

lincolnsiedlung

Mobilitätskonzept



Modell-Quartier für eine nachhaltige Stadt- und Verkehrsentwicklung in der Wissenschaftsstadt Darmstadt

Wissenschaftsstadt
Darmstadt



02	Impressum
03	Editorial
04	Darmstadt: Auf dem Weg in die Mobilität der Zukunft
06	Das Quartier Lincoln-Siedlung
07	Lage und Umfeld
08	Rahmenplan Konversionsflächen
09	Städtebauliches Entwicklungskonzept
10	Das Mobilitätskonzept
12	Motorisierter Individualverkehr (MIV)
14	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) und Sharing-Angebote
16	Rad- und Fußverkehr
18	Ruhender Verkehr
20	Mobilitätsmanagement
21	Beteiligung der Bevölkerung
22	Die Umsetzung
23	Akteure
24	Instrumente, Bebauungsplan S 25 „Lincoln-Siedlung“
25	Einschränkungs- und Verzichtssatzung
26	Städtebaulicher Vertrag und Durchführungsvertrag
28	Forschung und Förderung
30	Ausblick – die Lincoln-Siedlung als Modellquartier

Impressum

Herausgeberin: Wissenschaftsstadt Darmstadt | Stadtplanungsamt Darmstadt
 Mobilität und öffentlicher Raum | Bessunger Straße 125 | 64295 Darmstadt
 Telefon 06151 13-2820 | Telefax 06151 13-3719
 E-Mail mobilitaet@darmstadt.de | Internet www.darmstadt.de
Konzept und Texte: Stadtplanungsamt Darmstadt, Abt. Mobilität und Städteplanung,
 Büro für Stadt- und Verkehrsplanung, Darmstadt
Lektorat: Agentur Spu.K, Bonn
Gestaltung und Realisierung: Bohm und Nonnen, Darmstadt
Titelbild: Barry Diomedea / Alamy Stock Photo
Fotografien: Bauverein, Stadtplanungsamt Mobilität, Jakob Nonnen
Druck: DRACH Print Media GmbH
 Alle Beiträge sind urheberrechtlich geschützt.



Liebe Leserinnen und Leser,

es freut mich, dass Sie sich für die Lincoln-Siedlung mit ihrem innovativen Mobilitätskonzept interessieren. Die im Süden unserer Stadt gelegene Konversionsfläche, auf der 2.000 Wohnungen entstehen, ist zum einen ein wesentlicher Baustein bei der Schaffung von bezahlbarem Wohnraum in Darmstadt. Zum anderen ist die Lincoln-Siedlung von vornherein mit einem zukunftsweisenden innovativen Mobilitätskonzept geplant. Denn mit der wachsenden Bevölkerung steigen auch der Verkehr und damit die Umweltbelastungen. Unsere nicht mehr verbreiterbaren Straßenräume können eine Zunahme von Verkehren nur bewältigen, wenn wir Fahrten mit dem Auto auf Bus, Bahn, Rad und Fuß verlagern. Wenn wir also mobil bleiben wollen, brauchen wir eine Verkehrswende. Für das integrierte Mobilitätskonzept der Lincoln-Siedlung wurde die Wissenschaftsstadt Darmstadt mit dem „Deutschen Verkehrsplanungspreis 2018“ ausgezeichnet. Das ist ein Meilenstein in der verkehrspolitischen Geschichte unserer Stadt und hat Leuchtturmcharakter in der gesamten Region und darüber hinaus.

Wie wir heute aus der Forschung wissen, ist für die individuelle Verkehrsmittelwahl die Angebotssituation am Wohnort maßgeblich. 80 % aller unserer Wege starten oder enden dort. Deshalb unterbreiten wir den Bewohnerinnen und Bewohnern von Anfang an ein aus vielen Modulen bestehendes Mobilitätsangebot, das die Wahl nachhaltiger Verkehrsmittel erleichtert und einen Privat-Pkw möglichst überflüssig macht.

Dazu tragen verschiedenste infrastrukturelle Maßnahmen bei, aber auch ein damit einhergehendes Beratungsangebot, durch das wir gemeinsam mit unserem Partner HEAG mobilo völlig neue Wege im Mobilitätsmanagement beschreiten: Alle Bewohnerinnen und Bewohner der Lincoln-Siedlung haben mit einem kostenlosen „MobiCheck“ die Gelegenheit, ihre individuellen alltäglichen Wege hinsichtlich Kosten- und Zeitaufwand analysieren zu lassen und zu erfahren, wie sie ihre Wege möglicherweise günstiger und auch praktischer zurücklegen können. Damit leisten sie auch einen Beitrag zur Luft- und Aufenthaltsqualität im eigenen Quartier und in der Gesamtstadt.

In dieser Broschüre haben wir sämtliche Aspekte des innovativen Mobilitätskonzepts der Lincoln-Siedlung übersichtlich und detailliert für Sie zusammengestellt. Ich wünsche Ihnen eine anregende Lektüre und möchte Sie dazu einladen, zu dieser zukunftsweisenden Entwicklung unserer Stadt aktiv beizutragen, indem Sie sich bei jedem Weg bewusst für das geeignetste Verkehrsmittel entscheiden. Es lohnt sich – für jede und jeden Einzelnen und uns alle.

Mit herzlichen Grüßen

Barbara Boczek

Dr. Barbara Boczek
 Bau- und Verkehrsdezernentin der Stadt Darmstadt



Darmstadt: Auf dem Weg in die Mobilität der Zukunft

Stadtentwicklung in Darmstadt

Die Wissenschaftsstadt Darmstadt ist eine wachsende Stadt. In den letzten 10 Jahren ist die Bevölkerung um 20.000 Menschen auf 160.000 angestiegen. Auch in den kommenden Jahren wird für die Stadt mit ihren wissensintensiven Industrien und Dienstleistungen, in denen sich junge Erwachsene – meist hochqualifizierte Beschäftigte – ansiedeln, ein stetiges Bevölkerungswachstum prognostiziert. So wird bis 2035 von einem zusätzlichen Wohnungsbedarf in Höhe von 18.000 Wohneinheiten ausgegangen.

Die hierfür notwendigen städtebaulichen Entwicklungspotenziale sind allerdings begrenzt: Aufgrund der Siedlungsbeschränkungen im Norden (Seveso-III-Richtlinie und Flughafenentwicklung) und vielfacher naturräumlicher Restriktionen im übrigen Stadtgebiet (Stichwort: Stadt im Walde) sind kaum Wachstumsmöglichkeiten im Außenbereich vorhanden. Die künftigen Entwicklungen werden daher innerhalb der bestehenden Siedlungsfläche stattfinden müssen. Flächennutzung und Stadtbau sind somit Schwerpunkte und zentrale Aufgabe der Stadtentwicklung in Darmstadt.

Hierfür stehen u.a. 122 ha Konversionsflächen in städtebaulich integrierten Lagen zur Verfügung. Ziel des begonnenen Konversionsprozesses ist eine möglichst bedarfsgerechte und nachhaltige Flächenentwicklung – für Wohnen und Gewerbe gleichermaßen.

Zu diesen Flächen gehören die ehemaligen US-Housing-Areas Lincoln-Siedlung und Cambrai-Fritsch-/Jefferson-Siedlung. Die städtebaulichen Zielvorgaben für diese drei im Süden des Stadtteils Bessungen liegenden Areale wurden im Rahmenplan Bessungen-Süd festgehalten.

