

Parkbus statt Parkhaus für die Johannstadt

Gedanken zur geplanten Verlegung der Internationalen Gärten in der Johannstadt zugunsten eines Parkhauses

20.05.2014, Norbert Rost, Ortsbeirat Altstadt (2009-2014)
norbert.rost@regionalentwicklung.de, 0351/4466069

Dieses Dokument ist lizenziert als CC BY-ND 3.0 DE: Weitergabe unter Namensnennung ohne Änderungen jederzeit erlaubt!

Kurzfassung

Die Johannstadt braucht kein Parkhaus. Sie braucht ein kluges Mobilitätskonzept. Nur so entsteht Park-Platz für Anwohner-Autos und eine respektvolle Lösung für die *Internationalen Gärten*. Mein Vorschlag: Statt eines Parkhauses nahe des Klinik-Geländes wird ein Parkhaus in größerer Entfernung gebaut und mit einem Bus-Shuttle an das Klinik-Gelände angeschlossen. Das Parkticket gilt zugleich als Fahrausweis für den Parkbus. Die Parkplätze in Johannstadt Nord werden für Besucher- und Mitarbeiter-Autos teurer. Anwohner parken kostenfrei. Parken im Parkhaus samt Bus-Transfer muss billiger sein, als Parken am Klinik-Gelände. Körperlich beeinträchtigte Besucher und ganz Bequeme bestellen sich ein Taxi. Mitarbeiter der Uniklinik und der Forschungsinstitute nutzen das Mobilitätsticket und kommen zunehmend mit Bus, Bahn und Fahrrad.

Der Vorteil:

- Weniger Autos, die das Klinikgelände anfahren und mehr Park-Raum für die Johannstädter.
- Die Internationalen Gärten bleiben, wo sie sind: In der Johannstädter Gleisschleife.
- Dresden zeigt, dass Intelligenz nicht nur in der Spitzenforschung zu finden ist, sondern auch beim Ausgestalten unserer Stadt.

Ganz nach dem Motto von Albert Einstein (1879-1955):

*Probleme kann man niemals mit der gleichen Denkweise lösen,
durch die sie entstanden sind.*

Langfassung

Niemand *will* Parkhäuser.

Autofahrer *wollen* **ihr** Auto abstellen.

Ob sie das in einem Parkhaus oder anderswo tun ist ihnen nicht so wichtig.

Hauptsache: Es steht irgendwo.

Aber eigentlich kommt ja niemand **deshalb** in die Johannstadt, weil man dort **sein Auto so schön abstellen** kann. Die Leute kommen, weil sie in der Johannstadt **wohnen** oder dort **zu tun haben**.

Platz fürs Auto zu finden ist dann notwendig, wenn man mit dem Auto in die Johannstadt fährt. Würden **weniger** Autos die Johannstadt ansteuern gäbe es das Problem von **zu vielen** Autos auf der Straße gar nicht! Statt eines Parkhauses braucht die Johannstadt Ideen, wie sich die Auto-Dichte verringern läßt.

Auch die Johannstädter wollen ja keine Autos auf ihren Straßen. Platz für **ihr eigenes** Auto – Ja! - den will man haben. Aber all die anderen Autos gelten nicht gerade als Zierde, wegen der man vor die Tür tritt.

Park-Probleme durch Park-Häuser lösen zu wollen ist kurzsichtig, denn die Forschungsinstitute in der Johannstadt wachsen weiter und damit werden immer mehr Leute in die Johannstadt fahren. Es ist nur eine Frage der Zeit, bis ein erstes Parkhaus aus den Nähten platzt und Platz für neue Parkhäuser geschaffen werden soll. Doch wer will in einem Stadtteil leben, der von **Forschungsinstituten zwischen Parkhäusern** geprägt ist? Albert Einstein würde die Idee, Parkplatzprobleme mit Parkhäusern zu heilen kommentieren mit:

*Probleme kann man niemals mit der gleichen Denkweise lösen,
durch die sie entstanden sind.*

Würden mehr Besucher des Uniklinik-Geländes **anders als mit dem Auto** anreisen, wäre vom vorhandenen Park-Platz **mehr für die Anwohner** übrig.

