

# Träumen wir von Urbanität

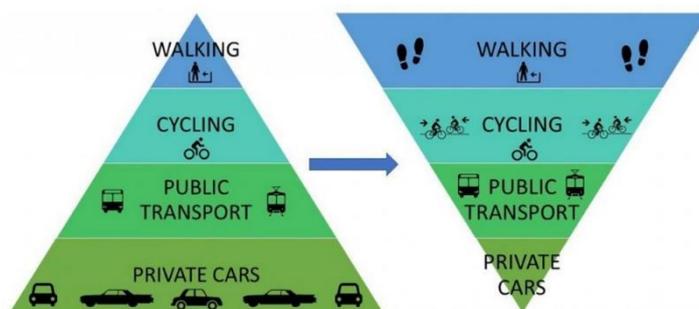
... damit zur siedierenden Realität Alternativen lebendig bleiben.

## Die 15-Minuten-Stadt

Aus Paris ist eine Bewegung in die Welt geschwappt, die die *Qualität* des Wohnens ins Zentrum des Stadtbbaus stellen und dies Ziel mit dem Konzept einer „15-Minuten-Stadt“ verwirklichen will.

Der Begriff wurde schnell zum Hype und nun wird überall diskutiert, mit welchen Mobilitätskonzepten die alltäglichen Ziele der fünf Lebensbereiche Arbeit, Einkaufen, Gesundheit, Kultur und Entspannen durch jeden Stadtbewohner innerhalb von 15 Minuten erreichbar sein könnten. Dabei soll die bisherige Mobilitätsrangfolge von „PKW > Öffentlichen Verkehrsmitteln > Radfahren > Gehen“ auf den Kopf gestellt werden.

Primär sollen nun die wichtigen Ziele vorrangig zu Fuß, hilfsweise per Fahrrad, nachrangig mit öffentlichen Verkehrsmitteln und nur zur Not mit dem Auto erreicht werden.



Das deutsche [Goethe-Institut](#) in Paris hat die Ausgangssituation in Paris so zusammengefasst:

*Die französische Hauptstadt gilt als eine der dichtesten Städte der Welt. Über 20.000 Einwohner verteilen sich hier im Durchschnitt auf einen Quadratkilometer. Autofahrer, öffentliche Verkehrsmittel, Fahrrad- und Rollerfahrer, Fußgänger – sie alle streiten sich täglich um den nötigen Platz auf den engen Straßen von Paris... Zu Stoßzeiten erstickt die Stadt im Verkehr, Staus sind der Normalzustand, die öffentlichen Verkehrsmittel überfüllt... Circa vier Millionen Menschen pendeln täglich aus den Vororten nach Paris oder müssen Paris durchqueren, um zur Arbeit zu gelangen. Knapp 60 Prozent von ihnen nutzen das Auto.*

*Um dessen übermäßiger Nutzung den Kampf anzusagen, hatte Anne Hidalgo, amtierende Bürgermeisterin von Paris Ende Januar 2020, lange vor dem ersten Lockdown, aber bereits im Hinblick auf die anstehenden Kommunalwahlen im März, Pläne für die Umwandlung der Hauptstadt in eine autofreie Stadt bekanntgegeben. Die Stadt der 15 Minuten war zentraler Bestandteil ihrer Wahlkampagne, mit der sie am 28. Juni in der zweiten Runde weit vor Rachida Dati und Agnès Buzyn die Kommunalwahlen für sich entschied.*

Gleich der letzte Satz ist offensichtlich tendenziös formuliert. Denn Anne Hidalgo hat mit ihrem Mobilitätskonzept *nicht* die Mehrheit der Pariser Wähler erreicht, „weit vor“ der Konkurrenz. Da das dortige Wahlrecht keine zwei-Personen-Stichwahl kennt und eine einfache Mehrheit zulässt, reichten Hidalgo 49,3 % für den Sieg, während sich die Mehrheit der Stimmen auf die beiden Konkurrentinnen verteilte. Das deutet darauf hin, dass das 15-Minuten-Stadt-Konzept vor Ort nicht ganz so überzeugend ankommt, wie es das Goethe-Institut insinuiert.

Als kritische Stimme äußerte sich [Greenpeace](#), das die Journalistin Alice Delaleu zitierte. Sie warf Hidalgo vor, die ärmere Bevölkerung der Randviertel aus dem Zentrum auszuschließen: „Durch die Schaffung der Stadt der Viertelstunde baut die Stadt neue Mauern und versinkt im Egoismus“.

Andere Stimmen (hier [euronews](#)) stellten einen Bezug zur Pandemie her (den das Goethe-Institut – wenig stimmig – noch weit von sich gewiesen hatte):

*Als die Coronavirus-Pandemie ausbrach, wurden Schulen und Büros geschlossen, der öffentliche Nahverkehr eingestellt. In manchen Regionen der Welt waren die Einwohner auf einen engen Bewegungsradius um ihre Häuser beschränkt. Doch im Sinne des Sprichworts „Verschwende nie eine gute Krise“ boten*

*genau diese Einschränkungen den Stadtplanern eine gute Gelegenheit, neu darüber nachzudenken, wie wir unsere Städte auf ökologischere und nachhaltigere Weise umgestalten können.*

*Die Idee, die ursprünglich von dem Städteexperten und Professor der Universität Paris 1 Pantheon-Sorbonne, Carlos Moreno, entwickelt wurde, ist zwar nicht ausdrücklich auf die Pandemie zurückzuführen, aber sie hat ihr einen zweiten Schub gegeben.*

Ansonsten wird viel geschwärmt. Es gibt aber kaum handfeste Kriterien, an denen sich die Qualitäten, Chancen oder auch nur Versprechen des 15-Minuten-Stadt-Konzepts überprüfen ließen.

Grundsätzlich ist das Konzept problematisch, weil es den ländlichen Raum gänzlich ausklammert, der einen Großteil des verfernten Autoverkehrs beisteuert – mit den vom Goethe-Institut behaupteten 60 % in Paris erstaunlich wenig, jedenfalls weniger als in Darmstadt. Die Verarmung und Verdorrung des ländlichen Raums hat in Frankreich zu den Gelbwesten-Protesten geführt. Auf diesem Hintergrund ist es kein Wunder, dass Anne-15-Minuten-Stadt-Hidalgo mit nur 2 % der Stimmen das Schlusslicht in der Kandidatenkonkurrenz um die französische Präsidentschaft bildet ([NZZ](#) mit Umfragestand Anfang Februar 2022). Das 15-Minuten-Stadt-Konzept klammert aber auch die städtischen Peripherien aus. Das wird bereits in den Pariser Banlieues sichtbar, deren Bewohner keine Chance haben, das Louvre binnen 15 Minuten auf dem Rad zu erreichen.

Ich hatte deshalb ein Panel konzipiert, mit dem jeder seinen persönlichen 15-Minuten-Stadt-Check durchführen kann und dies per Mail in eine erste Testrunde gegeben. Aus den Feedbacks habe ich nun für diesen Text das Konzept eines persönlichen Mobilitätsprofils noch einmal etwas überarbeitet (zu meinen eigenen Befunden vgl. Abbildung auf der nächsten Seite): Nun werden für jede der fünf Kategorien drei persönliche Mobilitätsziele angegeben, die von Teilnehmern im Selbsttest (oder vielleicht auch an einer Studie mit diesem Ansatz) möglichst exemplarisch auszuwählen wären.