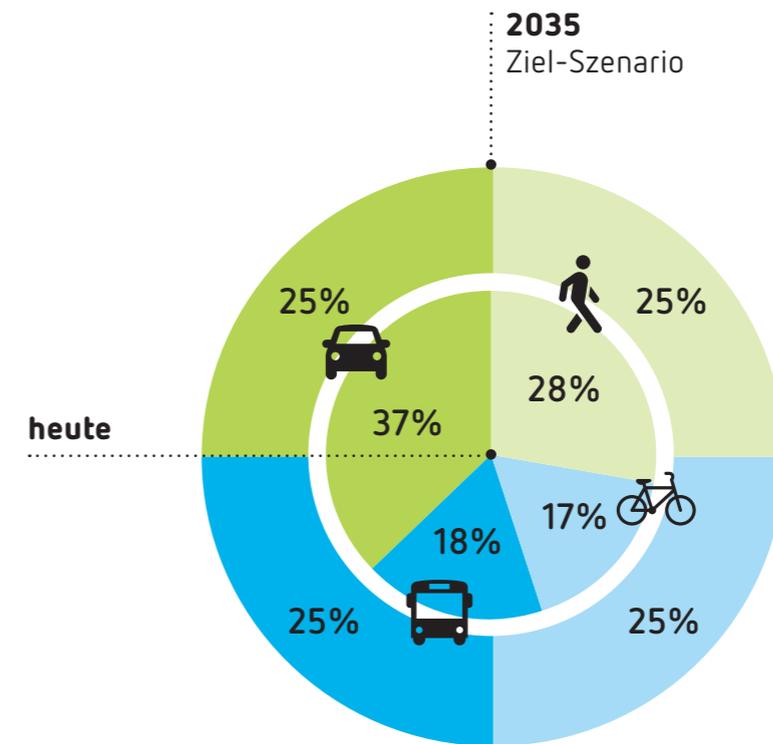
Mobilitätsverhalten und Motorisierung der Darmstädter Bevölkerung

Im Vergleich zum Bundesdurchschnitt ist in der Wissenschaftsstadt Darmstadt – wie in vielen studentisch geprägten Städten dieser Größenordnung – der Anteil des Umweltverbundes am Modal Split (also der Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel) höher als der des motorisierten Individualverkehrs (MIV), (siehe Abbildung rechts, im Innenkreis). Während der Pkw auf knapp 37 % aller Wege das Verkehrsmittel der Wahl ist, werden die umweltfreundlichen Verkehrsmittel Busse und Bahnen zu 18 %, das Fahrrad zu 17 % und die eigenen Füße zu 28 % im Alltag genutzt. Der vergleichsweise hohe Anteil des Fuß- und Radverkehrs verdeutlicht dabei die intakte, kompakte Stadtstruktur mit der guten Erreichbarkeit der alltäglichen Ziele.

Die vergleichsweise geringere Autonutzung spiegelt sich auch in der Motorisierung wider. So liegt der Anteil der Haushalte ohne Pkw bei 17 %, der Anteil an Haushalten mit 2 und mehr Pkw bei 22 % (Quelle: SrV 2013).

Auch bei dem derzeit in Aufstellung befindlichen Masterplan DA 2030+ liegt der Fokus auf der Förderung des Umweltverbundes. Mit dem Anspruch, das Wachstum der Stadt ohne erhöhtes Aufkommen an Autoverkehr zu gestalten, ist eine deutliche Veränderung des Modal-Split verbunden. (siehe Abbildung rechts, im Außenkreis). Auf dem Weg zur Verkehrswende gilt es, durch Infrastruktur- und Managementmaßnahmen die Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu fördern sowie neue Mobilitätskulturen (z.B. Sharing-Community) zu entwickeln und zu etablieren.

Modal Split heute und in Zukunft



Klimaschutz und Emissionen

Trotz der vergleichsweise geringen Auto-Nutzung der Darmstädter Bevölkerung im Alltag werden in der Stadt Emissionsgrenzwerte, insbesondere die NO_2 -Grenzwerte, regelmäßig überschritten. Ursache hierfür ist u. a. der hohe Anteil an Kfz-Pendlern, die täglich ihren Arbeits- oder Ausbildungsplatz in Darmstadt aufsuchen oder zum Einkaufen und für Freizeitaktivitäten mit dem Pkw in die Stadt kommen.

Wegen der deutlich erhöhten NO_2 -Belastungen hat die Deutsche Umwelthilfe ein Klageverfahren eingeleitet, das u.a. ein Fahrverbot für Dieselfahrzeuge vorsieht. Das möchte die Wissenschaftsstadt Darmstadt vermeiden und setzt daher auch in der Verkehrsentwicklung auf Nachhaltigkeit. So sollen in die Region die Alternativen zur Kfz-Nutzung deutlich ausgebaut und die Mobilität innerhalb der Stadt über diverse Managementmaßnahmen und alternative Angebote gesteuert werden. (z.B. Parkraumbewirtschaftung, Erweiterung von Car- und Bike-Sharing-Angeboten etc.).

Trends

Mit dieser Entwicklungsstrategie trägt die Stadt Darmstadt dem Trend zum sogenannten multi-modalen Mobilitätsverhalten Rechnung. Denn vor allem in (Groß-) Städten und Ballungsräumen leben die Menschen nach dem Credo „Nutzen statt besitzen“ – das Privatauto verliert als Statussymbol immer öfter an Bedeutung. Car-Sharing-Anbieter breiten sich immer weiter in den Städten aus und finden sich neuerdings auch im Ring der Städte und Kommunen im suburbanen Raum bzw. in den Mittelstädten der Metropolräume (z.B. Roßdorf oder Dieburg im Landkreis Darmstadt-Dieburg). Apps und neue „smarte“ Abo-Systeme erleichtern den Zugang zum ÖPNV und machen seine Nutzung attraktiver, ergänzt um die Integration des Fahrrads und radverkehrs-basierte Sharing-Systeme in den ÖPNV.

Das Quartier Lincoln- Siedlung

Hier entsteht lebenswerter Wohnraum für rund 5.000 Menschen – und den benötigt die beständig wachsende Wissenschaftsstadt Darmstadt dringend. Auf eine Minimierung des Kfz-Verkehrsaufkommens wurde bei der Planung des Quartiers mit einem Bündel an Maßnahmen von Anfang an gezielt hingewirkt.



Lage und Umfeld

Das Quartier Lincoln-Siedlung – eine von zwei benachbarten ehemaligen Militärf Flächen – liegt am südlichen Rand der Kernstadt in einer Entfernung von ca. 3 km zur Innenstadt sowie zum südlichen Stadtteil Eberstadt. Hier soll auf knapp 25 ha Wohnraum für bis zu 5.000 Menschen entstehen, einschließlich der Versorgungseinrichtungen wie Kindertagesstätten, Grundschule, soziale Einrichtungen und Spiel- und Erholungsflächen. Auch ein Nahversorger soll im Quartier angesiedelt werden.

Ein größeres Nahversorgungszentrum („Marktplatz Bessungen“) grenzt nördlich an die Lincoln-Siedlung an. Diverse Freizeitangebote befinden

sich im nahen Umfeld: Sportplätze, Radrennbahn, Tennisplätze sowie ausgedehnte Waldgebiete. Beste Voraussetzungen also für die „Stadt der kurzen Wege“.

Zur Innenstadt, zum Hauptbahnhof und in die Nachbarstadtteile bestehen direkte Straßenbahnverbindungen. Das Quartier ist in das kommunale und regionale Radverkehrsnetz eingebunden.

Das Quartier befindet sich zwischen den beiden stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen Heidelberger Straße und Karlsruher Straße, was eine gewisse Insellage impliziert, die mit geeigneten Maßnahmen überwunden werden soll.

Rahmenplan Konversionsflächen

2010 begann die Entwicklungsplanung für die Konversionsflächen, im gleichen Jahr entstand der „Integrierte Rahmenplan Bessungen Süd“ (Städtebau, Freiraum und Mobilität).

