

# lincoln mobil

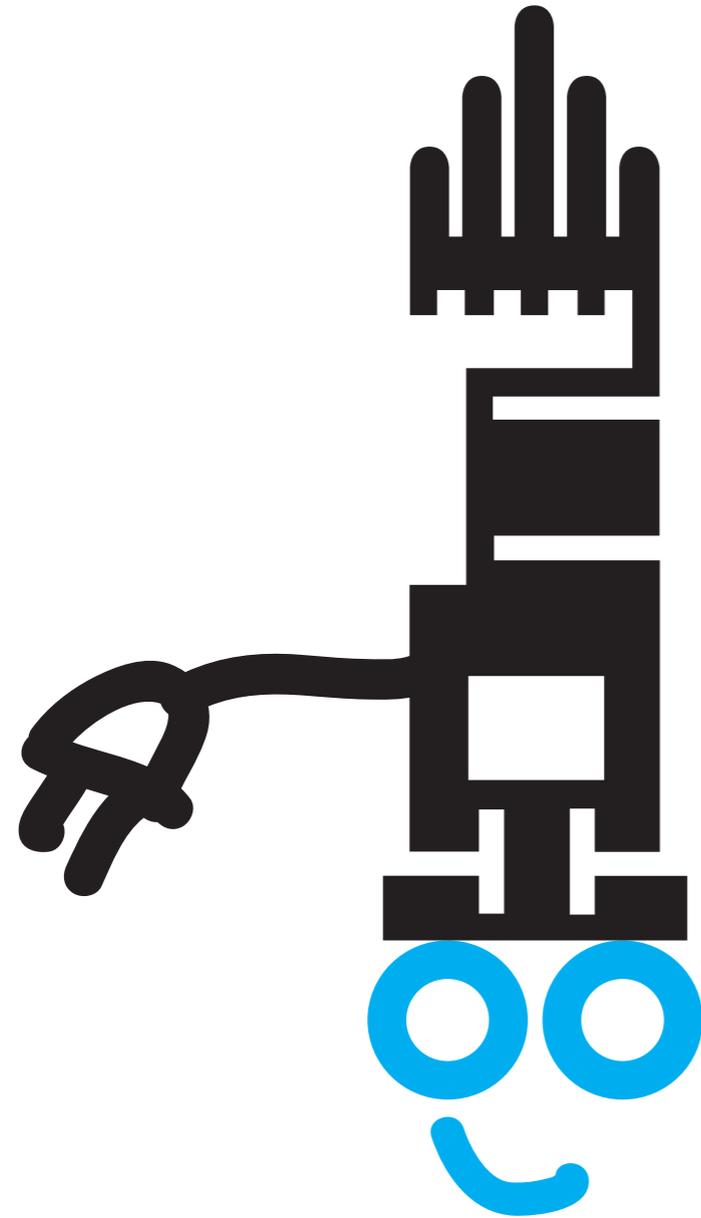
nutze deine möglichkeiten!



Wissenschaftsstadt  
Darmstadt



Die Mobilität von morgen schon heute erleben



Rollin' Mathilde – ganz Darmstadt  
macht jetzt e-mobil.  
**nutze deine möglichkeiten!**

## Sehr geehrte Damen und Herren,

als 2008 die US-Armee aus Darmstadt abzog, war dies für unsere stark wachsende Stadt eine Verheißung. Nun konnten neue Wohn- und Gewerbegebiete geplant und errichtet werden. Diese Chance haben wir genutzt, um ein gut durchdachtes Konzept für die neue, den Herausforderungen der Gegenwart und Zukunft angepasste Lincoln-Siedlung zu erstellen und zum großen Teil umzusetzen. Entstehen wird ein moderner und zukunftsweisender Stadtteil mit Geschichte.

In unsere Planungen haben wir die Bürgerschaft sehr stark einbezogen. Unser Ziel war, die Stadt von morgen zu schaffen, einen Stadtteil mit viel Grün, mit weiten Gemeinschaftsräumen und moderner nachhaltiger Architektur. Deshalb haben wir vorhandene Mehrfamilienhäuser erhalten und durch neue, zusätzliche Wohnhäuser, einen multifunktionalen Quartiersplatz und einen ansprechenden Grünzug mit schönem Quartierspark ergänzt. Deshalb haben wir darauf geachtet, dass sich das jüngste Darmstädter Stadtviertel zu einem vielfältigen, ins Stadtgefüge integrierten und attraktiven Wohn- und Lebensort für rund 5.000 Menschen aus allen Schichten und Generationen der Bevölkerung entwickeln kann.

Dabei ist mit der „Lincoln“ die modernste Siedlung Darmstadts entstanden, denn sie verbindet eine nachhaltige, energieeffiziente und an den Bedürfnissen der künftigen Bewohnerinnen und Bewohner orientierte Bauweise der Gebäude und Freiflächen mit einem stadt-, umwelt- und sozialverträglichen Verkehrskonzept. Hier in der Lincoln-Siedlung können Sie die Stadt von morgen schon einmal ausprobieren. Hier können Sie dabei sein, wenn sich ein Vorbildquartier für den Städtebau der Zukunft entwickelt.

Unser Konzept trägt der Erkenntnis Rechnung, dass die Wege unserer dynamisch wachsenden Stadt nicht noch mehr Verkehr aufnehmen können und wir unserer Verantwortung für Klima und Umwelt auch hier in Darmstadt gerecht werden müssen. Auch und vor allem in Sachen Mobilität können wir nicht mehr so weitermachen wie bisher. Wir müssen dem drohenden Verkehrskollaps und dem Klimawandel endlich konsequent entgegenwirken.

Gleichzeitig müssen wir berücksichtigen, dass eine unkomplizierte, freie Mobilität zu den legitimen und nachvollziehbaren Wünschen der künftigen Bewohnerinnen und Bewohner zählt – aber dass ein Viertel auch an Attraktivität gewinnt, wenn es verkehrsberuhigt und damit lärmarm, abgasarm, kinder-, senioren- und tierfreundlich ist.

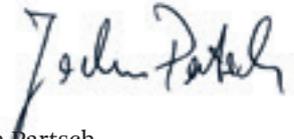
Dieses Quartier haben wir jetzt gebaut und weniger Platz für Autos vorgesehen, als es bisher üblich war. Stattdessen bieten wir eine gute Anbindung an den ÖPNV, gut ausgebaute Fuß- und Radwege, ein attraktives Carsharing-Angebot, Elektro-Mietfahrzeuge, Call-a-Bike-Stationen, Mietlastenräder, Gemeinschaftsfahrzeuge und eine Mobilitätszentrale, die Sie in Sachen Mobilität unterstützen wird.

Wir haben also alle Voraussetzungen geschaffen, dass Sie sich als Bewohnerin oder Bewohner der Lincoln-Siedlung ein eigenes Auto sparen und dennoch mobil bleiben können. In der Lincoln-Siedlung zu leben ist also klimafreundlicher und kostengünstiger.

Nicht dass wir uns falsch verstehen: Autos bleiben auch in der Lincoln-Siedlung präsent. Wer auf ein Auto nicht verzichten möchte oder kann, hat die Möglichkeit, einen Stellplatz für sein Fahrzeug zu mieten, der höchstens 300 Meter von der eigenen Wohnung entfernt liegt. Für mobilitätseingeschränkte Menschen geht es in der Regel auch näher, und natürlich gibt es auch Parkplätze für Besucher im Straßenraum. Aber nirgends in Darmstadt wird es Ihnen schwerer fallen, noch einen guten Grund zu finden, weshalb Sie weiterhin ein eigenes Auto zahlen, pflegen und parken sollten.

Am besten probieren Sie es einfach einmal aus. Sie werden verstehen, weshalb wir mit unserem neuartigen Konzept schon den Deutschen Verkehrsplanungspreis der Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung in Berlin bekommen haben. Sie werden sehen, dass Ihnen der Schritt zu weniger Auto viel leichter fallen wird, als Sie denken – und dass die Freude darüber mindestens so groß sein wird wie bei Abraham Lincoln.

Seien Sie mit dabei!

  
Ihr  
Jochen Partsch  
Oberbürgermeister



Je schwerer etwas fällt,  
desto größer die Freude,  
wenn's uns gelingt.  
Abraham Lincoln (1809 -1865, 16. Präsident der USA)

03	Editorial
04	Impressum
06	<b>And the winner is ...</b>
08	Mobilitätspartner der Lincoln-Siedlung
10	<b>Interview mit Prof. Dr. Martin Lanzendorf: Auf zwei Rädern zurück in die Zukunft</b>
16	Kostenloser „MobiCheck“ für maßgeschneiderte Mobilität
18	Grün, grün, grün – von der Lincoln-Siedlung in die Natur
20	<b>Lilien-Torwart Florian Stritzel: Leidenschaftlich mit dem Rad unterwegs</b>
23	Heinerbike: Einfach ein starkes Stück
24	Die Pinnwand – Kurzinfos rund um die Lincoln-Siedlung
26	<b>Dr. Barbara Boczek: Kurz vorm Verkehrsinfarkt – ein paar Worte zur Entwicklung der urbanen Mobilität</b>
30	Das Rad ist der beste Rat
34	Das geteilte Auto ist keine halbe Sache
36	Car-Sharing – der Pkw für alle Fälle
38	E-Car-Pooling und Call-a-Bike
39	<b>Reallabor Lincoln-Siedlung – Wohnen im Forschungsprojekt</b>
40	Stellplatzvergabe – zentral koordiniert und sozial gerecht
42	Mobilitätsangebote in der Lincoln-Siedlung
43	<b>Und so geht es weiter</b>

10

**Im Gespräch** Auf zwei Rädern  
zurück in die Zukunft



23

**Heinerbike:**  
Einfach ein starkes Stück



18

**Rund um die Lincoln-Siedlung** Grün, grün,  
grün – von der Lincoln-Siedlung in die Natur

## 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](mailto:mobilitaet@ darmstadt.de) | Internet [www.darmstadt.de](http://www.darmstadt.de)

**Konzept, Redaktion und Texte:** Stadtplanungsamt Darmstadt, Abt. Mobilität und öffentlicher Raum: Astrid Samaan & Hanna Wagener; StetePlanung, Büro für Stadt- und Verkehrsplanung, Darmstadt: Gisela Stete; Texte + Konzepte, Wiesbaden: Michael Naser, **Lektorat:** Agentur Spu.K, Bonn

**Gestaltung und Realisierung:** Bohm und Nonnen, Darmstadt, **Titelbild:** Oliver Stienen

**Fotografien:** bauverein AG (S. 8, 28), book-n-drive (S. 8, 36), Büro StetePlanung (S. 9), Call-a-Bike (S. 38), ENTEGA AG (S. 9), Torsten Friedrich (S. 39), Christian Grau (S. 3), Rolf Gönner (S. 18/19), HEAG mobilo (S. 8), Jovis Verlag (S. 12), Klaus Mai (S. 26), Jakob Nonnen (S. 6, 10, 13-16, 20, 22, 32, 38), shutterstock (Man As Thep S. 30, Tashal S. 35), sigo (S. 43), Stadtplanungsamt Darmstadt (S. 9, 36, 39), Oliver Stienen (S. 18), Ulrich/Hueber (S. 22), Hanna Wagener (S. 23, 25), Daniela Wagner (S. 7)

**Druck:** DRACH Print Media GmbH

Alle Beiträge sind urheberrechtlich geschützt.



36

**Car-Sharing –**  
der Pkw für alle Fälle



38

**E-Car-Pooling –**  
exklusiv für die Bewohnerschaft



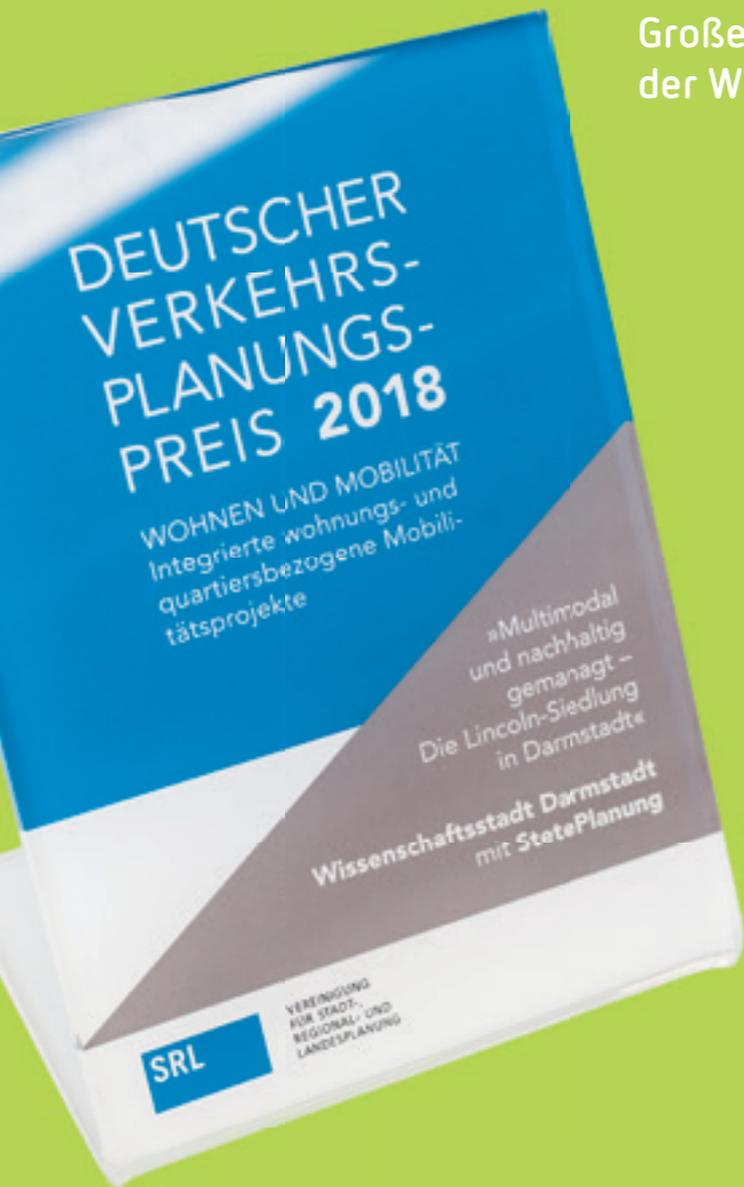
lincolnmobil  
nutze deine möglichkeiten!

# And the winner is

...

Großer Erfolg für die Verkehrsplanung der Wissenschaftsstadt Darmstadt

Wie wir uns fortbewegen, ist längst zur entscheidenden Zukunftsfrage geworden. Der private Pkw allein – einst uneingeschränkte Herzensangelegenheit der Deutschen –, liefert uns hierzu keine hinreichenden Antworten. Er ist vielmehr das Problem und nicht die Lösung, wie wir alle tagtäglich erleben können. Höchste Zeit also, andere Mobilitätsformen zu stärken und zu fördern. Die Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung, kurz SRL, verleiht deshalb seit 2008 den Deutschen Verkehrsplanungspreis für innovative Projekte für einen intelligenten Umgang mit dem Verkehr. Und in diesem Jahr ging er an das innovative Mobilitätskonzept der Lincoln-Siedlung.



