

**Beschlussvorlage Nr. 021/2018**

Fachbereich 42

**öffentlich**

17.01.2018

Betreff: **Mobilitätskonzept 2030 der Stadt Garbsen**

Beratungsfolge	verhandelt		Beschluss		
	am:	TOP	ja	nein	Enthalt.
Ortsrat Berenbostel	06.02.2018				
Ortsrat Horst	06.02.2018				
Ortsrat Garbsen	07.02.2018				
Ortsrat Osterwald	07.02.2018				
Ausschuss für Umwelt und Stadtentwicklung	21.02.2018				
Verwaltungsausschuss	28.02.2018				
Rat	05.03.2018				

Finanzielle Auswirkungen                      ja        nein                     

**Beschlussvorschlag:**

Der Rat der Stadt nimmt das als Anlage beigefügte Mobilitätskonzept 2030 zustimmend zur Kenntnis und fasst insbesondere folgende Beschlüsse:

1.)

Die vorgeschlagenen Maßnahmen für die einzelnen Stadtteile (Seiten 163 bis 215 des Berichtes) sollen unter Berücksichtigung der Realisierbarkeit und der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel von der Verwaltung sukzessive umgesetzt werden.

2.)

Die Verkehrsmittelwahl (modal split) soll bis zum Jahr 2030 durch geeignete Maßnahmen zugunsten des sogenannten „Umweltverbundes“ beeinflusst werden.

Eine Absenkung des Anteils des Kraftfahrzeugverkehrs von derzeit 55 % auf zukünftig 50 % wird entsprechend dem Zielszenario 2030 angestrebt, um die Zusatzbelastungen auf den Hauptverkehrsstraßen durch die städtischen Entwicklungen und der allgemeinen Verkehrszunahme in einem erträglichen Rahmen zu halten.

Vorlage und eventuelle Anlagen können eingesehen werden unter:

[www.garbsen.de](http://www.garbsen.de) → Servicelink → Ratsinformation → Recherche  
→ Kategorie → Vorlage → Suchbegriff (Vorlagen-Nr./Betreff)

## **Sachverhalt (Auszug Endbericht):**

Das **Mobilitätskonzept Garbsen 2030** zeigt auf der Ebene der Flächennutzungsplanung die künftige programmatische Ausrichtung der städtischen Mobilitätsplanung. Es beschreibt die notwendigen verkehrsplanerischen Maßnahmen vor dem Hintergrund der gesellschaftlichen Herausforderungen der nächsten Jahre. Es zeigt Wege auf, wie diese Herausforderungen bewältigt werden können und gibt Empfehlungen, wie die städtische Mobilität zukunftsgerichtet gestaltet werden kann. Dies gilt insbesondere für die Anforderungen des Klima- und Umweltschutzes, des demografischen Wandels, des insgesamt veränderten Mobilitätsverhaltens oder die künftige Rolle der E-Mobilität. Ziel des Mobilitätskonzeptes Garbsen 2030 ist die integrierte Betrachtung aller Verkehrsmittel im gesamten Stadtgebiet. Die Mobilitätsentwicklung wird dabei in engem Zusammenhang mit der städtebaulichen Entwicklung gesehen.

Zur Ermittlung des derzeitigen Verkehrsverhaltens der Bürgerinnen und Bürger von Garbsen ist im Juni 2016 eine **Haushaltsbefragung** zur Mobilität durchgeführt worden. Es hat sich gezeigt, dass sich der Modal Split auf Anteile an den Wegen im Kraftfahrzeugverkehr von 55%, im Öffentlichen Personennahverkehr von 14%, im Radverkehr von 21% und im Fußverkehr von 10% verteilt. Der Radverkehrsanteil ist damit in Garbsen vergleichsweise hoch, die Stadt liegt hier in etwa gleichauf mit der Stadt Hannover (19%) und deutlich über dem Durchschnitt des Umlandes von Hannover bzw. dem Bundesdurchschnitt.

Die allgemeine **Verkehrsentwicklung** in Deutschland ist geprägt von einer Veränderung der Mobilität und der Fahrleistung. So wird die Motorisierung der Einwohner in den nächsten Jahren nur noch geringfügig ansteigen. Auch für die Fahrleistungen im Pkw-Verkehr wird bis 2025 nur noch ein geringer Anstieg prognostiziert. Aus der Motorisierungs- und Fahrleistungsentwicklung lässt sich bis zum Zielhorizont des Mobilitätskonzeptes für Garbsen in 2030 ein leichter Anstieg des Pkw-Verkehrs von etwa 5% ableiten, wenn nicht gegengesteuert wird. Eine wichtige Rolle bei der Verkehrsentwicklung spielt die zukünftige Wahl des Verkehrsmittels, die einerseits von der Größe der Stadt und andererseits von der Verfügbarkeit an Verkehrsmitteln und deren Nutzungsqualität bestimmt wird. Für die Stadt Garbsen wird das Ziel einer Verlagerung von Fahrten mit dem Kraftfahrzeug auf den Radverkehr, auf den Fußverkehr und auf den Öffentlichen Personennahverkehr weiter verfolgt, da die Voraussetzungen hierfür günstig sind.

Die vom Ingenieurbüro Schubert im Jahre 2014 durchgeführten **Verkehrserhebungen** zeigen bezüglich der Verkehrsentwicklung ein uneinheitliches Bild: Verkehrszunahmen auf den Hauptachsen stehen stagnierenden oder in der Tendenz rückläufigen Verkehrszahlen in den Ortsteilen abseits der Hauptströme des Verkehrs gegenüber. Die am stärksten belastete Straße ist die B 6 mit bis zu 33.000 Kfz/24h.

