

# Instrumente für eine nachhaltige Mobilitäts- und Siedlungsentwicklung am Beispiel des Modellquartiers Lincoln-Siedlung in der Wissenschaftsstadt Darmstadt







Fachforum: Innenentwicklung Dreifach Nutzen!

02.09.2021







Instrumente für eine nachhaltige Mobilitäts- und Siedlungsentwicklung am Beispiel des Modellquartiers Lincoln-Siedlung in der Wissenschaftsstadt Darmstadt







Fachforum: Innenentwicklung Dreifach Nutzen! 02.09.2021



#### **Aktueller Stand**

#### Herausforderung

 Bevölkerungszuwachs (+25 Tsd. EW bis 2030) muss von Zunahme des Kfz-Verkehrs entkoppelt werden

#### Ziel

- Hohe Lebens- und Aufenthaltsqualität durch Reduktion der Infrastrukturen für den MIV
- Multimodalität: Nutzung des jeweils für einen Weg geeignetsten Verkehrsmittels statt Fixierung auf eine Verkehrsart ("Nutzen statt Besitzen")





# Leitlinien Mobilitätskonzept

Reduzierung der Privat-PKW

Veränderung des Modelsplits

Parkraum effizient nutzen

Mobilitätsalternativen

Mobilitätsmittel teilen

Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum

Nutzungsmischung

Prima Klima für alle

Kurze Wege im Quartier



#### Lage und Fakten

#### **Lincoln-Siedlung:**

bis zu 5.000 EinwohnerInnen in 2.000 WE

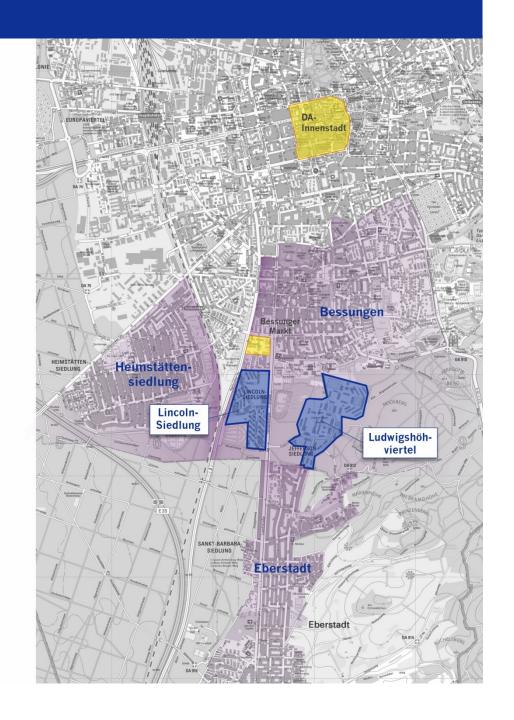
#### **Ludwigshöhviertel**:

ca. 3.000 EinwohnerInnen in 1.300 WE

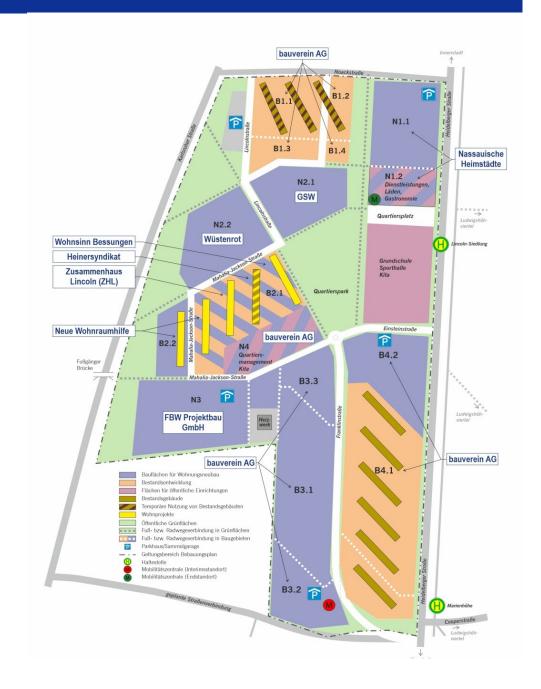
Flächengröße: insgesamt ca. 60 ha

#### Günstige Rahmenbedingungen

- Stadtrandlage trotzdem zentrumsnah
- Verkehrsangebote des ÖPNV
- Neue Bewohnerschaft
- Soziale Infrastruktur vor Ort (Kitas, Grundschule)
- Nahversorger
- Freizeit- und Sportangebote



