

Groß Borstel 25

Einschätzung zur Realisierbarkeit „autoarmes Wohnen“

Projektnummer: 2010228

Stand: 30.11.2012

Prüfungsauftrag des Stadtentwicklungsausschusses vom 8. November 2012

VERANLASSUNG

Die Machbarkeitsstudie zur potentiellen Straßenbrückenbindung des Plangebiets Groß Borstel 25 an den Brödermannsweg wurde im August 2012 fertiggestellt und dem Ausschuss sowie der Öffentlichkeit vorgestellt. Die Studie kam zu dem Ergebnis, dass die städtebaulichen, landschaftsplanerischen, verkehrlichen und wirtschaftlichen Auswirkungen nicht im Verhältnis zum erhofften Gewinn, der Entlastung des Knotens Kellerbleek/Nedderfeld, stehen. Die Politik und die Öffentlichkeit nahm schließlich Abstand von dieser Alternative und möchte nun die Planung mit einer reinen Fußgänger- und Radfahrerbrücke fortführen.

Gleichwohl möchte die Politik, trotz nachgewiesener Leistungsfähigkeit des Knotens, gerne eine Reduzierung des prognostizierten Verkehrsaufkommens geprüft wissen. Hierzu hat die GRÜNE-Fraktion in ihrem Antrag vom 31.10.2012 die Prüfung des Konzepts des „autoarmen Wohnens“ für das Plangebiet angeregt. In seiner Sitzung am 8.11.2012 hat der Stadtentwicklungsausschuss diesen Prüfauftrag beschlossen.

HINTERGRUND

Das Konzept des autoarmen Wohnens wurde in den letzten Jahren insbesondere in Metropolen und Großstädten umgesetzt. In Zeiten verschärfter klimapolitischer Ziele, steigender Kraftstoffpreise und erhöhter Verkehrsbelastung insbesondere in den innerstädtischen Bereichen wächst der Gedanke in den Menschen, auf ein Auto zu verzichten und sich vorwiegend mit dem Rad oder den öffentlichen Verkehrsmitteln fortzubewegen. Autoarme Quartiere können dazu beitragen, den Verkehr in innerstädtischen Lagen zu minimieren und damit die Lebensqualität für die Bürger zu erhöhen.

Grundvoraussetzung für die erfolgreiche Umsetzung eines autoarmen Quartiers ist eine bestimmte Lebenseinstellung und Haltung der teilnehmenden Bewohner. Die meisten der bereits umgesetzten Quartiere haben sich aus der Eigeninitiative eben solcher Menschen entwickelt. Andere Beispiele, bei denen ein autoarmes Konzept vom Plangeber vorgesehen und vorgegeben wurde, scheiterten an der mangelnden Bereitschaft, rechtlich bindend auf ein Kfz zu verzichten.

Zusätzlich zur bewussten Entscheidung für ein Kfz-freies Leben spielt die vorhandene Infrastruktur im direkten Umfeld der Menschen eine zentrale Rolle. Wichtig sind kurze Wege zu Versorgungs-, Bildungs- und Freizeitangeboten sowie eine gute Erreichbarkeit im ÖPNV.



Grundsätzlich kann das Konzept des autoarmen Wohnens planungsrechtlich nicht festgesetzt werden. Vielmehr muss dies in enger Abstimmung mit dem Grundeigentümer/ Bauherren geschehen. Im Baugenehmigungsverfahren werden Pflichten zur Herstellung von Stellplätzen ggf. reduziert, wenn der Nachweis autoarmer Haushalte erbracht wird.

Projektbeispiel:

Ein bereits teilweise realisiertes autoarmes Quartier in Hamburg befindet sich in der Saarlandstraße, in einem hoch verdichteten Stadtbereich. Viele Einkaufsmöglichkeiten, kulturelle und öffentliche Einrichtungen sowie eine Hochschule und zahlreiche Naherholungsmöglichkeiten (Stadtpark etc.) in direkter Umgebung ermöglichen den Verzicht auf ein eigenes Kfz. Die Nähe zur U-Bahn (zwischen 200 m und 450 m) und S-Bahn (zwischen 800 m und 1 km) sowie zahlreiche Buslinien in direkter Nähe zum Quartier ermöglichen den schnellen Transfer ins Stadtzentrum und viele andere Richtungen in ganz Hamburg. Zusätzliche Car-Sharing Stationen runden das Angebot ab. Die Rahmenbedingungen sind bei diesem konkreten Beispiel hervorragend für ein autoarmes Quartier geeignet.

RECHTLICH VERBINDLICHE VORAUSSETZUNGEN „AUTOARMES WOHNEN“

Für das Konzept des autoarmen Wohnens gibt es bestimmte Rahmenbedingungen, die erfüllt sein müssen. Für Hamburg werden solche Bedingungen in der Fachanweisung *Notwendige Stellplätze und notwendige Fahrradstellplätze* formuliert. Grundsätzlich müssen in Hamburg für jedes neue Wohnvorhaben 0,6 bzw. 0,8 Stellplätze je Wohneinheit nachgewiesen werden. Eine Reduzierung dieses Stellplatzschlüssels kann gewährt werden, sofern die BewohnerInnen des Wohnungsbauvorhabens in rechtlich bindender Weise auf eine Kfz-Nutzung verzichten (vgl. Fachanweisung Notwendige Stellplätze 2010 Ziffer 2.4.4). Der Stellplatzschlüssel für autoarmes Wohnen beträgt 0,2, da immer eine geringe Anzahl an Stellplätzen für Menschen mit Behinderung, Zulieferverkehr, Car Sharing u. a. vorhanden sein muss.