Strahlende Sieger von links nach rechts: Verkehrsplanerin Gisela Stete vom Büro Steteplanung, Darmstadts Oberbürgermeister Jochen Partsch, Astrid Samaan vom Stadtplanungsamt, Verkehrsdezernentin Dr. Barbara Boczek und Torsten Friedrich, Mobilitätsberater der HEAG mobilo.

Bereits am 5. Mai hatte das Auswahlgremium, eine Jury aus Expertinnen und Experten der Verkehrs- und Stadtplanung unter Vorsitz von Johannes Dragomir, Vorsitzender der SRL, seine Entscheidung getroffen. Am 21. Juni war es dann endlich soweit. Offizielle Vertreterinnen und Vertreter der Wissenschaftsstadt Darmstadt und des Planungsbüros StetePlanung sowie die Projektverantwortlichen hatten sich in Berlin eingefunden, um von der Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung (SRL) gemeinsam diese ganz besondere Auszeichnung entgegenzunehmen: den Deutschen Verkehrsplanungspreis 2018.

„Eine aufeinander abgestimmte Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung, bei der stadt- und umweltverträgliche Alternativen zum eigenen Auto im Vordergrund stehen, ist der richtige Weg.“

Mit dem Preis sollen außergewöhnliche Verkehrsplanungen im Hinblick auf die Komplexität der Aufgabe, die Innovation in der Umsetzung und die Kooperation mit den vielfältigen Akteurinnen und Akteuren gewürdigt werden. In diesem Jahr wurden vorbildliche Lösungen ausgezeichnet – wohnungs- und quartiersbezogene Konzepte oder auch bereits realisierte Vorhaben –, bei denen der Pkw-Besitz und die Pkw-Nutzung z.B. durch Car-Sharing, Leih- und Lastenräder, gemeinsame ÖV-Tickets, Mobilitätsmanagement und weitere Kooperationen verringert und die Nutzung des Umweltverbundes gesteigert wird.

„Der Gewinn dieses Preises zeigt einmal mehr, dass ein zwischen Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung abgestimmtes nachhaltiges Konzept, bei dem stadt- und umweltverträgliche Verkehrsmittel als Alternative zum eigenen Auto klar im Vordergrund stehen, der richtige Weg ist“, kommentierte Oberbürgermeister Partsch sichtlich erfreut die Auszeichnung. Und Verkehrsdezernentin Boczek ergänzte: „Das bestätigt uns darin, weiter mit Nachdruck an einer innovativen Ausgestaltung dieses neuen Quartiers zu arbeiten, um gleichzeitig und bestmöglich den Herausforderungen eines stark wachsenden Verkehrsaufkommens und dem Druck auf dem Wohnungsmarkt zu begegnen.“ Das prämierte Mobilitätskonzept ist somit vorbildliche Ausgangsbasis für die Entwicklung anderer Quartiere in Darmstadt – und nicht zuletzt ein Leuchtturmprojekt mit überregionaler Strahlkraft.

Und die Gewinner sind ...? Auf den ersten Blick natürlich alle Projektbeteiligten. Auf den zweiten die künftigen Bewohnerinnen und Bewohner der Lincoln-Siedlung. Schlussendlich aber wir alle. Denn von weniger Kfz-Verkehr und einer menschenfreundlich gestalteten Stadt profitieren alle, die dort leben – und vom nachhaltigen Umgang mit den Ressourcen die ganze Welt.

# Mobilitätspartner der Lincoln-Siedlung



„Auf Lincoln bieten wir eine umfassende Mobilitätsberatung, denn das Interesse, sich über inter- oder multimodale Alternativen zum eigenen Pkw aufklären zu lassen, ist groß. Mit dieser Art der Beratung beschreiten auch wir als HEAG mobilo Neuland, denn wir wollen die **Bewohnerinnen und Bewohner in ihrer gesamten Mobilität unterstützen**. Das geht weit über die klassische Fahrplan- und Tarifauskunft hinaus. Die kurzen Kommunikationswege zwischen den Akteuren ermöglichen eine schnelle Umsetzung von Anliegen der Bewohnerschaft.“

**MATTHIAS KALBFUSS**

Vorsitzender der Geschäftsführung der HEAG mobilo GmbH



„Nachhaltige Mobilität kommt der Bewohnerschaft wie auch dem Klima zugute. Lincoln zeigt, wie man mithilfe eines **aus vielen Modulen** bestehenden Mobilitätsangebotes **und einer Mobilitätsberatung** die Menschen für den Umstieg auf alternative Verkehrsmittel sensibilisieren kann. Die Siedlung ist damit ein Vorbild für die Entwicklung neuer zukunftsfähiger Quartiere.“

**ARMIN NIEDENTHAL & SYBILLE WEGERICH**

Vorstände der bauverein AG



„Darmstadt ist mit seiner Innovationskraft am Puls der Zeit. Das sieht man auch an der großen Akzeptanz der Menschen gegenüber dem Car-Sharing. Insgesamt gibt es hier 200 book-n-drive-Autos an mehr als 70 Stationen. Damit hat die Stadt, gemessen an der Einwohnerzahl, die höchste Dichte an Car-Sharing-Angeboten im Rhein-Main-Gebiet. Die **Lincoln-Siedlung** ist ein wichtiger Teil dieses Erfolges und **ein Modell mit dem Potenzial, zum Vorbild zu werden**. Car-Sharing schafft hier die nötige Flexibilität und Unabhängigkeit vom eigenen Auto.“

**MARTIN TRILLIG**

Darmstädter und Prokurist bei book-n-drive Car-Sharing

„Nach dem Motto **multimodal von Tür zur Tür** setzt das Mobilitätskonzept Lincoln auf vielfältige Lösungsansätze. Dem Mobilitätsmanagement kommt hierbei eine Schlüsselrolle zu. **Mobilitätsmanagement** setzt an den Bedürfnissen der Bewohnerinnen und Bewohner an und informiert über bestehende Angebote, bietet eine persönliche Beratung und soll dazu motivieren, für jeden Weg bewusst das jeweils beste Verkehrsmittel zu wählen oder auch zu kombinieren. Unterstützt wird diese Entwicklung durch die zunehmende Vernetzung und Digitalisierung, wie z.B. Smartphone.“

**ASTRID SAMAAAN**

Wissenschaftsstadt Darmstadt | Stadtplanungsamt  
Abt. Mobilität und öffentlicher Raum | Projektleitung



„Das Mobilitätskonzept für die Lincoln-Siedlung war von Beginn an auf **Nachhaltigkeit und Integration** ausgelegt. Mit einem flächensparsamen, am städtebaulichen Konzept orientierten Kfz-Angebot, verkehrsberuhigt, mit hoher Aufenthaltsqualität und mit vielfältigen Mobilitätsangeboten. Damit tragen wir dem aktuellen Trend „teilen/nutzen statt besitzen“ Rechnung, entlasten den öffentlichen Raum vom ruhenden Kfz-Verkehr und die Bewohnerschaft von unnötigen Kosten („Nur wer ein Auto hat, muss für den Stellplatz zahlen“).“

**GISELA STETE**

Büro StetePlanung  
Entwicklung Mobilitätskonzept Lincoln



„Die Lincoln-Siedlung ist ein gelungenes Beispiel für ein innovatives Mobilitätskonzept, das wir gerne unterstützen. Für uns ist die Elektromobilität ein wichtiges Zukunftsthema. Im Jahr 2017 haben wir deshalb mithilfe des hessischen Wirtschaftsministeriums 109 Elektrotankstellen in Südhessen errichtet. Davon alleine 20 Ladesäulen in der Wissenschaftsstadt Darmstadt. Jetzt haben wir gemeinsam mit dem Land Hessen ein weiteres Projekt auf den Weg gebracht: Kommunen können ab sofort von ENTEGA zu günstigen Konditionen E-Fahrzeuge für ihren Fuhrpark leasen.“

**DR. MARIE-LUISE WOLFF**

Vorstandsvorsitzende der ENTEGA AG

# Auf zwei Rädern zurück in die Zukunft

Im Gespräch mit dem Mobilitätsforscher  
Prof. Dr. Martin Lanzendorf

Als Forscher beschäftigt er sich seit über zwanzig Jahren mit der Verkehrsentwicklung und wie diese sich – vor allem in unseren Städten – nachhaltiger, sprich: ressourcenschonender und auch menschenfreundlicher gestalten lässt. **lincoln**mobil**** sprach mit dem Experten über die Zukunft der urbanen Mobilität, die allgemeine Verkehrspolitik in Deutschland und die erfreulichen Zeichen für einen gesellschaftlichen Wandel.





#### BUCHTIPP

von Prof. Lanzendorf: Der Kopenhagener Architekt und Stadtplaner Jan Gehl befasst sich mit der Umgestaltung unserer Städte zum Wohle ihrer Bewohnerschaft. So hat er nicht nur seine Heimatstadt verändert, sondern bereits auch in New York, London oder Melbourne die Weichen in Richtung Zukunft gestellt. Empfehlenswerte Lektüre für alle, die an einer lebenswerten Stadtlandschaft interessiert sind.

Jahn Gehl: Städte für Menschen, Jovis Verlag 2015, ISBN 9783868593563, 304 Seiten, 32 Euro

Herr Prof. Lanzendorf, Sie lehren und forschen am Institut für Humangeografie der Frankfurter Goethe-Uni im Bereich Mobilität. Das hört sich spannend an – was kann man sich genau darunter vorstellen?

Die Humangeografie ist der sozialwissenschaftliche Zweig der Geografie. Dabei geht es um alle möglichen Dinge, die die Gesellschaft betreffen und einen räumlichen Bezug haben. Ein Teilbereich davon ist die Mobilitäts- und Verkehrsforschung, und hier in der Arbeitsgruppe setzen wir uns speziell mit Fragestellungen rund um die nachhaltige Entwicklung im Bereich des Personenverkehrs auseinander. In Deutschland gibt es übrigens nur ganz wenige Standorte, an denen das explizit gemacht wird.

Und wie geht man dabei vor? Wie arbeitet ein Mobilitätsforscher?

Bei uns stehen der Mensch und die Gesellschaft im Fokus. Deshalb sind Befragungen das Kernelement unserer Arbeit. Das reicht von großen quantitativen Haushaltsbefragungen bis zu sehr gezielten Experten-Interviews. Mittlerweile ist es auch so, dass man mehrere Methoden mischt: Befragungen, Gruppendiskussionen, Verkehrszählungen. Und wir analysieren beispielsweise Zeitungsartikel zum Thema und das, was Fachleute in den letzten zwanzig Jahren geschrieben haben. So können wir ganz gut einen Wandel nachvollziehen.

Gibt es diesen Wandel in der Verkehrsentwicklung tatsächlich? Als Laie hat man manchmal den Eindruck, dass sich hier nur am Rande etwas tut und die bisherigen Probleme eher zunehmen – auch wenn in den Medien oft von einer Trendwende die Rede ist ...

Doch, an dieser sogenannten Trendwende ist auf jeden Fall etwas dran. Wir haben als Gesellschaft beim Thema Verkehr in den vergangenen Jahrzehnten sogar bereits einen beachtlichen Wandel durchgemacht. Vor sagen wir mal 30 Jahren wäre es nicht möglich gewesen, in der öffentlichen Diskussion den Pkw überhaupt infrage zu stellen. Das wäre damals noch auf zu starke Emotionen gestoßen. Wenn ich an die Generation meines Vaters denke, die war unglaublich emotional auf den Pkw fixiert. In den 60er- und 70er-Jahren war das Auto ja alles. Das ist heute längst nicht mehr so ausgeprägt – die Menschen verändern sich. Schon mit der flächenhaften Verkehrsberuhigung und den Tempolimits in den 80er- und 90er-Jahren haben wir den Autoverkehr sehr erfolgreich gebändigt, was heute allgemein gutgeheißen wird. Und es gibt in den letzten Jahren diese ganz klare Tendenz zum Radfahren. Das hat quer durch die Gesellschaft an Bedeutung gewonnen.

Aber für viele Menschen ist das Auto trotzdem noch ein wichtiges Statussymbol und das zentrale Transportmittel, auf das sie sicherlich nicht so schnell verzichten werden. Das kann man doch kaum von der Hand weisen, oder?

Nun, bei den jüngeren Erwachsenen passiert gerade etwas, was wir wissenschaftlich noch nicht genau erklären können. Aber ich glaube, dass es da eine veränderte Wertschätzung gibt. Ich würde das auch erst mal bei Einstellungen und Werten belassen – aber es ist durchaus von Bedeutung. Der Pkw ist für junge Menschen heute eher ein funktionales Ding, mit dem sich bestimmte Wege ganz praktisch zurücklegen lassen. In der Stadt ist das ja aber oft kaum noch der Fall. Hier bin ich viel schneller mit dem Fahrrad und den öffentlichen Verkehrsmitteln am Ziel. Und dann gibt es eben Dinge, die es vor vierzig Jahren noch nicht gab, wie das Smartphone und das Internet. Das scheint mir heute eine viel höhere emotionale



Am Campus Westend der Goethe-Universität in Frankfurt kann man schon heute die Zeichen der Zeit erkennen: Die Zukunft gehört den Radfahrern.

Bedeutung zu besitzen. Die Generation Automobil ist also sicherlich einer Generation Internet und mittlerweile wahrscheinlich einer Generation Smartphone gewichen. Über diese neuen Technologien schaffen sich jüngere Menschen heute ihre Identität.

Und dadurch wird das Auto zur Nebensache?

Solche neuen Technologien haben immer eine hohe Attraktivität. Weil sie neue Möglichkeiten eröffnen und weil sie „schnell“ sind. Das ist, denke ich, ein wichtiger Aspekt: Das Auto war vor vierzig Jahren wahnsinnig schnell. Damit konnte man auf einmal Dinge tun, die man vorher nicht tun konnte. Es war vorher unvorstellbar, dass man zu jedem beliebigen Zeitpunkt mal eben schnell von A nach B fährt. Das hat damals eine große Anziehungskraft ausgeübt. Heute kann ich auf einer ganz anderen, digitalen Ebene Dinge tun, die noch vor wenigen Jahren nahezu unvorstellbar waren. Ich kann mit mehreren Leuten gleichzeitig chatten, reden oder mich audio-visuell austauschen, die ganz woanders auf der Welt sind. Die neuen sozialen Netzwerke haben unglaublich viele neue Möglichkeiten geschaffen. Und diese Möglichkeiten sind noch viel „schneller“ als das Auto.

Man kann in dem Zusammenhang also durchaus von einer neuen virtuellen Mobilität sprechen, aber die wird die reale Mobilität auch auf längere Sicht noch nicht ersetzen. Wie werden wir uns in Zukunft fortbewegen? Welche Szenarien gibt es da?

Solche Zukunftsszenarien hängen natürlich immer davon ab, welche Politik, welche technologischen Entwicklungen und vor allem welchen Umgang mit diesen neuen Technologien seitens der Politik man unterstellt. Das könnte dann durchaus auch ein technologisch getriebenes Szenario sein. Die Politik macht ja grundsätzlich zunächst mal das, was für die Wirtschaft gut ist. Das könnte dazu führen, dass der individuelle Autoverkehr weiter zunimmt. Vielleicht mit autonom fahrenden Pkws. Während Sie dann zum

## Das Auto überhaupt infrage zu stellen, wäre früher auf zu starke Emotionen gestoßen.

Beispiel hier sitzen, fährt Ihr Auto zurück ins Büro, um wichtige Dokumente zu holen, die Sie vergessen haben. Und Ihr Zweitwagen macht sich zur gleichen Zeit auf den Weg zur Schule, um Ihre Tochter abzuholen. Oder auch der Einsatz von Drohnen im großen Stil ist denkbar. Da sind den Zukunftsfantasien bezüglich der Verkehrsentwicklung eigentlich keine Grenzen gesetzt, und die Politik ist hier sehr gefordert, sich Gedanken zu machen, was all das für unseren Alltag und unser Leben bedeuten würde. Bislang folgt sie, wie gesagt, einem industriepolitischen Paradigma.

