

Absender:

**Gruppe Die FRAKTION. BS im Rat der
Stadt / Fraktion BIBS im Rat der Stadt**

24-24770-04

Antrag (öffentlich)

Betreff:

**Mobilitätsentwicklungsplan 2035+
Änderungsantrag zur Vorlage 24-24770**

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

17.02.2025

Beratungsfolge:

Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)

Status

18.02.2025

Ö

Beschlussvorschlag:

In dem Vorschlag der Verwaltung werden die neuen Punkte 3. bis 6. aufgenommen. Die fortlaufende Nummerierung wird entsprechend angepasst.

1. Der Mobilitätsentwicklungsplan 2035+ wird als ganzheitliche und strategische Planungsgrundlage der Verwaltung zustimmend zur Kenntnis genommen.
2. Die Verwaltung wird im Rahmen der verfügbaren Ressourcen beauftragt, die 88 Maßnahmen aus dem Zielszenario 2035 zu konkretisieren und koordiniert umzusetzen. Vor der jeweiligen Umsetzung sind die Maßnahmen den Ratsgremien zur Entscheidung vorzulegen.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, konkrete Maßnahmen zur Optimierung des Mobilitätsentwicklungsplans zu erarbeiten und dem Rat in spätestens 6 Monaten vorzulegen, so dass das Erreichen des Zielszenarios nicht von äußeren Effekten abhängig ist, die nicht in der Planungshoheit der Stadt liegen. Die Berechnungen für den zu erwartenden Modal Split werden aktualisiert, ebenso wie die der THG-Reduktionen.
4. Die folgenden Beschreibungen in der Anlage 3 „Maßnahmentabelle“ werden durch die ursprünglich vom AMTA zur Prüfung beschlossenen Maßnahmenbeschreibungen (siehe Anlage 1) ganz bzw. teilweise ersetzt:
 - a. R10: Qualitätssicherung für Radwege
 - b. A1: Konsequenter Ausbau der Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum
 - c. P1: Erarbeitung einer städtischen Stellplatzsatzung
 - d. P4: Parkraum-Bedarfsprüfung
5. Die folgenden Beschreibungen in der Anlage 3 „Maßnahmentabelle“ werden durch die Maßnahmenbeschreibungen in Anlage 2 ersetzt:
 - a. R2: Umgestaltung von Innenstädten
 - b. K7: Konzept zur Verlagerung des Durchgangsverkehrs (z.B. Verkehrsuntersuchung Bohlweg)
 - c. P2: Planung von Quartiersgaragen in Neubaugebieten forcieren und Nachrüstung in Bestandsquartieren prüfen

6. Prüfung und Planung einer Umgestaltung der Güldenstraße mit Sackgassenbildung in Höhe Ein- und Ausfahrten Tiefgarage Eiermarkt und einspurigen Restverkehr, dabei Durchlass für den ÖPNV. Prüfung und Planung einer Sackgassenbildung der Breiten Straße zwischen Kaffee- und Mummetwete sowie der Gördelingerstraße / Brabandtstraße im Bereich Altstadtmarkt, auch hier Durchlass für den ÖPNV (siehe Anlage 2).

Die Verwaltung wird beauftragt, den Fortschritt der Maßnahmenumsetzung zu untersuchen und den politischen Gremien, den Bürgerinnen und Bürgern sowie den Interessensträgern zu berichten. Mit den Ergebnissen und gewonnenen Erkenntnissen wird iterativ die Zielerreichung kontrolliert. Bei sich verändernden Mobilitätsanforderungen wird auf neue Herausforderungen reagiert und unter Einbeziehung der relevanten Akteure neue Lösungen entwickelt.

Sachverhalt:

Mit dem Beschluss 23-22068 hat der AMTA der Verwaltung auferlegt, im Rahmen der Prüfung des Zielszenarios die vorgeschlagenen Maßnahmen nachzuschärfen, um die THG-Reduktion zu erreichen, die das Integrierte Klimaschutzkonzept vorsieht. Die Verwaltung hat mit der Beschlussvorlage 23-22068 die folgenden Maßnahmen benannt, deren Verschärfung sie für besonders geeignet hält, um im Zuge der weiteren Ausgestaltung des Zielszenarios eine Optimierung der Treibhausgasreduktion zu erreichen:

- Umgestaltung von Innenstadtstraßen
- Ausbau des Radverkehrsnetzes
- Qualitätsstandards im Radverkehr umsetzen
- Bau der geplanten Radschnellwege
- Konsequenter Ausbau der Ladeinfrastruktur
- Elektrifizierung des ÖPNV
- Verlagerung des Durchgangsverkehrs
- Etablierung einer städtischen Stellplatzsatzung
- Bau von Quartiersgaragen
- Konsequentes Parkraummanagement
- Verbesserungen des Tarifsystems ÖPNV
- Leitbild der 15 Minuten-Stadt (Fußverkehr)
- Neuaufteilung der Verkehrsräume

Entgegen ihrer Ankündigung hat die Verwaltung die benannten Maßnahmen im nun vorgeschlagenen Mobilitätsentwicklungsplan von einer Ausnahme abgesehen nicht nachgeschärft. Teilweise wurden die Maßnahmen sogar weniger verbindlich formuliert als im Prüfauftrag.

