



Gisela Stete

Klimaresiliente Mobilität: Grau-Grün-Blau zusammendenken

Der Verkehrssektor ist nach wie vor das Sorgenkind der Klimapolitik und zählt zu den großen Herausforderungen auf dem Weg, unsere Städte klimaresilient zu gestalten. Dies betrifft zum einen das Verkehrssystem und die dadurch verursachten Emissionen (Lärm, Feinstaub, CO₂), zum anderen die Infrastruktur und den Flächenverbrauch. Die nach wie vor steigenden CO₂-Emissionen, die Zunahme von Häufigkeit und Intensität klimabedingter Extremereignisse mit ihren Wirkungen auf das Verkehrsgeschehen zeigen, dass gerade der Verkehrssektor gefordert ist. Verkehrssystem und -infrastruktur müssen an die Veränderungen angepasst und so gestaltet werden, dass die Widerstandsfähigkeit erhöht, Störungen vermieden und Krisen bewältigt werden können. Dies ist mit technischen Mitteln allein nicht zu erreichen, sondern erfordert ein erweitertes Verständnis und eine integrierte Betrachtung, bei der Aspekte der Teilhabe, der Gestaltung und der Flächengerechtigkeit gezielt adressiert werden.

Mobilität klimaresilient und zu damit zukunftsfähig gestalten, bedeutet, die Chancengleichheit aller Bevölkerungsgruppen in Hinblick auf Mobilität sicherzustellen, alle Formen der Mobilität einzubeziehen und miteinander zu vernetzen, städtebauliche Struktur, Freiraum und Nutzungsstruktur zu berücksichtigen sowie Umwelt- und Stadtverträglichkeitsaspekte einzubeziehen. Unterstützt wird dies durch aktuelle Dynamiken, wie die verstärkte Schaffung von Stadtstrukturen entsprechend dem Leitbild der „Stadt der kurzen Wege“/15-Min.-Stadt – im Bestand und in neuen Quartieren gleichermaßen. Hinzu kommt der Trend zu mehr Radmobilität sowie zu Multimodalität/Sharing-Kultur, insbesondere in der jüngeren Generation.

Vor dem Hintergrund, dass mehr als 20 % der Freiflächen in der Stadt vom Verkehr genutzt werden und versiegelt sind, legt insbesondere die Frage einer klimaresilienten Verkehrsinfrastruktur (grau) nahe, den öffentlichen Raum unter die Lupe zu nehmen und mit Klimaschutzfördernden Maßnahmen, wie Begrünung und Wasser (grün-blau) zu überlagern. Blau-Grün-Grau zusammendenken, heißt, die natürliche Umwelt gezielt in den Straßenraum zu integrieren und den urbanen Raum klimaresilienter zu gestalten, das Stadtklima zu verbessern sowie Aufenthalts- und Erholungsräume zu schaffen, indem die Aufenthalts- und die Verkehrsfunktion des öffentlichen Straßenraums gleichermaßen beachtet werden. Ziel ist es, Mobilität zu gewährleisten – auch mit weniger grauer Infrastruktur. Vorrangige Betrachtungsebene des Beitrags ist das Quartier.

Handlungsfelder

Teilhabe, soziale Gerechtigkeit und Chancengleichheit

Das bedeutet, dass alle mobilitätsrelevanten Entscheidungen (zur Gestaltung von öffentlichen Räumen, zu Städtebau und Nutzungsstrukturen, zur Bemessung von Verkehrssystemen und Verkehrsanlagen, zur Verkehrsinfrastruktur und zu

Mobilitätsangeboten) daraufhin überprüft werden, ob sie in Bezug auf die Chancengleichheit der unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen hinderlich oder förderlich sind und dass die daraus resultierenden Bedarfe aktiv mitgedacht werden.

Die Bedarfe ergeben sich aus den Alltagsanforderungen und sind u. a. abhängig von sozialen Rollen und Zuständigkeiten in unserer Gesellschaft. Diese Rollen beinhalten Erwerbstätigkeit, Hausarbeit, Erziehungsarbeit, Versorgungs- und Betreuungsarbeit und stehen in enger Wechselwirkung mit der Familiensituation, z. B. Haushalt mit und ohne Kinder oder ältere, betreuungsbedürftige Familienangehörige. Deren Mobilität ist mit zu betrachten, und sie müssen als Zielgruppen bei der Frage der Chancengleichheit berücksichtigt werden. Dies ist umso wichtiger, als dass diese Gruppen nachweislich einen hohen Nahraumbezug haben, weil sich viele ihrer Ziele und Einrichtungen im Quartier befinden und sie sich auf dem Weg dorthin viel im öffentlichen (Straßen-)Raum aufhalten.

