

Mobilitätsräume sind Stadträume Strategien und Instrumente für Quartiere

Klimaschutz und Mobilität
- wie bewegen wir was?
25. November 2014



Klinikum Bremen Mitte

- 1. Mobilität und öffentlicher Raum in Bremen**
Welcher Raum wird wie beansprucht?
- 2. Lage und „Spirit“**
Welches sind die Voraussetzungen für smarte Lösungsansätze?
- 3. Neues Hulsberg-Viertel**
Welche Ziele verfolgen wir?
- 4. Rolle der Bürgerbeteiligung**
Wie und woran arbeiten wir gemeinsam?
- 5. Instrumente**
Was kann der Bebauungsplan regeln und was nicht?
- 6. Mobilität und öffentlicher Raum im Neuen Hulsberg-Viertel**
Welche Vorstellungen und Erwartungen haben wir?

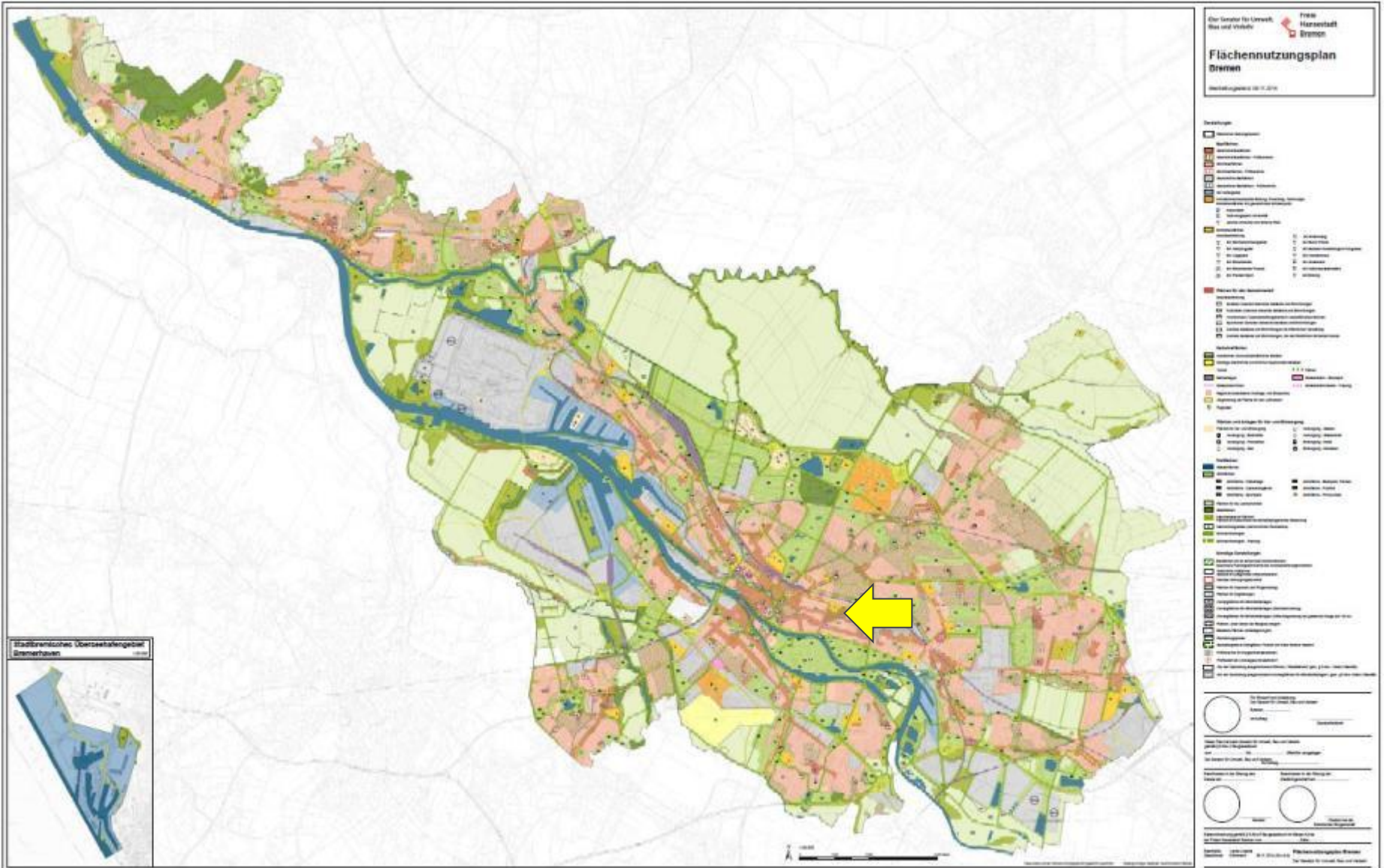


Verkehrsräume der autogerechten und wachsenden Stadt



2. Lage und „Spirit“

Welches sind die Voraussetzungen für smarte Lösungsansätze?