Mit dem vorgelegten Plan verfehlt die Verwaltung die Zielmarke von 67 % THG-Reduktion (vgl. S. 60). Eine Optimierung der THG-Reduktion ist nicht zu erkennen. Lediglich ein

hypothetisches Zielszenario 2035 Plus umfasst Maßnahmen und Entwicklungen, die ein Erreichen des Ziels ermöglichen würden. Dieses Szenario steht jedoch nicht zur Abstimmung.

Als weiterer Grund für die Nichteinhaltung der 67% THG-Reduktion kommt hinzu, dass die Umsetzung des 2020 beschlossenen Ziele- und Maßnahmenkatalogs „Radverkehr in Braunschweig“ (20-13342-02) für die Berechnungen vorausgesetzt sind. Dieses Ziel wird leider bei weitem verfehlt. Seit 2020 sind von den geplanten 35 km Radwegeneu- und Ausbau bis 2030 erst 1,75 km umgesetzt (5. Kompaktbericht 2024 zur Umsetzung des Ziele- und Maßnahmenkatalogs „Radverkehr in Braunschweig“).

Da die Verwaltung den Beschluss des AMTA 23-22068 nicht umgesetzt hat und stattdessen beabsichtigt, das THG-Reduktionsziel nicht einzuhalten, muss der Rat die Verwaltung beauftragen, weiterreichende Maßnahmen im Sinne der bisherigen Beschlüsse seiner Gremien zu ergreifen.

Geeignete Maßnahmen sind der Verwaltung zum Teil bekannt. Sie wurden jedoch als Teil des hypothetischen Zielszenarios 2035 Plus bewusst außen vor gelassen. Es handelt sich um eine Nachschärfung der zu beschließenden Maßnahmen. Zu ihnen gehören u.a. ein konsequenter Ausbau des Veloroutennetzes, eine ganztägige Taktverdichtung im ÖPNV und ein stärkerer Ausbau der Ladeinfrastruktur als im Zielszenario 2035+ vorgesehen (vgl. S. 60). Während andere Maßnahmen des Zielszenarios 2035 Plus tatsächlich außerhalb der Planungshoheit der Stadt Braunschweig liegen, ist nicht ersichtlich, aus welchen Gründen die Stadt Braunschweig nicht einmal diejenigen Maßnahmen ergreifen will, mit denen sie selbst einen Beitrag dazu leisten kann, ihre Klimaschutzziele zu erreichen. Daher schlagen wir vor, mit dem im Beschlussvorschlag eingefügten 3. Punkt die Verwaltung zu verpflichten, ihren vorhandenen Gestaltungsspielraum zu nutzen, um die ihr auferlegten Beschlüsse umzusetzen.

In jedem Fall kommen für eine Nachschärfung der Maßnahmen diejenigen in Frage, die die Verwaltung ursprünglich selbst dafür vorgeschlagen hat. Der im Beschlussvorschlag eingefügte 4. Punkt betrifft diese Maßnahmen, indem er vage Vorgaben, die gegenüber dem Prüfauftrag gelockert wurden, in ihrer ursprünglichen, konkreten Form wiederherstellt (R10, A1, P1, P4). Der 5. Punkt greift die von der Verwaltung benannten Maßnahmen auf und weitet ihren Wirkungskreis aus (K7) bzw. schreibt vor, reine Prüfaufträge tatsächlich umzusetzen (R2, P2).

Als 6. Punkt wird die Prüfung und Planung einer einstreifigen Straßenführung der Güldenstraße in beide Richtungen und zusätzlich einer Sackgassenbildung mit Durchlass für den ÖPNV im Verlauf der Güldenstraße ergänzt. Damit würde die Güldenstraße unterbrochen. Diese Maßnahmen würden sowohl den Verkehrsfluss der Güldenstraße vermindern als auch die Anbindung an die Innenstadt der Wohngebiete im Bereich der westlichen Oker für Fußgänger deutlich verbessern (K7).

Weiterhin werden Sackgassenbildungen der Breiten Straße und Gördelerstraße / Brabandtstraße im Bereich Altstadtmarkt (dabei Durchlass für den ÖPNV) geprüft und geplant.

Diese Maßnahmen dienen der Verlagerung des Durchgangsverkehrs.

Anlagen:

Ursprüngliche Maßnahmen (Anlage 1)
Weitergehende Maßnahmen (Anlage 2)