Im Zuge der Rahmenplanung wurde ein verkehrstechnisches Gutachten zu den verkehrlichen Auswirkungen der geplanten Entwicklung der Konversionsflächen erstellt. Das Ergebnis des Gutachtens: Der durch die Entwicklung erzeugte Kfz-Verkehr kann nach dem klassischen Mobilitätsmuster/Modal Split im bestehenden Straßennetz nicht leistungsfähig abgewickelt werden. Zudem entstünden unverträglich hohe Lärm- und Emissionsbelastungen. Da ein Neu- bzw. Ausbau der Straßeninfrastruktur nur eingeschränkt möglich ist, war zu entscheiden, ob weniger Wohneinheiten realisiert werden – was angesichts des Drucks auf den Wohnungsmarkt nicht gewollt war – oder wie das Kfz-Verkehrsaufkommen minimiert werden kann. Die Wissenschaftsstadt Darmstadt hat sich dafür entschieden, ein zwischen Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung abgestimmtes nachhaltiges Konzept umzusetzen und in der Lincoln-Siedlung den Zugang zu stadt- und umweltverträglichen Verkehrsmitteln als Alternative zum eigenen Auto zu erleichtern sowie die Wahlfreiheit des Verkehrsmittels in der Bewohnerschaft durch ein vielfältiges Mobilitätsangebot zu fördern.

Parallel zur Rahmenplanung begann ein intensiver Beteiligungsprozess, in dessen Verlauf zwei jeweils zweitägige Planungswerkstätten durchgeführt wurden. Vonseiten der Bürgerschaft (bis zu 200 Teilnehmende) wurden viele Anregungen für die Entwicklung der Flächen zu attraktiven Stadtquartieren eingebracht. Das Themenfeld „Mobilität und Vernetzung“ nahm hierbei einen breiten Raum ein. Es wurden gemeinsam Qualitätsziele formuliert als Grundlage für die von den Planungsbüros erarbeitete Rahmenplanung.



Städtebauliches Entwicklungskonzept

Das städtebauliche Entwicklungskonzept sieht vor, in allen für Wohnnutzung vorgesehenen Baufeldern Geschosswohnungen zu realisieren (4-6 Geschosse), wobei eine kleinteilige Mischung mit Sozialwohnungen (min. 15 %) sowie Angebote für besondere Wohnformen wie Wohngruppen, Seniorenwohnen, etc. (30 %) gewünscht sind.

Neben den Wohngebäuden entstehen mindestens zwei Kitas und eine Grundschule mit Turnhalle am Quartiersplatz – dies ist auch für Kinder jenseits der Lincoln-Siedlung attraktiv. Im benachbarten Quartier befindet sich mit der Lichtenbergschule bereits ein weiterführendes Gymnasium.

Den Freiräumen in der Lincoln-Siedlung kommt aufgrund der isolierten Lage des Quartiers zwischen den beiden Hauptverkehrsachsen eine besondere Bedeutung zu. Ein großzügiger Park in der Quartiersmitte (ca. 2 ha) greift vorhandene Grünstrukturen auf und schafft ein qualitativ hochwertiges

Freiraumangebot im Quartier. Eine weitere Funktion kommt dem Park als positives Identitätsmerkmal und Imageförderer für den neu entstehenden Stadtteil zu. Ergänzt wird die Freiflächenkonzeption um einen Grünzug entlang des Lärmschutzwalls an der Karlsruher Straße mit einem integrierten Jugendspielbereich.

Ein an die neue Grundschule angrenzender Quartiersplatz rundet das Angebot an Aufenthaltsräumen ab.

Durch die kurzen Wege zu diesen Einrichtungen bestehen damit günstige Rahmenbedingungen für ein auf Nachhaltigkeit ausgerichtetes Mobilitätskonzept und für eine dauerhaft stadtverträgliche Verkehrsentwicklung.

Für alle Baufelder – private und öffentliche gleichermaßen – werden städtebauliche Wettbewerbe durchgeführt, um eine durchgängig hohe Gestaltqualität zu sichern.

Das Mobilitäts- konzept

Um eine Minimierung des Kfz-Verkehrs und eine höhere Aufenthaltsqualität im öffentlichen Straßenraum zu erreichen, bedarf es eines integrierten Maßnahmenbündels. Hierzu gehört nicht zuletzt der intelligente Umgang mit Pkw-Stellplätzen im Wohnungsbau. Der Weg, der diesbezüglich bei der Planung der Lincoln-Siedlung eingeschlagen wurde, ist mittlerweile preisgekrönt – und könnte Schule machen.

Klug gemanagt – statt einfach nur „autogerecht“

Das klare Ergebnis des Verkehrsgutachtens zu den verkehrlichen Wirkungen der geplanten Entwicklung der Konversionsflächen sowie die gesetzlich erforderlichen Reduzierungen der verkehrsbedingten Luftschadstoffe (insbesondere der Stickoxide) sowie die Lärmemissionen erfordern ein zielgerichtetes Handeln beim Mobilitätskonzept für die Lincoln-Siedlung.

Das individuelle Mobilitätsverhalten wird wesentlich von der Qualität der am Wohnort verfügbaren Verkehrsmittel bestimmt: Rund 80 % aller Wege beginnen oder enden an der eigenen Wohnung. In Lincoln wurde daher ein multimodales Quartier entwickelt, in dem der Umweltverbund als Rückgrat der verkehrlichen Anbindung und Erschließung von Beginn an ausgebaut wurde und um Sharing-Angebote und Angebote zur Elektromobilität ergänzt wird.

Die Erschließung für den Kfz-Verkehr erfolgt flächensparend, Fuß- und Radverkehr werden durch vielfältige Angebote für Aufenthalt sowie in Form von Infrastruktur (z.B. Abstellanlagen) begünstigt. Zentraler Bestandteil des Mobilitätskonzepts ist ein konsequentes Parkraummanagement mit einer Entkopplung von Wohnen und Parken. Wer in das Quartier einzieht, verfügt nicht automatisch über einen Stellplatz, sondern kann sich bewerben („Nur wer einen Stellplatz benötigt, soll auch dafür zahlen!“). Dabei wurde der Umfang der herzustellenen Stellplätze über eine Stellplatzeinschränkungs- und Verzichtssatzung begrenzt.

Ein weiterer wichtiger Baustein des Mobilitätskonzepts ist ein umfassendes, im Quartier verortetes Mobilitätsmanagement von Beginn an, das die Umsetzung begleitet und Ansprechpartner für die verschiedenen Akteure im Quartier ist (Bewohnerschaft, Investoren, Anbieter von Service- und Mobilitätsdienstleistungen).



lincolnmobil
nutze deine möglichkeiten!



Motorisierter Individualverkehr (MIV)



Anbindung und Erschließung MIV

Die Lincoln-Siedlung ist über die Heidelberger Straße ans übergeordnete städtische und regionale Straßennetz angeschlossen. Eine neue Querspanne im Süden des Quartiers („Planstraße“ zwischen Heidelberger und Karlsruher Straße) wird die Heidelberger Straße und die neue angrenzende Wohnbebauung sowohl vom Verkehr als auch von Emissionen aus Richtung Eberstadt in den Nordwesten der Stadt (Arbeitsplätze) entlasten. Dadurch wird auch der zukünftige Kfz-Verkehr der Konversionsfläche Cambrai-Fritsch-/Jefferson-Siedlung in Richtung Süden/BAB aufgenommen werden.

Die Erschließung des Quartiers für den motorisierten Individualverkehr (MIV) erfolgt äußerst sparsam durch eine Nord-Süd-gerichtete, zweifach gebrochene Erschließungsachse mit Verbindungen zu den Anschlusspunkten. Von den Erschließungsstraßen bzw. Anliegerstraßen zweigen lediglich Wohnwege ab, die die Anfahbarkeit aller Gebäude und Plätze auch mit dem Kfz sicherstellen.

Alle Straßen sind verkehrsberuhigt ausgebildet, entweder als Tempo-30-Zone oder als verkehrsberuhigte Bereiche, um die Dominanz der Aufenthaltsfunktion des öffentlichen Straßenraums gegenüber der Verkehrsfunktion zu unterstreichen.

