

BRAUNSCHWEIGS INNENSTADT IM UMBRUCH

SEPTEMBER 2021

BEITRAG DES ARBEITSAUSSCHUSS INNENSTADT BRAUNSCHWEIG E. V.
(AAI) ZUR ERARBEITUNG EINES MOBILITÄTSENTWICKLUNGSPLANS
DURCH DIE STADT BRAUNSCHWEIG

AAI-STELLUNGNAHME



(Animation: Luftbild Abt. Geoinformation, bearbeitet SuB)

*Autorin: Astrid Striese
Arbeitskreis Innenstadtentwicklung im AAI*



Ausgangslage:

Der Verwaltungsausschuss hat am 18. Juni 2019 grünes Licht zur Erarbeitung eines Mobilitätsentwicklungsplans (MEP) gegeben. Seine Aufstellung ist Bestandteil des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (ISEK) und wird den Verkehrsentwicklungsplan von 1998 ablösen.

Der MEP erarbeitet eine mittel- und langfristige Strategie zur Entwicklung und Steuerung des Mobilitätsverhaltens und des Verkehrs unter ökonomischen, ökologischen und sozialverträglichen Aspekten in Braunschweig. Sowohl der Personenverkehr als auch der Wirtschaftsverkehr sind in Wechselwirkung mit der Flächennutzung zu analysieren.

Der MEP entsteht in den nächsten Jahren im Rahmen eines umfassenden Bearbeitungs- und Beteiligungsprozesses: Unter Beachtung der Zielformulierung aus dem ISEK-Prozess „Denk Deine Stadt“ sowie der gegenwärtigen und zukünftigen Planwerke (wie dem Flächennutzungsplan oder den grundsätzlichen Klimaschutzziele) werden die Potentiale und Mängel des Verkehrssystems in Braunschweig betrachtet. Abschließend wird eine Strategie zur Umsetzung einer zukunftsweisenden und nachhaltigen Mobilitätsentwicklung durch die Stadtverwaltung erstellt.

AAI als Interessensvertreter der Innenstadtakteure:

Der AAI vertritt mit seinen rund 200 Mitgliedern die Interessen von Handel, Dienstleistung und Gastronomie der Braunschweiger Innenstadt. Vor dem Hintergrund des städtischen Wandels, der durch die Corona-Krise verstärkt wird und eine Belastung für innerstädtische Unternehmen, insbesondere den Einzelhandel und die Immobilieneigentümer:innen in der Fußgängerlage darstellt, hat der AAI Handlungsbedarfe, Erwartungen und Empfehlungen für ein zukunftsorientiertes Mobilitätskonzept erarbeitet und nachfolgend herausgestellt.

Grundsatz:

Attraktive Ortszentren und Innenstädte leben von ihrem vielfältigen Angebot. Um dies auch zukünftig für Unternehmen und Bevölkerung gewährleisten zu können ist, neben einem ausgeglichenen Mix aus Einzelhandel, Gastronomie und Dienstleistungen sowie kulturellen und touristischen Angeboten, ein gleichermaßen geförderter und aufeinander abgestimmter Mobilitätsmix zwingend erforderlich. Die einzelnen Verkehrsträger sollten dabei nicht gegeneinander ausgespielt werden. Stattdessen sind alle Initiativen, die auf die Verbesserung der Erreichbarkeit Braunschweigs und seiner Innenstadt ausgerichtet sind, zu unterstützen. Dies gilt sowohl für den ÖPNV, den Radverkehr und anderer Verkehrsteilnehmer:innen als auch für den motorisierten Individualverkehr (MIV). Allerdings sieht der AAI mit einer gewissen Sorge, dass Letzterer in der politischen Diskussion immer stärker in die Defensive gerät. Vor diesem Hintergrund möchte er darauf hinwirken, im MEP die Förderung der Erreichbarkeit Braunschweigs und seiner Innenstadt auch durch den MIV nicht aus dem Auge zu verlieren und zu unterstützen. In jedem Fall sollten alle Besucher:innen Braunschweig und seine Innenstadt barrierefrei und mit den von ihnen frei gewählten Verkehrsmitteln erreichen können.

Gerade der Braunschweiger Einzelhandel profitiert von Kund:innen aus einem größeren Einzugsgebiet, wie Kaufkraftanalysen belegen. Zugleich erfüllt die Stadt Braunschweig nach den Vorgaben des Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen (LROP) einen oberzentralen Versorgungsauftrag für die in ihrem Verflechtungsbereich lebende Bevölkerung. Daher ist für diese Kundengruppen, die außerhalb des Stadtgebietes wohnen, eine ungehinderte Zufahrt zur Innenstadt Braunschweigs im Rahmen des MIV unerlässlich, wenn ein flächendeckendes ÖPNV-Angebot nicht vorhanden ist. Würde die Pkw-Erreichbarkeit eingeschränkt, ist mit weiteren Umsatzverlusten für den stationären Einzelhandel zu rechnen, der ohnehin stark von den negativen Auswirkungen der Corona-Pandemie betroffen ist. Richtet man den Blick von den zahlreichen Kund:innen und Besucher:innen der Braunschweiger Innenstadt, auf die vielen Beschäftigten in den ortsansässigen Unternehmen, wird deutlich, dass auch hier mit einem starken Aufkommen des MIV zu rechnen ist.

