

unser *Sampel* von morgen.

Unser Sampel von morgen

Werkstatt Mobilität

am 08.03.2024, 17.30 – 20.00 Uhr

in der Krautgartenschule, Steinern Straße 54, Mainz-Kostheim



Moderation: Stefanie Heng-Ruschek, shr moderation

Protokoll: Katja Klein, shr moderation



Hinweis: In diesem Protokoll werden die Informationen und Fragen zusammengefasst wiedergegeben. Die gezeigte Präsentation steht als gesonderte Datei, ebenso wie die Ergebnisse aller Werkstätten zum Download zur Verfügung: dein.wiesbaden.de/experimentierraeume, dort Sampil auswählen und dann "Termine und Aktuelles".

1. Begrüßung

Frau Kucera (Stadtplanungsamt Wiesbaden) begrüßt alle Teilnehmenden zur Ideenwerkstatt Mobilität und ordnet diese in die Werkstattphase ein: vor 14 Tagen fand bereits die Ideenwerkstatt Energie statt und in zwei Wochen sind zwei Werkstätten zum Thema Freiraum geplant. Ziel der Werkstätten ist es, über Ideen und konzeptionelle Ansätze zu informieren und mit den Bewohner:innen darüber in einen Dialog zu treten. Das Projekt Unser Sampil von morgen ist einer von fünf Experimentierräumen nachhaltiger Stadtentwicklung in Wiesbaden. In diesen geht es darum, neue Wege der Quartiersentwicklung auszuprobieren und umzusetzen, die Wiesbaden „gerechter, grüner und produktiver“ machen.

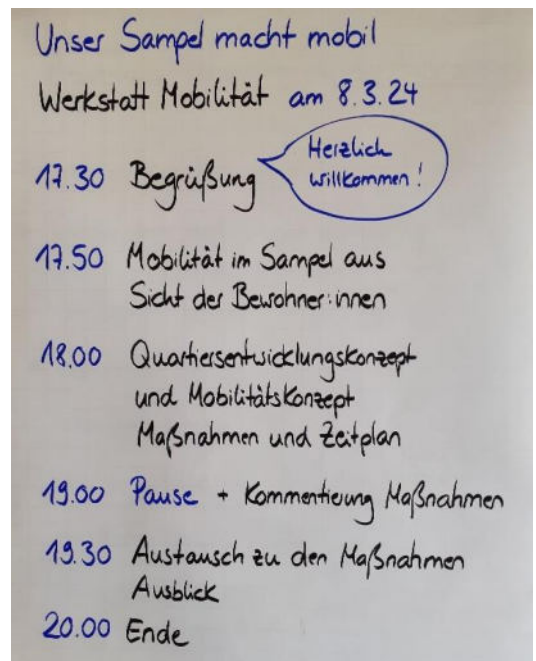
In der heutigen Veranstaltung geht es um die Frage, wie Mobilität zukünftig nachhaltiger und im Zeichen des Klimawandels gestaltet werden kann. Für die Werkstatt Mobilität steht daher im Vordergrund, wie sich die Bewohner:innen heute in ihrem Quartier bewegen und wie sie sich ihre Mobilität in zehn oder 15 Jahren vorstellen.

Frau Kucera stellt das Projektteam, das zur Veranstaltung anwesend ist, vor: Herr Kirchner (GWW), Herr Lörsch (Stadtplanungsamt) und Frau Lange (Umweltamt). Zur Veranstaltung sind auch Expert:innen für das Thema Mobilität eingeladen und Frau Kucera begrüßt Frau Stete und Frau Bonin (beide StetePlanung) sowie Herrn Semar (Tiefbauamt).

Herr Kirchner erläutert, dass es für die GWW neu sei, eine Quartiersentwicklung in dieser Größenordnung ganzheitlich anzugehen und in Kooperation mit dem Stadtplanungs- und Umweltamt im Rahmen der Experimentierräume weiter in die Zukunft zu schauen. Das Ziel der GWW sei es, den Sampil für alle Bewohner:innen lebenswerter zu machen.

Die Moderatorin Frau Heng-Ruschek (shr moderation) betont, dass das, was von den Teilnehmenden innerhalb des Beteiligungsprozesses eingebracht wird, in die Erarbeitung der Konzepte einfließt. Sie fragt über Handzeichen ab, aus welchen Gebieten die Teilnehmenden kommen. Die große Mehrheit wohnt in den Reihenhäusern, es sind jedoch auch Bewohner:innen der Wohnungseigentümergeinschaften und GWW-Mieter:innen sowie Mitglieder des Ortsbeirats anwesend.

Frau Heng-Ruschek stellt den Ablauf des Abends vor (s. Abbildung).



Unser Sampil macht mobil
Werkstatt Mobilität am 8.3.24

17.30	Begrüßung	Herzlich willkommen!
17.50	Mobilität im Sampil aus Sicht der Bewohner:innen	
18.00	Quartiersentwicklungskonzept und Mobilitätskonzept Maßnahmen und Zeitplan	
19.00	Pause + Kommentierung Maßnahmen	
19.30	Austausch zu den Maßnahmen Ausblick	
20.00	Ende	

2. Mobilität im Sampel aus Sicht der Bewohner:innen

Frau Heng-Ruschek bittet die Teilnehmenden, sich einem von drei Verkehrsmitteln (Auto, Fahrrad/zu Fuß, Bus/Bahn) zuzuordnen, mit dem sie sich überwiegend im Alltag bewegen. Die größte Gruppe steht bei Fahrrad/zu Fuß, zwei Teilnehmende ordnen sich Bus/Bahn zu und vier Teilnehmende stehen beim Auto.