Was meinen Sie mit dem „industriepolitischen Paradigma“?

Man muss das mal ganz offen sagen: In der Verkehrspolitik in Deutschland, aber auch auf europäischer Ebene, geht es immer um Industriepolitik. Da sind zum Beispiel die Automobilindustrie und die Bauwirtschaft mit ihren vielen Arbeitsplätzen. Die ganzen

Infrastrukturbauten sind immer wichtige Faktoren in der Wirtschaftsentwicklung. Wann immer es um Beschäftigungsprogramme und Konjunkturimpulse geht, greift die Politik gerne zu dem Mittel, hier viel Geld auszugeben. Es werden im Straßenbau ja immer noch Fernwege ausgebaut – aber eben nicht aus verkehrlichen Überlegungen. Das hat nur zur Folge, dass mehr Verkehr entsteht, weil er schneller und damit billiger wird. Wenn der Bundesverkehrsminister von „nachhaltiger“ Verkehrsentwicklung spricht – der Begriff ist ja dehnbar –, meint er etwas grundlegend anderes als wir hier. Das ist das größte Hemmnis für eine wirklich zukunftsfähige Entwicklung.

**Aber wie soll dann die erhoffte Mobilitätswende stattfinden, wenn sie auf politischer Ebene nicht vorangetrieben wird?**

Von der Bundespolitik darf man da eher wenig erwarten. Außer seitens des Bundesumweltministeriums, das ja den Klimaschutz und das Thema

Schadstoffemissionen verfolgt. Auch das Bundesforschungsministerium interessiert sich noch für solche Fragestellungen. Ansonsten kommt da in der Politik nur Bewegung von unten. Es sind heute vor allem die Kommunen, die in der Lage sind, etwas zu unternehmen. Sie können ja entscheiden, wie sie neue Wohnquartiere ausstatten und alte verbessern, beispielsweise durch verkehrsberuhigte Zonen und attraktive Möglichkeit für Fahrradmobilität oder das Zufußgehen. Natürlich sind sie dazu nicht immer auch finanziell in der Lage – aber dennoch sind sie ein Hoffnungsträger. Und es gibt vielerorts das Bestreben, das Konzept der autogerechten Stadt weiter zurückzudrängen. Aber man hat da natürlich mit einer jahrzehntelangen Planung in diese Richtung zu kämpfen. Das ist das zweite zentrale Hemmnis – die ganzen Pfadabhängigkeiten in der gebauten Umwelt. Wir können eben selten wie in der Lincoln-Siedlung bei Null starten, sondern müssen mit dem Ist-Zustand umgehen.

**Ein Instrument dafür ist das sogenannte „Mobilitätsmanagement“?**

Genau. Das ist die Grundidee hinter dem Begriff: Wir suchen unterhalb des Radars der großen gesetzlichen Vorgaben nach Nischen, in denen wir was verändern können. Wenn wir Menschen die Vorteile der Fahrradnutzung vermitteln. Wenn wir Unternehmen verdeutlichen, dass sie durch Fahrradförderung oder Jobtickets Pkw-Stellplätze einsparen können und nebenbei Verkehr reduzieren. Es geht da zunächst um weiche Informations- und Beratungsangebote und auch um Möglichkeiten, Neues einfach mal ausprobieren zu können. Dadurch schaffen wir Akzeptanz und letztlich Veränderung. Mobilitätsmanagement zielt ganz konkret auf die Bedürfnisse der Menschen und macht positive Angebote zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität – keine Vorschriften.

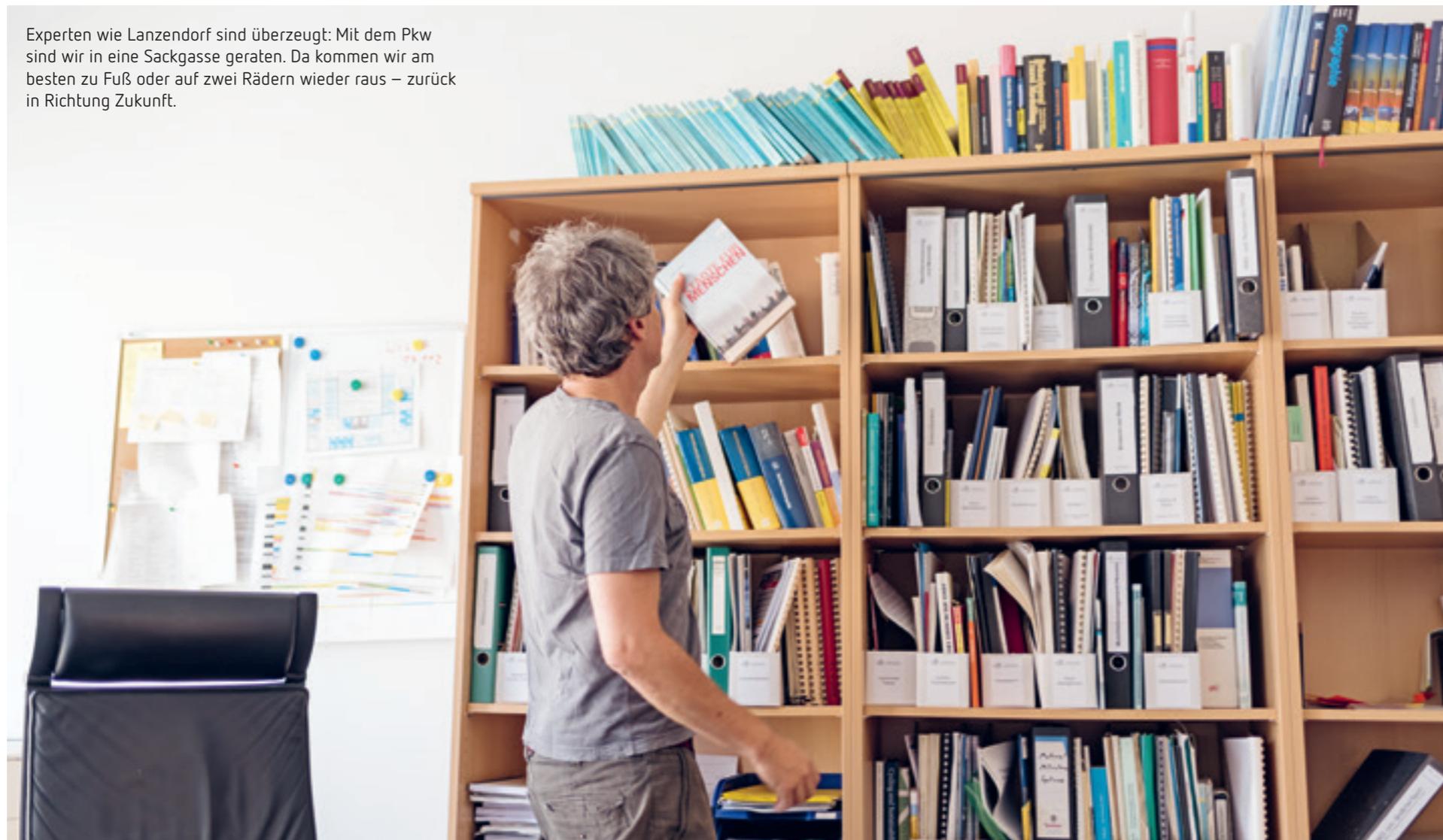
**Und dieser „sanfte“ Ansatz trägt bereits Früchte?**

Ja, und zwar schon etliche. Die Stadt- und Verkehrsplanung weiß ja längst, dass sie die Städte ohne einen

wesentlichen Anteil an anderen Verkehrsmitteln als dem Pkw nicht mehr vernünftig organisieren kann. In Städten wie Frankfurt oder auch Darmstadt kommen zudem wichtige Impulse aus der Stadtentwicklung heraus. Da will man Lebensqualität für die Bewohnerschaft schaffen und Straßen wieder zu Aufenthaltsorten machen, wo man sich auch mal hinsetzen kann. Wo Menschen leben, braucht es eine gewisse Ruhe, braucht es Platz, braucht es Grün, braucht es Spielplätze. Und wir haben heute bereits viele Instrumente zur Hand, um das zu verwirklichen. In den Städten kann das vor allem das Fahrrad als urbanes Fortbewegungsmittel der Zukunft sein. Wir wissen schon lange, dass 40 Prozent der zurückgelegten Wege mit dem Pkw kürzer als drei Kilometer sind und so mit dem Fahrrad meist schneller zurückgelegt werden können. Mit großen Fahrradvermietssystemen und Fahrradgaragen an den Bahnhöfen könnten wir auch den Pendlerverkehr in den Griff bekommen. Ja, wir könnten mit relativ einfachen Mitteln eine nahezu paradiesische Fahrrad- und Fußverkehrsstadt wie Kopenhagen heute eigentlich überall realisieren ...

**Es gäbe sicherlich noch viel zu diesem Thema zu sagen, aber unsere Zeit ist leider um. Vielen Dank, für dieses spannende und Hoffnung machende Gespräch, Herr Prof. Lanzendorf!**

Experten wie Lanzendorf sind überzeugt: Mit dem Pkw sind wir in eine Sackgasse geraten. Da kommen wir am besten zu Fuß oder auf zwei Rädern wieder raus – zurück in Richtung Zukunft.



**PROF. DR. MARTIN LANZENDORF**

... hat am Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie und an der Universität Trier promoviert. Danach war er an der Universität Utrecht (Niederlande), der Universität Leipzig, am Helmholtz-Zentrum für Umweltforschung UFZ sowie an der LMU München tätig. Seit 2008 lehrt er an der Universität Frankfurt am Main und erforscht verschiedenste Aspekte der Mobilität in Metropolregionen, insbesondere die Möglichkeiten einer nachhaltigeren Mobilitätsentwicklung.



## Neuer kostenloser Beratungsservice „MobiCheck“ für maßgeschneiderte Mobilität

Wer mitten in der Stadt wohnt, ist nur selten wirklich auf das eigene Auto angewiesen, denn das Angebot an alternativen Verkehrsmitteln ist groß. Häufig sind diese sogar günstiger, schneller und flexibler. Auch die Bewohnerinnen und Bewohner der Lincoln-Siedlung können von einer großen Angebotsvielfalt profitieren. Wie das geht, zeigt die Mobilitätsberatung der HEAG mobilo anhand eines kostenlosen und individuellen „MobiChecks“. Dabei berechnen die Mobilitätsexperten nicht nur die exakten Kosten, sondern auch den Zeitaufwand, der für die jeweilige Wegstrecke benötigt wird. Dies ermöglicht eine Mobilitätsempfehlung, die auf die individuellen Bedürfnisse ausgerichtet ist. Selbst Urlaubsplanungen werden auf Wunsch in der individuellen Mobilitätsanalyse mitberücksichtigt. Grundlage für die individuelle Beratung ist ein Fragebogen, in dem der persönliche Mobilitätsbedarf ermittelt wird: Wo will ich hin? Wie lang sind die täglichen Reisezeiten? Werden Zeitkarten genutzt? Auch der Besitz eines Pkw, die Entfernung zum Arbeitsplatz und Freizeitaktivitäten werden in die Analyse miteinbezogen.

### Es geht oft günstiger

„Viele glauben immer noch, die Einzelfahrkarte sei für sie das günstigste Ticket und täuschen sich da oft“, weiß Mobilitätsberater Torsten Friedrich. Grundlage für die Berechnungen des günstigsten Verkehrsmittels sind aktuelle Preistabellen wie etwa die des ADAC. Aber auch aktuelle Kosten für Car-Sharing-Fahrzeuge oder Mietwagen werden berücksichtigt, ohne jedoch nur isoliert die Kosten zu betrachten. „Wichtig bei der Bewertung der verschiedenen Mobilitätsformen ist auch das Maß an Flexibilität, das damit verbunden ist“, erläutert Friedrich: „Den wenigsten ist klar, dass – gerade in Städten – ein Auto auch ein Hemmschuh sein kann.“ Das eigene Auto abzuschaffen, kann, muss aber nicht die Lösung sein. „Wir haben jedoch die Erfahrung gemacht, dass es oft preiswerter ist, den Privat-Pkw abzuschaffen und stattdessen Car-Sharing oder andere Verkehrsmittel zu nutzen“, so Torsten Friedrich. Er weiß aber auch: „Nicht jeder kann und will dauerhaft auf ein eigenes Auto verzichten.“ Aber: Immer mehr Menschen sind immer öfter bereit,

auf alternative Fortbewegungsmittel umzusteigen. Die Mobilitätsalternativen, die Friedrich und sein Team benennen, beschränken sich übrigens nicht auf den Landkreis Darmstadt-Dieburg oder die Bundesrepublik Deutschland. Auch wer autofrei in den Urlaub fahren möchte und wissen will, wie er am besten ans Ziel kommt, ist in der Mobilitätszentrale willkommen.



### MOBICHECK

## So funktioniert der „MobiCheck“

→ Wer den kostenlosen Beratungsservice in Anspruch nehmen und seinen persönlichen „MobiCheck“ machen möchte, sollte vorab einen Termin vereinbaren und etwas Zeit mitbringen. Den Fragebogen auszufüllen, dauert etwa eine halbe Stunde, das Auswerten der Angaben etwas länger. Deswegen erfolgt die Beratung an einem zweiten separaten Termin, der auch per Telefon stattfinden kann.