Der Quartiersplatz ist als autofreier Platz gestaltet. Die Erschließung und Andienung der Läden und Büros erfolgt nördlich des Baublocks über die Heidelberger Straße sowie über die Noackstraße. So wird sichergestellt, dass

- die geplante Grünachse (Bellevue) nicht von Kfz-Verkehr gekreuzt wird;
- der an der Haltestelle querende Fuß- und Radverkehr nicht durch Kfz-Verkehr gestört wird;
- eine Überlagerung der Fuß- und Radwegeachse im Bereich der Straßenbahnhaltestelle mit dem Kfz-Verkehr vermieden wird.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) und Sharing-Angebote



Anbindung und Erschließung ÖPNV

Die Anbindung der Lincoln-Siedlung mit öffentlichen Verkehrsmitteln erfolgt über die bestehende Straßenbahnverbindung von Arheilgen über Darmstadt-Mitte nach Eberstadt entlang der Heidelberger Straße. Mit drei Straßenbahnlinien ist bereits heute eine dichte Taktfolge gegeben. Zwei Haltestellen gewährleisten eine gute Anbindung und nehmen Bezug zum zentralen Quartiersplatz, wobei die neue Haltestelle „Lincoln“ bereits zu Beginn der Quartiersentwicklung realisiert worden ist.

Ergänzt werden soll die ÖPNV-Erschließung durch einen Quartiersbus (E-mobil und On-Demand-Service, ggfs. autonom fahrend), der auch die Erreichbarkeit des Nahversorgungszentrums „Bessunger Marktplatz“ gewährleistet und mit dem benachbarten neuen Quartier Cambrai-Fritsch-/Jefferson-Siedlung verbindet. Damit sollen insbesondere auch mobilitätseingeschränkten Personen kurze Wege zu den wichtigen Zielen im Quartier und in umliegende Stadtteile ermöglicht werden.

Mit diesen Angeboten wird die Lincoln-Siedlung flächendeckend mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen und eine ÖPNV-Verbindung zum Quartier Cambrai-Fritsch-/Jefferson-Siedlung hergestellt.

Die Verknüpfung von Angeboten (insbesondere Bike + Ride, Fahrradvermietssystem) mit dem ÖPNV erfolgt an den beiden zentralen Haltestellen der Straßenbahn (Lincoln und Marienhöhe).

Multimodalität*

Um die steigende Nachfrage nach multimodalen Angeboten als Alternative zum Privat-Pkw zu befriedigen, werden im Quartier verschiedene Angebote bereitgestellt. Das Paket beinhaltet bisher:

- Car-Sharing-Fahrzeuge des örtlichen Anbieters (inkl. sog. „City-Flitzer“);
- E-Car-Pooling-Fahrzeuge für die Bewohnerschaft;
- Bike-Sharing-Fahrzeuge des örtlichen Anbieters;
- Lastenradverleihsystem „Heinerbike“.

Die Angebote bieten die Möglichkeit, auch ohne eigenes Auto im Bedarfsfall auf ein Fahrzeug zurückgreifen zu können.

Bereits zu Anfang standen zwei Car-Sharing-Fahrzeuge des örtlichen Anbieters zur Verfügung. Im März 2016 wurde dann ein innovatives E-Car-Pooling für die Bewohnerschaft eingeführt. Mit „lincoln mobil“ steht eine derzeit aus drei Elektrofahrzeugen bestehende Flotte zur Verfügung, die von den Mieterinnen und Mietern vier Stunden pro Woche als Anreizsystem gratis genutzt werden kann. Darüber hinaus gibt es bereits seit 2016 zwei Fahrradvermietstationen.

* Multimodalität heißt, für unterschiedliche Wege verschiedene Verkehrsmittel zu nutzen.



Erschließung Rad- und Fußverkehr

Der Fuß- und Radverkehr erhält innerhalb des Quartiers das dichteste Netz. Der Park in der Quartiersmitte ist für alle Altersgruppen fußläufig gut erreichbar und kann so zum Mittelpunkt eines lebendigen Quartiers werden.

In dieses Netz eingebunden sind alle öffentlichen und privaten, sozialen und sonstige Infrastruktureinrichtungen, die ÖPNV-Haltestellen sowie die alternativen Mobilitätsangebote (Car-Sharing, Fahrradvermietungs-system). Die Anlage von kleineren Aufenthaltsflächen mit Sitzmöglichkeiten im Zuge von Wegeverbindungen erhöht die Attraktivität insbesondere für den Fußverkehr und unterstreicht die Aufenthaltsfunktion des öffentlichen Raums.

Die Verknüpfung mit benachbarten Quartieren – soweit von Hauptverkehrsstraßen getrennt – erfolgt ebenerdig über Lichtsignalanlagen oder über Brückenbauwerke.

Entlang der Heidelberger Straße werden straßenbegleitend Verkehrsanlagen für den Fuß- und Radverkehr erweitert bzw. angelegt und bis in die Innenstadt und den südlichen Stadtteil Eberstadt lückenlos weitergeführt.

Fahrradparken

Für die Erstellung von Fahrradabstellanlagen auf Privatgrund wurde ein Leitfaden entwickelt, der Investoren und potenzielle Bauherren unterstützt, attraktive Angebote im Bereich der Eingänge und im Gebäude selbst zu schaffen. Pro Wohneinheit müssen mindestens 2,4 qualitätsvolle und gut erreichbare Fahrradstellplätze nachgewiesen werden. Die Vorgabe ist im städtebaulichen Vertrag verankert, die Qualität in einem Leitfaden präzisiert.

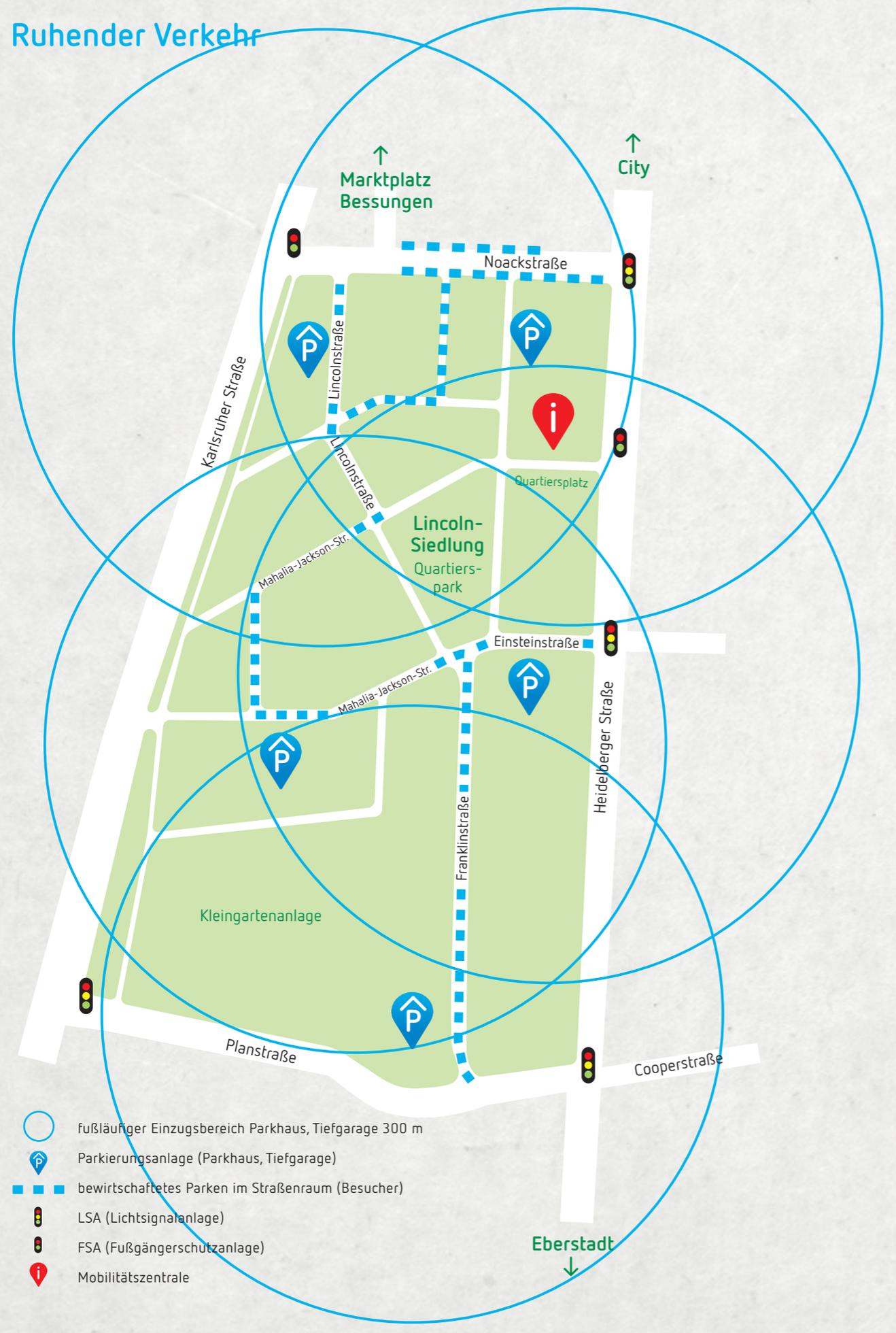
Öffentliche Fahrradabstellplätze, witterungsgeschützt und mit Rahmenanschlussmöglichkeiten, werden an allen wichtigen Zielen und Einrichtungen im Quartier angeboten.