Danach fragt Frau Heng-Ruschek, wie die Teilnehmenden sich zukünftig (in zehn bis 15 Jahren) bewegen möchten. Die stärkste Bewegung gibt es in Richtung Bus/Bahn. Keine:r der Teilnehmenden wechselt zum Auto.



Auf die Frage, warum aktuell noch wenig oder kein ÖPNV genutzt wird, antworten die Teilnehmenden, dass es schneller und zuverlässiger sei, mit dem Rad statt mit Bus oder Bahn zu fahren. Sie wünschen sich einen besseren Nahverkehr. Ein anderer Teilnehmer berichtet, dass er aufgrund des unzu-



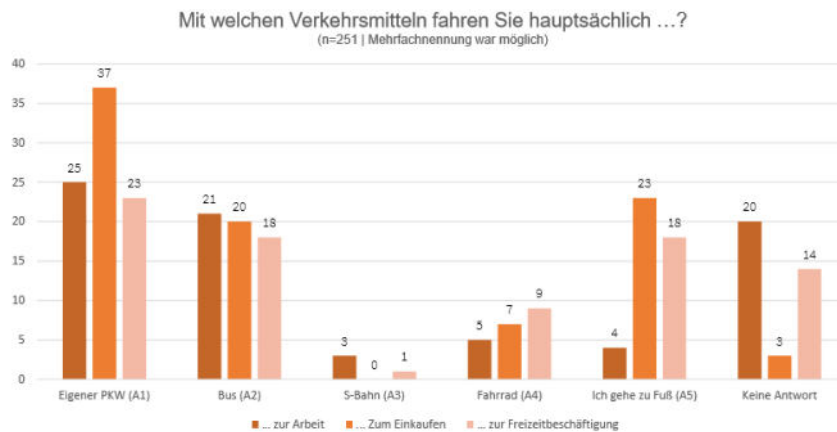
verlässigen Nahverkehrs und der Ausdünnung des Busangebots wieder zum Auto zurückgekehrt sei. Er sei damit wesentlich kürzer unterwegs als mit dem ÖPNV. Ein Teilnehmer erklärt, dass er gerne Auto fahre und auch in Zukunft gerne fahren möchte.

Der bisherige Beteiligungsprozess

Frau Heng-Ruschek stellt den bisherigen Beteiligungsprozess Unser Sampel von morgen vor. Der Prozess startete im Januar 2023 mit einer Quartiersrunde aus verschiedenen Akteuren, die sich seitdem regelmäßig trifft. Ab März 2023 gab es einige Vor-Ort-Termine, um die Bewohner:innen im Sampel über die Situation sowie Wünsche und Anregungen für das Quartier zu befragen. Daneben fand eine Fragebogen-Aktion, ein Malwettbewerb, eine Jugendbeteiligung sowie Rundgänge, u.a. mit Kindern der Grundschulen, statt. Wichtige Erkenntnisse zur Mobilität aus dieser Erkundungsphase waren:

- Der private PKW ist das dominierende Verkehrsmittel im Quartier.
- Dennoch wird auch viel zu Fuß gegangen und der Bus genutzt.
- Das Fahrradfahren ist weniger präsent.
Hinweise: Es fehlen sichere und barrierefrei zugängliche Abstellmöglichkeiten für Fahrräder.
- Die dominanten Parkdecks in den Nachbarschaftshöfen werden als wenig störend empfunden.

Die Befragung der GWW-Mieter:innen zeigte, dass diese überwiegend den eigenen PKW benutzen, aber auch der ÖPNV und Fußverkehr wichtig sind.



Die Ergebnisse des Sempel-Dialogs am 14.07.2023 zeigen u.a., dass die Bedingungen für den ÖPNV aktuell nicht gut sind und für die weitere Quartiersentwicklung verbessert werden sollten. Weitere Ergebnisse des Dialogs waren:

Fuß

- Verkehrsberuhigung im Straßenraum (Fußgänger:innen, Kinder)

Fahrrad

- Sichere Fahrradabstellplätze; Fahrradgaragen (WEGs)
- Fahrradwege sind schlecht ausgeleuchtet
- Lastenradangebote

Auto

- Car- und Bike-Sharing; MVG erweitern
- Einhaltung der Tempo-30-Zone → permanenter Blitzer
- E-Ladesäule (Zelterstraße, Göbelsberg (hinter der Polizei))

ÖPNV

- Busanbindung hat sich verschlechtert
- Gymnasium/Oberstufe → Linie 33 ausbauen und verbessern
- Busanbindung nach Wiesbaden ist eine Katastrophe

