



Bildquelle: <https://www.regionalverband-braunschweig.de>

Dokumentation der Auftaktveranstaltung Einstieg in eine regionale Mobilitätsstrategie durch Erstellung eines Mobilitätsreports (MORE)

28.01.2026

Mobilität regional entwickeln

Das Projekt MORE

Im Projekt “MORE” soll die Mobilität im Großraum Braunschweig umfassend und ganzheitlich betrachtet werden. Ziel ist es, die aktuelle Situation im gesamten Verbandsgebiet zu analysieren und zentrale Herausforderungen sowie Chancen über alle Verkehrsmittel hinweg sichtbar zu machen. Damit stellt der Regionalverband die Weichen für eine gemeinsame, nachhaltige Mobilitätsentwicklung in der Region. Kern des MORE-Projekts ist die Erstellung einer **Mobilitätsanalyse**. Die Ergebnisse werden in einem Mobilitätsreport gebündelt.

Ab Januar 2026 startet ein partizipativer Erarbeitungsprozess, in dem Kommunen, Mobilitätsdienstleister, Wissenschaft, Interessenvertretungen sowie weitere Expertinnen und Experten ihre Perspektiven, Erfahrungen und Anforderungen einbringen. Mit dem Projekt fördert der Regionalverband den Austausch in der Region zwischen den Kommunen über aktuelle Fragen der Mobilität, über Ideen, Lösungen und Lösungsansätze.

Die Auftaktveranstaltung zu MORE fand am 28.01.2026 in Braunschweig statt.

Begrüßung

Ralf Sygusch, Verbandsdirektor
des Regionalverbands
Großraum Braunschweig
begrüßt die Teilnehmenden.



Einführung

Christian Klasen (DialogWerke) führt in die Veranstaltung ein und erläutert den Hintergrund der modernen Mobilitätsplanung.



Hintergrund: Moderne Mobilitätsplanung

- In der modernen Mobilitätsplanung werden alle Verkehrsträger gemeinsam in einer integrierten Strategie betrachtet.
- Das Vorgehen folgt einem standardisierten Plan der EU, dem „sustainable urban mobility plan“ (SUMP), der leicht abgewandelt auch im ländlichen Raum und für Region angewendet werden kann.
- Für große Städte (urbane Knoten) ist die Erstellung von SUMPs Pflicht. Für kleine Kommunen dienen sie der effizienteren Mittelverwendung. Die regionalen Konzepte stärken die Konsistenz.
- Der SUMP-Planungszyklus umfasst vier Phasen; bei MORE wird mit der Erstellung des Mobilitätsreports zunächst die erste Phase bearbeitet.
- Der Betrachtungszeitraum der anschließenden Strategie- und Maßnahmenphase beträgt für ein angemessenes Ambitionsniveau etwa 10-15 Jahre.
- Die Beteiligung ist ein grundlegender Erfolgsfaktor für die Mobilitätsplanung. Durch den engen Austausch mit den Akteuren in der Region wird sichergestellt, dass die Ergebnisse auch wirklich zu der Region und den Bedarfen der Menschen und Institutionen passen.



Quelle: Leitlinien für Nachhaltige Urbane Mobilitätspläne (SUMP), Zweite Ausgabe. Köln, 2019 / Frankfurt, 2021.

Prozessübersicht MORE

2025

2026

2027

Prüfung von Planungsvorgaben
+ Datenaudit

Analyse der Mobilitätssituation,
Rahmenbedingungen & Trends

Identifikation Stärken/Schwächen,
Chancen/Risiken

Darstellung des Handlungsbedarfs


**Mobilitäts-
Report**


**Auftakt-
veranstaltung**

 Stakeholder-
Gespräche

 Fokusgruppen



Das Projektteam für MORE



-
- Sabine Wolff
 - Claudia Witte
 - Heike Dörge
 - Kristin Reistel
 - René Strahl