Rad- und Fußverkehr





Ruhender Verkehr



Ruhender Verkehr

Eine Gleichberechtigung der Verkehrsträger ÖPNV und MIV wird insbesondere dann erreicht, wenn der Weg zur Haltestelle nicht weiter ist als der Weg zum Parkplatz. Der ruhende Verkehr wird daher nicht unmittelbar an den Hauseingängen, sondern zum großen Teil in überwiegend dezentral angeordneten Sammelgaragen untergebracht, die vorzugsweise an den Einfahrten zum Quartier platziert werden. Damit wird der Kfz-Verkehr frühzeitig abgefangen und belastet nicht die quartiersinternen Straßen. Das entlastet den öffentlichen Raum vom ruhenden Verkehr und bietet für die Nahmobilität erhöhte Aufenthalts- und Bewegungsqualität. Alle Gebäude und Wohnungen können zum Ein- und Ausladen angefahren werden.

Für die Lincoln-Siedlung wurde eine Einschränkung- und Verzichtssatzung zum Herstellen von Stellplätzen erlassen. Ein reduzierter Stellplatzschlüssel legt fest, dass nur 0,65 Stellplätze je Wohneinheit hergestellt werden dürfen. Die Stellplätze sind

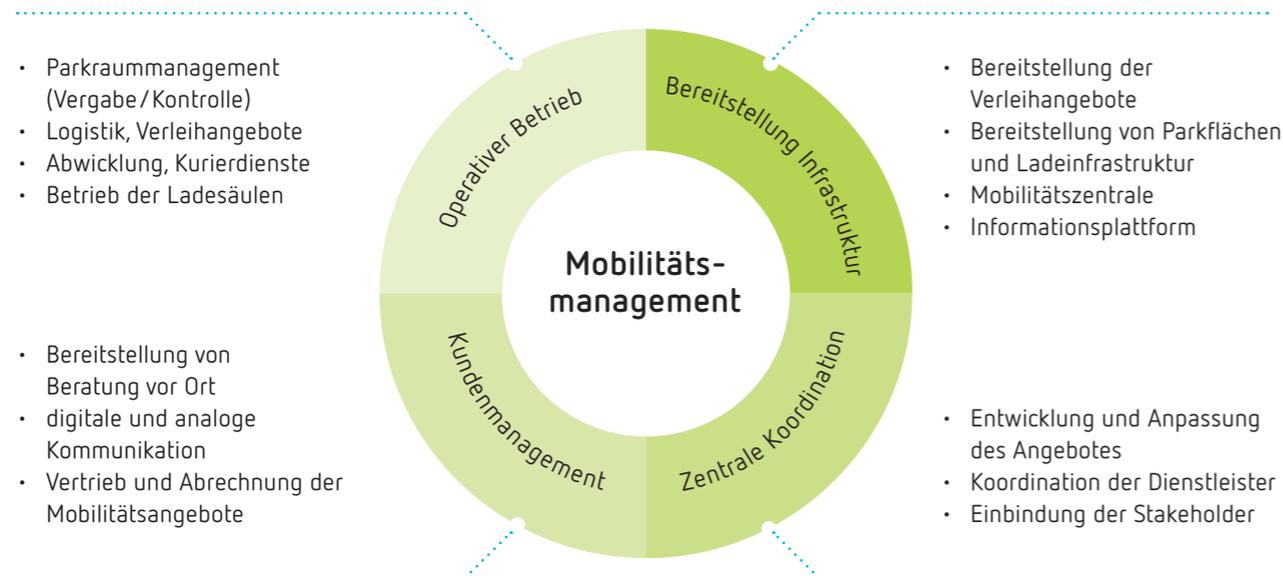
mehrheitlich (0,5 Stellplätze je Wohneinheit) in den Sammelgaragen unterzubringen, sie liegen maximal 300 Meter entfernt von den Wohnhäusern. Im Nahbereich der Wohngebäude werden max. 0,15 Stellplätze je Wohneinheit angeordnet, die vorrangig für mobilitätseingeschränkte Personen und gemeinschaftlich genutzte Fahrzeuge reserviert werden sollen. Für weitere Nutzungen (z.B. Läden, soziale Einrichtungen, etc.) sind zwischen 40 % bis 70 % des üblichen Stellplatzschlüssels anzusetzen.

Parkstände für Besucherinnen und Besucher werden im öffentlichen Straßenraum entlang der Erschließungsstraßen angeboten, insgesamt ca. 70 Stellplätze.

Das gesamte öffentliche Parkraumangebot ist bewirtschaftet mit dem Ziel, Dauerparken im öffentlichen Straßenraum zu vermeiden und die Parkstände für kurzparkende Besucherinnen und Besucher zur Verfügung zu halten.

Mobilitätsmanagement

Umfangreiche Maßnahmen addieren sich zu einem ganzheitlichen Mobilitäts- und Stellplatzkonzept **für ein multimodales Modellquartier!**



Mobilitätsmanagement ist eine Strategie zur Förderung des nachhaltigen Verkehrs und zur Verringerung der Autonutzung durch die Veränderung von Einstellungen und Verhaltensweisen der Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen. Das Mobilitätsmanagement basiert auf „weichen“ Maßnahmen wie Information, Kommunikation, Organisation von Services sowie Koordination der Aktivitäten verschiedener Partner. Die Umsetzung des Mobilitätskonzepts für die Lincoln-Siedlung wird daher von Anfang an durch ein aktives, vor Ort angesiedeltes Mobilitätsmanagement begleitet.

In der Mobilitätszentrale stehen Ansprechpartner für Bewohnerschaft, Bauherren, Planende und Projektentwickler zur Verfügung.

Um die Bewohnerinnen und Bewohner in der Lincoln-Siedlung beim oder bereits vor Einzug aktiv und dauerhaft in der Nutzung des multimodalen Angebots zu unterstützen, ist für das Mobilitätsmanagement eine Geschäftsstelle – die Mobilitätszentrale – in der Quartiersmitte eingerichtet. Hier erfolgt die Beratung rund um das Thema Mobilität – auch für Investoren und Projektentwickler. Als individuelles Beratungsangebot wurde der sog. „MobiCheck“ entwickelt und erfolgreich eingesetzt. Ein Buchungsservice für alle Mobilitätsangebote ist eingerichtet und neue Mobilitäts- und Dienstleistungsservices werden entwickelt (z.B. Lieferdienste, Paketannahme etc.).