Allgemein

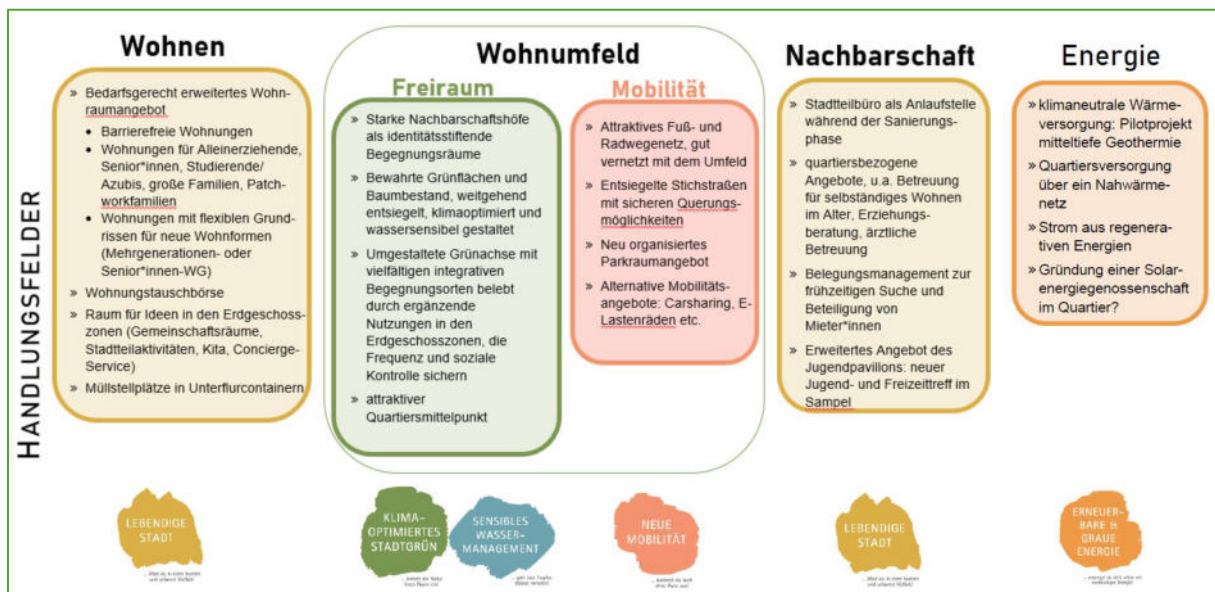
- Wie können Ältere „aus dem Quartier rauskommen?“

3. Quartiersentwicklungskonzept und Mobilitätskonzept

Update Quartiersentwicklungskonzept

Mit den fünf Experimentierräumen nachhaltiger Stadtwicklung will die Stadt Wiesbaden Konzepte erproben, um den zukünftigen Herausforderungen des klima- und sozioökonomischen Wandels begegnen zu können. Der Sempel ist ein solcher Experimentierraum. Anlass hierfür ist das Vorhaben der GWW, ihren Gebäudebestand im Gebiet energetisch zu sanieren. Herr Lörsh stellt den aktuellen Sachstand des Quartiersentwicklungskonzepts vor. Ziel der ganzheitlichen Quartiersentwicklung ist es, den Sempel fit für die Zukunft zu machen. Besonders die Themen Energieversorgung, Mobilität,

Wohnen und Nachbarschaft sowie Freilächengestaltung werden bei der Entwicklung in den Fokus genommen, wie die untenstehende Grafik verdeutlicht.



Ziel des städtebaulichen Konzepts ist es, fehlende Wohnraumangebote zu ergänzen und neue Wohnqualitäten für den Sempel zu schaffen, beispielsweise durch die Stärkung der Nachbarschaftshöfe, verschiedene quartiersbezogene Angebote in den Erdgeschosszonen oder die Transformation der Parkdecks. Gleichzeitig soll das Wohngebiet grüner, bunter und klimaangepasster gestaltet werden, z.B. durch eine Förderung der Biodiversität, Gärten und Bewegungsangebote für jedes Alter.

Aktuell leben im Sempel ca. 3.000 Einwohner:innen (inklusive der Reihenhäuser). Bei der Erweiterung des Wohnraumangebots und einem Zuwachs an Bewohner:innen werden das vorhandene Siedlungsgefüge, die Bevölkerungsstruktur, die Grünausstattung sowie die mikroklimatische Situation berücksichtigt.

Mobilitätskonzept „Im Sempel“

Das nachhaltige Mobilitätskonzept hat zum Ziel, verschiedene Angebote zu schaffen, damit die Bewohner:innen besser und sicherer in ihrem Quartier und darüber hinaus unterwegs sein können.

Frau Stete stellt das Mobilitätskonzept vor und erläutert, dass sich dieses an folgenden Nachhaltigkeitskriterien orientiert:

- Es sollte sozial gerecht sein; das bedeutet, es gilt dafür zu sorgen, dass sich alle Gruppen in der Bevölkerung gut bewegen können.
- Es sollte ökologisch verträglich sein; das umfasst die Themen Klima, Flächenver- oder entsiegelung, die Reduzierung von Emissionen und mehr Flächengerechtigkeit.
- Es sollte ökonomisch vernünftig sein; das heißt, Mobilität sollte für alle bezahlbar sein.



Mobilität ist die Voraussetzung zur Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. Deswegen ist es so wichtig, Menschen in die Lage zu versetzen, sich auch ohne eigenes Auto bewegen und ihre Mobilität gestalten zu können. Dabei gilt es, städtebauliche Strukturen und Nutzungsstrukturen zu berücksichtigen und andere Möglichkeiten außer dem Auto zu schaffen und zu stärken („Multimodale Mobilität“, z.B. Carsharing, Bikesharing, Lastenräder u.v.m.). So brauchen z.B. ÖPNV und Autoverkehr etwa die gleichen Chancen, um von Menschen genutzt zu werden und so Chancengleichheit zwischen den verschiedenen Verkehrsarten sicherzustellen. Der öffentliche Straßenraum ist auch Aufenthaltsraum und es gilt, diesen nicht nur in seiner Verkehrsfunktion zu begreifen, sondern auch als Austausch- und Aufenthaltsraum wahrzunehmen und zu gestalten. Dazu gilt es z.B., an manchen Stellen den Kfz-Verkehr zu entschleunigen.