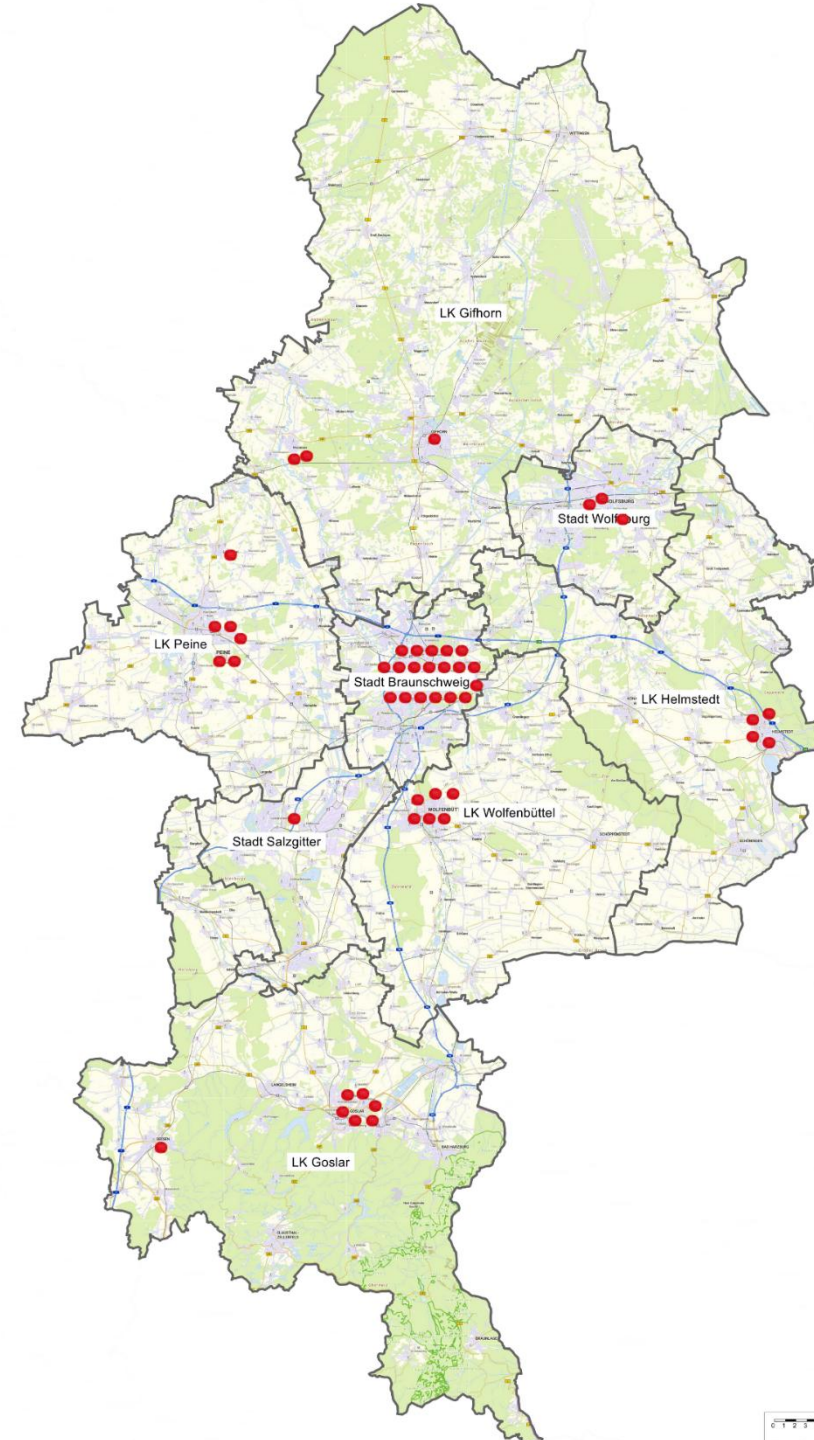


-
- Birgit Uhlig
 - Christian Reuter



-
- Christian Klasen
 - Judith Stürmer

Die Teilnehmenden der
Auftaktveranstaltung
kommen aus dem gesamten
Verbandsgebiet.



Einbettung von MORE in die Aktivitäten des Regionalverbandes

Claudia Witte, Projektleiterin für MORE, geht in ihrem Vortrag darauf ein, wie MORE in die Arbeit des Regionalverbandes Großraum Braunschweig eingebettet ist.