Die Betreiber der Mobilitätszentrale sind auch für die Zuteilung der Kfz-Stellplätze zuständig. Das Konzept für die Lincoln-Siedlung mit der Entkopplung von Wohnen und Parkraum erfordert eine zentrale Vergabe der Stellplätze. Die Vergabe durch die Betreiber der Mobilitätszentrale erfolgt nach festgelegten Vergabekriterien, die Vermietung der Stellplätze selbst durch die Eigentümer der Parkieranlagen bzw. der Grundstücke.

Eine weitere Aufgabe des Mobilitätsmanagements ist die Kommunikation. Hierzu gehören die Verteilung von Welcome Sets an neue Bewohnerinnen und Bewohner, die Erarbeitung von Infobroschüren und die Durchführung von Infoveranstaltungen und Workshops für die Bewohnerschaft, Informationsschreiben zur Stellplatzvergabe (insbesondere für Interimslösungen während der Entwicklung der Baufelder) sowie die mediale Öffentlichkeitsarbeit.

Seit Ende 2016 ist die (Interims-) Mobilitätszentrale in Betrieb. Die Betreiberschaft erfolgt derzeit durch die Stadt Darmstadt mit Unterstützung der HEAG mobilo. Sie nutzt Räume gemeinsam mit dem Quartiersmanagement und schafft damit die Möglichkeit zur Bildung von Synergieeffekten. Ihren endgültigen Standort am Quartiersplatz bezieht sie 2019/2020. Die Finanzierung des Mobilitätsmanagements in Lincoln ist im städtebaulichen Vertrag geregelt.



Mobilitätsmanagement setzt bei den Bedürfnissen der Menschen an und soll sie in die Lage versetzen, mit möglichst geringem Kfz-Aufwand ans Ziel zu kommen.



Beteiligung der Bevölkerung

Der Beteiligungsprozess begann 2010 mit der Rahmenplanung für die Konversionsfläche „Bessungen Süd“ und wird kontinuierlich fortgeführt.

Aufgrund des großen öffentlichen Interesses am weiteren Verlauf des Konversionsprozesses lud die Stadt im Oktober 2013 zu einer Informationsveranstaltung ein. Präsentiert wurde der aktuelle Planungsstand für die Konversionsgebiete „West“ und „Bessungen Süd“. Zudem wurde auch über den Sachstand der Verhandlungen mit der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA) berichtet.

Im November 2014 wurde der Öffentlichkeit auf der Lincoln-Siedlung der überarbeitete Planungsstand vorgestellt. Zudem konnten die Bürgerinnen und Bürger während dieser Veranstaltung auch das Areal sowie einzelne Gebäude besichtigen.

Anfang 2015 fand im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens S 25 „Lincoln-Siedlung“ mit einer

Bürgerinformationsveranstaltung am 3. Februar eine frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange (§ 3, 4 BauGB) statt, in der die Darlegung der Ziele und Zwecke der Planung erfolgten. Die im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung eingegangenen Anregungen wurden geprüft und bei der Ausarbeitung des Bebauungsplanentwurfes berücksichtigt. Der Satzungsbeschluss erfolgte am 15.12.2015; in Kraft getreten ist der Bebauungsplan S 25 „Lincoln-Siedlung“ am 15.07.2016.

Im März 2017 konnten sich Bürger und Bürgerinnen im Rahmen eines Workshops über das Mobilitätskonzept informieren und in drei Arbeitsgruppen mit konkreten Wünschen und Anforderungen einbringen.

Im November 2017 wurde der Arbeitskreis Mobilität gegründet, der zwei- bis dreimal jährlich tagt und die Umsetzung des Konzepts begleitet.

Die Umsetzung

Damit ein zukunftsweisendes Mobilitätskonzept wie das für die Lincoln-Siedlung Wirklichkeit werden kann, mussten seitens der Politik schon früh die entsprechenden Weichen gestellt und die Planungsinstrumente gezielt eingesetzt werden. Und es bedarf weiterhin vieler engagierter Mitwirkender – nicht zuletzt unter den Menschen, die hier leben werden.

Wissenschaftsstadt
Darmstadt



bauverein AG
darmstadt



bvd new living
darmstadt



lincolnsiedlung



STETE PLANUNG
Büro für Stadt- und Verkehrsplanung



HEAG
MOBILO



book-n-drive®



DB
entega



SOLAR
PARKER



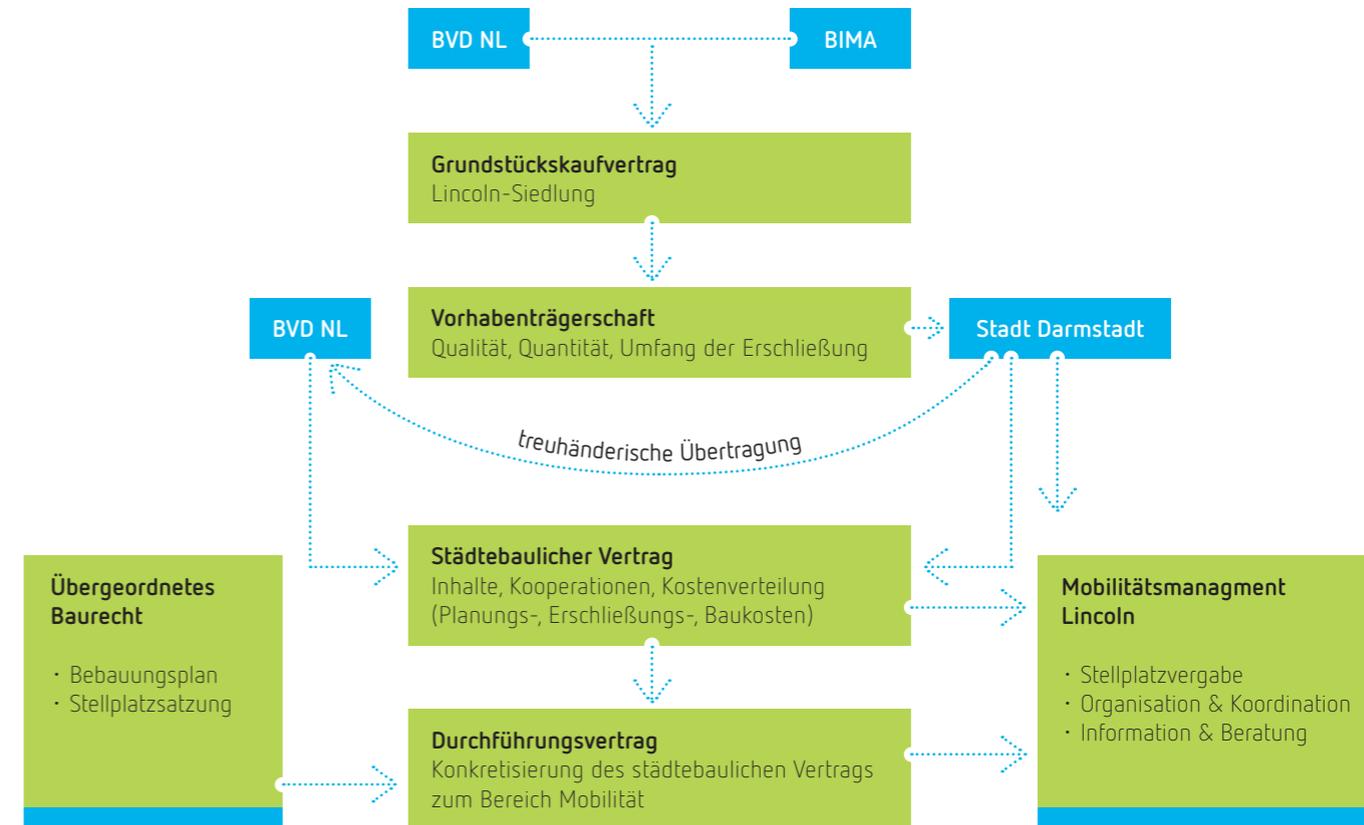
Akteure

Für die Umsetzung des Wohn- und Mobilitätskonzeptes in der Lincoln-Siedlung sind viele überzeugte und engagierte Akteure erforderlich.