Der Experimentierraum Im Sempel hat bezüglich neuer Mobilität folgende Ziele:

- ein attraktives Fuß- und Radwegenetz, das optimal mit dem Umfeld vernetzt ist;
- die Entsiegelung der Stichstraßen und sichere Querungsmöglichkeiten;
- ein neu organisiertes Parkraumangebot und
- die -Förderung alternativer Mobilitätsangebote wie Carsharing, Bikesharing und E-Lastenräder.

Wenn diese Ziele ernst genommen werden, so Frau Stete, müssten auch die Rahmenbedingungen für das Mobilitätskonzept verändert werden, nämlich: die Dominanz des ruhenden Kfz-Verkehrs muss abgebaut, niedrige Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs unterstützt, Barrierefreiheit im Fußverkehr gesichert und eine Infrastruktur für emissionsfreie Mobilität muss geschaffen werden.

Vorgehen

Frau Stete erklärt, dass zunächst die Ausgangssituation sowie die verkehrlichen Rahmenbedingungen vor Ort angeschaut wurden. Danach gab es Verkehrszählungen im ruhenden Verkehr (d.h. parkende Autos). Dafür fanden fünfmal am Tag Zählungen im Quartier statt. Eine Orientierung zur Erstellung des Mobilitätskonzepts gaben auch Best-Practice-Beispiele (z.B. die Lincoln-Siedlung in Darmstadt). Es wurden die Rahmenbedingungen der geplanten Quartiersentwicklung unter dem Aspekt Aufwertung des Wohnungsbestands, Schaffung von bezahlbarem Wohnraum und Erweiterung des Wohnungsangebots betrachtet. Zurzeit gibt es im Bestand der Wohnungen eine hohe Anzahl an Erstmieter:innen im Seniorenalter, die in großen Wohnungen wohnen. Gleichzeitig fehlen barrierefreie Wohnungen und größere Wohnungen für Familien sowie Kleinstwohnungen für Singles. Es braucht mehr Varianten, die allerdings im Bestand so nicht entwickelt werden können. Der Schwerpunkt liegt darauf, den Bewohner:innen die Möglichkeit zu bieten, in ihrem Quartier wohnen bleiben zu können.

Ein erster Entwurf des Mobilitätskonzepts und erste Maßnahmen wurden dem Planungsteam vorgelegt und diskutiert. Diese Maßnahmen sollen heute vorgestellt und diskutiert werden. Eine Einschätzung und Bewertung der Maßnahmen durch die Teilnehmer:innen ist wichtig, um eine Einschätzung zu bekommen, ob die Maßnahmen zu dem Gebiet passen und welche aus Sicht der Teilnehmenden besonders wichtig sind.

Übersicht Bestandsanalyse

In einer umfangreichen Analyse wurde untersucht, wie das Gebiet und sein näheres Umfeld in das weitere Umfeld eingebunden sind (soziale Infrastruktur, Anbindung Kfz-Verkehr und Radverkehr, ÖPNV-Anbindung und Bedienung), was es bereits an Ladeinfrastruktur und Sharingangeboten gibt (Multimodalität), wie im Sampel geparkt wird und welche Flächenverteilung vorliegt (Gehwege, Straßen usw.).

Die aktuellen verkehrsrechtlichen Regelungen im Sampel wurden erfasst. Eine Teilnehmerin merkt an, dass die Beschilderung auf der Steinern Straße aktuell irritierend und nicht klar ersichtlich sei, wann Tempo 30 und wann Tempo 50 gefahren werden dürfe. Herr Semar (Tiefbauamt) erklärt, dass dort zwischen Ampel und Fußgängerüberweg Tempo 50 gelte und eine mögliche Erklärung dafür sei, dass in Tempo-30-Zonen laut Straßenverkehrsordnung Fußgängerüberwege nicht vorgesehen seien (außer, sie haben Bestandschutz). Da sich hier ein Fußgängerüberweg befindet, müsse vermutlich die Tempo-30-Zone danach anfangen.

Frau Stete fasst die Rahmenbedingungen für das Mobilitätskonzept zusammen:

- Es gibt in dem Quartier ein gut ausgebautes Infrastrukturangebot (Grundschule, weiterführende Schule, Kita sowie allgemeine Nahversorgung) im 1-km-Radius.
- Die Erreichbarkeit des Stadtkerns in Mainz ist sowohl mit dem Fahrrad als auch mit dem ÖPNV in ca. 15 Minuten gegeben.
- Separate Radverkehrsanlagen sind im direkten Umfeld vorhanden.
- Busverbindungen zu den Bahnhöfen in Mainz und Wiesbaden gewährleisten einen Anschluss an das Schienennetz.
- Das Quartier ist gut mit dem motorisierten Individualverkehr (Auto) über die K648 und die B40 an die Autobahn angebunden.
- Es gibt bereits Carsharing (book-n-drive) im Umfeld von einem Kilometer, hat jedoch noch Erweiterungspotential für das Quartier.
- Eine öffentliche Ladeinfrastruktur ist im Umfeld vorhanden, jedoch kein Lastenrad-Sharing Angebot.

Frau Stete fasst zusammen, dass der Standort „Im Sampel“ sehr gute Voraussetzungen für nachhaltige Mobilität bietet.

Anhand der Karte zeigt Frau Stete das Fuß- und Radverkehrsnetz auf. Gekennzeichnet sind wichtige Fußverkehrsverbindungen, u.a. durch die grüne Verbindung quer durch den Sampel. Hier braucht es gute Querungsmöglichkeiten, die barrierefrei sind. Alle Querungen sollen so gestaltet werden, dass sie geschwindigkeitsdämpfend wirken können. Die Lage der Bushaltestelle in der Uthmannstraße wird voraussichtlich angepasst werden.



