VCD
Kreisverband Braunschweig

Braunschweigs Innenstadt
weniger Verkehr - mehr Mobilität

Liebe Leserinnen und Leser,

Braunschweig steht vor Herausforderungen durch komplexe Veränderungen auch im Bereich Mobilität:

Der Klimawandel als große gesellschaftliche Aufgabe erfordert ein Umdenken, wenn wir die Klimaziele erreichen wollen. Sogar wenn uns das gelingt, müssen wir uns auf die Zunahme von Extremwetterereignissen einstellen und dafür vorsorgen. Der Wunsch nach einer lebendigen Innenstadt, in der sich Menschen gerne aufhalten, nimmt zu.

Im Widerspruch dazu steht die immer noch ansteigende Zahl von Autos. Durch die Corona-Pandemie haben Digitalisierung und Homeoffice stark zugenommen, was weitere gesellschaftliche Veränderungen mit sich bringt. Die ansässigen Geschäfte leiden unter Umsatzeinbrüchen durch den stark zunehmenden Online-Handel. Gleichzeitig nimmt der Logistikverkehr zu und stellt die Stadt vor neue Herausforderungen.

Es gibt viel zu tun: Mobilität bezahlbar und nachhaltig gestalten, ein gesundes Stadtklima und eine lebendige Stadt zum Verweilen schaffen. Wie können wir diese Herkulesaufgabe bestmöglich angehen? Alte Denkmuster tragen nicht mehr.

Deswegen stellen wir in dieser Broschüre Ideen vor, wie der Verkehr neu gedacht werden kann. Dabei beschränken wir uns zunächst auf die Innenstadt in dem Wissen, dass dies nur ein erster Schritt ist.

VCD Braunschweig
September 2022

Unsere Ziele

Mobilitätssicherung / Sozialverträglichkeit

Mobilität ist eine unverzichtbare Voraussetzung für soziale Teilhabe. Wir stehen für eine angemessene, alltagstaugliche und finanzierbare **Mobilität für alle Menschen.**

Umweltschutz

Braunschweig soll eine **grüne Stadt** mit biologischer Vielfalt und weniger Bodenversiegelung werden. Dies muss immer bei Verkehrsplanungen berücksichtigt werden.

Klimaschutz

Für die Klimaneutralität bis 2030 in Braunschweig muss der Mobilitätssektor einen wesentlichen Beitrag leisten. Dafür muss der Umweltverbund gestärkt werden. Wir stellen unsere Ideen für den **Fuß- und Radverkehr** sowie den **ÖPNV** vor.

Verkehrssicherheit

Vision Zero ist das Ziel, dass es keine Toten und Schwerverletzten mehr im Straßenverkehr gibt. Alle Menschen sollen sich im öffentlichen Raum sicher bewegen können. **Tempo 30** kann Unfälle vermeiden.

Lebenswerte Städte / Gesundheitsschutz

Braunschweig soll zum Verweilen, Begegnen und Spielen einladen. Dafür müssen der Lärm und die Luftverschmutzung reduziert werden. Wir sehen Potenzial bei der **Gestaltung des Parkraums** und der **Vermeidung des Durchgangsverkehrs**.

Wirtschaftsverkehr

Berufliche Tätigkeiten erzeugen Wirtschaftsverkehr. Auch dieser muss die genannten Ziele erfüllen. Wir haben uns hier auf den **Logistikbereich** beschränkt, da hier der Handlungsbedarf groß ist.

Wir alle gehen zu Fuß

Zu Fuß gehen ist die umweltfreundlichste Fortbewegungsart. Wir gehen alle zu Fuß: Insbesondere die Wege im Nahbereich werden oftmals vollständig zu Fuß bestritten. Bei der Nutzung des ÖPNV werden die Wege von und zur Haltestelle meist zu Fuß bewältigt. Aber auch mit dem Fahrrad oder mit dem Auto erfolgen Teilstrecken zu Fuß.

Wer „auf Schusters Rappen“ unterwegs ist, möchte sich in der Umgebung wohlfühlen und soll sicher am Ziel ankommen.

Wir brauchen Orte zum Wohlfühlen

Dort, wo die Aufenthaltsqualität gut ist, halten wir uns gerne auf und gehen gerne zu Fuß. Es sollte helle, freundliche und begrünte Orte mit Sitzmöglichkeiten auch außerhalb der Gastronomie geben.