- Die politische Verantwortung tragen Magistrat und Parlament der Wissenschaftsstadt Darmstadt.
- Für Flächenentwicklung und Wohnbebauung kooperiert die Stadt mit ihrem Wohnungsunternehmen, der bauverein AG bzw. deren Tochterunternehmen BVD New Living, als Eigentümerin bzw. Vorhabenträgerin der Lincoln-Siedlung.
- Die Stadtverwaltung hat – zusammen mit der Bürgerschaft und einem externen Fachbüro – das Mobilitätskonzept entwickelt und konkretisiert. Sie verantwortet des Weiteren die Anordnung der verkehrsrechtlichen Regelungen und sorgt für die erforderliche Infrastruktur.
- Das städtische Verkehrsunternehmen HEAG mobilo, die Bauverein AG sowie weitere Mobilitätsdienstleister (Sharing- und Lastenradanbieter) sichern die Bereitstellung der vielfältigen multimodalen Angebote.
- Die Mobilitätszentrale wird von der Stadt Darmstadt mit Unterstützung der HEAG mobilo betrieben.
- Die Wärme- und Stromversorgung bzw. die Bereitstellung der Ladeinfrastruktur wird über das kommunale Unternehmen entega gesichert.

Die Hauptakteure, die Mieterinnen und Mieter, Eigentümerinnen und Eigentümer von Wohnungen und Häusern, die im Quartier leben werden, müssen von dem Ansatz und den Angeboten überzeugt sein, mit ihrer Akzeptanz steht und fällt das Konzept.

Planungsrechtliche Strukturen



Instrumente

Für die Schaffung der multimodalen, autoarmen Lincoln-Siedlung sind folgende planungsrechtlichen Instrumente bedeutsam:

- Bebauungsplan S 25 „Lincoln-Siedlung“;
- Einschränkungs- und Verzichtssatzung zur Herstellung von Stellplätzen (Beschluss am 29.09.2016);
- Städtebaulicher Vertrag (beide Beschlüsse durch das Stadtparlament am 15.12.2015);
- Durchführungsvertrag zur Umsetzung des städtebaulichen Vertrages (Beschluss durch Stadtparlament am 02.03.2017).

Bebauungsplan S 25 „Lincoln-Siedlung“

Die Eckpunkte des Mobilitätskonzepts sind auch in den Festsetzungen des Bebauungsplans enthalten. Der B-Plan beinhaltet Regelungen zu:

- MIV-Erschließung: Grundlage Verkehrsuntersuchung zur Entwicklung der Lincoln-Siedlung im Rahmenplan (2011);
- Erschließungsplanung für einen reduzierten motorisierten Individualverkehr – verkehrsberuhigt durch Tempo-30-Zone bzw. verkehrsberuhigten Bereich – bei gleichzeitiger Förderung des Fuß- und Radverkehrs gemäß Mobilitätskonzept und Mobilitätsmanagement;
- Festsetzungen zur Mobilität und Gestaltung (Sammelgaragen, Stellplätze, Tiefgaragen, Ladeinfrastruktur für Elektromobilität, Fahrradstellflächen mit Einhausungen, Begrünung von Tiefgaragen und Garagengebäude).

Einschränkungs- und Verzichtssatzung

Die Satzung hat einen ganzheitlichen Ansatz: Sie definiert nicht nur Obergrenzen für den Bau von Stellplätzen in der Lincoln-Siedlung, sondern sie verortet die Stellplätze und deren Zuordnung.

Die vom Stadtparlament für die Lincoln-Siedlung beschlossene Satzung beinhaltet folgende Bausteine:

- Reduzierung des Stellplatzschlüssels bei Wohnnutzung auf 0,65 Stellplätze/Wohneinheit als Mindest- und Höchstzahl von Stellplätzen;
- davon sind 0,15 Stellplätze/Wohneinheit auf dem Baugrundstück selbst und somit wohnungsnah herzustellen;
- die übrigen Kfz-Stellplätze sind in dezentralen, überwiegend am Gebietsrand konzentrierten Sammelgaragen in zumutbarer Entfernung bis zu 300 m vom Baugrundstück nachzuweisen;
- bei anderen Nutzungen sind zwischen 40 % und 70 % der erforderlichen Stellplätze gemäß der Einstellplatzsatzung vom 04.05.2009 herzustellen.

Städtebaulicher Vertrag und Durchführungsvertrag

Der städtebauliche Vertrag eröffnet Aushandlungsspielräume für die Entwicklungspartner:

- die Wissenschaftsstadt Darmstadt und
- die BVD New Living als Vorhabenträgerin für die Gebietsentwicklung der Lincoln-Siedlung.

Der Durchführungsvertrag beschreibt detailliert die Komponenten des Mobilitätsmanagements bzw. die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes. So wird dann u.a. die Verpflichtung zur Weitergabe der Regelungen zur Umsetzung des Mobilitätskonzeptes wie zum Mobilitätsmanagement an Dritte – Investoren bzw. andere Rechtsnachfolger – festgehalten.

Eckdaten Städtebaulicher Vertrag

Bedeutsame Festlegungen für die Mobilität sind die folgenden Punkte:

- Die Aufgaben des Mobilitätsmanagements werden mit einem Betreibermodell von der Stadt Darmstadt selbst oder durch eine von ihr beauftragte Gesellschaft (Betreiber des Mobilitätsmanagements) durchgeführt.
- Verantwortung der Vorhabenträgerin für die Herstellung der Sammelgaragenstellplätze gemäß der Einschränkungs- und Verzichtssatzung. Hierzu werden Eigentümer von Grundstücken für Baufeld- und zentrale Stellplätze verpflichtet, zusätzliche Differenzstellplätze herzustellen (für Bauherren, die über die wohnungsnahen Stellplätze hinaus keine weiteren Stellplätze herstellen können).
- Zentrale Vergabe aller Stellplätze durch den Betreiber des Mobilitätsmanagements. Der Stellplatzmietvertrag wird zwischen Stellplatzeigentümer und Stellplatznutzer beschlossen.
- Dauerhafte Finanzierung der Umsetzung des Mobilitätsmanagements durch 25 % der Stellplatz-Mietzinslöse, mindestens jedoch 20 € pro Stellplatz und Monat.
- finanzielle und organisatorische Unterstützung der Vorhabenträgerin bei der Umsetzung des Mobilitätskonzeptes (Mobilitätsberatung, Betrieb der Mobilitätszentrale, Bereitstellung und Organisation von Mobilitätsangeboten, Entwicklung und Evaluation neuer Mobilitätsangebote).
- Anschubfinanzierung für die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes für die ersten Jahre beginnend ab dem 01.01.2016 (hälftig Stadt und BVD NL).
- Herstellung von mindestens 2,4 privaten Fahrradabstellplätzen je Wohneinheit, 10 % davon für Besucher, mit hohem Qualitätsstandard und einfacher Nutzung.
- Bau einer zweiten Straßenbahnhaltestelle auf der Heidelberger Straße in Höhe des neuen Quartiersplatzes.

Eckdaten Durchführungsvertrag

Der Durchführungsvertrag konkretisiert die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes mit den Maßnahmen zur Förderung des ÖPNV, des Fahrradverkehrs, der Elektromobilität, der Bereitstellung alternativer Mobilitätsangebote sowie einem im Quartier verorteten Mobilitätsmanagement. Konkret werden im Durchführungsvertrag folgende Maßnahmen festgelegt:

- Sharing-Angebote im öffentlichen Raum;
- Bewirtschaftung der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum für Besucher;
- Verortung von Ladeinfrastruktur in den Sammelgaragen (5 %) sowie bei den wohnungsnahen Stellplätzen (Leerrohrvorrüstung);
- Bereitstellung von Ladeinfrastruktur im öffentlichen Straßenraum;
- Belegungsmanagement der Stellplätze.

