

---

## **Der Raum ist das Maß**

**Innenstadt Braunschweig: Dialog zwischen Stadtgestaltung und Verkehr**  
Referat zum 8. BDB-Treffen am 8. März 2001 in der Dornse Braunschweig

---

## **Verkehr und Stadtgestaltung**

Städtebau – und das ist mein Thema – ist zu einem hohen Maß Auseinandersetzung mit dem Thema Verkehr: Ohne Bewegung kein Raum! Und ohne Bewegung kein städtischer Raum. Stadt ist ein Kommunikationssystem – aber im Gegensatz zur reinen Information, die sich über Datenleitung in Echtzeit um die Erde transportieren läßt, geht es zuerst einmal um physischen Kontakt und Austausch. Kartoffeln, Bücher, Schrauben, Unterwäsche, Kühlschränke, Cellos oder Toupets. Und Menschen. Menschen in alle Richtungen, zu jeder Tages- und auch Nachtzeit, zu jeder Jahreszeit. Weil die Menschen die anderen Menschen suchen, miteinander etwas tun wollen. Reden. Arbeiten, Kaffeetrinken und alle möglichen anderen schönen Sachen.

Um diese Bewegungen herum baut sich die Stadt auf – und bewahrt all die Dinge: Kartoffeln, Bücher, Schrauben. Und die Menschen. Das war so mit dem Wollmarkt, mit Altstadtmarkt und all den anderen Plätzen und Straßen so. Auch mit dem Bohlweg oder dem Steinweg. Bewegung, Austausch, Bewahren. Ziel der Bewegung ist immer der Austausch. Und spätestens am Ende jeder Bewegung steht ein Haus.

Nun könnte man all die Häuser weit verstreuen, so, daß man seinen Nachbarn nicht mehr sieht, wie zum Beispiel in Wyoming. Dann ist der Weg sehr weit. Und man kann immer nur jeweils einen besuchen, und den kennt man meist schon. Und man muß lange reiten. Deshalb ist ein kreativer Braunschweiger vor ein paar Jahren auf die gute Idee gekommen, zusammen zu rücken, und zwar ziemlich dicht. Und damit seine Mit-Braunschweiger sich austauschen konnten, ohne sich ständig zu erkälten, hat er den Bohlweg mit Bohlen befestigt. Das war vor fast 800 Jahren. Seitdem bewegen sich alle Braunschweiger und ihre Gäste über den Bohlweg und tauschen sich aus.

Das war gut so. Denn auf diese Weise ist eine Stadt entstanden, auf die wir alle stolz sind, deren Schönheiten wir genießen und deren häßlichen Seiten wir möglichst aus dem Weg gehen.

---

## **Der Bohlweg**

Leider gehört zu den letzteren offensichtlich eben dieser Bohlweg. Jedenfalls wird hier seit Jahren immer häufiger Klage geführt. Denn viele von ihnen haben im Eiscafé Coletti ihr erstes Rendezvous bei Milchshake genossen und sich

und ihren ersten Motorroller bewundern lassen. Bewundern ist etwas, was zum menschlichen Austausch zu zählen ist.

(Bitte werden Sie nicht ungeduldig, aber es geht konzentriert um Stadtgestalt und Verkehr.)

Diese Milch-Shaker sind ein eigenes Völkchen von Braunschweigern, haben heute meist graue oder keine Haare, fahren BMW oder auch Porsche und nur hierfür oder hiermit kommen sie noch am Bohlweg vorbei.

Mit ihren Wagen fahren sie zum gelegentlichen Shopping nach Hamburg oder Berlin – Hannover wird traditionell immer noch weiträumig ausgelassen – und bedauern den Niedergang des Bohlwegs und der Braunschweiger Innenstadt.

Dabei ist der Bohlweg so geworden, wie sich ihn alle immer gewünscht hatten. Jedenfalls sollte der Bohlweg – nachdem man diesen unansehnlichen Trümmerhaufen im Grünen gegenüber beseitigt und durch einen ansehnlichen weißen nebenan ersetzt hatte – städtebaulich neugestaltet werden. Das war so um 1974. Ein städtebaulicher Wettbewerb sollte die Qualität gewährleisten.

An diesem Wettbewerb habe ich teilgenommen – als Mitarbeiter von Prof. Martin Einsele – damals noch in Gladbeck. Es war ein skeptisches Büro, das sehr früh die politische Dimension allen Städtebaus begriffen hatte. Die Dominanz verkehrlicher Planung dieser Zeit – nahezu ausschließlich orientiert am „MIV“, dem Motorisierten Individualverkehr, also am *Personenkraftwagen*, führte vielerorts zu Zerstörungen wertvoller städtischer Substanz. Fußgänger existierten weder in Statistiken noch in den Planungen. Wenn zusätzlich öffentliche Fördermittel im Spiel waren – und das waren sie fast immer – waren ganze Quartiere oder Dörfer gefährdet. Das Bahnhofsviertel in Braunschweig wäre fast in seiner Gesamtheit ein Opfer geworden und bundesweit wurden die Dörfer durch Straßenausbau ihrer Seele beraubt. Die Fördermittel für die berühmten Mehrzweckspuren hatten letztlich auch die zögerlichsten Dörfler korrumpiert.

