

MOBILITÄT IN DER ZUKUNFTSSTADT

Raumbezogene Konzepte für einen nachhaltigen Stadtverkehr

MOBILITÄT IM WANDEL

Das Leitbild der autogerechten Stadt hat lange Zeit die Verkehrsplanung dominiert und damit auch die räumliche und ästhetische Entwicklung von Städten und Gemeinden geprägt. Auch heute noch ist das Auto auf Straßen und Parkplätzen allgegenwärtig. Zugleich etabliert sich seit Jahren eine neue, stadtverträgliche Idee von Mobilität und sorgt für eine Abkehr vom traditionellen Planungsfokus auf den Autoverkehr.



Verleihstation von E-Lastenrädern in der Lincoln-Siedlung in Darmstadt

Ökologisch und sozial gerecht

Die Veränderung der urbanen Mobilität erfordert einen weitreichenden Paradigmenwechsel und Kulturwandel in der Stadt- und Verkehrsplanung. "Statt autogerecht zu planen, geht es um den gleichberechtigten Zugang zu Mobilitätsangeboten", sagt Jens Libbe vom Deutschen Institut für Urbanistik. Angestrebt wird eine hohe Verkehrssicherheit - besonders für den Fuß- und Radverkehr – sowie eine sozial gerechte Verteilung von Mobilitätsangeboten und die Minimierung von Umweltbelastungen.

Reallabore der Zukunftsstadtforschung

Im Rahmen der Leitinitiative Zukunftsstadt fördert das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) mehrere Verbundprojekte, die neue Planungsinstrumente, quartiersbezogene Mobilitätskonzepte sowie innovative Logistikstrategien entwickeln. Die transdisziplinären Projekte setzen häufig auf kommunale Reallabore: Dort arbeiten Forschung, Verwaltung und Anwohner*innen gemeinsam an Lösungen für eine Mobilitätswende.

Know-how für Kommunen

Wie bewegen wir uns durch die Zukunftsstadt - mit ÖPNV, Fahrrad oder zu Fuß, per Sammeltaxi oder Mietroller? Eine stadtverträgliche Mobilität erfordert nicht nur neue Antriebstechnologien, eine stark verringerte Pkw-Besitzquote und verbesserte intermodale Angebote. "Wichtig sind ebenso zukunftsfähige Mobilitätsroutinen, eine veränderte Flächenverteilung und Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung", erklärt Stadtforscher Libbe. Mit dem Synthese- und Vernetzungsprojekt SynVer*Z führt er die Ergebnisse der Zukunftsstadtforschung zusammen und sorgt für den Transfer und die Verbreitung an interessierte Kommunen. In diesem Heft werden die Projekte Mobil-Bericht aus Berlin und QuartierMobil, das in Darmstadt und Frankfurt am Main aktiv ist, vorgestellt. Beide erproben raumbezogene Planungsinstrumente bzw. Konzepte zur Transformation urbaner Mobilität.

STADTVERTRÄGLICHE MOBILITÄTSPLANUNG



Begehung des Schulwegs in Pankow: Das Projekt MobilBericht erfasst die Mobilitätsbedarfe von Schulkindern

Die kommunale Verkehrsplanung orientiert sich im Wesentlichen immer noch an "Objekten", sprich am Aufkommen von Fahrzeugen; der Mensch und seine Mobilitätsbedarfe haben eine nachgeordnete Bedeutung.

Vor diesem Hintergrund erprobt das Berliner Projekt MobilBericht neue Konzepte, um Möglichkeitsräume für eine nachhaltige Mobilität zu eröffnen.

"Wir wollen mit unserem Bezirkspartner Pankow die Verkehrspolitik strategisch neu justieren und den Verkehr sozial gerecht sowie ökologisch verträglicher gestalten", erklärt Sven Hausigke, Projektkoordinator von der Technischen Universität Berlin.