Die aktuellen Planungen sehen vor, die *Internationalen Gärten* in der Johannstädter Gleisschleife durch ein Parkhaus zu ersetzen. Die **Natur** soll Parkplätzen für **Naturwissenschaftlern** weichen – das klingt durchaus absurd. Grotesk wird die Situation dadurch, dass ein wichtiger Teil neuer Parkhaus-Parkplätze reserviert werden soll für das international hoch angesehene Max-Planck-Institut. Dass ausgerechnet für die Parkplätze einer **international** besetzten Mitarbeiterschaft die **Internationalen Gärten** weichen sollen, klingt nach einem echten Dresdner Schildbürgerstreich.

Schlagzeile: *Internationale Spitzenforscher vertreiben Internationale Gärten.*

Wie wäre es, wir Dresdner würden den *Geist der Spitzenforschung* auch in unsere Stadtentwicklung stecken? Stellen wir uns vor, wir bauen ein Parkhaus – aber nicht in den *Internationalen Gärten*, sondern etwas weiter abseits. Dann könnten gut trainierte Autofahrer den Weg vom Parkhaus bis zum Klinik-Gelände laufen. Weniger gut trainierte Menschen könnten sich ein Fahrrad leihen, sofern man das Parkhaus mit einer **Fahrrad-Leihstation** ausstattet. Alle anderen könnten durch einen Bus ins Klinik-Gelände fahren, der als **Park-Bus** zwischen Park-Haus und Klinik-Gelände pendelt. Wer wahrlich nicht gut zu Fuß ist, nimmt sich ein **Taxi**, das ihn vom Parkhaus bis direkt vor die Tür fährt. Das Park-Ticket, das die Autofahrer im Park-Haus kaufen, gilt zugleich als Bus-Ticket, so dass die Kosten nicht als Ausrede herhalten.

Damit Anreisende im Park-Haus parken und die Johannstädter Straßenparkplätze auch wirklich für die Anwohner frei sind, muss der Parkraum in der Johannstadt bewirtschaftet werden: Den Anwohnern wird kostengünstiges oder kostenfreies Anwohnerparken ermöglicht. Für Besucher gilt

es so hohe Parktarife *auf Straßenparkplätzen* zu erheben, dass das Parkhaus erste Wahl wird (5 Euro pro Stunde für Nicht-Anwohner?). Große Schilder an den Zufahrtsstraßen machen den (oft ortsfremden) Anreisenden klar, wo das Parkhaus für das Klinik-Gelände zu finden ist.

Spielt man diesen Gedanken durch wird deutlich, dass es Wege gibt, die *Internationalen Gärten* an ihrem Standort zu halten, Parkplätze für die Anwohner frei zu machen **und** den Verkehr in der Johannstadt zu verringern. Dieser Ansatz ist deutlich cleverer, als einfach ein Parkhaus in einen Garten zu setzen. Die intelligenten Mitarbeiter der Johannstädter Spitzenforschungsinstitute würden sich angemessen bewegen: Mit einem **intelligenten Mobilitätssystem für die Johannstadt**.

Man kann diesen Gedanken noch ein Stück weiterspinnen und fragen: Wäre es nicht klug, Parkplätze gleich außerhalb der Stadt zu bauen, sie an die Bus- und Straßenbahnlinien anzuschließen und die Parktickets auch als Fahrkarte für Bus und Bahn gültig zu machen? Dresden hat eines der bestausgebauten öffentlichen Verkehrssysteme auf diesem Planeten und es wäre gut für uns Dresdner, wenn Dresdens Gäste es ebenfalls benutzen würden. Würden an den Einfallsstraßen in die Stadt großzügige Autoparkplätze mit ÖPNV-Anschluss dazu einladen, das Auto draußen zu lassen und die Stadt per Bus und Bahn zu erfahren, würde die Stadt für uns Dresdner lebenswerter: Weniger durchfahrende Autos machen weniger Krach und weniger Feinstaub. Weniger parkende Autos lassen uns Bewohnern Raum. Mehr Benutzer von Bus und Bahn würden unseren ÖPNV mitfinanzieren – statt Spritgeld beim Gondeln durch die Stadt zu verfahren und die Parkplätze der Dresdner zu blockieren.