Parks statt Parken

An der Kannengießerstraße, gleich neben der Brüdernkirche, soll ein „Pocket Park“ entstehen, eine grüne Oase in der sonst stark gepflasterten Stadt. In heißen Sommern schaffen Pflanzen und Bäume Kühle.

Wir brauchen viel mehr Grün in der Stadt, zum Beispiel am Wollmarkt, auf dem Eiermarkt und am Friedrich-Wilhelm-Platz. Der begrünte Bankplatz und die schon angelegten grünen Blühzonen zeigen, welch freundlichen Eindruck eine Stadt hinterlassen kann, wenn das Grau durch Grün verschönert wird.

Schöner gehen

Die Innenstadt erkundet man am besten „per Pedes“. Damit sich die Stadt Braunschweig von ihrer besten Seite zeigt, sollte eine Beschilderung die angenehmsten Strecken ausweisen (analog zum Radverkehr).

Sicher und barrierefrei

An vielen Stellen im Stadtgebiet sind Bürgersteige unterbrochen und man muss Straßen mit Höhenunterschieden queren – selbst dann, wenn Gehwege zu durchgehenden Hauptstraßen gehören. Wir schlagen vor, dass Gehwege an Einmündungen als Gehwegüberfahrten ausgebildet werden. Dann ist ersichtlich, dass hier der Fußverkehr Vorrang hat.

Mehr Raum für Fußgänger

Die Casparistraße verbindet den Hagenmarkt mit dem Ruhfäutchenplatz und dem Burgplatz. Wäre es nicht schön, wenn man die Straße entlangschlendern könnte und kaum auf den Verkehr achten müsste?

Entspannt flanieren

Die Innenstadt bietet einige beliebte Fußwege. Wer zu Fuß unterwegs ist, trifft auf Bekannte, es kommt zu zufälligen Treffen. Wer kennt es nicht – man geht samstags auf den Wochenmarkt und: „Guck‘ mal, ist das da nicht ...?“

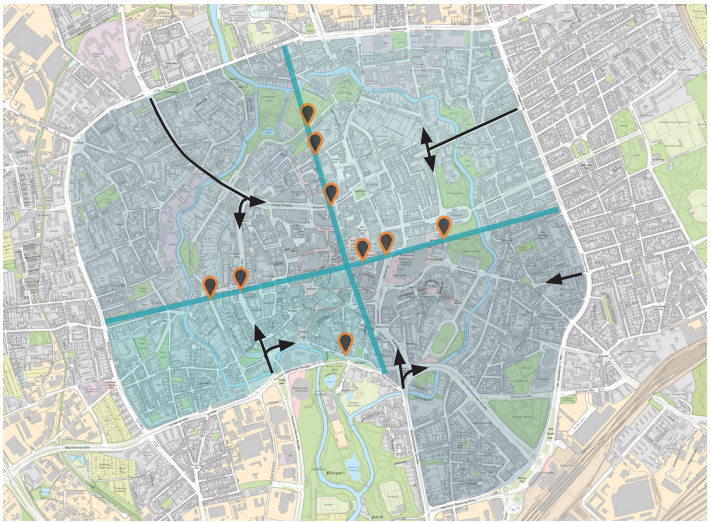
Dann ist es schön, wenn man ein paar Schritte geht, sich zu einem Plausch in den Schatten eines Baumes setzen kann, das Treiben an sich vorbeiziehen lässt und das Stadtleben in Ruhe genießen kann.

Der Autoverkehr sollte so weit eingedämmt werden, dass man entspannt flanieren kann.

Durchgangsverkehr reduzieren

Die Belastung durch motorisierten Durchgangsverkehr in der Innenstadt lässt sich durch eine geschickte Verkehrslenkung deutlich reduzieren. Zum Beispiel lässt sich Braunschweig durch Poller oder Blumenkübel in vier Bereiche einteilen. Der notwendige Verkehr kann weiterhin alle Ziele in der Innenstadt erreichen.

ÖPNV, Radfahrende und Zufußgehende können sich weiterhin quer durch die Innenstadt bewegen. Je nach Umsetzung lassen sich die Positionen der Poller oder Blumenkübel im Nachhinein noch mit vergleichbar wenig Aufwand anpassen.



So oder so? Wir haben die Wahl

Braunschweig - Bohlweg

Hamburg - Mönckebergstraße

Parkraum - fair und nachhaltig

Was parken kostet

Für einen Anwohnerparkausweis zahlt man in Braunschweig aktuell rund 31€ im Jahr. Die realen Kosten für den Bau, Unterhalt und die Fläche der Parkplätze sind dagegen deutlich höher. Zusätzlich sind die realen Kosten genau wie Ticketpreise für den ÖPNV in den letzten Jahren gestiegen. Trotzdem wurden die Kosten für Anwohnerparken seit 1994 nicht erhöht. Alle Braunschweiger:innen finanzieren zurzeit Parkplätze für Einzelne.