Für die privaten Parkdecks im Bestand (auf der Karte blau) sind keine Maßnahmen geplant. Sie müssen nach wie vor mit dem Auto erreichbar bleiben. Die Parkdecks der GWW (auf der Karte rot) sollen teilweise mit Gebäuden bebaut werden. Das Parken bleibt hier in der Tiefgarage oder in einem Multifunktionsgebäude mit den Nutzungen Parken, Wohnen und Jugendtreff bestehen. Letzteres soll zudem durch die Uthmannstraße angefahren werden und nicht mehr über das „Römerfeld“. Zurzeit ist der Bedarf an Parkraum noch in Klärung. Aktuell werden viele Parkflächen auf den Parkdecks nicht benutzt, dafür stehen viele Pkw auf der Straße. Die Erhebung des ruhenden Verkehrs, die Teil der Bestandsanalyse war, lässt folgende erste Schlussfolgerungen zu:

- Der öffentliche Straßenraum ist tagsüber nicht voll ausgelastet, wenngleich es in der Nacht doch relativ voll ist.
- Die Anzahl der Falschparker ist nicht besorgniserregend – die 22 Falschparker (nachts) fallen nur zur Hälfte auf das „Hochhaus-Gebiet“, die andere Hälfte entfällt fast komplett auf den Bereich „Am Rübenberg“.
- Dauerparker machen nur 20% aus → eventuell wegen des ÖPNV-Streiks am Zähltag (Frühjahr 2023).
- Die Nachtbelegung sollte nicht vom ÖPNV-Streik beeinträchtigt sein → selbst, wenn eine größere Anzahl von Fahrzeugen abwesend war, ist immer noch stets Parkraum frei.
- Fremdarker über den Tag verteilt zwischen 65 bis 113 – entsprechend 26% bzw. 38% der Belegung (oder 20% bzw. 35% der Kapazität).
- Einzelauswertungen der Bereiche zeigen in dem relativ homogenen Gebiet unterschiedliche Auslastungsquoten.
- Die bestehende Meinung, dass die Parkieranlagen der GWW nicht ausgelastet seien, wird durch die Erhebung bestätigt – die Parkieranlagen sind im Maximalfall zwei Drittel belegt.

Die GWW-Parkplätze auf den drei Parkdecks sind aktuell nicht kostenfrei und alle vermietet.

Wie in Zukunft mit dem ruhenden Verkehr und der Verlagerung aus dem öffentlichen Straßenraum umgegangen werden wird und welche Maßnahmen ergriffen werden, damit sich das Parken hauptsächlich in die zukünftigen Tiefgaragen und das Multifunktionsgebäude verlagert, muss noch entschieden werden.

Die Dachflächen der neuen Gebäude sollen auch für die Energiegewinnung genutzt werden. Herr Lörsch erklärt auf Nachfrage eines Teilnehmers, dass Photovoltaikanlagen, z.B. auf dem Dach des Gebäudes, das von der Uthmannstraße aus angefahren werden kann, geplant sind. Auf den Dächern der anderen, südlicheren zwei Parkdecks ist eine Begrünung vorgesehen. Bei möglichen Ergänzungsbauten sind Photovoltaikanlagen angedacht.

Gestaltung öffentlicher Raum

Frau Stete zeigt anhand der Karte, was im öffentlichen Raum neu gestaltet werden soll. Blau-grüne Infrastruktur bedeutet hier ein möglicher Grünstreifen zwischen Gehweg und Straße (grün) unterbrochen von Entwässerungsmulden, sogenannten Rigolen (blau), zum Auffangen von Starkregen und Regenwasser. Alle Querungsmöglichkeiten sollen eine Aufpflasterung erhalten, um sie barrierefrei zu gestalten. Frau Stete verdeutlicht diese Planung anhand von drei Beispielen im

Teufelssprung, Römerfeld und Im Sempel (die Pläne sind in der Präsentation zu finden).

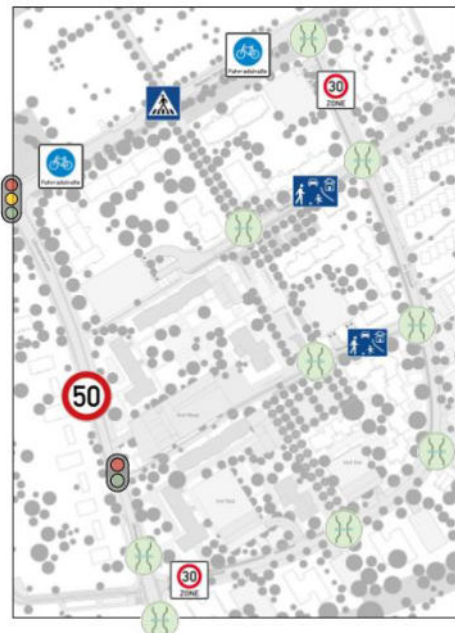


Beispiel
Darmstadt |
Lincoln-Siedlung



- Blau-Grüne Infrastruktur
- Neuorganisation Parkstreifen
- Geplante Querungsmöglichkeiten
- Bestehende Querungsmöglichkeiten
- Ladezone

Abschließend zeigt sie die geplante, zukünftige Verkehrsregelung im Quartier:



- 50 Zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h
- 30 Fahrradstraße mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit 30 km/h
- 30 Zone mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit 30 km/h
- Verkehrsberuhigter Bereich
- Querungshilfe
- Zebrastrassen
- Fußgängerampel
- Ampel

Landeshauptstadt Wiesbaden | GWW | 08.03.2024

Das Römerfeld und der Teufelssprung werden zu verkehrsberuhigten Bereichen. Die Stadt Wiesbaden plant für die Steinern Straße eine Fahrradstraße. Somit wird hier zukünftig auch Tempo 30 gelten.

