

Der Fachtag

„Parkraumbewirtschaftung als Schlüssel für eine lebenswerte Stadt“ des Bremer Bündnis für die Verkehrswende am Dienstag, den 23/10/2018

des Bremer Bündnisses für die Verkehrswende fand ein großes Echo in der Öffentlichkeit. Hier die Eindrücke des Berichterstatters B. Josuneit:

Das war ein bemerkenswerter Fachtag, zu dem das Bremer Bündnis für die Verkehrswende am Dienstag im Wallsaal der zentralen Stadtbibliothek geladen hatte. Während sich draußen die Autos im Feierabendverkehr stauten, wurde im Saal über die Gestaltung von urbaner Mobilität jenseits der Belastungen durch den motorisierten Individualverkehr gesprochen. Obgleich die ökologischen und sozialen Folgekosten durch klima- und gesundheitsschädliche Abgase, absurden Flächenbedarf, Lärm und urbane Unorte durch das Primat der Straße überaus sichtbar sind, setzt sich – das wurde in den Unterhaltungen der Teilnehmer*innen deutlich – nur mühsam die politische Erkenntnis durch, dass die öffentliche Verkehrsplanung von der Bevorzugung des Autos weg muss.

Welche Erwartungen sind mit dem Fachtag verbunden? Eine Teilnehmerin beantwortete die Frage im Vorfeld der Eröffnung so: »Dieser Fachtag besitzt durch das nun seit einem Jahr bestehende Bündnis (aus BUND, VCD, ADFC und Fuß e.V. sowie in Kooperation mit der Kampagne *Platz da*) nicht nur das Potential, das Projekt Verkehrswende weiter im Gespräch zu halten, sondern auch das Potential neue Bewegung in bisherigen Stillstand zu bringen«.

Die Resonanz auf den Fachtag war denn auch groß, wie Wolfgang Köhler-Naumann vom VCD in der Begrüßung begeistert festhielt. Bis in die letzte Reihe waren die Stühle von interessierten Bürger*innen und Vertreter*innen aus Politik und Verbänden besetzt. Worum ging es bei der Veranstaltung konkret? Um Parkraumbewirtschaftung als Schlüssel für eine lebenswerte Stadt: Erfahrungen aus anderen Ländern haben gezeigt, dass sich damit am ehesten ein Bewusstsein im Sinne einer zukunftsfähigen Mobilität entwickeln lässt.

Trotz der Erfahrung um die durchaus zahlreichen, damit verbundenen Schwierigkeiten war die Stimmung im Saal bestens. Es hieß im Rahmen von fünf Vorträgen und einer Podiumsdiskussion für alle: lernen, informieren und sich austauschen. Sogar aus Bayern war man gekommen, um mehr über Mittel und Möglichkeiten der Parkraumbewirtschaftung in Bremen und umzu zu erfahren.

Den Auftakt machte der Verkehrswissenschaftler und emeritierte Professor Heiner Monheim mit einem Vortrag zur Zukunft urbaner Mobilität. Wortgewaltig verdeutlichte Monheim die absurden Verhältnisse des motorisierten Individualverkehrs (MIV) mit eindrucksvollen Zahlen, etwa der, dass täglich 160 Millionen leere Autositze durch die Republik gefahren werden. Das bewegte insofern, als dass der öffentliche Nahverkehr ja vor allem auf dem Land des öfteren mit dem Argument leerer Sitze eingestellt wird. Eindruck hinterließ auch die Erinnerung Monheims daran, dass der Bordstein einmal als natürliche Grenze zwischen Straße und Bürgersteig gedacht war. Dabei sei das dann peu á peu geduldete Gehwegparken von Autos nichts anderes als eine Legalisierung des Übergriffs auf den Fußgängerverkehr, worin sich die krasse Benachteiligung aller anderen Mobilitätsbedürfnisse ausdrücke. Es wirkt so beinahe bizarr, dass Familien teilweise nicht mal mehr mit einem Kinderwagen über die Gehwege ihrer Wohnstraßen kommen, weil überdimensionierte SUVs den Gehweg kostenfrei mitbenutzen – und an durchschnittlich 23 von 24 Stunden am Tag den Platz eines kleinen WG-Zimmers beanspruchen. Monheim: Es gibt ein Recht auf ungestörten Fußverkehr! Auch hier gab es Applaus für Monheim, der mit Leidenschaft und Sachkunde den Saal fesselte.

