

GR, 28.04.2021

Gifhorns neues Ziel: Autoverkehr reduzieren

Das neue Wohnquartier Hohe Düne an der Bergstraße soll beispielgebend sein – etwa mit 20 Prozent weniger Parkplätzen.

Von Christian Franz

Gifhorn. Fahren die Menschen in Zukunft weniger Auto? Der Planungsausschuss des Rates diskutierte diese Grundsatzfrage. Denn je nach dem, zu welchem Ergebnis man kommt, tut man den Bewohnern der 400 Wohnungen im Baugebiet Hohe Düne einen Gefallen damit, weniger Verkehrsraum und private Stellplätze vorzusehen. Oder man macht ihnen das Leben schwer und sorgt schlimmstenfalls dafür, dass sie mit ihren Autos Parkplätze in der Nachbarschaft zaparken.

Noch vor etwa zwei Jahren hatten Gifhorns Stadtplaner damit geliebäugelt, Bauherren eher zu mehr Stellflächen auf Privatgrundstücken zu verpflichten, um Straßenraum von abgestellten Autos freizuhalten. Doch mit dem neuen Leitbild Mobilität hat sich die Blickrichtung verändert, ohne dass es Anzeichen dafür gäbe, dass der Motorisierungsgrad in Stadt und Kreis sinkt.

Gleichwohl zeigte sich Dünen-Investor Ingo Damaschke aufgeschlossen für ein lokales Mobilitätskonzept. Er gehe ins Risiko, was die Vermarktbarkeit seiner 400 Neu-

bauwohnungen an Käufer und Mieter angehe, weil er mit Sicht auf 2030 überzeugt sei: „Die Autonutzung wird sich ändern.“

Verkehrsplaner Oliver Bley hatte zuvor die Ideen für das Quartier auf dem ehemaligen Krankenhausgelände am Laubberg vorgestellt, „ganz klar mit dem Ziel einer Reduzierung des Autoverkehrs“. Gerade die zentrale Lage ermögliche es, mehr Wege zu Fuß und per Rad zurückzulegen. Jedem Bewohner sollen überdachte und abschließbare Fahrradständer zur Verfügung stehen. Die Tiefgaragen sollen für Wallboxen verkabelt, fünf bis zehn Prozent der Plätze von Anfang an damit ausgestattet sein. Die Siedlung soll zwei E-Autos und zwei Verbrenner im Car-Sharing ebenso bekommen wie eine eigene Paketstation. Der geplante städtische Fahrradpool Südheide soll auch Leihfahrräder bereithalten. All dies und Fahrgemeinschaften sollen eine eigene Quartiers-App und ein Quartiermanager organisieren. Für eigene Fahrradreparaturen steht eine Mobilitätsstation mit Werkzeugset bereit.

Dafür wird die Mindestzahl der

Stellplätze von üblichen 582 auf 464 verringert. Das war am Ende auch die Mehrheitsempfehlung des Ausschusses. Über die grundsätzliche Verringerung hinaus setzt dieses Modell einen Erfahrungswert der benachbarten Sozialwohnungen in der Bergstraße um: Dort stehen 40 Prozent der vorgesehenen Parkplätze leer. Die SPD riet zu Vorsicht und schlug einen Kompromiss mit 556 Stellplätzen vor. Die AfD wollte die üblichen 582 Plätze behalten, die Grünen lieber nochmals weniger. CDU-Fraktionsvize Frank Bühnen wägte ab, erkannte zumindest ein Wagnis.

Deswegen ist die vorgesehene Minderzahl der Parkplätze auch nicht in Stein gemeißelt. Es gibt „Rückfalloptionen.“ Mehr Parkplätze darf der Investor auf bebaubaren Flächen letztlich immer anlegen. In den Tiefgaragen könnten doppelstöckige „Duplex-Plätze“ übereinander die Kapazität erhöhen. Und für besser situierte Käufer eines der 54 geplanten Reihenhäuser hält Investor Damaschke eine Reservefläche frei. Aber nicht für schnöde Parkplätze, sondern für 16 separat zu berechnende Carports.