Die Sicherstellung der Erreichbarkeit des Stadtzentrums, im Zuge der Stärkung des Arbeitsstandortes Innenstadt, bei einem Pendleraufkommen (Braunschweig insgesamt) von ca. 66.000 Einpendler:innen, kann nur durch eine gleichmäßige Platzierung der verschiedenen Verkehrsarten nebeneinander erfolgen. In naher Zukunft wird, der bereits angelaufene und gerade in unserer Region massiv vorangetriebene Umstieg auf alternative Antriebstechnologien weitere positive Effekte mit sich bringen. Durch die verringerte Emissions- und Lärmbelastung des zukünftigen MIV, steigert sich die Lebensqualität der Anwohner:innen bei einem gleichbleibend belebten und dadurch starken Stadtzentrum.

AAI-Impulspapier:

Der AAI hatte auf sein „AAI Impulspapier 2021“ über 100 ausführliche Rückmeldungen erhalten und daraus ein Positionspapier mit konkreten Forderungen erarbeitet. Bereits in diesen Papieren war die Mobilität eines der Kernthemen. Braunschweig besitzt bereits eine weitestgehend verkehrsfreie KernInnenstadt mit einem großen Einzugsgebiet (~1.100.000 Menschen) aus dem Umland (Oberzentrum).

Die Erreichbarkeit der Innenstadt/des Stadtzentrums muss deshalb nicht nur per ÖPNV, welcher für viele Verkehrswege in der jetzigen Form keine adäquate Alternative darstellt, sondern auch für den MIV sichergestellt werden. Gleichzeitig sollten die neuen Formen von Mobilität wie E-Mobilität, Shared Economy und die gemeinsame Nutzung des begrenzten, zur Verfügung stehenden Stadtraums (Shared Space), aber auch der nichtmotorisierte Individualverkehr (NMIV) mit dem zunehmenden Fahrradverkehr und den Bedürfnissen von Fußgänger:innen und mobilitätseingeschränkten Personen Berücksichtigung im neuen Konzept finden.

Stellungnahme/Empfehlung des AAI:

Der AAI empfiehlt im MEP der Stadt Braunschweig folgende Punkte zu berücksichtigen:

1. **Fußgänger:innen – Berücksichtigung der neuen Situation Braunschweig Modellstadt Fußverkehr**
 - Eine Beschattung von Teilen der gepflasterten Fußgängerzone und eine Unterbrechung der versiegelten Flächen gegen Hitze-Stau sowie eine ausreichende in der Innenstadt verteilte Anzahl an Bänken, die für Senioren

geeignet sind (Rollator-Höhe, Rückenlehne, Armlehne als Aufsteh-Hilfe), sind aus Sicht des AAI notwendig.

- Kopfsteinpflaster kann dort, wo es für mobilitätseingeschränkte Personen zu holperig ist, maschinell abgeschliffen und Fugen neu verfüllt werden. Dies stellt evtl. eine kostengünstigere Variante dar, um Wege zu ebnen, als eine Neupflasterung.
- Dunkle, unsichere Ecken sollten besser beleuchtet werden, auch Barrierefreiheit und die Verbesserung von Wegen sind zu berücksichtigen.
- Ein zeitgemäßes Besucherleitsystem (Überprüfung, Verbesserung und Erweiterung der vorhandenen Informationsstelen unter Betrachtung des Beleuchtungsaspekts, der barrierefreien Nutzung und digitaler Funktionen), z. B. am Kohlmarkt in Richtung Magniviertel, Kultviertel, Burgplatz mit entsprechender Quartiers-Erläuterung wäre hilfreich für Touristen und für Besucher:innen aus dem Umland.
- Aufenthalts-Attraktivität steigern: Die Duldung von Begrünung durch Anwohner:innen und/oder Gewerbetreibende ist, wenn sie hochwertig und gepflegt stattfindet, wünschenswert (Positivbeispiel Steinweg).
- Überprüfung wo stark frequentierte Straßen mit Attraktivierungspotenzial, beispielsweise durch eine im vertretbaren Rahmen stattfindende Umwidmung von Parkplätzen, aufgewertet werden können. Indem zum Beispiel als Reallabor (zunächst temporär) wenige Parkplätze wegfallen und stattdessen durch engagierte Unternehmer:innen lebendige bewirtschaftete Flächen wie in der Südstraße entstehen (Erweiterung der gastronomischen Außenplätze).