Neue Mobilitätsformen



Bewegungsraum









Brommyplatz



Am Schwarzen Meer



St. Jürgen Straße

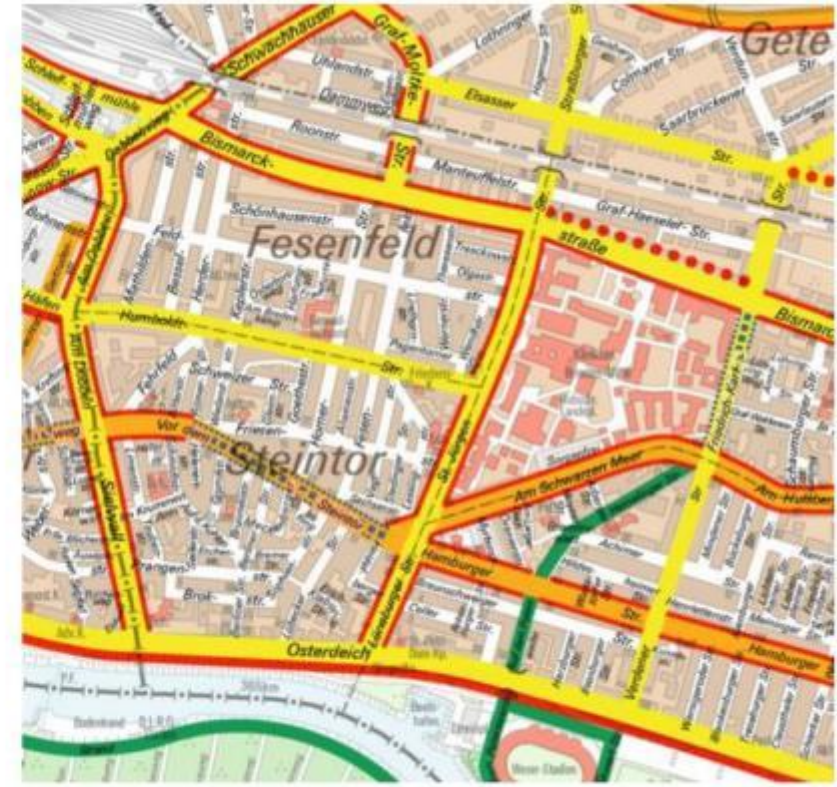


Abbildung 1: ÖPNV-Netz (links) und Radroutennetz (rechts) [BSAG Stadtnetzplan bzw. Fahrrad-Stadtplan-Bremen]

Quelle: Argus Stadt- und Verkehrsplanung

Verkehrsbeziehungen

DAS NEUE HULSBERG VIERTEL

NUZUNGEN IM QUARTIER



Gewerbe, Dienstleistung
Einzelhandel
Gastronomie, Hotel
Schule, Kindergarten
Kultur, Theater, Galerie
Grünfläche