Die Nutzer:innen sollten zukünftig einen Beitrag entsprechend dem realen Wert zahlen. Die zusätzlichen Einnahmen können für die Förderung des ÖPNV eingesetzt werden.

So geht parken

Parken findet oft am Straßenrand statt und nimmt so wertvollen Raum ein. Außerdem kurven Autobesitzer:innen auf der verzweifelten Suche nach einem Parkplatz durch die Straßen. Wir brauchen eine gerechtere Aufteilung vom Platz in der Stadt und weniger Parksuchverkehr.

Vorhandene Parkhäuser bieten eine gute Alternative für Anwohnerparken, wenn sie rund um die Uhr geöffnet werden. In der Innenstadt ist das nächste Parkhaus bequem zu Fuß erreichbar und man spart Nerven bei der Parkplatzsuche. Weiterhin wird sich durch eine klimaneutral gestaltete Verkehrspolitik der Anteil der Parkplätze zukünftig reduzieren. Die Straßenränder werden frei und können für Kurzzeitparkplätze, Radstellplätze, Begrünung, Sitzgelegenheiten, Gastronomie und mehr genutzt werden.

Straßen werden grüner, ruhiger und einladender.

Cafés, Begrünung, Bänke ...

... Radstellplätze und vieles mehr

Mehr Fahrradabstellplätze braucht die Stadt

Mit wachsendem Radverkehr steigt auch das Bedürfnis nach mehr Abstellplätzen. Wir brauchen genügend Abstellmöglichkeiten, denen man sein (Lasten-) Fahrrad oder Pedelec ganzjährig, bei Wind und Wetter ohne Sorge vor Rost und Diebstahl anvertrauen kann. Viele dezentrale Abstellmöglichkeiten sollten durch einige zentrale Fahrradparkhäuser ergänzt werden.

Dezentrale Abstellmöglichkeiten

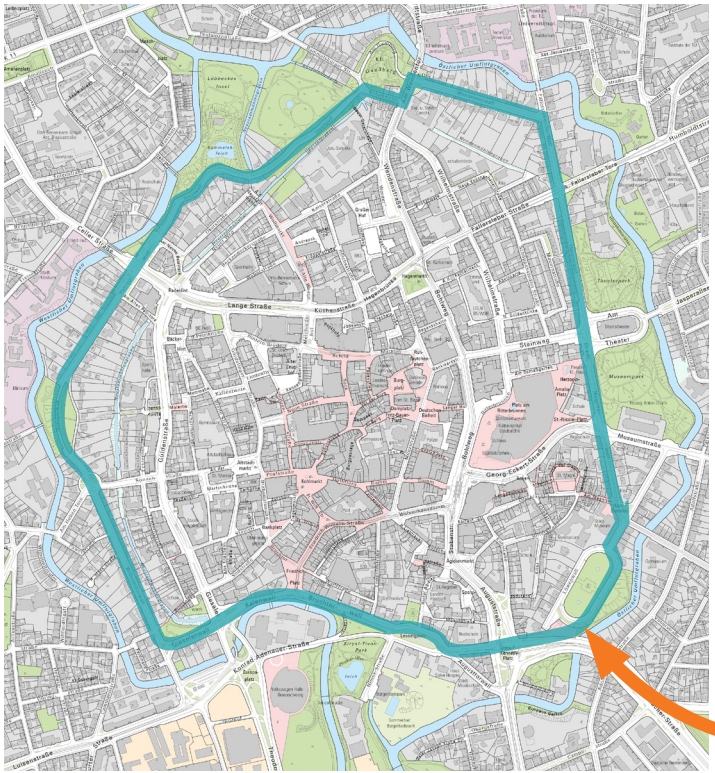
Wer das Fahrrad nur kurz parken möchte, um beispielsweise mal eben in ein Geschäft zu gehen, sucht vor allem eine sichere Abstellmöglichkeit in der direkten Nähe. Hierfür brauchen wir viele sichere und überdachte Abstellanlagen, die bedarfsgerecht in der Stadt verteilt sind.