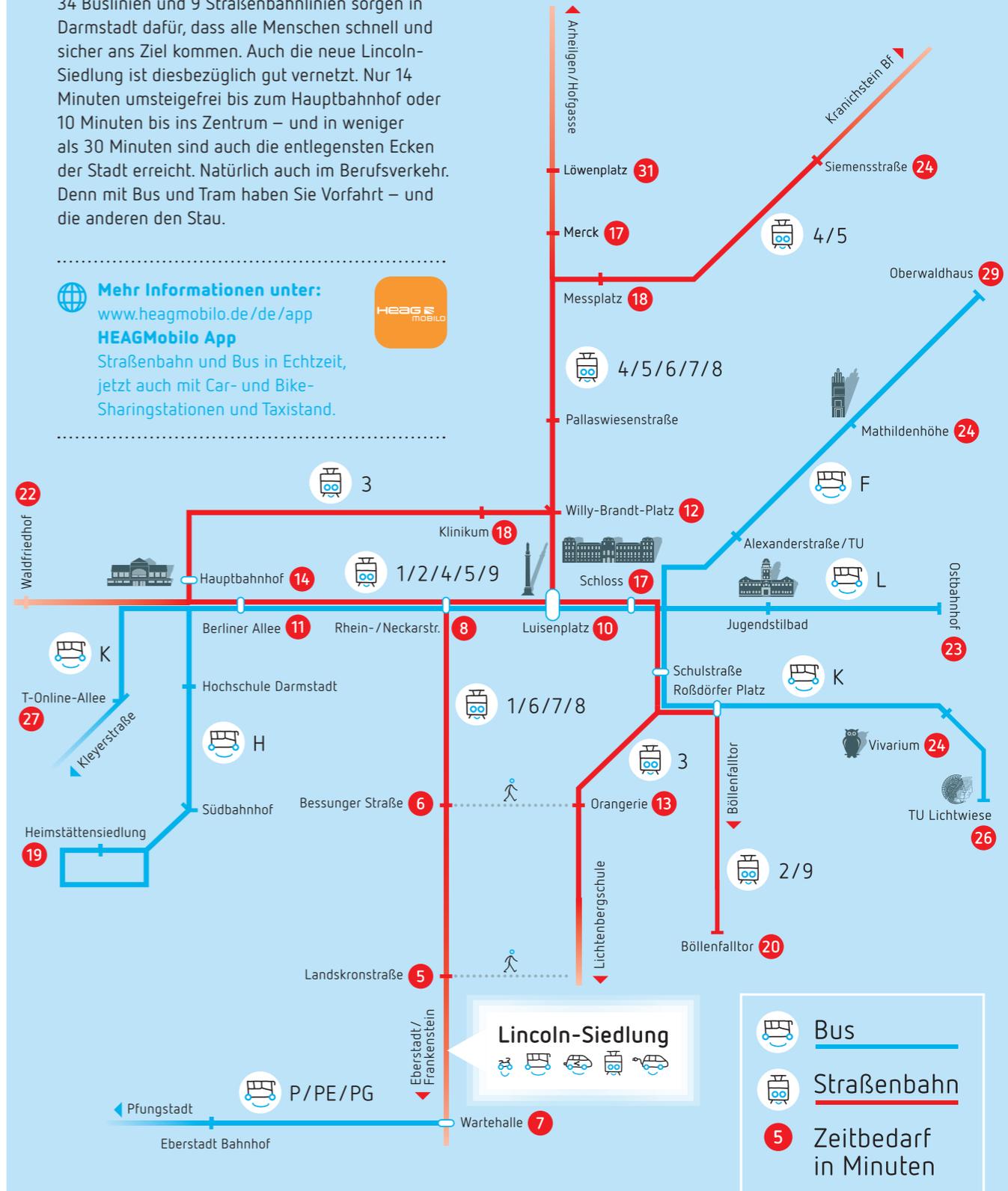
Beratungstermine in der Mobilitätszentrale der Lincoln-Siedlung finden dienstags (16 bis 18 Uhr), donnerstags (10 bis 12 Uhr) sowie nach Vereinbarung statt.

**Anfragen per E-Mail bitte an:**  
[mobicheck@heagmobilo.de](mailto:mobicheck@heagmobilo.de)

## Mit Bus und Tram entspannt ans Ziel

34 Buslinien und 9 Straßenbahnlinien sorgen in Darmstadt dafür, dass alle Menschen schnell und sicher ans Ziel kommen. Auch die neue Lincoln-Siedlung ist diesbezüglich gut vernetzt. Nur 14 Minuten umsteigefrei bis zum Hauptbahnhof oder 10 Minuten bis ins Zentrum – und in weniger als 30 Minuten sind auch die entlegensten Ecken der Stadt erreicht. Natürlich auch im Berufsverkehr. Denn mit Bus und Tram haben Sie Vorfahrt – und die anderen den Stau.

**Mehr Informationen unter:**  
[www.heagmobilo.de/de/app](http://www.heagmobilo.de/de/app)  
**HEAGMobilo App**  
Straßenbahn und Bus in Echtzeit,  
jetzt auch mit Car- und Bike-Sharingstationen und Taxistand.



# Grün, grün, grün – von der Lincoln-Siedlung in die Natur



Internationale Waldkunst im Bessunger Forst und auf der Ludwigshöhe – Naherholung am Rand der Stadt.

## Ludwigshöhe & Bessunger Wald

Östlich der Lincoln-Siedlung erstreckt sich der Bessunger Wald, der zum Spazierengehen, Wandern oder Radeln einlädt. Rund zweieinhalb Kilometer zu Fuß oder mit dem Rad – und schon kann man eine Menge entdecken. Beispielsweise die Ludwigshöhe, der sogenannte Bessunger Hausberg mit dem Aussichtspunkt am Baudenkmal Ludwigsturm. Von hier aus reicht die Sicht bei schönem Wetter bis zum Pfälzer Wald und den Vogesen, dem Hunsrück, aber auch der Feldberg oder sogar die Frankfurter Skyline erscheinen am Horizont. Ein toller Ort für ein Picknick im Frühling oder Sommer. In unmittelbarer Nachbarschaft befindet sich der private Skulpturengarten des Bildhauers Joachim Kuhlmann, der von Frühling bis Herbst an Sonn- und Feiertagen öffentlich zugänglich ist. Alle zwei Jahre findet im Bessunger Wald zudem das Internationale Waldkunstsymposium statt, das Künstlerinnen und Künstler aus aller Welt nach Darmstadt bringt, um an ausgewählten Orten im Wald temporäre Kunstwerke zu schaffen. Über die Sommermonate verwandeln sich die Waldwege zwischen Böllenfalltor und Ludwigshöhe so in einen Waldkunstpfad. Begleitet wird das Ganze von zahlreichen Veranstaltungen.

## Der große Woog

Angelegt wurde der städtische See bereits im 16. Jahrhundert. Seit 1820 wird er vorwiegend als Badesee genutzt – heute als umweltgerechtes und sogar denkmalgeschütztes Naturfreibad für die ganze Familie: mit einer Insel, zwei großen Liegewiesen, Kinderspielplatz, Nichtschwimmerbereich, Zehn-Meter-Sprungturm und Wasserrutsche. Von Mai bis September eine natürliche Alternative zum Chlorwasser im Schwimmbad – von der grünen Umgebung des Sees ganz zu schweigen. Die städtische Oase mit dem kühlen Nass befindet sich rund fünf Kilometer von der Lincoln-Siedlung entfernt. Mit dem Rad ein 15-Minuten-Katzensprung.

## Mathildenhöhe & Rosenhöhe

Ebenfalls nur rund fünf Kilometer von der Lincoln-Siedlung entfernt liegt die berühmte Mathildenhöhe – eine Anwärterin auf den Titel UNESCO-Welterbe. Die ehemalige Künstlerkolonie aus der Zeit des Jugendstils weiß nicht nur durch ihre imposanten Bauwerke zu beeindrucken, sondern bietet auch jede Menge Grün. Hier spielt man im Schatten des Platanenhains Boule oder genießt die Ruhe im Park der Rosenhöhe, einer einzigartigen historischen Parkanlage im Stil eines englischen Landschaftsgartens. Ein weiteres besonderes Kleinod der Mathildenhöhe ist der Vortex-Garten. Auch hier kommen Naturfreunde voll auf ihre Kosten.

→ Immer mehr Menschen zieht es zum Wohnen in die Stadt. Trotzdem hat die Natur für die meisten eine hohe Bedeutung. In den Städten wurden viele naturnahe Flächen zurückgedrängt, weil der Druck, Wohnraum zu schaffen, groß ist. Der öffentliche Raum ist vielerorts auf einen „Parkplatz“ reduziert. Es ist höchste Zeit, urbanem Grün wieder in unserem alltäglichen Lebensumfeld Raum zu geben. Die entspannte Wirkung, die von einer natürlichen Umgebung ausstrahlt, kann durch Grünstreifen, Parks und Stadtwälder gezielt gefördert werden. Urbanes Grün fungiert nicht nur als grüne Lunge in den Ballungsgebieten – und vermehrt als Rückzugsort für diverse Tierarten, sondern wirkt sich auch positiv auf uns Menschen aus. Die ständige Reizüberflutung in Städten durch Autolärm, Sirenen, Baustellen, Fluglärm etc. wirkt auf Dauer ermüdend und krankheitserregend. Ein Aufenthalt in der Natur senkt den Stress, hebt das Selbstbewusstsein und stärkt sogar messbar das Immunsystem.

Mit der zunehmenden Sensibilisierung für diese Zusammenhänge soll wieder mehr Luft- und Aufenthaltsqualität in unsere Städte Einzug halten. In der Lincoln-Siedlung spielt genau das eine entscheidende Rolle: Weniger Pkw-Verkehr bedeutet weniger Verkehrs- und Abstellflächen und damit mehr Platz für Mensch und Natur. Und wer noch ein bisschen tiefer in die Natur will, findet in unmittelbarer Nähe schöne Ausflugsziele, die bequem zu Fuß, mit dem Rad oder den öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen sind. Hier ein paar Tipps für Darmstadt und Umgebung.



# Leidenschaft- lich mit dem Rad unterwegs

Lilien-Torwart Florian Stritzel

Immer mehr Menschen treten in die Pedale – als Hobby oder um in der Stadt von A nach B zu kommen. Zum Beispiel Profifußballer Florian Stritzel, der jüngste unter den drei Keepern der Darmstädter Lilien. Wir hatten uns mit dem überzeugten Radler im Darmstädter Merck-Stadion verabredet, um mehr über ihn zu erfahren. Knapp zwei Meter jugendlicher Elan mit auffallend langen Armen und Beinen – wie gemacht für einen Torwart – begrüßen uns auf der Tribüne mit sympathischem Lächeln:

Hi, ich bin Flo!

Hallo, schön dich zu treffen! Und vielen Dank, dass du dir hier direkt nach dem Training Zeit für uns nimmst. Seit letztem Jahr spielst du bei den Lilien und lebst auch in Darmstadt. Wie gefällt es dir hier?

Ich wohne nicht direkt in der Innenstadt, sondern im Norden, in Arheilgen. Meine Freundin und ich fühlen uns hier total wohl. Die Stadt mit ihrer Umgebung hat ja schon ihre schönen Ecken, wo man sich in der Freizeit super entspannen kann. Entweder in der Innenstadt, im Park oder auch mal ganz draußen in der Natur. Je nachdem, wie wir lustig sind.

Wie wir gehört haben, bist du viel mit dem Fahrrad unterwegs ...

Ja, sogar überwiegend. Schon seit meiner Zeit beim Karlsruher SC. Da waren es nur drei Kilometer zum Stadion und das ging mit dem Rad einfach schneller als mit dem Auto. Jetzt, hier in Darmstadt, sind es zwar rund sieben Kilometer zur Arbeit, aber auch die radle ich fast täglich. Nur bei Regen nehme ich die Bahn. Auch wenn ich Erledigungen in der Stadt habe

oder mich mit Freunden treffe, steige ich am liebsten aufs Rad. Schon weil du das einfach abstellen kannst und nicht nach einem Parkplatz suchen musst. Das spart schon einen Haufen Nerven.

Geh't dir dabei auch um die Umwelt?

Ich kann jetzt nicht sagen, dass ich irgendwie besonders „ökologisch“ eingestellt bin. Ich meine, wir achten schon drauf, dass wir kein unnötiges Plastik im Einkaufswagen haben, und kaufen viel im Hofladen ein, weil das Gemüse zumindest überwiegend aus der Region kommt und auch weniger verpackt ist. Im Discounter sind ja sogar die Bioprodukte in Plastik eingeschweißt. Und zum Hofladen können wir sogar zu Fuß gehen.

Das klingt doch aber in Sachen Umwelt schon recht vorbildlich. Viele Leute achten ja nur auf den Preis ...

Die Sachen schmecken auch einfach viel besser. Eine ganz andere Qualität. Und was das Geld angeht: Alles, was ich an Autofahrten einsparen kann, ist ja auch gut für den Geldbeutel. Gerade im Stadtverkehr haut man doch schon ganz schön viel Benzin raus.



### Das Radfahren ist bestimmt auch gut für deine Fitness, oder?

(Er schmunzelt.) Also, ich habe mir ja mittlerweile ein E-Bike geleistet. Anfangs bin ich noch ganz normal geradelt. Aber ein paar Hügel hier sind doch nicht ganz ohne, und gerade in den heißen Sommermonaten war ich dann schon vor dem Training immer völlig verschwitzt. Da ist das E-Bike einfach komfortabler, und natürlich trete ich auch damit noch gerne in die Pedale. Für mich ist bei meinen privaten Trainingseinheiten zudem das Krafttraining wichtiger als die Ausdauer. Aber auch da gibt es immer eine Viertelstunde Ein- und Ausradeln auf dem Ergometer. Ganz allgemein ist das Radfahren sicherlich ein toller Ausgleichssport und super für die Fitness.

### Könntest du dir denn vorstellen, ganz aufs Auto zu verzichten?

Also alles, was so im Umkreis von zwanzig Kilometern liegt, versuche ich, mit dem Rad zu schaffen. Gerade mit dem E-Bike werden die Distanzen gefühlt geringer. Mit der ganzen Familie – Frau, Kind und Hund – legen wir manchmal auch noch bis zu fünfzehn Kilometer zurück. Darüber hinaus nehmen wir dann aber schon das Auto. Vor allem für wirklich weite Strecken, wenn wir unsere Eltern besuchen und so.

### Wie wär's da mit Car-Sharing? Das ist unter Umständen praktischer und sogar günstiger als ein eigenes Auto ...

Da fehlt mir ehrlich gesagt die Erfahrung. Müsste man einfach mal ausprobieren. Aber wenn es funktioniert – warum denn nicht?

### Das Auto ist für dich also eher ein Mittel zum Zweck. Geht es dir auch beim Fahrrad vor allem darum, kostengünstig und unkompliziert mobil zu sein?

Auf keinen Fall nur darum! Dazu macht mir das Radeln viel zu viel Spaß. Und nicht nur mir. Meine Freundin und ich haben uns das volle Paket

Für Lilien-Keeper Florian Stritzel ist das Fahrrad viel mehr als nur das praktischste Verkehrsmittel in der Stadt.

angeschafft. Sie hat auch ein E-Bike und einen Kinderanhänger. Kind kommt mit, Hund kommt mit – und dann machen wir Ausflüge. Zum Beispiel bis raus zum Langener Waldsee, wo wir's total schön finden. In unserer Freizeit sind wir also schon echt leidenschaftlich mit dem Rad unterwegs.

Und von dieser Freizeit wollen wir dich jetzt auch nicht länger abhalten. Herzlichen Dank für das nette Gespräch!

Sehr gerne!



#### FLORIAN STRITZEL

Schon von klein auf wollte Florian Stritzel Fußballprofi werden. Mit 13 Jahren trat er in das Internat des Hamburger SV ein. Mit 18 unterschrieb er dort seinen ersten Profi-Vertrag. Lange Zeit spielte er in der Nationalmannschaft der DFB-Junioren. Nach einer Zwischenstation beim Karlsruher SC wechselte er schließlich in der Saison 17/18 zum SV Darmstadt 98, wo er im November 2017 mit 23 Jahren beim 3:3-Unentschieden gegen den 1. FC Union Berlin in der 2. Bundesliga debütierte.

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages



## Heinerbike: Einfach ein starkes Stück

Wer Spaß am Radfahren hat und den Pkw gerne öfter mal stehen lassen würde, sieht sich spätestens dann vor Herausforderungen gestellt, wenn es darum geht, schwere oder sperrige Dinge zu transportieren. Ab dem zweiten Kind oder beim familiären Wochenbedarf an Mineralwasser stößt das herkömmliche Fahrrad – auch mit Gepäckträger, Kindersitz, Satteltaschen und Anhänger – an Grenzen. Deutlich komfortabler sind da moderne Lastenräder, welche nach Bedarf ausgeliehen werden können.

