



Blick zurück nach vorn (4)

## Wird Braunschweig mobil?

*Wer vom Rad auf die Tram umsteigt, braucht Anschluss.  
Nicht nur zeitlich, sondern auch fürs Rad.  
Da hilft derzeit nur Improvisieren.*

*Fotos (4): Stefan Vockrodt*

Geht es um Verkehr, wird noch zu oft jede einzelne Art der Fortbewegung isoliert und in Konkurrenz zu anderen Arten betrachtet. Das hat in der Vergangenheit mitunter katastrophale Ergebnisse gezeitigt. Wie kann es gelingen, künftig integrierte Mobilitätskonzepte in der Stadtplanung zu verankern?

**B**raunschweig – eine Verkehrskompetenzregion? Was die einen ernst meinen, erscheint anderen, so auch dem Autor, mitunter als schlechter Witz. Nicht mehr ganz so schlecht wie noch vor fünf Jahren, als von Verkehrskompetenz keinesfalls die Rede sein konnte, es sei denn, man versteht unter Verkehrskompetenz „Autokompetenz“, mit dem Schwerpunkt auf den Produkten eines lokalen Herstellers. Demzufolge glänzte Braunschweig auch durch wenig Staus, dafür jedoch sehr hohe Feinstaub- und Stickoxidbelastungen. Letzteres ist heute immer noch so, die Staus haben eher zugenommen, was auch daran liegt, dass in den letzten Jahren vieles an Sanierungsarbeiten im Wegenetz nachgeholt werden musste, was der vorgebliche Finanzfuchs Hoffmann seinen Nachfolgern aufgebürdet hat.

Dabei hat sich doch einiges in den letzten Jahren zum Besseren geändert. Braunschweig versucht, radfahr- und zu Fußfreundlicher zu werden, auch wenn dazu mehr gehört als oft zu schmale Radfahr-

streifen am Fahrbahnrand oder neue und unnötige Überwegsampeln. Auch in Sachen öffentlicher Nahverkehr bewegt sich wieder etwas. Doch vieles steht im Stau, da die Rathauspolitik nicht in der Lage ist, klare Beschlüsse zu fassen und auch einmal Kostenwahrheit zu akzeptieren. Anderes erfolgt eher halbherzig und manch fauler Kompromiss verkehrt gute Ideen noch immer ins Gegenteil.

### **Mobilität – Topthema bei „Denk deine Stadt“**

Dabei brennt den Bürgerinnen dieser Stadt das Thema Mobilität unter den Nägeln. Schon der Anfang der Debatte um das Stadtbahnausbaukonzept zeigte, wie sehr die Menschen eine konsistente, auf urbane Lebensqualität zielende Verkehrspolitik vermissen. Die große Bürgerbeteiligung – positiv wie negativ – dazu, aber auch der Zuspruch und die intensive Beteiligung, die der Themenkomplex Mobilität bei „Denk deine Stadt“ erfuhr, zeigen, wie viel Poten-

zial hier vorhanden ist und wie wenig es bisher genutzt wird.

***Der neue Rat hat die Chance, Versäumtes nachzuholen. Es braucht dazu aber eine Mehrheit, die akzeptiert, dass echter Fortschritt nicht für lau zu haben ist. Wer weiterhin beim ÖPNV oder aber auch Rad- und Fußwegen nur auf die billigste Möglichkeit schaut, wird sich später für weit höhere Kosten rechtfertigen müssen.***

Dabei beweisen die Bürger wieder einmal, dass sie der Politik oft weit voraus sind. Es herrscht fast Einmütigkeit darüber, den motorisierten Individualverkehr in der Innenstadt zu reduzieren. Aber wie? Vor allem wie, ohne dass die Zeit, die man für einzelne Wege braucht, länger wird und insgesamt viel unbequemer? Denn eine allgemeine Erkenntnis ist die eine, das individuelle Verhalten die andere Seite der

Medaille. Solange Parkplätze das Maß der Dinge sind, wird sich nichts ändern und so schön es ist, Neubaugebiete in kommunalen Verdichtungszone auszuweisen – warum macht man dann nicht auch stringente, den sich entwickelnden Mobilitätsbedürfnissen angepasste Mobilitätskonzepte?

Ansatzweise realisiert wird so etwas in der neuen Nordstadt – wo jedoch zugleich mit der Stadtstraße-Nord eine abgespeckte Variante der Nordtangente durch das Gebiet geschlagen werden soll. Nur: Wenn man bei der Nordstadt ein Mobilitätskonzept planen kann, warum nicht auch an der Kälberwiese und in anderen geplanten Gebieten? Wo man keine Tiefgaragen bauen muss, wird der Wohnraum automatisch preiswerter.

