



1. Evaluierungsbericht

Mobilitätskonzept der Lincoln-Siedlung, Darmstadt

Evaluationszeitraum 2017-2022

Herausgeberin | Kontakt

Wissenschaftsstadt Darmstadt
Mobilitätsamt
Abteilung Mobilität
Sachgebiet Konzeptionelle Mobilitätsplanung
Mina-Rees-Straße 10
64295 Darmstadt

mobilitaet@darmstadt.de
www.darmstadt.de

Projektleitung:
Dipl.-Ing. Astrid Samaan

Projektbearbeitung:
Hanna Wagener, M.A.

Dieser Bericht erfolgte unter Mitwirkung von

Goethe Universität Frankfurt a.M.
Institut für Humangeographie, AK Mobilitätsforschung
(Prof. Dr. Martin Lanzendorf, Marcus Klein & Dr. Sina Selzer)
HEAG mobilo GmbH
(Torsten Friedrich & Philip Schmidt)
Mobilité Unternehmensberatung GmbH & Co. KG
(Dr. Hendrik Koch & Christina Plotz)

Darmstadt, Mai 2023



Das diesem Bericht zugrunde liegende Vorhaben „NaMoLi 2“ wurde mit Mitteln des Bundesministeriums für Bildung und Forschung im Förderschwerpunkt Sozial-ökologische Forschung (MobilitätsWerkStadt 2025) unter dem Förderkennzeichen **01UV2130A** gefördert. Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei den Verfassenden.

Quelle Titelbild: Torsten Friedrich

„Wege entstehen dadurch, dass man sie geht.“

(Erich Kästner)

Sehr geehrte Damen und Herren,

der vorliegende erste Evaluierungsbericht ist das Ergebnis der bisherigen Umsetzung des Mobilitätskonzeptes der Lincoln-Siedlung. Wir möchten die letzten Jahre resümieren und Ihnen aufzeigen, wie das Mobilitätskonzept bisher zum Tragen kommt, ob es akzeptiert und in der Realität gelebt wird.



Das Modellprojekt Lincoln gilt inzwischen auf Bundesebene als Vorreiter in puncto nachhaltiger Mobilitätsentwicklung. Dies wurde durch Auszeichnungen wie dem Deutschen Mobilitätspreis 2019, dem Deutschen Verkehrsplanungspreis 2018 und zuletzt als „Klimaaktive Kommune 2022“ verdeutlicht. Nichtsdestotrotz ist die Umsetzung natürlich auch mit Herausforderungen verbunden, die verdeutlichen, dass bei vermeintlich kleinen Themen eine intensive Begleitung des Mobilitätskonzeptes auch langfristig erforderlich ist.

Mit dem Modellvorhaben hat die Wissenschaftsstadt Darmstadt Mut bewiesen, neue Wege – abseits der festgefahrenen (Pkw-)Wege – einzuschlagen. Eben diesen Mut braucht es, um Wege zu finden, die eine zukunftstaugliche Stadt von Morgen ermöglichen und bei denen der Verantwortung für Klima und Umwelt Rechnung getragen wird. In Lincoln hat man daher auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes gesetzt, denn vor der eigenen Haustüre starten und enden 80 % der Wege und hier entscheidet sich, wie wir mobil sind. Daher steht den Bewohnerinnen und Bewohnern der Lincoln-Siedlung eine Vielzahl an alternativen Mobilitätsangeboten zu Verfügung, die es schwer machen, einen guten Grund zur Nutzung des privaten Pkw zu finden.

Wenn wir eine gute Lebens- und Aufenthaltsqualität in unserer Stadt von Morgen haben möchten, dann müssen wir heute anfangen, umzudenken – um den drohenden Verkehrskollaps und dem Klimawandel endlich konsequent entgegenzuwirken. Wir sind froh, dass mit Lincoln bereits gestern ein Umdenken stattgefunden hat und wir die „Stadt von Morgen“ schon heute erleben dürfen.

In Lincoln werden einmal bis zu 5.000 Menschen aus allen Schichten und Generationen der Bevölkerung leben. Schon heute sind es knapp 3.000. Wir haben die Voraussetzungen geschaffen, dass die Bewohnerinnen und Bewohner der Lincoln-Siedlung auch ohne eigenes Auto mobil bleiben können. Mit der Bewohnerschaft entscheidet sich nun, ob das Mobilitätskonzept auch gelebte Realität werden kann.

Ihr

Michael Kolmer
Stadtrat

Inhalt

1. Einführung	1
2. Bausteine des Mobilitätskonzeptes	2
2.1 Mobilitätsangebote	5
2.2 Zentrale Stellplatzvergabe.....	14
2.2.1 Prozessorganisation	14
2.2.2 Auslastung der Stellplatzvergabe.....	17
2.3 Mobilitätsberatung	34
3. Förder- & Forschungsprojekte	40
3.1 Beteiligung.....	44
3.2 Öffentlichkeitsarbeit.....	49
3.3 Übertragbarkeit auf weitere Quartiere	57
4. Handlungsbedarfe.....	60
4.1. Infrastruktur	60
4.2. Stellplatzmanagement.....	64
4.3 Mobilitätsmanagement & Beteiligung	67
5. Finanzierungskonzept.....	69
5.1 Überblick zur Finanzierung und Entwicklung im Status quo	69
5.2 Entwicklung der Einnahmen.....	70
5.3 Entwicklung der Ausgaben.....	71
5.4 Finanzierung und Gesamtbetrachtung.....	72
5.5 Zusammenfassung.....	74
6. Erkenntnisse der wissenschaftlichen Begleitforschung.....	76
6.1 Qualitative Studie Teilprojekt des Forschungsprojektes Quartier-Mobil	76
6.2 Quantitative Studie – Ergebnisse aus NaMoLi 1	79
6.3 Fazit aus beiden Forschungsprojekten	84
7. Schlussfolgerungen & Fazit	87
8. Ausblick.....	90
Anhang	
Anhang 1: Luftbilder Lincoln (2012-2021)	
Anhang 2: Vogelperspektive Lincoln-Siedlung	
Anhang 3: Austauschgespräche zum Mobilitätskonzept Lincoln	
Anhang 4: Fachkonferenzen und Vorträge	
Anhang 5: Stellplatzvergabeordnung (Stand 5.12.2022)	
Quellen	

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Bausteine des Mobilitätskonzeptes der Lincoln-Siedlung.....	3
Abbildung 2: Mobilitätsalternativen der Lincoln-Siedlung	5
Abbildung 3: Übersicht Buchungen Kundschaft "cityFlitzer"	6
Abbildung 4: Übersicht Buchungen Kundschaft "stationsbasiert"	7
Abbildung 5: Fahrzeuganzahl book-n-drive	7
Abbildung 6: Auslastung Call-a-Bike 2022	9
Abbildung 7: Auslastung E-Lastenradverleihsystem "sigo".....	10
Abbildung 8: Anzahl Nutzungen eCarpooling "mein lincolnmobil" nach Jahren (2019-2022).....	11
Abbildung 9: Anzahl Nutzungen eCarpooling „mein lincolnmobil“ und davon Gutscheine 2019	12
Abbildung 10: Anzahl Nutzungen eCarpooling „mein lincolnmobil“ und davon Gutscheine 2020	12
Abbildung 11: Anzahl Nutzungen eCarpooling „mein lincolnmobil“ und davon Gutscheine 2021	13
Abbildung 12: Anzahl Nutzungen eCarpooling „mein lincolnmobil“ und davon Gutscheine 2022	13
Abbildung 13: QR-Code Stellplatzvergabeordnung (Fassung vom 5.12.2022)	15
Abbildung 14: Übersicht der Sammelgaragen und Baufelder (Stand 31.12.2022).....	18
Abbildung 15: Gesamtauslastung aller hergestellten SP-Anlagen	19
Abbildung 16: Überblick der Auslastung aller SP-Anlagen 2022 im Vergleich	19
Abbildung 17: SP-Auslastung TG Franklinstraße 2022.....	20
Abbildung 18: SP-Auslastung TG Einsteinstraße 2022	21
Abbildung 19: SP-Auslastung Parkhaus Nord 2022.....	21
Abbildung 20: SP-Auslastung wohnungsnah 2022.....	22
Abbildung 21: Überblick SP-Auslastung aller fertiggestellten Baufelder 2022	23
Abbildung 22: SP-Auslastung Heinersyndikat (B2.1.1.a) 2022.....	24
Abbildung 23: SP-Auslastung Zusammenhaus Lincoln (B2.1.1.b) 2022	24
Abbildung 24: SP-Auslastung Neue Wohnraumhilfe (B2.1.1.c) 2022.....	26
Abbildung 25: SP-Auslastung WohnSinn Bessungen (B2.1.2) 2022.....	26
Abbildung 26: SP-Auslastung bauverein AG (B3.1) 2022	27
Abbildung 27: SP-Auslastung bauverein AG (B3.2) 2022	28
Abbildung 28: SP-Auslastung bauverein AG (B3.3) 2022	28
Abbildung 29: SP-Auslastung bauverein AG (B4.1) 2022	29
Abbildung 30: SP-Auslastung bauverein AG (B4.2) 2022	30
Abbildung 31: SP-Auslastung GSW (N2.1) 2022.....	30
Abbildung 32: SP-Auslastung aller Baufelder im Jahresverlauf	31
Abbildung 33: SP-Auslastung je fertiggestelltes Baufeld 2022	31
Abbildung 34: SP-Auslastung nach Sammelgaragen und wohnungsnahen SP im Jahresverlauf.....	32
Abbildung 35: SP-Auslastung je SP-Anlage im Jahresverlauf.....	32
Abbildung 36: Stellplatzvergaben mit und ohne Kriterium	33
Abbildung 37: Beratungskontakte der Mobilitätszentrale.....	37
Abbildung 38: Mobilitätszentrale von 2016-2017, ehemalige Tankstelle Franklinstraße (Quelle: Astrid Samaan).....	38