Des Weiteren werden die Aufgaben des Betreibers festgelegt:

- Einrichtung einer Mobilitätszentrale im Quartier mit dem Ziel der Information und Beratung der Bewohnerschaft, der Investorinnen und Investoren;
- Angebot einer digitalen Plattform zur Information von Mobilitätsangeboten;
- Organisation von Mobilitätsangeboten wie z.B. E-Car-Pooling, Car- und Bike-Sharing, Lastenradangebote etc.
- Organisation und Durchführung der zentralen Stellplatzvergabe nach festzulegenden Vergabekriterien. Hierbei sind die wohnungsnahen Stellplätze (0,15 SP/WE) vorrangig an mobilitätseingeschränkte Personen und Car-Pooling-Fahrzeuge zu vergeben.

Im Durchführungsvertrag ist die Einrichtung eines Beirates festgelegt, der sich zu gleichen Teilen aus Vertreterinnen und Vertretern der Stadt sowie der Grundstückseigentümerinnen und Grundstückseigentümer zusammensetzt. Im Beirat werden u.a. die Stellplatzvergabekriterien beschlossen. Außerdem wird über die Arbeit des Betreibers sowie über den Jahresabschluss des Mobilitätsmanagements informiert.

Im Durchführungsvertrag ist ein fünfjähriger Evaluationsrhythmus festgelegt. Die Evaluation soll Aussagen zur Entwicklung der einzelnen Verkehrsarten und zum Mobilitätsverhalten einzelner Zielgruppen liefern. Damit soll erkennbar werden, wie das Mobilitätsmanagement zum verkehrsplanerischen Ziel beigetragen hat. Ggf. werden Vorschläge entwickelt, mit welchen Verbesserungen das Ziel erreicht werden kann.

Forschung und Förderung



Quartiermobil (Laufzeit 2017-2020)

Das Projekt „Quartiermobil“ ist ein Forschungsvorhaben im Rahmen der „Leitinitiative Zukunftsstadt“ des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBWF). Es untersucht neue Möglichkeiten der Mobilität und Verkehrsentwicklung in Quartieren. Dabei werden die Forschungsfelder Verkehrsplanung, Stadtentwicklung und die Ansprüche urbaner und umweltschonender Mobilität in Modellquartieren zusammengeführt und vor Ort mit Akteuren aus dem Quartier und der Bevölkerung gemeinsam betrachtet. Zu den Projektpartnern gehören die Goethe-Universität Frankfurt, die TU Braunschweig, die Wissenschaftsstadt Darmstadt, die Stadt Frankfurt am Main sowie zwei externe Planungsbüros.

Die Untersuchungsräume – „Reallabore“ – sind die Lincoln-Siedlung in Darmstadt als neues Quartier und der Stadtteil Bornheim in Frankfurt a. M. als Bestandsquartier. Beide Quartiere werden hinsichtlich Mobilitätsverhalten, -stile und -bedürfnisse verglichen. Des Weiteren soll untersucht werden, wie vorhandene Infrastrukturen und Mobilitätsangebote auf das Verhalten der Bevölkerung Einfluss nehmen.

Einige Forschungsfragen mit Bezug auf die Lincoln-Siedlung sind:

- Welche Anforderungen hat die Bewohnerschaft?
- Wie geht sie mit den Angeboten um und was fragt sie wie nach?
- Wie wirken sich die Angebote auf ihr Mobilitätsverhalten aus?
- Was muss ggf. angepasst werden?
- Welche Angebote/Maßnahmen sind auf andere Quartiere übertragbar?

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



Lincoln By Bike (Laufzeit 2017-2019)

Im Jahr 2016 wurde das Förderprojekt „Lincoln by bike“ im Bundeswettbewerb „Klimaschutz im Radverkehr“ des BMUB eingereicht und erfolgreich beschieden. Es umfasst sieben Bausteine zur Radverkehrsförderung in der Lincoln-Siedlung und in Darmstadt mit einer Fördersumme von mehr als 800.000 €:

- Radverkehrsankbindung Lincoln-Innenstadt (Heidelberger Straße);
- Fahrradabstellanlagen in Lincoln (bauverein AG, Stadt Darmstadt);
- öffentliche Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt und in Eberstadt;
- Bike + Ride-Anlagen an den Haltestellen „Lincoln“ und „Marienhöhe“;
- quartiersübergreifendes Lastenradverleihangebot („Heinerbike“);
- Radverkehrszählstellen zur Information und Bewusstseinsbildung;
- begleitende Imagekampagne u.a. in quartiersnahen Schulen.

Zudem wurden Fördermittel über das Programm des Bundesumweltministeriums BMUB „Kurze Wege für den Klimaschutz“ für den Betrieb des Lastenradverleihsystems eingeworben. Das Lastenradverleihsystem ist für jeden ohne Nutzungsgebühren zugänglich. Finanziert werden durch die Fördermittel Aufwandsentschädigungen für ehrenamtliche Arbeit, Reparaturkosten sowie Informationsmaterial und die Erstellung und Pflege einer Homepage.

Ausblick – die Lincoln- Siedlung als Modell- quartier

Alle fünf Jahre soll die Mobilitätsentwicklung in der Lincoln-Siedlung auf den Prüfstand gestellt werden. Wenn sich dann die positive Entwicklung bestätigt, die sich heute schon erahnen lässt, wird das einstige Modellprojekt die Verkehrsplanung im Weiteren bestimmen.

Mit der Lincoln-Siedlung wird ein Modellquartier für nachhaltige Mobilitäts- und Siedlungsentwicklung in Darmstadt realisiert, das auf die Gesamtstadt ausstrahlt und durch den 2016 begonnenen Entwicklungsprozess „Masterplan DA 2030+“ im Themenfeld Mobilität ein Zeichen setzt. Dies gilt insbesondere für die nächste Konversionsentwicklung der „Cambrai-Fritsch-/Jefferson-Siedlung“, wo Wohnraum für weitere ca. 3.000 Menschen geschaffen werden soll (siehe Abbildung auf Seite 7).

Nach den sich abzeichnenden positiven Wirkungen des Mobilitätsmanagements in der Lincoln-Siedlung, soll es auch mittelfristig auf Bestandsquartiere, z.B. im Rahmen der Städtebauförderung, eingesetzt werden. Durch die Reduzierung des Parkdrucks mittels Ausbau und Erweiterung der Angebote alternativer Verkehrsmittel wie Fahrrad, ÖPNV, Car- und Bike-Sharing etc. kann ein wichtiger Beitrag zu mehr „Freiraum“ und Lebensqualität in den Quartieren geleistet werden.

Eine im Durchführungsvertrag geregelte Evaluation der Umsetzung des Mobilitätskonzeptes in der Lincoln-Siedlung und der darauf gerichteten Tätigkeit des Betreibers soll in einem fünfjährigen Intervall stattfinden. Die Evaluation dient zum einen dem Zweck, die Erfüllung der städtebaulichen und verkehrlichen Ziele des Mobilitätskonzeptes zu überprüfen, um die bisherigen Maßnahmen und Aufgaben des Betreibers gegebenenfalls anpassen zu können. Zum anderen dient sie der Sammlung von Erfahrungen hinsichtlich der Übertragbarkeit auf die nächste Konversionsfläche Cambrai-Fritsch-/Jefferson-Siedlung sowie auf Bestandsquartiere.



→ Mehr Informationen unter:

www.darmstadt.de/lincoln-mobilitaet | www.lincoln-siedlung.de



DEUTSCHER VERKEHRS- PLANUNGS- PREIS 2018

WOHNEN UND MOBILITÄT
Integrierte wohnungs- und
quartiersbezogene Mobili-
tätsprojekte

»Multimodal
und nachhaltig
gemanagt –
Die Lincoln-Siedlung
in Darmstadt«

Wissenschaftsstadt Darmstadt
mit **StetePlanung**

SRL

VEREINIGUNG
FÜR STADT-
REGIONAL- UND
LANDESPLANUNG