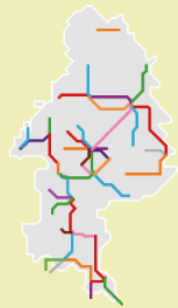


Aufgaben des Regionalverbandes

Träger der Regionalplanung
= Untere Landesplanungsbehörde

Regionalentwicklung

Aufgabenträger ÖPNV



Nahverkehrsplan

Bahn

RegioBus

Bus

Tarif

**Regionale
Verkehrsentwicklung**

Themen / Projekte



Radverkehrskonzept



Verkehrsmodelle

MiD
Mobilität in Deutschland

Mobilität in
SrV
Städten 2023



Daten zur Mobilität



mobiSTATIONEN



Radschnellwege

**Forschungs-
kooperationen**



Nahverkehrsplan



**ÖPNV
Leistungen
Infrastruktur**



Regionale Verkehrsentwicklung

Vielfalt der Region

Forschungscluster
Mobilität

Pendlerregion

Schwerindustrie-
standort

Tourismusdestination

5.090 qkm Fläche

ehem. Grenzregion

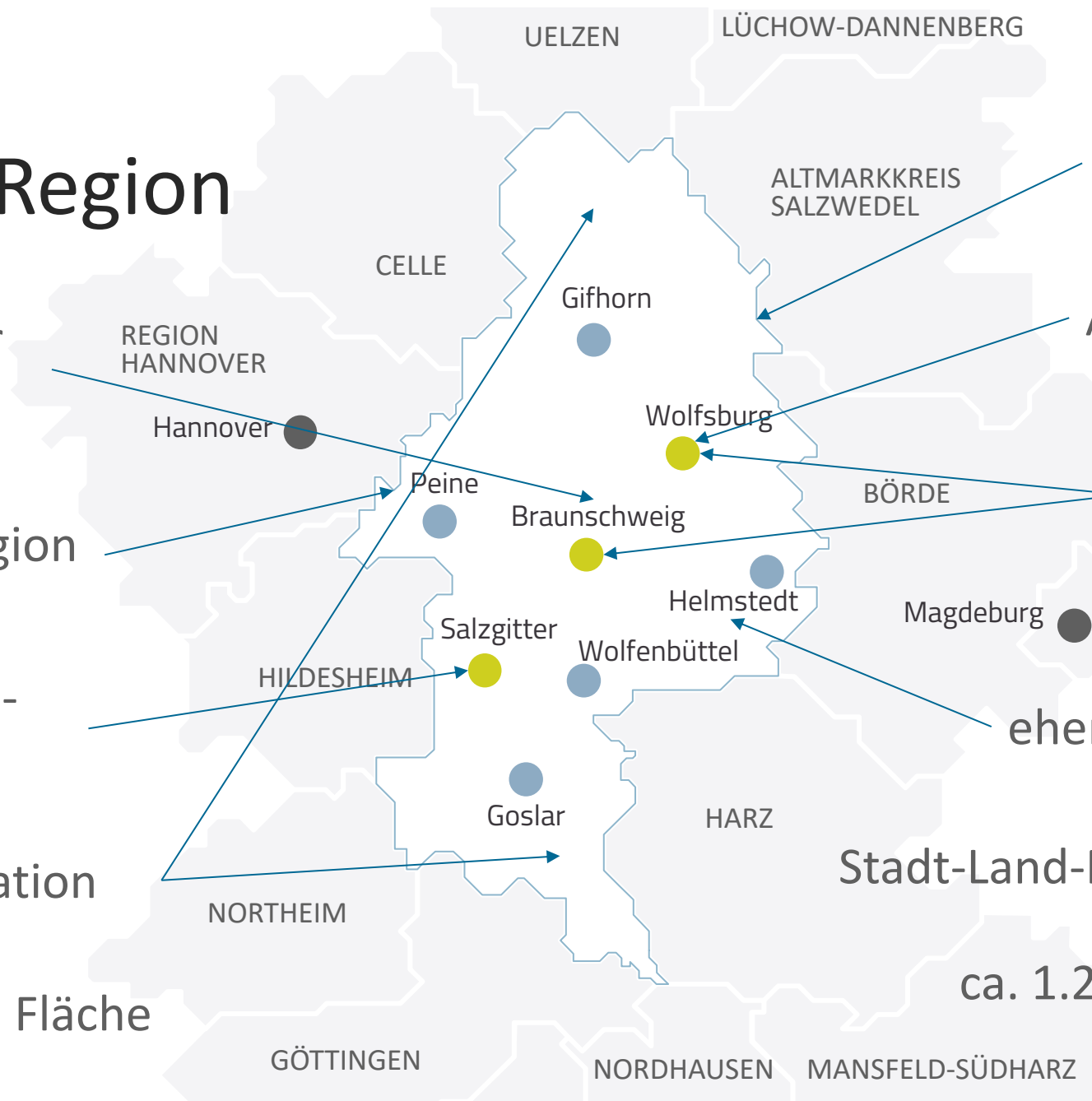
Automobilregion

Fußball

ehem. Braunkohlerevier

Stadt-Land-Region

ca. 1.2 Mio. Einwohner



nachhaltig. mobil. planen.
Aufruf zur Skizzeneinreichung

**Zuwendungsbescheid
MORE**

zur

Förderung von nachhaltigen urbanen Mobilitätsplänen
(„Sustainable Urban Mobility Plans“)