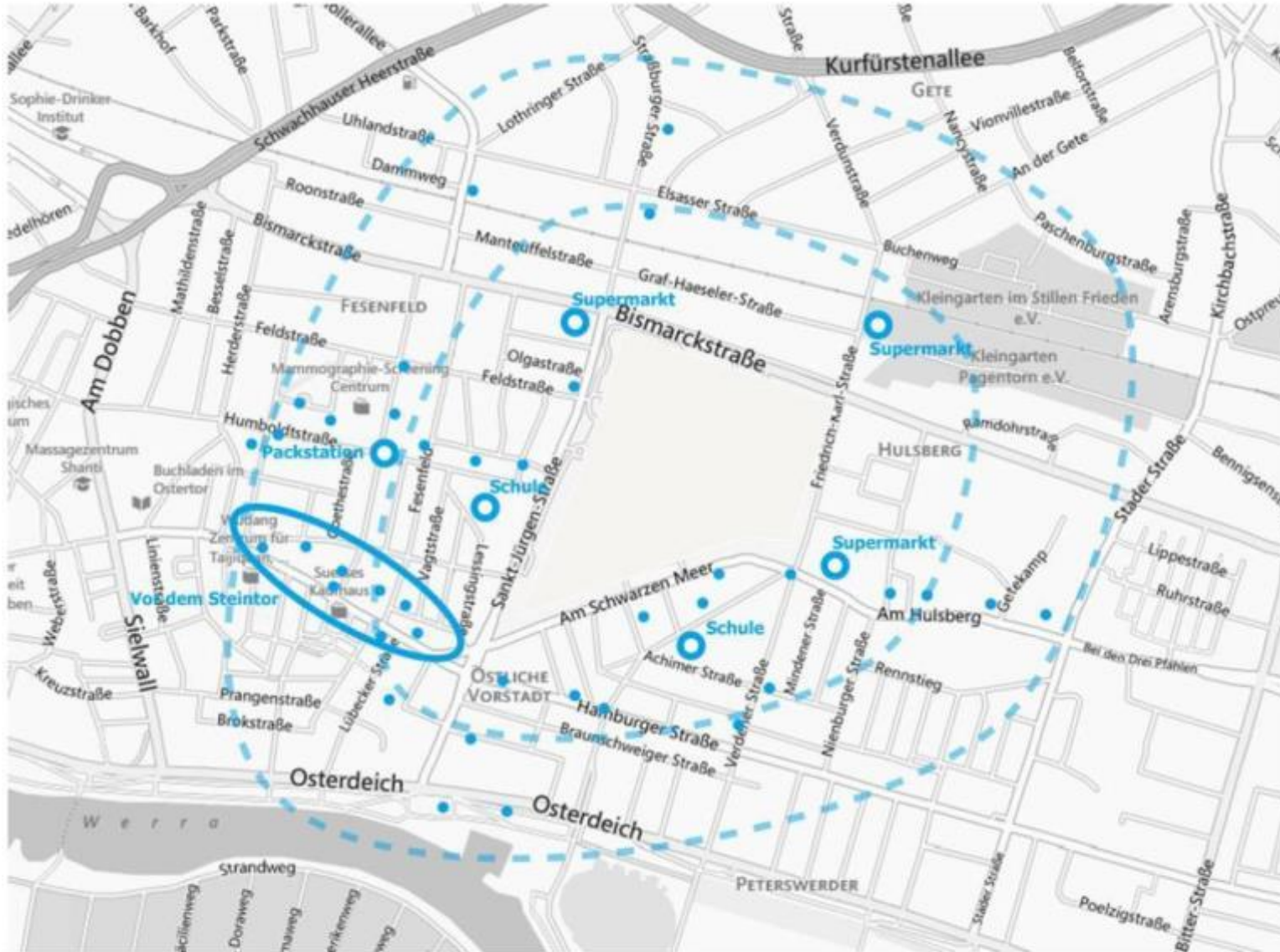


Abbildung 2: Orte des alltäglichen Bedarfs im Umfeld [openstreetmap]

Quelle: Argus Stadt- und Verkehrsplanung

3. Neues Hulsberg-Viertel *Welche Ziele verfolgen wir?*

„ Es ist davon auszugehen, dass sich die zentrale Lage und damit einhergehend die Nähe zu Orten des alltäglichen Bedarfs in einer MIV-reduzierten Mobilitätskultur widerspiegelt.“



-31,1 PKW je 100 Einwohner
-0,49 PKW je Haushalt

im Kontext des Viertels und gewachsener Stadtstrukturen

NEUES HULSBERG–VIERTEL

2010 Beschluss der Stadtbürgerschaft

- Vielfalt von Wohn- und Eigentumsformen
- Gemischt genutzte Strukturen
- Hoher Stellenwert für die ökologischen Belange
 - Verkehr
 - Energie
 - Bau
 - Umwelt
- Umfangreiches Beteiligungsverfahren der Öffentlichkeit

 **Pilotprojekt: Modellhaftes Quartier, dass Maßstäbe setzt**

Gutachten SHP

Mai 2012

Erschließungs- und Mobilitätskonzept

- **Baustein Kfz:** Verkehrsreduzierung und Effizienz
- **Baustein ÖPNV:** ggf. Ausweitung des Angebotes
- **Baustein Radverkehr:** Anbindung und Weiterführung der Routen, gute und zahlreiche Abstellmöglichkeiten
- **Baustein Städtebau und Straßenraum:** Nutzungsmix, Mischflächen und geringer Straßenquerschnitt
- **Baustein Mobilitätsmanagement:** Förderung der Mobilitätsalternativen zum Kfz

Gutachten SHP

Mai 2012

Zentrale Thesen

- Ein geeigneter Nutzungsmix führt zu **Mehrfachnutzung** und damit zu einer **Reduzierung des Stellplatzangebotes**. (Einsparpotential 20 – 25 %)
- Ein abgestimmtes Erschließungskonzept ermöglicht **verkehrsvermeidende Infrastrukturen**.
- **Zielgerechte Begrenzung des Stellplatzangebotes** setzt entsprechende **Festlegungen zur Nutzungsmischung** voraus.

