



Die Kaupstraße im Martinsviertel: Einige der wenigen Straßen mit bislang regulärem Gehwegparken im Lichtenbergblock. Foto: Sascha Lotz

## So soll der Verkehrsversuch im Lichtenbergblock aussehen

Darmstadt will autoarme Superblocks schaffen, doch dafür muss erst mal geforscht werden

Von André Heuwinkel

**DARMSTADT.** Im Martinsviertel herrscht gründerzeitliche Enge. In der zumeist viergeschossigen Blockbauweise des ausgehenden 19. Jahrhunderts kamen Autos als Fortbewegungsmittel nicht vor; ebenso wenig Lastenräder, die manchen Gehweg versperren. Eine Folge: Fußgänger fühlen sich als letztes Glied der Kette und müssen sich ihren Weg auf dem Trottoir förmlich erkämpfen.

Diese und weitere Gefühlslagen werden bei einem Forum mit Stakeholdern (Anspruchsberechtigten) offenkundig, das selbst einen Teil der Lösung bieten will: Superblocks nach katalanischem Vorbild, die Durchgangsverkehre reduzieren und mehr Lebensqualität schaffen sollen, wie es

„**Alle Daten bleiben in der Box, eine Übertragung findet nicht statt.**“

Professor Matthias Hollick, Informatiker, TU Darmstadt

die Initiative „Heiner\*blocks“ selbst beschreibt. Hessenweites Pionierquartier soll der Lichtenbergblock als Teil des östlichen Martinsviertels sein. Wissenschaftlich unterstützt und mit dem Segen der Stadtregierung. Wie ein autoarm konzipiertes Bestandsquartier mit mehr Aufenthaltsraum aussehen könnte, haben Mobilitätsamt, Wissenschaftler und ein Planungsbüro nun vorgestellt. Einen überbordenden Handlungsbedarf erkennen die Verkehrsexperten allerdings nicht.

Eigentlich hätte der Startschuss für den ersten Superblock in Darmstadt schon früher kommen sollen: Das Stadtparlament stimmte vor ziemlich genau einem Jahr für ein autoarmes Wohnquartier, die „Heiner\*blocks“-Mitstreiter übergaben Ex-OB Jochen Partsch und Dezernent Michael Kolmer (beide Grüne) damals 2073 Unterschriften, um dem Ansinnen Nachdruck zu verleihen. Was schon damals klar war: Einen Superblock werde es nur mit vorheriger Parkraumbewirtschaftung geben – die sich aber um ein Quartal nach hin-

ten verschiebt, weshalb auch der ein Jahr währende Verkehrsversuch erst im Frühjahr 2024 startet.

Was der Lichtenbergblock eigentlich sein soll, formulieren Mobilitätsdezernent Paul Wandrey (CDU) und seine Mitarbeiterin Sabrina Hadwiger so: „Lebendig und offen“, ein Ort der sozialen Interaktion mit einer „Umnutzung des Raumes“. Und um ein Missverständnis aus der Welt zu schaffen: „Das Parken im Quartier bleibt bestehen“, sagt Hadwiger den rund 40 Zuhörern im Heiner-Lehr-Zentrum, das selbst so etwas wie der südliche Zipfel des Lichtenberg-Blocks ist: Dieser wird eingerahmt von Heinheimer, Kranichsteiner Straße und dem Rhörring.

Und noch ein Anspruch: Der Block soll „resilient sein“, also widerstandsfähig und eine Verbesserung des Mikroklimas (Lärm, Umweltbelastung) bieten. Damit wäre er Teil des „Emergency“-Projekts, an dem drei Unis (unter anderem die TU) mitwirken. Das Projekt möchte Erkenntnisse dazu liefern, wie digitale Städte krisenfester sind.

Heruntergebrochen auf den Block sollen vorzugsweise modulare Sensorboxen an Straßenlaternen angebracht werden. Gemessen wird beispielsweise der durchschnittliche Lärmpegel. Dem Informatik-Professor Matthias Hollick (TU Darmstadt) ist dabei wichtig zu betonen: „Alle Daten bleiben in der Box, eine Übertragung findet nicht



Gedanken um den Lichtenbergblock: Das Forum im Heiner-Lehr-Zentrum war dazu nur der erste Aufschlag. Foto: André Heuwinkel

statt.“ Wo etwa Laternen schon nahe an einer Hauswand stehen, würden diese gar nicht erst ausgewählt.