# **Lincoln-Siedlung**



# **Lincoln-Siedlung**

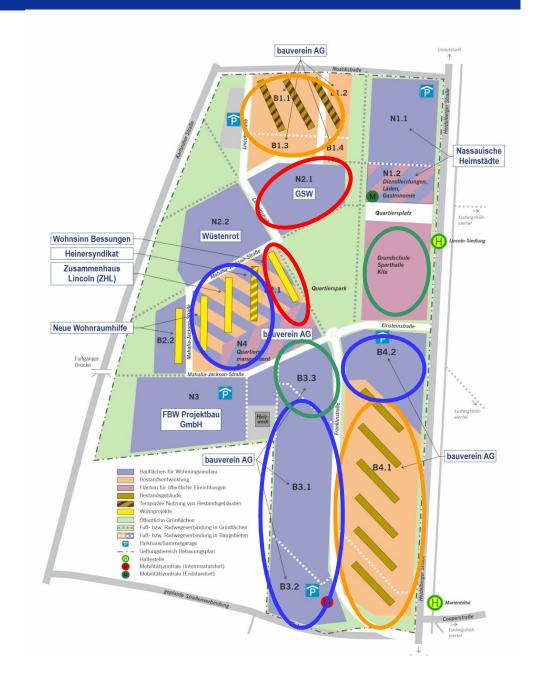
2014 + 2016

2019

\_\_\_\_\_ 2020

\_\_\_\_\_ 2021

Derzeit lebt knapp die Hälfte der zukünftigen Bewohnerschaft in Lincoln: 2.283 (Stand 31.03.2021)

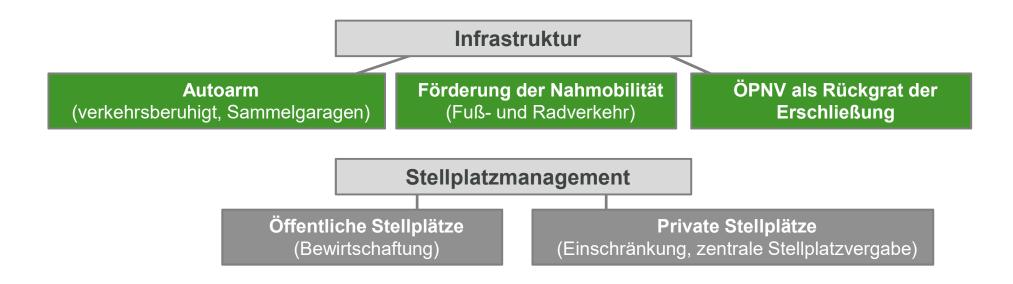


Infrastruktur

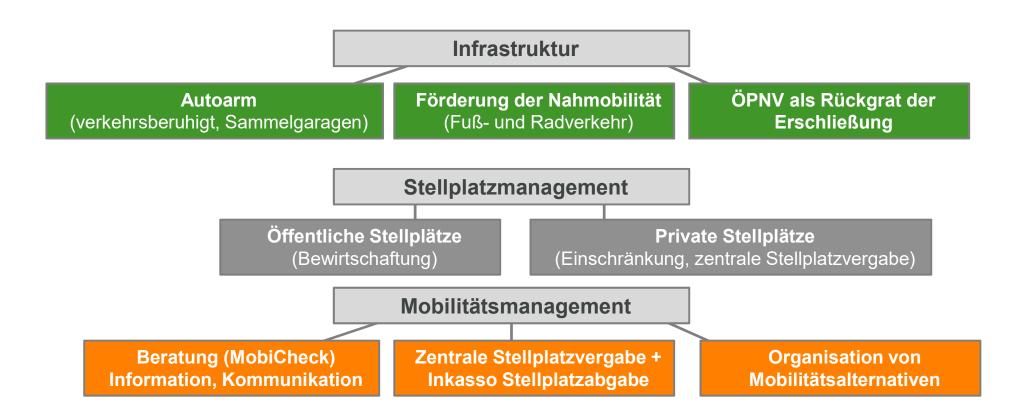
Autoarm (verkehrsberuhigt, Sammelgaragen)

