

**Betreff:****Mobilitätsentwicklungsplan - Strategische Hauptnetze****Organisationseinheit:**

DEZERNAT III Stadtplanungs-, Verkehrs-, Tiefbau- und Baudezernat

**Datum:**

13.06.2024

**Adressat der Mitteilung:**

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 111 Hondelage-Volkmarode (zur Kenntnis)

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (zur Kenntnis)

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 120 Östliches Ringgebiet (zur Kenntnis)

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (zur Kenntnis)

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 211 Braunschweig-Süd (zur Kenntnis)

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 212 Südstadt-Rautheim-Mascherode (zur Kenntnis)

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 221 Weststadt (zur Kenntnis)

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 222 Südwest (zur Kenntnis)

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 310 Westliches Ringgebiet (zur Kenntnis)

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 321 Lehndorf-Watenbüttel (zur Kenntnis)

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 322 Nördliche Schunter-/Okeraue (zur Kenntnis)

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 330 Nordstadt-Schunterau (zur Kenntnis)

Mitteilungen außerhalb von Sitzungen (zur Kenntnis)

**Sachverhalt:**

Die dem Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben in seiner Sitzung am 28.05.2024 zur Beschlussfassung vorgelegte Vorlage 24-23510 wird den Stadtbezirksräten nebst dem beschlossenen Änderungsantrag 24-23510 -01 hiermit zur Kenntnis gegeben.

Leuer

**Anlage/n:**

Anlage 1: DS 24-23510

Anlage 2: DS 24-23510-01

**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 Haupterschließungsnetz
- (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 Lehlinger in das Haupterschließungsnetz
- (5) Die Verbindung Lamme – Lehndorf ist ein FI-Weg und wird somit nicht im Hauptnetz Rad abgebildet
- (6) Aufnahme der B1 zwischen Lamme und Lehndorf in das Haupterschließungsnetz
- (7) Darstellung der Übergangspunkte zum regionalen Radverkehrskonzept

Wege der Feldmarkinteressentschaften (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 Haupterschließungsnetz (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 Sachsendamm – südliche Stadtausfahrt B 79 in das Hauptergänzungsnetz (Bus)
- (17) Aufnahme der Verbindung Hugo-Luther-Straße – Am Lehlinger 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 Rüningensstraße 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 abzuwegen. 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