Mobilität für den Menschen

Für den Bezirk Pankow entwickelten und erprobten die Forscher*innen in der ersten Projektphase (2017 bis 2021) mit der Mobilitätsberichterstattung ein eigenes Planungsinstrument. "Ansatz ist es. den Verkehr im Bezirk zielorientiert zu gestalten", betont Sven Hausigke. In vier Fokusgruppen definierten Stakeholder aus Politik, Verwaltung, Interessenverbänden und Bürgervereinen zunächst Zielkriterien für die Mobilitätsplanung im Bezirk.

Auf dieser Basis wurde - z. T. kontrovers über geeignete Maßnahmen zur Umsetzung diskutiert. Vor allem die Stärkung der Nahmobilität und ein gerechter Zugang in der Mobilität stehen im Blickpunkt. Im 1. Pankower Mobilitätsbericht sind alle Daten und Ergebnisse dargestellt, die das Projekt MobilBericht erhoben und bewertet hat.



Über ein Community Mapping werden die Mobilitätsbedarfe von Senior*innen ermittelt

Impulse für integrierte Mobilitätsplanung

Die Mobilitätsberichterstattung ist als kontinuierlicher Planungszyklus angelegt und wird entsprechend der Legislaturperioden fortgeführt. Im Zyklus werden mehrere Schritte durchlaufen: Von der Leitbildentwicklung und Analyse über Strategiebildung und Maßnahmenkonzept bis hin zur Maßnahmenumsetzung und Evaluation.

"Das Instrument nutzt qualitative und quantitative Erhebungsmethoden, damit die Kommunen die Nutzer*innenperspektive der Menschen und Verkehrsauswirkungen besser einschätzen und in der Planung angemessen berücksichtigen können", sagt Hausigke.

Elementar für den Erfolg ist die ressortübergreifende Zusammenarbeit von verschiedenen Fachämtern - Verkehr, Stadtplanung, Umwelt, Gesundheit und Soziales. "Durch einen integrierten Planungsansatz lassen sich widersprechende Planungsmaßnahmen verhindern", ist Hausigke überzeugt.

Know-how weitergeben

Die Mobilitätsberichterstattung soll auch in anderen Berliner Bezirken und bei interessierten Kommunen in Deutschland verbreitet werden. Deshalb haben die wissenschaftlichen Projektpartner einen Leitfaden konzipiert, um Mobilitätsmanager*innen für das neue Instrument zu begeistern.

"Mit dem Leitfaden unterstützen wir Kommunen dabei, Elemente der Mobilitätsberichterstattung selbstständig anzuwenden und eigene Verkehrsprojekte auf der Basis gemeinsamer Zielvorstellungen zu gestalten", freut sich Hausigke.

MobilBericht 2

Untersuchungsort

Berlin-Pankow

Verbundpartner:

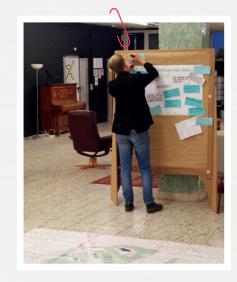
- ▼ Technische Universität Berlin. Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung
- ▼ Technische Universität Dresden, Professur für Verkehrsökologie
- Bezirksamt Pankow von Berlin. Stadtentwicklungsamt

Weitere Infos:

www.mobilbericht.de

Mobilitätsbeauftragte für Pankow

Im Rahmen des Forschungsprojekts schuf der Bezirk eine befristete Stelle im Mobilitätsmanagement. Diese wurde zu Beginn der zweiten Förderphase entfristet, womit der Bezirk die Bedeutung und Wirkung von MobilBericht unterstreicht. Künftig soll die Person bezirkliche Mobilitätsprojekte anstoßen und begleiten sowie die ämterübergreifende Zusammenarbeit im Dienste einer nachhaltigen Mobilität fördern. Das Mobilitätsmanagement fungiert ebenso als Ansprechpartner für Bürger*innen bei Mobilitätsthemen und Schnittstelle zu den Forschungsteams von TU Berlin und TU Dresden für die Fortführung der Mobilitätsberichterstattung.