Integrative Gestaltung von Straßenräumen

Hier geht es darum, den Straßenraum und seine Verkehrsanlagen als integralen Bestandteil des öffentlichen Raums zu begreifen und städtebauliche Struktur, Randnutzungen und Freiräume im Gesamtkontext zu beplanen sowie die verschiedenen Funktionen (Verkehr, Aufenthalt, Begegnung) ausgewogen in Beziehung zu setzen und multifunktionale Nutzung zu ermöglichen. Insbesondere sind diejenigen zu unterstützen, die sich regelmäßig im öffentlichen Raum aufhalten, zu Fuß und mit dem Fahrrad unterwegs sind und einen hohen Nahraumbezug haben. Es gilt auch, die hohe Bedeutung von Straßen und Plätzen für urbanes Leben wertzuschätzen. In diesem Sinn Räume hoher Qualität zu schaffen, bedeutet Erholungs- und Spielflächen, Ruhezonen, Beschattung/Bäume, unterstützt durch niedrige Geschwindigkeiten.

Das Gestaltungsspektrum ist breit und beinhaltet den gezielten Einsatz von klimafreundlichen Materialien in hellen

Farben, speziellen Pflastersteinen mit breiten Fugen oder durchlässigen Pflastersteinen, die Wasser in den Untergrund sickern lassen, sowie grünen Verkehrsinseln, die Regenwasser speichern und verdunsten. Bäume werden dabei nicht nur als Verschattungselemente, sondern auch zur gezielten Gliederung von Verkehrsflächen eingesetzt, z. B. in straßenbegleitenden Parkierungsstreifen oder auf Parkplätzen, wo sie zur Reduzierung von Hitzeinseln beitragen. Die Kombination unterschiedlicher Maßnahmen bietet eine effiziente Möglichkeit, den Straßenraum integrativ im Sinne von Klimaresilienz zu gestalten. Welche Elemente wo zum Einsatz kommen, hängt von verschiedenen Faktoren ab, wie z. B. der Straßenkategorie (Hauptverkehrs- oder Quartiersstraße), der Art des Quartiers (Bestandsquartier oder neues Quartier), der Rahmenbedingungen des Untergrunds/Ver-sickerungsfähigkeit etc.

Flächengerechtigkeit

Das bedeutet, dass allen Verkehrsteilnehmenden ausreichend Platz zur Verfügung steht, um sich sicher und bedarfsgerecht bewegen zu können. Dies ist insbesondere in der gebauten Stadt eine Herausforderung. Während im fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr durch die „harten Facts“ der Fahrzeugabmessungen die Flächenbedarfe einfach zu identifizieren sind und auch im Radverkehr zunehmend Breiten für separate Infrastruktur festgelegt werden, müssen sich Verkehrsteilnehmende zu Fuß vielfach mit Einschränkungen arrangieren, nicht nur, weil die Gehwege oftmals zu schmal sind, sondern zusätzlich vom ruhenden Kfz-Verkehr in Anspruch genommen werden (Problem Gehwegparken). Hier besteht großer Handlungsbedarf. Auch die Frage der zulässigen Geschwin-

digkeit hat Einfluss auf die verkehrliche Infrastruktur. So kann bei Geschwindigkeiten von 30 km/h der Radverkehr verträglich mit dem Kfz-Verkehr auf gemeinsamer Fläche geführt werden. In verkehrsberuhigten Bereichen (Schrittgeschwindigkeit) dürfen alle Flächen von allen gleichberechtigt genutzt werden.