Bausteine des Mobilitätskonzeptes



Gutachten SHP

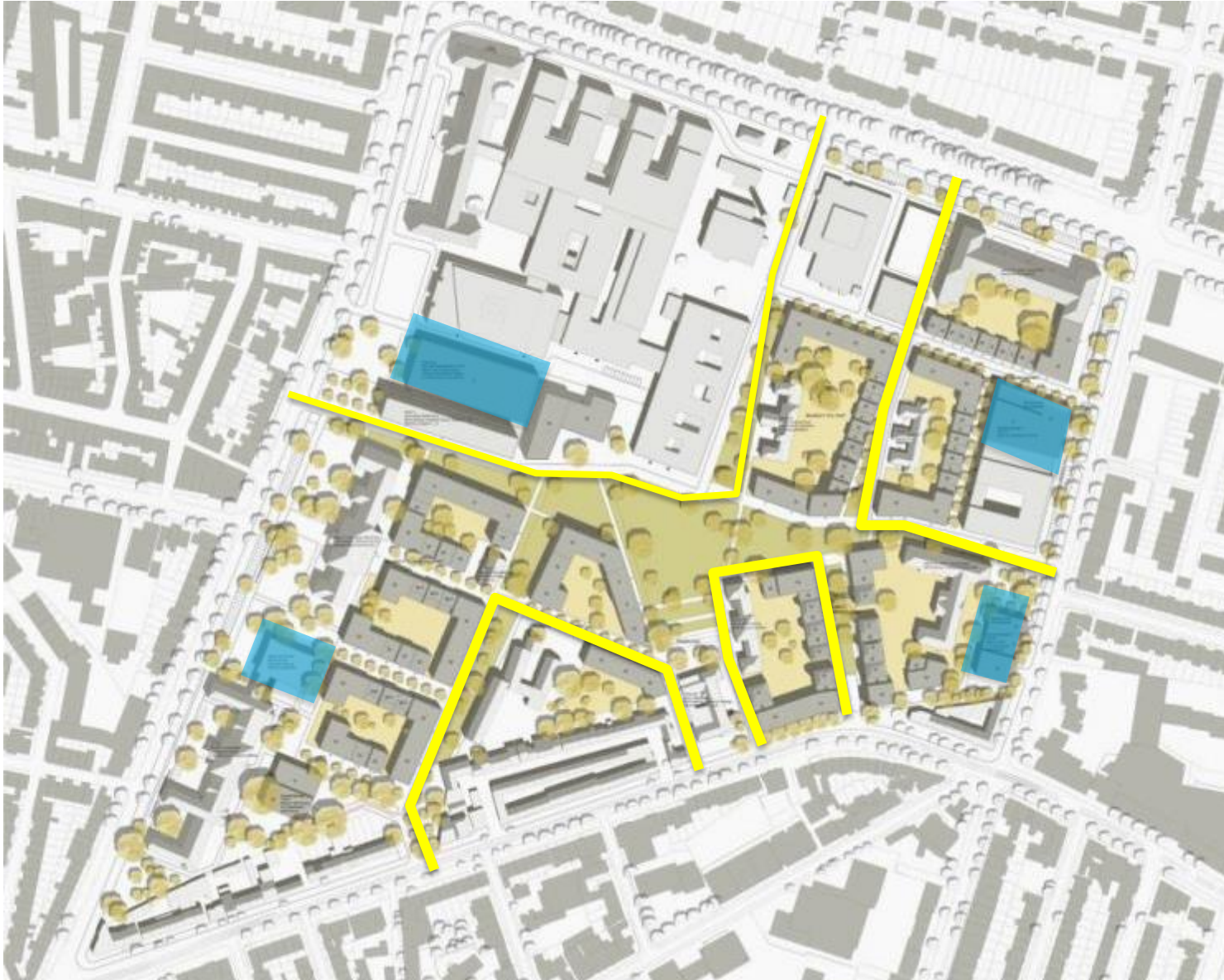
Mai 2012

Vorgaben zum städtebaulichen Wettbewerb

- Vorrang für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes
- Entwicklung eines **modellhaften Quartiers**, in dem unterschiedliche Mobilitätsbedürfnisse realisiert werden können und **ein Leben ohne (eigenes) Auto** möglich ist
- Vermeidung von Durchgangsverkehr
- Parken überwiegend in **platzsparenden Parkbauten**
 - Zentrales Parkhaus KBM auch als Quartiersgarage für NHV
 - 2 bis 3 weitere Quartiersgaragen
- Synergien durch **Mehrfachnutzung**
- **Bewirtschaftung** aller Parkplätze
- Kein Besucherparken innerhalb des Quartiers

