

Betreff:
Mobilitätsentwicklungsplan - Sachstand Strategische Hauptnetze

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	<i>Datum:</i> 05.12.2022
--	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis)	06.12.2022	Ö

Sachverhalt:

Mit Beschluss vom 18.06.2019 (DS 19-11030) wurde die Verwaltung mit der Erstellung des Mobilitätsentwicklungsplans Braunschweig 2035+ (MEP) beauftragt. Nach einer europaweiten Ausschreibung wurde zum 01.04.2020 das Planungsbüro Planersocietät in Zusammenarbeit mit urbanista und WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH (WVI) beauftragt.

Um Transparenz in den Prozessen des MEP zu gewähren, stellt die Verwaltung die aktuellen Arbeitsstände zu den strategischen Hauptnetzen vor. Die Konkretisierung der strategischen Hauptnetze erfolgt mit der Maßnahmendiskussion in 2023 und wird final mit dem Zielszenario vorgelegt.

Strategische Hauptnetze:

Im Rahmen der Erarbeitung des MEP wurden übergeordnete, strategische Hauptnetze für den Radverkehr, den Öffentlichen Personennahverkehr und den Motorisierten Individualverkehr erstellt. Das Ziel von strategischen Hauptnetzen ist es strategische Hauptachsen zu definieren, auf denen die Verkehre gebündelt und gelenkt werden. Dabei dienen die strategischen Hauptnetze nicht der grundsätzlichen Tür-zu-Tür-Erschließung (allgemeines Straßennetz), sondern der übergeordneten Erreichbarkeit und Durchlässigkeit im Stadtverkehr. Damit ermöglichen die Hauptachsen schnelle und möglichst direkte Verbindungen zwischen Quellen und Zielen. Der Durchgangsverkehr, der nicht der Erschließung dient, wird umgeleitet und Wohngebiete entlastet. Zugleich priorisiert das strategische Hauptnetz zukünftige verkehrliche Maßnahmen und ermöglicht die Festlegung beispielsweise von standardisierten Ausbaukriterien oder Rahmenbedingungen der Sanierung und Reinigung/Winterdienst.

Methodik:

Jedes der strategischen Hauptnetze priorisiert Routen nach dem Prinzip von Hauptverbindungs-, Hapterschließungs-, Hauptergänzungsnetz (Arbeitstitel), mit folgenden Zielen:

- Ein Hauptverbindungsnetz steht für prioritär stark nachgefragte Verbindungen in radialer und tangentialer Anordnung, bei welchen die Verbindungsfunktion deutlich überwiegt. Diese sollten besonders schnellen und zügigen Verkehrsfluss ermöglichen.
- Das Hapterschließungsnetz bindet Stadtteile mit weniger Einwohnern an. Es führt auf möglichst direkten Weg auf das Hautverbindungsnetz.
- Das Hauptergänzungsnetz bedient noch weniger nachgefragte Verbindungen und Lückenschlüsse.

Im ersten Schritt wurde ein Wunschliniennetz erarbeitet. Dieses basiert auf der Identifikation relevanter Quellen und Ziele im Stadtgebiet und dem Umland. So wurden Stadtteilzentren,

Arbeitsplatzschwerpunkte (wichtige Wirtschafts-/Verwaltungsstandorte), Bildungseinrichtungen, Bahnhöfe, Versorgungseinrichtungen, Kultur-, Sport- und Freizeiteinrichtungen als entsprechende Ziele aufgenommen. Die Rückmeldungen aus den öffentlichen Beteiligungen und Arbeitskreisen haben das Wunschliniennetz ergänzt. Mit der Bündelung der wesentlichen Quell-Zielbeziehungen wurde die Wegeachsen auf das bestehende Infrastrukturnetz umgelegt. In der Folge werden identifizierte Netzlücken im Rahmen von Infrastrukturmaßnahmen im weiteren Prozess aufgenommen.

Besonderheit des Radverkehrs:

Wege der Feldmarkinteressenschaften (FI-Wege) werden in der Planung nicht berücksichtigt, da es sich hierbei um nicht öffentliche Wege handelt. 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 Velorouten-Netz (Ziel- und Maßnahmenkatalog Radverkehr) wird Teil des Hauptverbindungsnetzes.

Besonderheit ÖPNV:

Die Linienverläufe der Stadtbahn werden für die zukünftige Darstellung eines Liniennetzes durch das Stadtbahnausbaukonzept ergänzt. Um den Diskussionen nicht vorzugreifen, wird das Netz auf Basis des Grundsatzbeschlusses von 2017 (DS 17-03594) mit allen Varianten abgebildet. Neuere Beschlüsse zu Trassenverläufen werden berücksichtigt.

Ausblick:

Im nächsten Schritt wird der derzeitige Arbeitsstand der strategischen Hauptnetze unter anderem auf folgende Aspekte geprüft und angepasst:

- Regionales Verbindungsnetz
- Einheitliche Gestaltung (Darstellung)
- Einbindung von Verknüpfungspunkten z.B. P+R
- Anbindung aller Stadtteile an die strategischen Hauptnetze

Im Weiteren erfolgt eine Überlagerung der drei strategischen Hauptnetze, um die Konfliktpunkte zwischen den Verkehrsträgern zu identifizieren. Diesem Arbeitsschritt folgend, kann es zur Veränderung der Achsenverläufe kommen, um mehr Verkehrssicherheit und Komfort für die Verkehrsteilnehmenden zu gewährleisten.

Die Harmonisierung der Maßnahmen und der strategischen Hauptnetze erfolgt unter anderem im Rahmen der Verkehrsmodellierung (Verkehrsmodell). So wird das überlagerte strategische Hauptnetz auf seine Leistungsfähigkeit geprüft.

Mitte 2023 werden die überarbeiteten strategischen Hauptnetze erneut vorgelegt. Die Fertigstellung des beschlussfähigen MEP ist Ende 2023 geplant.

Leuer

Anlage/n:

Anlage 1 - Arbeitsstand: Strategisches Hauptnetz ÖV

Anlage 2 - Arbeitsstand: Strategisches Hauptnetz Radverkehr

Anlage 3 - Arbeitsstand: Strategisches Hauptnetz MIV