Maßnahmen des Mobilitätskonzepts

Frau Bonin stellt die Maßnahmen vor, die aus einer Fülle von Maßnahmen für den Standort und die Bewohner:innen ausgesucht wurden. Alle Maßnahmen sind mit der GWW abgestimmt und für den Sempel denkbar.



- **Radabstellanlagen**

Aktuell fehlt ein solches Angebot. Die meisten Häuser haben nur Keller, die über eine Treppe erreichbar sind. Die sogenannten „Felgenklemmer“ sollen durch Bügel ersetzt werden, die es ermöglichen, den Fahrradrahmen anzuschließen. Sonderräder wie Lastenräder und Räder mit Anhänger benötigen mehr Platz. Auch das wird in der Planung berücksichtigt werden. Die Fahrradabstellmöglichkeiten sollen witterungsgeschützt, eingangsnah und barrierefrei zugänglich sein.

- **Fahrradserviceangebote / Fahrradwerkstatt**

Gut vorstellbar ist eine Radreparaturstation und ein Schlauchautomat in der Quartiersmitte. Auch eine Fahrradwerkstatt, die Werkzeug bereitstellt, ist aktuell im Gespräch.

- **Lademöglichkeiten**

Zurzeit gibt es bereits Lademöglichkeiten im öffentlichen Raum angrenzend an das Quartier, die durch private Lademöglichkeiten für Mietende ergänzt werden sollen. Die Stadt Wiesbaden baut im ganzen Stadtgebiet Lademöglichkeiten aus und hat auch den Sempel im Blick. Das Thema Ertüchtigung des Energienetzes wird dabei mitgedacht und in der Planung berücksichtigt (Nachfrage eines Teilnehmenden). Gemeinsam mit den Stadtwerken wird das Netz so ausgebaut werden, dass die Kapazitäten ausreichen.

- **Handwagen**

Diese Maßnahme betrifft das Thema Liefern und Laden und soll den Warentransport auf der letzten Meile verbessern bzw. möglich machen. Geplant sind Trolleys zum Warentransport vom Auto oder der Haltestelle zur Wohnung. Die Trolleys sollen so gestaltet sein, dass sie auch im ÖPNV und im Auto transportiert werden können.

- **Paketstation / Kiosk mit Paketannahme**

Ziel dieser Maßnahme ist die Verringerung der Lieferfahrten im Quartier. Vorgeschlagen wird eine DHL-Paketstation zum Empfangen und Versenden von Paketen oder ein Kiosk für den Sempel mit Paketannahme.

- **Bike-Sharing-Angebote**

Im zentralen Stadtgebiet von Mainz und Wiesbaden sind solche Angebote bereits vorhanden. Mit der Maßnahme soll dieses Angebot für Bewohner:innen und Besucher:innen erweitert werden, um auch im Sempel die Nahmobilität zu stärken. Das Lastenradsharing ermöglicht den Transport von Einkäufen oder kleinen Kindern. Das Bikesharing bietet sich für Menschen ohne funktionsfähiges eigenes Fahrrad an.

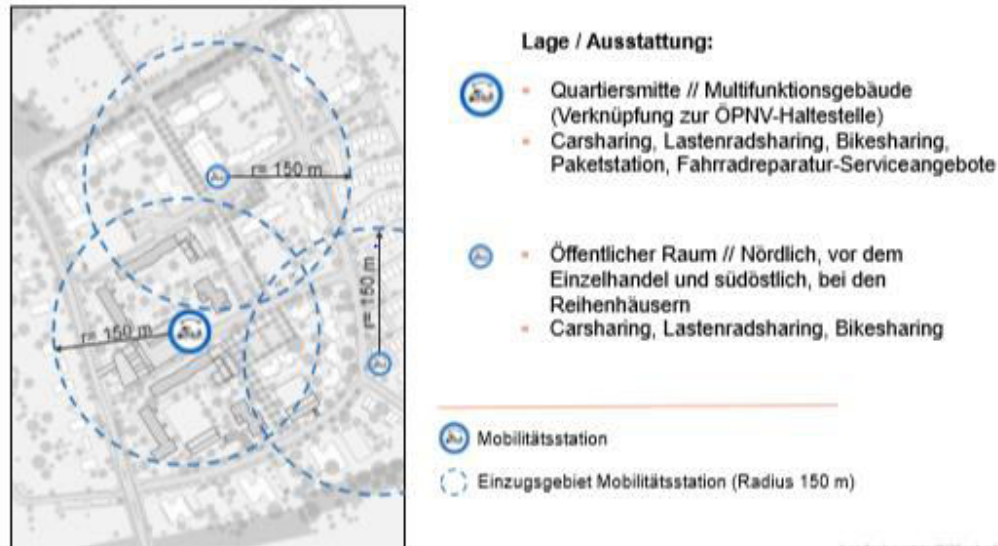
- **Car-Sharing-Angebote**

Es soll zukünftig ein Car-Sharing-Angebot im Quartier geben, das eine Alternative zum eigenen Auto bietet. Aktuell ist der Anbieter noch unklar.