In Darmstadt ist das mittlerweile möglich, und das Schönste daran: Es kostet nichts! Zumindest vorerst. Denn die sogenannten „Heinerbikes“ – benannt nach dem „Heiner“, einer Bezeichnung für den alteingesessenen Darmstädter – sind ein staatlich und städtisch gefördertes und durch die Mitglieder der Initiative „Transition Town Darmstadt“ ehrenamtlich betreutes Pilotprojekt. Später soll dies ein professioneller Anbieter übernehmen und weiter ausbauen. Fünf solcher elektrischer Mobilitätshelden, wie der „Schoppe-Schlepper“ oder der „LincolnLader“, sind derzeit in Darmstadt unterwegs. Letzterer ausschließlich für die Bewohnerschaft der Lincoln-Siedlung, die anderen vier an wechselnden Standorten. Über die Website [www.heinerbike.de](http://www.heinerbike.de) können die E-Lastenräder entliehen werden. Hier gibt es auch weitere Infos zum Projekt und vor allem die „Bedienungsanleitung“. Denn durch die besondere Bauweise unterscheidet sich das Vehikel natürlich von einem ganz normalen Fahrrad – fährt sich dann aber trotzdem nahezu kinderleicht.

Fünf Lastenräder werden die Verkehrsprobleme Darmstadts nicht lösen. Klar. Aber so können im Lauf des Förderzeitraums doch eine ganze Menge Menschen die Möglichkeiten eines E-Lastenrads kennenlernen, indem sie beispielsweise mal mit vier Mineralwasserkisten am Verkehrsstau

vorbeidüsen oder mit Familie und Freunden ein üppiges Picknick im Grünen veranstalten. Das „Heinerbike“ ist eben ein verdammt starkes Stück, das viel Stauraum bietet und dennoch ein entspanntes Radeln ermöglicht. Ohne die Umwelt zu belasten.

#### Apropos

Das Projekt „Heinerbike“ ist nur eins von vielen Bausteinen zur Förderung des Radverkehrs. Im Rahmen der Fördermaßnahme „Lincoln by Bike“ werden neben dem „Heinerbike“ weitere Maßnahmen umgesetzt, bspw. der Ausbau von Radverkehrsverbindungen, Fahrradparken in der Lincoln-Siedlung, Innenstadt und Eberstadt, „Bike & Ride“ an Haltestellen sowie Fahrradzählstellen.



BIS ZU 80 KG

## Der tolle Lastendrahtesel

→ Die Heinerbikes sind echte Kraftprotze: Egal ob Kinder, Kommode oder Kartoffeln – 80 kg trägt das Lastenrad vom Typ Bakfiets Cargobike Cruiser Long. Bis zu einem Tempo von 25 km/h unterstützt der eingebaute Elektromotor. Höhenverstellbare und komfortabel gefederte Sitze, 7-Gang-Schaltung, kraftvolle Rollenbremsen und besonders robuste Reifen bieten zusätzlichen Fahrkomfort. Die lieben Kleinen sitzen sicher angeschnallt auf einer ausklappbaren Bank, die Regenplane schützt die Ladung vor Nässe, und ein extra langes Kettenschloss sorgt dafür, dass sich der Lastendrahtesel nicht einfach aus dem Staub macht. Das nennen wir Vorsprung durch Technik – aus Freude am Radfahren.



Mehr Informationen unter:  
[www.heinerbike.de](http://www.heinerbike.de)



## Hallo liebe Nachbarn,

ich würde mich freuen, mehr mit euch in Kontakt zu kommen! Dafür gibt es auf der Nachbarschaftsplattform nebenan.de den Bereich Lincoln-Siedlung. Zu dem haben nur wir als Nachbarn Zugang und können uns ganz leicht vernetzen, um uns gegenseitig auszuhelfen oder uns kennenzulernen, die besten Laufpartnerinnen und Laufpartner oder die zuverlässigste Person zum Babysitten zu finden – oder in der Nachbarschaft mal eben zwei Eier zum Backen zu leihen. Das Ganze ist kostenlos – und stärkt die Gemeinschaft. Wenn du Lust hast mitzumachen, registriere dich einfach auf [www.nebenan.de/hood/lincoln-siedlung](http://www.nebenan.de/hood/lincoln-siedlung)

Damit auch wirklich nur wir dabei sind, gib bei der Anmeldung den unten stehenden Zugangscodes ein. Ich freue mich auf euch!  
Torsten, Franklinstraße

.....  
 **Mehr Informationen unter:**  
[www.nebenan.de](http://www.nebenan.de)  
 Zugangscodes: lezki-mizlu  
 .....

## Nachbarschaftsrunde

Sich regelmäßig zu treffen und zur Sprache zu bringen, was einem rund um die Lincoln-Siedlung wichtig ist, und sich über Entwicklungen oder Veranstaltungen auf Lincoln auszutauschen, das ist die Idee hinter der Nachbarschaftsrunde. Mitmachen können alle derzeitigen und zukünftigen Bewohnerinnen und Bewohner und alle aktiven Institutionen und Personen aus der Nachbarschaft. Über die Nachbarschaftsrunde hinaus gibt es die Initiative „Wir auf Lincoln“. Seit 2015 ist die Initiative aktiv für eine lebendige Nachbarschaft – von Bürgerinnen und Bürgern für Bürgerinnen und Bürger. Hier sind Jung und Alt willkommen. In der Quartierswerkstatt finden regelmäßige Treffen statt. Nähere Informationen zu der Nachbarschaftsrunde und weiteren Angeboten in der Lincoln-Siedlung sowie die Möglichkeit, sich in den E-Mail-Verteiler eintragen zu lassen, gibt es in der Quartierswerkstatt.

## Die Pinnwand

Kurzinfos rund um Mobilität und die Lincoln-Siedlung



## Elektromobilität

Elektrofahrzeuge leisten einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz – vorausgesetzt, sie nutzen Ökostrom wie bei den Ladesäulen des Energieversorgers ENTEGA. Im Rahmen des Projekts „Elektromobilität für Südhessen“ wurden allein im Jahr 2017 20 öffentliche Ladesäulen in Darmstadt installiert – im Dezember 2017 auch die erste

in der Lincoln-Siedlung. Weitere werden hier folgen: in den Sammelgaragen, an weiteren öffentlich zugänglichen Punkten sowie auf den privaten Baufeldern. Auf diese Weise wird durch eine flächendeckende Ladeinfrastruktur die E-Mobilität als wichtiger Baustein der Verkehrswende gefördert.



## EINWEIHUNG

## Mobilitätszentrale & Quartierswerkstatt

Bis zur Fertigstellung der endgültigen Standorte in voraussichtlich drei Jahren werden diese beiden Einrichtungen in den Containern an der Lincolnstraße 2 zu finden sein. Die Mobilitätsberatung der HEAG mobilo bietet Infos rund um das gesamte Mobilitätskonzept der Siedlung, aber auch zu konkreten Verbindungen mit den öffentlichen Verkehrsmitteln inkl. Zeitkartenverkauf. Neben der zentralen Stellplatzvergabe steht die individuelle Mobilitätsberatung „MobiCheck“ (siehe Seite 16) im Vordergrund.

### Öffnungszeiten:

dienstags 16-18 Uhr, donnerstags 10-12 Uhr  
und nach Vereinbarung  
E-Mail: [moma.lincoln@darmstadt.de](mailto:moma.lincoln@darmstadt.de)

.....  
 Zur Begleitung der neu entstehenden Nachbarschaften wurde die **Quartierswerkstatt** eingerichtet: Sämtliche sozialen Belange, das nachbarschaftliche Miteinander und Kooperationen mit weiteren Partnerinnen und Partnern der Quartiersentwicklung stehen hier im Fokus. Zu den Aufgaben gehören u. a. der Aufbau einer Beteiligungs- und Kommunikationsstruktur und einer Steuerungsstruktur zur Begleitung der Stadtteilentwicklung sowie die Erarbeitung eines integrierten Handlungskonzepts (IHL). Die Quartierswerkstatt ist eine Anlaufstelle für Jung und Alt mit regelmäßigen Sprechzeiten

### Sprechstunde:

dienstags 10-12 Uhr, donnerstags 15-18 Uhr  
und nach Vereinbarung  
E-Mail: [petra.elmer@dw-darmstadt.de](mailto:petra.elmer@dw-darmstadt.de)  
[l.spill@caritas-darmstadt.de](mailto:l.spill@caritas-darmstadt.de)

## ONLINE-PLATTFORM

## Flinc-Mitfahrzentrale

Häufig sind Menschen alleine im Pkw unterwegs. Flinc ist eine kostenlose Online-Plattform, die Auto- und potenziell Mitfahrende zusammenbringt. Zum jeweiligen Fahrtpreis gibt es einen Vorschlag von Flinc. Alles Weitere machen die Beteiligten unter sich aus. Die Mitfahrenden sind in diesem Fall übrigens automatisch über die Haftpflicht des Fahrenden abgesichert. Ein toller Service, der die Umwelt und das Portemonnaie schont. Übrigens gibt es auch eine eigene Gruppe für die Lincoln-Siedlung!

.....  
 **Mehr Informationen unter:**  
<https://flinc.org>  
 .....



## Arbeitskreis Mobilität

Der Arbeitskreis (kurz: AK) Mobilität ist eine zwei bis drei Mal jährlich stattfindende Informations- und vor allem Diskussionsrunde, bei der sich alle derzeitigen und zukünftigen Bewohnerinnen und Bewohner der Lincoln-Siedlung informieren sowie mit ihren Ideen, Anmerkungen oder auch Sorgen bezüglich des Mobilitätskonzeptes aktiv einbringen können. Die letzte dieser Sitzungen fand am 15.08.2018 statt und war rege besucht. Hierbei ging es um die Regelung

der Stellplatzvergabe, deren Anmeldephase eben begonnen hatte. Man diskutierte dabei gemeinsam die Stellplatzvergabeverordnung, Fragen wurden beantwortet und Anregungen für den weiteren Verlauf entgegengenommen. Weitere öffentliche Sitzungen des AK Mobilität sind in Planung. Die Einladungen erfolgen per Post.

### Kontakt:

E-Mail: [moma.lincoln@darmstadt.de](mailto:moma.lincoln@darmstadt.de)



# Kurz vorm Verkehrsinfarkt

– ein paar Worte zur Entwicklung  
der urbanen Mobilität

Über 25 Jahre lebte, studierte und arbeitete die promovierte Architektin und Stadtplanerin Barbara Boczek in Darmstadt. Zwischenzeitlich war sie in die Schweiz übersiedelt, wo sie bei Stadtgrün Bern die Pflege und Gestaltung der Grünflächen verantwortete. Danach leitete sie die Orts- und Regionalplanung des Kantons Bern. Doch zog es die „überzeugte Martinsviertlerin“ schließlich wieder zurück in ihre alte Heimat. Hier wurde sie 2017 zur Bau- und Planungsdezernentin gewählt. Eine ihrer vorrangigen Aufgaben sieht sie darin, das Verkehrsaufkommen wieder stadtverträglich zu machen. Und dabei geht sie selbst mit gutem Beispiel voran: Schon seit Jahren besitzt sie kein Auto mehr und fährt hauptsächlich mit dem Rad. Hier erläutert uns die engagierte Stadträtin, warum wir in Sachen Mobilität dringend umdenken müssen – ein Plädoyer für eine lebenswerte Stadt.

Darmstadt erlebt seit einigen Jahren einen regelrechten Boom. Das lässt sich vor allem an der Entwicklung der Einwohnerzahlen ablesen: Waren das 2015 noch knapp 152.000, so haben wir 2018 bereits rund 161.000 erreicht. Bis 2030 könnte die Zahl auf weit über 180.000 steigen. Dieses Wachstum stellt die Stadt nicht nur hinsichtlich des Wohnungsbaus vor große Herausforderungen. Denn die Bewohnerinnen und Bewohner legen tagtäglich zahlreiche Wege zurück: zur Kita, zur Schule oder Hochschule, zur Arbeit, zum Einkauf, zu Kultureinrichtungen und zu Freizeitaktivitäten. Zudem bietet Darmstadt auch vielen Menschen von außerhalb attraktive Arbeitsplätze und vieles mehr. Sie pendeln meist täglich in die Stadt und verursachen zusätzliches Verkehrsaufkommen. Die Folge: Schon heute gerät der Kfz-Verkehr zur Rush-Hour auf fast allen Hauptstraßen ins Stocken oder kommt gar zum Erliegen – stadteinwärts wie stadtauswärts. Dies macht deutlich, dass wir in Sachen Mobilität umdenken müssen. Denn sollte der Pkw-Verkehr weiter zunehmen, wird das früher oder später dazu führen, dass unsere wichtigsten Verkehrsadern komplett verstopfen und hier gar nichts mehr geht. Solchen Straßennetzinfarkten müssen wir entgegenwirken – und zwar auch im Interesse derer, die das Problem ja eigentlich verursachen, weil sie ihre Wege noch vorwiegend mit dem Pkw zurücklegen. Wer im Stau steht, ist eben auch selbst ein Teil der Ursache. Die Straßen müssen für die Autoverkehre offen bleiben, die unumgänglich sind.

Beim Verkehr wird das Thema Luftreinhaltung immer bedeutsamer und die Frage, in was für einer Stadt wir künftig leben möchten. 2017 war Darmstadt unter den zehn Städten in Deutschland mit der höchsten Stickoxidbelastung. Stickoxide machen nachweislich krank. Nach Schätzungen der EU-Umweltagentur sterben dadurch alleine in Deutschland pro Jahr rund 10.000 Menschen vorzeitig. Gegen die Luftverschmutzung durch Verkehrsemissionen hat die Stadt Darmstadt den Green City Plan erarbeitet. Aber ohne das Zutun unserer Bürgerinnen und Bürger ist dem Problem langfristig nicht beizukommen. Ein weiteres Thema ist der durch den Kraftfahrzeugverkehr verursachte Lärm – ohne Zweifel einer der



schlimmsten Stressfaktoren im urbanen Raum. Wäre es denn nicht wünschenswert, dass wir diesen endlich auf ein Minimum reduzieren? Stattdessen produziert die Automobilindustrie immer größere und schwerere Pkw mit teilweise ganz bewusst verstärkten Auspuff- und Motorengeräuschen. Von Motorrädern will ich in diesem Zusammenhang erst gar nicht reden. Sicherlich wird die Weiterentwicklung der E-Mobilität einhergehend mit dem Ausbau erneuerbarer Energien hier in Zukunft einen Beitrag leisten können. Aber das jetzige und künftige Verkehrsaufkommen einfach 1:1 in die E-Mobilität übertragen zu wollen, wäre jedenfalls keine Lösung, weil uns der Stau erhalten bliebe.

