

Absender:

AfD-Fraktion im Rat der Stadt

24-24770-02

Antrag (öffentlich)

Betreff:

**Mobilitätsentwicklungsplan 2035+
Änderungsantrag zur Vorlage 24-24770**

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

05.02.2025

Beratungsfolge:

Verwaltungsausschuss (Vorberatung)
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)

11.02.2025
18.02.2025

Status

N
Ö

Beschlussvorschlag:

Die Beschlussvorlage erhält als neuen Teilabschnitt 2 die folgende Formulierung:

„2. Die Verwaltung wird im Rahmen der verfügbaren Ressourcen beauftragt,
71 Maßnahmen aus dem Zielszenario zu konkretisieren und koordiniert umzusetzen.

Aus den verbliebenen 17 Maßnahmen, ersichtlich in der entsprechenden Tabelle,
werden die Einzelmaßnahmen
R11, R12, IM3, K3, V3 weiterverfolgt, aber auf die niedrigste Priorität zurückgesetzt

und die Teilmaßnahmen
R1, R2, F9, K2, K7, K10, P1, P3, R13, RS1, RS2 gestrichen

sowie
M5 höher priorisiert umgesetzt.

Vor der jeweiligen Umsetzung sind die Maßnahmen den Ratsgremien zur Entscheidung
vorzulegen.“

Die Teilabschnitte 1 und 3 bleiben unverändert.

Begründung:

Die vorgestellten Maßnahmen stellen eine Sammlung aus bereits in anderem
Zusammenhang benötigten oder beschlossenen Handlungen, Folge-Notwendigkeiten wie
z.B. Evaluierungen, Standardgrundlagen, Binsenweisheiten und Selbstverständlichkeiten
dar. Teilweise macht das Werk den Eindruck, als wolle man sich hier mit zwar nicht fremden,
aber schon lange vorhandenen und bekannten Federn schmücken. Die geschlossene
Bezeichnung als einen eigens erstellten „Mobilitätsentwicklungsplan“ ist dadurch nicht ganz
zutreffend. Vielmehr sind die im Entwicklungsverfahren auch von der Verwaltung stark
favorisierten Schwerpunkte eher einer Verlagerung zwischen den verschiedenen
Verkehrsmitteln entsprechend als einer „Entwicklung“ von Mobilität, die zumindest bei der
Vision von 15-Minuten-Städten auch eine Abwärtsentwicklung hin zu weniger Mobilität sein
soll, da angeblich alles zu Fuß in engem Umkreis erreichbar wäre und „unerwünschte“
Verkehre entfallen könnten oder sogar müssten.

Zum tatsächlichen Braunschweiger Verkehrskonzept in der Hülle des sogenannten
Mobilitätsentwicklungsplans passt auch, dass ein wesentlicher Teil der innerstädtischen
Mobilität gar nicht betrachtet wird, nämlich die Möglichkeit, in den Stadtgrenzen problemlos
in Gegenden umzuziehen, in denen der öffentliche Nahverkehr auf kürzestem Wege zu
erreichen wäre oder wo ein Großteil des eigenen Lebensmittelpunktes verortet ist - der
äußerst angespannte Wohnungsmarkt in Braunschweig erlaubt schlicht keine „Planungen“,

diese Komponente bleibt daher im MEP unberücksichtigt. Aber auch die große Zahl der täglichen Einfahrten ins Stadtgebiet wird zwar als hoher Anteil des MIV im Konzept wahrgenommen, bleibt aber in seiner Ursache völlig unberücksichtigt: es ist aus verschiedenen Gründen einfach lohnender, außerhalb der Stadt zu wohnen und diese nur als Pendler, Besucher oder Kunde aufzusuchen; dies weiterhin im einzig dafür geeigneten Fahrzeug, dem eigenen Auto.

Planungen des MEP führen jedoch nur bis zur Stadtgrenze, allenfalls für die kaum je in ganzer Länge befahrenen Velo-Routen und über die Stadtteile hinausführenden Radwege sucht man eine regionale Anbindung an andere Kommunen, mit auf jeder Ebene vagen Erfolgsaussichten.

Vor diesem Hintergrund bemängeln wir im einzelnen an:

R11 (Umbau von Radwegen in Velorouten) - Velorouten sind bereits in ihren ersten Ansätzen, aber auch in ihrer grundsätzlichen Sinnhaftigkeit umstritten. Bei den vorliegenden Planungsansätzen kann und muss man von „Betroffenen“ reden und offenbar auch mit ihnen. „Nutznießer“ sind hingegen nicht auszumachen, die vorgeschlagenen Strecken sind schwach frequentiert und sollen, freimütig geäußert, erst ein Angebot sein, auf dem sich, bei gutem Wetter, irgendwann Nutzer einfinden sollen. Ebenfalls gilt hier: statt „komfortable Radwege“ an den Schöppenstedter Turm zu legen, hätten Sanierung und Entschärfung vorhandener Innenstadtstrecken absoluten Vorrang.