- **Mobilitätsstation**

An diesen Stationen sollen alle Angebote gebündelt werden. Die Mobilitätsstationen fördern den Umweltverbund, indem sie einen Umstieg auf andere Verkehrsmittel ermöglichen.

Mögliche Standorte für solche Mobilitätsstationen sind in der Karte ersichtlich:



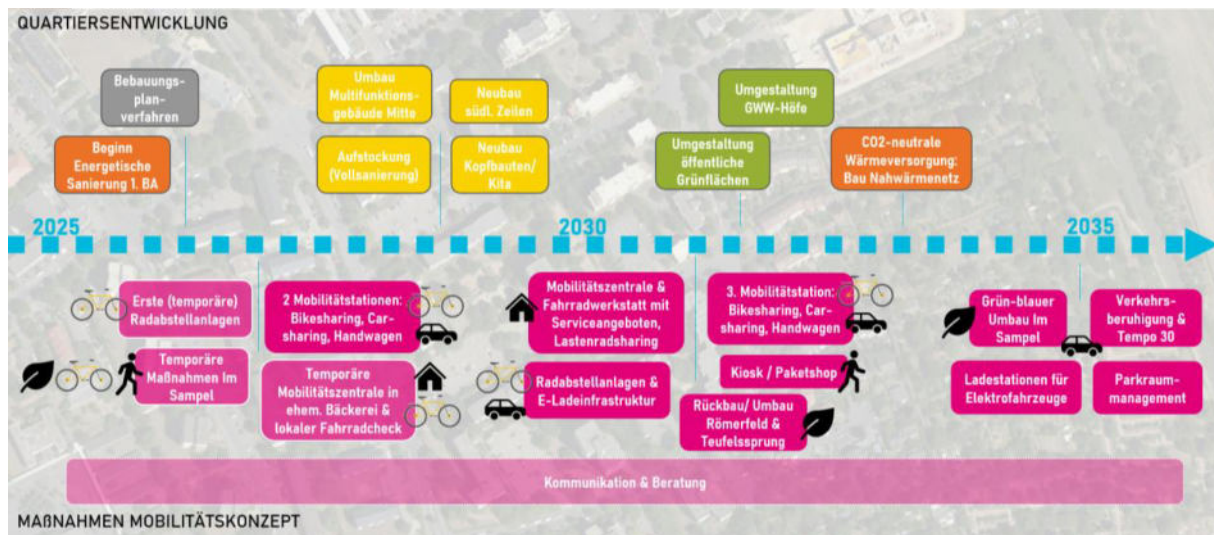
Eine Hauptstation soll es in der Quartiersmitte im Multifunktionsgebäude (ehemaliges Parkdeck der GWW mit Zufahrt von der Uthmannstraße aus) in der Parkierungsanlage geben, damit die Station auch gegen Vandalismus geschützt ist. Nördlich und südlich davon sind zwei weitere Stationen im öffentlichen Raum mit einer kleineren Auswahl denkbar, so dass eine gute Abdeckung der Fläche gegeben ist. Aus diesem Grund befindet sich ein Standort auch an der Straße im Sampel im Übergang zu den Reihenhäusern.

▪ **Mobilitätsmanagement**

Die Maßnahme Mobilitätsmanagement zeigt, wie die Maßnahmen zur Mobilität kommuniziert werden sollen. Geplant ist eine Mobilitätszentrale mit Beratungen zu Mobilitätsthemen in Zusammenarbeit mit dem geplanten Quartiersmanagement der GWW, um den Zugang so niedrigschwellig wie möglich zu halten. Daneben gibt es weitere Maßnahmen zur Information und Kommunikation wie z.B. Informationsbroschüren. Ein weiteres Element können Aktionstage für nachhaltige Mobilität sein, an denen z.B. alle Angebote getestet werden können.

Quartiersentwicklung in Schritten

Frau Kucera erklärt, dass die Quartiersentwicklung in kleinen Schritten und über einen längeren Zeitraum erfolgen wird. Die Umsetzung der Maßnahmen braucht Zeit und soll gemeinsam und im Austausch mit den Bewohner:innen realisiert werden.

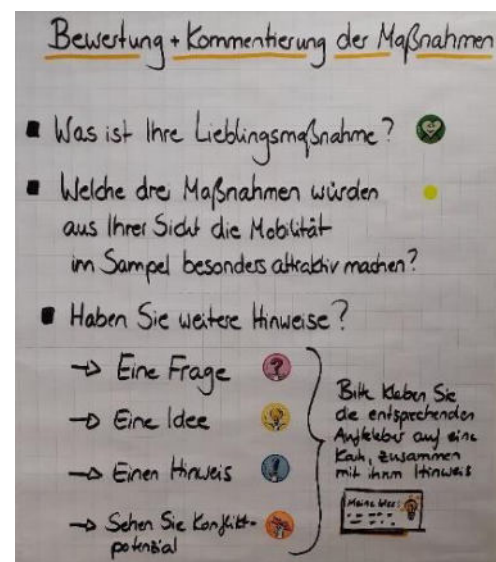


Der Zeitstrahl macht deutlich, dass der Prozess ganz am Anfang steht (ganz links) und die Veränderungen Schritt für Schritt erfolgen werden. Es wird nicht immer möglich sein, große Maßnahmen direkt umzusetzen, so dass geplant ist, in den nächsten Jahren bereits temporäre Maßnahmen anzubieten, z.B. Fahrradabstellmöglichkeiten oder Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung. So lassen sich sukzessive gemäß der Rahmenplanung die einzelnen Maßnahmen im Bereich Mobilität realisieren. Es wird dabei versucht, eng mit den Bewohner:innen zu kommunizieren und sich auszutauschen und deren Ideen und Ergänzungen mit einzubeziehen. Ziel ist es, die Bewohner:innen bei den Veränderungen mitzunehmen.