Zentrale Abstellmöglichkeiten

Zentrale Fahrradparkhäuser sind die Lösung für alle, die ihr Fahrrad länger abstellen wollen, wie beispielsweise Anwohner:innen, Arbeitende oder Besucher:innen, die den ganzen Tag in der Stadt verbringen möchten. Zwar muss man etwas mehr Wegstrecke zu Fuß gehen, dafür gibt es zusätzliche Sicherheit und besseren Wetterschutz fürs Rad.

Durch eine Umnutzung nicht mehr gebrauchter Infrastruktur können mit geringem Aufwand Stellplätze für mehrere hundert Zweiräder hergerichtet werden. Beispielsweise könnte der ehemalige Horten-Tunnel, der ungenutzte Ratskeller direkt unterm Rathaus, aktuell ungenutzte Gebäude am Rande der Fußgängerzone oder Flächen in (Auto-)Parkhäusern zu Fahrradparkhäusern umgebaut werden.

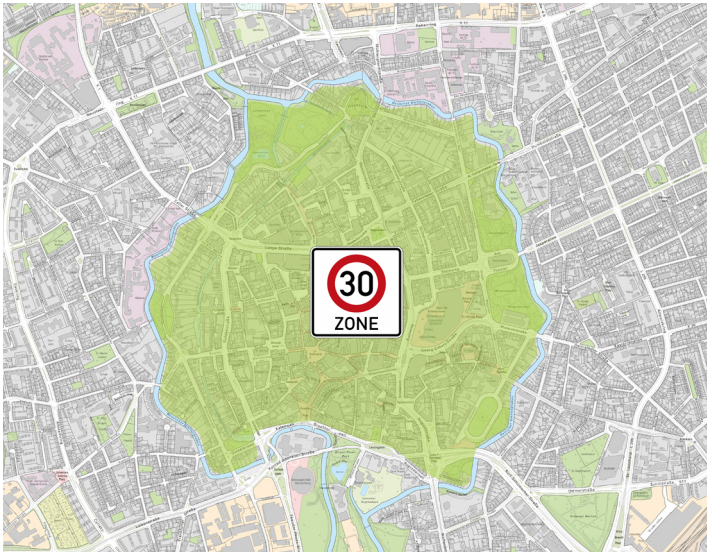
Wallring als durchgehende Fahrradstraße

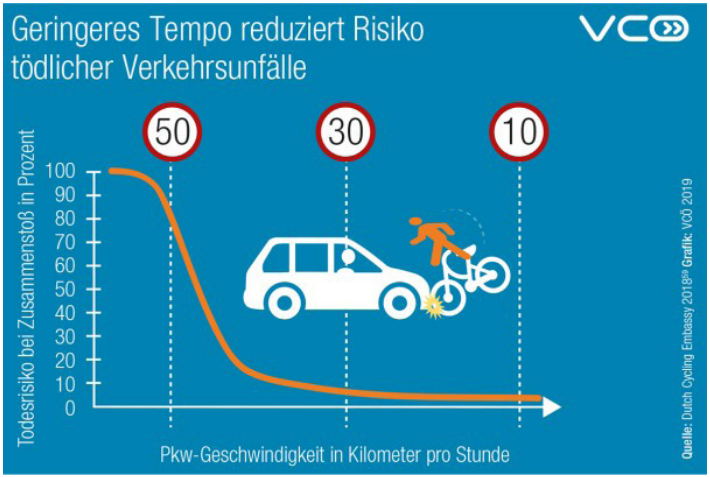


Der Ausbau des Wallrings als durchgehende Fahrradstraße bietet eine Entlastung der Innenstadt vom Durchgangsverkehr von Fahrradfahrenden. Außerdem bietet der Wallring als durchgehende Fahrradstraße eine geeignete Anbindung der angedachten 12 Velorouten an die Innenstadt und eine zentrale Verbindung der Velorouten untereinander. Dafür ist unter anderem eine Rampe zum Löwenwall notwendig.

Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit

Für Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit in Braunschweig muss der Bund mehr Handlungsspielraum geben. Braunschweig macht sich im Rahmen der Städteinitiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ dafür stark. Jetzt ist der Bund am Zug.





Der Anhalteweg, also Reaktionsweg plus Bremsweg, ist bei Tempo 30 rund zwölf Meter lang.

Bei Tempo 50 ist der Anhalteweg mit 26 Metern mehr als doppelt so lang. Ein Auto, das 50 km/h fährt, hat nach zwölf Metern noch die volle Geschwindigkeit.