Ein technisches Manko hat dieser Versuchsaufbau aber: Sollte der Verkehrsversuch kommen wie vorgeschlagen, können etwaige Lärm-Verdrängungseffekte in die großen, umliegenden Straßen des Viertels nicht erfasst werden. Doch wie ist überhaupt

### FORTSETZUNG PLANUNGSCAFÉ

► Der **Gedankenaustausch** über den Verkehrsversuch Lichtenbergblock geht in die nächste Runde: Am **Dienstag, 19. September**, sind von 16 bis 19 Uhr (Heiner-Lehr-Zentrum, Kopernikusplatz 1) die Bürger gefragt. Mobilitätsdezernent Paul Wandrey wird das Konzept vorstellen. (aheu)

die Verkehrssituation im Lichtenbergblock gerade jetzt?

Hierzu stellt Sebastian Hofherr vom Planungsbüro R+T fest, dass die Menge an Durchgangsverkehr in Anwohnerstraßen gar nicht das Problem sei. „Hier haben wir geringe Verkehrsmengen festgestellt.“ Einzig die Liebfrauenstraße werde gerne als Stauvermeidungsrouten zum Rhörring genutzt. Warum also nicht alles so belassen? „Auch wenig Verkehr kann problematisch sein“, will es Hofherr auf eine Formel bringen und meint damit schlechte Sichtbeziehungen und Behinderungen: Autos, die in Einmündungen stehen, Fahrräder, die den Gehweg pflastern. Auch der Schulwegsicherheit müsse Rechnung getragen werden.

Dennoch arbeitet sich Ingenieur Hofherr vor allem an den Stellplätzen ab, die in den

nächsten Wochen kontrovers debattiert werden dürfen. 497 genutzte Stellplätze zählte das Verkehrsplanungsbüro – darunter 283 unter Nutzung des Gehweges. Genau dieses „Grauparken“ soll im Lichtenbergblock weniger werden. Ein Schritt: die **Verlegung des Parkens** auf die Fahrbahn. Sie hätte freilich den Effekt, dass in bestimmten Straßen (Beispiel Taunusstraße von der Wenckstraße bis zum Rhörring) nur noch auf einer Seite das Parken möglich wäre. „Mehr gibt die Breite der Straße nicht her.“

Weiterer Schritt: **Einbahnstraßenregeln**, etwa der Abschnitt der Wenckstraße zwischen Heinheimer und Lichtenbergstraße oder die Liebfrauenstraße zwischen Lichtenberg- und Heinheimer Straße. „Heiner\*blocks“ hätte sich wesentlich mehr Einbahnregelungen gewünscht. Dritte Maßnahme: Die Lichtenbergstraße bis zur Wenckstraße als **verkehrsberuhigter Bereich**, hier ebenfalls mit einseitigen Parken. Mehrere Radabstellanlagen sollen die Drahtesel runter vom Bürgersteig bringen, auch eine „Shared-Mobility-Fläche“ wäre denkbar.

Am Ende, so die derzeitige Rechnung, würden 372 nutzbare Stellplätze übrigbleiben. Also fast 130 weniger, als heute faktisch genutzt werden. Wie viele der genutzten Plätze bislang durch Fremdparker belegt sind – was Anwohner mit einem Auto besonders interessieren wird – kann das Planungsbüro auf Anfrage nicht nennen. Das Büro Steteplanung wiederum hat für das gesamte Martinsviertel-Ost ausgewertet, dass nachmittags rund 250 Kfz-Besitzer mehr im Viertel parken, als dass Anwohner den Stellplatz nutzen würden.

Unter den Zuhörern stellt sich sodann die Akzeptanzfrage. Einige Stimmen versehen den Verkehrsversuch mit einem dicken Fragezeichen, andere sehen einen Sicherheitsgewinn für Fußgänger. Mehrfach betonten daher die Referenten, dass „Darmstadt nicht Barcelona ist“ – was bei einer zehnfach höheren Einwohnerdichte der katalanischen Metropole keine neue Erkenntnis ist – und nichts „übergestülpt“ werden dürfe. So richtig überzeugt das die Skeptiker noch nicht.

► **KOMMENTAR**



Ein Wunschbild der „Heinerblocks“-Aktivisten: eine Wohnstraße ohne Durchgangsverkehr, mit viel Platz fürs Spielen, Spazieren, Zusammensein. Visualisierung: Heinerblocks