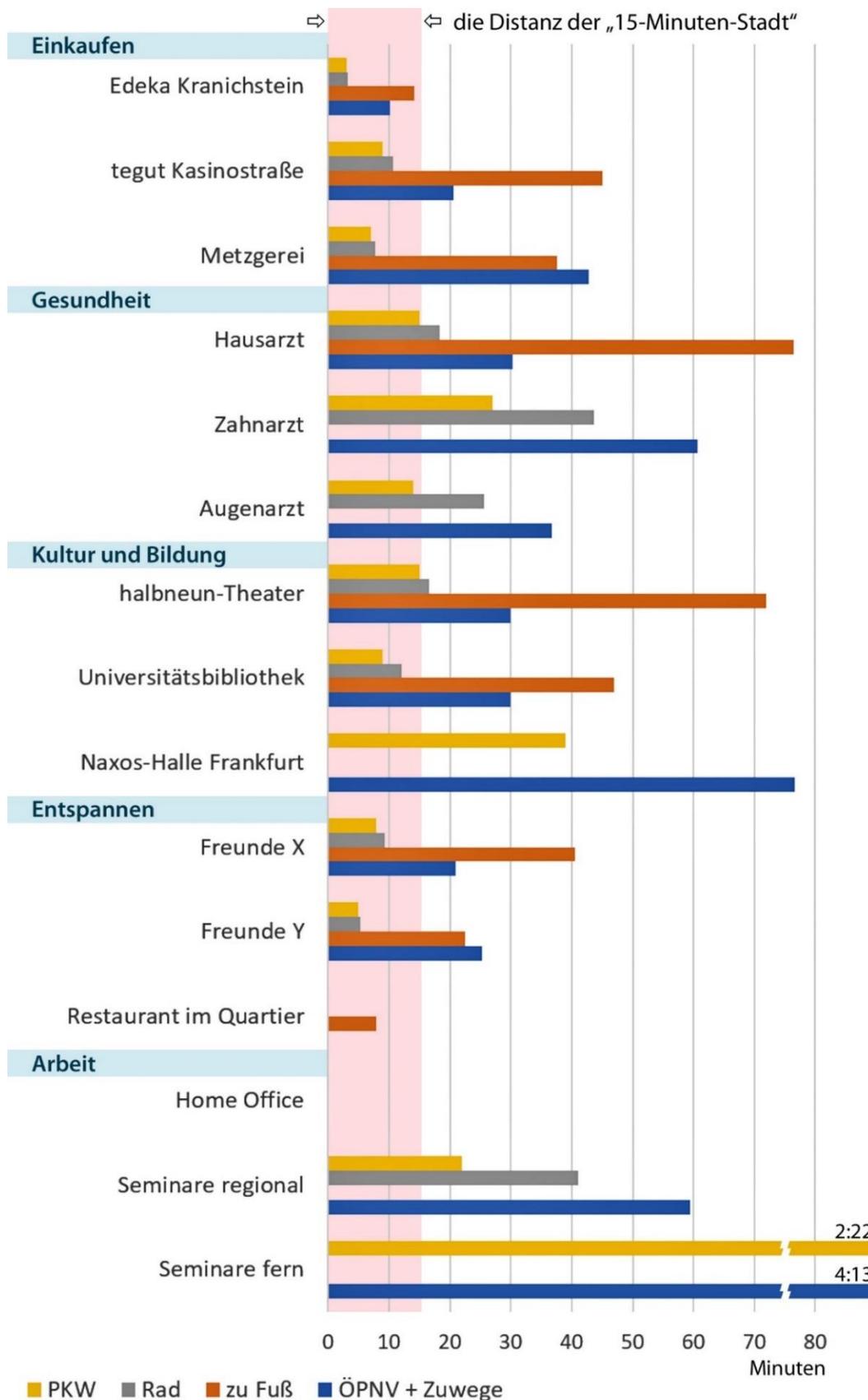
Bei der Berechnung der **Wegezeiten** können der Google Maps-Routenplaner (alternative Modi: Auto, zu Fuß sowie Fahrrad) sowie die RMV-App helfen, die bei Adresse-zu-Adresse-Eingabe auch die Zuwege zu ÖPNV-Haltestellen einbezieht. Allerdings erscheinen die Streckenberechnungen von Google Maps häufig als unrealistisch – sei es, dass eine recht flotte Gehgeschwindigkeit von z.B. 5 km/h zugrundegelegt wird, oder dass Autofahrten durch die Stadt nicht all die Hindernissen berücksichtigen, die hier real auftreten.

Für die Auswertung ist der **Wohnsitz** als Ausgangspunkt der Wege wesentlich und muss hinsichtlich seines Quartierscharakters klassifiziert werden. Ich selbst bin in die Peripherie eines Neustadt-Satelliten des letzten Jahrhunderts einzuordnen (Kranichstein). Für Kernstadtbereiche – in Darmstadt neben der City vor allem die angrenzenden gründerzeitlichen Quartiere – sind andere Ergebnisse zu erwarten. Als dritte Standortkategorie wären Neubauquartiere des 21. Jahrhunderts wie z.B. die Lincoln-Siedlung in Darmstadt interessant (dazu unten mehr).

## Mein persönliches Mobilitätsprofil

Mein eigenes Profil sei kurz erläutert: Wegen eines schweren Fahrradsturzes kommt für mich das Rad als Verkehrsmittel nicht mehr in Frage – wie vermutlich auch für manch andere, vor allem ältere Leute. Das schränkt die Mobilität im Rahmen einer 15 Minutenstadt ohne Auto gravierend ein.

- Die Kategorie „**Einkaufen**“ wäre in der Basisversorgung von meinem Wohnstandort her gerade noch im 15-Minuten-Radius abgedeckt. Die Gehzeit zum 950 m entfernten Supermarkt liegt knapp in diesem Zeitrahmen (Google unterlegt eine Gehgeschwindigkeit von 4,75 km/h), das Schleppen von Einkaufslaschen ist aber auf diese Distanz kaum zumutbar. Da zudem das örtliche Angebot Ansprüche an biologische Lebensmittel nicht hinreichend bedienen kann, sind weitere Ziele zu ergänzen, die alle außerhalb des 15-Minutenradius' von ÖPNV und zu-Fuß-gehen liegen.
- Kategorie „**Gesundheit**“: Es gibt auch in Kranichstein Ärzte – doch das Leben führt nicht immer vertrauensvoll zum Nächstgelegenen (was aber alle 15-Minuten-Stadt-Konzepte unhinterfragt und mechanisch unterstellen). Man zieht um, bleibt aber bei seinem nun fernerem Vertrauensarzt. Zudem sind Fachärzte in dieser Trabanten-siedlung nicht auffindbar und in meinem Fall aus langer Lebensgeschichte heraus sogar auf die nähere Region jenseits der Grenzen von Darmstadt verteilt.
- In der Kategorie „**Kultur und Bildung**“ gibt es im Trabantenstadtteil keine relevanten Angebote. Die zentralörtlichen sind nicht einmal mit dem Rad immer innerhalb der 15-Minutenfrist erreichbar, mit dem ÖPNV trotz inzwischen guter Straßenbahnanbindung des Trabanten ebenfalls nicht.



Mein persönliches Mobilitätsprofil mit exemplarischen Zielen in fünf Kategorien (die Balken nicht relevanter Mobilitätsarten zu einzelnen Kategorien sind ausgespart).

Zudem liegt die Kultur in Darmstadt im Argen: Das wichtigste Ausstellungsgebäude der Stadt (Mathildenhöhe) ist bereits im 12. Jahr „wegen Sanierung“ geschlossen, für die Wiedereröffnung in unbestimmbarer Zeit – nun als „Weltkulturerbe“ – ist keine ambitioniert-thematische Ausstellung, sondern nur der

Rückgriff auf den Fundus angedacht. Diese Leistung des Oberbürgermeisters und Kulturdezernenten, über seine volle, inzwischen zweifache Amtszeit diese wichtige Einrichtung geschlossen gehalten zu halten, ist mehr als nur ein Beispiel, sondern ein fatales Signal. Deshalb muss man aus Darmstadt immer wieder raus zu anderen kulturellen Zielen in der Region (und darüber hinaus), was faktisch automobiler Mobilität bedeutet.