gemäß der

Förderrichtlinie „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“

des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr

Gesprächsrunde

Mobilität im Großraum Braunschweig

- **Fritz Rössig**, Regionalverband Großraum Braunschweig
- **Sabine Wolff**, Regionalverband Großraum Braunschweig
- **Birgit Uhlig**, PTV
- **Christian Reuter**, PTV

Moderation: **Christian Klasen** (DialogWerke)



Gesprächsrunde

- Die urbanen Knoten im Verbandsgebiet (Braunschweig & Wolsburg) haben bzw. arbeiten bereits an eigenen SUMPs. Durch den Start in die regionale Mobilitätsstrategie möchte der Regionalverband diese Bestrebungen verknüpfen und insb. auch die Landkreise sowie kleinere Kommunen einbeziehen, die keine Kapazitäten haben, eigene Mobilitätspläne zu erarbeiten. Die Abkürzung MORE steht entsprechend für Mobilität regional entwickeln.
- Das Projekt MORE konzentriert sich zunächst auf die erste SUMP-Phase (Analyse), da die Aufgabe als durchaus komplex betrachtet wird. Daher können die Planungen zu Strategie und Maßnahmen erst erfolgen, wenn der Mobilitätsreport fertiggestellt ist.
- Für die Analyse ist es für die Mobilitätsplanung sehr wichtig, ein umfassendes Bild der Region und der Prozesse vor Ort zu gewinnen. Dafür möchte die Mobilitätsplanung alle vorhandenen Pläne und Konzepte kennen.
- Die Vielfältigkeit des Verbandsgebiets ist Chance und Herausforderung zugleich für die Mobilitätsplanung. Von urbanen Zentren über kleinere Kommunen bis hin zu ländlichen Gebieten, die aber teilweise touristisch stark frequentiert sind. Es gibt vielfältige Mobilitätsangebote, die häufig auch die Innovationskraft der Region widerspiegeln. Diese Vielfalt wird im Mobilitätsreport durch eine räumliche Differenzierung berücksichtigt.
- Der Mobilitätsreport soll verständlich und praktisch nutzbar sein. Dazu werden die 15 erhobenen und bewerteten Daten anschaulich und übersichtlich dargestellt.

Arbeitsphase

1 | Nutzer:innen - Mobilitätsverhalten und Teilhabe

Wie sind die Menschen in der Region Braunschweig unterwegs und warum?

2 | System - Mobilitätsangebote, Infrastruktur und Vernetzung

Was sind die Stärken und Schwächen des aktuellen Mobilitätsangebots?

3 | Wirkung - Sicherheit, Umwelt & Widerstandsfähigkeit

Wie robust, sicher und verträglich ist das Verkehrssystem?

4 | Zukunftsfähigkeit - Wirtschafts- und Lebensraums

Wie trägt das Mobilitätssystem zur Stärkung der Region bei?

Ihre Startgruppe entnehmen Sie dem Punkt auf dem Namenensschild



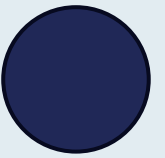
Wechsel nach ca. 20 Minuten
beim Gong im Uhrzeigersinn



Vier Runden –
jeweils vom Team angeleitet

Eindrücke aus der Arbeitsphase





Wie sind die Menschen in der Region Braunschweig unterwegs und warum?

Welche Besonderheiten gibt es beim Mobilitätsverhalten der Menschen in der Region?

- Die Region ist mit dem Auto aufgewachsen, (Raum- und Versorgungs-) Strukturen sind auf das Auto ausgelegt.
- **Autostadt** Wolfsburg → höchste PKW-Dichte in Deutschland.
- Pkw-Mobilität ist extrem attraktiv in der Region (z. B. viele Parkplätze verfügbar).
- Wegketten sind teilweise nur mit Auto realisierbar.
- Pendler in der Region nutzen meist den MIV.
- Geringe Bereitschaft in der Bevölkerung, die eigene Mobilität zu ändern.
- Fehlende Radwege begünstigen Elterntaxis.
- Hoher Anteil von Schüler:innen an den ÖPNV-Fahrgästen.
- Flexoverkehre werden v. a. von Jugendlichen und Senior:innen genutzt.