Abbildung 39: Mobilitätszentrale seit Februar 2020, Gebäudekomplex der bauverein AG in der Franklinstraße 2 (Quelle: Torsten Friedrich).....	39
Abbildung 40: Mobilitätszentrale 2017-2020, Container-Lösung Lincolnstraße (Quelle: Hanna Wagener).....	39
Abbildung 41: Schulprojektstage im Umfeld der Lincoln-Siedlung (Quelle: Wissenschaftsstadt Darmstadt 2019).....	41
Abbildung 42: QR-Code Abschlussbericht "QuartierMobil"	41
Abbildung 43: QR-Code Abschlussbericht "Nachhaltige Mobilität in Lincoln 1"	42
Abbildung 44: QR-Code Abschlussbericht "Reallabor Lincoln-Siedlung".....	42
Abbildung 45: Bevölkerungsentwicklung Lincoln-Siedlung.....	44
Abbildung 46: Arbeitskreis Mobilität (Quelle: Hanna Wagener).....	44
Abbildung 47: Kinderbeteiligung auf Lincoln (Quelle: Torsten Friedrich & Hanna Wagener, 2019)	45
Abbildung 48: Sommerfest & MobiTour Lincoln (Quelle: Torsten Friedrich, 2021) .	46
Abbildung 49: Ideenwettbewerb "Mobilität in Lincoln".....	46
Abbildung 50: Mobilitätsbeirat (Quelle: Hanna Wagener, 2018).....	47
Abbildung 51: PKO GWA, 2018	48
Abbildung 52: Flyer Mobilitätskonzept Lincoln.....	49
Abbildung 53: LincolnNews der bauverein AG.....	49
Abbildung 54: Lincolnmobil-Broschüren-Trilogie	50
Abbildung 55: Wort-Bild-Marke "lincolnmobil"	51
Abbildung 56: FAQ's und Willkommenstaschen für neue Lincoln-Bewohnende	51
Abbildung 57: Lincoln mobilinfo.....	52
Abbildung 58: Flyer "Mobilität in der Lincoln-Siedlung"	52
Abbildung 59: Übersichtskarte der Mobilitätsangebote auf einen Blick (mehrsprachig).....	53
Abbildung 60: Beispiele der Merchandise-Artikel "lincolnmobil" und Schultüten (Quelle: Philip Schmid)	54
Abbildung 61: Vermarktungsphase Lincoln-Siedlung (Quelle: Wissenschaftsstadt Darmstadt 2019).....	54
Abbildung 62: Preisverleihung Deutscher Verkehrsplanungspreis 2018 (Quelle: SRL 2018).....	55
Abbildung 63: Preisverleihung „Klima-Kommune Hessen“ (Quelle: HMUKLV 2019)	56
Abbildung 64: Preisverleihung Deutscher Mobilitätspreis 2019 (Quelle: Bernd Brudert 2019).....	56
Abbildung 65: Preisverleihung "Klimaaktive Kommune 2022" (Quelle: Peter Himsel/Difu)	57
Abbildung 66: QR-Codes zu Videoproduktionen "Mobilitätskonzept Lincoln-Siedlung"	59
Abbildung 67: Fahrradabstellanlagen eines Baufeldes in der Lincoln-Siedlung (Quelle: H. Wagener)	62
Abbildung 68: Luftbild Verkehrssituation Kreisel (Quelle: Torsten Friedrich, 2021)	63
Abbildung 69: An- und Abfahrtsbereich für die Kinder der Christoph-Graupner-Schule (Quelle: Hanna Wagener)	64

Abbildung 70: Platzierung der Findlinge in 2021 (Quelle: Torsten Handke, 2021)..	65
Abbildung 71: Situation Franklinstraße Süd Vorher (Quelle: Wissenschaftsstadt Darmstadt, 2021).....	66
Abbildung 72: Situation Franklinstraße Süd Nachher (Quelle: Wissenschaftsstadt Darmstadt, 2021).....	66
Abbildung 73: Entwicklung der Einnahmen von 2015-2023.....	71
Abbildung 74: Übersicht der jährlichen Ausgaben nach Ausgabenart bis 2023	71
Abbildung 75: Übersicht Einnahmen/ Ausgaben u. Finanzierung, Ist-Werte kumulativ bis 2022	73
Abbildung 76: Übersicht Einnahmen/ Ausgaben u. Finanzierung, Plan-Werte kumulativ bis 2023 (Szenarien min/max).....	74
Abbildung 77: Bewertung des Parkraummanagement (Quelle: Klein 2020, N=166)	81
Abbildung 78: Bewertung der Sharing-Angebote (Quelle: Klein 2020, N166).....	81
Abbildung 79: Bewertung der Lincoln-Siedlung (Quelle: M. Klein 2020, N=166) ..	822
Abbildung 80: Veränderungen im Pkw-Besitz mit dem Umzug in die Lincoln-Siedlung (Klein 2020, N=166).....	83
Abbildung 81: Luftbild Lincoln-Siedlung 2012 (Quelle: Geomedia).....	94
Abbildung 82: Luftbild Lincoln-Siedlung 2016 (Quelle Geomedia)).....	94
Abbildung 83: Lincoln-Siedlung 2017 (Quelle: Geomedia).....	95
Abbildung 84: Luftbild Lincoln-Siedlung 2018 (Quelle: Geomedia).....	95
Abbildung 85: Luftbild Lincoln-Siedlung 2021 (Quelle: Geomedia).....	95
Abbildung 86: Luftbild Lincoln-Siedlung 2019 (Quelle: Google maps)	95
Abbildung 87: Vogelperspektive Lincoln-Siedlung 2019 (Quelle: Torsten Friedrich)	99
Abbildung 88: Vogelperspektive Lincoln 2021 (Quelle: Torsten Friedrich).....	99
Abbildung 89: Vogelperspektive Lincoln 2021 (Quelle: Torsten Friedrich).....	99
Abbildung 90: Vogelperspektive Lincoln 2022 (Quelle: Torsten Friedrich).....	99

1. Einführung

Auch für die Wissenschaftsstadt Darmstadt sind wachsende Bevölkerungszahlen, steigender motorisierter Individualverkehr und daraus resultierende Schadstoffbelastungen eine große Herausforderung. Bis 2035 wird ein Bevölkerungswachstum von aktuell 163.000 auf 184.000 Einwohnende prognostiziert (Schwarmstadt). Des Weiteren wird bis 2030 von einem Mehrbedarf von 18.000 neuen Wohnungen ausgegangen. Auch die Zahl der Arbeitsplätze soll um 5.000 anwachsen, was wiederum ein erhöhtes Pendleraufkommen zur Folge haben wird. Bereits heute pendeln 72.000 sozialversicherungspflichtig Erwerbstätige in die Stadt ein. Hinzu kommen Beamte, Selbständige und Ausbildungspendelnde, d.h. ca. 20.000 weitere Pendelnde. Aufgrund der naturräumlichen Lage ist das Entwicklungspotenzial der Wissenschaftsstadt Darmstadt begrenzt. Die vorhandenen Flächen müssen daher sinnvoll genutzt werden.

Inmitten dieser Rahmenbedingungen wird seit 2016 in der Lincoln-Siedlung ein auf Multimodalität ausgerichtetes Mobilitätskonzept umgesetzt. Der in 2008 begonnene Entwicklungsprozess soll für Darmstadts Neubauquartiere neue Maßstäbe setzen. Ziel ist es, die Mobilität der Bevölkerung vollumfänglich zu erhalten, den Umweltverbund nach dem Prinzip des „Push & Pull“ auszubauen und den Kfz-Verkehr mit gezielten Maßnahmen den Zielen entsprechend zu steuern. Die ehemalige „US-Housing Area“ mit knapp 25 ha ist die erste Konversionsfläche, bei der Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung von Beginn an zusammen gedacht wurden.

Im Zuge der Rahmenplanung für die Entwicklung der Konversionsflächen Bessungen Süd wurden bereits 2011 konkrete Ziele und Anforderungen formuliert, u.a. für das Themenfeld Mobilität. Diese Ziele wurden in Zusammenarbeit mit der Bürgerschaft bei zwei Planungswerkstätten in den Jahren 2010 und 2011 erarbeitet und waren wichtige Grundlage bei der Entwicklung des Mobilitätskonzepts für die Lincoln-Siedlung.

In der Planungsphase wurden mehrere planungsrechtliche Grundlagen geschaffen, die den Weg für ein zukunftsfähiges Quartier geschaffen haben. Mit der Einschränkungs- und Verzichtssatzung auf die Herstellung von Stellplätzen vom 12.05.2015 wurde festgelegt, dass in der Lincoln-Siedlung mindestens und maximal 0,65 Stellplätze je Wohneinheit gebaut werden dürfen. Dabei ist klar geregelt, dass 0,15 Stellplätze (SP) /Wohneinheit (WE) wohnungsnah und 0,5 SP/WE in den Quartiersgaragen unterzubringen sind.

Mit dem städtebaulichen Vertrag vom 15.12.2015 zwischen der Wissenschaftsstadt Darmstadt und der BVD New Living GmbH & Co. KG wurden städtebauliche Maßnahmen und ihre Folgekosten zur weiteren Entwicklung der Lincoln-Siedlung geregelt. Hierzu zählt die Verpflichtung zur Umsetzung des Mobilitätskonzeptes durch die Implementierung eines Mobilitätsmanagements in der Lincoln-Siedlung.

Ergänzend zu dem städtebaulichen Vertrag wurde ein „Durchführungsvertrag zur Umsetzung des städtebaulichen Vertrages zur Konversion der Lincoln-Siedlung“ vom 02.03.2017 geschlossen, indem sich die BVD New Living GmbH & Co. KG bereit erklärt, an der Finanzierung und Organisation des Mobilitätskonzeptes mitzuwirken.

Im Durchführungsvertrag wurden die Themenfelder des Mobilitätskonzeptes detailliert festgehalten. Dabei wurde auch die Evaluation des Mobilitätskonzeptes und dessen Maßnahmen etabliert, die die Wissenschaftsstadt Darmstadt alle fünf Jahre allen Grundstückseigentümern vorzulegen hat. Hierbei soll aufgezeigt werden, wie die einzelnen Bausteine des Mobilitätskonzeptes in der Realität umsetzbar sind und wie z. B. die alternativen Mobilitätsangebote angenommen werden und wie dadurch die verkehrsplanerischen Ziele des Bebauungsplans erreicht werden. Die Erfüllung der städtebaulichen Ziele kann dadurch überprüft und die bisherigen Maßnahmen können bei Bedarf entsprechend angepasst werden. Der vorliegende Evaluierungsbericht beinhaltet außerdem auch Vorschläge zur Optimierung für die weitere Umsetzung des Mobilitätskonzeptes sowie über weitere anstehende Maßnahmen.

Da sich die Stadt Darmstadt für die Aufgabenerfüllung des Mobilitätsmanagements im Zuge des Betreibervertrages zum Mobilitätsmanagement der HEAG mobilo bedient (bspw. Mobilitätszentrale, Mobilitätsberatung), sind die wesentlichen Erkenntnisse in Kapitel 2.2 (Zentrale Stellplatzvergabe) und 2.3 (Mobilitätsberatung) auf die Erfahrungen von HEAG mobilo zurückzuführen. Generell werden alle Aufgaben und geplante Maßnahmen im Rahmen des Mobilitätsmanagements in enger Zusammenarbeit zwischen HEAG mobilo und der Wissenschaftsstadt Darmstadt durchgeführt.

Ebenfalls sind in diesen Bericht die Erkenntnisse des Finanzierungskonzeptes (Kapitel 5) sowie die Erkenntnisse seitens der wissenschaftlichen Begleitforschung durch die Goethe Universität erfasst (Kapitel 6).

Da 2017 sowohl die Stellplatzvergabe als auch die Parkraumbewirtschaftung noch nicht etabliert waren, wurde beschlossen, den Berichtszeitraum um ein weiteres Jahr bis 2022 zu verlängern.

2. Bausteine des Mobilitätskonzeptes

Ausgehend von dem Wissen, dass 80 % aller Wege am Wohnstandort beginnen oder enden und dort die Entscheidungen über die Verkehrsmittelwahl fallen, setzt das für die Lincoln-Siedlung entwickelte Mobilitätskonzept konsequent auf das „Push- & Pull-Prinzip“. Dies sieht einerseits restriktive Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr vor, während es andererseits durch die Bereitstellung von alternativen Mobilitätsangeboten die Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes fördert und erleichtert.