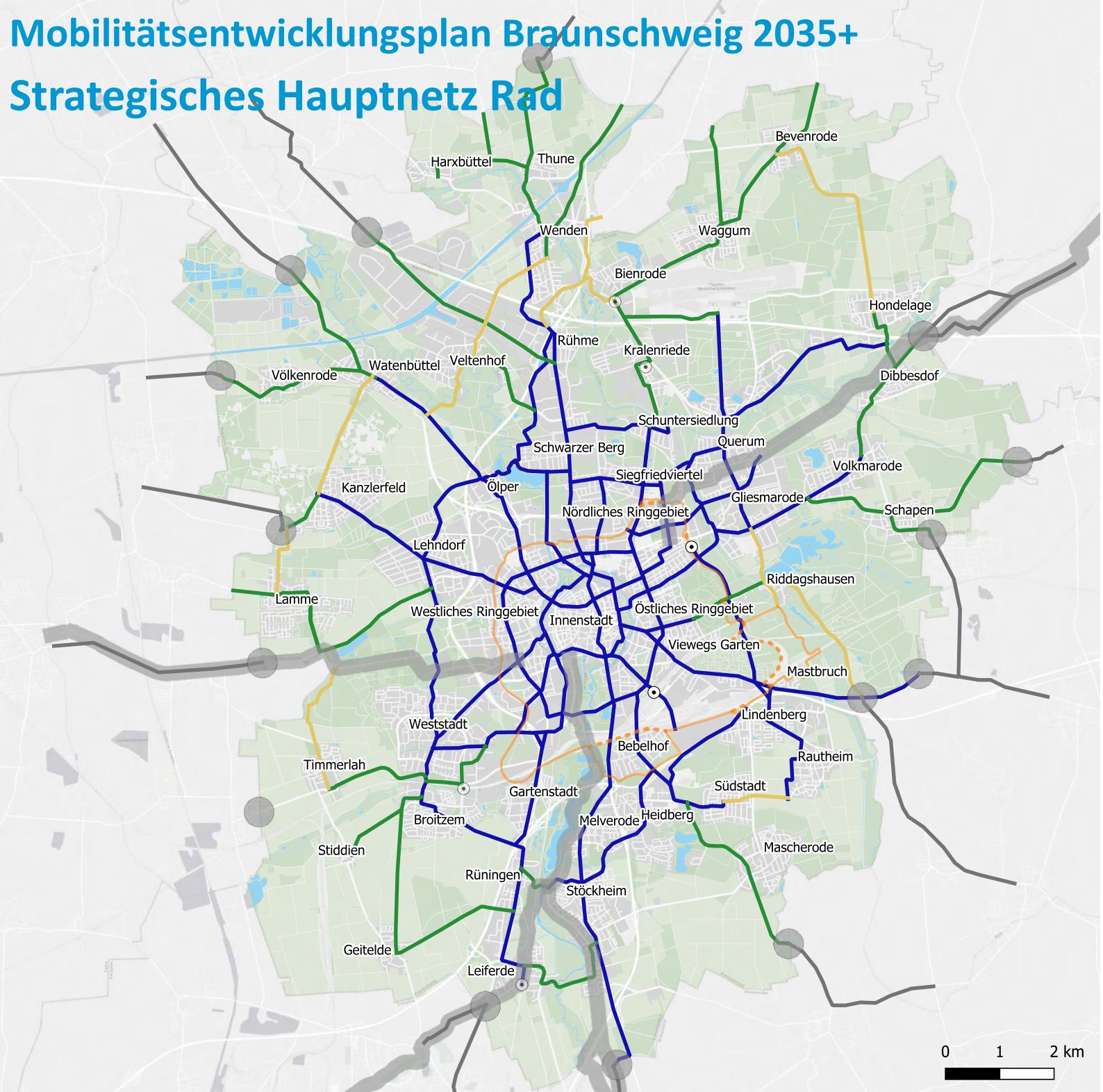
#### **Anlage/n:**

Anlage 1: Strategische Hauptnetze Rad, ÖPNV, MIV

Anlage 2: Änderungen Hauptnetze

# Mobilitätsentwicklungsplan Braunschweig 2035+

## Strategisches Hauptnetz Rad



### strategisches Hauptnetz

- Hauptverbindungsnetz
- Hauptschließungsnetz
- Hauptergänzungsnetz
  
- Planungskorridor Radschnellwegeverbindungen\*
- regionales Radverkehrsnetz (nachrichtlich übernommen)
- Übergabepunkt regionales Radverkehrskonzept

- SPNV Zugangsstelle
- SPNV Zugangsstelle geplant

### Hintergrundkarte

- Stadtgrenze
- Siedlungsfläche
- Industrie- und Gewerbefläche
- Gewässer
- Grünfläche
- landwirtschaftliche Fläche

