

Stellungnahme des VCD Braunschweig zum Mobilitäts- und Parkraumkonzept im Bahnhofsquartier

Das aktualisierte Mobilitäts- und Parkraumkonzept für das Bahnhofsquartier Braunschweig stellt in vielen Bereichen eine sinnvolle Weiterentwicklung dar. Besonders positiv hervorzuheben sind die Einführung von Mobilitätsbausteinen wie stationsbasiertem Carsharing, der geplante Ausbau barrierefreier Fußwegverbindungen sowie die angestrebte Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs durch neue Stellplatzregelungen. Es greift zentrale Leitlinien einer zukunftsfähigen Stadtentwicklung auf. Als VCD Braunschweig begrüßen wir insbesondere die Zielsetzung, ein urbanes und autoarmes Quartier zu schaffen, das eine attraktive Verbindung für den Fußverkehr zwischen Hauptbahnhof und Innenstadt herstellt. Dies ist ein wichtiges Signal für eine Mobilitätswende hin zu mehr Lebensqualität und Klimaschutz.

Positive Aspekte aus Sicht des VCD

- **Klare Leitplanken für nachhaltige Mobilität**
Die Einführung von 12 Leitplanken bildet ein solides Fundament für eine integrierte Planung. Sie schaffen Orientierung und sichern Qualität – ein guter Ansatz, der sich in der weiteren Planung wiederfinden sollte.
- **Stärkung des Umweltverbunds**
Das Konzept berücksichtigt alle zentralen Verkehrsträger des Umweltverbunds – Fuß- und Radverkehr, ÖPNV, stationsgebundenes Carsharing. Diese Intermodalität ist notwendig, um echten Handlungsspielraum zu schaffen.
- **Straßenraumgestaltung mit Potenzial**
Die geplante Neuverteilung von Verkehrsflächen eröffnet die Chance, Kfz-Dominanz abzubauen, etwa durch Maßnahmen wie den Rückbau von Fahrspuren, die Schaffung verkehrsberuhigter Bereiche oder die Ausweisung neuer Fußgängerzonen. Der öffentliche Raum kann so neu definiert werden – hin zu mehr Aufenthaltsqualität und Sicherheit.
- **Evaluation und Nachsteuerung**
Dass das Konzept Mechanismen zur Überprüfung der Maßnahmen vorsieht, ist aus Sicht des VCD ausdrücklich zu begrüßen. Verkehrspolitik muss lernfähig sein – insbesondere bei neuen Quartiersansätzen.

Kritikpunkte und offene Fragen

- **Kfz-Parken noch zu präsent**
Der Themenkomplex Parken wird mit neun Unterkapiteln sehr ausführlich behandelt. Die Frage drängt sich auf, ob hier nicht noch zu stark von einem autozentrierten Leitbild ausgegangen wird – gerade im Widerspruch zum erklärten Ziel eines autoarmen Quartiers.
- **Emissionsfreie Lieferlogistik nicht mitgedacht**
Ein zentrales Thema wurde bislang nicht berücksichtigt: die emissionsfreie und nachhaltige Lieferlogistik. Gerade im Bahnhofsquartier bietet sich die Chance, ein zukunftsweises Logistikkonzept von Anfang an mitzudenken. Durch zentrale, anbieterübergreifende Depot- oder Quartierszentren können die großen Warenströme gebündelt und anschließend mit feinmobilen Fahrzeugen wie Lastenrädern oder E-Cargobikes emissionsfrei auf

der letzten Meile verteilt werden. Ergänzend sollten Paketstationen und Abholboxen integriert werden, um den Lieferverkehr weiter zu minimieren.

Darüber hinaus ist aufgrund der unmittelbaren Nähe zum Schienenknotenpunkt auch über eine emissionsfreie Lieferung und Entsorgung von Gütern und Waren aller Art über das vorhandene Gleissystem nachzudenken. Die infrastrukturellen Voraussetzungen sind ideal, um Güterverkehre bereits auf der Schiene zu bündeln und lokal emissionsfrei weiterzuverteilen – beispielsweise durch Mikrodepots mit direktem Gleisanschluss oder innovative Konzepte wie Cargo-Trams.

Dies reduziert nicht nur Lieferverkehre und Emissionen im neuen Quartier, sondern erhöht auch die Aufenthaltsqualität im Quartier und dient als Blaupause für die gesamte Stadt. Ergänzend sollten Paketstationen und Abholboxen integriert werden, um den Lieferverkehr weiter zu minimieren.

- **Verpflichtender Stellplatzschlüssel widerspricht Verkehrswende**

Zwar ist der vorgeschlagene Schlüssel von 0,3 Stellplätzen je Wohneinheit ambitioniert, dennoch bleibt es eine Verpflichtung – auch für private Investoren. Das bedeutet: Stellplätze müssen gebaut werden, selbst dort, wo kein Bedarf besteht. Das ist nicht mehr zeitgemäß – insbesondere in unmittelbarer Bahnhofsnähe mit exzellenter ÖPNV-Anbindung. Der Stellplatzschlüssel sollte für das Quartier gestrichen werden.