Insgesamt lassen sich die zentralen Aspekte des Mobilitätskonzeptes in fünf wesentliche Bausteine einordnen, die in der nachfolgenden Grafik (Abbildung 1) dargestellt werden.

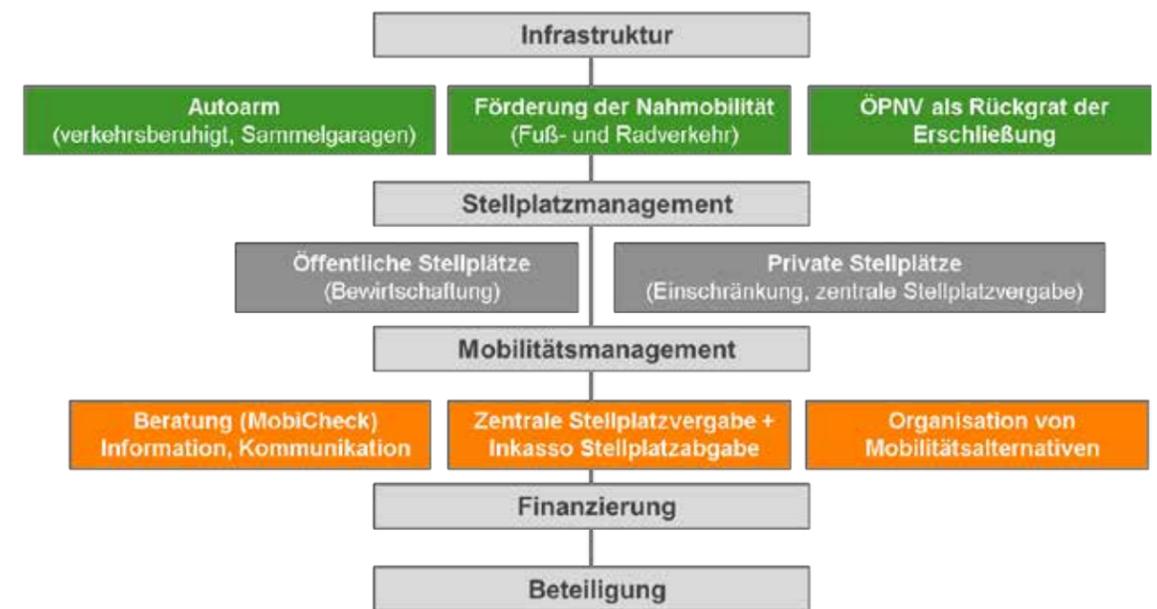


Abbildung 1: Bausteine des Mobilitätskonzeptes der Lincoln-Siedlung

Die **Infrastruktur** in der Lincoln-Siedlung wurde autoarm entwickelt. Hierzu wurde der öffentliche Straßenraum ausschließlich als Tempo-30-Zone oder verkehrsberuhigter Bereich ausgebildet. Die Stellplätze sind überwiegend in Sammelgaragen untergebracht, die am Quartiersrand platziert sind. Der Umweltverbund, der sich neben dem ÖPNV auch aus der Fuß- und Radmobilität zusammensetzt, wird als Rückgrat der Mobilität in Lincoln angesehen. Die Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr) wird durch ein dichtes Netz für den Fuß- und Radverkehr im Quartier selbst, aber auch durch sichere Anschlüsse an die Nachbarquartiere gefördert. Der ÖPNV wurde mit dem Ausbau der Straßenbahnhaltestelle Lincoln-Siedlung in 2017 erweitert und erschließt seitdem mit einem 300m-Radius ca. 80 % des Quartiers. Der übrige Bereich liegt im Einzugsbereich von unter 500 m. Bei Fertigstellung der Straßenbahnhaltestelle lebten bereits ca. 200 Studierende sowie ca. 400 Bewohnerinnen und Bewohner in Lincoln.

Das **Stellplatzmanagement** setzt sich aus den privaten und den öffentlichen Stellplätzen zusammen. Die Stellplätze im öffentlichen Straßenraum stehen den Besucherinnen und Besuchern der Lincoln-Siedlung zur Verfügung und werden sukzessive nach Endausbau der Straßenzüge flächendeckend bewirtschaftet. Für die privaten Stellplätze wurde 2015 eine Einschränkung- und Verzichtssatzung auf die Herstellung von Stellplätzen erlassen, die klar regelt, dass mindestens und maximal 0,65 SP/WE hergestellt werden dürfen. Davon sind 0,15 SP/WE wohnungsnah und 0,5 SP/WE in den Sammelgaragen unterzubringen. Die privaten Stellplätze unterliegen einer zentralen Stellplatzvergabe, die durch das Mobilitätsmanagement durchgeführt wird. Die Stellplätze können nur angemietet, jedoch nicht gekauft werden. Die Vergabe erfolgt anhand von Kriterien, die in der Stellplatzvergabeordnung vom Mobilitätsbeirat beschlossen wurden und bei Bedarf angepasst werden können. Die Vermietung der Stellplätze erfolgt durch die jeweiligen Stellplatzeigentümer. Mehr Informationen zur Stellplatzvergabe können Sie Kapitel 2.2 entnehmen.

Die Umsetzung des Mobilitätskonzepts wurde von Anfang an durch ein aktives, in einer Mobilitätszentrale vor Ort angesiedeltes **Mobilitätsmanagement** begleitet. Das Mobilitätsmanagement ist einerseits Ansprechperson für Bewohnerinnen und Bewohner, Bauherren, Planende sowie Projektentwickelnde und berät des Weiteren zu allen Themen rund um die Mobilität. Darüber hinaus kann auch eine individuelle und kostenfreie Mobilitätsberatung („MobiCheck“) in Anspruch genommen werden. Zum anderen ist es zuständig für die Vergabe von Stellplätzen im Quartier und für die Bereitstellung von alternativen Mobilitätsangeboten. Eine weitere Aufgabe des Mobilitätsmanagements ist die Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit. Hierzu gehören u. a. die Verteilung von Mobilitäts-Willkommenstaschen an neue Bewohnerinnen und Bewohner, die Erarbeitung von Infobroschüren/-flyern und die Durchführung von verschiedenen Veranstaltungsformaten für die Einwohnerschaft zum Thema Mobilität.

Der Wissenschaftsstadt Darmstadt stand es frei, die Aufgaben des Mobilitätsmanagements selbst durchzuführen, oder die Betreiberschaft für die Aufgaben des Mobilitätsmanagements zu vergeben. In einem intensiven Abstimmungsprozess hat die Wissenschaftsstadt Darmstadt das städtische Verkehrsunternehmen HEAG mobilo mit der **Betreiberschaft des Mobilitätsmanagements** beauftragt. Im Bereich des Mobilitätsmanagements gibt es unterschiedliche Aufgaben, die entweder direkt von HEAG mobilo als Teil des öffentlichen Dienstleistungsauftrags (ÖDA) erbracht werden können oder von HEAG mobilo im Namen und Auftrag der Stadt durchgeführt werden. Zum Kerngeschäft von HEAG mobilo gehören beispielsweise Beratungsleistungen und der Betrieb der Mobilitätszentrale. Weitere Aufgaben umfassen die zentrale Stellplatzvergabe, die Bereitstellung alternativer Mobilitätsangebote und das Inkasso der anteiligen Stellplatzmieteinnahmen, die HEAG mobilo im Namen und Auftrag der Stadt durchführt.

Für eine langfristige Finanzierbarkeit des Mobilitätsmanagements liegt dem Mobilitätskonzept ebenfalls ein **Finanzierungskonzept** zugrunde, bei dem ein Anteil der Stellplatzmieteinnahmen (25% je Stellplatz und Monat, jedoch mindestens 20 EUR (brutto) je Stellplatz und Monat) an das Mobilitätsmanagement abgeführt werden muss. Darüber hinaus fließen Fördermittel von Förderprojekten in die Tätigkeiten des Mobilitätsmanagements. Ausführliche Informationen zum Finanzierungskonzept können Kapitel 5 entnommen werden.

Als letzter zentraler Baustein ist die **Beteiligung** der vor Ort ansässigen Bewohnerinnen und Bewohner und den an der Planung beteiligten Personen zu nennen. Bereits im Zuge der Rahmenplanung (2010/2011) wurde die zukünftige Einwohnerschaft eingebunden, um Ideen und Anregungen einzubringen. Seit Bezug der Siedlung werden verschiedene, teilweise zielgruppenspezifische Formate, erprobt und angeboten, bei denen die Einwohnerschaft über aktuelle Neuigkeiten zur Mobilität auf Lincoln informiert wird und die Gelegenheit bietet, Anregungen, Kritik und Lob einzubringen. Die Formate variieren von einer „MobiTour“, bei der Mobilitätsalternativen erfahr- und erlebbar gemacht werden, über Ideenwettbewerbe für mehr Mobilität in Lincoln, bis hin zu Nachbarschaftsrunden, bei denen aktuelle Infos zur Mobilität mitgeteilt werden. Eine ausführliche Beschreibung zu den Beteiligungsformaten kann Kapitel 3.1 entnommen werden.

2.1 Mobilitätsangebote

Die Bereitstellung von ausreichenden und qualitativ hochwertigen alternativen Mobilitätsangeboten ist unerlässlich, um eine nachhaltige und flexible Mobilität ohne privaten Pkw zu ermöglichen.

Der Einwohnerschaft in Lincoln stehen die in Abbildung 2 dargestellten Mobilitätsalternativen zu Verfügung.