Wo besteht in der Region Handlungsbedarf hinsichtlich einer inklusiveren Mobilität?

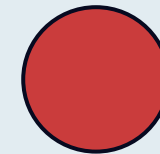
- Dialog mit den entsprechenden Gruppen ist wichtig.
- Es gibt Pläne und Konzepte aus dem sozialen Bereich mit Anforderungen an Mobilitätsangebote.
- Sicherheitsgefühl im ÖPNV allgemein muss größer werden (nicht nur abends). Es gibt wenige Kontrollen im Abendverkehr.
- Infrastruktur im öffentl. Verkehr muss mit steigenden Fahrzahlen „mitwachsen“.
- D-Ticket für alle Schüler:innen.
- Bessere Vernetzung der ÖPNV-Angebote, v. a. ausreichende Übergangs-/Umsteigezeiten.
- Überregionale ÖPNV soll gestärkt werden, v. a. ÖPNV-Angebote zwischen Landkreisen, aber auch über die Grenze des Regionalverbandsgebiets hinaus.
- Angebote im Abendverkehr in/aus Richtung BS sollten beibehalten bzw. ausweiten.
- Deutschlandtakt bis auf Busverkehre in ländlichen Bereichen herunterbrechen.
- Pünktlichkeit/Verlässlichkeit der Bahn im SPNV ist ein Problem.
- Informationen für ÖV-Fahrgäste müssen besser werden (z. B. Gleiswechsel im SPNV)
- Verkehrsmittelvergleich anbieten → erhöht Bereitschaft zur Änderung d. Verkehrsmittelwahl.
- Buchung/Ticketkauf nutzerfreundlicher machen: einfachere Tarifstrukturen im ÖPNV, verkehrsmittelübergreifende Buchungen/Tickets ermöglichen (z. B. ÖPNV + Sharing-Angebote).
- ÖPNV-Tarifsystem anpassen: Preissprünge reduzieren (z.B. ist Seesen – GÖ preiswerter als Seesen – BS) und Preisniveau stärker an anderen Regionen orientieren.
- Marketing und Vertriebswege für Mobilitätsangebote stärker auf Zielgruppen ausrichten.

Welche Studien, Gutachten, Planwerke etc. gibt es zum Thema, die für das Projekt MORE von Bedeutung sind?

- P&R Konzept Stadt Braunschweig

Welche weiteren Aspekte sind zum Thema zu beachten?

- Klimaschutz: Anforderungen der Clean vehicle directive (CVD)
- Schülerbeförderung im ländlichen Raum
- Touristische Mobilität
- Bauleitplanung und Mobilitätsbedarf: Stadt/Quartiere der kurzen Wege



Was sind die Stärken und Schwächen des aktuellen Mobilitätsangebots in der Region Braunschweig?

Wie gut sind wichtige Alltagsziele in der Region (hinsichtlich Anbindung und Reisezeit) erreichbar?

z.B. Arbeits- und Bildungseinrichtungen oder Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen

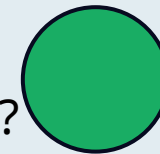
- Infrastrukturell über alle Verkehrsträger sehr gut aufgestellt
- Erhaltung und Unterhaltung von Infrastruktur (Winterdienst)
- Prinzipiell Angebote im ÖV vorhanden, aber Reisezeitverhältnis IV/ÖV schlecht, insbesondere im ländlichen Raum
- Schlechte ÖV-Erreichbarkeit in Nebenverkehrszeiten wirkt sich auf Modal Split der Freizeitwege aus
- Positiv: Gewerbegebiet Peine (ÖV-Angebote für Schichtarbeiter geschaffen)
- ÖV-Angebote im ländlichen Raum sind verbesserungswürdig
- Vernetzung zwischen Stadt und Land über die Mittelbereiche hinaus denken
- Freizeitwege im ÖV scheitern oftmals an fehlender Fahrradmitnahme, hohen Preisen, langen Reisezeiten
- Vernetzung ÖV über Verbandsgrenze/Landesgrenze schlecht / Pendlerbelange müssen in der ÖV-Angebotsplanung stärker berücksichtigt werden
- Es braucht verlässliche Informationen zu Reiseketten im ÖV (Anschlussicherung)
- Positivbeispiel Flexo / Fahrzeugbesetzungsgrad nur 1,17 / Finanzierung nach 2027 durch Kommunen
- Gifhorn: RB47 drittunpünktlichste Linie in Niedersachsen
- ÖV-Beschleunigung im Harz (Torfhaus), Behinderung des Busverkehrs durch Stau im Kfz-Verkehr und parkende Pkw, Regulierung notwendig, P+R Harz wiederbeleben
- Negativ: Anbindung Bahnhof Lehre in DB-Projekt ausgelassen
- Regiobusnetz beibehalten und eher ausbauen, Finanzierung sichern
- Parallele Verkehre (z.B. freigestellter Schülerverkehr)
- Stellplatzverfügbarkeit in Städten als Regularium nutzen („Mangel fördert ÖV-Nutzung“)
- Helmstedt: eher Neubau neuer Verbindungen als Ausbau (Verbreiterung) vorhandener Radverkehrsinfrastruktur gewünscht

Welche Studien, Gutachten, Planwerke etc. gibt es zum Thema, die für das Projekt MORE von Bedeutung sind?

- IVEP Peine
- Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen
- Radwegekonzept Land 2016
- Tourismuskonzept Harz
- Radwegekonzept an Bundes- und Landesstraßen
- Radschnellverbindung Braunschweig nach Salzgitter / Wolfenbüttel

Welche weiteren Aspekte sind zum Thema zu beachten?

- **FINANZIERUNG**
- Kartierung Reit- und Wanderwege
- Landwirtschaftliche Verkehre und Infrastruktur mitdenken
- Bahnhofsausstattung überprüfen (Sauberkeit etc.)



Wo ist Verkehr in der Region unsicher oder konfliktträchtig? Was sind Vorzeigebeispiele hinsichtlich der Sicherheit?

- *Modal betrachtet (Pkw; Fahrrad; ÖPNV / On-Demand-Verkehre)*
- *Räumlich betrachtet (Stadt / Land)*

Konfliktstellen / -themen:

- Unfallschwerpunkt A2 verursacht Umleitungsverkehr
- Abstimmung bei Schneeräumung ist problematisch → *evtl. Kooperationen mit Bauunternehmen und Landwirten?*
- Mindeststandards für Radwegverbindungen werden nicht überall einheitlich umgesetzt → *wird tw. anders eingeschätzt*
- Radmitnahme im ÖPNV besonders zu Stoßzeiten nicht ausreichend möglich → *Digitale Auslastungsübersicht und Reservierungsmöglichkeit*
- Zusammenführung von Verkehrsarten auf einem Weg sorgt für Konflikte
- Ressourcen (Personal und Fahrzeuge) sind zu knapp geplant
- Weiterführung von flexo wegen unklarer Finanzierung
- Räumpflicht der Anlieger wird nicht ausreichend umgesetzt, das behindert Fuß- und Radverkehr

Sicherheit:

- Keine ausreichende Beleuchtung von Bahnhöfen, Haltestellen und Parkhäusern (mangelndes Sicherheitsgefühl)
- Unregulierte Microroller (fahrend und parkend) als Sicherheitsrisiko → *Sammel-Abstellplätze?*
- Tötliche Angriffe auf ÖPNV-Personal nehmen zu → *Sicherheitspersonal*

Positivbeispiele:

- Flexo
- Bildungsangebot der Verkehrswacht Braunschweig
- Krisenstab LK Helmstedt (tagte jüngst zur Schneelage)

Wie widerstandsfähig schätzen Sie das Verkehrssystem in der Region gegenüber Krisen ein (z.B. Stromausfälle, Cyberangriffe, Extremwetterereignisse etc.)?

