

Kulturcampus Bockenheim

Vorschläge zu den Themen Wohnen und Verkehr

Die Stadt Frankfurt möchte ihre CO₂-Emissionen bis 2030 um 50 % senken. Auf dem Campusgelände sind, auch deshalb, Gebäude in energiesparender Bauweise als Passivhäuser geplant und es wurde das Ziel ausgesprochen, eine Plus-Energie-Siedlung mit positiver CO₂-Bilanz zu errichten.

Beim Verkehr sehen die bisher in der Planungswerkstatt vorgestellten Beiträge nur die Fortschreibung des Ist-Zustands vor, und das obwohl die Haushalte und der Verkehr die CO₂-Bilanz zu etwa gleichen Teilen belasten. Es fehlen Konzepte, die eine umweltbewusste Mobilität der Anwohnerinnen und Anwohner fördern.

Auf dem Campusgelände sollen für die 1.500 Wohnungen, Kultureinrichtungen und Gewerbebetriebe etwa 2.600 Stellplätze entstehen. Sie werden zu mehr Motorisiertem Individualverkehr (MIV), sprich mehr Autoverkehr, rund um den Campus führen. Eine zukunftsorientierte Stadtentwicklung sollte bestrebt sein das zu vermeiden. Dazu könnten positive Entwicklungen genutzt und gefördert werden.

In Bockenheim haben bereits mehr als 30 % aller Haushalte kein Auto. In manchen Stadtteilen sind es sogar noch mehr. Die gezielte Ansiedlung von Haushalten ohne eigenes Auto würde es möglich machen den Ziel- und Quellverkehr des Quartiers zu mindern. Erfahrungen in Freiburg, Hamburg, Münster, Kassel und anderen Städten in Deutschland zeigen, dass deutlich weniger MIV durch autoreduzierte oder autofreie Quartiere erwartet werden kann.

Der Campus bietet beste Ausgangsbedingungen zu einem solchen Quartier zu werden. Das Gelände ist bereits einfach mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen und besitzt eine gute Nahversorgung. Nur in Ausnahmefällen werden die Menschen, die auf dem Campusgelände leben oder es als Ziel haben, auf ein Auto angewiesen sein.

Wohnangebote, die mit Mobilitätsangeboten verbunden werden, könnten es den Bewohnerinnen und Bewohner noch einfacher machen ohne ein eigenes Auto zu leben und weitere Menschen für ein solches Leben gewinnen.

Auch die geplanten gemeinschaftlichen Wohnprojekte werden einen deutlich geringeren Stellplatzbedarf haben als herkömmliche Eigentums- und Mietwohnungen.

Flexible vertragliche Regelungen zur Nutzung der Stellplätze könnten die optimale Nutzung der verfügbaren Plätze regeln und den Bau überflüssiger Stellplätze vermeiden. Kosten von voraussichtlich mehr als 20 Tausend Euro für jeden Stellplatz und Gesamtkosten von über 52 Millionen Euro für die vorgesehenen 2.600 Stellplätze sollten, neben den positiven Wirkungen für die AnwohnerInnen und die Umwelt, einen ausreichenden Anreiz bieten, möglichst wenige Stellplätze zu bauen und zu nutzen.

Die Zahl der angebotenen Wohnungen könnte sich an den genannten 30 % Haushalten orientieren, die bereits ohne ein eigenes Auto leben. Also etwa 500 der geplanten 1.500 Wohnungen.

Um das möglich zu machen, müsste sich die ABG verpflichten autofreie Wohnungen in der entsprechenden Anzahl zur Miete oder zum Verkauf anzubieten und zu vermarkten.

Die Stellplatzsatzung der Stadt Frankfurt müsste mit Zustimmung der Stadtverordneten geändert werden. Sie schreibt für den Neubau bisher einen Stellplatz je Wohnung vor. Andere Städte haben entsprechende Änderungen zugunsten des autofreien Wohnens bereits in Ihren Satzungen festgeschrieben. Alternativ könnte für den Campus auf Grundlage des § 6 (1) der gültigen Satzung „die Zahl der zu schaffenden Pkw-Stellplätze ... ermäßigt werden“. Um Planungssicherheit zu erhalten, müssten die ABG, die Stadt und die Stadtverordneten gemeinsam ihren Willen erklären, die notwendigen Verträge und Änderungen der Satzung zu entwickeln und zu verabschieden.

In den Planungswerkstätten wurde mehrfach die Situation rund um die Bockenheimer Warte angesprochen.

In den Arbeitsgruppen der zweiten Planungswerkstatt herrschte Übereinstimmung, dass an der Warte ein urbaner Platz mit guter Anbindung an die Leipziger Straße entstehen soll.

Auch Herr Weissenberger vom Planungsbüro Durth Roos regte in seinem Vortrag die weitere Betrachtung der örtlichen Situation an, weil er Mängel bei der Fußgängerführung, sowie der Erreichbarkeit und dem Ausbau der Straßenbahnhaltestelle erkannte.

Hier sollte eine weitere Planung die Wünsche der Bürgerinnen und Bürger berücksichtigen und die Anmerkungen des Experten aufgreifen. Die zuständige Verwaltung muss personell und finanziell in die Lage versetzt werden, diesen Auftrag anzunehmen und mit Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger zu realisieren.

Verschiedene Meinungen gab es über die Ausdehnung des Platzes an der Bockenheimer Warte. Bereits in der ersten Planungswerkstatt wurde die Sperrung der Bockenheimer Landstraße zugunsten eines großzügigen Platzes vorgeschlagen. Die Freigabe der Mertonstraße für den MIV wurde abgelehnt.

Von Herrn Weissenberger vom Planungsbüro Durth Roos wurde die Sperrung der Bockenheimer Landstraße unter Fortschreibung des Ist-Zustands betrachtet und kritisch beurteilt. Ebenso wie Veränderungen am Straßenquerschnitt der Gräfstraße und der Senkenberganlage, sowie die Erschließung der Tiefgaragen unter Ausschluss der Gräfstraße.

Da unter geänderten Voraussetzungen verschiedene Szenarien denkbar wären, sollten neben der Fortschreibung des Ist-Zustands neue Verkehrskonzepte entwickelt und betrachtet werden.

Die zuständige Verwaltung muss personell und finanziell in die Lage versetzt werden dies mit Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger zu tun.

Das Gelände würde, mit der Sperrung der Mertonstraße und der Bockenheimer Anlage, nur noch von der Robert-Mayer-Straße durchschnitten.

In den Planungswerkstätten wurde gefordert, die Verkehrswege auf dem Campusgelände nur für Fußgänger und Radfahrer freizugeben.

Auf dem Gelände soll ein dichtes Fußwegenetz mit vielen Möglichkeiten zum Sitzen und Verweilen entstehen. Es sollte möglichst getrennt von den Haupt-Fahrradwegen geführt und auch von mobilitätseingeschränkten und sehbehinderten Menschen vollständig genutzt werden können.

Für Fahrräder sind oberirdische, wetter- und diebstahlgeschützte Stellplätze in ausreichender Anzahl notwendig.

Wünschenswert wäre eine Quartierswerkstatt, in der Fahrräder in Eigenleistung oder mit Unterstützung eines Fachmanns repariert werden können. Die Werkstatt könnte als gemeinschaftliche Einrichtung betrieben und für den gelegentlichen privaten Bedarf, nicht nur zum reparieren von Fahrrädern, vermietet werden.