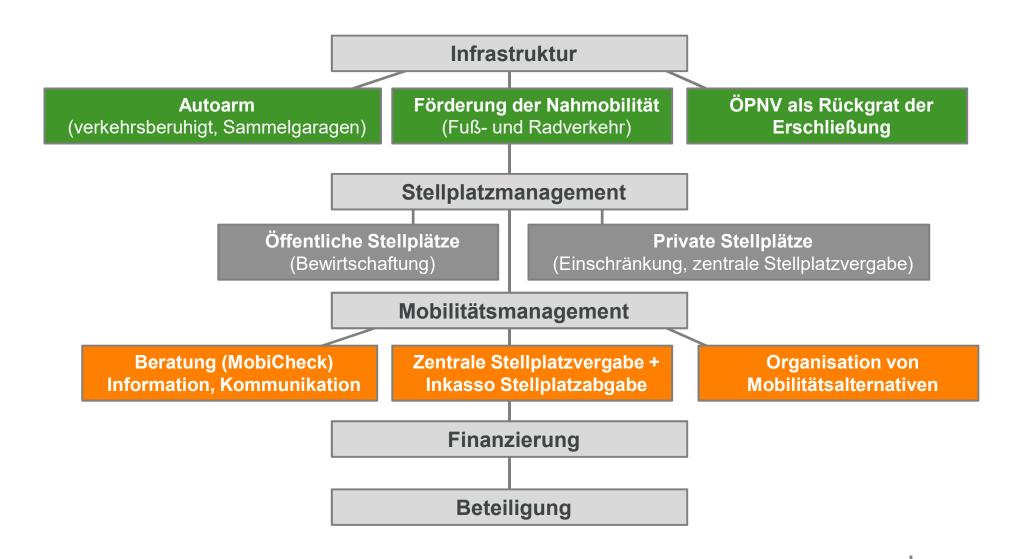
Förderung der Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr)

ÖPNV als Rückgrat der Erschließung



ī.





#### Infrastruktur

- Flächensparsame Erschließung für Kfz-Verkehr bei verkehrsberuhigtem Ausbau / Gestaltung
- Dichtes Netz für den Fuß- und Radverkehr mit sicheren Anschlüssen, insbesondere über Hauptverkehrsstraßen
- Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur zwischen Quartier und Innenstadt bzw. den Nachbarstadtteilen sowie an den Zielen
- Erhöhtes Angebot an hochwertigen Fahrradabstellanlagen privat (2,4 SP/WE) und öffentlich
- Verdichtung des ÖPNV-Angebots durch eine neue Haltestelle "Lincoln"
- Sharing-Angebote im Quartier mit mehreren Stationen (Car- und Bike-Sharing, E-Carpooling) sowie Lastenradverleihsysteme
- Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge (privat und öffentlich)