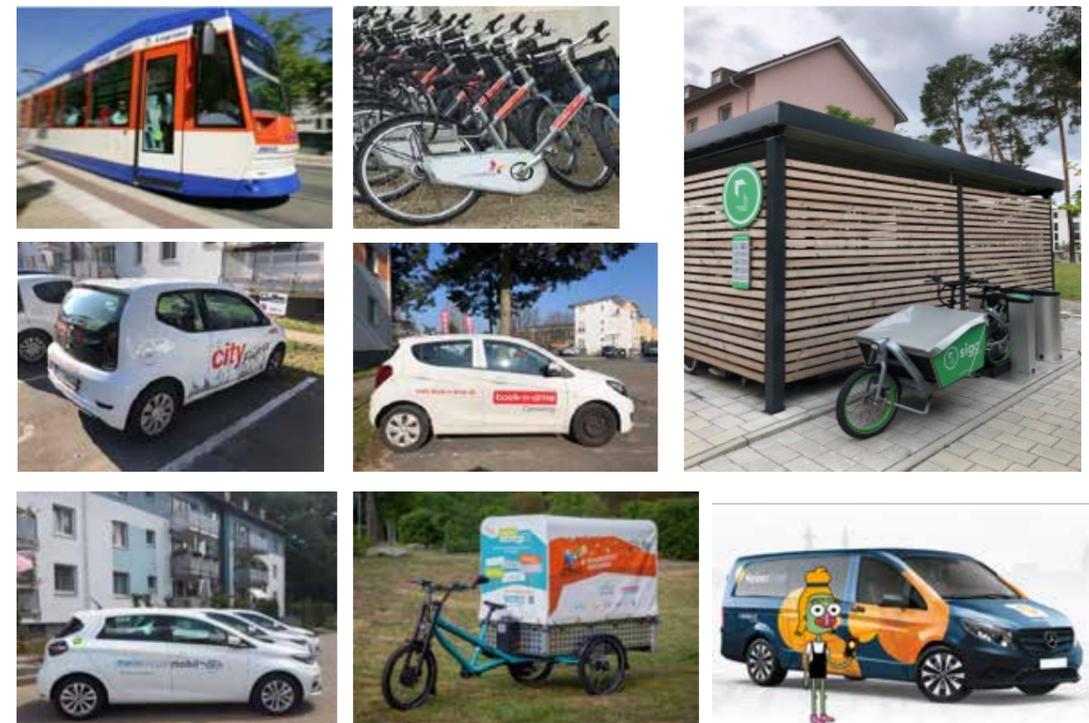


Abbildung 2: Mobilitätsalternativen der Lincoln-Siedlung

Von links oben nach rechts unten: ÖPNV mit drei Straßenbahnlinien (Quelle: HEAG mobilo), Bikesharing Call-A-Bike (Quelle: Mobilitätsamt Darmstadt), Lastenradverleihsystem sigo (Quelle: H Wagener), Carsharing von book-n-drive cityFlitzer & stationsbasiert (Quelle: Hanna Wagener), eCarpooling „mein lincolnmobil“ (Quelle: mobileeee), kostenfreies E-Lastenradverleihsystem „Heinerbike“ (Quelle: Heinerbike), On-Demand-Shuttle HeinerLiner (Quelle: HEAG mobilo)

Nachfolgend sind die Auslastungszahlen der verschiedenen Mobilitätsangebote auf Lincoln im Zeitraum 2017-2022 aufgeführt. Ausgenommen bei der Auswertung ist das Lastenradverleihsystem „Heinerbike“ („Baumarkt-Brummi“, vormals „LincolnLader“), welches im Rahmen des stadtweiten kostenfreien Lastenradverleihsystems bereitgestellt wird und 1-3 Tage nach vorheriger Anmeldung kostenfrei entliehen werden kann.

Carsharing - stationsbasiert und cityFlitzer (book-n-drive) **book-n-drive**

Das Carsharing-Angebot von book-n-drive besteht seit dem Einzug der ersten Bewohnerinnen und Bewohner in Lincoln. Neben den klassischen stationsbasierten Fahrzeugen gibt es auch die sogenannten cityFlitzer, mit denen auch Einwegfahrten zu anderen City-Flitzer-Stationen möglich sind.

Aufgrund der andauernden Baustellensituation in Lincoln ist es leider vorgekommen, dass die Beschilderung in der Mahalia-Jackson-Straße/ Lincolnstraße von Baufahrzeugen demoliert wurde und die Station nicht immer erkenntlich war. Zum derzeitigen Zeitpunkt befinden sich nun fünf beschilderte Querparker-Stellplätze von book-n-drive (sowohl stationsbasiert als auch CityFlitzer) auf dem Innenhof der Studierendenwohnungen in der Noackstraße.

In den nachfolgenden Diagrammen sind die Auslastungszahlen des stationsbasierten Carsharing sowie der sogenannten cityFlitzer von book-n-drive aus den Jahren 2019-2022 ersichtlich.

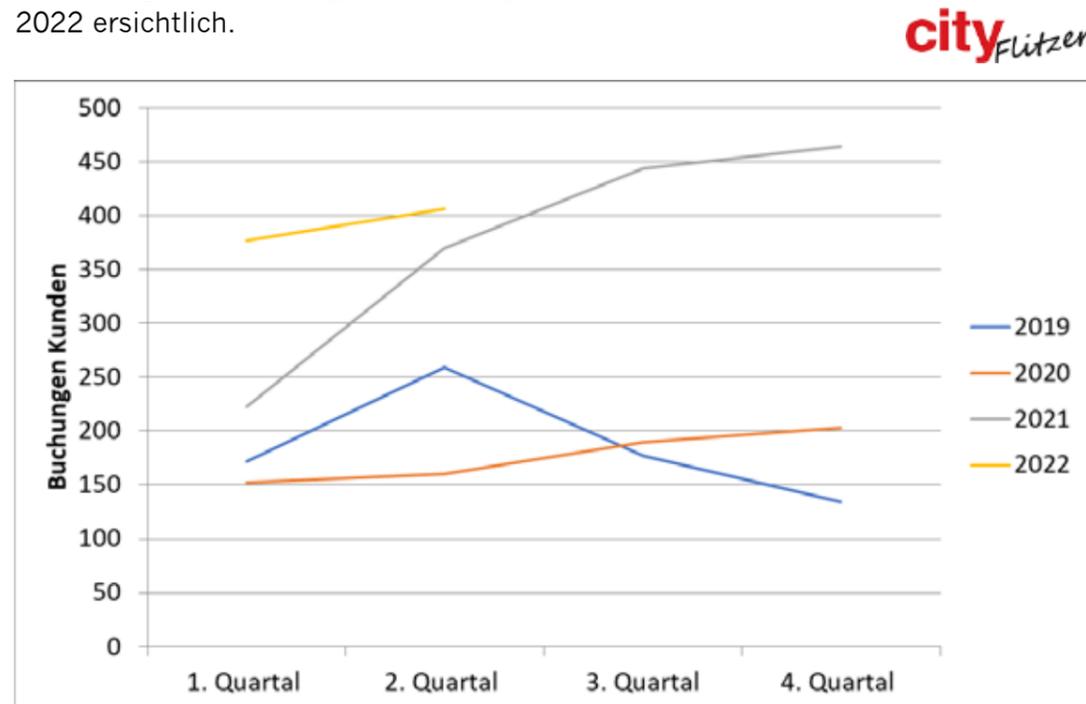


Abbildung 3: Übersicht Buchungen Kundschaft "cityFlitzer"

In den Nutzungszahlen des cityFlitzer-Angebots von book-n-drive spiegelt sich der Bevölkerungsanstieg der Lincoln-Siedlung wider (siehe Abbildung 3). 2022 konnte die höchste Anzahl an Buchungen für Q1 und Q2 eines Jahres verzeichnet werden. Aufgrund einer neuen Buchungssoftware können die Zahlen ab Q3 2022 noch nicht abgerufen werden.

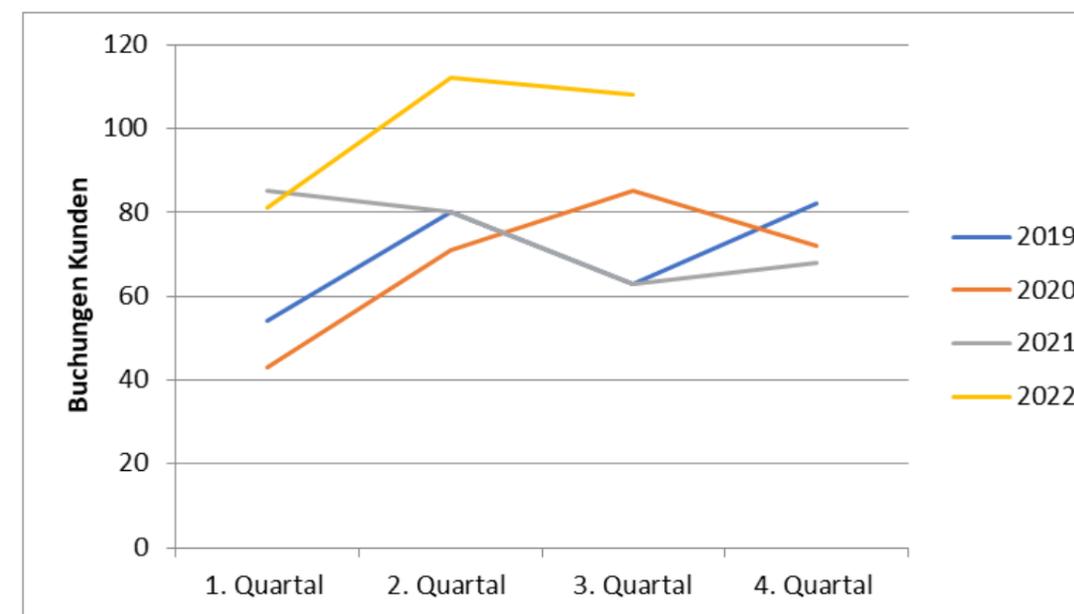


Abbildung 4: Übersicht Buchungen Kundschaft "stationsbasiert"

Auch bei den stationsbasierten Fahrzeugen von book-n-drive spiegelt sich die steigende Anzahl an Buchungen wider (siehe Abbildung 4). 2022 wurde die höchste Auslastungsanzahl von >100 Buchungen im 2. und 3. Quartal seit der Auslastungsauswertung verzeichnet.

Die cityFlitzer- sowie die stationsbasierte Fahrzeuganzahl (gewichtet) ist dem nachfolgenden Diagramm zu entnehmen (siehe Abbildung 5). Im Durchschnitt standen bis 2019 zwei stationsbasierte Fahrzeuge und seit 2020 ein stationsbasiertes Fahrzeug zur Verfügung. Die cityFlitzer sind hingegen mit einer größeren Anzahl von ca. zwei bis maximal fünf Fahrzeugen in Lincoln platziert.