Damals gab es nur im Ausnahmefall einen Dialog zwischen Verkehr und Stadtgestaltung. Aber es gab fast immer ein Diktat verkehrlicher Anforderungen – hochgerechneter Bedarf, im Querschnitt ausgebreitet, störende Substanz an Engstellen wurde beseitigt, die Reste wurden beidseitig für Fußgänger aufgeteilt. 30 Meter Breite für Straßenbahn und Autos – und links und rechts jeweils zwei Meter für Fußgänger. Das gibt es in vielen Städten. Aber auch in Braunschweig mit der Kurt-Schumacher-Straße. So entstanden auch Profile wie der neue Bohlweg und die neue Georg-Eckert-Straße.

Wir haben damals im Büro gegen diese Ausschreibung und die verkehrlichen Vorgaben heftigst opponiert und – heute in zivilerem Ausdruck – als Schwachsinn dargestellt. Das war sicherlich arrogant, aber nicht falsch. Unser Beitrag war halbherzig und provokativ: ein Brunnen mit einer überspülten, gläsernen Wand entlang des Bohlwegs – als transparenter Lärmschutz für den Park - wollte allerdings keiner haben.

Heute wissen wir mehr. Der Abbruch des Schlosses hat eine fatale Lücke im Stadtgrundriß hinterlassen – ein Vakuum, das in der Stadt spürbar bleibt. Die Georg-Eckert-Straße hätte mit einer Fahrspur je Richtung gereicht. Die Isolierung des Schloßparks war falsch. Der Bohlweg darf nicht die zügigste Nord-Süd-Verbindung der Stadt sein.

Die wenigen städtebaulichen und stadtgestalterischen Korrekturen der letzten Jahre zeigen deutliche Erfolge. Obwohl an dem Verkehrskonzept nichts geändert wurde, konnte der Park durch die visuelle Öffnung in die öffentliche Wahrnehmung einbezogen werden. Mit dem kleinen Haus und der neuen Achse ist der immer etwas obskure Schloßgarten wirklich wieder zu einem öffentlichem Raum geworden.

Das stimmt eigentlich optimistisch. Aber ist der Dialog zwischen Verkehrsplanung und Stadtgestaltung wirklich verbessert? Mein Eindruck ist, daß die Funktion Verkehr nach wie vor die städtische Entwicklung dominiert. Alle Überlegungen, die z.B. im Rahmen des städtebaulichen Gutachterverfahrens 1992 zur Entwicklung Bohlweg/Kennedy Platz gemacht worden sind - in einer wirklich qualitätvollen Zusammenarbeit zwischen Verkehrsplanung und Stadtgestaltung – wurden doch dem Ausbau der Stadtbahn geopfert. Der Umbau des Kennedy Platzes erfolgte ausschließlich nach Kriterien des Bahnverkehrs. An der abstrusen Hochgeschwindigkeitsstrecke in der Auguststraße, wo Straßenbahn- und Autofahrer innerstädtische Geschwindigkeitsrekorde brechen können, hat sich nichts geändert. Fußgänger benötigen am Aegidienmarkt weiterhin mindestens 10 Minuten, um auf die andere Straßenseite zu kommen. Der kürzlich anvisierte Umbau des Bohlwegs erfolgte zwar unter legitimierender Einbeziehung des damaligen Preisträgers Braunfels, aber alles dominierender Ausgangspunkt war wiederum der Verkehr – in technisch überhöhter Ausformung.

---

## Das Trojanische Pferd

Es darf einfach nicht sein, daß nach Jahrzehnten geförderten Ausbaus des Straßensystems für das Auto nun eine neue geförderte Maßlosigkeit das städtische Gefüge zerlegt. Das Konzept Regionalstadtbahn geht sinnvollerweise davon aus, das normale Schienennetz für Straßenbahnzüge mitbenutzen zu können, um so den wirklich notwendigen regionalen Zusammenhang mit öffentlichen Verkehrsmitteln auszubauen. Aber der Sinn der Sache kann doch nicht in der Umdrehung liegen, so daß wir demnächst die Stadt mit übergroßen Bahnhöfen für 80-Meter-Züge umbauen. (Natürlich ist es kostensparender, wenn ein Fahrer vier statt zwei leere Wagen von Gifhorn nach Braunschweig fährt – denn bei guter Auslastung würden sich auch halb so lange Züge rechnen.)