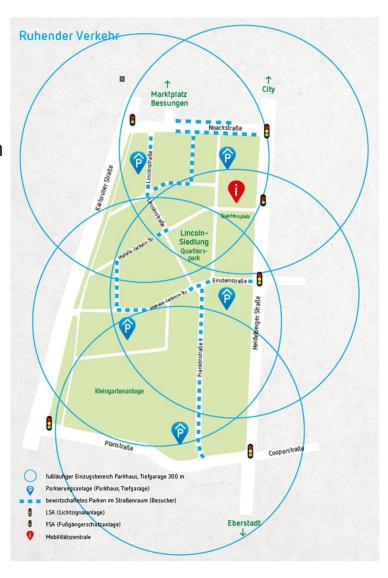






# Stellplatzangebot und -organisation (PUSH-Maßnahmen)

- Einschränkungs- und Verzichtssatzung: Vorgabe zur
  - Herstellung von min./max. 0,65 SP je WE
  - Verteilung der Stellplätze (0,15 SP / WE wohnungsnah, 0,5 SP /WE in Sammelgaragen mit max. Entfernung von 300 m)
- Sammelgaragen sind dezentral angeordnet (B-Plan)
- Entkoppelung Wohnen und Parken, nur Anmietung möglich ("Nur wer einen Stellpatz benötigt, zahlt")
- Zentrale Stellplatzvergabe (seit 2018)
- Stellplätze für BesucherInnen im öffentlichen Raum ca. 10%
- Parkraumbewirtschaftung (seit 2018)
- E-Ladeinfrastruktur privat und öffentlich

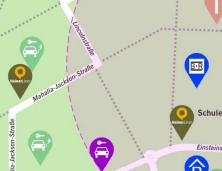


# Mobilitätsangebote (PULL-Maßnahmen)

















e-Carpooling (in Planung)

Bike-Sharing

Lastenradvermietsystem "Sigo" Lastenradverleihsystem "Heinerbike"



Mobilitätszentrale

Mobilitätszentrale ab 2023 (in Planung)
On-Demand-Shuttle "HeinerLiner"



LSA (Lichtsignalanlage) (in Planung)

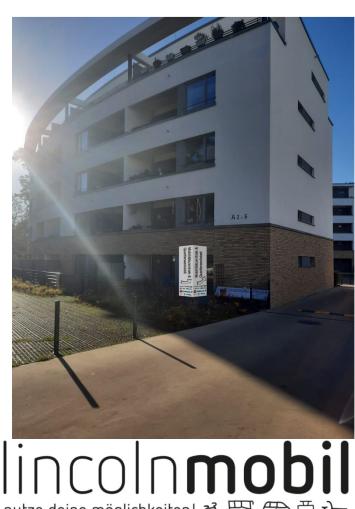






# Aufgaben des Mobilitätsmanagements

- Ansprechpartner vor Ort in der Mobilitätszentrale für alle Fragen rund um Mobilität für Stakeholder, Bewohner- und Bauherrenschaft
- Mobilitätsberatung "MobiCheck"
- Zentrale Stellplatzvergabe
- Koordinierung, Optimierung, Finanzierung und Weiterentwicklung der unterschiedlichen Mobilitätsangebote und Services
- Marktbeobachtung bzgl. neuer Angebote zur Erweiterung des Portfolios
- Verkauf von Zeitkarten
- Durchführung von Bürgerbeteiligung zum Thema Mobilität
- Evaluierung des Mobilitätskonzepts
- Freischalten von Carsharing und E-Carpooling