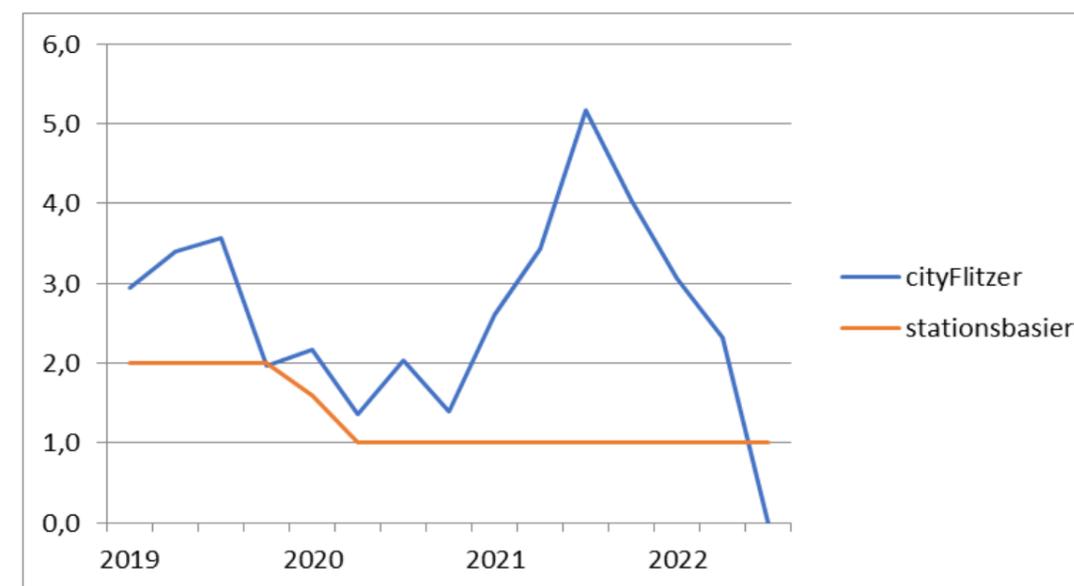


Abbildung 5: Fahrzeuganzahl book-n-drive



Bikesharing „Call-a-Bike“ der DB Connect GmbH

Das Bikesharing „Call-a-Bike“ von DB Connect GmbH ist seit Ende 2016 mit zwei Stationen (Franklinstraße, Noackstraße) in Lincoln etabliert. Für Studierende sind die Kosten im Semesterbeitrag enthalten und es können beliebig oft bis zu drei Räder gleichzeitig jeweils eine Stunde am Stück ohne weitere Kosten entliehen werden. Bei längerer Nutzung fallen geringe Kosten an. Dieses Aktionsangebot gilt nicht nur in der Lincoln-Siedlung bzw. in Darmstadt, sondern in allen Städten, in denen Call-a-Bikes als Fahrradvermietsystem angeboten werden. Für Nicht-Studierende kostet die Nutzung 1 EUR/ 15 Minuten (Starter) oder 1 EUR/ 30 Minuten (Premium). Die Nutzungszahlen spiegeln wider, wie gut das Angebot der nördlichen Station angenommen wird. Diese Station liegt in unmittelbarer Nähe von Studierendenwohnungen an der Noackstraße, wodurch im Jahr 2022 teilweise über 200 Ausleihen und Rückgaben pro Monat verzeichnet wurden. Aufgrund von Sabotage bei der DB Connect GmbH mussten alle Call-a-Bikes für einen kurzen Zeitraum im Juni/Juli 2022 eingezogen werden, was den Tiefpunkt in der nachfolgenden Abbildung erklärt. Die Auslastungszahlen beziehen sich auf die Monate November 2021 bis Oktober 2022 (siehe Abbildung 6). Für die Jahre davor konnte DB Connect GmbH leider keine Auslastungszahlen übermitteln. Es liegt lediglich die Gesamtanzahl der Entleihen und Rückgaben für 01.01.2021 bis 31.10.2021 vor. Die Anzahl der Entleihen bei der Station an den Studierendenwohnungen (Noackstraße) lag in diesem Zeitraum bei insgesamt 1.191 (gesamstädtischer Rang 22) und bei der Station Franklinstraße bei 534 Entleihen (gesamstädtischer Rang 38). Die Anzahl der Rückgaben belief sich bei der Station der Studierendenwohnungen in der Noackstraße auf 1.202 (gesamstädtischer Rang 22) und bei der Station Franklinstraße auf 651 (gesamstädtischer Rang 37).

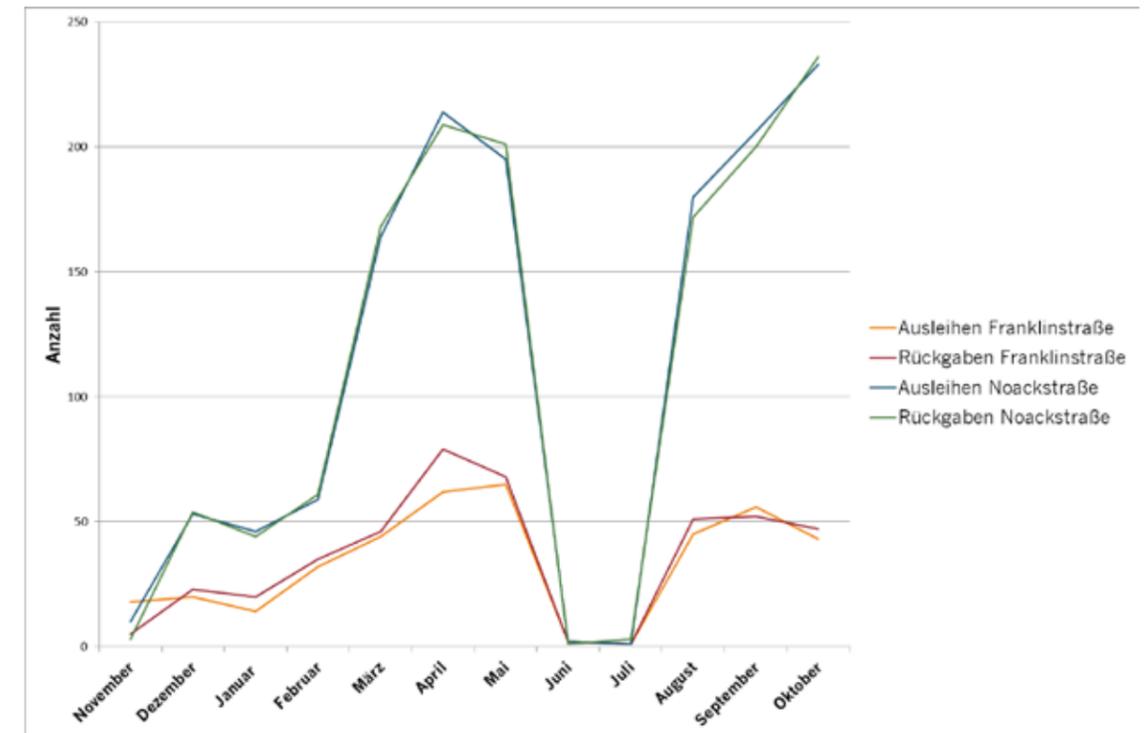


Abbildung 6: Auslastung Call-a-Bike 2022

E-Lastenradverleihsystem „sigo“



Das Lastenradverleihsystem von „sigo“ gibt es seit Mai 2020 in der Lincoln-Siedlung. Die Station in der Franklinstraße beinhaltet zwei E-Lastenräder, die von allen Bewohnerinnen und Bewohnern via App gebucht werden können. Die Auslastungszahlen schwanken recht stark. Die höchste Anzahl an Entleihen (>60) war in den Monaten Mai (2021), Juli (2022) und Oktober (2020) auszumachen. Die wenigsten Entleihen mit <30 waren in den Startmonaten Mai bis August (2020) sowie in den Monaten November bis März (2021/2022) und im April (2022) festzustellen (siehe Abbildung 7).

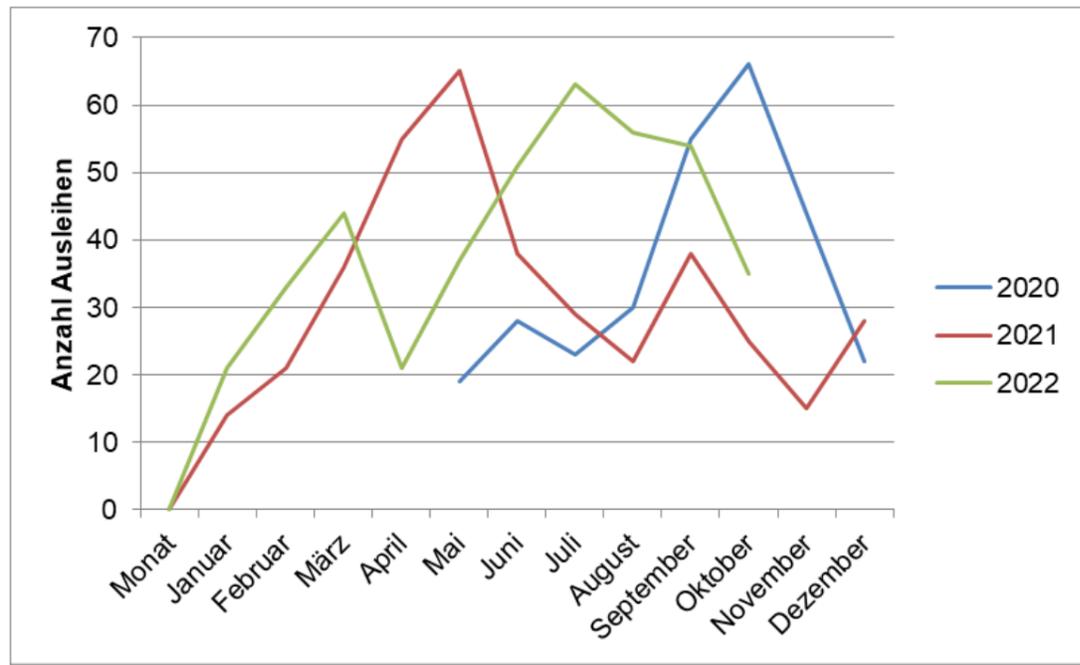


Abbildung 7: Auslastung E-Lastenradverleihsystem "sigo"

eCarpooling „mein lincolnmobil“

Eine Besonderheit in Lincoln ist das seit 2017 existierende eCarpooling-System, das exklusiv der Bewohnerschaft in Lincoln zu Verfügung steht und derzeit mit einem Freiguthaben i. H. v. 64 EUR pro Monat und Haushalt genutzt werden kann. Die Flotte besteht seit 2017 aus drei Fahrzeugen und wurde zunächst von der städtischen Wohnungsbaugesellschaft, der bauverein AG, in Auftrag gegeben, da zu dieser Zeit nur Mieterinnen und Mieter der bauverein AG in Lincoln lebten. Die Auslastungszahlen liegen daher erst seit 2019 vor.

Laut Durchführungsvertrag soll das eCarpooling langfristig im Namen und im Auftrag der Wissenschaftsstadt Darmstadt durchgeführt werden, weshalb das System neu ausgeschrieben wurde.

2022 konnte die EU-weite Ausschreibung des eCarpooling-Systems durch die Wissenschaftsstadt Darmstadt abgeschlossen werden. Aufgrund des komplexen Konstrukts mit vielen Beteiligten (Stadt, Stellplatzeigentümerinnen und -eigentümern, Betreibende, Stromliefernde etc.) war eine zeitintensive Vorarbeit zur Ausgestaltung der Verträge (auch hinsichtlich Datenschutz & IT) notwendig, die sich über zwei Jahre erstreckte.

Im ersten Quartal 2023 soll die Fahrzeugflotte auf fünf erhöht und in den weiteren Jahren in Abhängigkeit der Nachfrage auf bis zu acht Fahrzeuge aufgestockt werden. Dies ist zwingend notwendig, da die Auslastung der drei Fahrzeuge derzeit sehr hoch ist und für die derzeitige Bewohnerschaft die Verfügbarkeit nur mit vorheriger Buchung (zum Teil mit einer Woche Vorlaufzeit) gesichert ist.

So sind ebenfalls Stimmen aus der Bewohnerschaft zu vernehmen, die nicht nur eine Aufstockung der Flotte befürworten, sondern ebenfalls eine Reduktion des Freiguthabens, um die Verfügbarkeit zu steigern.

Die Nutzungsentwicklung des eCarpooling-Angebots „mein lincolnmobil“ einschließlich der Nutzung der Gutscheine ist in den nachfolgenden Diagrammen ersichtlich.

