

# Zusammenfassung Veranstaltung „Ruhender Verkehr und Flächenverbrauch“

14.11.2019, 17.30-20 Uhr in der GLS-Gemeinschaftsbank

Bericht über die Veranstaltung, Autorin: Katharina Seegelke (BUND Hamburg)

## **Begrüßung**

Maren Jonseck-Ohr (BUND Hamburg) begrüßt die Teilnehmer\*innen zu der Veranstaltung „Ruhender Verkehr und Flächenverbrauch“. Etwa 100 Teilnehmer\*innen sind der Einladung des BUND Hamburg in Kooperation mit der HafenCity Universität und der Hamburgischen Architektenkammer gefolgt.

Die Veranstaltung beleuchtet den Flächenverbrauch durch parkende Autos, dem s.g. „ruhenden Verkehr“. Im Mittelpunkt steht die Frage nach den Chancen für Hamburgs Stadtentwicklung, die sich durch eine anderweitige Nutzung von Stellplatzflächen ergäben, und die Frage, wie der Weg zu einer autofreien bzw. autoarmen Innenstadt aussehen kann.

Auch durch die zweite Veranstaltung leitet Karin Heuer (Referentin für Umwelt und Bildung), die die Teilnehmer\*innen ebenfalls sehr herzlich begrüßt und die Referent\*innen vorstellt.

## **Einführungsvortrag**

Zur Einführung in die Thematik präsentiert Julia Tahedl (Technische Universität Hamburg-Harburg) einige Zahlen und Fakten zum Flächenverbrauch parkender Autos sowie Ideen für eine alternative Nutzung der Flächen im öffentlichen Raum. Es gibt bislang leider keine genauen Zahlen zu dem Flächenanteil parkender Autos im öffentlichen Raum. Klar ist jedoch, dass diese einen (zu) großen Anteil der Straßenraumnutzung ausmachen (mitunter bis zu 45% der Straßenraumbreite). Der hohe Flächenverbrauch des ruhenden Verkehrs wird durch verschiedene Faktoren begünstigt (z.B. Parkraum als „Grundrecht“, komfortabler Zugang zu Stellplätzen, mangelndes ÖPNV-Angebot, etc.).

Für eine gerechtere Aufteilung des Straßenraumes wären sowohl Push- (Parkraummanagement etc.) als auch Pull-Ansätze (Förderung PkW-Abschaffung, Schaffung alternativer Angebote, etc.) erforderlich. Außerdem braucht es Mut zu innovativen Lösungen, Frau Tahedl stellt hierzu Beispiele aus anderen Städten in Deutschland und Europa vor. Sie betont zudem, wie wichtig der politische Wille für entsprechende Veränderungsprozesse sei.

## **Podiumsdiskussion**

Anschließend begrüßt Karin Heuer die Podiumsgäste Staatsrat Matthias Kock (Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen), Julia Tahedl (Technische Universität Hamburg-Harburg) und Manfred Braasch (BUND Hamburg). Auch bei der zweiten Veranstaltung wird die Diskussionsrunde durch Fragen aus dem Publikum ergänzt.

Alle Diskutant\*innen sind sich einig, dass der motorisierte Individualverkehr nur dann reduziert werden kann, wenn gleichzeitig ausreichend attraktive Alternativen zur Verfügung stehen. Es brauche positive Bilder und Mobilitätsplanung müsse bei Neuplanungen aber auch im Bestand systematisch mitgedacht werden. Staatsrat Kock betont, dass das Auto aber auch nicht grundsätzlich verteufelt werden dürfe. Gerade in den Randlagen stelle das Auto ein wichtiges Fortbewegungsmittel dar. Manfred Braasch und Julia Tahedl erwidern, dass es deshalb umso wichtiger sei, attraktive



Alternativen zum Auto darzustellen und das Angebot entsprechend auszubauen. Julia Tahedl merkt an, dass es durchaus unterschiedliche Gründe gebe, warum Leute ein Auto haben und nutzen (zu wenig attraktive Alternativen, Auto als Statussymbol etc.). Insbesondere erstere Nutzer\*innen-Gruppe könne durch ein entsprechend gutes Alternativ-Angebot mittelfristig sicherlich zum Umstieg auf den Umweltverbund bewegt werden. Hierzu brauche es entsprechende Beratungsangebote, vergünstigte ÖPNV-Tickets, Carsharing-Angebote im Quartier, Radanlagen im Gebäude etc.

Manfred Braasch weist darauf hin, dass es gleichzeitig ebenso wichtig sei, den öffentlichen Parkraum aktiv rückzubauen, statt immer mehr Parkplätze hinzuzubauen, wie es derzeit der Fall ist. Außerdem brauche es ein verbessertes Parkraummanagement, die Nutzung des öffentlichen Raums als Parkplatzfläche müsse deutlich teurer werden. Dem schließt sich auch Julia Tahedl an. Derzeit stünden Tiefgaragen leer, weil das Parken im öffentlichen Raum deutlich günstiger sei. Auch das Anwohnerparken sei mit max. 30 Euro pro Jahr deutlich zu preiswert und entspreche keineswegs dem eigentlichen Wert der Fläche. Zudem spricht sich Julia Tahedl für eine deutlich flächendeckendere Ausweisung von Anwohnerparkplätzen aus. Sie verweist auch noch einmal auf die Chancen, die sich durch eine anderweitige Nutzung der Flächen ergäben (s. Beispiel Stadt Siegen).

Deutlichen Nachholbedarf sehen Julia Tahedl und Manfred Braasch auch mit Blick auf autofreie Quartiersprojekte in Hamburg. Das bekannteste Projekt in der Saarlandstraße ist mittlerweile knapp 20 Jahre alt, ansonsten wurde bislang lediglich ein weiteres Projekt am Kornweg umgesetzt. Staatsrat Matthias Kock weist darauf hin, dass in Oberbillwerder derzeit ein weiteres großes Projekt entstehe, welches autofrei geplant werde. Außerdem stünden entsprechende Fördergelder für Baugemeinschaften bereit, diese würden jedoch nicht nachgefragt. Manfred Braasch begrüßt die Förderfähigkeit autofreier Quartiere, bemängelt jedoch dass dies längst nicht ausreiche. Er wünsche sich von der Politik, dass die Zielzahl der jährlich neu zu bauenden 10.000 Wohneinheiten mit einem vernünftigen Mobilitätskonzept verknüpft werde, andernfalls könne die Planung langfristig nicht funktionieren. Eine Bus-Erschließung von großen Neubauquartieren (z.B. in Wilhelmsburg) sei nicht mehr zeitgemäß und keine attraktive Alternative zum Auto.

Zum Abschluss der Diskussion plädiert Manfred Braasch noch einmal für mehr innovative Ansätze und einen verstärkten Ausbau des ÖPNV- und Radwegenetzes. Es brauche ein generelles Umdenken – weg von der autogerechten hin zur autofreien Stadt.