- Kategorie „**Entspannen**“: Unser Siedlungstrabant bringt es immerhin auf drei bis vier akzeptable, fußläufig erreichbare Gaststätten, die aber bei rund 12.000 Stadtteilbewohnern keine wirklich umwerfende Versorgungsdichte und -vielfalt bieten. Für Abwechslung muss man dann hin und wieder in die Ferne ausweichen – z.B. in den Englischen Garten Eulbach mit seiner gastronomischen Perle im benachbarten Forsthaus, das mit dem Auto in gut 50 Minuten erreichbar ist, während der ÖPNV (mit Zuwegen zu Fuß) weit über 2 Stunden benötigt.

Zwei typische Freundschaftsbeziehungen ergänzen ein Bild, in dem die Erreichbarkeit zu Fuß oder mit dem ÖPNV immer wieder aus dem 15-Minuten-Rahmen fällt.

- Zur Kategorie „**Arbeit**“ habe ich meine bereits einige Jahre zurückliegende Berufspraxis ergänzt. Sie nahm vorweg, was in Pandemiezeiten gewuchert ist: die Arbeit im „Home-Office“. Hinzu traten bei mir IT-Trainereinsätze (Seminare) im regionalen wie großräumig überregionalen Umfeld, für die die Mobilitätsformen „zu Fuß“ bzw. „Rad“ von vorneherein ausschieden, aber auch der Öffentliche Verkehr keine akzeptablen Alternativen bot.

Aus dieser individuellen Perspektive (mit potentieller Verallgemeinerbarkeit auf Kranichstein und ähnliche Trabanten) ergibt sich ein miserabler Befund zur Darmstädter 15-Minuten-Stadt-Realität. Man könnte die eigenen Ansprüche auf Vollversorgung durch Lidl, den örtlichen Arzt, Bildung aus dem Fernsehen, Entspannen auf dem Balkon und Arbeit im Home-Office reduzieren. Dann würde man sich in den 15-Minuten Mobilitätsradius zu Fuß fügen und sich zudem in die Pandemiebeschränkungen einpassen, mit denen die „15-Minuten-Stadt“ erst so richtig Fahrt aufgenommen hat. Doch menschliche Lebensbedürfnisse gehen ebenso weit über eine derartige Raumbeschränkung hinaus, wie sie mit dem Zwang zur sozialen Isolation grundsätzlich im Konflikt stehen.

## Ist die 15-Minuten-Stadt eine Ideologie?

Man sollte das 15-Minuten-Stadt-Konzept grundsätzlicher hinterfragen. Doch das kann Probleme aufwerfen, wenn wir uns hier mit einem Konzept anlegen, dass gesellschaftliche Norm zu werden droht. Denn heute gerät kritisches Hinterfragen (das ich noch immer aus meiner politischen Sturm- und Drang-Periode gewohnt bin) leicht ins Hintertreffen. Fast die Hälfte der Bevölkerung ist inzwischen der Meinung, dass sie ihre subjektiven Ansichten nicht mehr frei äußern kann. Dabei *„geht es nicht um eine mögliche Verletzung ihres Grundrechts durch Eingriffe des Staats, sondern um die gesellschaftlichen Sanktionen, die ihnen drohen, wenn sie gegen Regeln der „political correctness“ verstoßen“*. (FAZ vom 22.02.2022). Es kommt wohl sehr auf die Meinung selbst an – 15-Minuten Stadt = politisch korrekte Position der normierenden „Leader“, Kritik daran = politisch inkorrekte Position der Betroffenen?

Wenden wir uns dieser ‚inkorrekten‘ Perspektive zu:

Eine prägnante Kritik las sich so: *„Dort, wo die Vision der 15-Minuten-Stadt schon umgesetzt wird, beschränkt sie sich bislang vor allem auf den Schlachtruf: „Autos raus!“* (Kommentar von Juli Löhr in der FAZ vom 08.05.2021). In der Tat werden nicht nur in Paris, sondern allerorten – und auch in Darmstadt – Autospuren zu Radspuren umgewandelt, obwohl die Autos nicht weniger und die Räder nicht sonderlich mehr werden – trotz kolossaler Förderung von teuren „Lastenrädern“ der Mittelschichtszene.

In einer aus der „popup-Radwege“-Perspektive ganz fernen, davon völlig abgelösten Welt vollzieht sich derweil ein ganz anderer Wandel: Dort wird enorm viel Geld in die Subventionierung von Elektroautos und den dafür nötigen Umbau der Automobilwirtschaft geflutet. Unter dem Strich werden die Autos nicht weniger, es ändert sich lediglich die Antriebstechnologie. Ist das die **Verkehrswende**? Immer noch Staus und verstopfte Straßen, auf denen sich allein die Relation von Verbrennern zu E-Mobilen zugunsten letzterer verschiebt, die aber wegen ihrer Batteriemassen noch mehr Last und Fahrzeuggröße auf die beanspruchten Straßen und Brücken bringen? Von der Frage, woher der nötige Strom tatsächlich kommt, ganz zu schweigen.

Soweit erkennbar, zielen die aktuellen Aktivitäten von mehr Radwegen oder der Subventionierung von Lastenrädern und E-Bikes darauf ab, in begrenzten städtischen Kernräumen entferntere Ziele ohne Auto ein wenig schneller und ein wenig behinderungsärmer zu erreichen. Das ändert aber grundsätzlich nichts daran, dass die Ziele der Menschen – wie es auch mein individuelles Mobilitätsprofil deutlich werden ließ – oft zu weit entfernt sind, so dass das Auto das letztlich passendere Fahrzeug bleibt. Denn dessen Technologie hat unsere Stadtstrukturen des 20. Jahrhunderts und damit die Verteilung unserer Mobilitätsziele so fundamental geformt, dass sie kurzfristig auch mit den rigorosesten Konzepten nicht veränderbar sind (Thomas Sieverts, Zwischenstadt, 1997, S. 13):

*Seitdem Eisenbahn, Auto und Elektronik die mit der Muskelkraft von Mensch und Tier gesetzten räumlichen Grenzen gesprengt haben, dehnt sich die Stadt quasi entfesselt in ihr Umland aus. Ihre Ausdehnung und der Grad ihrer Diffusität folgt den jeweiligen Verkehrs- und Kommunikationstechnologien“.*

Da ist es auffällig, aber auch konsequent, dass die 15-Minuten-Stadt-Konzepte nichts an der Lage, Verteilung oder auch Zerstreung der Mobilitätsziele in den gewucherten Stadt- und Verdichtungsräumen ändern, sondern nur ein wenig die Wege dorthin erleichtern wollen und ansonsten sehr viel grundsätzlicher die Ideologie zur neuen gesellschaftliche Norm werden lassen: Die Menschen mögen gefälligst ihre Lebenswelt innerhalb dieses 15-Minuten-Radius‘ einrichten.