Ein wesentliches Problem liegt für den Verkehrswissenschaftler indes darin, dass zuverlässige und differenzierte Daten zum ruhenden Verkehr fehlen. Wüsste man statistisch, woher die Autos

kommen, wie lange und wofür sie da parkten, ließe sich die massenhafte Zweckentfremdung viel besser erkennen und ändern. Und er mahnte zugleich: Die Verantwortung am Individualverkehr dürfe nicht einfach an den Einzelnen weitergeleitet werden: Die Abschaffung des eigenen Autos führe nämlich dazu, dass statt dem eigenen nun einfach andere Autos an selber Stelle parkten. Der Staat müsse Signale senden: Förderung des ÖPNV, eine deutschlandweite Premiumwegestruktur für alle Verkehrsteilnehmer*innen, Besteuerung des Autos nach Gewicht und Größe, intelligente Maut nach Verbrauch. Das aber sei Aufgabe des Bundes, der sich nach wie vor ausschließlich für den Autoverkehr zuständig sehe. Die Forderung Monheims an die Kommunen ist deshalb, sich stärker zusammenzuschließen und gemeinsam dringende Reformen einzuleiten.

Parkraumbewirtschaftung gelinge allerdings nur dann, wenn zugleich öffentlicher Parkraum reduziert und zurückgegeben werde. Und das eigentlich zu lobende Anwohnerparken müsse zugleich eingebettet werden in die programmatische Frage: Wie können wir mehr Raum für echtes Leben im Verkehr schaffen? Die Städte Freiburg und Münster zeigten am Beispiel der Fahrradförderung schon erfolgreich, dass eine humane Verkehrswende weg vom Auto das Leben in der Stadt tiefgreifend zum Besseren verändern kann.

Uta Bauer vom Deutschen Institut für Urbanistik bezeichnete in ihrer Präsentation die Parkraumbewirtschaftung als die Königsdisziplin der Verkehrswende. Anhand von Statistiken untermauerte sie, dass die Städte voller werden: Mehr Pendler*innen und größere Autos erhöhen sowohl den Parkplatzsuchverkehr als auch den Raumbedarf des ruhenden Verkehrs mit weitreichenden Folgen. Rücksichtsloses Parken lasse selbst Rettungsfahrzeuge nicht mehr durch alle Wohnstraßen kommen. Die Kommunen, so war das Zwischenfazit, müssen handeln, wenn sie nicht im Blech ersticken wollen. Mit der Parkraumbewirtschaftung – ein Arbeitsbegriff, wie einer der Initiatoren während des Rednerwechsels formuliert hatte – könne man den Verkehr am besten steuern. Dort, wo ein garantierter Parkplatz am Arbeitsort fehle, verringere sich die Nutzung des Autos. Fahrverbote als mögliche Alternative erzielten diese Effekte hingegen nicht.

Die Parkraumbewirtschaftung in München zeigt hier ermutigende Zahlen: Der Radverkehr stieg im Vergleichszeitraum um 75%, die Zahl der Langzeitparker sank um 40%, die PKW-Nutzung um 14%. Dabei müsse das Parken deutlich teurer werden, um den Schlüssel der Parkraumbewirtschaftung auch wirklich nutzen zu können. Parken werde fälschlicherweise als Grund- und Gewohnheitsrecht verstanden. Der Vergleich mit anderen Arten der Raumnutzung demonstrierte dem Auditorium im Wallsaal die Unvernunft der Verhältnisse: Bisher koste Bewohnerparken in München etwa acht Cent, ein Marktstand, der die gleiche Fläche vor der Straße einnimmt aber 18 Euro pro Tag.

Der Preis für das Parken ist also das Mittel der Wahl, dem öffentlichen Raum seinen hohen Wert zurückzugeben. Bauer zitierte eine Anwohnerin: »Wir haben kein Parkproblem, sondern ein kostenlos-vor-dem-Geschäft-oder-der-Wohnung-parken-Problem«. Außerdem müssten im Sinne einer *push&pull*-Strategie die Alternativen zum Auto verbessert, Bus- und Bahnverbindungen vor allem zum Speckgürtel Bremens ausgebaut werden. Außerdem forderte sie sichere und attraktivere Geh- und Radwege, Platz für Aufenthalt und Begegnung von Menschen in der Stadt.