Infoveranstaltung für Anwohner*innen zu den geplanten Kiezblocks

Mit Kiezblocks die Mobilität verändern

Im Folgeprojekt MobilBericht 2 steht die Umsetzung der Maßnahmen im Fokus. Arbeitsgrundlage ist der vorgelegte Mobilitätsbericht. "Im Arnimkiez und Komponistenviertel sollen Kiezblocks geschaffen werden, um den Durchgangsverkehr aus den Wohngebieten zu verbannen", so Hausigke. Zudem geht es um die Frage, durch welche Eingriffe der öffentliche Raum wieder stärker für den Fuß- und Radverkehr nutzbar gemacht werden kann.



Vermessung des Straßenraums, um die Bedingungen für den Fußverkehr zu überprüfen



Impulse für nachhaltige Mobilitätsroutinen



Ein Modellquartier für nachhaltige Mobilität: die Lincoln-Siedlung in Darmstadt

Die Veränderung der urbanen Mobilität im Sinne der Zukunftsfähigkeit ist eine herausfordernde Aufgabe für die Stadtentwicklung, die deutschlandweit bislang nur vereinzelt gelungen ist. "Die Umsetzung von nachhaltigen Mobilitätskonzepten scheitert meist an den über Jahrzehnte gewachsenen Raum- und Infrastrukturen, die auf den Autoverkehr ausgerichtet sind", erklärt die Geografin Hanna Wagener. Für das Mobilitätsamt der Wissenschaftsstadt Darmstadt koordiniert sie das Reallabor Lincoln-Siedlung des Zukunftsstadtprojekt QuartierMobil 2. Ziel ist es, Handlungsoptionen aufzuzeigen, um eine Transformation urbaner Mobilität mit der Perspektive auf Nachhaltigkeit, Klimaschutz und dem Abbau sozial-ökologischer Ungleichheiten zu ermöglichen.

Modellquartier Lincoln-Siedlung

In der ersten Projektphase (2017-2020) wurde ein Reallabor in Bornheim (Frankfurt a.M.) für Bestandsquartiere und das Reallabor Lincoln-Siedlung (Darmstadt) für neu zu entwickelnde Quartiere eingerichtet. In der Lincoln-Siedlung, ein ehemaliges Areal der US-Streitkräfte rund drei km südlich der Innenstadt, entsteht Wohnraum für bis zu 5.000 Menschen - rund 2.600 Menschen leben bereits hier. "Hier wurden von Beginn an Verkehrsplanung, Städtebau und die Ansprüche einer klimafreundlichen Mobilität zusammengedacht", sagt Hanna Wagener.

Autounabhängiges Wohnen

Das Mobilitätskonzept von QuartierMobil setzt auf autounabhängiges Wohnen, das durch die Gleichberechtigung von alternativen Verkehrsmitteln erreicht werden soll. Mit verschiedenen Push- und Pull-Maßnah-

men wurde erprobt, wie die Bewohner*innen zu einem Verzicht auf das eigene Auto bewegt werden können. So stehen in der Lincoln-Siedlung weniger Kfz-Stellplätze als in Darmstadt üblich zur Verfügung, um Wohnen und Parken zu entkoppeln. Die Stellplätze werden nach sozialgerechten Kriterien vermietet, z.B. an Familien mit Kindern oder Menschen mit Mobilitätseinschränkungen. Um die Vergabe kümmert sich die vor Ort ansässige Mobilitätszentrale, die durch HEAG mobilo - der städtischen Verkehrsgesellschaft – betrieben wird und u. a. auch eine kostenfreie Mobilitätsberatung ("Mobi-Check" anbietet.

Attraktive Alternativen für Mobilität

Das Quartier ist über eine eigene Haltestelle an das Straßenbahnnetz angeschlossen. Neben den lokalen Angeboten von Car- und Bike-Sharing können alle Anwohner*innen die Autos des E-Carpooling nutzen - einschließlich eines Freiguthabens. Zudem können E-Lastenräder geliehen werden. "Unsere Mobilitätsangebote werden sehr gut angenommen und standen der neuen Bewohnerschaft von Beginn an zur Verfügung", berichtet Wagener. "Hilfreich sind hier entsprechende Anreize, beispielsweise beim E-Carpooling." Die frühzeitige Kommunikation mit den Bewohner*innen spiele dabei ebenfalls eine wichtige Rolle.