Schon die numerische Übereinstimmung mit der „15“ sollte zu einer Erinnerungs-Habachtstellung veranlassen: nach einem Jahr Pandemiepraxis fanden Bundeskanzlerin und Regierungschefs am 05.01.2021 zu dieser Norm (<https://www.bundesregierung.de/...>):

*5. In Landkreisen mit einer 7-Tages-Inzidenz von über 200 Neuinfektionen pro 100.000 Einwohnerinnen und Einwohnern werden die Länder weitere lokale Maßnahmen nach dem Infektionsschutzgesetz ergreifen, insbesondere zur Einschränkung des Bewegungsradius auf 15 km um den Wohnort, sofern kein triftiger Grund vorliegt. Tagestouristische Ausflüge stellen explizit keinen triftigen Grund dar.*

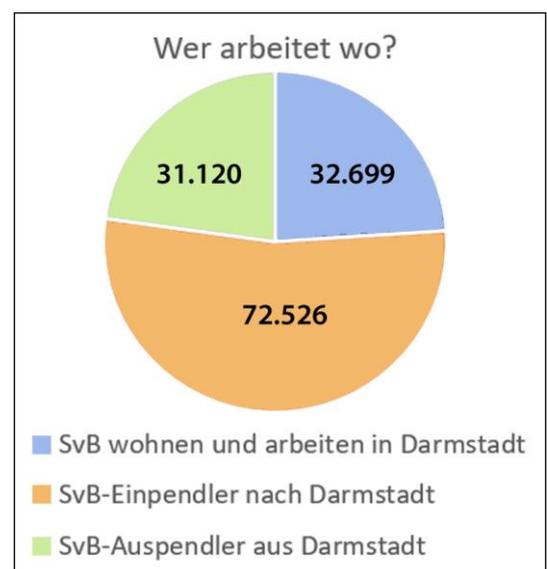
Das kam damals – noch – nicht gut an. Deshalb ist das Konzept der 15-Minutenstadt geschickter. Hier wird aus etwas Schlechtem (Beschränkung auf einen 15-km-Radius) etwas scheinbar Gutes (Erreichbarkeit innerhalb von 15-Minuten). In der Psychobranche nennt man so etwas „(re)framing“:

*Wie kannst Du etwas Schlechtes in etwas Gutes umfunktionieren? Mit dem Reframing geht das ganz einfach – es gehört zum Basiswerkzeug eines jeden Psychotherapeuten: Das bedeutet, wenn ich mit einer Sache nicht zufrieden oder glücklich bin, brauche ich vielleicht erst einmal nur den Kontext zu verdrehen, um der Sache automatisch eine neue Bedeutung zuzuschreiben ([Quelle](#)).*

## Gibt es wirksame Interventionsmöglichkeiten?

Wo könnte eine grundsätzliche Korrektur ansetzen, die nicht bloß die Erreichbarkeit verstreuter Ziele durch „Mobilitätskonzepte“ ein klein wenig verbessert, sondern die für Stadtstrukturen sorgt, in denen die Ziele sehr viel näher bei den Menschen liegen?

Die Kategorie „**Arbeit**“ birgt die größten Probleme. Es ist ein Effekt des Wachstums in der Region, dass es immer mehr Menschen anzieht, die dann in neuen inselartigen reinen Wohnquartieren eingehaust werden, um von dort auf Arbeitsplätze ganz woanders in der Region zu pendeln, die in ebenso insularen Gewerbequartieren geschaffen wurden. Werkwohnungen sind sowas von gestern, dass es keinerlei Verknüpfung mehr zwischen Gewerbeansiedlung und Wohnunterbringung gibt. Trotz massivem Wohnquartierszubau hat sich in Darmstadt bei zugleich gefördertem gewerblichem Wachstum der Anteil von ortsansässigen Menschen, die in kleinräumiger, gar mit dem Rad überbrückbarer Distanz vor Ort arbeiten, *nicht* erhöhen lassen. Mit dem Zuzug von



Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (SvB) in Darmstadt – Daten aus den Statistischen Berichten 2/2019.

gleichermaßen Bevölkerung wie Gewerbe steigt bei stabiler Pendlerquote die absolute Zahl der Pendler und belastet die Verkehrssysteme zusätzlich:

Darmstadt ist mit 136.345 Beschäftigten verbunden (fast so viel wie seine Einwohner!), die entweder in Darmstadt wohnen oder auf Arbeitsplätze in Darmstadt einpendeln. Leider werden diese Daten nur für sozialversicherungspflichtig Beschäftigte („SvB“) erfasst, es fehlen also die unbekannteren, aber jedenfalls gewichtigen Zahlen für geringfügig Beschäftigte, Beamte und Selbstständige. Nur ein knappes Viertel dieser SvB-Menschen wohnen in Darmstadt und arbeiten dort auch – was schon erhebliche innerstädtische Pendlerbewegungen zur Folge hat (vgl. Abb. rechts). Ein weiteres Viertel pendelt aus – vor allem nach Frankfurt. Und mehr als die Hälfte (53 %) pendelt auf Arbeitsplätze in Darmstadt ein. Wegen der weiten Streuung sowohl der Ein- wie Auspendler (in die Region und sogar in angrenzende Bundesländer) sind deren Verkehre zum allergrößten Teil in vertretbarer Zeit nur mit dem Auto abzuwickeln.

Das passt zur Beobachtung, dass zwar in den gentrifizierten Kernquartieren der Städte der Autoverkehr abnimmt (v.a. wegen Parkraumbewirtschaftung und Verknappung der Verkehrsflächen), in der jeweiligen Peripherie aber zunimmt. Einen guten Eindruck bekommt man in Anne Hideos Metropole der 15-Minuten-Stadt, also in Paris, wenn man nicht dessen autoreduziertes Zentrum besichtigt, sondern dessen Peripherie zu durchqueren sucht – etwa auf dem Weg von Darmstadts Partnerstadt Troyes in eine kulturelle Traumstadt wie Rouen, wo im letzten Jahr der 200. Geburtstag von Gustave Flaubert gefeiert wurde. Beide Ziele sollten in unserem kulturellen Aktionshorizont ihre Rolle spielen, auch wenn sie mit einer 15-Minutenstadt nichts zu tun haben. Auf besagtem Weg wird man in die verschlungenen Knoten, überfüllten vielspurigen Schnellstraßen, in den röhrenden Schwerverkehr und die Verwirrungen komplexer Verkehrssysteme der automobilen Gesellschaft gezwungen. Es braucht auf der so kulturell-hoffnungsvoll angesteuerten Route Stunden, bis dieser Wahnsinn endlich zurückliegt.

Zurück in unsere Region, in der diese Hölle auf den Autobahnen und Schwerlaststraßen zwischen den verkehrsberuhigten und gentrifizierten Subzentren noch eine Nummer kleiner tobt: Entlastung könnte wohl nur ein vollständiger Verzicht auf die Ansiedlung zusätzlicher Gewerbebetriebe liefern, also ein Verzicht auf Wachstum in der überdrehten Region, so dass sich durch Fluktuation in den vorhandenen Wohnquartieren allmählich (wahrscheinlich sehr langsam) eine Annäherung von Wohn- und Arbeitsorten ergibt.

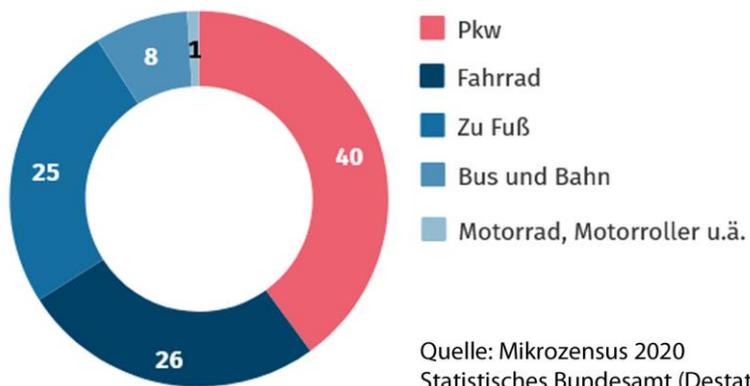
Zurück in unsere Region, in der diese Hölle auf den Autobahnen und Schwerlaststraßen zwischen den verkehrsberuhigten und gentrifizierten Subzentren noch eine Nummer kleiner tobt: Entlastung könnte wohl nur ein vollständiger Verzicht auf die Ansiedlung zusätzlicher Gewerbebetriebe liefern, also ein Verzicht auf Wachstum in der überdrehten Region, so dass sich durch Fluktuation in den vorhandenen Wohnquartieren allmählich (wahrscheinlich sehr langsam) eine Annäherung von Wohn- und Arbeitsorten ergibt.

### Ein einfaches Instrument: die Parzelle

Entscheidendes könnte auch die Stadtentwicklungsplanung beisteuern – wenn sie sich zunächst einmal die Problemgründe vergegenwärtigen würde. Die auf der nächsten Seite folgende Abbildung zeigt drei typische Darmstädter Quartiere in Bereichen, die sich als das Umfeld der ‚Hauptstraßen‘ in diesen Quartieren bezeichnen ließen.