Probleme bzgl. der Resilienz:

- Vernetzung und Informationswege der Akteure im Krisenfall ist nicht geregelt
- Abstimmung von regionalen und überregionalen Akteuren fehlt weitgehend
→ *Einzelne müssen hierfür die Initiative ergreifen!*
→ *Man sollte aus den aktuellen Erfahrungen (Stromausfall, Schnee etc.) lernen*
→ *Einzelne müssen hierfür die Initiative ergreifen!*
- Es gibt keine allgemeinen Standards für IT-Sicherheit
- Aktuelle Fahrzeuge sind nicht für Schnee / Eis geeignet (z.B. Gelenkbusse)
- Schienenverkehr ist nicht kälteresistent genug (Weichen frieren ein, Oberleitungen gefrieren)

Positiv:

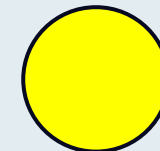
- Digitale Angebote z.B. bei RVB werden ausgebaut
- Es werden bestehende Systeme (z.B. ApplePay) eingebunden, statt überall neue Accounts nötig zu machen
- *Wunsch: Digitalisierung soll mutiger gedacht und umgesetzt werden*

Welche Studien, Gutachten, Planwerke etc. gibt es zum Thema, die für das Projekt MORE von Bedeutung sind?

- Kritis-Dachgesetz (EU)

Welche weiteren Aspekte sind zum Thema zu beachten?

- Häufiger Streik als Grund für ÖPNV-Stillstand ist auch ein Grund, sich für den MIV zu entscheiden
- Wege zu zentralen Orten (z.B. Bahnhöfen) müssen mit dem Rad möglich sein
- Anschlüsse / Übergänge zwischen Verkehrsmitteln sollten bei der Haltestellenplanung mitgedacht werden, um die Wegführung sicher zu gestalten
- Sichere, überdachte Rad-Abstellanlagen sind nicht nur an Bahnhöfen nötig, sondern auch an anderen wichtigen Zielen (Innenstadt, Gewerbegebiete etc.).
- Es fehlen einheitliche Informationen zu Radabstellanlagen in der Region



Wie trägt das Mobilitätssystem zur Stärkung der Region Braunschweig bei?

Welche Engpässe bestehen bei der Straßen-, Schienen- und Wasserinfrastruktur in der Region? Welche Logistik und Lieferketten sind besonders zu beachten?

- Eingleisigkeit im Schienenverkehr
- Fehlende Kapazitäten auf der Schiene für Güterverkehr
- Zu wenig Verfügbarkeit von Fläche für die Schiene
- Wenige Redundanzen im Schienensystem bei Ausfällen und Baustellen
- SPNV, SPFV, GV teilen sich die Trassen
- Redundanzen für BABs möglich? Bei Unfällen
- Brücken können eine Herausforderung werden (Ablastungen)
- Viele Projekte ausstehend
- Vertiefung Elbe-Seiten-Kanal vermutlich sinnvoll
- Ungenutztes Potential Wasserstraße
- IHK: Kapazität ist da!
- Wie sehen Schwerlast-Vertriebs-Routen aus?
- Blackbox Logistikverkehre
- Geringes ÖV-Angebot, Fahrermangel, lange Reisedauer → Potential für autonomes Fahren

Welche Studien, Gutachten, Planwerke etc. gibt es zum Thema, die für das Projekt MORE von Bedeutung sind?

- Studienarbeiten TU BS
- Landestourismus-Radkonzept Harz

Welche Chancen und Potentiale ergeben sich im Bereich Mobilität und Verkehr durch die Nutzung neuer Technologien (KI, Digitale Verkehrssteuerung etc.)

- BMM der Regionsunternehmen und für Warenströme
- Raumordnung muss Flächen für +30 Jahre berücksichtigen
- Mögliche/interessante Pilotprojekte
 - autonomes Fahren im ÖPNV vorantreiben
 - Wirtschaftskluster im Schienenverkehr nutzen
 - Mobistationen an Bahnhöfen
 - On-Demand-Shuttles / autonomes Fahren Transfer aus Wissenschaft in Praxis
 - Fehlende Eigenmittel für Innovation
- Alternative Verkehrs-Optionen wie Seilbahnen oder Bus Rapid Transit-Systeme
- Ladesäulen im ländlichen Raum
- Radverkehr im Harz durch Pedelecs
- Car- und Bikesharing im ländlichen Raum
- Denken in Netzen und nicht in Grenzen

Welche weiteren Aspekte sind zum Thema zu beachten?

- Lobby für Wasserstraßen fehlt
- Re-Aktivierung Nutzen-Kosten-Bewertung überdenken
- Problem: Liquidität

Weitere Informationen

Aktuelles finden Sie auf der [Projekt-Website](#)

Kontakt über Frau Claudia Witte:
claudia.witte@rv-bs.de

