

„Realitätscheck“ Lincoln-Siedlung

Treiber und Hemmnisse der praktischen Umsetzung eines nachhaltigen Mobilitätskonzeptes

50

SRL

BEITRÄGE · PLANERIN 6_20

Wachsende Bevölkerung, steigender motorisierter Individualverkehr und daraus resultierende Schadstoffbelastungen sind auch für Darmstadt aktuelle Herausforderungen. Inmitten dieser Rahmenbedingungen wird in der Lincoln-Siedlung – einer ehemaligen US-Housing-Area – seit 2016 ein auf Multimodalität ausgerichtetes Mobilitätskonzept umgesetzt, dessen Grundstruktur bereits im Zuge der Rahmenplanung 2011 entwickelt wurde. Mittels Push- und Pull-Maßnahmen soll ein nachhaltigeres Mobilitätsverhalten gefördert sowie die Aufenthalts- und Lebensqualität sowohl im Quartier als auch in der Gesamtstadt gesteigert werden.

Als Modellquartier für eine nachhaltige Mobilitäts- und Siedlungsplanung wurde die Lincoln-Siedlung in den vergangenen Jahren bereits mehrfach ausgezeichnet, u.a. mit



Neubauquartier Lincoln-Siedlung (Foto: Torsten Friedrich)

dem Deutschen Verkehrsplanungspreis der SRL (Stete 2018) sowie dem Deutschen Mobilitätspreis 2019. Die Implementierung des Mobilitätskonzeptes wird seit 2017 durch das Projekt QuartierMobil begleitet (gefördert vom Bundesministerium für Bildung und Forschung; Stete/Samaan 2020). Basierend auf den Erkenntnissen der Wissenschaftsstadt Darmstadt und des assoziierten Verkehrsplanungsbüros StetePlanung sowie den begleitenden sozialwissenschaftlichen Untersuchungen der Goethe Universität Frankfurt am Main soll im Folgenden ein Zwischenfazit zu förderlichen und hemmenden Faktoren der praktischen Umsetzung des Mobilitätskonzeptes gezogen werden.

Treiber

Gemeinsames Ziel: Experteninterviews mit verschiedenen am Planungs- und Umsetzungsprozess der Lincoln-Siedlung beteiligten Stakeholdern haben ergeben (Selzer/Lanzendorf 2019), dass der in Darmstadt geführte Stadtwachstums- und Verkehrswendediskurs ein besonders förderliches Momentum für die Entwicklung des Quartiers mit einem bis dato unkonventionelleren Mobilitätskonzept darstellte. Um nicht nur dringend benötigten Wohnraum

zu schaffen, sondern auch den künftigen Kfz-Verkehr zu minimieren, galt die Reduzierung des Stellplatzschlüssels als entscheidendes Instrument.

Zusammenarbeit: Zur Begleitung der Umsetzung des Mobilitätskonzeptes sowie zur Sicherung der Erfüllung des zu Beginn zwischen Stadt und Projektentwickler geschlossenen städtebaulichen Vertrages wurde ein Mobilitätsbeirat etabliert, der sich hälftig aus allen Grundstückseigentümerinnen und -eigentümern sowie Akteuren der Stadtverwaltung zusammensetzt. Damit und durch weitere Abstimmungsrunden wurde eine enge Zusammenarbeit des städtischen Mobilitätsamtes – unterstützt durch das Planungsbüro StetePlanung – und der städtischen Wohnungsbau-gesellschaft sowie privater Immobilieninvestoren gefördert,



Alternatives Mobilitätsangebot und Mobilitätsberatung im Quartier (Foto: Hanna Wagener)

die wiederum eine frühzeitige Information über das Mobilitätskonzept bei der Wohnungsvermarktung ermöglichte.

Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligungsformate: Interviews mit Bewohnenden (durchgeführt im Herbst 2019) zeigen, dass sowohl die – wenn auch teils negative – mediale Berichterstattung und die im Laufe der Zeit durchgeführten Imagekampagnen als auch die partizipative Einbindung der Bewohnerschaft in den Entwicklungsprozess des Quartiers (z. B. Nachbarschaftsrunde, Arbeitskreis Mobilität, Sommerfest) als akzeptanzfördernde Elemente ausgemacht werden können.