Die Technik verselbständigt sich offensichtlich – über Betriebskosten permanent nach oben getrieben, deren Wirtschaftlichkeitsrechnungen keiner widersprechen mag. Es ist offensichtlich, daß aus der guten Idee des öffentlichen Verkehrsmittels eine Ideologie geworden ist, hinter deren Logos die Idee gar nicht mehr aufzufinden ist.

Wenn wir nicht sorgfältig jeden Ausbau der Stadtbahn auf ihre Stadtverträglichkeit hin überprüfen und für ihre Einbindung sorgen, müssen wir gewärtig sein, daß sich die Regionalbahn als Trojanisches Pferd offenbaren wird. Aus diesem Grunde sollten wir vor allem die Förderungsbedingungen auf ihre Auswirkungen hin überprüfen, bevor wir das Pferd in die Stadt holen.

Unsere Stadt muß mit öffentlichen Verkehrsmitteln regional vernetzt sein – das ist erforderlich. Aber dies darf nicht mit der Auflösung des städtischen Raumes verbunden sein. Die Verkehrsmittel müssen sich im Flächenanspruch und in ihrer Gestaltung in die Stadt integrieren – nicht umgekehrt. Und hierfür kann nur der Raum das Maß sein. Das Beispiel Friedrich-Wilhelm-Straße und Waisenhausdamm ist weiterhin durchaus lehrreich.

---

## Wiedergutmachung

Hier ist erst einmal Wiedergutmachung erforderlich und stadtverträglicher Umbau zu leisten.

Da sind zum einen alle Stadteingänge von Nord-Osten über Westen bis zum Süden. Der Individualverkehr führt hier ein Eigenleben und sprengt die Stadtzusammenhänge funktional - und zugleich jede positive Vorstellung von städtischer Lebensqualität. Wer hier täglich durchfährt, kann Stadtleben nur als minderwertig für sich verarbeiten. Und wer hier wohnen muß, denkt irgendwann ebenso. Es geht hier also darum, erst einmal den vorhandenen Verkehr in einen Stadtraum zu integrieren, der sich in seinem ganzen Erscheinungsbild als Lebensraum zu erkennen gibt: Kartoffeln. Bücher und Schrauben. Bewegung, Austausch, Bewahren. Für den Motorisierten Individualverkehr sind dies nur kurze Passagen, für die Bewohner jedoch ein Dauerzustand. Man könnte allenfalls sagen: „MIV positiv“. Aber ansonsten?

Da sind zum anderen die von der Straßenbahn aufgesplitteten Straßenräume wie der Straßenzug von Kennedyplatz bis zur Wendenstraße. Wenn der Modal Split – die Aufteilung zwischen den verschiedenen Verkehrsarten - zugunsten öffentlicher Verkehrsmittel nur durch Zerstörung und Verhinderung von innerstädtischen Fußwegbeziehungen erzwungen werden kann, dann kann bekommt dieser Begriff Modal Split eine ziemlich zynische Komponente.

Für den Straßenzug Kennedyplatz-Auguststraße-Stobenstraße-Bohlweg wäre ein stadtverträglicher Umbau dringend erforderlich. Der signifikante Geschwindigkeitsanspruch und Vorrang, den hier Auto und Straßenbahn genießen, führt zu einer alltäglichen Mißachtung der wichtigsten Spielregel städtischen, also zivilen Verhaltens: Rücksicht.

Fahrbahnmarkierung und Absperrgitter, Halteverbot und Ampelsteuerungen, überdimensionierte Asphaltflächen und Kurvenüberhöhungen: Unter diesen Zwangsvorgaben ist Rücksichtnahme vollkommen unsinnig. Täuschen wir uns nicht: Die Dinge sprechen eine Sprache, die durchaus von allen verstanden

wird. Für mich ist der öffentliche Raum eine Schule der Zivilisation, wo wir Rücksichtnahme erwarten und erfahren aber auch Rücksichtnahme lernen.

Insofern ist die Integration des Verkehrs in die vorhandenen Straßenräume oberstes Gebot. Das friedliche Nebeneinander von Fußgängern und Radfahrern, von Autos, Bussen oder Straßenbahn ohne gegenseitigen Ausschluß ist Kennzeichen städtischer Vielfalt und Urbanität. Damit möchte ich auch das Prinzip der Fußgängerzone und der dahinterstehenden Stadtauffassung kritisch hinterleuchten – denn es scheint doch so, daß nur hier Stadtgestaltung ihre Erfüllung findet. Alles ist easy: alte Fassaden, ruhige Straßen, Anregung und Austausch.

---

## **Die innere Stadt – das innere Maß.**

Dennoch: Die Innenstadt hat Probleme. Viele der alteingesessenen Geschäfte schließen – vor allem jene, die sich um ein solides und qualitativvolles Angebot bemüht haben. An der Stadtgestaltung kann es ebensowenig liegen wie an übermäßigem Autoverkehr.