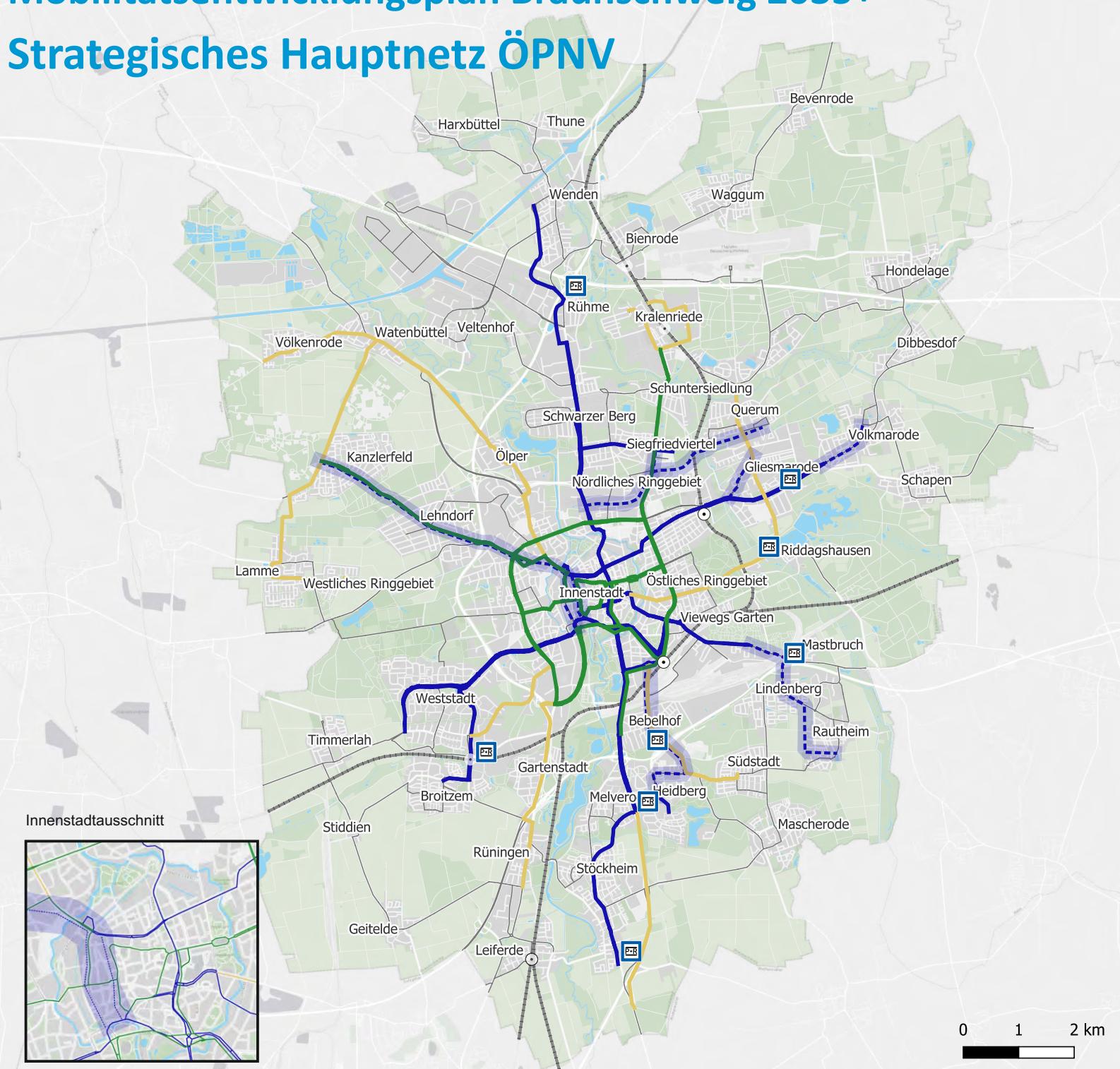
\*Planungsstand: Braunschweig-Wolfenbüttel: Vorbereitung Vergabe und Förderbescheid; Braunschweig-Lehe-Wolfsburg:Vorbereitung Förderantrag