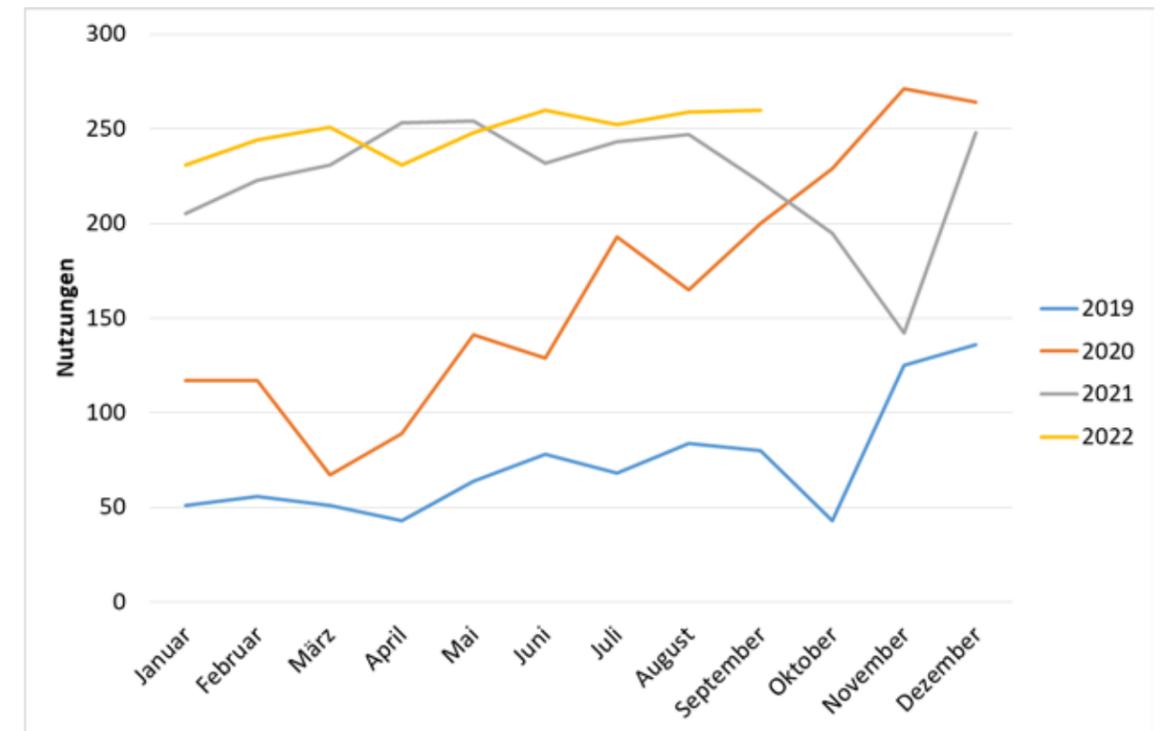


Abbildung 8: Anzahl Nutzungen eCarpooling "mein lincolnmobil" nach Jahren (2019-2022)

Bei dem eCarpooling „mein lincolnmobil“ ist ein stetiger Zuwachs an Nutzungen zu verzeichnen. 2019 spiegelt die geringere Nutzungsauslastung den noch geringen Bewohnendenstand wider. Mit dem Zuzug weiterer Bewohnerinnen und Bewohner ist ein klarer Nutzungsanstieg zu verzeichnen. Der bisher höchste Stand an Nutzungen war in Q4 2020 zu verzeichnen. Aber auch 2022 lagen die Werte größtenteils über den Nutzungen der Vorjahre (siehe Abbildung 8).

In den nachfolgenden Diagrammen (Abbildung 9-12) sind die Anzahl an Buchungen sowie die Nutzung der Gutscheincodes pro Jahr dargestellt. Aus diesen wird ersichtlich, dass das Freiguthaben für das eCarpooling sehr gut angenommen wird. Ein leichter Anstieg ist ebenfalls bei der Nutzung ohne Freiguthaben zu verzeichnen. Aus der hohen Nutzung des Freiguthabens ergibt sich jedoch eine geringe Verfügbarkeit der Fahrzeugflotte. Um die Verfügbarkeit der bisher drei Elektrofahrzeuge bzw. ab dem 1. Quartal 2023 fünf Fahrzeuge zu steigern, ist eine Reduktion des Freiguthabens in Planung.

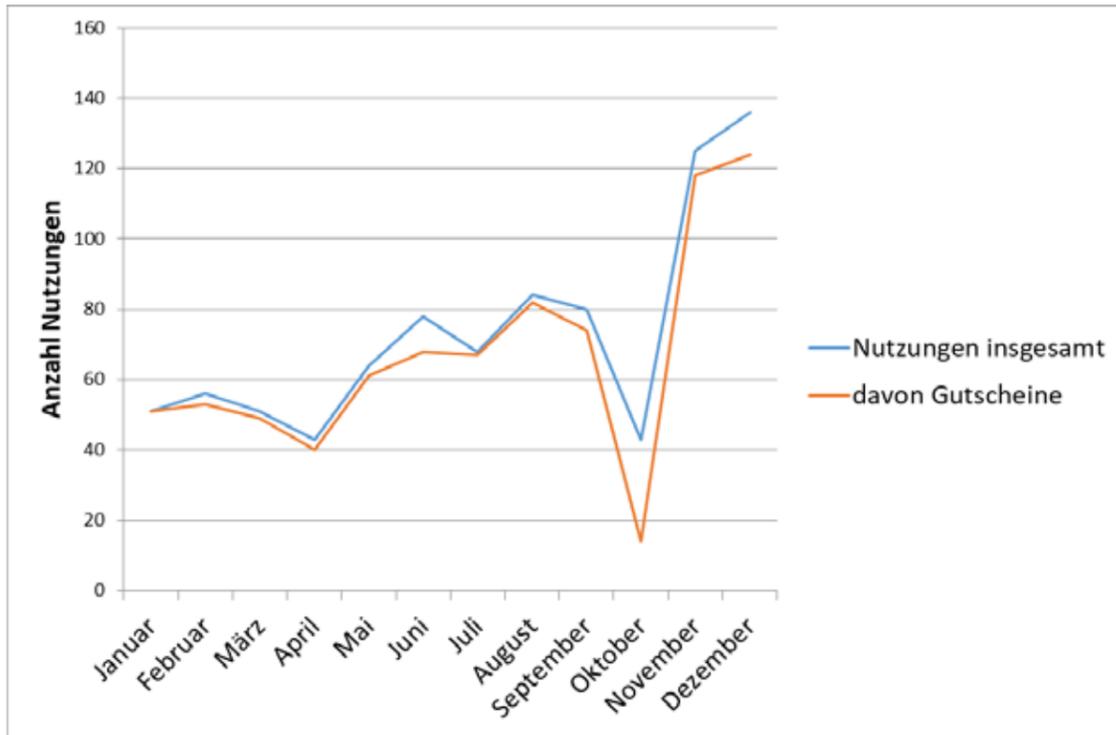


Abbildung 9: Anzahl Nutzungen eCarpooling „mein lincolnmobil“ und davon Gutscheine 2019

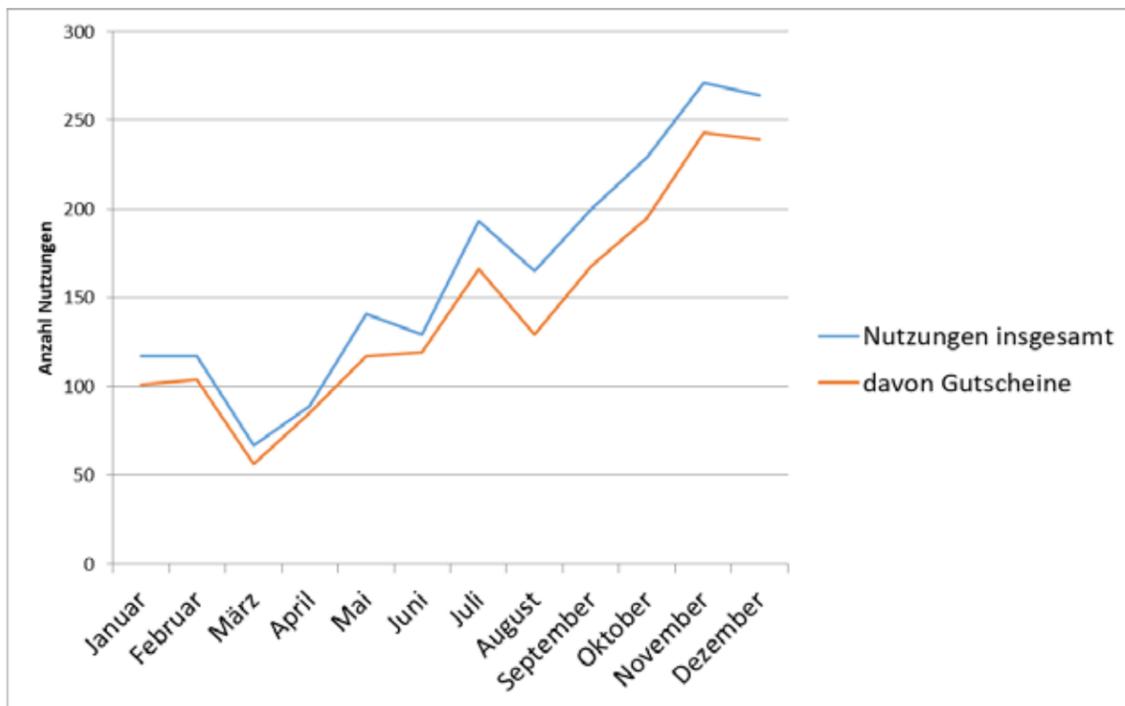


Abbildung 10: Anzahl Nutzungen eCarpooling „mein lincolnmobil“ und davon Gutscheine 2020

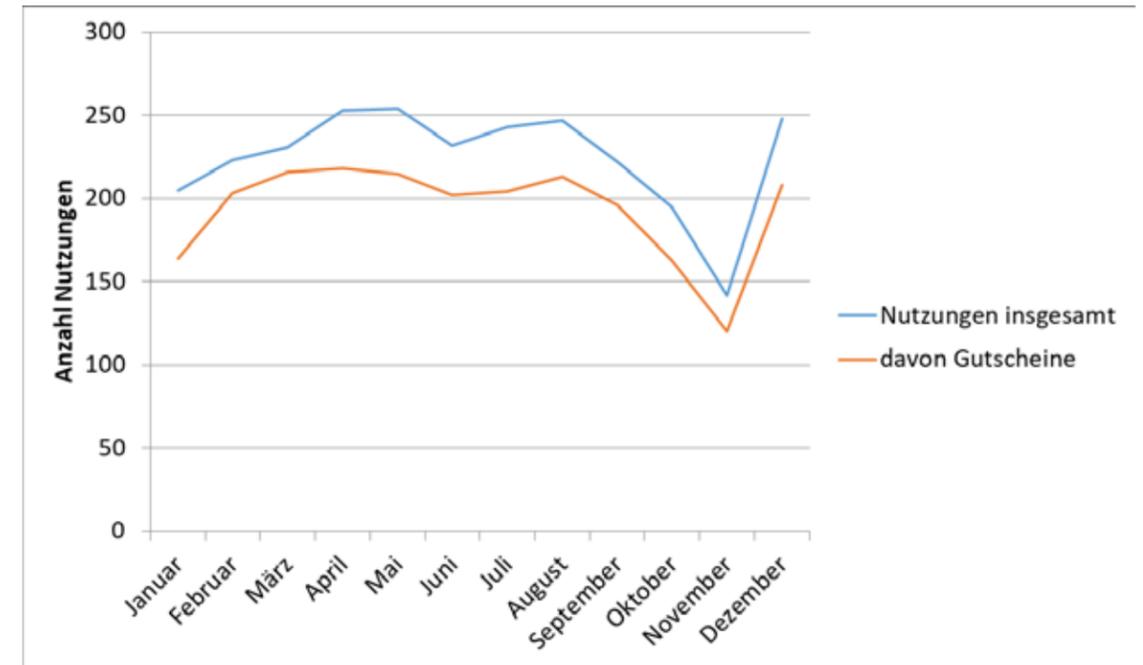


Abbildung 11: Anzahl Nutzungen eCarpooling „mein lincolnmobil“ und davon Gutscheine 2021