2. ÖPNV und Fahrrad, Lastenrad sowie E-Scooter:

- Verbesserung der ÖPNV-Verbindungen in Reichweite, Haltestellen und Taktung, Übergängen zu anderen Verkehrsmitteln und langfristig günstige Tarif-Angebote als Nutzungsanreiz, sofern finanzierbar.
- Einbindung/Vernetzung aller Verkehrsarten des ÖPNV (Bus, Straßenbahn, Taxi) in relevanten Themen und Konzeptionen (bspw. Stärkung des Anruf-Linien-Taxis, kurz: ALT)
- Bei Taxiständen in der Innenstadt sollte zudem auf Standorte auf Plätzen und/oder in der Nähe von Bus-Bahn-Verknüpfungspunkten geachtet werden.
- Bei Neuanschaffung von Straßenbahnen/Bussen ist ausreichend multifunktionaler Platz für Kinderwagen, Rollatoren und Fahrräder zu berücksichtigen, da mit einer steigenden Zahl von Fahrradnutzer:innen im Rahmen der Mobilitätswende zu rechnen ist. (Arbeitgeber-Leasing-Fahrrad-Verträge für Mitarbeiter sind stark im Kommen)
- Schaffung weiterer Fahrradstellplätze, E-Bike-Ladestationen in der Innenstadt (z. B. in Pocketparks integrieren), Fahrrad-Luft-Stationen schaffen, Radwegenetz kontinuierlich verbessern, Bikesharing-Angebot erhöhen, auch für Lastenräder.
- Reduzierung von Unfallrisiken in Kreuzungsbereichen durch die Installation des so genannten „Trixi-Spiegels“ an den Hauptverkehrsachsen von Wohngebieten, Kindergärten und Schulen.
- Innenstadt besser an den ÖPNV anbinden: Überprüfen, ob neue Verlängerungen der Straßenbahn möglich wären (z. B. Kannengießstraße oder Eisenbütteler Straße), auch sollte darüber nachgedacht werden, wie man die Verkehrswegebeziehung (für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen) zwischen dem Bereich Lange Straße/Alte Waage und den dortigen Gastronomie-, Handels-

und Dienstleistungsbetrieben (Astor Filmtheater) besser an die KernInnenstadt anbinden kann.

- Im Zuge der Verlängerung von Gleisanschlüssen möchte der AAI auf das von ihm begrüßte Stadtbahnausbaukonzept der Stadt Braunschweig verweisen, in dem bereits der Anschluss der Braunschweiger Randbezirke mit dem Stadtkern geplant wird. Gemäß der bereits 2017 vom AAI veröffentlichten [Positionierung](#) zur westlichen Innenstadtumfahrung, kann diese nur über die Güldenstraße erfolgen.
- Die E-Scooter-Bewirtschaftung ist zu überwachen, besonders bzgl. des „Wildparkens“ und der Scooter-Anzahl durch verschiedene Anbieter. E-Scooter sind zwar durch die Stadt nicht genehmigungspflichtig, jedoch sollte eine Obergrenze gemäß dem Memorandum des Deutschen Städtetages und Deutschen Städte- und Gemeindebundes mit Anbietern von E-Tretrollern im Auge behalten werden.