Für diesen verringerten Stellplatzschlüssel müssen allerdings bestimmte Voraussetzungen erfüllt werden. Diese Bedingungen müssen kumulativ erfüllt werden, das heißt, sie müssen ausnahmslos erfüllt sein:

1. Das Baugrundstück ist durch den öffentlichen Personennahverkehr gut erschlossen
2. Das Vorhaben schließt alle Wohneinheiten eines Gebäudes ein und umfasst mindestens 10 Wohneinheiten
3. Verfügungsberechtigte sowie NutzerInnen verpflichten sich in rechtlich bindenden Erklärungen, auf eine Kfz-Nutzung zu verzichten
4. Dem Vorhaben liegt ein Konzept zur bewussten Vermeidung einer Kfz-Nutzung zugrunde. Hier sind unterschiedliche, miteinander kombinierbare Bausteine denkbar, wie beispielsweise:

Car-Sharing-Stationen mit gesonderten Stellplätzen

- a. Umfangreiche und / oder besonders gut ausgestattete Fahrradplätze
- b. Bewohnertickets in Kooperation mit dem ÖPNV

ÜBERTRAGUNG AUF DAS PLANGEBIET GROß BORSTEL 25:

BAUORDNUNGSRECHTLICHE PRÜFUNG

Zur 1. Bedingung:

Das Plangebiet des Bebauungsplans Groß Borstel 25 ist aus verkehrlicher Sicht nicht „gut durch den Öffentlichen Nahverkehr erschlossen“. In der unmittelbaren Umgebung des Plangebiets befinden sich Bushaltestellen unterschiedlicher Buslinien, die, je nach Lage der Wohneinheiten im Plangebiet, relativ weit entfernt liegen (im günstigsten Fall zwischen 360 m und 800 m). Eine Schnellbahn- oder U-Bahn-Haltestelle ist im direkten Umfeld des Plangebiets nicht vorhanden (U Lattenkamp 1,2 km bis 1,9 km entfernt). Die bestehende ÖPNV-Situation für das Plangebiet stellt keine adäquaten Voraussetzungen dar, um das Konzept des autoarmen Wohnens begründen zu können. Auch eine durchaus realistische Taktverdichtung im Busverkehr kann im Vergleich zu innerstädtischen Lagen und in Anbetracht gängiger Akzeptanzgrenzen des ÖPNV nicht als „gute ÖPNV-Anbindung“ eingestuft werden (auch wenn Umsteigeeffekte durch ein verbessertes Busangebot angenommen werden können).

Zur 2. Bedingung:

Das Neubauvorhaben erschließt ca. 750 neue Wohnungen. Mehr als 10 Wohneinheiten könnten für das Konzept des autoarmen Wohnens ausgewählt werden. Diese Bedingung wird erfüllt.

Zur 3. Bedingung:

Da die 1. Bedingung nicht oder nur unzureichend erfüllt ist, muss davon ausgegangen werden, dass die Nachfrage für autoarmes Wohnen (mit einhergehender vertraglicher Verpflichtung der Nutzer auf ein Kfz zu verzichten) sehr gering bis nicht vorhanden sein wird. Das Plangebiet befindet sich nicht in jenem Bereich Hamburgs, der eine hohe Bevölkerungsdichte mit entsprechenden infrastrukturellen Angeboten im direkten Umfeld vorweist. Es kann nicht davon ausgegangen werden, dass sich Menschen vertraglich dazu verpflichten, auf ein privates Kfz zu verzichten. Die theoretische Möglichkeit selbstverpflichtender Erklärungen ist nicht von vorne herein komplett auszuschließen, die Aussicht darauf, dass dies in größerer Zahl geschieht, ist jedoch unwahrscheinlich.

Zur 4. Bedingung:

Grundsätzlich können im Plangebiet Car-Sharing Stationen und umfangreiche Fahrradplätze, vorgesehen werden. Auch mit dem ÖPNV abgestimmte Bewohnertickets wären in der Theorie möglich.

Ergebnis:

Zwei der vier Voraussetzungen, die in der Fachanweisung Notwendige Stellplätze und notwendige Fahrradstellplätze formuliert sind, werden aus verkehrlicher Sicht und aus Sicht des Fachamts Stadt- und Landschaftsplanung für das konkrete Projekt Groß Borstel 25 nicht oder nur unzureichend erfüllt.

VERMARKTUNGSERWÄGUNGEN

Die mit der Festsetzung des autoarmen Wohnens verbundene Pflicht zur Erklärung des unbefristeten Verzichts auf einen privaten Pkw stellt ein erhebliches Vermarktungshemmnis dar. Abgesehen von den Problemen der formalen Festsetzung würden mit einer entsprechenden Entscheidung somit unüberschaubare wirtschaftliche Risiken für den Grundstücksentwickler erzeugt werden.

FAZIT

Grundsätzlich gibt es durchaus das Potential im Bebauungsplangebiet zumindest teilweise das Konzept des autoarmen Wohnens anzuwenden. Jedoch ist davon abzuraten, dieses Modell im Vorfeld festzulegen und im Nachgang zu versuchen, Interessenten zu akquirieren. Denn eine bereits im Bebauungsplan Groß Borstel 25 vorgesehene autoarme Konzeption, würde einen Zwang zur Umsetzung bedeuten. Vielmehr sollte auf eine Festlegung des Konzepts im Rahmen des Bebauungsplans verzichtet werden und sowohl während als auch nach Abschluss des Bebauungsplanverfahrens diese Konzeptidee nach außen kommuniziert werden, so dass auf Grundlage des Feedbacks realistisch abgeschätzt werden kann, wie hoch das potentielle Interesse tatsächlich ausfällt.

ARGUS
STADT- UND VERKEHRSPLANUNG
Admiralitätstraße 59
20459 Hamburg