Wettbewerbsbeitrag Lorenzen, relais, Argus

Januar 2013

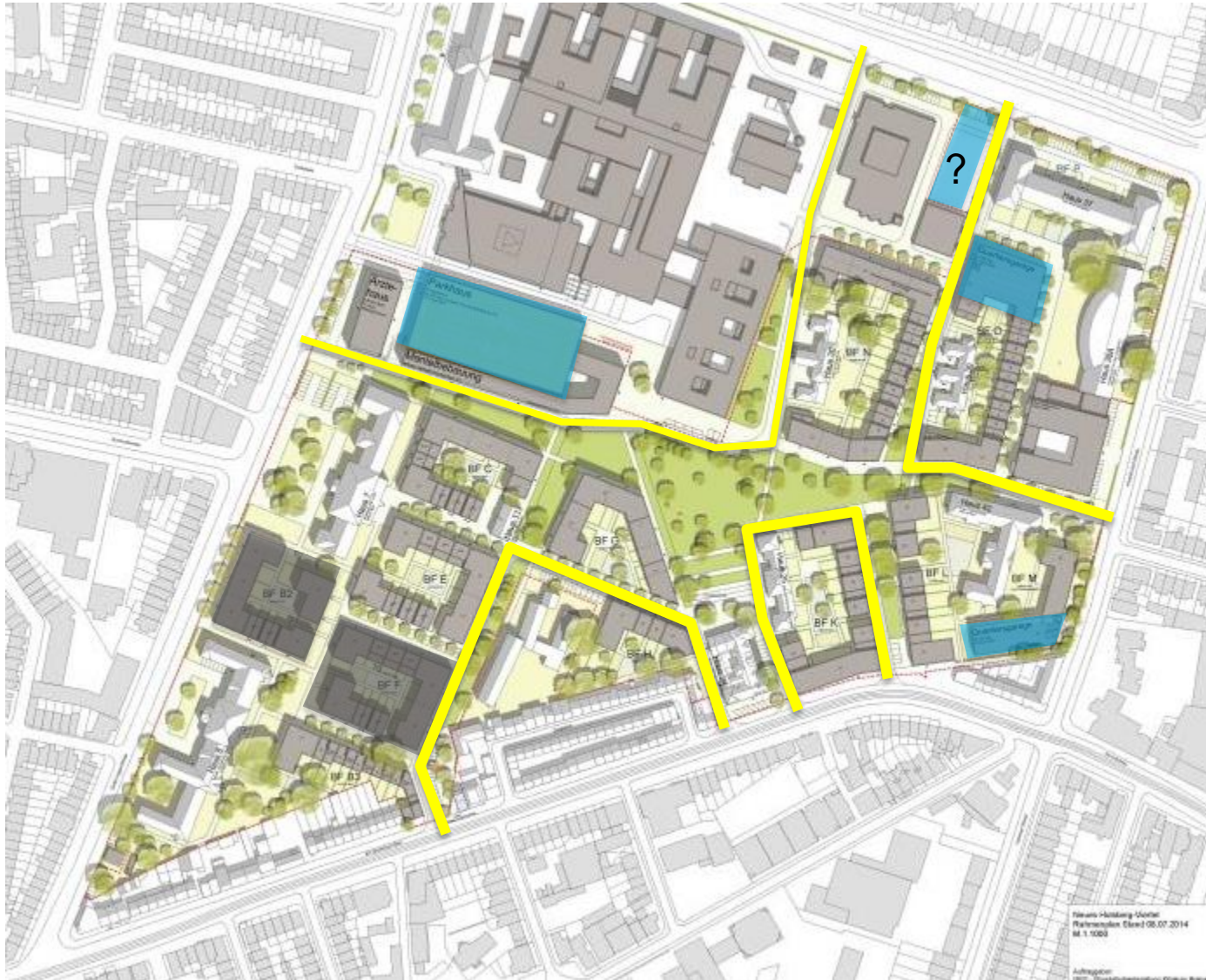


Wettbewerbsbeitrag Lorenzen, relais, Argus

Januar 2013



Überarbeiteter Städtebaulicher Rahmenplan Juli 2014



NEUES HULSBURG VIERTEL, VERTIEFENDE UNTERSUCHUNG, AUSSCHNITT 2,
NICHT BEVORZUGTE VARIANTE

LAGEPLAN, M. 1/250



Maßnahmenübersicht zur Stellplatzreduzierung



Infrastruktur



Fahrradparken |
Quantität +
Qualität



Carsharing |
Bereitstellung von
Stellplätzen |
Kooperation mit
Anbietern



Mobilitätsstation |
Fahrradwerkstatt |
Packstation | Ticket-
Verkauf und Info |
Cafe Bäckerei Kiosk



