

## Protokoll Forum A:

### Strukturelle und smarte Lösungen für die Quartiersentwicklung – Instrumente der vorbereitenden und verbindlichen Bauleitplanung

Referent 1: **Tom Lecke-Lopatta**, Referent für Flächennutzungsplanung und gesamtstädtische Standortplanung beim Senator für Umwelt, Bau und Verkehr der Freien Hansestadt Bremen

Referentin 2: **Marion Skerra**, Bereich Bau beim Senator für Umwelt, Bau und Verkehr der Freien Hansestadt Bremen

Referent 3: **Hannes Hinnecke**, Stab Stadtentwicklung beim Bürgermeisteramt der Stadt Nürnberg

Moderation: Prof. Stefan Rettich, Hochschule Bremen, School of Architecture Bremen

Protokoll: **Naunok Kirpal**

Zusammenfassung Beitrag 1: Verkehr ist, was hinten rauskommt – Dichte als Planungsgröße in der Flächenplanung

- Mit 17 Einwohnern pro Hektar ist Bremen nicht sehr dicht besiedelt und entspricht damit eher der Dichte einer Mittelstadt zwischen 100 000 und 200 000 Einwohnern
- Die Siedlungsdichte in Bremen nimmt ab, dementsprechend steigt die Wohnbaufläche pro Einwohner – Grund dafür sind auch die zunehmenden Kleinhaushalte in Bremen
- Das Wohlstandswachstum ist dabei entscheidend und führt zur Nutzung einer größeren Fläche
- An Beispielen wie dem Viertel und der Neustadt lässt sich jedoch erkennen, dass dicht besiedelte Stadtviertel nicht zwangsläufig mehr PKW zur Folge haben müssen, sondern aufgrund der guten Verkehrsanbindung eher ein gegenläufiger Trend zu erkennen ist
- Im Gegensatz dazu sind die äußeren Gebiete wie Oberneuland deutlich schlechter zu erreichen und besitzen keine gute ÖPNV-Anbindung
- Die Verdichtung stößt nicht auf materieller oder ökonomischer Ebene an ihre Grenzen, sondern wird auf sozialer Ebene durch Misstrauen und Protest verhindert
- Lokale Verdichtungsprojekte (z.B. Gartenstadt Werdersee) liegen, international gesehen, von ihrer Verdichtungsrate weit hinter Projekten aus anderen Ländern, stoßen allerdings in Bremen auf großen Protest
- Infolgedessen wird immer mehr Wohnfläche benötigt; dabei könnte durch Aufstocken und Nachverdichten das Flächenpotenzial ausgenutzt und deutlich kürzere Wege geschaffen werden

Zusammenfassung Beitrag 2: Mobilitätsräume sind Stadträume – Strategien und Instrumente für Quartiere

- Zentral sind dabei Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung und die Entwicklung städtebaulicher Projekte unter Bürgerbeteiligung
- Am Beispiel des Bremer Hulsbergviertels soll eine mögliche, klimafreundliche Quartiersentwicklung in Form eines Pilot- bzw. Modellprojekts gezeigt werden
- Das Viertel ist durch seine zentrale Lage, die gute Verkehrsanbindung und die Nähe zum Zentrum sehr attraktiv und verfügt bereits über einen guten ÖPNV-Anschluss und ein gutes

- Radwegenetz, das zur Verkehrsreduzierung weiter ausgeweitet werden soll (z.B. Buslinie)
- Die ohnehin schon engen Straßenräume werden jedoch blockiert durch sogenannte „private Objekte“ (PKW)
  - Durch eine starke, vielfältige Nutzungsmischung sollen Ziele größtenteils fußläufig zu erreichen sein, außerdem soll durch eine Reduzierung des Stellplatzangebotes die Nutzung von PKWs unattraktiver werden und zur Nutzung alternativer Verkehrsmittel führen
  - Das Parken findet zukünftig in platzsparenden Parkbauten, sogenannten dezentralen Quartiersgaragen, am Rande des Viertels statt, sodass der PKW-Verkehr im Viertel selbst vermieden wird
  - Dabei soll durch die dezentralen Quartiersgaragen in einiger Entfernung das Auto als Verkehrsmittel an Komfort verlieren und für die Bewohner vergleichbarer werden mit beispielsweise öffentlichen Verkehrsmitteln oder dem Fahrrad
  - Entscheidend ist dabei die Infrastruktur, die Möglichkeiten bietet, alternative Verkehrsmittel wie das Fahrrad, ÖPNV oder Carsharing nutzen zu können
  - Bei der Planung von Stadtvierteln muss der Faktor Mobilität dementsprechend zunehmend miteinbezogen und berücksichtigt werden