### Ringgleis (nachrichtlich als Freizeitweg übernommen)

- aktuelle Führung Ringgleis
- geplante Führung Ringgleis

# Mobilitätsentwicklungsplan Braunschweig 2035+

## Strategisches Hauptnetz ÖPNV



### strategisches Hauptnetz

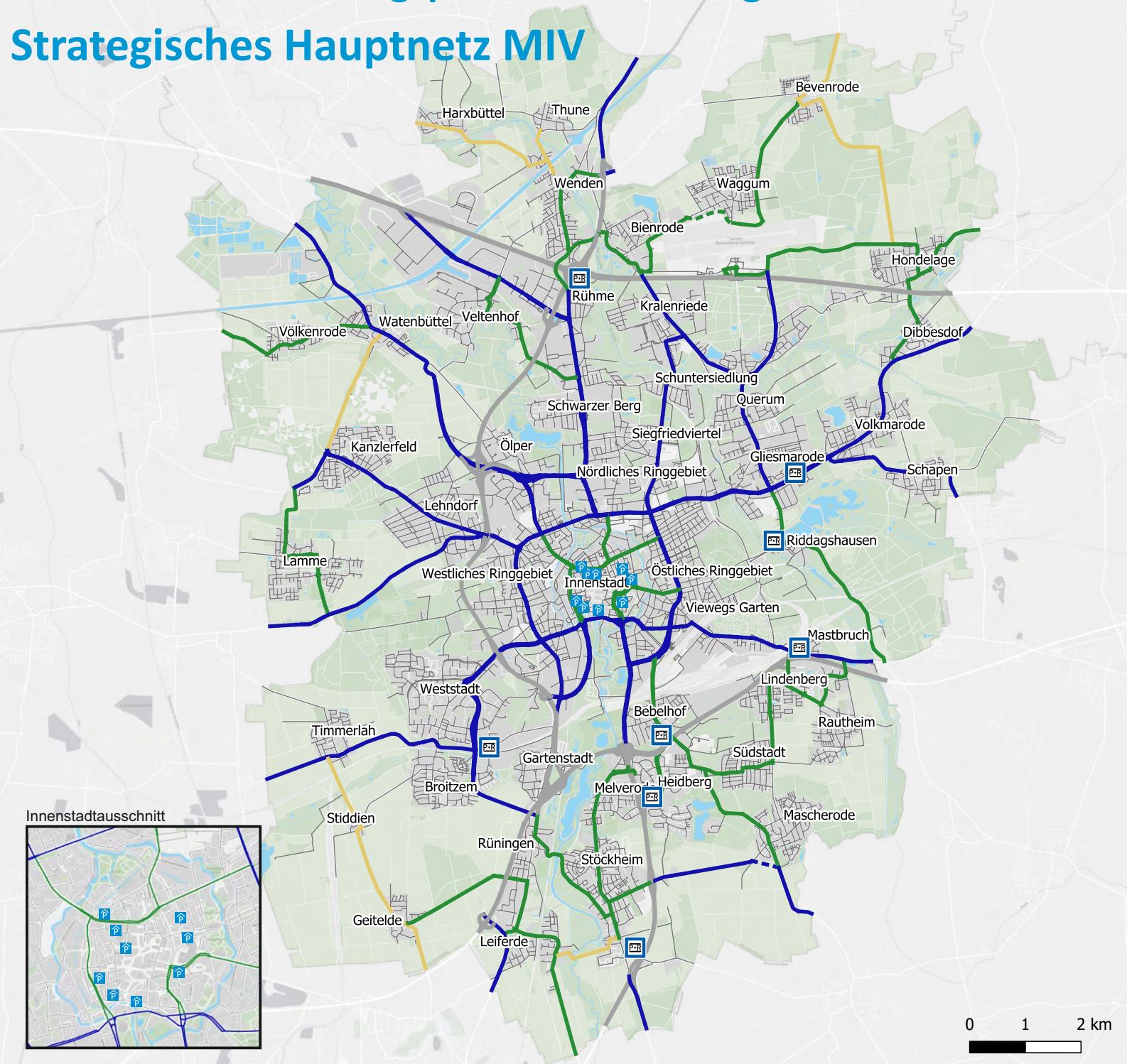
- Hauptverbindungsnetz (Stadtbahn)
- - - Stadtbahnausbaukonzept
- Haupterschließungsnetz (Bus)
- Hauptergänzungsnetz (Bus)
- weiteres Busnetz
- Netz des Schienenpersonenverkehrs
- SPNV Zugangsstelle
- SPNV Zugangsstelle geplant
- P&R-Anlage

### Hintergrundkarte

- Stadtgrenze
- Siedlungsfläche
- Industrie- und Gewerbefläche
- Gewässer
- Grünfläche
- landwirtschaftliche Fläche

# Mobilitätsentwicklungsplan Braunschweig 2035+

## Strategisches Hauptnetz MIV



### strategisches Hauptnetz

- Hauptverbindungsnetz
- Haupterschließungsnetz
- Hauptergänzungsnetz
- untergeordnetes Netz
- Hauptverbindungsnetz geplant
- - - Haupterschließungsnetz geplant
- regionales und überregionales Straßennetz