»Wird es nicht langsam Zeit für härtere Maßnahmen?«, war da eine Frage aus dem Publikum. Das sei nicht umsetzbar und auch keine gute Lösung, entgegnete Bauer. Vielmehr müsse man den Leuten Zeit geben, sich umzuorientieren. Nach dem Vortrag wurde rege diskutiert und kommentiert – derart eifrig, dass irgendwann zur verdienten Pause unterbrochen wurde.

In besagter Pause beteiligten sich dann viele im Saal am Antrag der Platz-Da-Initiative, die mehr Fuß- und Radinfrastruktur, breite Wege, saubere Luft, Begegnung, Spaß und Sicherheit im städtischen Raum forderte und dafür eine gerechtere Verteilung von Platz und Geld in Bremen.

Neben Verbandsmitgliedern war auch Ralph Saxe, verkehrspolitischer Sprecher der Grünen und Mitarbeiter am Verkehrsentwicklungsplan Bremens, gekommen, um sich über Ansätze und Lösungen der Parkraumbewirtschaftung zu informieren. Er arbeitet selbst an Werkzeugen für eine bessere Parkraumaufteilung und thematisierte im Pausengespräch die pragmatischen Schwierigkeiten, selbst kleine Erhöhungen des Parkpreises im Gegenwind der Interessen politischer Koalitionspartner durchzusetzen.

Was sind mögliche Schwierigkeiten für das Ziel des Bremer Verkehrsbündnis? »Wir dürfen die Außendarstellung nicht aus dem Auge verlieren. Viele Autofahrer meinen, wir wollten ihnen die Autos wegnehmen«, so ein Teilnehmer der Veranstaltung. Das sei aber eigentlich eine verzerrte Perspektive: Denn letztlich gehe es nicht darum, etwas wegzunehmen, sondern darum, Raum für echtes Leben in der Stadt zurückzugeben. »Aber es ist auch schade, dass die Gegenstimmen aus Wirtschaft und Politik nicht gekommen sind«. Wird sich das bei kommenden Fachveranstaltungen ändern?

Dominik Santner von der Arbeitnehmerkammer problematisierte dann nach der Pause die durchaus brisante Situation der Stadt Bremen in Bezug auf ihr Umland. Er forderte, die Verkehrsplanung stärker arbeitsplatzseitig anzugehen, etwa durch eine stärkere Anbindung an periphere Gewerbegebiete und eine Förderung des betrieblichen Mobilitätsmanagements im Sinne einer langfristigen Fokussierung auf die Konzeption miteinander verbundener Arbeits- und Mobilitätsangebote. Wer aus dem Umland nach Bremen zum Arbeiten pendle – was jeden Tag an die 80.000 Menschen tun – der brauche eine attraktive Alternative zum Auto um umzusteigen, was bisher so kaum gegeben sei.

Jutta Deffner, die am Institut für sozial-ökologische Forschung in Frankfurt am Main arbeitet, sprach in ihrem spannenden Referat »Unterwegs in der Stadt von morgen« über die Veränderung der Mobilitätskultur. Diese müsse rationale Aspekte (Pläne), symbolische (Emotionen, Diskurse) und materielle Komponenten (gebauter Raum) mit einbeziehen. Und sie skizzierte die Szenarien, die für die Einhaltung der globalen Klimaschutzziele notwendig seien. Anhand einer modellhaften Straße in Wien besprach Deffner dabei die Wechselwirkungen zwischen sozialem und gebautem Raum. In dieser Straße war sowohl der ruhende als auch der fließende Verkehr herausgenommen worden. An die Stelle von Parkplätzen, für die zuvor alles andere hatte weichen müssen, stehen nun Grünflächen, Bänke, Cafés, Plätze zur Begegnung, zum Verweilen, zum Spielen. Diese neue Gestaltung, so Deffner, beeinflusse die Art, wie dieser Raum für ein gutes Zusammenleben wirke.

