizeitwege aufgeführt, aber nicht als Verbindung im Sinne des strategischen Hauptnetzes betrachtet, obwohl sie auch als solche genutzt werden können.

Das Veloroutennetz (Ziel- und Maßnahmenkatalog Radverkehr) ist in einer nachgelagerten Planung aus dem Hauptverbindungsnetz des strategischen Hauptnetzes Radverkehr abzuleiten.

Strategisches Hauptnetz ÖPNV

- (8) Darstellung der Planungskorridore des Stadtbahnausbaukonzeptes
- (9) Verbesserung der Erkennbarkeit von sich überlagernden Bus- und Stadtbahnlinien
- (10) Aufnahme der P+R-Standorte
- (11) Entfall der Darstellung der bestehenden Wendeschleifen (Stadtbahn)
- (12) Aufnahme der Verbindung Stobenstraße – Bohlweg – Ritterbrunnen in das Hapterschließungsnetz (Bus)
- (13) Aufnahme der Verbindung Watenbüttel Mitte – Völkenrode West in das Hauptergänzungsnetz (Bus)
- (14) Aufnahme der Durchfahrt Kralenriede in das Hauptergänzungsnetz (Bus)
- (15) Aufnahme der Verbindung Kanzlerfeld West - Lamme Ost in das Hauptergänzungsnetz (Bus)
- (16) Aufnahme der Verbindung Sachsenendamm – südliche Stadtausfahrt B 79 in das Hauptergänzungsnetz (Bus)
- (17) Aufnahme der Verbindung Hugo-Luther-Straße – Am Lehmanager in das Hauptergänzungsnetz (Bus)
- (18) Aufnahme der Hansestraße in das weitere Busnetz
- (19) Aufnahme der Durchfahrt Gewerbegebiet Wenden / Waller See sowie der Christian-Pommer-Straße in das weitere Busnetz
- (20) Aufnahme der Hermann-Blenk-Straße in das weitere Busnetz
- (21) Aufnahme der Thiedestraße südlich der Einmündung Rüningenstraße in das weitere Busnetz
- (22) Aufnahme der Verbindung Elbestraße – Timmerlahstraße in das weitere Busnetz (Busschleuse)
- (23) Nichteinordnung der Bechtsbütteler Straße in das weitere Busnetz

Das strategische Hauptnetz des öffentlichen Personennahverkehrs stellt den Status Quo des Busnetzes, des Stadtbahnnetzes sowie der Planungsvarianten des Stadtbahnausbaukonzeptes dar. Das Stadtbahnnetz und die dargestellten Planungsvarianten des Stadtbahnausbaukonzeptes basieren auf dem Grundsatzbeschluss aus 2017 (DS 17-03594) und neueren Beschlüssen. Die Teilprojekte des Stadtbahnausbaukonzeptes sind in der Projektbearbeitung unterschiedlich weit fortgeschritten. Aus Gründen der besseren Lesbarkeit werden die Trassen des Stadtbahnausbaukonzeptes im strategischen Hauptnetz einheitlich als Korridore mit den jeweilig derzeit bekannten Planungsvarianten dargestellt. Im Zuge der weiteren

Trassenplanungen in Verbindung mit politischen Beschlüssen können sich Änderungen ergeben.

Eine Weiterentwicklung des Busnetzes, mögliche Anpassungen aufgrund der neuen Bahnhaltepunkte sowie eine Entwicklung des Netzes aufgrund möglicher städtebaulicher Entwicklungen (z. B. der Bahnstadt) sind in den Hauptnetzen nicht enthalten. Sobald hieraus konkretere Anpassungsbedarfe entstehen, werden diese vorgenommen.

Strategisches Hauptnetz MIV

(24) Das regionale und überregionale Straßennetz wird analog zum Hauptnetz Radverkehr dargestellt

(25) Aufnahme der bestehenden P+R-Standorte

(26) Neueinordnung der Verbindung Sackweg – Mitgaustraße – Wodanstraße (Stadtstraße Nord) in das untergeordnete Straßennetz

(27) Neueinordnung der (Eck-) Verbindung Bienroder Straße – Am Flughafen in das untergeordnete Straßennetz

Weitere gestalterische Anpassungen wurden vorgenommen bzgl. der

- Hintergrundkarten
- Überschriften
- Legenden
- Quellenangaben und Planungsstand
- Maßstäbe
- Stadtgrenzen
- Einheitlichen Bezeichnung der Stadtteile
- Innenstadtausschnitte
- Allgemeine Lesbarkeit und Konsistenz der Hauptnetze

Es wird darauf hingewiesen, dass bei einer Überlagerung der einzelnen strategischen Hauptnetze Überschneidungen zwischen den Einzelnetzen (z. B. auf einer Straßenachse) sichtbar werden. Dies kann dazu führen, dass die gleichwertige Berücksichtigung aller Merkmale für jedes Hauptnetz nicht immer sichergestellt werden kann. Die Bedeutung der überlagerten Hauptnetze ist in Einzelfallentscheidungen auf der jeweils betrachteten Achse abzuwägen. Dieser Arbeitsschritt erfolgt nachgelagert bei der Umsetzung der jeweiligen MEP- oder Infrastrukturmaßnahme.

Die strategischen Hauptnetze werden bei wesentlichen Netzveränderungen infolge von städtebaulichen und verkehrlichen Planungen sowie politischen Beschlüssen fortgeschrieben.

Leuer

Anlage/n:

Anlage 1: Strategische Hauptnetze Rad, ÖPNV, MIV

Anlage 2: Änderungen Hauptnetze