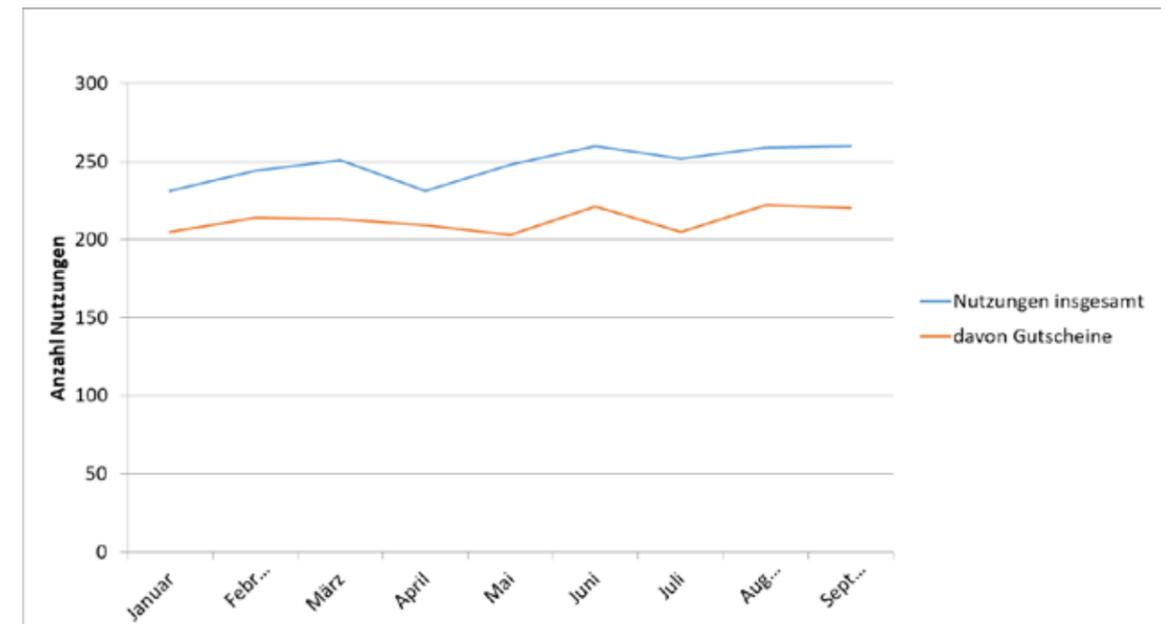


Abbildung 12: Anzahl Nutzungen eCarpooling „mein lincolnmobil“ und davon Gutscheine 2022

Der seit 1.4.2021 in der Wissenschaftsstadt Darmstadt eingeführte On-Demand-Shuttle „HeinerLiner“ ergänzt das städtische ÖPNV-Angebot mit 35 Elektro-Kleinbussen. Seit Ende 2021 wurden auch in der Lincoln-Siedlung 5 virtuelle Haltestellen (einschließlich Noackstraße) eingerichtet und den Bewohnenden stehen monatlich 2 Gutscheincodes im Wert von jeweils 5,- EUR zu Verfügung.

2.2 Zentrale Stellplatzvergabe

Die zentrale Stellplatzvergabe ist eine Kernaufgabe des Mobilitätsmanagements, die von Beginn an von HEAG mobilo durchgeführt wurde. Sie dient dazu den reduzierten privaten Parkraum nach sozialgerechten Kriterien zu vergeben, sodass diejenigen, die auf einen Stellplatz angewiesen sind (bspw. Mobilitätseingeschränkte, Familien, oder Personen im Bereitschaftsdienst), sichere Abstellmöglichkeiten für den privaten Pkw erhalten. Die Stellplatzvergabe in der Lincoln-Siedlung wurde im November 2018 gestartet. In den darauffolgenden Jahren hat sich die zu verwaltende Anzahl an Stellplätzen aufgrund der Fertigstellung weiterer Baufelder teils sprunghaft erhöht. Neben dieser Herausforderung hatten auch externe Faktoren wie die seit 2020 präsente Corona-Pandemie und 2022 der Cyberangriff auf das System der Darmstädter Stadtwirtschaft Einfluss auf den Vergabeprozess der Stellplätze. Weiterhin wurde das Vergabemanagement auch durch die unterschiedlichen Prozessabläufe seitens der Stellplatzeigentümerinnen und -eigentümer vor Herausforderungen gestellt.

Die Erfahrungen der vergangenen Jahre im Bereich der Stellplatzvergabe lassen sich in die Themenfelder (2.2.1) Prozessorganisation und (2.2.2) Auslastung der Stellplatzvergabe clustern.

2.2.1 Prozessorganisation

Durch die Einführung der zentralen Stellplatzvergabe wurde ein innovatives Konzept umgesetzt, das eine Neugestaltung und Organisation der Prozessabläufe erforderte. Grundlage für die Vergabe sind die sozialverträglichen Kriterien der Stellplatzvergabeordnung, die im Mobilitätsbeirat beschlossen wurden, und bei Bedarf geändert werden können. Zusätzlich wurden Stellplatzvermittlungsverträge sowohl zwischen Stadt und den Stellplatzeigentümerinnen und -eigentümern (Teil A) als auch mit den Stellplatzmietinteressenten (Teil B) abgeschlossen.

Datenschutz

Die zugrunde gelegten sozialverträglichen Kriterien der Stellplatzvergabeordnung erfordern die Erhebung von sensiblen personenbezogenen Daten. Hierzu zählen beispielsweise Informationen über den Familienstand (Anzahl Kinder), Mobilitätseinschränkungen, oder etwaige berufliche Bereitschaftsdienste. Der Schutz dieser Informationen ist im Mobilitätsmanagement von großer Bedeutung.

Um den Schutz dieser Informationen zu gewährleisten, wurde in Zusammenarbeit mit den Datenschutzbeauftragten der Wissenschaftsstadt Darmstadt und der HEAG mobilo ein Prozess definiert, der auf maximale Datensicherheit bei gleichzeitiger Nutzungsfreundlichkeit abzielt.

Beim Start der Stellplatzvergabe in 2018 erfolgte die Datenerhebung rein analog auf einem Formular, das in der Mobilitätszentrale erhältlich war. Diese Form der Antragsstellung ist nach wie vor möglich, macht aber aktuell weniger als 10% des Bewerbungsaufkommens aus. Analog eingegangene Bewerbungen werden durch das Vergabeteam digitalisiert und im Anschluss datenschutzgerecht entsorgt. Die Bewerbungsdaten werden händisch in dem Vergabesystem erfasst, um eine gesicherte und zentrale Verwaltung zu gewährleisten. Seit 2019 besteht die Möglichkeit zur digitalen Bewerbung für eine Stellplatzanmietung. Nach einem Erstkontakt erhalten interessierte Personen die Bewerbungsunterlagen in ausfüllbarer digitaler Form, bei der zusätzlich eine Ausfüllhilfe enthalten ist. Die digitale Variante macht seit dessen Einführung den Großteil der Vergabevorgänge aus. Obwohl die Mehrheit der Bewerbenden die digitale Antragsform bevorzugt, hat sich gezeigt, dass eine kleine, aber signifikante Anzahl von Personen die analoge Form immer noch bevorzugt, auch während des Corona-Lockdowns. Deshalb wird das Angebot beibehalten.

Da es noch keine automatisierte Stellplatzvergabeplattform gibt, stellt die zum Teil zeitlich begrenzte Aktualität der erhobenen Daten eine weitere Herausforderung dar. Mit dem Stellplatzvermittlungsvertrag (Teil B) verpflichtet sich die stellplatzmietende Person zwar dazu, bei Änderungen des Berechtigungsstandes das Mobilitätsmanagement zu informieren, jedoch zeigt sich, dass dieser Pflicht nur in den wenigsten Fällen nachgekommen wird. Dies gilt sowohl für Änderungen des Berechtigungsstatus, die sich positiv, als auch negativ auf die Rangfolge der Vergabepriorität ausgewirkt hätten.

Vergabeprozess

Der Vergabeprozess erfolgt anhand von sozialverträglichen Kriterien, die der Stellplatzvergabeordnung zugrunde liegen und die im Mobilitätsbeirat der Lincoln-Siedlung beschlossen werden. Dabei ist klar geregelt, wer bevorrechtigt ist und wie sich die Rangfolge der Stellplatzmietinteressenten ergibt. Der Vergabeprozess an sich wurde durch geringfügige Änderungen der Stellplatzvergabekriterien in den vergangenen Jahren durch den Mobilitätsbeirat nicht wesentlich beeinflusst.



Die Stellplatzvergabeordnung (Fassung vom 5.12.2022) einschließlich der Kriterien und dem Prozedere kann unter folgendem QR-Code oder Anhang 5 eingesehen werden. Alternativ kann auch folgender Link genutzt werden:

[2022-12-05 Stellplatzvergabeordnung_neu.pdf \(darmstadt.de\)](#)

Abbildung 13: QR-Code Stellplatzvergabeordnung (Fassung vom 5.12.2022)

Ist eine Vergabe anhand der Vergabekriterien erfolgt, wird den Stellplatzeigentümerinnen und -eigentümern das Ergebnis der Stellplatzvergabe mitgeteilt.

Die zuständigen Fachabteilungen der Stellplatzeigentümerinnen und -eigentümer erhalten Informationen darüber, welchem Stellplatzmietinteressierten welcher Stellplatz zugeteilt wurde. Dabei werden auch die Anschriften und E-Mail-Adressen der Stellplatzmietinteressierten übermittelt. Vereinzelt senden Stellplatzeigentümerinnen und -eigentümer den Bewerbenden bereits im Vorfeld des Vergabeprozesses einen Selbstauskunftsbogen zu. Im Nachgang erfolgt dann die eigentliche Erstellung des Mietvertrags durch die Stellplatzeigentümerinnen und -eigentümer. Der Vergabevorgang ist an dieser Stelle für das Mobilitätsmanagement abgeschlossen. Im Falle eines Nichtzustandekommens des Stellplatzmietvertrags oder der Kündigung eines bestehenden Mietverhältnisses wird das Mobilitätsmanagement von den Stellplatzeigentümerinnen und -eigentümern informiert.