Ausprobieren und Vorbild sein: Der innovative Charakter einiger Bausteine des Mobilitätskonzeptes (z. B. zentrale Stellplatzvergabe: Stellplätze können nur angemietet werden) eröffnet der Stadt die Möglichkeit zu experimentieren. Losgelöst von festgefahrenen Strukturen wird das Quartier als Reallabor gesehen, um neues auszuprobieren und erfolgreiche Ansätze auf andere Stadtteile zu übertragen.

Kombination aus Push- und Pull-Maßnahmen: Verkehrsberuhigung und Autoreduzierung im unmittelbaren Wohnumfeld sieht die Bewohnerschaft als aufenthaltsqualitäts-

steigernde sowie zukunftsweisende Maßnahmen an, was in Zeiten des voranschreitenden Stadtwachstums und Klimawandels zu unterstützen sei. Auch finanzielle Anreize (z. B. zur Nutzung des E-Carpoolings) oder die Mobilitätsberatung (MobiCheck) in der Mobilitätszentrale vor Ort seien förderlich, um autozentrierte Gewohnheiten zu überdenken. Insbesondere die Kombination aus restriktiven und angebotserweiternden Maßnahmen könne ein Umdenken anstoßen.

Hemmnisse

Unterschiedliche Rationalitäten: Die Experteninterviews identifizierten neben überwiegend positiven auch kritische Stimmen zu den restriktiven Maßnahmen. So gehen Einzelne von der gesellschaftlichen Ablehnung der Stellplatzreduzierung und der dazugehörigen Vergabepaxis aus, was zu kontroversen Diskussionen führte. Ein Beispiel hierfür ist das von den privaten Immobilieninvestoren geäußerte Vermarktungsrisiko beim Verkauf von Eigentumswohnungen ohne dazugehörigen Pkw-Stellplatz, was folglich zur Anpassung der Kriterien der zentralen Stellplatzvergabe führte (Erstbelegungsrecht für Eigentümer für 1,5 Jahre ab Baufertigstellungsanzeige).



Illegales Parkverhalten während der Bauzeit des Quartiers
(Foto: Johanna Grön)

Art der Beteiligung und Informationspolitik: Der eingereichte Arbeitskreis Mobilität wird von der Bewohnerschaft als reine Informationsveranstaltung statt einer gewünschten Beteiligung an der Entwicklung des Konzeptes wahrgenommen. Weitere Beteiligungsformate (z. B. Fahrradaktionstag) mussten aufgrund externer Einflüsse verschoben werden. In der ersten Zugangswelle haben manche Zugezogene nicht alle nötigen Informationen zum Mobilitätskonzept wahrgenommen, was an einer lückenhaften Informationspolitik gelegen haben soll.

Neue Aufgaben und zeitintensive Abstimmungsarbeit für wenig Personal: Da einzelne Maßnahmen zuvor in der Art und Weise noch nicht umgesetzt wurden, muss vieles neu ausgehandelt werden, was komplexe Akteurskonstellationen und zeitintensive Abstimmungsprozesse zur Folge hat. Neue Themen, wie z. B. die Bereitstellung von Mobilitätsalternativen inklusive des dazugehörigen Datenschutzes, gehörten bisher nicht zum Alltagsgeschäft des Mobilitätsamtes, müssen jetzt allerdings bedacht werden (z. B. zur Vorbereitung einer zentralen Stellplatzvergabeplattform). Diese langwierigen Prozesse – zusätzlich bedingt

durch personelle Knappheit im Verwaltungsapparat – stehen insbesondere im Kontrast zur Bewerkstellung des Alltags der bereits ansässigen Bewohnerschaft.