Nun mögen Juristen und Bürokraten rufen, dass für einen Neubau des Max-Planck-Instituts aber Parkplätze in der Nähe nachgewiesen werden müssen. Doch dieser Einwurf rührt an einer Grundsatzfrage: Wenn eine Lösung **besser** für Dresden ist, warum sollen wir uns dann vom Baugesetzbuch **Schlechteres** vorgeben lassen, obwohl doch **niemandem Schaden** entsteht? Wenn wir Dresdner davon überzeugt sind, dass wir klügere Lösungen als Park-Häuser finden, sollten wir diese Klugheit auch offensiv vertreten und es auf einen Gerichtsprozess ankommen lassen: Genehmigen wir den Bau des neuen Gebäudes für das Max-Planck-Institut auch ohne die Ausweisung von Parkplätzen – weisen wir stattdessen ein Park-Bus-Konzept vor! Wer uns das verbieten will, möge vortreten und die *Landeshauptstadt Dresden* gerichtlich belangen! Notfalls bis zum Verfassungsgericht sollte durchgefochten werden, dass eine Stadt nicht für die Autos da ist, sondern für ihre Bewohner.

Darüber hinaus gilt: Wenn es wirklich der Wunsch der Johannstädter ist, mehr Platz auf den Johannstädter Straßen zu haben, sollten wir beginnen, uns unsere Autos zu teilen. Im weiteren Umfeld des Klinik-Areals gibt es bereits acht teilAuto-Stationen: Plätze, an denen teilAuto-Mitglieder Autos ausleihen können. Man nennt das CarSharing, weil sich dadurch **mehrere** Menschen Autos teilen. Jedes CarSharing-Fahrzeug kann bis zu 8 Autos ersetzen – je mehr Menschen CarSharing betreiben, umso mehr Platz wird auf unseren Straßen. Gäbe es 100 CarSharing-Autos in der Johannstadt könnten bis zu 800 Stellplätze frei werden. Ein kluges Mobilitätskonzept für die Johannstadt würde also CarSharing-Flächen ausweisen. Und kluge Johannstädter, die ihr Auto nur selten benutzen, würden sich Versicherung, Reparaturkosten und Parkplatzsuche sparen und ihr eigenes Auto zugunsten der Mitgliedschaft in solch einem genossenschaftsähnlichen Ansatz aufgeben.

Wenn wir wollen, ist es möglich, dass in der Johannstadt mal wieder Kinder auf der Straße spielen.

Zusatz: Ein Ausblick auf die Zukunft

Dieser Text darf gern verstanden werden als meine Bewerbung für den Stadtrat in der Wahlperiode 2014-2019 (Altstadt, Liste 6). Ich möchte einen weiteren Aspekt einwerfen, der für die Verkehrs- und Stadtgestaltung Dresdens wichtig wird und der sowohl das Verkehrskonzept (VEP2025+) wie das Energiekonzept (IEuKK) der Stadt berührt. Dazu möchte ich daran erinnern, dass die Mehrzahl der PKWs in Dresden mit Mineralöl angetrieben wird.