Dezentrale Quartiers-
garagen



Information |
Kommunikation



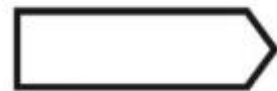
Neubürgerpaket



Smartphone App |
Website



Mitfahrerportal



Flankierende
Maßnahmen



Sackkarren-Verleih



e-Bike |
Pedelec-Verleih



Organisation



Organisation eines
Vernetzers



zielgruppen-
spezifische
Mobilitätspakete



Bewohnertickets |
Jobtickets

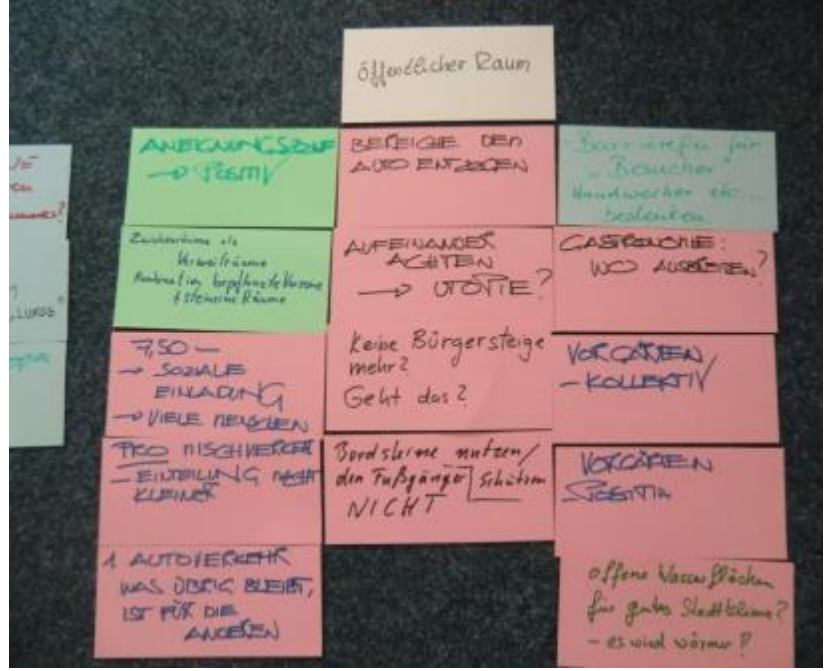
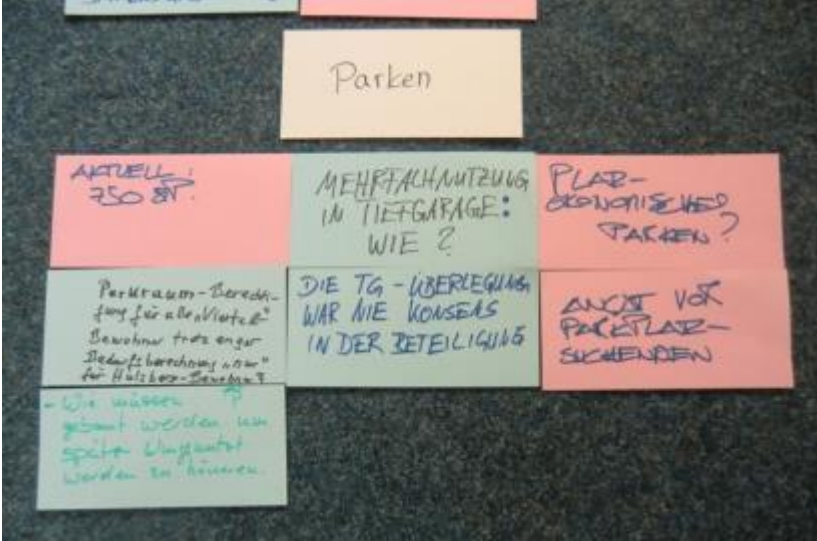


Kooperation mit
Lieferservices

4. Rolle der Bürgerbeteiligung *Wie und woran arbeiten wir gemeinsam?*



Neues Hulsberg-Viertel „Mobilität und öffentlicher Raum“ am 31.03.2014



Neues Hulsberg-Viertel „Mobilität und öffentlicher Raum“ am 31.03.2014

Wahrnehmung in der Öffentlichkeit

Verständigung in folgenden Fragen:

- 0,4 Stellplätze pro Wohneinheit
- 50% für sonstige Nutzungen
- Parken vorrangig in Quartiersgaragen
- kein Besucherparken im Inneren des Quartiers
- Mobilitätskonzept zur Stärkung der „sanften Mobilität“
- Carsharing

weiter zu bearbeiten:

- Nachweis/Verortung Stellplätze
- Akzeptanz Tiefgaragen als Ausnahme
- Unterbringung Besucherverkehr

Reaktion aus der Öffentlichkeit

Reuther: Parkhaus wird gebraucht

Diskussion über Verkehr im neuen Hulsbergviertel

Der Verkehr im neuen Hulsbergviertel war Thema des vorerst letzten Werktaggesprächs von Bürgern und Verwalterhausleiterin Iris Reuther über den Plan für ein großes Parkhaus an St.-Jürgen-Straße fest und denkt in Quartier über einen Schlüssel vor Stellplätzen pro Wohneinheit nach.