ÖPNV-Anbindung für das Umland

Braunschweig als Oberzentrum erzeugt sowohl Berufs- als auch Freizeitverkehr. Der Tarifdschungel, die hohen Preise und vor allem ein unzureichendes Angebot für viele Dörfer kennzeichnen die Situation. Damit die Bewohner:innen der Region eine wirkliche Alternative zum Auto haben, müssen hier dringend Verbesserungen umgesetzt werden.

Viele Vororte wie zum Beispiel Salzdahlum sind unzureichend an Braunschweig angebunden. Das muss in der Fläche geändert werden.

Für die Nutzung des klimafreundlichen ÖPNV sind die Ticketpreise einfach, günstig und sozial zu gestalten. Wünschenswert ist ein bundesweit gültiges Ticket.

Mehr Raum für den ÖPNV

Für die **schnelle Fahrt mit dem ÖPNV** ist entscheidend, dass dieser auch eine freie Fahrbahn hat. Ein Beispiel ist der Steinweg. Hier benötigen Busse in westlicher Richtung bis zu fünf Minuten für wenige hundert Meter zwischen den Haltestellen Theater und Rathaus, weil Autos im Wege stehen. Mit einer Busspur lässt sich das Problem lösen.

Haltestellen sollten komfortabel und konfliktarm gestaltet werden. Beispielsweise gibt es an der Rathausbushaltestelle Richtung Theater keinen Wetterschutz und durch die geringe Breite des Fußwegs Konflikte zwischen dem Fußverkehr und Wartenden. Außerdem fehlt in diesem Bereich ein Radweg. Den Platzmangel kann man ändern: Eine der zwei Autospuren wird genutzt, um den Komfort für Wartende durch ein Wartehaus zu verbessern und eine zurückgesetzte Radspur einzurichten.

Mikrodepots und Ladezonen

Lieferungen von Waren für Geschäfte und Materialien zu Baustellen oder die Zustellung von Paketen und Kurierlieferungen sollten nicht andere gefährden. Liefer- und Ladezonen können die Alternative zu Transportern in der Fußgängerzone oder „in zweiter Reihe“ sein. Als verständlich und einheitlich gekennzeichnete Kurzzeitparkplätze ermöglichen sie auch die Lieferungen um die Ecke.

Mögliche Standorte für Ladezonen

siehe Branchenübergreifende Logistik- und Mobilitätsstudie für die Braunschweiger Innenstadt (2021)

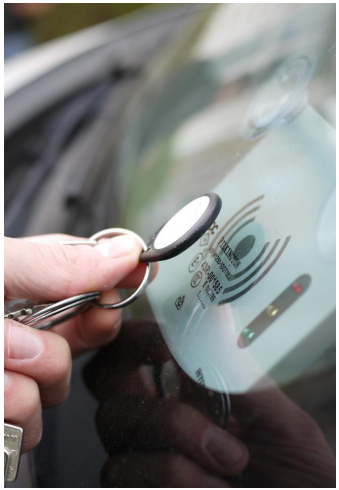
Die Innenstadt ist für eine Zustellung von Paketen „auf der letzten Meile“ zu Fuß oder per Lastenrad besonders gut geeignet. Für Dienste, die an viele verschiedene Adressaten Lieferungen verteilen, werden Mikrodepots benötigt, bis zu denen der Transport der Waren gesammelt erfolgt. Die Zwischenlagerung kann stationär innerhalb von einem Gebäude oder mobil in einem Anhänger auf einem reservierten Parkplatz sein.

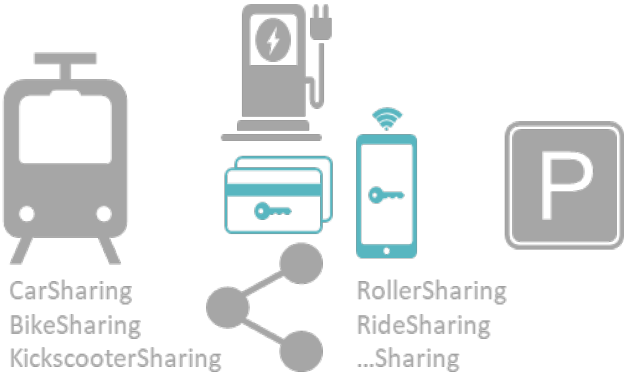
Mögliche Standorte für Mikrodepots

siehe Branchenübergreifende Logistik- und Mobilitätsstudie für die Braunschweiger Innenstadt (2021)

Ein Schlüssel für alle Verkehrsarten

Mit einem einheitlichen digitalen Schüssel wird die Nutzung aller kommerziellen und öffentlichen Verkehrsmittel und Parkplätze einfacher. Es gibt mehrere mögliche Ausführungen des digitalen Schlüssels, zwischen denen sich die Nutzer:innen entscheiden können. „Nicht-digitale" Bürger:innen werden dadurch besser berücksichtigt und die Anzahl der nötigen Apps und Accounts reduziert.