- Parkhaus Innenstadt
- P&R-Anlage

### Hintergrundkarte

- Stadtgrenze
- Siedlungsfläche
- Industrie- und Gewerbefläche
- Gewässer
- Grünfläche
- landwirtschaftliche Fläche

# Mobilitätsentwicklungsplan Braunschweig 2035+

## Strategisches Hauptnetz Rad



### strategisches Hauptnetz

- Hauptverbindungsnetz
- Haupterschließungsnetz
- Hauptergänzungsnetz

- Planungskorridor Radschnellwegeverbindingen\*
- regionales Radverkehrsnetz (nachrichtlich übernommen)
- (7) Übergabepunkt regionales Radverkehrskonzept (7)

- SPNV Zugangsstelle

- SPNV Zugangsstelle geplant

### Hintergrundkarte

- Stadtgrenze
- Siedlungsfläche
- Industrie- und Gewerbefläche
- Gewässer
- Grünfläche
- landwirtschaftliche Fläche

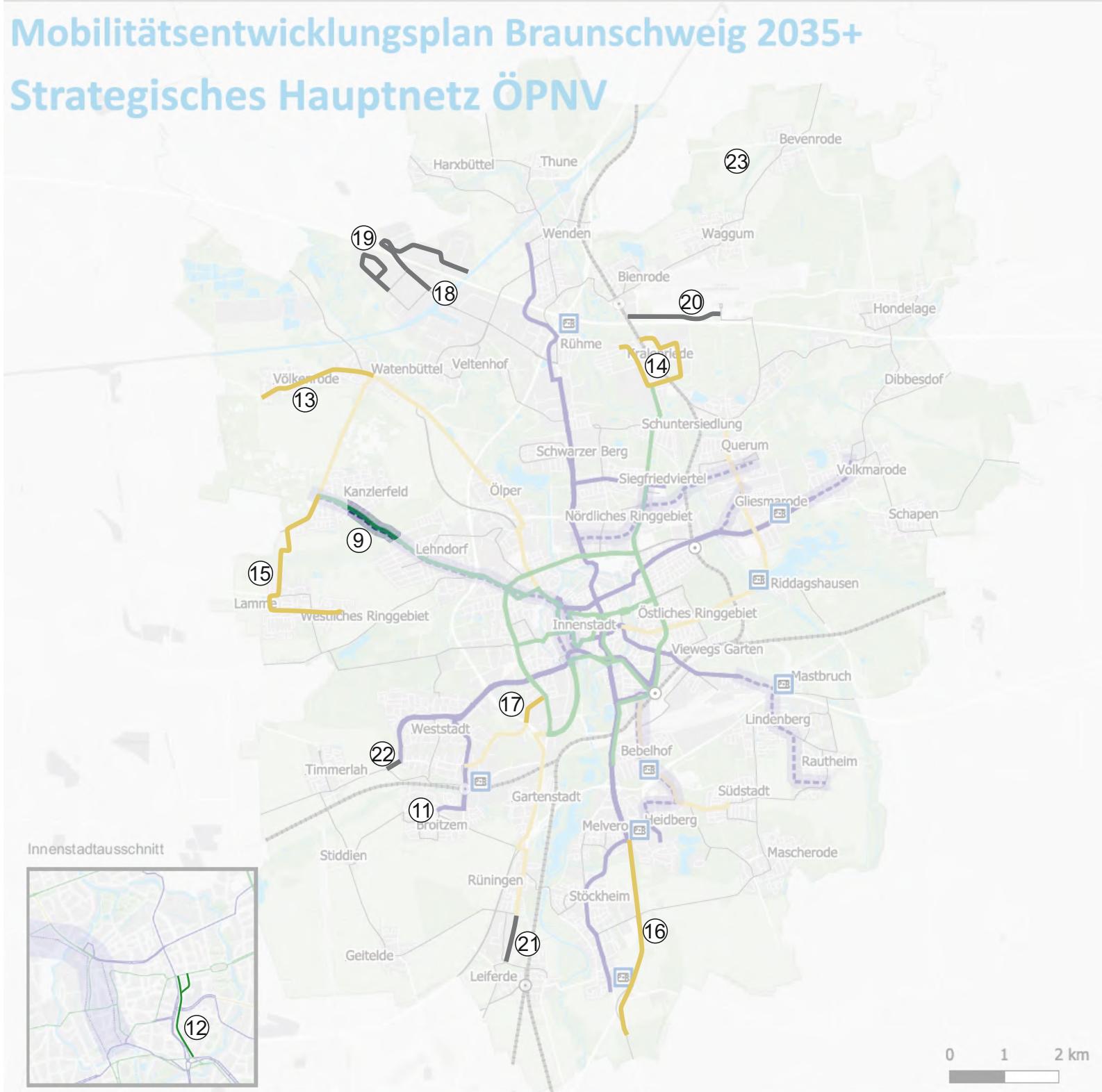
\*Planungsstand: Braunschweig-Wolfenbüttel: Vorbereitung Vergabe und Förderbescheid; Braunschweig-Lehe-Wolfsburg: Vorbereitung Förderantrag