Frage: Gibt es eine Vorstellung davon, wie sich die Altersstruktur im Quartier entwickeln wird und kann man das im Zusammenhang mit der Gesamtplanung planen?

Es liegen statistische Daten über die Bewohnerschaft des Sempel vor. Aktuell leben hier viele ältere Menschen und Familien. Ein wichtiges Ziel bei der Planung ist es, den Bewohner:innen durch verschiedenen Angebote (z.B. größere Wohnungen, barrierefreies Wohnen, Kleinstwohnungen) zu ermöglichen, dass diese im Quartier wohnen bleiben können. Das wirkt sich dann auch auf die Bevölkerungsentwicklung aus. Somit lässt sich die Zusammensetzung der Altersstruktur nicht planen, doch man kann versuchen über entsprechende Rahmenbedingungen Möglichkeiten zu schaffen, eine gute Nachbarschaft von vielen Generationen zu fördern.

In der Pause haben die Teilnehmenden die Möglichkeit, die Maßnahmen zu bewerten und zu kommentieren (s. Abbildung). Daneben stehen auch die Expert:innen für Gespräche und Fragen zur Verfügung.



4. Austausch zu den Maßnahmen



Die Fahrradstraße wird von den Teilnehmenden als sehr positiv bewertet. Sie ist unabhängig von der Quartiersentwicklungsplanung der Stadt Wiesbaden.

Hinweise der Teilnehmenden auf den Zetteln:

„Zeithorizont ist zu lang“. Das Planungsteam weist darauf hin, dass es auch frühzeitige temporäre Maßnahmen geben wird.

„Thema: Sozialer Sprengstoff – Angst der Sempelbewohner bei reichlich Zuwachs. Wie gegensteuern?“ Herr Kirchner erklärt, dass verschiedene Wohnungsangebote geschaffen werden sollen, um andere Zielgruppen anzusprechen und eine größere Durchmischung zu erreichen.

„Maßnahmen müssen schnell angegangen werden → Steigerung der Attraktivität, bessere Durchmischung.“

„Beleuchtung öffentlicher Fußwege sollte optimiert werden (heute zu dunkel).“ Herr Lörsh erklärt, dass dieses Thema bei der Werkstatt in zwei Wochen zum Thema Freiraum aufgegriffen werden wird. Außerdem ist das Planungsamt mit dem Präventionsrat darüber im Austausch. Es wurde bereits das Heckenlabyrinth zurückgeschnitten und die GWW hat verschiedene Bereiche an Spielplätzen beschnitten, um dort Angsträume zu vermeiden.

„Die Parkplätze an den Straßen durch die Multikonzepte teilweise ersetzen, Leih-Räder, Ladestationen.“

„Hilfsangebote für Senioren: Einkaufshilfe, Haushaltshilfe / mobile Friseure → wo parken?“ Die Frage, wie gewährleistet wird, dass Dienstleister ins Quartier kommen, wird in die Planung mit einfließen.

„Markierungen 30 mehrmals auf den Boden im Sempel.“ Die Markierungen zum Tempo 30 könnten sofort umgesetzt werden, um der verwirrenden Beschilderung entgegenzuwirken.

„Die bereits aufgepflasterte Kurve sicherer machen, Beschilderung, längere Pflasterfläche.“ Die sichere Gestaltung der Kurve im Sempel wird besondere Aufmerksamkeit bekommen.

„Radwegführung (Uthmannstraße) an der Bushaltestelle?!“ Herr Lörsh erläutert, dass mit dem neuem Multifunktionsgebäude und der Verlegung der Haltestelle die Situation neu gestaltet werden wird und die Probleme damit beseitigt werden. Das Multifunktionsgebäude ist eine Maßnahme, die früh innerhalb der Umsetzungsphase angegangen werden wird.

Die Lieblingsmaßnahmen der Teilnehmenden sind das Fahrradserviceangebot, die Paketstation sowie die Mobilitätsstationen. Insgesamt erscheinen alle Maßnahmen als sinnvoll und die Teilnehmenden begrüßen besonders die Fahrradmaßnahmen.

5. Ausblick und nächste Schritte

Alle Interessierten sind herzlich dazu eingeladen, sich im Rahmen der folgenden Veranstaltungen weiter an der Quartiersentwicklung zu beteiligen:

Planungswerkstatt Freiraum:

- Öffentliche Grünflächen, Freitag 22.03.2024, 17:30 – 20:30 Uhr
- GWW-Höfe (für GWW-Mieter:innen), Samstag, 23.03.2024, 14 – 17 Uhr

Die Ergebnisse aus der Werkstattreihe fließen in die weitere Quartiersentwicklungskonzeption ein. Für den Sommer 2024 ist eine Fortsetzung des „Sampel-Dialogs“ geplant.

Die Stadt Wiesbaden, die GWW und alle Mitglieder des Projektteams danken den Anwesenden für ihre rege Teilnahme und interessierten Fragen.

Auf der Homepage des Experimentierraums „Im Sampel“ kann unter folgendem Link die Präsentation der Werkstatt heruntergeladen werden :

<https://dein.wiesbaden.de/ecm-politik/wiesbaden/de/process/58508/singleContent/252>



Fotos: Monika Walther (S. 1, 6, 10 und S. 15), Katja Klein (S.3)