#### Den Ausbau der Alternativen vorantreiben

Fast alle Mobilitätsexperten sind sich heute einig, dass das Fahrrad eine Vielzahl der Probleme im urbanen Raum verringern kann – und als Mobilitätsbaustein eine wichtige Rolle spielen muss. Eine Fahrt mit dem Rad verursacht nur einen verschwindend geringen Prozentsatz des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes einer vergleichbaren Fahrt mit dem Auto. Sie verursacht keinen Lärm und kommt dem weit verbreiteten gesellschaftlichen Bedürfnis nach körperlicher Fitness entgegen. Der Fahrradverkehr nimmt zudem weniger öffentlichen Raum in Beschlag, der wiederum in Flächen mit mehr Aufenthalts- und Lebensqualität für alle umgewandelt werden kann. Die Verkehrsplanung geht heute davon aus, dass ein Großteil des innerstädtischen Verkehrs auf das Fahrrad verlagert werden kann. In der Vorzeige-Metropole Kopenhagen liegt der Radverkehrsanteil heute bei über 50 Prozent. Dafür benötigen wir auch

## In Zukunft:

Weniger Autos, bessere Wege für den Rad- und Fußverkehr, ein optimaler Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs und Angebote wie Car-Sharing.

hier eine städtische Infrastruktur, die das Radfahren noch komfortabler macht und dem Sicherheitsgefühl Rechnung trägt. Deshalb hat die Stadt Darmstadt 2018 ein 4 x 4 + 4-Radprogramm aufgelegt: In 4 Jahren werden je 4 Millionen Euro in die Radinfrastruktur investiert und über 4 neue Mitarbeiterstellen umgesetzt. Neben dem Ausbau der Radwege könnte die Etablierung von flächendeckenden Fahrradvermietssystemen – allem voran an wichtigen Verkehrsknotenpunkten wie den Bahnhöfen – es Berufspendlern und anderen Reisenden erleichtern, bei den innerstädtischen Wegen verstärkt auf das Fahrrad umzusatteln.

Mit den öffentlichen Verkehrsmitteln wie Busse und Straßenbahnen sind wir in Darmstadt heute schon ganz gut aufgestellt. Wir wollen das Netz weiter ausbauen, um es noch attraktiver zu machen und noch mehr Stadtgebiete besser zu erschließen und auch den Pendlern aus dem Umland eine bessere Alternative zum eigenen Auto zu bieten. Hierzu gibt es bereits konkrete Planungen. Besonders erfreulich ist dabei, dass durch die Tram bereits rund 50 Prozent des öffentlichen Mobilitätsangebots auf Basis von Ökostrom betrieben werden. Da sind wir vielen anderen Städten schon weit voraus. Bis 2025 will die HEAG zudem auf allen Buslinien E-Fahrzeuge betreiben – zwei davon sind bereits im Einsatz. Dennoch kann die E-Mobilität nicht die Folgen des jetzigen und künftigen Verkehrsaufkommens in Form von verstopften Straßen, zugeparkten Plätzen und Gehwegen lösen. Damit wir alle mobil bleiben, müssen wir mehr Menschen in weniger Fahrzeugen transportieren.

#### Für eine höhere Lebensqualität

Wir werden den Bürgerinnen und Bürgern einen Anstoß geben, in Sachen Mobilität umzudenken. Das wollen wir möglichst nicht über Verbote und Einschränkungen erreichen, sondern durch alternative Angebote, die es attraktiv machen, den eigenen Pkw öfter mal stehen zu lassen oder idealerweise ganz darauf zu verzichten. Dazu kann ich aus eigener Erfahrung sagen, dass ein autofreier Alltag heute problemlos funktioniert. Je mehr Menschen dies praktizieren, desto weniger Autos und mehr Raum für Radfahrende und Zufußgehende gibt es. Es geht auch um eine Vision von einer Stadt mit noch mehr Lebensqualität durch andere Mobilitätsformen. Ein urbaner Raum, in dem Straßen und Plätze nicht länger vom Kfz-Verkehr dominiert werden, sondern den Menschen wieder mehr Aufenthaltsqualität bieten und Grünflächen das Klima verbessern. Dazu erstellen wir derzeit das Mobilitätskonzept 2030+. Mit der Lincoln-Siedlung gehen wir schon heute einen ganz wichtigen Schritt in diese Richtung. Wir werden mit dem neuen Quartier zeigen, dass eine neue Mobilität machbar ist und alle davon profitieren können. Davon bin ich fest überzeugt. Die durch und durch positive Aufbruchstimmung, ja die Begeisterung, die unter allen an der Planung und Umsetzung Beteiligten herrscht, wollen wir den künftigen Bewohnerinnen und Bewohnern vermitteln, damit dieses Leuchtturmprojekt noch mehr Strahlkraft entwickelt und der ganzen Stadt den Weg in die Zukunft ebnet.



# Das Rad ist der beste Rat



Das Fahrradfahren ist bei ebener Topografie und kompakten Siedlungsstrukturen die ideale Fortbewegungsform, zudem nahezu emissionsfrei, kostengünstig, flächensparsam und gesundheitsfördernd. Und für alle Bevölkerungsgruppen gleichermaßen zugänglich und nutzbar.

„Erfinden“ durch Karl Drais im 19. Jahrhundert, fand das Fahrrad an dessen Ende und in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts überall auf der Welt Verbreitung – vor allem auch in Deutschland, wo es das erste massentaugliche und lange Zeit das wichtigste Individualverkehrsmittel war.

→ Schon in den 30er-Jahren legte in deutschen Städten ein Großteil der werktätigen Bevölkerung ihren Weg zur Arbeit mit dem Rad zurück. Durch den wachsenden Wohlstand in den westlichen Industrieländern wurde es zunächst durch das Motorrad und schließlich durch das Auto verdrängt. Doch mit dem aufkommenden ökologischen Bewusstsein am Ende des vorigen Jahrhunderts begann seine Renaissance. Denn das Fahrrad könnte eine Vielzahl unserer Mobilitäts- und Umweltprobleme lindern oder sogar lösen. Auch in Darmstadt haben viele Menschen das Fahrrad wieder für sich entdeckt.

### Zentraler Baustein im Mobilitätsmix

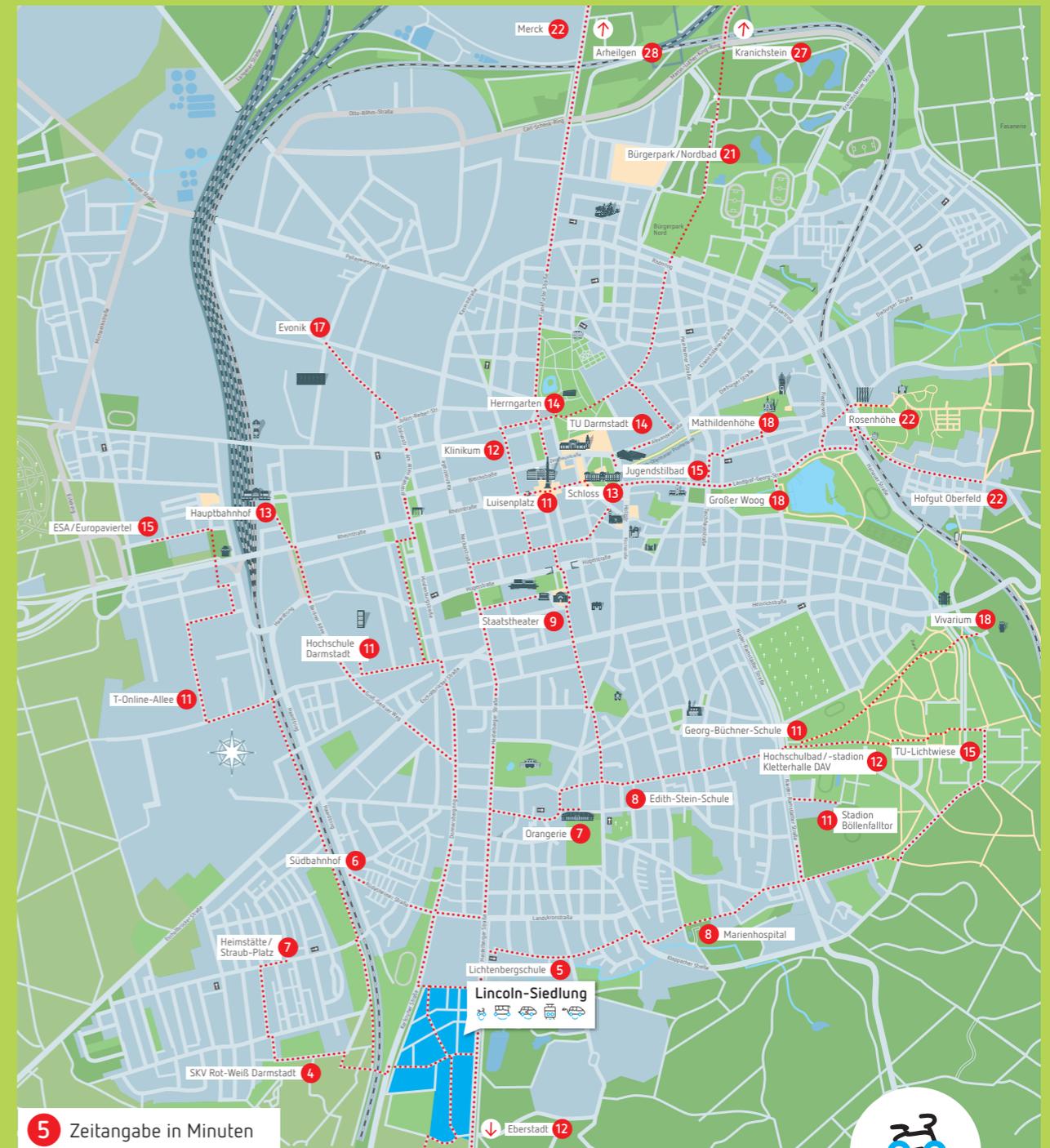
Darmstadt ist an sich wie gemacht für den Radverkehr: Die Siedlungsstruktur ist relativ kompakt – damit sind die Wege in der Stadt vergleichsweise kurz. Auch topografisch bietet Darmstadt mit den wenigen Anhöhen und eher sanften Hügeln optimale Bedingungen. Und nicht zuletzt das lokale Klima mit seinen sommers wie winters eher milden Temperaturen schafft ideale Voraussetzungen für Radfahrende. Deshalb beträgt der Anteil des Radverkehrs im Stadtkern schon heute bis zu 25 Prozent. Das ist erfreulich, aber durchaus noch ausbaufähig. In der fortschrittlichen Lincoln-Siedlung gehört das Fahrrad wegen seiner vielen Vorzüge zu den wichtigsten Verkehrsmitteln überhaupt. Ein eigener Stellplatzschlüssel für Fahrräder sieht hier vor, dass pro Wohneinheit mindestens 2,4 Abstellmöglichkeiten geschaffen werden müssen. Ein zusätzlicher Leitfaden gibt Empfehlungen zur Qualität dieser Anlagen. Schon allein deshalb hat das Rad in der Lincoln-Siedlung von Anfang an einen buchstäblich guten Stand. Zudem liegen die meisten wichtigen Ziele wie der Hauptbahnhof, die Stadtmitte, die verschiedenen Hochschulstandorte sowie das benachbarte Eberstadt von hier aus in sehr fahrradfreundlicher Entfernung.

Um die Fahrradnutzung in der Lincoln-Siedlung, aber auch im gesamten Stadtgebiet noch attraktiver zu machen, werden sukzessive bessere infrastrukturelle Voraussetzungen geschaffen. Dazu gehören der Ausbau der Radwege entlang der Straßen in Richtung Innenstadt und nach Eberstadt genauso wie die Erweiterung des Angebots an Fahrradabstellmöglichkeiten – auf öffentlichem und auch privatem Grund. An den Haltestellen



Lincoln, Marienhöhe und Landskronstraße werden Bike-and-Ride-Anlagen gebaut, um das Fahrrad optimal mit dem öffentlichen Personennahverkehr zu verbinden. Flächendeckende Fahrradverleihsysteme und die Bereitstellung fortschrittlicher Lastenfahrräder auf Verleihbasis für den Transport größerer Ladungen, Einkäufe oder auch von Kindern runden das Angebot ab und machen es möglich, auch mal spontan auf das Fahrrad umzusteigen. In einer Zusammenarbeit mit Schulen geht es außerdem darum, Eltern und Kinder hinsichtlich eines nachhaltigeren Mobilitätsverhaltens zu sensibilisieren. Nicht zuletzt muss aber auch die wachsende Bedeutung des Radverkehrs allgemein sichtbar gemacht werden, um ein breiteres öffentliches Bewusstsein dafür zu schaffen. Das soll beispielsweise durch Fahrradzahlstellen entlang der Hauptverbindungen von und zur Lincoln-Siedlung geschehen. Viele dieser Maßnahmen und Projekte werden dadurch ermöglicht, dass die Lincoln-Siedlung bereits seit 2017 als Modellquartier in mehreren öffentlichen Förderprogrammen fungiert, wie dem Bundeswettbewerb „Klimaschutz im Radverkehr“ oder dem Projekt „Kurze Wege für den Klimaschutz“ des ehemaligen Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit. In der Lincoln-Siedlung wird also heute schon ein bisschen Zukunftsmusik gespielt, und was sich hier bewährt, könnte bald weit über die Quartiers- und Stadtgrenzen hinaus eine wichtige Rolle spielen.

Dem Fahrrad jedenfalls gehört ganz klar die Zukunft im urbanen Mobilitätsmix von morgen. Wer heute schon umsteigt und in die Pedale tritt, spart bares Geld und tut zugleich nicht nur der Umwelt und dem städtischen Verkehr etwas Gutes, sondern auch ganz unmittelbar der eigenen Gesundheit. Denn mit dem Fahrrad sind der vielbeschworene Bewegungsmangel der Menschen in den Industrieländern und die damit einhergehenden Zivilisationskrankheiten ganz einfach Schnee von gestern. Der beste Rat lautet daher: Fahren Sie Rad!



→ Die vergleichsweise flache Topografie sowie die kompakte Siedlungsstruktur machen Darmstadt zur idealen Stadt für den zukunftssträchtigen, weil nahezu emissionsfreien Fahrradverkehr. Schon heute hat das Fahrrad deshalb im Stadtkern mit 25 Prozent einen relativ großen Anteil am Verkehrsaufkommen. Das ist gut – für die Umwelt und nicht zuletzt für alle Menschen, die hier leben.

Am meisten profitieren jedoch diejenigen, die selbst in die Pedale treten. Sie leisten ganz nebenbei im Alltag einen wichtigen Beitrag zur eigenen Gesundheit und kommen vor allem schneller von A nach B als mit dem Auto. In weniger als 30 Minuten lassen sich von der Lincoln-Siedlung auch weiter entfernte Ziele in Darmstadt erreichen.

## Autos stehen durchschnittlich **23 Stunden** still

Und es steht und steht und steht ... Dazwischen transportiert es jede Menge Luft, weil die meisten von uns gerne alleine durch die Gegend fahren. Für unser eigenes Auto geben wir Deutschen im Leben durchschnittlich über 330.000 € aus. Denn das eigene Auto ist oftmals ein Statussymbol.

Ökonomisch und ökologisch durchdacht ist es leider selten. Beim Car-Sharing beispielsweise kümmert sich der Anbieter um Reparatur, Reinigung und Inspektion – und Sie haben Zeit & Geld für die schönen Dinge im Leben.