R12 (Neubau Fahrradparkhäuser) - Wolfenbüttel macht aktuell sehr ungünstige Erfahrungen mit einem Fahrradparkhaus am dortigen Bahnhof. Es fehlt ein grundsätzlicher Nachweis, ob Fahrradparkhäuser überhaupt von Nutzern akzeptiert werden, geschweige denn wirtschaftlich sind. Angesichts der Unsicherheit bei hoher Investitionssumme darf diese Maßnahme nur sehr niedrig eingestuft werden.

IM3 (Ausweitung bikesharing) - Das gerade eingeführte Fahrradverleihsystem zieht skandalöse Verluste nach sich, die in jedem Jahr allein schon den Wert der Mietsache komplett aufzehren werden. Wer ein System von 350 Fahrrädern mit jährlichem 350.000€-Verlust aufsetzt, darf dessen Ausweitung nicht in hoher Priorität betreiben, sondern ist zu einer gründlichen Auswertung des konkreten Geschäftsverlaufs verpflichtet. Erst danach kann über das weitere Vorgehen, darunter auch die Abschaffung des Systems, entschieden werden.

K3 (Beruhigung Ortsdurchfahrten) - ähnlich der Bohlwegproblematik ist hier zu klären, in welchem Ausmaß Durchgangsfahrten stattfinden, wohin dieser verlagert werden würde, und welche (anderen) „Orte“ innerhalb Braunschweigs überhaupt betroffen sein sollen. Da besonders an den Stellen, wo Fernverkehrsstraßen nach Braunschweig hineinführen, bereits in der Vergangenheit umfangreiche Beruhigungsmaßnahmen eingeführt wurden, ist dies in der weiteren Planung sehr nachrangig.

V3 (Ausweitung Geschwindigkeitsüberwachung) - begrüßenswert ist die feste Installation von Displays, welche gefahrene Geschwindigkeiten offen anzeigen. Eine verstärkte Überwachung nur zur Aufbesserung der Stadtkasse ist aber ebenso abzulehnen wie das „Lauern“ an lukrativen, aber nicht sicherheitsrelevanten Stellen. Angesichts des hohen Investitionsbedarfs und des nicht vorstellbaren Einflusses auf die Mobilitätsentwicklung wäre für diese Maßnahme die niedrigste Priorität sinnvoll.

R1 (Gesamtplanung Radverkehrsnetz) - relativ kurzfristig und kontrovers wurde in den letzten Wochen die Auswertung und Beurteilung des bestehenden Radwegenetzes vorgestellt. Dabei zeigten sich zahlreiche schwere Mängel in diesem Bestand. Sofern dort akute Gefahrenstellen oder unzulässige Radweggestaltungen moniert werden, wären solche Bereiche zunächst vorrangig zu planen und zu verbessern. Die hier als MEP-Maßnahme vorgestellte Absicht, neben der existierenden straßenbegleitenden Radinfrastruktur ein „strategisches Hauptnetz“ zu entwickeln,

ist gegenüber der Bestandssanierung mehr als nachrangig. Nur dort, wo noch keine sicheren und aktuell auch benutzbaren Verbindungen zwischen den Stadtteilen und der Innenstadt bestehen, wäre die Neuplanung von Radwegen angebracht und durch die Verwaltung, außerhalb des schwerfälligen Gesamtkonzepts MEP, zügig als Einzelprojekte zu verwirklichen.

R2 (Umgestaltung von Innenstadtstraßen) ist aus ähnlichen Gründen nachrangig und obsolet.

F9 (Anforderungs-Grün für Kfz) - angesichts der Fahrgeschwindigkeiten, Anhaltewege bzw. benötigter Umschalt-/Wartezeiten würde diese Technik zum Verkehrsinfarkt führen, die Maßnahme ist zu streichen.

K2 (strategisches Hauptnetz Kfz-Verkehr) - hier soll tatsächlich kein Netz geplant werden, sondern die weitere Aufhebung von Strecken und Fahrverbindungen für den privaten Kfz-Verkehr. Das „Netz“ wird zukünftig noch größere Lücken, Umwege und umständliche Verbindungen haben, um den MIV zu beeinträchtigen. Ein weiteres Beispiel für real beabsichtigte Immobilität, daher abzulehnen.

K7 (Verlagerung Durchgangsverkehr) - zur Größenordnung des „Durchgangsverkehrs“ auf dem hier namentlich genannten Bohlweg lagen bisher keine konkreten Zahlen vor. Dennoch wird bereits von einer mindestens teilweisen Sperrung des Bohlwegs gesprochen, obwohl Bohlweg und Ritterbrunnen eine wesentliche Rolle bei der Erreichung von Parkhäusern spielen. Damit scheint das Ergebnis schon vor Beginn der MEP-Maßnahme festzustehen, dies ist als Auftrag aus dem Konzept zu streichen.

