

Antrag

**der Abgeordneten Dr. Alexander Wolf, Dirk Nockemann, Krzysztof Walczak,
Olga Petersen, Thomas Reich und Marco Schulz (AfD)**

**Betr.: Stadtentwicklung mit Augenmaß: Der regulativen Wut Einhalt gebieten!
Attraktive Wohnstandorte für die Bürger mit Auto planen**

Der rot-grüne Senat will die autoarme Stadt. So verlautbarte der Vorsitzende der SPD-Fraktion Dirk Kienscherf: „Wir alle werden uns daran gewöhnen müssen, mit dem Thema Auto noch viel zurückhaltender umzugehen (...). Wir rollen das Bewohnerparken immer stärker um die Alster herum aus. Damit ist eine viel stärkere Kontrolle verbunden (...). Wer zuzieht, wo Platz begrenzt ist, oder wer sich dort ein neues Auto kaufen will, dem raten wir, sich zu überlegen, ob nicht Carsharing der richtige Weg ist“¹.

Die Bürger wollen etwas anderes. Ende Juni 2021 waren 943.154 Kraftfahrzeuge zugelassen in Hamburg, davon 814.273 Pkws, was einem Anstieg von rund 2 Prozent gegenüber dem Jahresende 2020 entspricht².

Zu einem attraktiven Wohnstandort gehört eine attraktive Mobilität, zu der für die Bürger auch unbedingt das eigene Auto gehört. Die jüngsten Zahlen beweisen es. Die Bewohnerparkgebiete verschlimmern die Situation nicht nur für die Anwohner, sondern auch für Gewerbetreibende.³ Über 40 Anwohnerparkzonen werden dem hohen Parkdruck nicht gerecht.⁴

Dieser Trend muss sich auch in den städteplanerischen Entwürfen niederschlagen. Die Mobilitätskonzepte in den Planungen größerer Wohnungsbauvorhaben (Fischbeker Reethen, Oberbillwerder) greifen bevormundend in die persönlichen Freiheitsrechte der Bürger ein, indem der Individualverkehr in unverhältnismäßigem Ausmaß nicht mitgedacht wird beziehungsweise gänzlich ausgeblendet wird. Die Freiräume dürfen nicht weiter eingeschränkt werden und realitätsfremd an den Bedürfnissen der Bürger vorbei gestaltet werden.

Was Anfang der Neunzigerjahre zaghaft begann zum Beispiel mit der Saarlandstraße in Hamburg⁵, nimmt nun völlig überdimensionierte Formen an. Heute wird offen insbesondere für Oberbillwerder schon das Konzept „Wohnen ohne eigenes Auto“ gedanklich in das Wohnungsvermarktungskonzept integriert.

Erfahrungen in ähnlich großen realisierten Wohnungsbauprojekten wie zum Beispiel in Mannheim-Franklin zeigen, dass das Konzept „Wohnen ohne Auto“ scheitert. In dem neuen Stadtteil Franklin leben auf rund 145 Hektar Fläche, die durch den Fortgang des US-Militärs frei geworden ist, bereits circa 3.500 Menschen (von 10.000 geplanten).

¹ <https://www.abendblatt.de/hamburg/kommunales/article232799573/wir-muessen-den-auto-verkehr-zurueckfahren-spd-hamburg-mobilitaet-verkehr.html>.

² „Bild“-Zeitung vom 22.07.2021, Seite 10.

³ <https://www.ndr.de/nachrichten/hamburg/Mehr-Bewohnerparkgebiete-in-Hamburg-Die-Probleme-der-Betriebe,parken268.html>.

⁴ <https://www.abendblatt.de/hamburg/article234293553/verkehr-hamburg-anwohnerparken-isemarkt-aerger-anwohner-koennen-parkausweis-nicht-nutzen.html>.

⁵ <https://www.hamburg.de/contentblob/155620/5119e6b8d5bab21234b8be034bfd429a/data/broschuere-saarlandstrasse.pdf>.

Nach Aussagen der Geschäftsführerin der Blue Village FRANKLIN Mobil GmbH (Dienstleister und Mobilitätsmanagementgesellschaft) gibt es dort lediglich 65 Nutzer der elektrisch betriebenen Pkw-Carsharing-Flotte⁶. Das Angebot wird nicht angenommen. Auch hier zeigt sich offen die Ablehnung und Widerstand der Bürger gegen diese Bevormundung.

Es kann und darf nicht sein, dass der Zuzug ideologisch gesteuert wird, indem nur diejenigen ein Wohnungsangebot im Quartier bekommen, die bereit sind, auf das eigene Auto zu verzichten. Der Autoverzicht darf vor allen Dingen nicht an den Mietvertrag gekoppelt werden.

Die Bürgerschaft möge daher beschließen,

dass der Senat aufgefordert wird,

1. dafür Sorge zu tragen, dass in Bebauungsplänen gemäß § 9 Absatz 1 Nummer 4 BauGB auskömmliche Flächen für Stellplätze im öffentlichen Raum ausgewiesen werden,
2. den Parkraumschlüssel bei Neuerschließung von Wohngebieten einzuhalten, das heißt es sind mindestens 20 Pkw-Parkstände pro 100 Wohneinheiten im öffentlichen Raum zwingend vorzusehen⁷,
3. sich dafür einzusetzen, dass die vor sieben Jahren vorgenommene Änderung des § 48 Hamburger Bauordnung zurückgenommen wird und die Stellplatzpflicht für den Wohnungsbau wieder eingeführt wird,
4. sich dafür einzusetzen, dass keine Städtebaulichen Verträge abgeschlossen werden, die Investoren verpflichten, ein Gebiet autofrei zu erstellen oder zu entwickeln, den künftigen Mietern/Käufern Autoverzichtserklärungen abzuverlangen oder anderweitig die privatrechtliche Durchsetzung des Autoverzichts zu betreiben,
5. der Bürgerschaft unverzüglich, spätestens aber bis zum 30. Dezember 2022, zu berichten.

⁶ <https://www.youtube.com/watch?v=wwXAGF0RAm0>.

⁷ <https://www.hamburg.de/contentblob/9225042/855ddf23faf5d39b434eca3fd25ccfe6/data/restra.pdf>, Seite 70.