

Das „Blech“ im Neuen Hulsberg Quartier

Auf ihrem Treffen am 23. April hat die BürgerInnenAktion Neues Hulsberg über den Mobilitätsworkshop vom 31. März gesprochen. Es ging dabei auch um die Stellplatzplanung. Wir haben dazu folgende, in 14 Punkten kurz zusammen gefasste Position:

1. In 2012 betrug die Auto-Dichte deutschlandweit 573 PkW pro 1000 EinwohnerInnen. In Dortmund ist sie unter allen Großstädten mit 410 am höchsten, in Berlin mit 289 Pkw am niedrigsten. Bremen liegt mit 369 Pkw pro 1000 im Mittelfeld und Bremen Mitte unterbietet mit 276 Einheiten sogar noch das U- und S-Bahn gesättigte Berlin. Die Autodichte in Bremen-Mitte betrug 2012: **0,37 private PkW pro Haushalt** (www.statistik.bremen.de).
2. Im workshop wurde gesagt, dass man mit den Planungen den „sehr ambitionierten“ Wert von 0,4 anstrebe, bisher aber noch nicht wisse, ob und wie man alle Autos unterbringen könne.
3. Von niemandem hinterfragter Konsens ist, dass das neue Hulsberg den Parkdruck in den umliegenden Wohnquartieren auf keinen Fall erhöhen darf, dass also alle Autos, die von den BewohnerInnen des neuen Quartiers angemeldet sind, dort auch einen Stell- oder Garagenplatz haben müssen.
4. In China mit 20 Autos/1.000 Einwohnern schießt der Pkw-Bestand – zur Freude der Autofirmen und zur Atemnot vieler Stadtbewohner – gegenwärtig hoch, ebenso in Indien und Brasilien. Auch in Deutschland ging es in den letzten Jahren mit den Autozahlen weiter bergauf, allerdings sind die Anmeldezahlen inzwischen leicht rückläufig. Der Statuswert der Autos hat bei den Jüngeren einen Knacks bekommen.¹ In den demografischen, ökologischen und kulturellen Entwicklungen deutet sich eine Trend-Umkehr an.
5. Unsere auf dem workshop gestellte Nachfrage, ob in der Planung auch einbezogen wird, dass der Autobestand in 30 Jahren, wenn im neuen Quartier gerade mal die ersten Fenster ausgewechselt werden, auf 0,1 gefallen ist, wurde verneint. Mit sinkender Autodichte wird offenbar nicht gerechnet.
6. Nun sind, wie Karl Valentin wusste, Prognosen immer schwierig, insbesondere wenn sie die Zukunft betreffen. Aber viele, die sich heute in der BürgerInnenAktion engagieren, haben schon in der Vergangenheit völlig die Wirklichkeit verfehlende Prognosen erlebt, z.B. dass ohne Atomkraftwerke die Lichter ausgehen und ohne eine Autobahn durch die Mozartstraße der zukünftige Verkehr in Bremen nicht mehr bewältigt werden kann.
7. Was heute geplant wird, muss mit Blick auf die sich abzeichnenden Veränderungen in der nächsten Generation gebaut werden. Die BürgerInnenAktion fordert deshalb, dass sich die Planung nicht nur auf eine steigende oder gleich bleibende, sondern auch auf eine deutlich sinkende Pkw-Dichte einstellt. Kluge städtebauliche Planungen haben bereits in vielen Fällen gezeigt, dass das möglich und machbar ist.
8. Insbesondere wenn der Anspruch besteht, ein „autoarmes“ Quartier zu schaffen, darf die Verkehrsplanung nicht die Augen vor den sich abzeichnenden Trends verschließen. Sie haben - u.a.- unmittelbare Relevanz für die Stellplatz- und Garagenplanung. Wenn es, wie beabsichtigt, entlang der drei Schleifenstraßen im neuen Quartier nur wenige Park- und Stellplätze für Pkw geben soll, sind Garagen gegenwärtig unabdingbar.
9. Der Lorenzen-Plan sieht, neben 38 Car-Sharing-Points, 126 Pkw-Stellplätze im Freien vor, sowie 1102 Stellplätze in vier Parkhäuser an den Rändern des neuen Quartiers, darunter das große Klinikparkhaus.
10. An allen Eingängen eines „autoarmen“ Quartiers mehrstöckige Parkhäuser aufzustellen, ist zweifellos ein sowohl konzeptioneller als auch ästhetischer Widerspruch. Aber solange die in