Sofort fällt auf, wie lebendig und kleinteilig das Martinsviertel strukturiert ist – was unmittelbar seine Attraktivität als Wohn- und Lebensmittelpunkt erklärt. Die Ursache für diese Attraktivität ist denkbar einfach und liegt in seiner **Parzellierung**. Wo – wie im Martinsviertel – Grundstücksfrontbreiten von um die 12 m den Bauungsrahmen vorgaben, entstand eine Vielfalt von Häusern, entstanden nachbarschaftliche Quartiersblöcke und lebendige Stadträume. Wo aber – wie in Kranichstein – riesige Grundstücke an Investoren verkauft

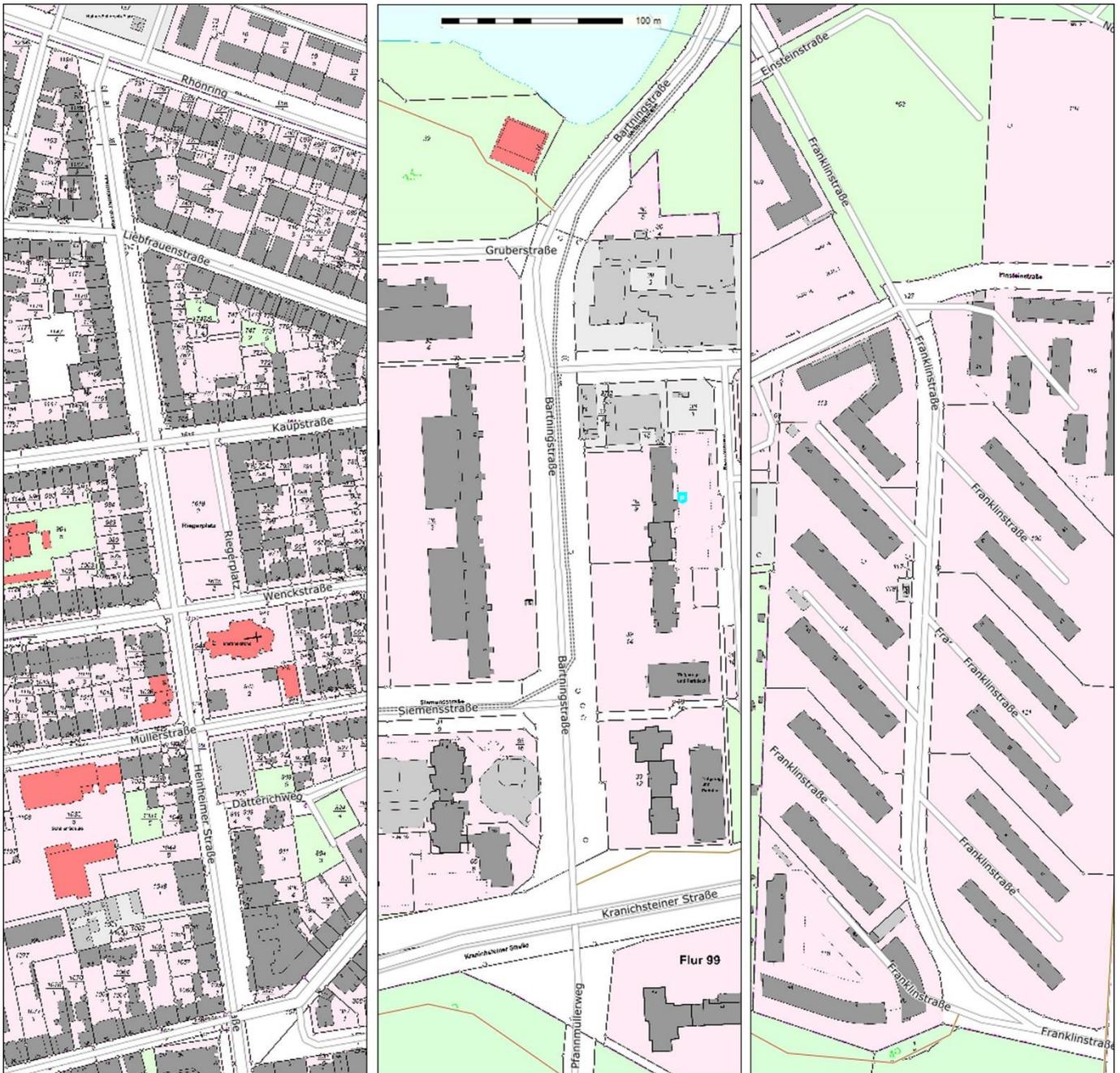
**Von Berufspendlern auf Kurzstrecken genutzte Verkehrsmittel 2020**  
Arbeitswege unter 5 km, Anteile in %



*Selbst auf Kurzstrecken der „15-Minutenstadt“ nutzen Pendler real zu 40 % das Auto – was hier allerdings auch ein weg-vom-ÖPNV-Effekt der Corona-Zeit gewesen sein kann, in der die Befragung stattfand. Ist dieser Befund nun Hinweis auf ein Potential der Verkehrswende oder auf grundsätzliche Probleme der Stadt- und Verkehrsstrukturen? (Quelle: [Statistisches Bundesamt](#))*

wurden, entstanden die eintönigen Hochhauswände. In den Räumen zwischen diesen Wohngebirgen und der Bartningstraße hätte der urbane Riegerplatz an der Heinheimer Straße sieben Mal Platz. Doch an der Bartningstraße verbreitet sich in diesen Leerräumen monotones Abstandsgrün, durchzogen von Betonflächen und Stellplätzen für Autos.

Interessant ist, dass die heutige Stadtentwicklungsplanung aus Siedlungen wie in Kranichstein nichts gelernt hat und nach leidvollen Erfahrungen mit diesem Siedlungstyp nicht zu kleinteiliger Parzellierung zurückgekehrt ist. Ein Paradebeispiel für diese Lernunwilligkeit ist die neue **Lincoln-Siedlung** in Darmstadt. Die ehemaligen Kasernengebäude standen auf großen Parzellen. Obwohl die meisten dieser ehemaligen Kasernen abgerissen wurden, hat man die Parzellenstruktur beibehalten und noch mächtigere Kisten als die der Amerikaner auf die Großgrundstücke gesetzt. Monotonie ist die Folge. Sogar die Sägezahnstellung der Gebäude wurde übernommen, mit der sich kein Stadtraum schaffen lässt, sondern nur Unbehagen („Säge“).



Links die Heinheimer Straße im Martinsviertel, in der Mitte die Bartningstraße im Zentrum von Kranichstein und rechts die Franklinstraße als Hauptstraße der Lincoln-Siedlung – alle Ausschnitte im gleichen Maßstab (Quelle der Liegenschaftskarte: [geoportal.hessen.de/](http://geoportal.hessen.de/)).

Die auf Großgrundstücke gesetzten modernen Kasernen sehen überall gleich aus – ob in Frankfurt, Offenbach, Hanau oder eben Darmstadt. „Ortsidentität“ ist ein Fremdwort geworden – wie überhaupt die ganze Denkwelt zur Stadtentwicklung aus einer Zeit, als Stadtentwicklung noch nicht gänzlich den Renditemaschinen der Großinvestoren zum Fraß vorgeworfen war.