Ein weiterer wesentlicher Faktor in Hinblick auf Flächen-gerechtigkeit ist die Frage des Flächenangebots für den ruhenden Kfz-Verkehr. Mobilität in Hinblick auf den ruhenden Kfz-Verkehr zukunftsfähig zu gestalten, bedeutet, ihm nicht nur auf Privatflächen, sondern gerade im öffentlichen Raum weniger Platz einzuräumen und das Angebot auf ein notwendiges Minimum zu reduzieren. Dies ist gleichzeitig ein Beitrag zur Vermeidung von Hitzeinseln, die durch das Aufheizen der metallenen Fahrzeugoberflächen entstehen. Die Umverteilung von Flächen im Straßenraum leistet einen Beitrag für soziale Gerechtigkeit und ökologische Verträglichkeit gleichermaßen, insbesondere, wenn die durch die Reduzierung von Kfz-Infrastruktur gewonnenen Flächen gezielt für grün-blaue Infrastruktur genutzt werden.

Ausgewählte Instrumente

Verkehrsrechtliche Regelungen/Geschwindigkeiten

Geschwindigkeitsregelungen im Straßennetz haben einen wesentlichen Einfluss auf die Dimensionierung und die Gestaltung verkehrlicher Infrastruktur. Niedrige Geschwindigkeiten ermöglichen schmalere Fahrbahnen, weil im Begegnungsfall weniger Fläche benötigt wird. Sie verringern den Bremsweg und sorgen damit für mehr Sicherheit. Auch Energieverbrauch und Emissionen werden gesenkt. Das

Miteinander von Rad- und Kfz-Verkehr wird erleichtert, ebenso wie das Queren von Fahrbahnen für den Fußverkehr. Mit der Novellierung der StVO und der zugehörigen Verwaltungsvorschrift (VwV) im Frühjahr 2025 wurden den Kommunen erweiterte Handlungsspielräume eröffnet, um das Verkehrsgeschehen nachhaltiger zu gestalten. Neben den klassischen Aspekten, wie der Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs, wurden Ziele des Klima- und Umweltschutzes, des Gesundheitsschutzes und der städtebaulichen Entwicklung aufgenommen. Beispielsweise wird die Anordnung von Tempo 30 auch auf Hauptverkehrsstraßen (HVS) erleichtert, insbesonde-

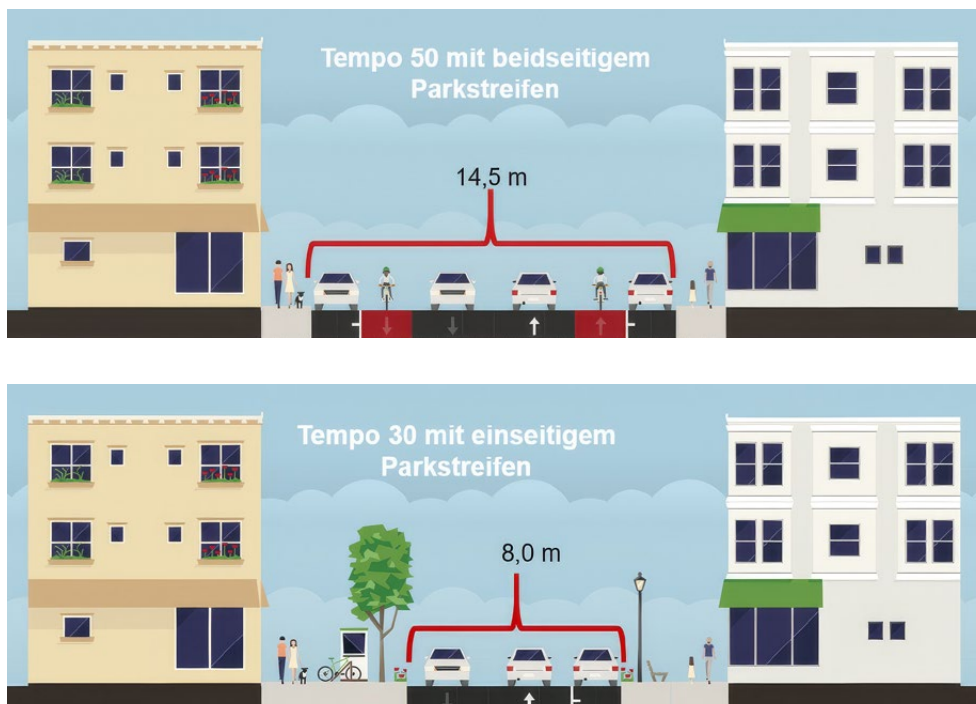


Abb. 1: Geschwindigkeitsregelungen und Flächenbedarfe (© eigene Grafik unter Verwendung von Streetmix)