¹ Zwischen 2007 und 2010 machten 11 Prozent weniger Männer bis 24 Jahren den Führerschein, bei den Frauen waren es 10 Prozent. Sie auch: Hanno Rauterberg, „Wir sind die Stadt“, S. 52

dem Quartier lebenden Menschen private Pkw in dem heute üblichen Umfang benötigen, lässt er sich nicht auflösen. Und er lässt sich auch nicht – wie seitens der Verwaltung ins Gespräch gebracht wurde – durch Tiefgaragen unter den im Südwesten des Quartiers liegenden Neubauten lösen.

11. Ein autoarmes Quartier entsteht nicht dadurch, dass man die Autos unter die Erde versteckt, sondern indem man durch kluge strukturelle, finanzielle und rechtliche Vorkehrungen – und dazu gehört vor allem die entschlossene Förderung der Fahrradnutzung – dafür sorgt, dass immer weniger Menschen ein Auto benötigen.
12. Tiefgaragen unter Mehrparteienhäusern stehen dazu in direktem Widerspruch. Sie zementieren eine autokonforme Infrastruktur, verringern des Antrittswiderstand zur Pkw-Nutzung für die Eigentümer hochpreisiger Wohnungen und kosten mit durchschnittlich € 25.000.- für einen Tiefgaragenplatz um ein Vielfaches mehr als ein Stellplatz in einem oberirdisch gebauten Parkhaus.
13. Oberirdisch gebaute Parkhäuser sind schnell und kostengünstig errichtet und, wenn der Autobestand zurück geht, ebenso schnell und kostengünstig wieder abgebaut. Das leidige „Blech“-Problem kann damit flexibel und zukunftsorientiert gelöst werden.
14. Ein letztes Wort zum „armen Bremen“, das nichts zu verschenken hat und deshalb offenbar der Ansicht zuneigt, mit einer zumindest teilweise autofreundlichen Infrastruktur könnten höhere Einnahmen aus dem Verkauf der Baufelder erzielt werden. Das Westerpark-Projekt in Amsterdam hat einen genau gegenteiligen Beweis erbracht:

„1989 wies der Stadtteil Westerpark das ehemalige städtische Wasserwerk in Amsterdam als Wohnungsbaugebiet aus. Es sollte ein autofreies und umweltfreundliches Viertel für die Bewohner des Stadtteils werden. Nicht nur die Fahrgewohnheiten, sondern auch der Autobesitz wurde beeinflusst; lediglich am Westrand des Geländes waren Parkplätze vorgesehen.

Es wurden sowohl Miet- als auch Eigentumswohnungen errichtet, die vor allem familiengerecht sein sollten. Sie verfügen über großzügige Außenräume, Dachterrassen an Wohnungen, Privatgärten für die Erdgeschosswohnungen und einen begrünten öffentlichen Raum, der auch von den Bewohnern der Nachbarsiedlungen genutzt wird.

Alle Bewohner haben eine Absichtserklärung unterzeichnet, in der erklärt wird, dass sie über das umweltfreundliche und autofreie Gepräge der Siedlung informiert waren. Sie wussten, dass ihnen möglicherweise kein Parkplatz zugeteilt werden würde. Angrenzend an das Gelände befindet sich ein Streifen mit 135 Parkplätzen. 110 davon wurden unter den Bewohnern verlost. GWL-Bewohner mit einer Parkerlaubnis dürfen ihren Pkw nur auf dem GWL-Parkstreifen abstellen, nicht in den umliegenden Gebieten.

Die Pläne riefen enormes Interesse hervor, auch bei den Bewohnern des Stadtteils. Viele waren an der Vorbereitung und Entwicklung des GWL-Terrains beteiligt, und es gab - auch für die Eigentumswohnungen - massenhaft Interessenten. Schließlich wurden fast alle Mietwohnungen und die Hälfte der Eigentumswohnungen Stadtteilbewohnern zugewiesen. Untersuchungen zeigen, dass die Bewohner mit ihren Wohnungen sehr zufrieden sind.“²

² Mehr dazu siehe: <http://www.gwl-terrein.nl/>