## Ebenso einfach: ein menschliches Maß

Man müsste mal eine Umfrage in den Planungsbüros der Immobilienfirmen durchführen, was den dortigen Serienproduzenten von Plänen für Wohnkasernen noch ein so großartiges Werk wie Christopher Alexanders „**A Pattern Language** | Towns – Buildings – Construction“ sagt. Diese zuletzt 1977 in New York erschienene Arbeit eines sechsköpfigen Autorenteam fasste das ganze Wissen von Stadtphilosophen, Stadtplanern und Konstrukteuren in einem hochdifferenzierten Gedankengefüge zusammen, um dem menschlichen Maß seinen gebauten Raum zu geben (Das 1220 Seiten-Werk ist [online](#) verfügbar, eine deutsche Version auf viele Webseiten verteilt unter [einemustersprache.de/](#)). Die Intention drückte sich beispielsweise in Pattern Nr. 21 aus:

### **Four-Story Limit**

*Within an urban area, the density of building fluctuates. It will, in general, be rather higher toward the Center and lower toward the edges. However, throughout the city, even at its densest points, there are strong human reasons to subject all buildings to height restrictions.*

***There is abundant evidence to show that high buildings make people crazy...***

In **Kranichstein** hatte man zur Zeit dieser Publikation das Problem erkannt, hatte von weiteren Hochhauswänden der seit 1968 gebauten Art Abstand genommen und war zum Bau von viergeschossigen Gebäuden übergegangen.

In der **Lincoln-Siedlung** lösen sich solche Einsichten wieder auf: An den wenigen erhalten gebliebenen amerikanischen Kasernengebäuden fällt noch ihre maßvolle Dreigeschossigkeit auf. Selbst wenn man die gaubenbesetzten Satteldächer ausbaut, wäre das menschliche „four story limit“ gewahrt. Doch drum herum wuchern fünf- bis siebengeschossige Kästen. Besonders deutlich wird dieser Widerspruch im Kontrast des an der Stirnwand buntbemalten Heiner-Syndikat-Projekts im alten Kasernenbestand zu den wuchtigen Zumutungen der Neubauten, von denen die ehemalige Kaserne umstellt wird.



*Das „Heiner-Syndikat“-Wohnprojekt mit der bunten Stirnwand in einem ‚kleinen‘, erhalten gebliebenen Kasernengebäude. Drumherum haben sich die Neubauinvestoren ausgetobt. Die ‚komplettierende‘ Umbauung im Baufeld vorne steht noch an.*

## Lebendige Quartiere durch urbanisierte Erdgeschosse

Das beste ‚Mobilitätskonzept‘ bestünde darin, möglichst viele Ziele des Alltags im Nahbereich vor der Haustür unterzubringen. Das lässt sich aber nicht mit Leihrädern oder Straßenbahnen realisieren, sondern nur durch einen **anderen Städtebau**. Auch dafür gibt es – wie schon mit dem Hebel der Parzellierung – das sehr einfache, aber wirkungsvolle Instrument einer planungsrechtlichen Festsetzung:

In den Gebäudefronten entlang der Hauptstraße wird Wohnen im Erdgeschoss *nicht* (oder zumindest nicht überall) zugelassen.

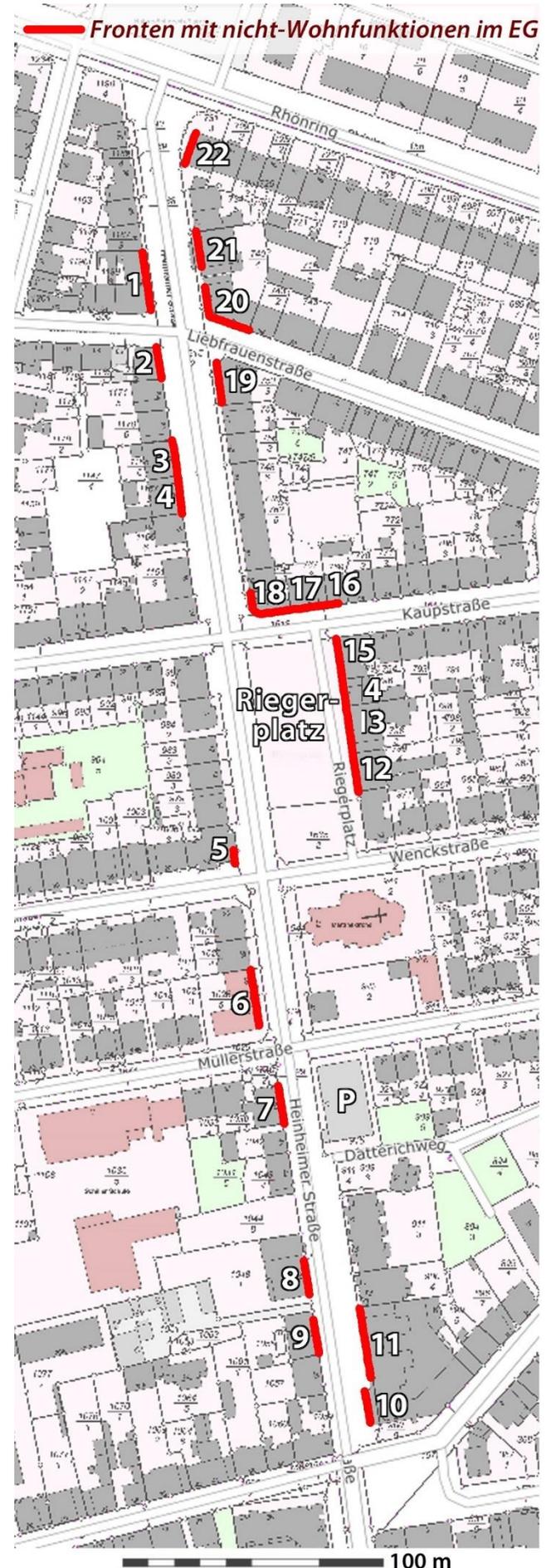
Das öffnet die Erdgeschosszonen für allerlei **nicht-Wohnnutzungen**, die eine Stadt erst lebendig, nutzungsge-  
mischt, man könnte auch sagen „urban“ werden lassen.

Machen wir auch insofern einen Test und kartieren unter dem Aspekt der EG-Nutzungen die drei oben gezeigten Straßenräume im Kern dreier Darmstädter Quartiere:

## 1. Heinheimer Straße mit Riegerplatz

Die Straße ist eine wichtige Achse im Martinsviertel, aber keineswegs dominant. Denn auch anderswo findet man in diesem Quartier eine ähnliche Nutzungsmischung wie hier. In 22 Häusern bereichern die Erdgeschosse das Viertel durch nicht-Wohn-Angebote, darunter mit acht Gaststätten. Das sind 330 m Frontlänge bzw. 35 % der Straßenfronten (ohne die Sondernutzungen ganzer Grundstücke durch Parkpalette und Martinskirche, aber inklusive der Seitenstraßenbreiten):

- 1 Cantinho de Portugal (Spezialitätengeschäft)
- 2 Bäckerei Grimminger
- 3 Buchhandlung „Lesezeichen“ und Atelier „Cabena“ (Schmuck)
- 4 Apotheke am Riegerplatz (aktuell nebst Schnelltestzentrum)
- 5 Blumen am Riegerplatz (Fleurop)
- 6 Max Rieger-Heim (aktuell Testzentrum)
- 7 Coiffeur Deluxe (Friseursalon)
- 8 Restaurant „Adega Alentejana“
- 9 Uhrenfachgeschäft Rolf Wentzel
- 10 Food Rockers American Thai
- 11 Heiner Lehr-Bürgerzentrum
- 12 Pizza „Mono“
- 13 „3 Klang“ – Café, Restaurant, Bar
- 13 Teeladen
- 14 „Lola Gastrotheke“
- 15 „Pillhuhn“
- 16 „Aufschnitt“ – Atelier und Laden
- 17 „Da Carlo“ – Eisboutique
- 18 „Gastspielhaus“ (Restaurant)
- 19 Allianz (Versicherungsbüro)
- 20 „Ipek“ – Döner, Pizza, Hähnchen
- 21 Sparkasse
- 22 Christina Cocks – Musikschule, Kooperationsprojekte, Künstlervermittlung



## 2. Bartningstraße – Hauptstraße des Stadtteils Kranichstein

- 1 Döner, Pizza (to go)
- 2 Total-Tankstelle
- 3 Coffee Station (Kiosk)
- 4 Restaurant Sirtaki (mit kleinem „Biergarten“)
- 5 Das „Einkaufszentrum am See“ wurde in der Gründerzeit von Kranichstein so „introvertiert“ konzipiert, dass es der Bartningstraße als Hauptachse Kranichsteins nur eine Rückseite zuwendet. Auf dieser Seite gibt es also *keine* vom Straßenraum her zugänglichen Angebote.