Unvollendete Quartiersentwicklung und geringer Bewohnerstand: Seit 2014 findet zwar sukzessive der Bezug der Siedlung statt, jedoch wird – nach momentanem Stand – erst 2028 deren komplette Entwicklung abgeschlossen sein. Derzeit sind im Quartier fast ausschließlich Mietwohnungen bewohnt. Diese unvollendete Quartiersentwicklung stellt die bereits Ansässigen – etwa ein Drittel der endgültigen Bewohnerschaft (worunter dann auch Eigentümerinnen und Eigentümer sein werden) – vor Herausforderungen. Das Einkaufen ist derzeit nur außerhalb der Siedlung möglich und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs sowie Betreuungs- und Bildungseinrichtungen sind ebenfalls noch nicht vorhanden, was den (motorisierten) Mobilitätsaufwand erhöht und insbesondere für Familien die Abkehr vom eigenen Pkw erschwert. Eine höhere Nutzungsmischung sowie kürzere Wege wünschen sich deshalb ausnahmslos alle Befragten. Bedingt durch externe Einflüsse verzögert sich momentan jedoch nicht nur der Ausbau der Quartiersinfrastrukturen (z. B. Bildungseinrich-



Öffentliches Car-Sharing-Angebot während der Bauzeit des Quartiers (Foto: Gisela Stete)

tungen), sondern auch des Mobilitätsangebotes (z. B. Erhöhung der Taktung der Straßenbahnbindung). Folglich wird das momentan vorhandene Mobilitätsangebot von einigen Befragten als unzureichende Alternative zum privaten Pkw angesehen.

Die Baustellensituation bietet derzeit noch zahlreiche Freiflächen zum Parken, weswegen der zentralen Stellplatzvergabe und Parkraumbewirtschaftung von vielen Bewohnenden noch ausgewichen werden kann. Es ist auch nicht bei allen die Einsicht vorhanden, dass Parken kostenpflichtig ist, da im Stadtgebiet Darmstadts noch in vielen Teilen kostenfrei geparkt werden kann. Da zum jetzigen Zeitpunkt jedoch noch nicht alle Quartiersstraßen in städtischer Hand sind, kann die Parkraumbewirtschaftung noch nicht gänzlich umgesetzt werden, und das Ordnungsamt ist nur teilweise berechtigt, Kontrollen durchzuführen.

Ausstehende ganzheitliche Mobilitätswende: Obwohl der Großteil der Bewohnenden der Autoreduzierung und der Nutzung alternativer Verkehrsmittel offen gegenübersteht, äußern die Interviewten Bedenken bezüglich eines autofreien Lebens. Denn eine alltägliche, autoreduziertere

Mobilitätspraxis wird häufig erst dann als möglich erachtet, wenn die bereitgestellten Alternativen auch in einer entsprechenden Qualität und mit ausreichenden Kapazitäten zur Verfügung stehen sowie Einrichtungen des täglichen Lebens innerhalb kurzer Zeit und in fuß- und fahrradfreundlicher Distanz erreichbar sind. Andernfalls sei das Auto in der Nutzung bequemer, flexibler, kostengünstiger und schneller. In diesem Zusammenhang zeigt sich, dass nicht nur das Angebot am Wohnort, sondern auch die Erreichbarkeit von täglichen Zielen (z. B. Arbeitsort) mit multimodalen Mobilitätsangeboten notwendig ist, sofern auf das private Auto freiwillig verzichtet werden soll. Dies verdeutlicht die Wichtigkeit einer gesamtstädtischen und überregionalen sowie integrativen Stadt- und Verkehrsplanung im Sinne einer nachhaltigen Mobilitätswende, die in Darmstadt stetig vorangetrieben wird (z. B. Ausbau des ÖPNV-Angebotes und der Fahrradverkehrsinfrastruktur; sukzessive Einführung von Parkraumbewirtschaftung in allen innerstädtischen Quartieren). Es verdeutlicht auch, wie wichtig Bewusstseinsbildung und Sensibilisierung sind, damit die Mobilitätswende gelingt.