# **Beteiligung**











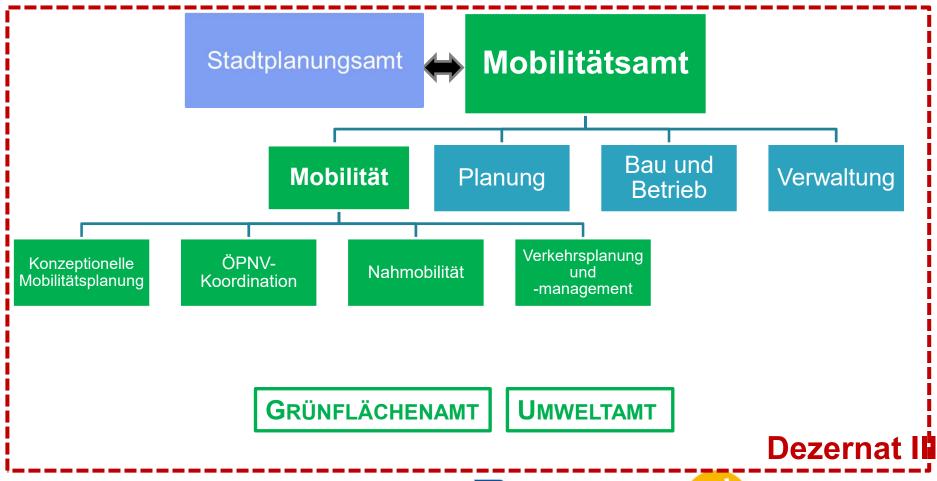








# Anpassung der Verwaltungsstrukturen











Wissenschaftsstadt Darmstadt



#### **Erkenntnisse**



# Handlungsempfehlungen

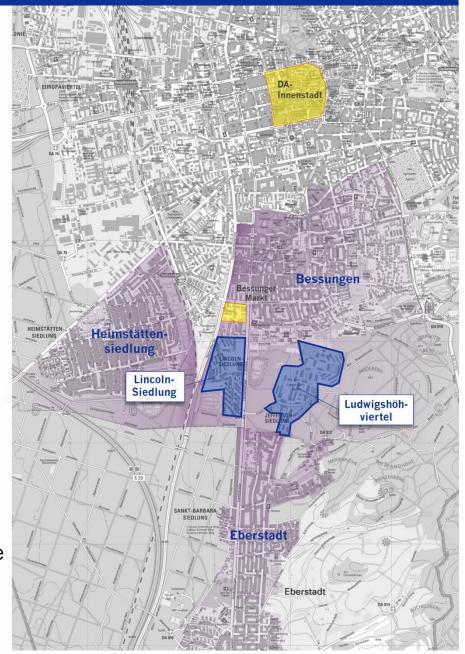
- Frühzeitige Integration aller am Planungsprozess beteiligten Akteure
- Fahrradabstellanlagen: Verpflichtung zur Mindestanzahl, Verortung und Qualitätsanforderungen
- Offene Informations- und Kommunikationskultur
- Vereinfachte Umsetzung nachhaltiger Mobilitätskonzepte (z.B. durch separate Organisationseinheit/ Mobilitätsdienstleister ("Alles aus einer Hand"))
- Flächendeckende Parkraumbewirtschaftung von Beginn an
- Förderung stellplatzreduzierter Strukturen/ Vorgaben (z.B. Stellplatz(einschränkungs)satzung)
- Betrieb der Sammelgaragen kann Teil des Mobilitätsmanagements sein (vorteilhaft, wenn Sammelgaragen in städtischer Hand sind) (kann nicht von den anderen Aufgaben getrennt werden)
- Langfristige Finanzierung des Mobilitätsmanagements über die Einnahmen aus der Stellplatzvermietung
- Frühzeitige und dauerhafte Verfügbarkeit der Mobilitätsangebote
- Begleitung des Umsetzungsprozesses und Evaluation



#### **Zentrale Bestandteile**

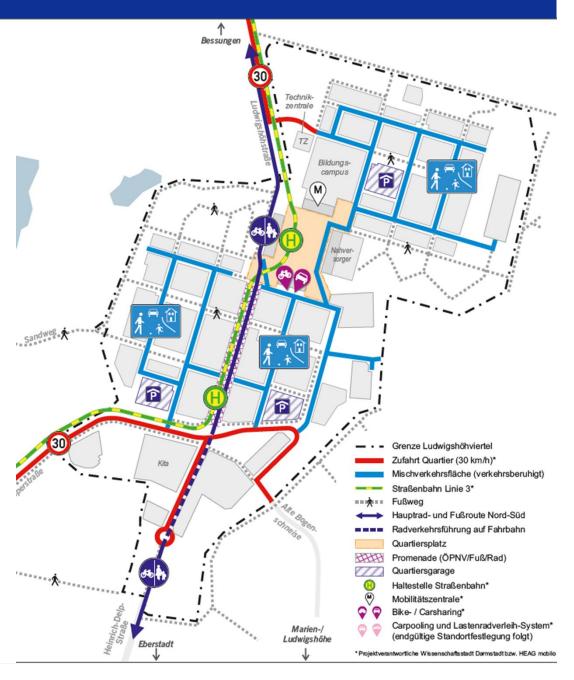
- Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (u. a. flächendeckende Verkehrsberuhigung),
- Bereitstellung alternativer
   Mobilitätsangebote (z. B. Carsharing, Bikesharing, E-Carpooling)
- verringerter Stellplatzschlüssel für Pkw (0,5 bis 0,65 SP/WE)
- erhöhter Schlüssel für
   Fahrradabstellanlagen (mind. 2,5 SP/WE)
- Parkraummanagement
- Mobilitätsmanagement vor Ort