VCD (2018): Auto nutzen statt besitzen.  
Online verfügbar unter: <https://www.vcd.org/themen/auto-umwelt/carsharing/> (Stand: 27.09.2018).  
Spiegel Online (2013): So viel kostet Autofahren lebenslang.  
Online verfügbar unter: <http://www.spiegel.de/auto/aktuell/autokauf-bis-oelwechsel-was-die-deutschen-fuers-autofahren-ausgeben-a-884933.html> (Stand: 27.09.2018).



### VIEL EFFIZIENTER



Ein **Car-Sharing-Fahrzeug** kann bis zu 15 Pkw ersetzen.

Hätten Sie das gedacht? Für die Herstellung eines einzelnen Autos, das im Schnitt 1,5 Tonnen wiegt, werden ganze 70 Tonnen Materialien und Ressourcen verbraucht. Da wird ganz schnell klar, warum sich insbesondere die Umwelt freut, wenn wir auf Car-Sharing setzen und uns ansonsten bevorzugt zu Fuß, mit dem Rad oder mit den öffentlichen Verkehrsmitteln fortbewegen.

# „Das geteilte Auto ist keine halbe Sache“



Entwicklung des Car-Sharing, Bundesverband Car-Sharing (Stand: 01.01.2018).

**2,11 Mio.**  
Car-Sharing-Nutzer

## Eine Idee mit Geschichte – und vor allem Zukunft

Das Wort „Car-Sharing“ tauchte erstmals 1975 in einem Artikel der London Times auf. Schon damals ging es darum, die immense Verkehrsbelastung in der britischen Metropole zu lindern. Die Idee hinter dem Begriff ist aber eigentlich viel älter. Denn der Gedanke, ein Auto gemeinsam zu benutzen, war eigentlich schon naheliegend, als der Verkehr noch gar kein so großes Problem war. Schließlich ist es in vielerlei Hinsicht wirtschaftlicher. Die erste heute bekannte Car-Sharing-Organisation wurde um 1948 in Zürich gegründet.

Doch mit dem wirtschaftlichen Aufschwung in der Nachkriegszeit geriet das Ganze eher in

Vergessenheit. Jeder wollte sich damals selbst vergewissern und auch anderen zeigen, wie erfolgreich er war. Mein Haus, mein Auto, mein ...

Ab den 70er-Jahren gab es erste groß angelegte Versuche, aber erst im Laufe der 80er konnten sich einige Anbieter dauerhaft etablieren. 2017 waren dann allein in Deutschland bereits 1,7 Millionen Car-Sharing-Nutzer registriert. Das sind schon ganz schön viele – aber eigentlich noch viel zu wenige, wenn bedacht wird, wie praktisch, kostengünstig, stadt- und umweltfreundlich das Autoteilen eigentlich ist.

Car-Sharing ist ganz klar auf dem Vormarsch. Überall – natürlich auch in der neuen Lincoln-Siedlung. Warum? Weil Wenig-Fahrende bares Geld sparen und trotzdem (auto-)mobil sind, wenn es darauf ankommt. Weil ein Auto genutzt werden kann, ohne sich um Reparatur etc. zu kümmern. Weil es Straßen und den öffentlichen Raum in unseren Städten entlastet. Und weil es hilft, wertvolle Ressourcen zu schonen – und darüber freut sich schließlich der ganze Planet.



# Car-Sharing – der Pkw für alle Fälle

Auf den eigenen Pkw zu verzichten, muss nicht bedeuten, gar kein Auto mehr zur Verfügung zu haben. Denn für solche Fälle gibt es Car-Sharing – eine echte Alternative. Book-n-drive beispielsweise bietet Fahrzeuge in allen Größen an: Sei es ein Transporter für den Umzug oder ein Cabrio für den Ausflug im Sommer. Car-Sharing ist dabei nicht nur einfach zu nutzen, flexibel und praktisch, sondern oftmals auch günstiger als ein privater Pkw.

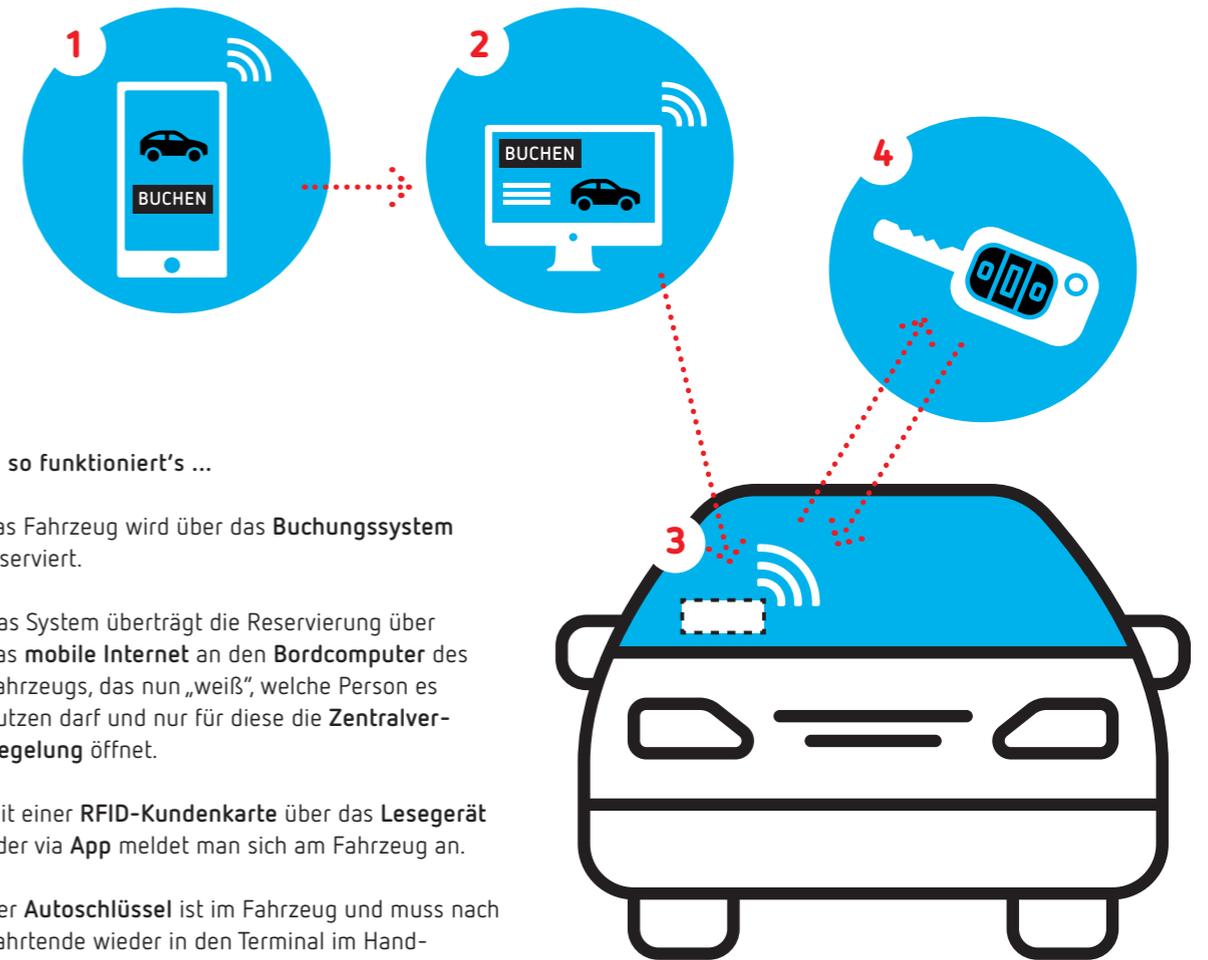


→ Egal ob Kleinwagen oder Transporter – einmal registrieren, und die Fahrzeuge können jederzeit stunden-, tageweise oder auch gleich für eine ganze Urlaubsreise gebucht werden. Rund um die Uhr an 365 Tagen im Jahr. Circa 200 Autos von book-n-drive stehen heute an 70 Stationen alleine in Darmstadt bereit – aber auch in Frankfurt, Mainz, Wiesbaden und dem gesamten Rhein-Main-Gebiet. Für spontane Einweg-Fahrten bietet book-n-drive zudem die praktischen cityFlitzer, die an eigenen Stationen flexibel entliehen und zurückgegeben werden können – ohne Rückführung zum Ausleihort. Diese sind bereits an 12 Stationen in Darmstadt etabliert, aber beispielsweise auch am Frankfurter Flughafen und an vielen weiteren Orten – Tendenz steigend! Also einfach einsteigen und los geht's – übrigens ganz ohne Zeitlimit.

Damit sind Car-Sharing-Nutzende fast so flexibel wie mit einem eigenen Auto, genießen jedoch ein paar zusätzliche Vorteile: Lästige Pflichten wie die regelmäßige Grundreinigung, Wartung, Reifenwechsel, Reparaturen, TÜV etc., aber auch Kfz-Steuer und Haftpflichtversicherung übernimmt der Anbieter. Ist der Tank leer, so kann bequem und kostenlos mit der Tankkarte, die sich in jedem Auto befindet, getankt

werden. Die Parkplatzsuche erübrigt sich ebenfalls, weil für die Wagen reservierte Stellplätze am Start- und Zielort zur Verfügung stehen. Die monatliche Miete für eine Garage oder Ähnliches ist somit Schnee von gestern. Das macht Car-Sharing heute vor allem auch finanziell interessant. Wer sein Auto bislang weniger als durchschnittlich 10.000 km im Jahr nutzt, spart in jedem Fall eine Menge Geld. Bestehende oder zukünftige Bewohnerinnen und Bewohner der Lincoln-Siedlung können sich beim kostenlosen „MobiCheck“ in der Mobilitätszentrale genau errechnen lassen, inwieweit sich das geteilte Auto in Kombination mit anderen Verkehrsmitteln für sie lohnt. Schon heute geben 40 Prozent der book-n-drive-Kunden an, keinen eigenen Pkw mehr zu benötigen. So – und in Verbindung mit Verkehrsmitteln wie dem Fahrrad oder den Öffentlichen – hat unsere Mobilität eine glänzende Zukunft.

Übrigens verfügt auch die Lincoln-Siedlung schon heute über einen eigenen cityFlitzer-Standort. Nach Bedarf kann das Angebot von book-n-drive auch weiter ausgebaut werden. Probieren Sie es doch einfach mal selbst aus.



Und so funktioniert's ...

1. Das Fahrzeug wird über das Buchungssystem reserviert.
2. Das System überträgt die Reservierung über das mobile Internet an den Bordcomputer des Fahrzeugs, das nun „weiß“, welche Person es nutzen darf und nur für diese die Zentralverriegelung öffnet.
3. Mit einer RFID-Kundenkarte über das Lesegerät oder via App meldet man sich am Fahrzeug an.
4. Der Autoschlüssel ist im Fahrzeug und muss nach Fahrtende wieder in den Terminal im Handschuhfach gesteckt werden, um die Buchung zu beenden. So wird der Schlüssel nicht versehentlich mitgenommen.
5. Der Bordcomputer erfasst die Nutzungszeit und die Kilometer pro Fahrt und überträgt sie ans Abrechnungssystem. Je nach Nutzungsgrad gibt es verschiedene Tarifpakete.

 Mehr Informationen unter:  
[www.book-n-drive.de](http://www.book-n-drive.de) oder in der Mobilitätszentrale



## EINE ECHTE ERFOLGSGESCHICHTE

### Book-n-drive auf Wachstumskurs

→ Mit knapp 1.000 Fahrzeugen an über 300 Stationen und einer zufriedenen Kundschaft von bereits weit über 40.000 Personen ist book-n-drive der führende Car-Sharing-Anbieter im Rhein-Main-Gebiet. Mehr als 600 Fahrzeuge haben reservierte

Stellplätze an den cityFlitzer-Pool-Standorten, und das Angebot reicht vom Smart übers Cabrio bis zum Transporter oder 9-Sitzer-Bus. Sowohl das Stationsnetz als auch die Zahl der Kunden wachsen seit Gründung des Unternehmens kontinuierlich.

## E-Car-Pooling

In Sachen Pkw setzt die Lincoln-Siedlung konsequent auf das Teilen. Zusätzlich zum öffentlichen Car-Sharing-Angebot gibt es deshalb das innovative und in dieser Form erste E-Car-Pooling-System für die Bewohnerschaft der Lincoln-Siedlung.

Derzeit stehen den Mieterinnen und Mietern der bauverein AG exklusiv drei E-Car-Pooling-Fahrzeuge zu Verfügung, die an den entsprechenden Ökostrom-Ladesäulen direkt vor der Haustür geparkt werden können. Pro Haushalt und Monat können die E-Car-Pooling-Fahrzeuge bis zu 16 Stunden kostenlos gebucht werden. Darüber hinaus fallen die üblichen Kosten für Car-Sharing an.

Und keine Sorge: Auch alle zukünftigen Bewohnerinnen und Bewohner der Lincoln-Siedlung sollen am E-Car-Pool teilhaben. Mit jedem weiteren erschlossenen Baufeld wächst die E-Car-Flotte. Alle Bewohnerinnen und Bewohner können sich also über dieses Angebot freuen: seien es die vier Stunden kostenlos pro Woche oder überhaupt die Möglichkeit, E-Mobilität mal selbst auszuprobieren. Auf Lincoln sind alle mobil, wie sie wollen. Weitere Informationen hierzu erhalten Sie direkt in der Mobilitätszentrale der Lincoln-Siedlung oder unter [moma.lincoln@ darmstadt.de](mailto:moma.lincoln@ darmstadt.de). Machen Sie sich auf den Weg in die Zukunft und werden Sie e-mobil!

**Kostenlos  
für 16 Stunden  
pro Monat**



## Call-a-Bike

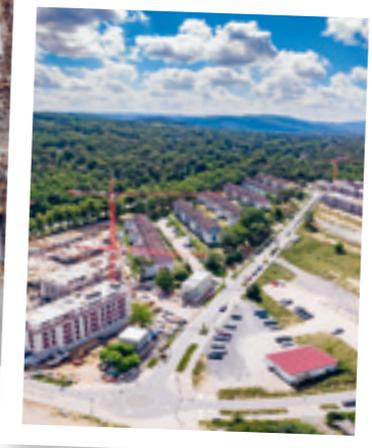
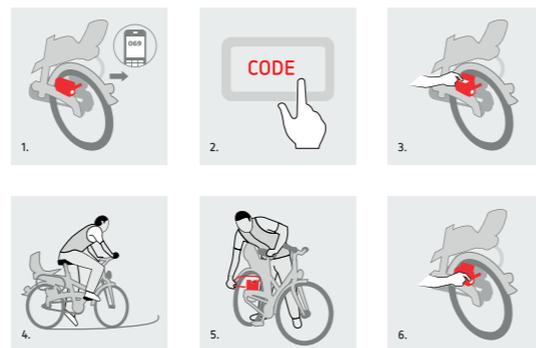
Unterstützt durch die HEAG mobilo bietet die Wissenschaftsstadt Darmstadt in Kooperation mit der Deutschen Bahn in ganz Darmstadt das praktische Fahrradvermietssystem „Call-a-Bike“ an. An bereits über 30 Stationen stehen die attraktiven Mieträder zur Verfügung und können ganz leicht über das Smartphone gebucht und sofort genutzt werden.