- **Tempo 30/20 zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität**

Das gesamte Quartier weist eine sehr hohe Dichte an Fußgängerinnen, Radfahrenden und ÖPNV-Nutzerinnen auf. Es ist der größte Umsteigepunkt der Stadt mit täglich tausenden Menschen auf engem Raum. Für die Verkehrssicherheit und eine hohe Aufenthaltsqualität ist es dringend erforderlich, das gesamte Gebiet durchgängig zu beruhigen und deutlich zu entschleunigen. Der VCD fordert, hier mindestens Tempo 30 anzuordnen – besser noch Tempo 20. Die aktuelle Novelle der StVO schafft dafür die rechtlichen Voraussetzungen. Die Maßnahme wäre ein konsequenter Schritt zur Umsetzung des Leitbilds einer menschenfreundlichen, nachhaltigen Stadt.

- **Verkehrsvermeidung nicht ausreichend berücksichtigt**

Neben der Verlagerung auf nachhaltige Verkehrsmittel muss auch die Vermeidung von Verkehr Ziel der Planung sein – z. B. durch kurze Wege (siehe Planungsansatz der „15-Minuten-Stadt“), funktionale Mischung und digitale Alternativen. Diese Perspektive fehlt weitgehend, bzw. wurde nicht direkt thematisiert.

- **Carsharing**

Das Konzept nennt stationsgebundenes Carsharing, bleibt aber unkonkret. Weder Betreiberstruktur noch Zielquoten sind definiert. So besteht die Gefahr, dass es als Feigenblatt fungiert, ohne echten Einfluss auf den Modal Split.

- **Feinmobilität wird bislang ignoriert**

Ein weiterer, bislang nicht berücksichtigter Aspekt ist das Thema Feinmobilität – gerade am Standort des Bahnhofsquartiers mit seiner flachen Topografie, der hohen Dichte an Umsteigepunkten, touristischen Zielen und Dienstleistungen ist diese Form der Mobilität besonders relevant. Gemeint sind all jene Mobilitätsformen, die zwischen dem klassischen Zufußgehen und dem Auto liegen: Fahrräder, Lastenräder, E-Scooter, Rollatoren,

Handwagen, Skateboards, E-Rollstühle oder kompakte Leichtfahrzeuge. Gerade im Umfeld des Hauptbahnhofs, wo Menschen täglich kurze Wege zurücklegen, bietet die Feinmobilität enormes Potenzial, bleibt im Konzept jedoch unberücksichtigt.

Forderungen des VCD Braunschweig

1. Stellplatzverpflichtung vollständig aufheben

Im Bahnhofsquartier ist auf eine verpflichtende Stellplatzquote für den motorisierten Individualverkehr vollständig zu verzichten. Wer Stellplätze errichten möchte, kann dies freiwillig tun. Niemand soll mehr dazu gezwungen werden.

2. Durchgängige Verkehrsberuhigung: Tempo 30 oder besser Tempo 20 im gesamten Quartier.

Aufgrund der hohen Dichte an Fuß- und Radverkehr sowie der zentralen Lage am größten ÖPNV-Knotenpunkt der Stadt ist eine durchgängige Verkehrsberuhigung im gesamten Quartier notwendig. Der VCD fordert mindestens Tempo 30 – besser noch Tempo 20 – zur Erhöhung der Sicherheit und Aufenthaltsqualität. Die neue StVO-Novelle ermöglicht diese Maßnahme ausdrücklich. Eine konsequente Umsetzung trägt zur Reduktion von Unfallrisiken, zur Förderung aktiver Mobilität und zur Schaffung eines lebenswerten öffentlichen Raums bei.

3. 15-Minuten-Stadt als Leitbild umsetzen:

Das Bahnhofsquartier bietet ideale Voraussetzungen zur Verkehrsvermeidung, um den modernen Planungsansatz der "15-Minuten-Stadt" konsequent umzusetzen. Alle für das tägliche Leben notwendigen Funktionen – wie Einkaufen, Bildung, Gesundheit, Freizeit, Nahversorgung und Mobilität – sollen innerhalb von 15 Minuten fußläufig erreichbar sein. Dieser Ansatz reduziert Wege, fördert die Nahmobilität und stärkt den sozialen Zusammenhalt im Quartier.

4. Feinmobilität sichtbar und fördernd integrieren

Das Thema Feinmobilität ist konzeptionell und räumlich zu verankern: mit durchgängigen, barrierefreien Wegen, Abstellanlagen, Mobilitätsstationen und passenden Sharing-Angeboten. Auch soziale Feinmobilität (z. B. Rollatoren, E-Rollstühle) ist zu berücksichtigen.