Obwohl die Hochhäuser an der Bartningstraße zumindest ähnlich viele Bewohner aufnehmen dürften, wie sie im Martinsviertel an der Heinheimer Straße unterkommen, ist die Nutzungsvielfalt in diesem Zentrum der Trabantenstadt trostlos und deprimierend: Eine Tankstelle für die automobilen Gesellschaft, zwei Kioske und ein kleines griechisches Restaurant in einer dünnwandigen Holzbude, die irgendwie aus der Gründungszeit des Stadtteils überlebt hat.

Seit langem gibt es die Vorstellung, in den riesigen Leerräumen zwischen Hochhausscheiben und Straße ein- bis zweigeschossige straßenbegleitende Bauten zu ergänzen, in denen sich die vielfältigsten Angebote – Geschäfte, Gaststätten, Werkstätten, Ateliers oder Dienstleister – ansiedeln könnten. Der „Sirtaki“-Bau liefert dafür eine Art von Muster. Der Gedanke ist schon so alt, dass sein Erfinder nicht mehr ausgemacht werden

kann. Er fand sogar in den Masterplan 2030+ als blaue Wurst Eingang, die sich durch das Stadtteilzentrum zieht, ohne dass dies Planzeichen textlich weiter vertieft wurde. So wird auch das – wie die ignorante Vergangenheit und die Lernunwilligkeit der Stadtentwicklungsplanung zeigen – dieser Idee keinen Fortgang geben. Mit dem anstehenden Neubau des Zentrums am See strebt man hingegen erneut eine Insellösung an, statt eine Esplanade zu realisieren.



Die blaue Masterplan-Wurst für das Zentrum von Kranichstein



### 3. Franklinstraße – Hauptstraße der Lincoln-Siedlung

- 1 „Quartierswerkstatt“ (Caritas)
- 2 Café? (bislang lediglich ein Bauschildversprechen).

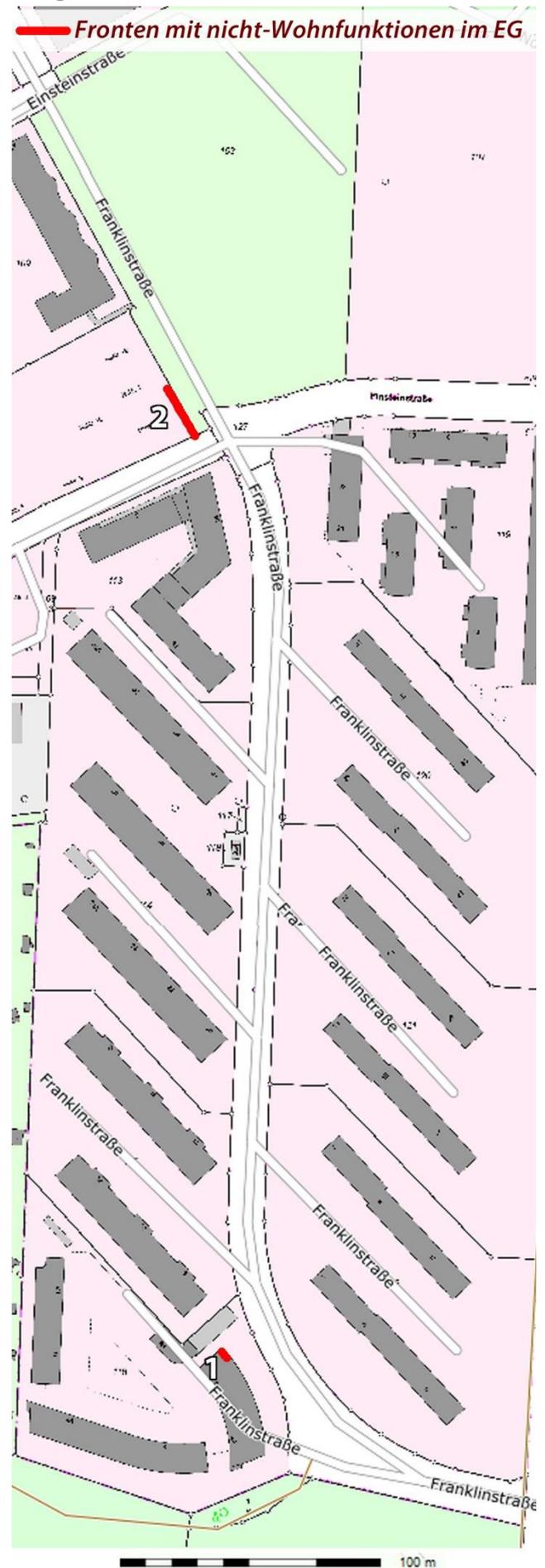
Noch düsterer ist die Lage in der Hauptstraße der Lincoln-Siedlung. Die ‚Nutzungsvielfalt‘ entlang dieser Straße beschränkt sich auf ein zweckentfremdetes Wohnzimmer am Südenende der Franklinstraße für eine „Quartierswerkstatt“ als sozialpädagogisches Problem-pflasterangebot. Ferner liest man ein bislang unerfülltes Bauschildversprechen für ein Café am Nordende dieser Straße.

Für den Fall, dass Lincoln-Bewohner auf ihren kleinen Mobilitätsfluchten die oben kartierte Kneipenvielfalt am Riegerplatz erreichen wollen, berechnet die RMV-App rund 1000 m Fußwege und eine Fahrt mit der Straßenbahnlinie 7/8, was insgesamt ungefähr eine halbe Stunde (in der „15-Minuten-Stadt“) in Anspruch nimmt.

#### Urbanität im Städtebaurecht

Dabei kennen die Planer – wie sich alsbald zeigen wird – durchaus die Möglichkeiten. Mit dem „Gesetz zur Stärkung des neuen Zusammenlebens in der Stadt“ vom 04.05.2017 hatte die Bundesregierung nach drei Jahren Hängepartie ihre Verpflichtung zur Umsetzung der EU-Richtlinie 2014/52/EU im deutschen Städtebaurecht vollzogen – der Anstoß kam also nicht einmal aus eigenem Antrieb. Mit diesem Gesetz wurde als neuer § 6a in die Baunutzungsverordnung (BauNVO) die Kategorie „**Urbane Gebiete**“ eingefügt. Die neue Vorschrift ermöglicht u.a. die Festsetzung, dass „im Erdgeschoss an der Straßenseite eine Wohnnutzung nicht oder nur ausnahmsweise zulässig ist“. Damit ist dies einfache Instrument, das im Martinsviertel ohne gesetzliche Regelungen wunderbar funktioniert hat, über 100 Jahre nach dem Entwurf unserer immer noch beispiellos attraktiven gründerzeitlichen Quartiere endlich im deutschen Städtebaurecht angekommen.

Nur: genutzt wird es in Darmstadt nicht. Nicht einmal für den noch im Bau befindlichen Quader am zentralen „Quartierspark“ der Lincoln-Siedlung, an dem – nach Bauschild – ein „Café“ entstehen soll, hat der Bebauungsplan S 25 die Erdgeschossnutzung für nicht-Wohn-Zwecke festgesetzt. Obwohl die neue BauNVO-Vorschrift ausdrücklich auf Straßenanliegerfronten abhebt, findet sich eine Festsetzung von nicht-Wohnnutzungen



im EG im Bebauungsplan allein für die Nordseite des sogenannten „Quartiersplatzes“, an dem eine Wohnnutzung im Erdgeschoss sowieso absurd wäre.