**Und so funktioniert's – alles, was Sie brauchen, ist Ihr Handy:**

Anmelden unter [www.callabike.de](http://www.callabike.de) oder per Call-a-Bike-App. Sie sehen ein Rad von Call-a-Bike:

1. Rufen Sie die rot umrandete Telefonnummer auf dem Schlossdeckel an oder nutzen Sie die kostenlose Call-a-Bike-App.
2. Sie erhalten einen 4-stelligen Öffnungscode.
3. Öffnen Sie den Schlossdeckel, tippen Sie auf das Schlossdisplay und geben Sie den Code ein.
4. Das Schloss entriegelt sich und Sie radeln los.

Zwischenstopp einlegen – schnell und einfach! Bei Pausen können Sie Ihr Fahrrad parken, indem Sie es mit dem Schlossriegel verschließen und die Pause im Schlossdisplay bestätigen. Ihr Öffnungscode bleibt in diesem Fall erhalten.



## Reallabor Lincoln-Siedlung – Wohnen im Forschungsprojekt (Laufzeit 2017 – 2020)

Im Rahmen der Fördermaßnahme „Leitinitiative Zukunftsstadt“ des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF) untersucht das Forschungsvorhaben „Quartiermobil“ neue Möglichkeiten der Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung in Quartieren. Kooperationspartner sind die Städte Darmstadt und Frankfurt am Main, die Goethe-Universität Frankfurt, die Technische Universität Carolo-Wilhelmina zu Braunschweig sowie die Planungsbüros StetePlanung aus Darmstadt und die Planersocietät aus Dortmund. 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. Im Reallabor Lincoln-Siedlung soll der Frage nachgegangen werden, wie ein zwischen Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung abgestimmtes nachhaltiges Konzept von der Theorie in die Praxis umgesetzt werden kann.

Dabei sollen u. a. folgende Forschungsfragen beantwortet werden:

- Was genau sind die Bedürfnisse der Menschen in Sachen Mobilität und welche alternativen Angebote zum privaten Pkw können sie dabei sinnvoll unterstützen?
- Wie kann die bestehende Infrastruktur in den Städten so transformiert werden, dass eine umwelt-, stadt- und auch sozialverträgliche Mobilität realisiert werden kann?

- Wie wirken sich die Angebote auf das Mobilitätsverhalten aus?
- Was muss ggf. angepasst werden?

Für die Bewohnerinnen und Bewohner der Lincoln-Siedlung bedeutet das, dass sie in ihrem Wohnumfeld eine Vielzahl von Mobilitätsangeboten und Anreizen vorfinden, die unterstützend zur Veränderung des Mobilitätsverhaltens beitragen können. Darüber hinaus werden durch Befragungen zu den Erfahrungen der Bewohnerschaft mit neuen Mobilitätsangeboten sowie zu weiteren Bedarfen neue Forschungserkenntnisse gewonnen, die den Bewohnerinnen und Bewohnern und der gesamten Stadt zugutekommen. Denn sie werden ganz unmittelbar in die zukünftige Entwicklung der Siedlungen Cambrai-Fritsch und Jefferson einfließen und nicht nur dort die Wissenschaftsstadt Darmstadt zu einer fortschrittlichen, nachhaltigen und noch sehr viel lebenswerteren Stadt für alle machen.

Bild oben: Mona Winkelmann (Stadt Ffm), Manuel Weiß (Planersocietät), Astrid Samaan (Stadt Darmstadt), Hannah Müggenburg (Goethe-Uni Frankfurt), Kevin Hillen (Planersocietät), Gisela Stete (StetePlanung), Prof. Dr. Nils Bandelow (TU Braunschweig), Philipp Behnke (TU Braunschweig), Simon Bülow (StetePlanung), Colette Vogeler (TU Braunschweig), Michael Frehn (Planersocietät), Prof. Dr. Martin Lanzendorf (Goethe-Uni Ffm), Franz Kirschner (Goethe-Uni Ffm).



# Stellplatzvergabe – zentral koordiniert und sozial gerecht

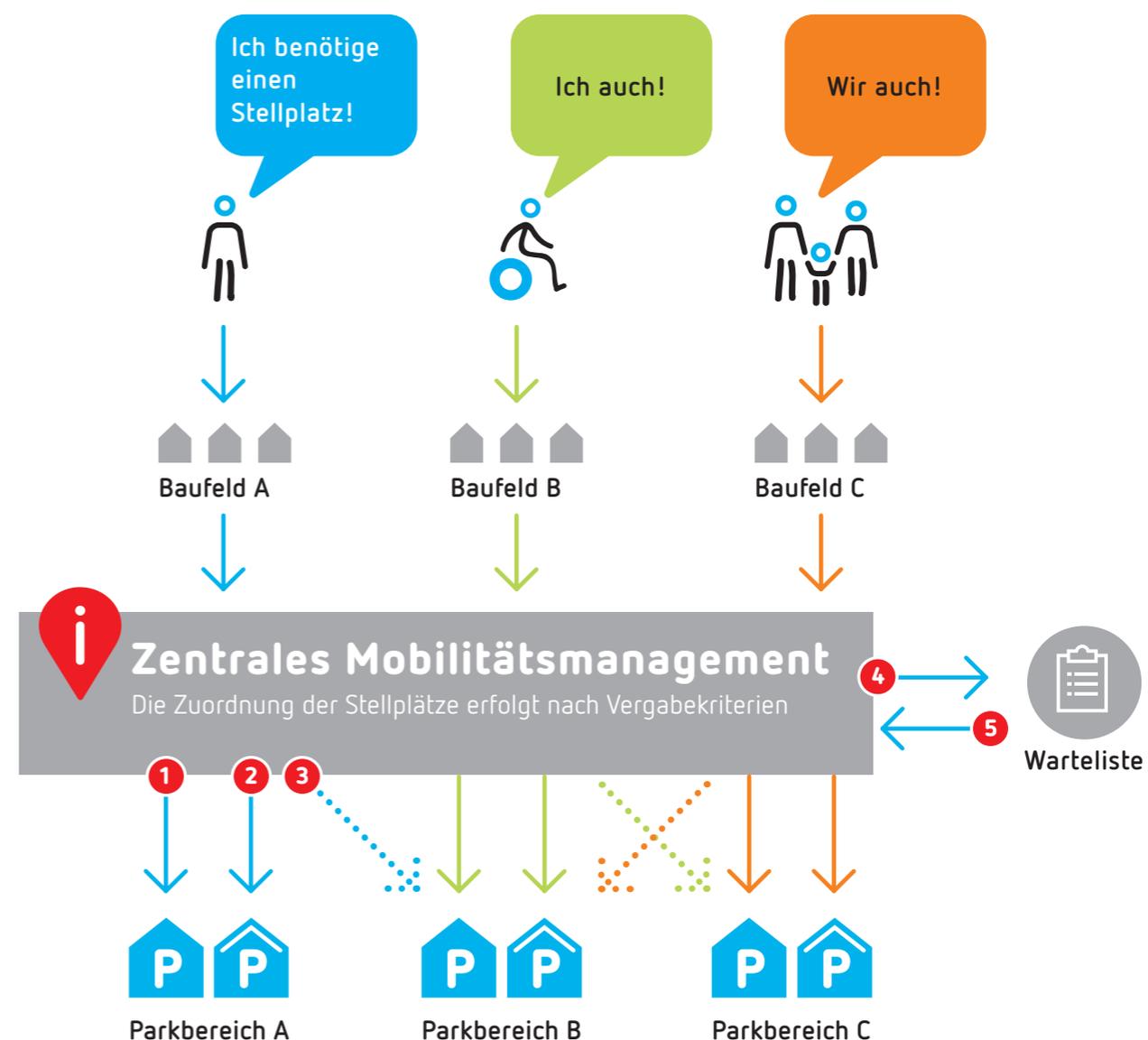
Die Schaffung von Wohnraum ist in Deutschland in der Regel an die Schaffung von Pkw-Stellplätzen gekoppelt. Diese Regelung geht auf die Reichsgaragenordnung von 1939 zurück, die zum Ziel hatte, den öffentlichen Raum von parkenden Autos zu entlasten. Zu jeder Wohnung muss heute in der Regel mindestens ein Stellplatz bereitgestellt werden. Dazu kommen weitere Stellplätze, z. B. bei Arbeitgebern, Nahversorgern, öffentlichen Einrichtungen, etc. Stellplätze im öffentlichen Raum führen auch zu einem steigenden Flächenverbrauch auf Kosten der Aufenthaltsfläche für Menschen. Derzeit besteht ein hoher Bedarf an Flächen für neue Wohnungen, die mit weiterem Flächenbedarf für die Schaffung von neuen Stellplätzen verbunden sind, wenn diese oberirdisch untergebracht werden. In der Lincoln-Siedlung wird deswegen – und vor allem wegen des allgemeinen hohen Verkehrsaufkommens – ein völlig neues Mobilitätskonzept umgesetzt, das weniger Stellplätze und dafür die verstärkte Förderung von alternativen Mobilitätsangeboten zum eigenen Auto vorsieht. Dies führt nicht nur zu einer emissionsreduzierten Wohnumgebung, sondern schafft auch mehr Freiflächen für mehr Grün und damit mehr Aufenthalts- und Lebensqualität für die Bewohnerschaft.

Für Menschen, die auf einen eigenen Pkw und Parkmöglichkeiten angewiesen sind, wird es auch in der Lincoln-Siedlung Parkplätze geben. Mit dem auf 0,65 Stellplätze pro Wohneinheit reduzierten Schlüssel stehen noch immer circa zwei Dritteln der Haushalte Stellplätze zur Verfügung. Das entspricht in etwa dem durchschnittlichen Fahrzeugbesitz in Darmstadt: 0,7 private Pkw je Haushalt. Die Stellplätze sind größtenteils in zentralen Sammelgaragen untergebracht, die überwiegend

am Quartiersrand platziert sind, um den Pkw-Verkehr im Quartier möglichst gering zu halten. Darüber hinaus sind auch wohnungsnaher Stellplätze verfügbar, vorrangig für mobilitätseingeschränkte Personen und gemeinsam genutzte (E-)Fahrzeuge.

Die Vergabe der Stellplätze erfolgt durch das zentrale Mobilitätsmanagement anhand einer Stellplatzvergabeordnung. Diese wird mindestens einmal im Jahr überprüft und kann gegebenenfalls angepasst werden. Hier sind alle Beteiligten – vor allem auch die Bewohnerschaft – aufgerufen, ihre Erfahrungen bzw. Anmerkungen aktiv einzubringen (siehe z. B. AK Mobilität, S. 25). In der Stellplatzvergabeordnung sind Kriterien aufgelistet, die die Rangfolge der Bewerberinnen und Bewerber festlegt. Zum Beispiel Menschen mit Behinderungen, Familien mit Kindern oder auch Einsatzkräfte wie Notärzte oder Feuerwehrleute werden dabei bevorzugt berücksichtigt. Durch die Veränderung der privaten Situation – beispielsweise durch eine Mobilitätseinschränkung – kann sich die Priorisierung der Bewerberinnen und Bewerber verschieben. So bleibt stets gewährleistet, dass die Vergabe der Stellplätze möglichst sozial gerecht erfolgt. Mit den von Anfang an zur Verfügung stehenden Mobilitätsalternativen zum eigenen Auto und dem individuellen Beratungsangebot wird auch den aktuellen gesellschaftlichen Entwicklungen Rechnung getragen, denen zufolge das eigene Auto bei immer mehr Menschen an Bedeutung verliert.

 **Mehr Informationen in der Mobilitätszentrale oder per Mail an:**  
[moma.lincoln@darmstadt.de](mailto:moma.lincoln@darmstadt.de)



## LEGENDE

- |   |   |  |
|---|---|--|
|  Wohnung                   | <b>1</b> Stellplatzvergabe nach Baulast + Vergabepriorität          | <b>4</b> Aktuell kein Stellplatz, Warteliste   |
|  Wohnungsnaher Stellplätze | <b>2</b> Stellplatzvergabe nach Baulast + Wartezeit                 | <b>5</b> Nachrücker  |
|  Sammelgarage              | <b>3</b> Kein Stellplatz nach Baulast, aber in anderer Sammelgarage |  Mobilitätszentrale |

# Mobilitätsangebote in der Lincoln-Siedlung



- Haltestelle Straßenbahn
- Straßenbahn
- Parkierungsanlage (Parkhaus, Tiefgarage)
- Car-Sharing
- E-Car-Pooling
- Bike-Sharing
- LSA (Lichtsignalanlage)
- FSA (Fußgängerschutzanlage)
- Mobilitätszentrale bis 2020
- Car-Sharing (in Planung)
- E-Car-Pooling (in Planung)
- Bike-Sharing (in Planung)
- Mobilitätszentrale ab 2020 (in Planung)
- (E-)Quartiersbus (in Planung)

# IN PLANUNG

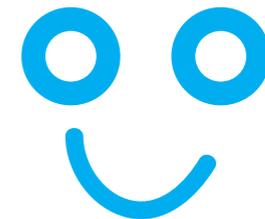


Und so geht es weiter

## Die neue Mobilität in der Lincoln-Siedlung geht weiter!

Während Sie dieses Magazin in den Händen halten, stehen die Räder bei uns natürlich nicht still. Um die neue Mobilität rund um die Lincoln-Siedlung weiter voranzutreiben, bringen wir Schritt für Schritt weitere Projekte und Maßnahmen auf den Weg. Wie zum Beispiel die **Lincoln-Card**, ein spezielles Kombiticket, das den Bewohnerinnen und Bewohnern der Lincoln-Siedlung die neuen Mobilitätsangebote auf besonders attraktive und vor allem praktische Weise erschließen soll. Mit der Lincoln-Card können Sie Vergünstigungen für den ÖPNV, Bike-Sharing und vieles mehr erhalten.

**Umsteigen lohnt sich!** Für alle derzeitigen und neuen Bewohnerinnen und Bewohner der Lincoln-Siedlung könnte es eine ganz besondere Überraschung geben. Denn alle, die ihren eigenen Pkw abschaffen, sollen eine **attraktive Prämie** für die Nutzung von alternativen Mobilitätsangeboten in der Lincoln-Siedlung erhalten.



Zum Thema Lastenfahrrad gibt es auch gute Neuigkeiten: Das innovative Start-up sigo ist auf **vollautomatische Lastenradverleihsysteme** spezialisiert. Die leistungsfähigen Lastenräder sollen bald auch der Einwohnerschaft in Lincoln zur Verfügung stehen.

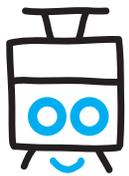


→ Über diese und viele andere Projekte berichten wir ausführlicher in unserer nächsten Ausgabe von lincolnmobil, die im neuen Jahr erscheinen wird. Sie dürfen gespannt sein! Und wenn Sie bis dahin vor Vorfreude nicht warten können, erhalten Sie auch vorab in der Mobilitätszentrale der Lincoln-Siedlung alle aktuellen Informationen zum Thema Mobilität.

Björn findet's schon  
schick, wenn Maike ihn  
mit dem  abholt.

Obwohl er ja eigentlich  
am liebsten auf

seinem  fährt. Ach,

übrigens: Getroffen  
haben sich die beiden  
natürlich in der .

Wo auch sonst?

Im Lincoln-Viertel lebst du den  
Mobilitätsmix von morgen schon heute.

**nutze deine möglichkeiten!**