- Ausführung als App für Handy, Smartwatch oder als Transponderschlüssel, Schlüsselkarte möglich.
- Umstandsloses Bezahlen öffentlicher Verkehrsmittel mit digitalem Abrechnungsmodell.
- Zentrale städtische Plattform (Software und Hardware), in die sich weitere Anbieter sich nach eigenem Ermessen einklinken können

Multi- und Intermodalität – was ist das eigentlich?

Multimodal unterwegs bedeutet, dass regelmäßig verschiedene Verkehrsmittel genutzt werden. Zum Beispiel mit dem E-Roller zur Arbeit, bei schlechtem Wetter mit dem Bus und nachmittags mit dem Lastenrad zum Baumarkt.

Intermodal hingegen bedeutet, dass auf einem Weg mehrere Verkehrsmittel genutzt werden, also umgestiegen wird. Zum Beispiel: zu Fuß zur Haltestelle, mit der Straßenbahn zum Bahnhof, weiter mit der Bahn zum Zielort und anschließend mit dem E-Car Sharing-Auto zum Ziel.

Magni -Tiefgarage 24/7 - alle Möglichkeiten an einem Ort

Diese VCD-Broschüre wird unterstützt von

adfc Braunschweig

FAHRRADSTADT BRAUNSCHWEIG

FRIDAYS FOR FUTURE Braunschweig

GREENPEACE Braunschweig

braunschweiger forum
Verein zur Förderung bürgernaher Stadtplanung e.V.

MoVeBs

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland
BUND
FRIENDS OF THE EARTH GERMANY

SCHÜLER*INNEN FOR FUTURE Braunschweig

Hier kannst du uns erreichen und uns folgen

Webseite:	vcd.org/braunschweig
E-Mail:	braunschweig@vcd.org
Facebook:	@vcdbraunschweig
YouTube:	VCD Kreisverband Braunschweig
Instagram:	vcd_braunschweig

Projektteam

Christine Müller, Eva Ley, Frank Tristram, Hans-Jürgen Voß, Julek Weck

Weitere Beteiligte

Bernd Homann, Jens Schütte, Konrad Schöller, Lars Christian Lund, Peter Westphal, Susanne Gaus

Quellenangaben

Bildnachweise: Konrad Schöller: Titelbild, S.6, S.7 o.r, S.14 u.r., S.16 u.l, S.19 u.l, S.20 o.l, r.; Eva Ley: S.11 u.r, S.17, S.18 u.l, S.20 u.l; Christine Müller: S.4, S.5, S.6 u.l, S.7 u.l.; Jens Schütte: S.8, S.11 oben, S.12 o.r, S.13 u.l; Hans-Jürgen Voß: S.9, S.11 u.l, S. 13, S.16 u.l, o.r.; (c) „WSM“ - Andreas Hombach: S.12 u.l *Grafiken:* VCÖ: S.15; Frank Tristram: S.20, S.21; Icons by Advier Mobiliseert NL, Viktor Vorobyev, Gulihem, Aya Sofya, from the Noun Project *Datenquelle für sämtliche Karten:* Stadt Braunschweig - Open GeoData, 2022, Lizenz: dl-de/by-2-0, von Julek Weck bearbeitet

Du hast Lust, uns zu unterstützen?

Große und kleine Ideen einbringen

Mit Politiker:innen netzwerken

Internetauftritt

Fotografieren

Infostände betreuen

Gemeinsam etwas erreichen

Veranstaltungen organisieren

Werde Mitglied

Impressum

VCD Mobilität für Menschen.
Kreisverband Braunschweig

Verkehrsclub Deutschland (VCD) Braunschweig e. V.
Hagenbrücke 1 - 2 (Eingang von der Reichsstraße)
38100 Braunschweig

Vertreten durch die Vorsitzenden
Hans-Jürgen Voß (hans-juergen.voss@vcd-bs.de) und
Frank Tristram (frank.tristram@vcd-bs.de)

Amtsgericht Braunschweig: VR 3396

Webseite: vcd.org/braunschweig
Mail: braunschweig@vcd.org

© VCD Braunschweig | Mobilität Innenstadt - 01 | 09/22