Die Nahmobilität wird durch attraktives Angebot von EZH, Gastronomie, Dienstleitungen, Bildungseinrichtungen, sowie eines Nahversorger vor Ort gefördert.



#### Unterschiede zu Lincoln

- Herstellung von 0,5-0,65 Kfz-SP/ WE
- Sammelgaragen bleiben städtisch
- Zentrale Stellplatzvergabe
  - Durch das Mobilitätsmanagement in den Sammelgaragen (0,5 SP/WE)
  - Durch den Eigentümer bei den wohnungsnahen Stellplätzen (0,15 SP/WE)
- Baugrundstücke dürfen nicht als alternative Parkflächen zu Verfügung stehen
- Entwicklung neuer
   Mobilitätsservices für die
   Bewohnerschaft
   (z.B. Lieferdienste,
   Paketannahmen etc.)



# Quartier Mobil II | Darmstadt Abstimmung | 28.07.2021 4 Übertragbarkeit auf Bestandsquartiere

#### **QuartierMobil 2:**

Persistenzen und Dynamiken urbaner Mobilität – Strategien zur Zukunft des städtischen Parkens sowie alternativer Mobilitätsangebote



- Übertragbarkeit der Erkenntnisse aus der Planungs- und Umsetzungsphase in Lincoln auf weitere Bestandsquartiere
- Auswahl von vier unterschiedlichen Quartieren (/Quartierstypen)
- Einrichtung einer Steuerungsgruppe "urbane Mobilität" zur Begleitung des Umsetzungsprozesses
  - Ausweitung Parkraumbewirtschaftung
  - Etablierung alternativer Mobilitätsangebote
- Partizipative Workshops mit Bewohnendenschaft
- Kontinuierliche Kommunikations- und Öffentlichkeitsarbeit (z.B. Fahrradaktionstage, Markt der Möglichkeiten usw.)

GEFÖRDERT VOM

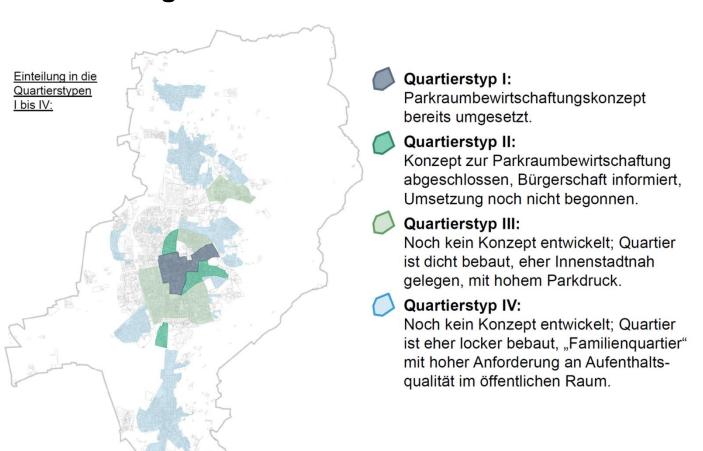




#### **QuartierMobil 2:**

Persistenzen und Dynamiken urbaner Mobilität – Strategien zur Zukunft des städtischen Parkens sowie alternativer Mobilitätsangebote





Quelle: Steteplanung

GEFÖRDERT VOM





# Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Astrid Samaan Mobilitätsamt Darmstadt Abteilungsleiterin Mobilität

Tel: 06151 13 2820

Email: astrid.samaan@darmstadt.de