re rund um schutzbedürftige Einrichtungen, wie Schulen, Kindergärten und Altenwohnheime. Wenn mehrere Einrichtungen in weniger als 500 m beieinanderliegen (zusammenhängende Bereiche), kann Tempo 30 in HVS auch über längere Strecken angeordnet werden. Gezielt eingesetzt, ist dies ein Gewinn für die Aufenthaltsqualität im Straßenraum, für mehr Flächengerechtigkeit und die Schaffung von Transformationspotenzialen von grauer zu grün-blauer Infrastruktur.

Bauleitplanung/Stellplatzverordnungen

Auch die Bauleitplanung ist ein geeignetes Instrument, um in der Frage der Straßenraumgestaltung die Weichen in Richtung „Grün-Blau statt Grau“ zu stellen. So wird im Bebauungsplan u. a. Art und Maß der baulichen Nutzung von Grundstücken sowie die Nutzung der von einer Bebauung freizuhaltenden Fläche, wie Grün- oder Versorgungsflächen, verbindlich festgelegt. Auch die Dimensionen und Zweckbestimmungen von Verkehrsflächen werden festgelegt, z. B. verkehrsberuhigte Bereiche. Der Bebauungsplan kann zudem genutzt werden, um den ruhenden Kfz-Verkehr durch verbindliche Festlegung von Umfang und Verortung von Parkierungsflächen (z. B. in Quartiersgaragen) zu reduzieren. Damit kann der Flächenverbrauch für verkehrliche Infrastruktur gesenkt und in Kombination mit der Festlegung von grüner Infrastruktur im Sinne der Klimaresilienz genutzt werden.

Ein weiteres wichtiges Instrument sind Stellplatzverordnungen, in denen festgelegt wird, ob und in welchem Maße Kfz-Stellplätze bei Errichtung, Änderung oder Nutzungsänderung von Anlagen errichtet werden müssen. In der Regel wird eine Mindestanzahl an herzustellenden Kfz-Stellplätzen (zunehmend auch Fahrradabstellplätze) vorgegeben, die in Abhängigkeit von den Nutzungen bestimmt werden. Vorgaben zum Stellplatzangebot im öffentlichen Straßenraum sind darin nicht enthalten, allerdings werden – insbesondere in neuen Quartieren – Anteile in Bezug auf das Angebot auf Privatgrund angestrebt, die als Besuchendestellplätze gedacht sind. Diese Ansätze gering zu halten, ist im Sinne des Klimaschutzes essenziell, um der Versiegelung des öffentlichen Straßenraums entgegenzuwirken und die Potenziale für grün-blau Infrastruktur zu maximieren.

Parkraummanagement

Parkraumbewirtschaftung ist das ordnungsrechtliche Instrument, das am effektivsten als Teil einer übergeordneten (gesamstädtischen) Strategie zur Lenkung und Reduzierung des ruhenden Verkehrs eingesetzt wird. Durch Parkraummanagement kann die Gesamtmenge und Verfügbarkeit des Parkraums gesteuert werden, indem Limitierungen anhand von Zeit, Kosten, Fahrzeugart oder Nutzengruppen (Stichwort Anwohnerparken) erwirkt werden. Gleichzeitig kann Parkraummanagement die Verkehrssicherheit erhöhen, indem z. B. Gehwegparken unterbunden wird. Eine

Konzentration in Parkierungsanlagen/Quartiersgaragen reduziert den Flächenbedarf für den ruhenden Kfz-Verkehr und kann damit einen Beitrag zum Klimaschutz leisten, indem z. B. die entfallenen Flächen begrünt werden. Insbesondere durch gebührenpflichtiges Parkraummanagement kann die Nachfrage nach Stellplätzen reduziert und der Flächenbedarf für den ruhenden Kfz-Verkehr gesenkt werden, was wiederum Potenziale für grün-blau Infrastruktur eröffnet. Der Einsatz von Parkraumbewirtschaftung als Instrument ist in Quartieren mit reduziertem Stellplatzschlüssel unverzichtbar.