Transformation planen und verfolgen

Das Planungsideal der Lincoln-Siedlung wird nicht nur von den Initiatorinnen und Initiatoren des Mobilitätskonzeptes, sondern auch von den beim Planungsprozess beteiligten, skeptischeren Stakeholdern und der bereits ansässigen Bewohnerschaft als zukunftsweisend angesehen. Die praktische Umsetzung zeigt jedoch, dass es nicht ausreicht, eine nachhaltige Transformation zu planen, sondern sie muss auch begleitend gestaltet werden. Hierfür braucht es nicht nur Personal in Stadtverwaltungen, Verkehrsplanungsbüros und Wohnungsbauunternehmen, die eine gemeinsa-


me Vision voranbringen. Ebenso muss die Bewohnerschaft dabei unterstützt werden, ihre autoorientierten Mobilitätspraktiken zu transformieren. Der „Realitätscheck“ hat gezeigt, dass Modellprojekte, wie die Lincoln-Siedlung, einen Beitrag zur Mobilitätswende leisten können, sofern sie gesamtstädtisch und überregional eingebunden sowie partizipativ und integrativ entwickelt werden.

Astrid Samaan, Dipl.-Ing. Verkehrsplanerin, Abteilungsleiterin der Abteilung Mobilität im Mobilitätsamt Darmstadt, Astrid.Samaan@darmstadt.de
Sina Selzer, M.A. Humangeographie, Wiss. Mitarbeiterin und Doktorandin der Arbeitsgruppe Mobilitätsforschung am Institut für Humangeographie der Goethe Universität Frankfurt am Main, selzer@geo.uni-frankfurt.de
Gisela Stete, Dipl.-Ing., SRL, Inhaberin von StetePlanung, Büro für Stadt- und Verkehrsplanung, Darmstadt, gs@steteplanung.de
Hanna Wagener, M.A. Humangeographie, Mitarbeiterin im Sachgebiet Konzeptionelle Mobilitätsplanung im Mobilitätsamt Darmstadt, Hanna.Wagener@darmstadt.de

Quellen

- Selzer, Sina; Lanzendorf, Martin (2019):** On the Road to Sustainable Urban and Transport Development in the Automobile Society? Traced Narratives of Car-Reduced Neighborhoods, in: Sustainability 2019/11, S. 4.375
- Stete, Gisela (2018):** Die Lincoln-Siedlung in Darmstadt. Deutscher Verkehrsplanungspreis 2018, in: PLANERIN 3/2018, S. 48
- Stete, Gisela; Samaan, Astrid (2020):** QuartierMobil multimodal und nachhaltig gemanagt. www.quartiermobil-lincoln.de/

Das diesem Bericht zugrunde liegende Vorhaben wurde mit Mitteln des Bundesministeriums für Bildung und Forschung im Förderschwerpunkt Sozial-ökologische Forschung (Umsetzung der Leitinitiative „Zukunftsstadt“) unter dem Förderkennzeichen 01UR1702A gefördert. Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei den Autorinnen.



Ausgabe 6 | 2020

RESSOURCEN: BODEN, WASSER, LUFT

In diesem Heft geht es um Ernährungssicherheit und Hühnerkot, nachhaltige Wasserbewirtschaftung und einen Streit ums Grundwasser, Ressourcenschutz am Bau, die Radonbelastung im Boden – und ums Lüften in Corona-Zeiten.

Weitere Themen:

- Novelle des Erneuerbare-Energien-Gesetzes
- Steuerschätzung: Es bleibt weiterhin ungemütlich
- Wirtschaftspolitik: Nachhaltig der Krise trotzen
- Kommunalwahlen Nordrhein-Westfalen
- Open Data: Wunsch und Wirklichkeit

• Einzelpreis: 11 Euro plus 1,40 Euro Versand
 Abopreis (6 Ausgaben): 60 Euro

AKP – Alternative Kommunalpolitik | Luisenstraße 40 | 33602 Bielefeld
 Ruf 0521.177517 | Fax 0521.177568

www.akp-redaktion.de

Anzeige