



So könnte sie aussehen, eine der Straßen mitten im autofreien Quartier.

FOTO: BE BERLIN GMBH

# Quartier Hafenstraße: Bleiben Autos draußen?

Der Masterplan für das neue Viertel am Ryck steht: Ein Zentralbau könnte Verkehr, Paketdienste und mehr bündeln

Von Sybille Marx

**Greifswald.** Das erste fast autofreie Quartier in Greifswald könnte es werden: das moderne Wohnviertel an der Hafenstraße, das die Projektgesellschaft UTB seit April im Auftrag der Stadt plant. „Wir wollen ja ein Quartier, das für die nächsten 100 Jahre funktioniert“, erklärte UTB-Geschäftsführer Klaus Boehmer den Ortsteilvertretern Innenstadt. „Und hat dann jeder noch ein Auto?“ Der Trend gehe eher in Richtung Car-Sharing.

Über 1000 Menschen werden voraussichtlich in dem neuen Viertel nahe der Innenstadt leben. Große Mehrfamilienblöcke mit 650 bis 700 Ein- bis Fünfraumwohnungen sollen dafür auf dem Areal zwischen Marienstraße und An den Wurthen errichtet werden, voraussichtlich ab 2020.

Kommt alles wie von der UTB und dem Architektenbüro BE Berlin vorgeschlagen, werden sich an der Ryckpromenade Fünfgeschosser mit Arztpraxen, Büros, Läden und Wohnungen in die Höhe recken, die Fassaden komplett verklinkert. Dahinter sollen Viergeschossiger mit Klinkern im Bereich des Erdgeschosses entstehen, im friedhofsnahen Bereich Dreiegeschossiger mit oder ohne Klinker.

Nicht nur einfache Wohnungen, auch eine Kita, ein Studentenwohnheim, Wohnungen für Menschen mit Behinderung oder Pflegebedarf im Alter wollen verschiedenen Investoren wie der Pommersche

Diakonieverein, die Greifswalder Wohnungsgenossenschaft WGG und andere gern bauen – wenn die Grundstückspreise der Stadt für sie nicht zu hoch liegen.

Aber dann kaum Autoverkehr? Wie soll das gehen? Die UTB setzt auf Zentralisierung. Statt vieler Parkplätze vor den Häusern will sie am westlichen Rand des neuen Wohngebiets eine „Mobilitätszentrale“ bauen lassen, ähnlich wie es sie in Vierteln in Freiburg, Köln, Nürnberg und Tübingen schon gibt. Im Inneren könnten rund 450 Parkplätze liegen, die an Bewohner vermietet werden. Außerdem eine Car-Sharing-Flotte mit Elektro-Autos und Hybridwagen. Als drittes ein Areal, auf dem die Bewohner ihre Pakete von Lieferunternehmen wie DHL, Hermes, aber auch Amazon und anderen Anbietern abholen und abgeben können.

„Ziel ist es, den Verkehr dort zu bündeln und die offenen Räume im Quartier den Menschen zur Verfügung zu stellen“, erklärte Boehmer. Die Streifen, die vor den Häu-



„Wir könnten uns vorstellen, dort Dienstleistungen und ein Quartiersmanagement einzurichten, das Begegnungen fördert.“

**Michael Bartels,**  
Pommerscher Diakonieverein

sern frei bleiben, und die Innenhöfe sollen begrünt werden.

Langfristig rechnet die UTB damit, dass viele Parkflächen in der Mobilitätszentrale gar nicht mehr gebraucht werden und dieser Gebäudeteil dann zu Wohnungen umgewandelt werden kann. „Deswegen planen wir keine Tiefgarage“, erklärt Klaus Boehmer. Im Erdgeschoss der Mobilitätszentrale würde der Pommersche Diakonieverein gern ein Quartiersbüro samt Dienstleistungszentrale einrichten, vielleicht sogar mit einer Werkstätte für Menschen mit Behinderung, wie Diakonie-Chef Michael Bartels auf OZ-Nachfrage erzählt.

Sechs von acht Ortsteilvertretern Innenstadt gaben ein positives Votum für diesen Masterplan ab, zwei enthielten sich. In den kommenden Wochen muss der Plan nun die verschiedenen Ausschüsse durchlaufen, bevor er in der Bürgerschaft zur Abstimmung kommt.

Das autoarme Konzept könnte noch für Debatten sorgen. Die Ortsteilvertreter wollten vor allem wissen, wie Menschen mit Gehproblemen zu ihren Wohnungen oder den Arztpraxen gelangen sollten. UTB: Einzelne Behindertenparkplätze wird es geben. Arztpraxen sollten möglichst dicht an der Mobilitätszentrale angesiedelt werden, damit die Patienten auf den gemieteten Flächen der Praxen stehen können. Wie größere Warenpakete von der Zentrale zu den Häusern der Anwohner gelangen sollen, ist noch nicht diskutiert worden.