Sharing-Angebote/Multimodalität

Multimodalität bedeutet, ein vielfältiges Angebot an Mobilitätsoptionen bereitzustellen, die flächendeckend in geringer Entfernung und gut zugänglich zur Verfügung stehen. Damit wird die Unabhängigkeit von Kfz als Verkehrsmittel gezielt unterstützt, und es wird weniger Fläche für Verkehrsinfrastruktur benötigt. Untersuchungen des Bundesverbands Carsharing belegen, dass ein Car-Sharing-Fahrzeug bis zu sechzehn private Fahrzeuge ersetzen kann und zur Abschaffung von bis zu elf privaten Fahrzeugen führt. Car-Sharing-Kunden fahren seltener mit dem Pkw als der Durchschnitt der Bevölkerung und verfügen häufiger über ein ÖPNV-Zeitticket. Gerade in Bestandsquartieren, wo der öffentliche Straßenraum vielfach zum Parken genutzt wird, ist dies ein Beitrag hin zu weniger grauer Infrastruktur, die dann sinnvollerweise mit grün-blauer Infrastruktur ersetzt wird. Die verschiedenen Angebote (Car-, Bike-, Lastenrad-Sharing, Serviceangebote) sind idealerweise an Mobilitätsstationen gebündelt, wobei die Platzierung in der Nähe von ÖPNV-Haltestellen sinnvoll ist und der Umweltverbund als Ganzes (Fuß, Rad, ÖPNV) gefördert wird. Die Stationen sollten gut erkennbar positioniert und ausgeschildert werden.



Abb. 2: Mobilitätsstation Beispiel Offenburg (Foto: Gisela Stete)

Beispiele

Wiesbaden im Sempel – Bestandsquartier

Um den Herausforderungen des Klima- und sozioökonomischen Wandels nachhaltig zu begegnen, hat die Landeshauptstadt Wiesbaden Spielregeln nachhaltiger Stadtentwicklung aufgestellt und fünf Experimentierräume ausgewählt. Das Ziel: Wiesbaden „gerechter“, „grüner“ und „produktiver“ zu machen. Ein Themenfeld dabei ist „Neue Mobilität“ mit dem Ziel, Quartiere autoarm zu entwickeln und eine klimafreundliche Mobilität zu ermöglichen.

Im Experimentierraum „Im Sempel“, einer 70er-Jahre Wohnsiedlung mit ca. 800 WE, steht der Sanierungszyklus der Wohngebäude der kommunalen Wohnbaugesellschaft mit ca. 400 Wohnungen an. Zusätzlich sollen ca. 150 neue WE geschaffen werden. Aufgabe war es, ein integriertes Quartiersentwicklungskonzept (Städtebau, Freiraum, Verkehr) zu erarbeiten, mit dem die Ziele erreicht und das Quartier insbesondere in der Mobilität nachhaltig gestaltet werden können. Das Quartier ist derzeit hochgradig versiegelt, insbesondere durch Flächen für den ruhenden Kfz-Verkehr. Der Fokus lag auf der Nutzung der Parkierungsflächen für die bauliche Entwicklung bei gleichzeitiger Entsiegelung von Verkehrsflächen im öffentlichen Straßenraum und Schaffung von grün-blauer Infrastruktur. Das Angebot an Kfz-Stellplätzen sollte auf ein Minimum reduziert und in einer multicodierten Quartiersgarage untergebracht werden.



Abb. 3: Neue zentrale Grünachse (Quelle: Drei Eins – Stadt, Freiraum, Architektur mit Prof. Dieterle)

Auf der Grundlage der Entwicklungsabsichten für das Quartier wurden zwei Szenarien entwickelt, bei denen die Spielräume der hessischen Bauordnung sowie der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Wiesbaden in Hinblick auf die Reduzierung von Pkw-Stellplätzen ausgelotet wurden.

Das Szenario „Mobilität neu denken“ wurde im Sinne von „Push-and-Pull“ weiterentwickelt, und für unterschiedliche Handlungsfelder wurden konkrete Maßnahmen aufgezeigt (baulich, organisatorisch, rechtlich, serviceorientiert, kommunikativ), wie das Quartier langfristig autoarm gestaltet, der Umweltverbund gestärkt und die Abhängigkeit von der Kfz-Nutzung abgebaut werden kann: Aufgabe von Stellplätzen, Ausweisung von Mobilitätsstationen mit diversen Sharing-Angeboten, Geschwindigkeitsreduzierungen, erweiterte Ausweisung von verkehrsberuhigten Bereichen und ein konsequentes Parkraummanagement.