### Ringgleis (nachrichtlich als Freizeitweg übernommen)

- aktuelle Führung Ringgleis
- geplante Führung Ringgleis

# Mobilitätsentwicklungsplan Braunschweig 2035+

## Strategisches Hauptnetz ÖPNV



### strategisches Hauptnetz

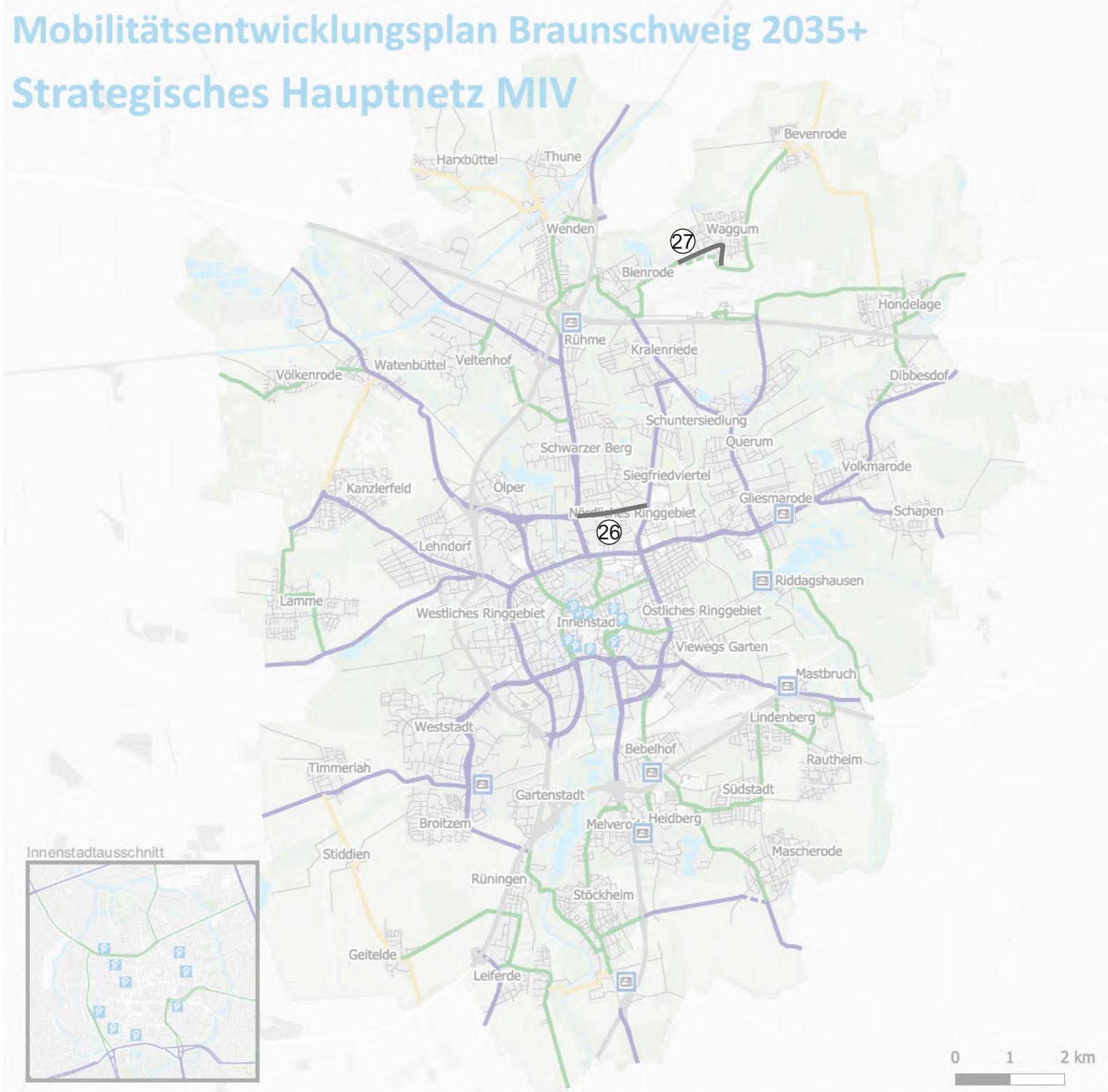
- Hauptverbindungsnetz (Stadtbahn)
- Stadtbahnausbaukonzept ⑧
- Hauptschließungsnetz (Bus)
- Hauptergänzungsnetz (Bus)
- weiteres Busnetz
- Netz des Schienenpersonenverkehrs
- SPNV Zugangsstelle
- SPNV Zugangsstelle geplant