Offen für reduzierte Autonutzung

Für die künftige Umsetzung von Mobilitätskonzepten geben die Studien der Universitätspartner aus Frankfurt am Main und Braunschweig spannende Hinweise. So

sind viele Menschen dafür offen, die eigene Autonutzung zu vermindern und mittels Alternativen unterwegs zu sein. Wichtig ist die Erkenntnis, dass viele ihr Auto sehr wenig oder kaum nutzen. Nach einem Umzug zeigt sich eine erhöhte Bereitschaft, ein autounabhängiges Verhalten zu beginnen bzw. fortzuführen, anstatt weiterhin vom Auto abhängig zu bleiben - vor allem die Abschaffung von Zweit- und Drittwagen ist vorstellbar. "Auch hier ist flankierende Kommunikation nötig! Die Bewohner*innen müssen wissen, dass am neuen Wohnort ein nachhaltiges Mobilitätskonzept mit spannenden Alternativen erprobt und realisiert wird", betont die Mobilitätsexpertin Hanna Wagener.

In der zweiten Projektphase will Quartier Mobil seine Erkenntnisse aus den Reallaboren Lincoln und Bornheim auf Bestandsquartiere in Darmstadt übertragen.

Quartier Mobil 2

Untersuchungsorte:

Darmstadt, Frankfurt am Main

Verbundpartner:

- Goethe-Universität Frankfurt am Main, Arbeitsgruppe Mobilitätsforschung
- Wissenschaftsstadt Darmstadt, Mobilitätsamt
- Stadt Frankfurt am Main

Weitere Infos:

www.quartiermobil-darmstadt.de www.quartiermobil-bornheim.de

Forschen für die Zukunftsstadt

 $\label{eq:decomposition} \mbox{Die Zukunftsstadt ist lebenswert, CO_2-neutral, klimaangepasst, energie- und ressourceneffizient.} \\ \mbox{Mit der Zukunftsstadt for schung adressiert das Bundesministerium für Bildung und Forschung zentrale Herausforderungen der nachhaltigen Stadtentwicklung.} \\$

Das Synthese- und Vernetzungsprojekt SynVer*Z begleitet und strukturiert die Zukunftsstadt-Forschung. Es wird gemeinsam vom Deutschen Institut für Urbanistik (Difu), dem ISOE - Institut für sozial-ökologische Forschung sowie der Gröschel Branding GmbH durchgeführt.

Fokus Z

In der Publikationsreihe Fokus*Z werden die Fokusthemen der beiden BMBF-Fördermaßnahmen "Leitinitiative Zukunftsstadt" und "Nachhaltige Transformation urbaner Räume" vorgestellt. Kurze Reportagen vermitteln einen Einblick in die Reallabore der Forschungsprojekte.

Herausgeber: Synthese- und Vernetzungsprojekt Zukunftsstadt (SynVer*Z)

Redaktion: Gröschel Branding, Deutsches Institut für Urbanistik

Konzept, Text, Design: Gröschel Branding

Fotos: Annika Maretzki (Titel), Hanna Wagener, Mobilitätsamt Stadt

Darmstadt (S. 2). MobilBericht (S. 3 - 5). Torsten Friedrich (S. 6).

"Diese Veröffentlichung basiert auf Forschungsarbeiten im Verbundvorhaben "Synthese- und Vernetzungsprojekt Zukunftssstadt (SynVer*Z)". Das Projekt ist den Fördermaßnahmen "Zukunftsstadt" und "Nachhaltige Transformation urbaner Räume" zu geordnet und Teil des Förderschwerpunkts "Sozial-ökologische Forschung des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF). Es wird unter dem Förderkennzeichen 01UR1707A gefördert."

www.nachhaltige-zukunftsstadt.de