Zur Abschätzung des künftigen Verkehrsaufkommens in Garbsen im Jahr 2030 ist die **Verkehrsprognose** in zwei Szenarien aufgebaut worden. Das Trendszenario zeigt die Entwicklung, wenn nicht aktiv gegengesteuert wird (Prognosenußfall), während das Zielszenario von einer Reduzierung des Anteils der Wege mit dem Kraftfahrzeug ausgeht. Es wird deutlich, dass insbesondere im Zuge der übergeordneten Hauptverkehrsstraßen wie der B 6, der Gutenbergstraße oder der Havelser Straße mit Verkehrszunahmen zu rechnen ist, die – je nach Szenario – mehr oder weniger stark ausfallen. Im Bereich der des untergeordneten und im Wesentlichen für den Binnenverkehr relevanten Straßennetzes zeigt sich im Zielszenario hingegen eine Stagnation oder sogar ein leichter Rückgang der Verkehrsbelastung.

Im **Straßennetz** konnten durch den in den letzten Jahren erfolgten Ausbau von innerörtlichen Entlastungsstraßen wie der Gutenbergstraße, der Europa-Allee und der Wreschener Allee Verkehre mit dem Kraftfahrzeug gebündelt und sensible innerörtliche Bereiche entlastet werden. Ein wesentlicher Engpass bleibt die B 6, die das Stadtgebiet durchschneidet und insbesondere den Stadtteil Berenbostel abtrennt. Die verkehrliche Entlastung des Zentrums von Berenbostel und der Roten Reihe ist eine wichtige Aufgabe der Zukunft. Die Weiterführung der Langenhagener Straße nach Engelbostel liegt deshalb weiter im Interesse der Stadt Garbsen.

Der **ÖPNV** wird in Garbsen zukünftig an Attraktivität gewinnen. Die Verlängerung der Stadtbahnlinie 4 nach Garbsen-Mitte ist dabei von hoher Bedeutung. Zum einen erschließt sie einen weiteren Teil des Siedlungsgebietes und mehr Bürgerinnen und Bürger von Garbsen haben einen direkteren Zugang zur Stadtbahn, zum anderen trägt sie in einem hohen Maße dazu bei, Garbsens neue Mitte attraktiver werden zu lassen und als Stadtzentrum erkannt zu werden. Die Anbindungsqualität im Linienbusverkehr des Stadtteils Berenbostel und des Maschinenbaucampus kann durch die Einrichtung einer Ringbuslinie verbessert werden. Zudem können die Reisezeiten verkürzt werden. Der vorgeschlagene Verlauf der Ringbuslinie sieht zudem eine direkte Anbindung des Maschinenbaucampus an die Stadtbahn im Bereich der Stadtbahnstation „Auf der Horst – Friedhof“ vor. Die Einrichtung von Mobilitätsstationen an der derzeitigen Endstation am Planetencenter und an der zukünftigen Endstation der Stadtbahn in Garbsen-Mitte ermöglicht eine bessere Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsmittel und insbesondere des Carsharing. Sie kann zur Steigerung der Attraktivität und somit zur Förderung des Umweltverbundes beitragen und individuelle Mobilität ohne eigenes Auto unterstützen.

Der **Radverkehr** hat durch den Ausbau von Radverkehrsanlagen in den vergangenen Jahren an Attraktivität gewonnen, was sich auch im Verkehrsverhalten der Bürgerinnen und Bürger von Garbsen widerspiegelt. Aufbauend auf dem vorhandenen Radverkehrsnetz der Stadt Garbsen, welches bisher keine Differenzierung der Routen vorsah, ist ein Radverkehrskonzept erarbeitet worden, das sich in Haupt- und Nebenrouten gliedert und insbesondere auf die Förderung des Alltagsradverkehrs abzielt. Auf Basis wichtiger Ziele wie Schulen, Arbeitgeber oder Einkaufsbereiche sind Routen ermittelt worden, die eine direkte Verknüpfung der Stadtteile vorsehen. Regionale Radrouten ergänzen das Netz für den Freizeitverkehr. Die überörtliche Verbindung nach Hannover soll mittelfristig durch den Bau eines Radschnellweges verbessert werden. Für das Radverkehrsnetz werden Qualitätsstandards definiert, die sukzessive umgesetzt werden sollten. Neben der Infrastruktur auf der Strecke spielt auch das Abstellen des Fahrrades am Zielpunkt sowie am Wohnort eine wichtige Rolle.

Ergänzend zur großmaßstäblichen Betrachtung des gesamten Stadtgebietes ist das Augenmerk auch auf jeden einzelnen Stadtteil gelegt worden. Insbesondere unter dem Aspekt der **Nahmobilität** zu Fuß und mit dem Rad werden hier Verbesserungsvorschläge gemacht. Durch Ortsbegehungen und Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgte eine umfassende Bestandsanalyse, auf deren Basis gezielt Maßnahmen für die Verbesserung der verkehrlichen Situation „vor Ort“ entwickelt wurden. Die Maßnahmen sollen zu einer Attraktivitätssteigerung der Stadtteile und hier vor allem der zentralen Bereiche in den Stadtteilen beitragen.

Insgesamt erhält die Stadt Garbsen mit dem Mobilitätskonzept 2030 einen umfassenden Leitfaden für eine zukunftsfähige Mobilität.

Nach Beschluss durch den Rat wird vom Gutachter eine Kurzversion des Endberichtes erarbeitet, die dann Politik und Bürgerschaft zur Verfügung gestellt wird.

In Vertretung

Frank Hauke  
Stadtbaurat

Anlagen:

- Mobilitätskonzept 2030