Hinsichtlich des Zusammenspiels von grau-grün-blauer Infrastruktur wurde für das Quartier ein Wegenetz entwickelt, das die Verbindungen für den Fuß- und Radverkehr entlang von neuen Grünräumen und Straßen führt, die konsequent vom ruhenden Kfz-Verkehr befreit und mit klimafreundlicher Infrastruktur ausgestattet werden. Langfristig soll auch die Haupteinfahrtsstraße „Im Sempel“ umgestaltet und die Flächen für den ruhenden Kfz-Verkehr zugunsten einer höheren Aufenthaltsqualität reduziert werden.



Abb. 4: Umgestaltung Straßenraum: Entsiegelung und Neuverteilung der Flächen (Quelle: Drei Eins – Stadt, Freiraum, Architektur mit Prof. Dieterle)

Darmstadt Lincoln-Siedlung – Transformationsquartier

Die Lincoln-Siedlung liegt am südlichen Rand der Kernstadt in der Wissenschaftsstadt Darmstadt. In der ehemaligen Wohnsiedlung der Amerikaner soll in 2000 WE Wohnraum für bis zu 5000 Menschen entstehen und das Quartier als multifunktionales Quartier entwickelt werden. Eine integrierte Rahmenplanung war Grundlage für die Quartiersentwicklung. Das städtebauliche Konzept, die Nutzungsstruktur, der Freiraum und das Mobilitätskonzept wurden dabei konsequent aufeinander abgestimmt. Die Quartiersentwicklung orientierte sich an bestehenden Strukturen des Quartiers. Damit konnte der großzügige Freiraum weitgehend erhalten und mit einer klimaresilienten Verkehrsstruktur überlagert werden. Beispielsweise wurden die Erschließungsstraßen konsequent mit grün-blauer Infrastruktur in Form von Rigolen ausgestattet und die Flächen zugunsten der Seitenräume neu verteilt. Die anfangs



geplanten beidseitigen fahrbahnparallelen Parkierungsstreifen wurden auf ein einseitiges Angebot reduziert. Das dichteste Netz erhält der nichtmotorisierte Fuß- und Radverkehr, der die grüne Quartiersmitte aus allen Richtungen erschließt und von hier an die Umgebung anschließt.



Abb. 5: Erschließungsstraße in der Lincoln-Siedlung (Foto: Gisela Stete)

Die Rahmenbedingungen in Lincoln (Lage, Versorgung, Freizeitangebote, Einbindung in Verkehrsstrukturen) sind günstig für eine dauerhaft stadtverträgliche Mobilitätsentwicklung. Eine neue Straßenbahnhaltstelle sowie diverse Sharing-Angebote im Quartier stärken den Umweltverbund und begünstigen eine vom Kfz unabhängige Mobilität. Das Angebot an privaten Kfz-Stellplätzen wurde auf maximal 0,65 P/WE begrenzt, von denen 0,15 P/WE auf den Baugrundstücken – vorrangig reserviert für mobilitätseingeschränkte Personen und Pool-Fahrzeuge – und 0,5 P/WE in Parkieranlagen (TG und QG) untergebracht sind. Das Stellplatzangebot für die Nichtwohnnutzung wurde um 30 % reduziert. Die Garagen sind ins Wegenetz integriert, denn die Wege zwischen den Garagen und den Wohnungen beleben den öffentlichen Raum, was dessen Aufenthaltsfunktion stärkt. Stellplätze für Besuchende (10 % der Stellplätze für Wohnnutzung) sind einseitig entlang der Erschließungsstraßen ausgewiesen und mit Bäumen gegliedert. Das gesamte Stellplatzangebot ist bewirtschaftet.

Der vom ruhenden Kfz-Verkehr weitestgehend entlastete Straßenraum bietet – in Verbindung mit der Ausweisung von verkehrsberuhigten Bereichen und einer konsequenten Grüngestaltung – eine hohe Aufenthaltsqualität, die nachweislich von der Bevölkerung genutzt wird. Eine Besonderheit ist die Entkopplung von Wohnen und Parken, das heißt, nur wer einen Stellplatz benötigt, muss Miete zahlen. Für die Stellplatzvergabe ist das Mobilitätsmanagement zuständig, sie erfolgt anhand sozialer Kriterien. Das Mobilitätsmanagement hat einen festen Standort im Quartier und bietet Beratung rund ums Thema Mobilität in der Mobilitätszentrale.