#### Zusammenfassung Beitrag 3: Voneinander Lernen mit *koopstadt* Bremen, Leipzig, Nürnberg: Zeitgemäße Mobilität zwischen Anspruch und Wirklichkeit

- Am Beispiel des deutlich dichter besiedelten Nürnbergs wird der Unterschied zwischen Planung und Realität deutlich
- Ziel ist es den motorisierten Individualverkehr (MIV) auf 30% zu senken und die Nutzung alternativer Verkehrsmittel (ÖPNV, Fahrrad, zu Fuß) auf 70% zu steigern; dabei wird der Radverkehr als zentrales Element der Mobilität gesehen
- Außerdem soll das ÖPNV-Netz optimiert werden, wobei jedoch problematisch ist, dass die Flächennutzung für bestehende Verkehrsmittel festgefahren ist und einen Ausbau des Netzes behindert
- Sehr viele PKW-Pendler sowie das Zurücklegen kurzer PKW-Strecken sind allerdings Realität
- Nürnberg sieht im Pilotprojekt Hulsbergviertel und der Bremer Carsharing-Umsetzung beispielhafte Vorbilder
- Bei der Planung eines aktuellen Projektes wird dabei auch auf eine Mischnutzung mit jeweils einem Drittel Wohnen, Gewerbe und Grünflächen gesetzt

In der anschließenden Diskussion entstanden vor allem Fragen und einige Thesen, die zukünftige Lösungen für die Quartiersentwicklung bieten können.

- Ist Mobilitätsmanagement nur etwas für Gebildete, oder erreicht es auch andere Schichten mit beispielsweise anderen Wertevorstellungen, wie etwa dem PKW als Statussymbol?
- Wie bewirbt man Dichte und macht sie für Leute von außerhalb oder aus den Randbezirken attraktiv?
- Bildet das Verkehrskonzept, insbesondere das Parkraummanagement im geplanten Hulsbergviertel eine Ausnahme oder könnte es zum Standard für zukünftige Quartiersentwicklungsprojekte werden, um damit beispielsweise Tiefgaragen zu vermeiden

- und eine Verkehrsverlagerung zu bewirken?
- Sollte man zu restriktiven Maßnahmen greifen, Bestandsflächen für Autos streichen und diese freigewordenen Flächen durch Parkverbote schützen, um öffentlichen Raum zurückzugewinnen und dadurch PKW-Fahren weiter unattraktiv zu machen?
  - Ist der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) dirigistisch?
  - Welche urbanen Typologien braucht man, um Suburbanisten zu erreichen?

Anhand der Fragen entstanden im Abschluss folgende Thesen:

- Verkehrsverminderung und -vermeidung fängt auf Quartiersebene an
- Es muss eine Umwertung von Verkehrsflächen für die verschiedenen Verkehrsmittel, also eine Umverteilung des öffentlichen Raums, geben
- Man muss die vorhandenen Flächenressourcen ausnutzen und beginnen, Dichte zu kommunizieren, um den Widerstand auf sozialer Ebene zu brechen und Nachverdichten möglich zu machen
- Private Entwickler müssen für Mobilitätskonzepte gewonnen werden
- Mobilitätsmanagement darf keine Ökodiktatur sein

⇒ Von Prof. Rettich wurden die Ergebnisse in einem 11-Punkte Papier zusammengefasst (separates Dokument)