### Hintergrundkarte

- Stadtgrenze
- Siedlungsfläche
- Industrie- und Gewerbefläche
- Gewässer
- Grünfläche
- landwirtschaftliche Fläche

Mobilitätsentwicklungsplan Braunschweig 2035+

Strategisches Hauptnetz MIV



## **strategisches Hauptnetz**

- Hauptverbindungsnetz
  - Hauptverschließungsnetz
  - Hauptergänzungsnetz
  - untergeordnetes Netz
  - Hauptverbindungsnetz geplant
  - Hauptverschließungsnetz geplant

## Hintergrundkarte

- Stadtgrenze
  - Siedlungsfläche
  - Industrie- und Gewerbegebiete
  - Gewässer
  - Grünfläche
  - landwirtschaftliche Fläche



Parkhaus Innenstadt



P&R-Anlage 25

Absender:

**SPD-Fraktion im Rat der Stadt /  
Fraktion Bündnis 90 - DIE GRÜNEN im  
Rat der Stadt**

**24-23510-01**

Antrag (öffentlich)

Betreff:

**Mobilitätsentwicklungsplan - Strategische Hauptnetze -  
Änderungsantrag**

Empfänger:

Stadt Braunschweig  
Der Oberbürgermeister

Datum:

28.05.2024

Beratungsfolge:

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben  
(Entscheidung)

Status

28.05.2024

Ö

**Beschlussvorschlag:**

Den in der Anlage zur Vorlage [24-23510](#) dargestellten strategischen Hauptnetzen für den Radverkehr, den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und den motorisierten Individualverkehr (MIV) als Bestandteil des Mobilitätsentwicklungsplans 2035+ (MEP) wird zugestimmt.

Der dargestellte Stand ist im Zuge der Evaluation des MEP mit dem Expertenkreis/der Begleitgruppe ab 2025 abzustimmen und fortzuschreiben, um aktuelle verkehrliche und gesellschaftliche Entwicklungen angemessen zu berücksichtigen.

Die Begleitgruppe wird nach dem Beschluss des MEP konstituiert und ersetzt die verschiedenen Gruppen (Expertenkreis, Lenkungskreis, Wissenschaftlicher Beirat) des Beteiligungsprozesses für den MEP. Einbezogen werden Vertretende u. a. aus der Wirtschaft, dem Handel und den Mobilitätsverbänden.

**Sachverhalt:**

Die Begründung erfolgt mündlich..

**Anlagen:**

Keine