### Vernetzung der Modalitäten

Blickt man auf die Umgebung einiger Straßenbahnhaltestellen, nicht nur der Endhaltestellen am Stadtrand, so fällt einem sofort die fehlende Verknüpfung verschiedener Mobilitätsformen auf. Park&Ride-Plätze am Stadtrand – mit guten Anschlüssen an den ÖPNV in Richtung Innenstadt?

**Die Stadt wird in den kommenden Jahren vor der großen Herausforderung stehen, ihre Infrastruktur den sich rapide wandelnden Bedürfnissen der Nutzerinnen anzupassen. Und dazu gehört einfach mehr als ein paar Stromtanksäulen für Elektro-Autos.**

Was anderswo längst Standard ist, findet sich in Braunschweig nirgendwo, am ehesten ist noch der Hauch eines Ansatzes dazu an der Endhaltestelle Stöckheim zu finden, aber auch dort eher durch die Nutzer bestimmt, denn durch ein echtes Angebot. Für Radler ist es fast noch schlimmer. Wer mit dem Rad zur Haltestelle fährt und dann mit dem ÖPNV weiter will, hat kaum mal eine gute Anschluss-/schließmöglichkeit – fürs Rad. Und wer vom ÖPNV auf das Rad umsteigen will, muss es mitnehmen – ein kommunales Leihradsystem sucht man in Braunschweig vergebens.

Auch eine kommunikative Verknüpfung verschiedener Mobilitätsangebote – beispielsweise mittels einer Smart-Phone-App, die dem Nutzer sagt, wo er am besten wie weiterkommt und die ihm eventuell auch gleich ein Rad reserviert – wird es hier in absehbarer Zeit wohl nicht geben, obwohl so etwas im „Katalog der Schlüssel-

projekte“ enthalten ist, die die Vision 2030 ergänzen.

Dies ist Kritik auf hohem Niveau. Die Stadt jedoch wird in den kommenden Jahren vor einer großen Herausforderung stehen, die darin besteht, ihre Infrastruktur den sich rapide wandelnden Bedürfnissen der Nutzerinnen anzupassen. Und dazu gehört einfach mehr als ein paar Stromtanksäulen für Elektro-Autos. Dazu gehört auch der Auf beziehungsweise Ausbau eines Netzes von Rad- und Fußwegen, die unabhängig vom Autoverkehr und dem ÖPNV die Stadt erschließen. Auch wäre – nicht nur im Innenstadtbereich – echter Raum zum Flanieren sehr wünschenswert.

### Viel nachzuholen

Diese Wunschliste lässt sich beliebig verlängern. Immerhin hat es in den vergangenen fünf Jahren durchaus nennenswerte Ansätze gegeben, das, was während der



*Elektro-Autos sollen kommen. Sind sie klein, leicht, werden sie bald ideale Stadtmobile sein. Darauf muss die Verkehrsplanung sich einstellen.*

ist. Wer weiterhin beim ÖPNV oder aber auch Rad- und Fußwegen nur auf die billigste Möglichkeit schaut, wird sich in der Zukunft dann für weit höhere Kosten rechtfertigen müssen. Denn so wie ein Auto viel mehr als nur den Treibstoff kostet – was viele Autobesitzer beharrlich ignorieren – gehören zu einer guten Mobilität nicht nur die Infrastruktur (und die Fahrzeuge), sondern auch das ganze



*Fahrradstreifen sind billig und sinnvoll, aber ist der eine gut (Gördelingerstraße, linkes Foto), so zeigt der andere die schlechte Seite (rechts, am Mittelweg): Da unbedingt die Autos vorbeifahren können sollen, wird es arg eng und unangenehm.*

bleiern Hoffmann-Ägide versäumt wurde, nachzuholen. Das gilt nicht nur für das – jüngst wieder ins Stocken geratene – Stadtbahnausbaukonzept, sondern auch für den – ebenfalls nur im Schleichgang vorankommenden – Ausbau des Ringgleisweges. Oder den Okeruferweg entlang der Umflutgräben, der auch nur stückchenweise weiterkommt.

Der neue Rat hat hier die Chance, Versäumtes nachzuholen. Es braucht dazu aber eine Mehrheit, die akzeptiert, dass echter Fortschritt nicht für lau zu haben

Umfeld von Lärmschutz bis hin zu so kleinen, aber wesentlichen Details wie Barrierefreiheit für Rollstühle, Kinderwagen und Rollatoren.

Derzeit findet sich dazu viel guter Willen in der Stadtverwaltung. Hoffentlich schafft es die Politik, sich diesem Willen zu öffnen und die Weichen für ein Braunschweig zu stellen, das sich in fünf, zehn oder auch fünfzehn Jahren wirklich als „mobilitätskompetent“ erweist.

Stefan Vockrodt