Abb. 6: Straßenraumnutzung in der Lincoln-Siedlung (Foto: Gisela Stete)

Freiburg-Dietenbach – neues Quartier

In Freiburg soll ein neuer Stadtteil für ca. 15.000 Menschen entstehen, dessen Entwicklung sich an den Zielen der Nachhaltigkeit orientiert. Hierfür wurde – auf der Grundlage der Ergebnisse eines städtebaulichen Wettbewerbs – eine integrierte Rahmenplanung erarbeitet, in der das Zusammendenken von grau-grün-blau in Verbindung mit der Sicherung der Chancengleichheit der verschiedenen Bevölkerungsgruppen konsequent umgesetzt wurde. So wurde der aktiven Mobilität sowie dem Fuß- und Radverkehr Vorrang einräumt und mit entsprechenden Maßnahmen unterlegt: dichteste Wegenetze, großzügige Aufenthalts- und Bewegungsflächen, sichere Querungsangebote, verkehrsberuhigte Gestaltung des Straßennetzes etc. Dies kommt insbesondere den Bevölkerungsgruppen zugute, die sich tagsüber regelmäßig im Quartier aufhalten, wie Kinder und ältere Menschen.

Die beiden großen Grünräume Dietenbachau und Käserbachau gliedern den Stadtteil in drei Bereiche. Die Erschließung zwischen diesen Bereichen erfolgt vorrangig mit dem Rad oder zu Fuß durch attraktiv gestaltete Frei- und Stadträume, wo auch Wasser eine hohe Bedeutung hat. Die Ausrichtung des Fuß- und Radverkehrsnetzes orientiert sich dabei an den wichtigen Alltags- und Freizeitzielen im Quartier (Kitas, Schulen, Nahversorgung, Sportstätten, Freizeitangebote etc.) in Verbindung mit den Grünräumen und Grünachsen. Wichtige Bestandteile des Fußverkehrsnetzes sind die Promenaden entlang der beiden Grünräume Dietenbachau und Käserbachau. Während die beiden südlichen Promenaden für den Radverkehr freigegeben sind, sind die nördlichen „Sonnenseiten“ dem Fußverkehr vorbehalten. Sitzmöglichkeiten ergänzen die Infrastruktur entlang der Wege in kurzen Abständen. Der ÖPNV – u. a. eine neue Straßenbahnlinie – erschließt das Quartier flächendeckend, multimodale Angebote (Car-, Bike-, Lastenrad-Sharing) werden im gesamten Stadtteil ergänzend zum regulären Mobilitäts- und Infrastrukturangebot bereitgestellt.

Das entwickelte Straßennetz sichert eine effiziente Erschließung für den motorisierten Verkehr auf kurzen Wegen und besteht aus drei hierarchisch gegliederten Ebenen. Die Straßenräume sind so gestaltet, dass aus der Kombination der angeordneten verkehrsrechtlichen Regelungen, der Flächenaufteilung und der Grünstruktur des Straßenraums die Hierarchie und damit die Bedeutung eindeutig ablesbar sind, z. B. durch die Wahl der Baumart. Dies erleichtert die Orientierung im Netz für die Verkehrsteilnehmenden, trägt zur Identitätsbildung bei, gleichzeitig kann so das Verkehrsverhalten gesteuert werden. Aus der Gestaltung des Straßenraums lässt sich z. B. ablesen, welche Höchstgeschwindigkeit zulässig ist, welche Verkehrsmodi bevorzugen sind, ob es sich um einen Verkehrsraum mit Aufenthaltsvorrang oder um einen öffentlichen Raum mit verkehrlichen Funktionen handelt. Das Stellplatzangebot im öffentlichen Straßenraum ist dabei auf ein Minimum reduziert und für Mobilitätseingeschränkte/Behindertenstellplätze und für Sharing-Fahrzeuge vorbehalten. Der Stellplatzschlüssel für Wohnnutzungen ist auf 0,5 Stellplätze je Wohneinheit festgelegt, die in zwölf Quartiersgaragen untergebracht werden. Davon sind 10 % für öffentliche Besucherstellplätze herzustellen. Auch Nichtwohnnutzungen sind stellplatzreduziert. Demgegenüber wurde die herzustellende Anzahl der Fahrradabstellplätze deutlich angehoben. Auch hier gilt, dass der Weg zwischen den Garagen und den Wohnungen den öffentlichen Raum beleben, der entsprechend attraktiv zu gestalten ist (Grün, Beleuchtung, Verweilelemente etc.).