Dieser Platz zeigt sich im Übrigen als spiegelglatt plattierte kahle Fläche, die sich nach drei Seiten neigt, so dass sich das Gefühl einstellt, man werde von hier in den – verschlossen wie in Kranichstein konzipierten – Riesenquader der südlich angrenzenden Schule, in den Baukörper auf dem vollflächig versiegelnden nördlichen Anliegergrundstück oder zur östlichen Straßenbahnhaltestelle hin abrutschen (Abb. rechts).



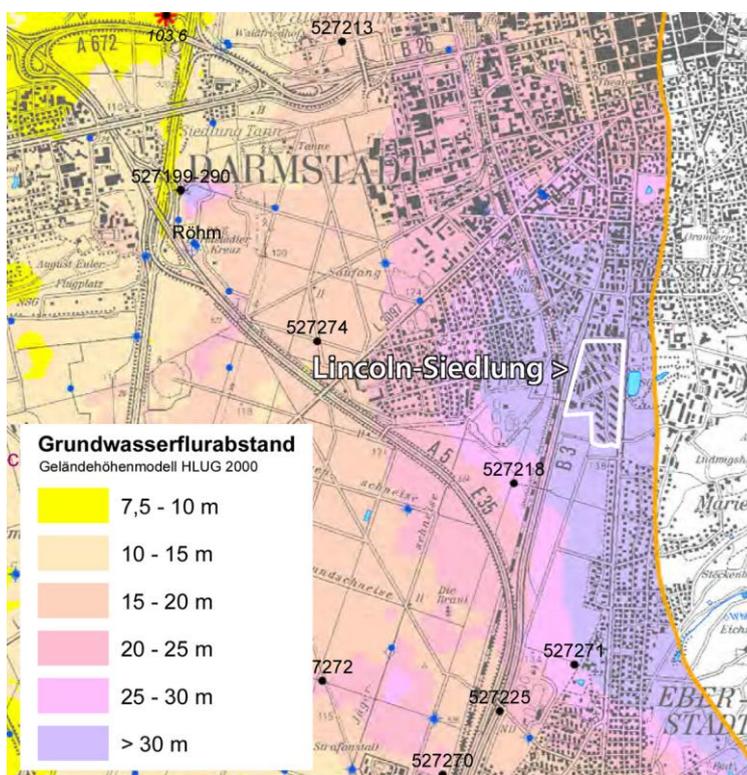
Der sogenannte „Quartiersplatz“ der Lincoln-Siedlung (Blick Richtung Osten/Heidelberger Landstraße mit Straßenbahnhaltestelle).

## Schein und Sein

Die Architektursprache sagt also: „Bloß weg von hier“. Womit wir noch einmal auf die Autos als schnellstes und am wirksamsten in die Ferne weisendes Mobilitätsinstrument zurückkommen müssen. Denn bei jeder erdenklichen Gelegenheit wird von den Grünen Propagandisten gebetsmühlenartig wiederholt, wie „**auto-arm**“ diese Lincoln-Siedlung geplant sei:

Eine wesentliche Festsetzung in Bebauungsplänen ist die Grundflächenzahl (GRZ). Sie gibt an, welche Grundstücksteile überbaut werden dürfen. Für die meisten Baufelder in der Lincoln-Siedlung ist die GRZ auf 0,4 festgesetzt, was bedeutet, dass 40 % des jeweiligen Baufeldes überbaut werden dürfen. Das klingt gut, weil danach 60 % Freiflächen für die Versickerung der Niederschläge übrig bleiben würden. Eine vollständige Versickerung der Niederschläge auf diesen Flächen wäre extrem wichtig, denn der nahe, sterbende Westwald leidet gravierend unter der versiegelten Stadt, aus deren Untergrund ihn früher die längst tief abgesunkenen Grundwasserströme erreichten (Abb. rechts).

Doch diese GRZ von 0,4 ist nur ein schöner Schein. Für das große Baufeld nördlich des Quartiersplatzes sind 0,9 festgesetzt – d.h. eine 90 %-ige bauliche Versiegelung (hinzu kommen noch versiegelte Verkehrsflächen) und für das fast ebenso große Baufeld am Quartierspark eine GRZ von 0,6, also eine 60 %-ige bauliche Versiegelung (ebenfalls zusätzlich versiegelter Verkehrsflächen).



Grundwasserstände 2001 (westlich der Rheingrabenbruchkante, die sich von Süd nach Nord durch Darmstadt hindurchzieht) Die Lincoln-Siedlung liegt im Bereich der zu tiefst, nämlich auf mehr als 30 m abgesunkenen Grundwasserstände.

Zudem wird in Ziffer 4.2.2 der textlichen Festsetzungen zum Bebauungsplan quasi durch die Hintertür für sechs große Baufelder eine **auf 0,8 verdoppelte GRZ** eingeführt. Das soll „Stellplätze mit ihren Zufahrten“ sowie „*bauliche Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche, durch die das Baugrundstück lediglich unterbaut wird*“ ermöglichen. Solange man also die Tiefgaragen nicht sieht, weil sie durch Erdüberdeckung kaschiert sind, wird auf diesen Flächen eine 80 %-ige bauliche Versiegelung ermöglicht. Für „*alle anderen Baufelder*“ darf die GRZ „*durch Garagen und Stellplätze mit ihren Zufahrten*“ um bis zu 50 % überschritten, also auf 0,6 bzw. 60 % bauliche Versiegelung erhöht werden. Versickerungspotentiale? Ade!

In gewisser Weise ist diese Vorsorge für die Unterbringung unzähliger Autos konsequent. Denn es ist – wie bereits dargelegt – für die Mobilität in unserer wachstumsüberdrehten Region typisch, dass Wohnen und Arbeiten so stark voneinander getrennt und über die Region verstreut sind, dass die Distanzen immer noch am einfachsten mit dem Automobil überbrückt werden. All der Wind, der um die alternativen ‚Mobilitätskonzepte‘ für die Lincoln-Siedlung gemacht wird, ist also verlogene Propaganda, die die unter der Erde versteckte automobilen Mobilität zu kaschieren sucht.

Diese bauliche Vorsorge für die reale, nämlich automobilen Mobilität ist auch der Grund dafür, dass am Südrand des Lincoln-Quartiers eine neue Hauptstraße in den sterbenden Westwald asphaltiert werden soll. Diese „Planstraße A“ – was wird bloß als „B“ und „C“ folgen? – soll die Heidelberger Landstraße mit der Karlsruher Straße (B3-Umgehung) verbinden. Das erfordert auch neue Anschlussknoten auf beiden Anbindungen. In einem Schreiben vom 22.2.2021 an Kritiker aus dem Forstbereich hat der Grüne Oberbürgermeister diese neue Straße so gerechtfertigt:

*Die verkehrstechnischen Berechnungen haben aber ergeben, dass trotz dieser ambitionierten Ansätze [sogenanntes „Mobilitätskonzept“] die Planstraße erforderlich ist, da die vorhandene Straßeninfrastruktur den zusätzlichen Verkehr nicht aufnehmen kann und die Entwicklung der Konversionsflächen (Lincoln-Siedlung und Cambrai-Fritsch-Kaserne/Jefferson-Siedlung, heute Ludwigshöhviertel) in der beabsichtigten Größenordnung nur mit Realisierung der südlichen angedachten „Planstraße“ zwischen der B 3 (Karlsruher Straße) und der Heidelberger Straße sowie einem Ausbau der Rüdeshheimer Straße zwischen Heidelberger Straße und Karlsruher Straße erfolgen kann.*

Bodenversiegelung in großem Stil, weiterer Straßenbau und voranschreitendes Waldsterben sind also die brutalen Realitäten, in die der wachstumsfixierte, kasernierende Wohnungsbau der Grünen in Darmstadt führt.

Michael Siebert, Februar 2022