VON LIANE JANZ

Bahnsvorstadt-Hulsberg. Ohne Parkhaus geht es offenbar nicht. Beim Werkstattgespräch über Mittel und öffentlichen Raum im neuen Hulsbergviertel wurde deutlich gemacht, in der Höhe an der Controscarpe inform Hausleiterin Iris Reuther umkehrplaner aus dem Loosen-Tea gewinnen und Bürger über den Sa Ding. Auf etwa 14 Hektar des Klir Mitte soll ein neues Wohnquartier entstehen. In Bürgerforen und auf Sitzung BürgerInnen-Aktion neues Hulsbergviertel sprechen sich die Beteiligten da dass das Quartier autarm, womög gar autofrei sein soll.

Darüber ist geplant, an der St.-Jürgen-Straße zwischen den denkmalgeschützten Backsteinbauten Klinik-Haupthaus und Alte Hals-Nasen-Ohren-Klinik ein neues Arzthaus und dahinter ein Parkhaus mit jeweils mehreren Hundert Stellplätzen für Autos und Fahrräder zu bauen. Darin müssten die Autos und Räder der Beschäftigten und Besucher der Klinik und des Arzthauses und auch der Bewohner und Gäste des dem neuen Hulsbergviertels Platz finden, erklärte Iris Reuther. Man rechne damit, dass rund 750 Stellplätze für Autos und 700 für Fahrräder benötigt.

Dazu kämen 50 Autostellplätze Arzthaus, prognostizierte Konfuchs vom Büro Argus Stadt- und Verkehrsplanung aus Hamburg, das mit dem Architekten Carsten Lorenzen an dem Gesamtkonzept des neuen Hulsberg-Viertels arbeitet. Über ein Mobilitätskonzept speziell für die Klinik, das Beschäftigte verlassen soll, alternative Verkehrsmittel zu nutzen, werde noch diskutiert, sagte Iris Reuther. Ob Jobtickets für den öffentlichen Nahverkehr oder andere Mobilitätskonzepte – es muss sich etwas bewegen. „Das würden wir dringend empfehlen“, sagte Konrad Rothfuchs.

Er stellte drei Szenarien für den Bedarf an Parkplätzen vor: Ginge man nach Vorschritt vor und würde 0,6 Stellplätze pro Wohneinheit plus Plätzen für Gewerbetreibende schaffen, kämen rund 950 Stellplätze zusammen. Würde ein Schlüssel von 0,4 Stellplätzen pro Wohneinheit angewendet, ergäbe das rund 750 Stellplätze. Teil-

Kritik an geplanten Klinik-Parkhäusern

Viele offene Fragen zum Neuen Hulsbergviertel / Verwaltung bietet ab Januar Informationsgespräche an

Die Bürgerinnen-Aktion Neues Hulsberg hat die Ergebnisse des Bürgerforums diskutiert. Es gibt eine Reihe von Fragen zum aktuellen Entwurf für das neu entstehende Quartier auf dem Gelände des Klinikums Bremen-Mitte. Und die Förderung des Radverkehrs sollte nach Ansicht der Aktiven im neuen Quartier zum Schwerpunktthema gemacht werden.

VON LIANE JANZ

Östliche Vorstadt. Leidenschaftlich wird schon jetzt über den künftigen Verkehr im Neuen Hulsbergviertel diskutiert, das ab 2016 auf dem Gelände des Klinikums Mitte entstehen soll. Um die Rolle von Autos und Fahrrädern bei der Planung ging es bei der Versammlung der Bürgerinnen-Aktion Neues Hulsberg im Ortsamt Mitte/Östliche Vorstadt.

Viele der Beteiligten stört das große Parkhaus, das bislang am südlichen Ende des neuen Klinikgeländes an der St.-Jürgen-Straße geplant ist. Der Klotz sei viel massiver als alle anderen skizzierten Häuser im neuen Wohnquartier, sagen die Kritiker. Die große Masse sei immer ein Argument für den Abriss der Frauenklinik gewesen, argumentierte eine Bürgerin. Wenn man solche massiven Blöcke auf dem Gelände nicht wolle, wieso dürfe das Parkhaus dann dort wichtig sein?