3. MIV und gewerbliche Verkehre:

- Die Erreichbarkeit unseres Oberzentrums – speziell der Innenstadt – durch den MIV, aber auch Fahrradverkehr (Lastenräder) sowie die Förderung neuer alternativer Technologien in diesem Bereich, sollten gerade in Braunschweig als eine der forschungsintensivsten Regionen Europas und als Stadt der Wissenschaft, immer einen entsprechend hohen Stellenwert haben.
- Die Modernisierung von Tiefgaragen und Parkhäusern sollte hellere und einige breitere, der Entwicklung der Fahrzeuggrößen angepasste Stellplätze beinhalten, E-Ladesäulen und ein kundenfreundliches und digitalisiertes Parkleitsystem beinhalten.
- Eine Anhebung der Parkgebühren ist zu vermeiden, da sie Kund:innen von einem Innenstadtbummel abschrecken. Ein kostengünstiges Parkangebot in Zentrumsnähe ist außerdem erforderlich, damit Innenstadtkund:innen nicht auf Parkmöglichkeiten in den naheliegenden Wohngebieten ausweichen, die von den dortigen Anwohner:innen benötigt werden.
- Das Parkleitsystem im öffentlichen Raum muss modernisiert werden. Die Parkanzeigen sind veraltet und für die „Stadt der Wissenschaft“ nicht zeitgemäß.
- Grüne Wellen: An Hauptverkehrsstraßen langfristige Umstellung auf automatische Messsysteme, welche die Ampelschaltungen in Stoßzeiten individuell takten
- Ein Abbau der Anzahl von PKW-Stellplätzen ist vorsichtig vorzunehmen, da für die Erreichbarkeit unseres Oberzentrums weiterhin Stellplätze benötigt werden.
- Kurzzeitparken an Pocketparks: Der AAI schlägt vor, für die Parkraumbewirtschaftung mittels Werbung/Marketing eine Umleitung der Stadtbesucher:innen von Außenstellplätzen in Tiefgaragen und Parkhäusern zu erleichtern, welche in den letzten Jahren wenig Auslastung hatten (z.B. Packhof). Auch ist es aus unserer Sicht sehr wichtig, einige Kurzzeitstellplätze einzurichten, z. B. falls der Pocketpark in der Kannengießereistraße verwirklicht wird. Zwar versteht der AAI die Tiefgarage Packhof als alternative Einstellmöglichkeit in unmittelbarer Nähe, dennoch gibt es z. B. ältere Menschen, die den Innenstadtbesuch mit PKW als Tageslichtparker:innen gewöhnt sind und sich nicht in Tiefgaragen / Parkhäuser trauen, oder auch Kund:innen, die nur kurz halten wollen, um einen schweren oder sperrigen Einkauf abzuholen. PKWs werden gerade in unserer Region (VW-Werke WOB und SZ, Forschungsstadt, E-

Mobilität) auch künftig eine Rolle spielen. Deshalb muss die Parkraumbewirtschaftung modernisiert und angepasst werden und Parkplätze dürfen nicht in zu großer Zahl wegfallen.

- Die Verwaltung kann vorbildlich handeln und über ein internes Carsharing- und Bikesharingprojekt nachdenken, oder auf kleine E-Busse umstellen, was sich evtl. in Verbindung mit der Bahnstadt als Zukunftsprojekt anbieten würde.
- Lieferverkehr/Citylogistik: Neue Konzepte wie Mobilitäts-Hubs und komplette konzeptionelle Modernisierung der City-Logistik findet auch der AAI langfristig sinnvoll, sind aber nur schwer finanzierbar. Das Vorzeige-Beispiel Graz, welches seit 2016 besteht, hat gezeigt, dass mit über 3 Mio. Euro Grundkosten, und andauernder jährlicher Bezuschussung von 500.000 Euro seitens der Stadt ein Wandel möglich, aber teuer ist.
- Wichtig ist, dass im Bereich der Fußgängerzone gewerbliche Verkehre in Zusammenhang mit vor Ort ansässigen Betrieben des Einzelhandels, der Gastronomie oder der Dienstleistungs- und Eventbranche, im Sinne der notwendigen Warenlieferungen, weiterhin Zufahrt haben/behalten. Der Aspekt der Erreichbarkeit der Fußgängerzone für o. g. Verkehre ist für die Sicherstellung der Wettbewerbsfähigkeit der einzelnen Unternehmen und somit zur Stärkung der Innenstadt von essenzieller Bedeutung. Auch Handwerksfirmen und Baufahrzeuge, Wartungsbetriebe für Aufzüge usw. werden zu allen Uhrzeiten benötigt.
- Im Bereich des historisch bedeutsamen Magniviertels sind aus Sicht des AAI weitere Überlegungen zur verkehrlichen Einschränkung des MIV denkbar, sollten zuvor aber ausführlich mit allen Quartiersvertreter:innen und -Politiker:innen sowie Anwohner:innen und Gewerbetreibenden diskutiert werden. Der AAI begrüßt die ihm gegenüber signalisierten Bestrebungen der Stadtverwaltung, in diese Richtung planen zu wollen.

Schlussworte / Statement des AAI:

Der AAI plädiert für eine möglichst integrierte Planung einer multimodalen Mobilität. Die Vernetzung der unterschiedlichen Verkehrsträger muss zwingend im Vordergrund der Bemühungen aller am Prozess beteiligten Akteure stehen. Die Idee die Innenstadt als eine Art Mobilitäts-Hub, das eben diese unterschiedlichen Verkehrsträger vereint, zu denken und entwickeln, sollte weitergedacht und -verfolgt werden. Bei der Neuplanung von Stadträumen sollten deshalb die Ansprüche aller Verkehrsteilnehmer:innen, vom Kunden bis zum Logistiker, von vorneherein mitgedacht werden.

**Diese Stellungnahme ist in ehrenamtlicher Tätigkeit durch den Arbeitskreis
Innenstadtentwicklung im AAI unentgeltlich entstanden.**