K10 (Prüfung Bedeutung Brodweg) - analog zur doch nicht so ergebnisoffenen „Prüfung“ des Bohlwegs steht hier das Ergebnis offenbar schon fest. Unzählige Nutzer täglich sprechen jedoch eine andere Sprache, die Maßnahme ist zu entfernen.

P1 (Erstellung städtische Stellplatzsatzung) - Regelungen über die Vorgaben der NBauO hinaus sind möglich, drohen aber nur zu weiteren Einschränkungen zu führen. Auch wenn in der Debatte zeitweise angeführt wurde, dass durch die städtische Satzung eventuell wieder zu mehr Stellplätzen verpflichtet werden kann: die landesgesetzlichen Vorschriften werden überwiegen, eine solche Satzung innerhalb der Stadt könnte allenfalls den Mangel verschärfen, aber keine Entspannung bieten.

P3 (Parkraummanagement) - sprich Parkraumbewirtschaftung. Braunschweiger Anwohner sollen dafür zahlen, dass sie in Braunschweig wohnen und öffentliche Flächen nutzen, die sie schon längst durch ihre Steuerzahlungen mehrfach finanziert und saniert haben. Diese Maßnahme muss beseitigt werden.

R13 (protected bike lanes) - PBL können offenbar nur dort eingeführt werden, wo sie weder auf den Fahrrad-, noch auf den dadurch beeinträchtigten Kraftfahrzeugverkehr Einfluss haben, schlicht weil dort weder die eine noch die andere Verkehrsart auf nennenswerten Durchsatz kommt. Das mag in der Ackerstraße so funktionieren, in der Leonhardstr. wurde die PBL jedoch zu einer Zumutung mit Verdrängungseffekten zu Lasten anderer Strecken. In Braunschweig ist die Zahl von Fahrbahnen, die „übrig“ sind, jedoch sehr überschaubar. Auch als Ausweidlösung für angeblich nicht mehr sanierbare Bestandsradwege sind die PBL ein missratener Ansatz.

RS1 (15-Minuten-Stadt) - die „Idee“ der 15-Minuten-Städte wird seit einigen Jahren verbreitet; in Braunschweig gab es dazu weder eine relevante öffentliche Debatte, noch konkrete politische Beschlüsse bzw. Zustimmung. In der Vergangenheit waren noch alle stadtplanerischen Experimente gescheitert, mit baulichen Mitteln die Bewohner von „Zentren“, Teilstädten und ähnlichem zum dauerhaften Verbleib im unmittelbaren Nahbereich zu bewegen, wo alles Lebensnotwendige auf kürzestem Wege zu erreichen wäre. Statt dessen entstanden soziale Brennpunkte, „Ghettos“ und letztendlich Investitionsruinen,

die nicht mal mehr abzutragen sind. Die 15-Minuten-Städte überlappen sich mit anderen Vorstellungen von „Quartieren“, Stadtteilen und -bezirken, ohne damit wirklich kompatibel zu sein. Am Ende stehen sie, wie die früheren Versuche, sogar für die gezielte Beschränkung von Mobilität, was dann von leistungs- und zahlungskräftigen Bewohnern schnell gemieden wird.

RS2 (Neuaufteilung von Verkehrsräumen) - die „Flächengerechtigkeit“ wird seit Jahren vor allem aus politisch-ideologischen Motiven bemüht, aber seit Jahrzehnten aus praktisch-gestalterischen Gründen vollzogen: Hagenmarkt, Altstadtmarkt, Kohlmarkt, Bankplatz und selbst die Fläche vor dem Rathaus-Altbau waren lange Zeit Parkplatzflächen für Autos, wurden aber überwiegend schon vor Jahrzehnten in autofreie Bereiche umgewidmet - trotz des in den letzten 50 Jahren massiv gestiegenen Autoverkehrs und Fahrzeugbestands. Die Flächengerechtigkeit wurde also schon vollzogen, bevor dieses Wort erfunden oder in der politischen Sprache verbreitet war. Es dürfte nur sehr wenige Flächen besonders im Innenstadtgebiet geben, die dem Kfz-Verkehr neu gewidmet wurden. Viel massiver war die Abgabe von Flächen an andere Verkehrsträger, eine entsprechende „Gerechtigkeitsmaßnahme“ im MEP war und ist nicht nötig.

M5 (veranstaltungsbezogenes Mobilitätsmanagement) - aktuell erleben wir die Schwierigkeiten bei der Parksituation am Millennium-Event-Center: eine bisher gewohnte Praxis des Parkens auf einer Brachfläche wurde von der Verwaltung endgültig und ersatzlos untersagt. Echte Alternativen wurden nicht geboten, der bestehende ÖPNV ist für die Aufgabe kaum brauchbar. Wieder wurde aus einer „Mobilitätsentwicklung“ die bloße Verdrängung des MIV, sogar ohne ein anderes Verkehrsmittel aufbieten zu können. An diesem Beispiel sieht man, dass Management von Großveranstaltungen im MEP an eine Spitzenpriorität gehört.

Anlage/n:

keine