Nebenstehendes Diagramm zeigt, welcher Anteil des Treibstoffs **auch für die Dresdner Autos** aus welchen Ländern kommt. Die Jahreszahlen geben an, seit wann in diesen Ländern die **Erdölförderung schrumpft**. Die Mehrzahl der Dresdner Treibstoff-Lieferanten kämpft mit dem Ende des Erdöl-Zeitalters. Der russische Ölkonzern Lukoil erwartet, dass die Ölförderung des wichtigsten Lieferanten Russland **ab 2016-2017** zu schrumpfen beginnt.¹

Deutschlands Öl-Lieferländer 2013

Quelle: BAFA

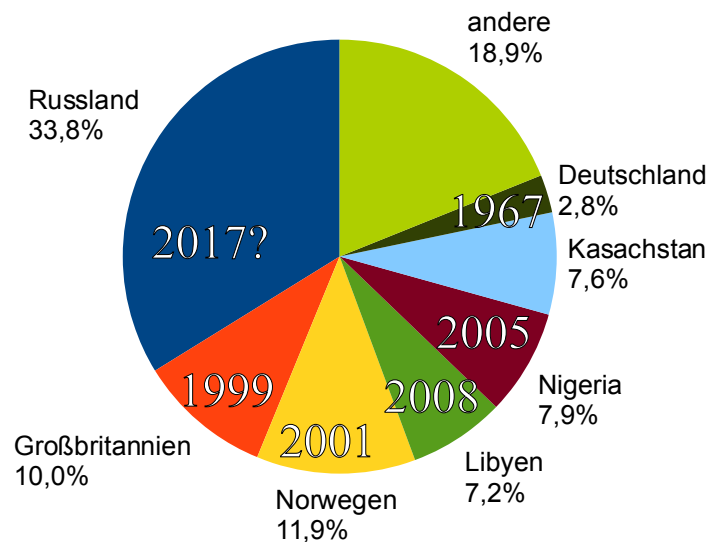
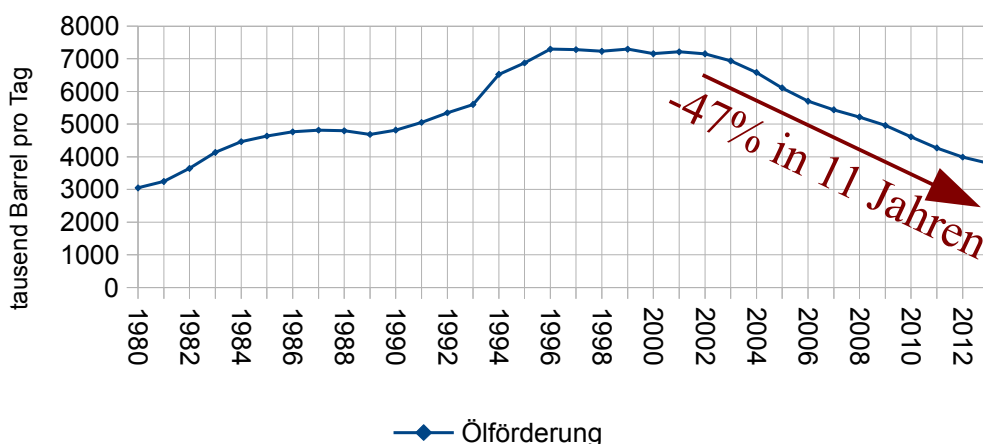


Abbildung 2 zeigt, wie schnell sich die Ölförderung Europas halbiert hat. Das Ende des Erdölzeitalters wird sichtbar. Wie gestalten wir die Mobilität in unserer Stadt?

Erdölförderung in Europa

Rückgang seit 2002, Datenquelle: EIA



Auch wir Dresdner werden gezwungen sein, uns an diese Entwicklung anzupassen. Höhere Ölpreise sind zu erwarten und damit eine Veränderung in der Nutzung von Bus, Bahn, Rad und PKW. Es ist klug, diese Entwicklung bereits bei heutigen Entscheidungen zu berücksichtigen. Ein intelligentes Mobilitätskonzept für die Johannstadt wäre eine Maßnahme mit Weitsicht. Die Internationalen Gärten durch ein Parkhaus zu ersetzen, hilft dagegen nicht.

¹ <http://www.peak-oil.com/2014/05/russland-peak-oil-2017/>