Abb. 7: Neues Stadtquartier Freiburg-Dietenbach (Quelle: Rahmenplan Dietenbach/K9 Architekten)

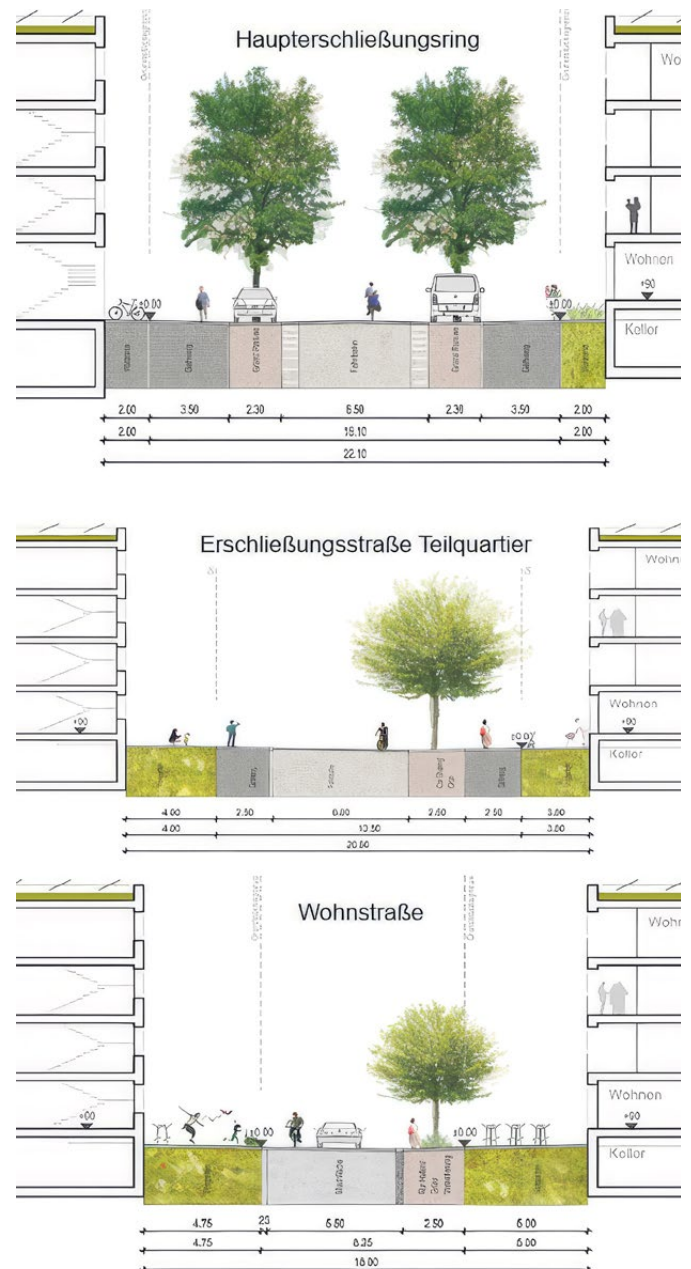


Abb. 8: Differenzierte Gestaltung nach Straßenhierarchie (Quelle Rahmenplan Dietenbach/Büro Latz)



Gisela Stete

freie Verkehrsplanerin, Gründerin von StetePlanung, Büro für Stadt- und Verkehrsplanung; seit Mai 2025 Teil der Inovaplan GmbH, Darmstadt

Weitere Informationen:

<https://www.wiesbaden.de/leben-in-wiesbaden/wohnen-bauen/staedtebauliche-projekte/informationen-zum-projekt-im-sammel>

<https://www.quartiermobil-darmstadt.de/>

<https://www.freiburg.de/pb/495838.html>