5. Verkehrsflächen neu aufteilen – Vorrang für Umweltverbund

Der Straßenraum muss konsequent an Fuß- und Radverkehr sowie den ÖPNV angepasst werden – Vorrangzonen, sichere Querungen, ruhige Zonen und Aufenthaltsqualität inklusive.

6. Verkehrsvermeidung als zentrales Ziel verankern

Durch kurze Wege, Mischnutzung und digitale Alternativen kann Verkehr reduziert werden. Diese Perspektive gehört verbindlich in Bebauungsplan und städtebaulichen Vertrag.

7. Emissionsfreie Lieferlogistik von Anfang an mitdenken

Große Warenströme sollten in anbieterübergreifenden Depots oder Quartierszentren gebündelt und anschließend per Lastenrad, E-Cargobike oder anderen feinmobilen Lösungen emissionsfrei verteilt werden. Zusätzlich ist eine Anbindung an das bestehende Gleissystem zur Versorgung und Entsorgung per Bahn zu prüfen.

8. Carsharing verbindlich verankern

Ohne verbindliche Quoten bleibt Carsharing marginal. Aus Sicht des VCD wäre eine Quote von mindestens einem Carsharing-Fahrzeug pro 25 Wohneinheiten angemessen. Vorbildlich ist hier das Modellquartier Vauban in Freiburg, wo durch vertraglich gesichertes Carsharing eine massive Reduktion des privaten Pkw-Bestands erzielt wurde. Die Stadt muss hier klare Regelungen treffen, z. B. durch Flächensicherung, Einbindung in Bebauungspläne oder Ausschreibung gemeinschaftlicher Betreiber*innen.

9. Mobilitätsstationen in Wohngebäuden nach dem Vorbild der GWG München

Zusätzlich sollten ein oder zwei Mobilitätsstationen direkt in/an zentrale Wohngebäude integriert werden – nach dem Vorbild der GWG München. Diese Stationen bieten Raum für Lastenräder, Carsharing-Fahrzeuge, Leih-Trolleys, Leihgeräte, Paketstationen und Fahrradserviceeinrichtungen. Sie fördern eine nachhaltige Alltagsmobilität direkt am Wohnort und erhöhen die Attraktivität autofreier Wohnformen. Weitere Informationen bietet das sehr erfolgreich umgesetzte Projekt in München unter: <https://www.muenchner-wohnen.de/.pdf>

10. GEIG-konforme Ladeinfrastruktur bei Stellplätzen sicherstellen

Bei der Errichtung von Stellplätzen ist sicherzustellen, dass diese vollumfänglich den Anforderungen des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes (GEIG) entsprechen. Das bedeutet: Jeder Stellplatz muss vollständig für Ladeinfrastruktur ausgebaut oder vorbereitet sein, sodass eine Nachrüstung jederzeit unkompliziert möglich ist. Damit wird eine zukunftssichere Ausgestaltung gewährleistet und der Wandel zur emissionsfreien Mobilität konsequent unterstützt.

11. Beteiligung zivilgesellschaftlicher Akteur*innen sichern

Ein "Quartiersforum Mobilität" mit Stadt, Entwicklerinnen, Verkehrsverbänden und Anwohnerinnen kann die Umsetzung begleiten und legitimieren.

Fazit

Nach Abwägung aller genannten Kritikpunkte und Forderungen zeigt sich: Das Mobilitätskonzept enthält viele starke Elemente für eine Verkehrswende auf Quartiersebene. Doch um zukunftsfähig zu sein, braucht es mehr Mut in vier entscheidenden Bereichen:

- Der Stellplatzschlüssel muss vollständig entfallen,
- Feinmobilität muss konsequent mitgedacht werden,
- das gesamte Quartier muss deutlich entschleunigt und durchgängig verkehrsberuhigt gestaltet werden – mindestens mit Tempo 30, idealerweise mit Tempo 20,
- und die 15-Minuten-Stadt muss als verbindliches Leitbild der Quartiersentwicklung verankert werden.

Der VCD Braunschweig fordert die Stadt auf, diese Punkte verbindlich in die weitere Planung aufzunehmen. Nur so wird das Bahnhofsquartier zu einem echten Modell für eine lebenswerte, klimagerechte Stadtmobilität im 21. Jahrhundert.

gez.

Frank Tristram – Vorstandssprecher VCD Braunschweig

Für Rückfragen:

Verkehrsclub Deutschland e. V. (VCD) Kreisverband Braunschweig

Höfenstr. 12, 38118 Braunschweig

E-Mail: braunschweig@vcd.org

Web: <https://niedersachsen.vcd.org/der-vcd-in-niedersachsen/braunschweig/>

Vorstandssprecher: Frank Tristram

Mobil: 0177 502 7377