Die Pflasterung in der Fußgängerzone wird zwar - wie meist das Neue in Braunschweig - von vielen kritisiert. Aber sie ist eine Wohltat in ihrer schlichten aber qualitativvollen Gestaltung. Und das räumliche Gefüge unserer Straßen und Plätze ist anregend, vielfältig und unvergleichlich schön.

Doch ich habe den Eindruck, daß wir derzeit in einer Phase sind, in der wir uns von einer ziemlich fixierten Stadtauffassung lösen müssen, die wir vor allem in den letzten 50 Jahren verinnerlicht haben. Und diese Auffassung hat sehr viel mit Stadtgestaltung und Verkehr zu tun – eigentlich ist es die Auffassung, daß die Stadt nur daraus besteht.

Und das kam so: Mit der Industrialisierung wurden auch die Städte nach dem Vorbild der Autoproduktion organisiert. Henry Ford hat in Detroit durch rigide Arbeitsteilung die Fließbandfertigung durchgesetzt und das Auto zu einem Massenprodukt gemacht. Die Erfolgsstory ist bekannt. Diese Organisationsform wurde nicht nur Vorbild für die gesamte Industrie, unsere Städte haben wir dieser Strukturform angepaßt. Dies trifft nicht zuletzt auf unsere Region zu.

Walter Reichow hat mit dem Begriff der „Organischen Stadt“ das Zusammenwirken der verschiedenen Teile analog zu den Organen des Körpers gesehen. Johannes Göderitz – unser erster Stadtbaurat nach dem Krieg - machte die funktionale Gliederung zum Thema seiner Planungen und verdeutlichte dies in der Schrift „Die gegliederte und aufgelockerte Stadt“ (zusammen mit Hofmann, Rainer). Jeder Teil hat seine Funktion, in den Adern pulsiert das Leben – und das wird durch Experten genau vorausberechnet. Wobei die Berechnung und Berechenbarkeit alles das im Leben dominiert, was nicht berechenbar ist. Zum Beispiel der Wert der Geschichte, oder die Bedeutung der Schönheit, oder die Notwendigkeit, andere Menschen treffen zu können.

Doch die Produktionsformen der Industrie haben sich längst gewandelt. Das Fließband mit der einseitigen Tätigkeit, lebenslang im gleichen Takt die gleiche Bewegung ausführen zu müssen, ist Vergangenheit. Der Mensch, seine Neugier und Kreativität, sein Interesse an Kommunikation und Zusammenarbeit ist längst in neuen betrieblichen Konzepten umgesetzt.

Unsere Stadtkonzepte und inneren Stadtvorstellungen gehen jedoch noch davon aus, daß Arbeitszeit eine Leidenszeit ist und Industrie raucht und stinkt - und man zwar dort arbeiten kann aber nicht wohnen. Die rigide Trennung von Arbeitszeit und Freizeit unterstellt, daß man sich in dieser Zeit von der Arbeit erholen muß. Doch inzwischen ist es ja fast umgekehrt.

Die Innenstadt, in den letzten Jahren durch den weiteren verkehrlichen Ausbau immer besser erreichbar, entwickelt sich wie der Bohlweg immer mehr in Richtung Masse – und verliert damit seine Attraktivität. Denn billig einkaufen kann man überall. Aber die Stadt muß auch immer einen verführerischen Glanz haben, muß mit dem Besonderen locken, muß sich entdecken lassen. Auf den Braunschweiger Stadtraum trifft das immer zu. Aber das Warenangebot wird über die allgemein bekannten Prozesse „Standortaufwertung, Umsatzsteigerung, Mietsteigerung, Umstrukturierung“ immer banaler. An jeder Ecke ein Handyladen, dazu das ganze Repertoire aller Kettenläden und einige Billiganbieter – warum dann noch Innenstadt Braunschweig?

Aber man kann dies nicht einfach „der Stadt“ oder „der Stadtverwaltung“ vorwerfen. Hier wurde insgesamt sehr viel getan, ich vermute, eher zuviel. Denn mit dem System Fußgängerzone als Einkaufszone wird das stabile System der klassischen, durchmischten Stadt geschwächt. In diesen Bereichen wohnt kaum noch ein Mensch.

Wir sollten über Stadtgestaltung und Verkehr sprechen und hierbei über unsere innere Stadtvorstellung kreativ nachdenken. Und vielleicht werden hierbei feststellen, dass eine zukünftig wichtigere Kraft im breiten kulturellen Angebot der Innenstadt liegen wird, im historischen Erbe der herausragenden Bauten und in der Lebendigkeit einer bewohnten Innenstadt, wo am Ende jeder Bewegung ein Haus steht. Und nicht nur ein Parkhaus oder Kaufhaus.

.

© Prof. Walter Ackers