Darüber hinaus habe sich die Mehrheit in den Foren stets für ein autarmes Viertel ausgesprochen, ergänzte ein Mann. So ein großes Parkhaus auf dem Gelände zu setzen würde nicht wolle, wieso dürfe das ein- zeige

0,7. Die angepeilten 0,4 für ein neues Hulsbergviertel bezeichneten sie als ambitioniert. Es soll aber einen Notfallplan geben, falls die geplanten Stellplätze nicht ausreichen. Als müllös bezeichnete der Bürger Peter Bargfrede das Konzept. Angelika Schinsky (Grüne) vom Bezirks Östliche Vorstadt erwähnte den autofreien Stadtteil Westerpark in Amsterdam, der von jungen Familien überrannt werde. An einem der Tische entspann sich eine Diskussion über die Vorteile von Hochgaragen im Gegensatz zu Tiefgaragen und umgekehrt. Zu einem Konsens kam es nicht.

Die Ergebnisse der fünf Werkstattgespräche werden in einem Bilanz-Bürgerforum am 18. Mai um 17.30 Uhr im Hörsaal der Inneren Medizin im Klinikum Bremen-Mitte an der St.-Jürgen-Straße, noch mal diskutiert.

deutlich, dass der Autoverkehr eine sehr große Rolle spiele, und lasse den Verdacht aufkommen, dass der Fahrradverkehr nicht gefördert werden solle. Diesen Eindruck verstärkte die Diskussion im neuen Viertel, bei dem gesprochen werden soll.

Die Humboldtstraße bereits umgeben werden. In Östliche Vorstadt erwartende Fahrten Neuen Hulsbergviertel die Umwidmung, als Fahrradachse zu dienen. Eine Entscheidung im aktuellen Entwurf.

„Wie komme ich der Humboldtstraße Mitte?“, fragte ein des neuen Viertel aus den Nachbar und ihnen als Nrüber gab es von I zwischen Verwaltung. Das Neue nach außen öffnet Tiefgaragen zu halte sich die Verschaffenheit des Fden. Nun sollen werden – zusätzl pflanzen überand Begründet werde vorordnung, die Autostellplätzen

vorschreibt „Kann man die nicht ändern?“, fragte ein Bürger in die Runde. Die Verordnung sei in der Bremischen Landesbauordnung festgehalten und somit Landes-, nicht Bundesanordnung. Die Bre-

raum weitere 25 Prozent Baufläche für Baugruppen reserviert würden. Im Beiratsbeschluss zum Neuen Hulsbergviertel von Anfang des Jahres war dies als Forderung allerdings nicht festgehalten. Es ist auch ei-

Bürger beauftragen Behörde

VON LIANE JANZ

Hulsberg. Nach der Urlaubszeit arbeiten Verwaltung und Bürger fleißig weiter am neuen Hulsberg-Viertel. Das Quartier soll auf dem Gelände des Klinikums Bremen-Mitte entstehen, sobald der Klinikneubau fertig ist und alle Abteilungen dort eingezogen sind. Ein Werkstatt-Wochenende im Juli ließ noch einige Fragen offen, auf die Stadtplanerin Marion Skerra bei der jüngsten Versammlung der „BürgerInnen-Aktion neues Hulsberg“ Antworten gab.

Streitpunkt ist seit langem das Bettenhaus der Klinik. Sobald der Neubau in Betrieb ist, braucht das Krankenhaus das Hochhaus an der St.-Jürgen-Straße nicht mehr. Nach Willen der Baubehörde soll es abgerissen und dort ein vermutlich ähnliches neues Wohnhaus gebaut werden.

vor Wohnhäusern wird geprüft. An Hausfronten, die an einer Straße liegen, sei das wegen gesetzlicher Vorgaben zu Straßen- und Fußwegbreiten schwierig, erklärte Marion Skerra. Zugunsten einer Vorzone müssten eventuell Grünstreifen oder Innenhöfe verkleinert werden.

Streitpunkt ist nach wie vor das Parken im Quartier. Es soll zwei überirdische Quartiersgaragen und nach aktuellem Stand Tiefgaragen unter zwei Wohnblöcken nahe der St.-Jürgen-Straße geben. Die Verwaltung rechnet mit einem Schlüssel von 0,4 Autos pro Wohnung. Die Anwohner hätten gern weniger Autos im Quartier. „Das sind wir auch in der Prüfung“, sagte Marion Skerra. Eine Möglichkeit sei, einen geringeren Schlüssel anzusetzen. Die Behörde überlege ferner, einzelne Baugrundstücke als autofrei zu vermarkten. Dafür

4. Instrumente

Was kann der Bebauungsplan regeln und was nicht?



Umsetzung Mobilitätsziele

hier sind wir noch in der fachlichen Diskussion:

- Grad der Mehrfachnutzung
- Spielraum contra Grenzziehung
- Größe der Rückfallebene

und hier in der rechtlichen Prüfung:

- verbindliche Teilnahme der Grundeigentümer am Mobilitätskonzept
- Mehrfachnutzung der Tiefgaragen





Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