Unverzichtbar für eine Einhaltung der Klimaschutzziele sei nach Deffner die massive Reduktion des PKW-Bestandes mit einer gleichzeitigen Stärkung von Nahversorgung und -mobilität (regionales Wirtschaften). Man müsse alle Betroffenen miteinbeziehen und Lust auf das machen, was neugestaltet werden soll. Ein Kommentar aus dem Publikum betonte diesen Aspekt: Nur wenn Bürger*innen nicht als Objekte einer Mobilitätsplanung angesprochen werden, sondern als Subjekte mitkonstruieren und -interpretieren, kann die Verkehrswende gelingen: Der gebaute Raum sei ein sozial hergestellter Raum, an dem alle partizipieren müssen.

Als letztes bewarb schließlich der Leiter der Verkehrsabteilung im SUBV Bremen, Gunnar Polzin, die Maßnahmen aus dem Verkehrsentwicklungsplan (VEP) Bremen 2025. Wie Santner denkt auch Polzin an neue Planungsräume, um Arbeit und Mobilität besser miteinander zu verbinden. Der Frage von Ralph Saxe nach der Möglichkeit einer autofreien Innenstadt begegnete Polzin mit dem Verweis, dass viele Bremer Parkhäuser sehr zentrumsnah liegen, das Zentrum also mit dem Auto erreichbar sein müsse. Polzin plädierte für ein breites Bündnis aus Politik, Verwaltung, Einzelhandel, Bauwirtschaft und Politik in Stadt und Region. Dabei wurde Kritik aus dem Publikum laut, weil in seiner Auflistung weder die eigentlich davon betroffenen Bremerinnen und Bremer, geschweige denn das Bremer Bündnis für die Verkehrswende auftauchten.

In der anschließenden Podiumsdiskussion wurden sowohl die Fortschritte in der Verkehrswende als auch deren Stillstand thematisiert. Da war auch Frust zu spüren angesichts von Langsamkeit, Desinteresse und Verschleppung etwa in der Umsetzung der schon vor vier Jahren im VEP beschlossenen Maßnahmen. Als einzigem Vertreter der Verwaltung waren Gunner Polzin von den anderen aber auch nur bedingt Vorwürfe zu machen. Viele unterschiedliche Interessen seien politisch zu vereinbaren, die Erkenntnis, dass Mobilität in der Stadt auch ganz anders aussehen könne und möglich sei, brauche seine Zeit. Mühsam, so der BUND-Vorsitzende Dieter Mazur, sei der Boden schrittweise für eine lebenswertere Stadt zurückzuerobert. Von Uta Bauer wurde in Richtung des Bremer Bündnis plädiert, keinen neuen Masterplan sondern vielmehr praktische Umsetzungen anzugehen. Zu hören und zu sehen war auch die große Freude und Dankbarkeit der Veranstalter*innen angesichts des leidenschaftlichen Austauschs der vergangenen Stunden.

Frage an Teilnehmer*innen im Anschluss an die Podiumsdiskussion: Was haben Sie aus dem Fachtag mitgenommen? »Das war schon beeindruckend, was hier an Zahlen zusammengetragen wurde. Vieles habe ich so noch nicht gewusst«. Gab es etwas, das Ihnen gefehlt hatte? »Am Ende hätte es vielleicht noch mehr an konkreten Lösungen gebraucht. Und es war etwas zu wenig Parkraumanagement«. Trotz der Informationsdichte und hohen Qualität der Vorträge war also freilich nicht alles gesagt worden. So hat der Fachtag gezeigt, wie viel in diesem Thema steckt, wie sehr Vernunft und Emotionen, Gestaltung und Probleme miteinander verbunden sind. Der Auftrag an das Bremer Bündnis zur Fortsetzung der gemeinsamen Arbeit ist in diesem Sinne weiterhin gegeben.

Während die ersten Gäste den Saal verließen, stauten sich im abendlichen Regen noch immer die Autos als hätte sich in den vergangenen Stunden nichts geändert. Und doch hatten wohl die meisten das Gefühl, dass mit der Veranstaltung ein wichtiger Schritt in Richtung lebenswerter Stadt getan worden ist.