Während des Cyberangriffs auf die Darmstädter Stadtwirtschaft war es für einige Wochen nicht möglich, Stellplatzmietanträge digital zu bearbeiten. In dieser Zeit wurden nur analoge Anträge entgegengenommen, die nach der Beseitigung der Schäden durch den Angriff jedoch schnellstmöglich aufgearbeitet wurden.

Kundenkommunikation

Die Kundenkommunikation in Bezug auf die Stellplatzvergabe ist vielschichtig und von hoher Bedeutung für das Gelingen des Mobilitätskonzeptes der Lincoln-Siedlung. Da die zentrale Vergabestelle für Stellplätze - unabhängig von den Stellplatzeigentümerinnen und -eigentümern - ein neuer und unerprobter Ansatz ist, bedarf es eines hohen Aufwands in der Erklärungs- und Prozesskommunikation. Die Kundenkommunikation lässt sich dabei in die Kommunikation während des Vergabeprozesses und die Kommunikation nach Abschluss der Vergabe unterteilen.

Der Erstkontakt entsteht im Regelfall durch die Initiative des Stellplatzmietinteressierten. Telefonisch oder per E-Mail erhält der Stellplatzmietinteressent ein umfangreiches Paket an Informationen über die zentrale Stellplatzvergabe, sowie die für die Vergabe notwendigen Bewerbungsunterlagen.

Die Form der Ansprache ist geschlechtsneutral und in leichter und einfacher Sprache gehalten. Schriftliche und telefonische Auskünfte sind derzeit auf Deutsch, Englisch, Serbokroatisch und Türkisch möglich.

Anfragen, die sich nicht direkt auf die Stellplatzvergabe beziehen, umfassen im Regelfall Beanstandungen zum Zustand des angemieteten Stellplatzes, Falschparkende oder Fragen zur Ausgestaltung des Mietvertrags sowie zur Möglichkeit einer Untervermietung des Stellplatzes.

Diese Anfragen werden an die zuständigen Stellplatzeigentümerinnen und -eigentümer zur Beantwortung weitergeleitet. Die Stellplatzmietinteressenten werden über die Weiterleitung ihrer Anfrage informiert.

Vorfeldkommunikation

Die Vorfeldkommunikation ist entscheidend für die Akzeptanz der zentralen Stellplatzvergabe als Teil des Mobilitätsmanagements.

Im Kontext der Stellplatzvergabe der Lincoln-Siedlung besteht diese primär aus der Information über das Mobilitätskonzept und damit verbunden über die Existenz einer Stellplatzvergabeordnung. Stellplätze können nur angemietet und nicht gekauft werden. Diese Information wurde bereits bei den Vermarktungsphasen kommuniziert und wird u. a. über die Website der Lincoln-Siedlung (www.lincoln-siedlung.de) und der städtischen Website (www.darmstadt.de/lincoln-mobilitaet) fortgehend platziert. Darüber hinaus erhalten alle neuen Bewohnenden eine Neubürgertasche des Mobilitätsmanagements, die u. a. eine Sammlung von häufig gestellten Fragen zur zentralen Stellplatzvergabe enthält.

In vielen Fällen konnten so bereits vor Abschluss eines Wohnungsmietvertrags offene Fragen zum Mobilitätskonzept und der Stellplatzvergabe telefonisch oder per E-Mail an das Mobilitätsmanagement herangetragen werden.

Ein weiteres Mittel der Vorfeldkommunikation ist die monatlich erscheinende Quartierszeitung „Lincoln Mobil Info“. Dieser Newsletter informiert zwar nicht primär über die Stellplatzvergabe, erhöht durch die konstante Informationsbereitstellung über die Vorteile, die das Mobilitätskonzept für die Bewohnenden der Lincoln-Siedlung mit sich bringt, jedoch die Akzeptanz der Stellplatzvergabe als Teil des Mobilitätsmanagements.

2.2.2 Auslastung der Stellplatzvergabe

Die zentrale Vergabe der Stellplätze beinhaltet alle Stellplätze (0,65 SP/WE), deren Baufeld bereits fertiggestellt ist. Im Umkehrschluss bedeutet dies, dass Stellplätze (SP), deren Baufeld noch nicht fertiggestellt ist, noch nicht in die Vergabe aufgenommen wurden, wenngleich die Stellplätze bereits hergestellt sind. Dies ist dem Sachverhalt geschuldet, dass es sich aufgrund der Einschränkungs- und Verzichtsetzung baurechtlich um notwendige Stellplätze handelt.

Für den Endausbau der Lincoln-Siedlung sind ca. 2.000 WE mit ca. 1.300 Stellplätzen vorgesehen, wovon bereits 741 Stellplätze hergestellt sind. Entsprechend des Stellplatzschlüssels von 0,65 SP/WE sind davon 623 Stellplätze in der Vergabe (Stand 31.12.2022).

Im Folgenden werden detaillierte Auslastungszahlen der Stellplätze für das Jahr 2022 sowie den Zeitraum von 2018 bis 2022 präsentiert. Dabei liegt der Fokus auf der Auswertung der vergebenen Stellplätze, die einerseits auf die fertiggestellten Stellplatzanlagen wie Tiefgaragen (TG) Franklinstraße, TG Einsteinstraße, Parkhaus Nord und alle wohnungsnahen Stellplätze und andererseits auf die fertiggestellten Baufelder bezogen sind. Eine Übersicht über die hergestellten und noch nicht hergestellten Stellplatzanlagen und Baufelder ist in Abbildung 14 dargestellt (Stand: 31.12.2022).

Übersicht der Sammelgaragen und Baufelder

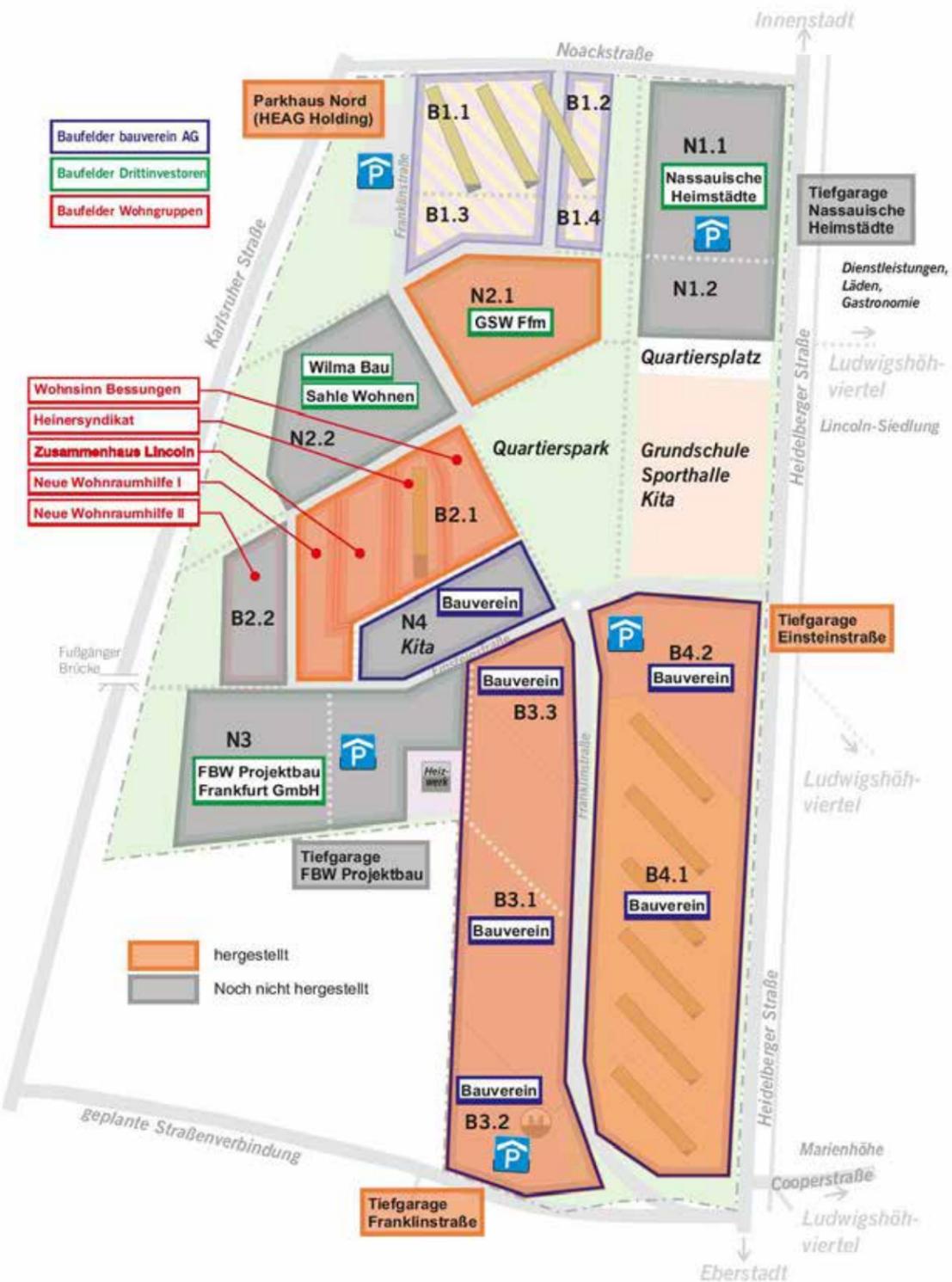
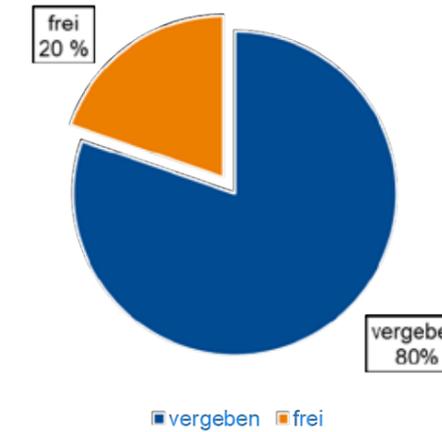


Abbildung 14: Übersicht der Sammelgaragen und Baufelder (Stand 31.12.2022)

Stellplatzauslastung der Stellplatz-Anlagen 2022

Gesamtauslastung

Entsprechend der Baulast von 0,65 SP/WE sind 623 SP in der Vergabe aufgenommen, was einem prozentualen Anteil von 57% der endgültigen Stellplatzanzahl in Lincoln entspricht. Davon sind 500 SP vergeben und 123 SP noch frei. Dies entspricht einer Gesamtauslastung von 80 % für 2022 (siehe Abbildung 15).



Gesamt*	623
Vergeben	500
Frei	123
Auslastung	80%

Abbildung 15: Gesamtauslastung aller hergestellten SP-Anlagen

* Entsprechend der Baulast von 0,65 SP/WE

Aus Abbildung 16 wird ersichtlich, dass bisher keine SP-Anlage, bezogen auf die fertiggestellten Baufelder, vollumfänglich ausgelastet ist, wenngleich die TG Franklinstraße mit 98%, die wohnungsnahen Stellplätze zu 93% und das Parkhaus Nord zu 92% ausgelastet sind. Die TG Einsteinstraße hat mit einer Auslastung von 67% noch die meisten Kapazitäten aufzuweisen.

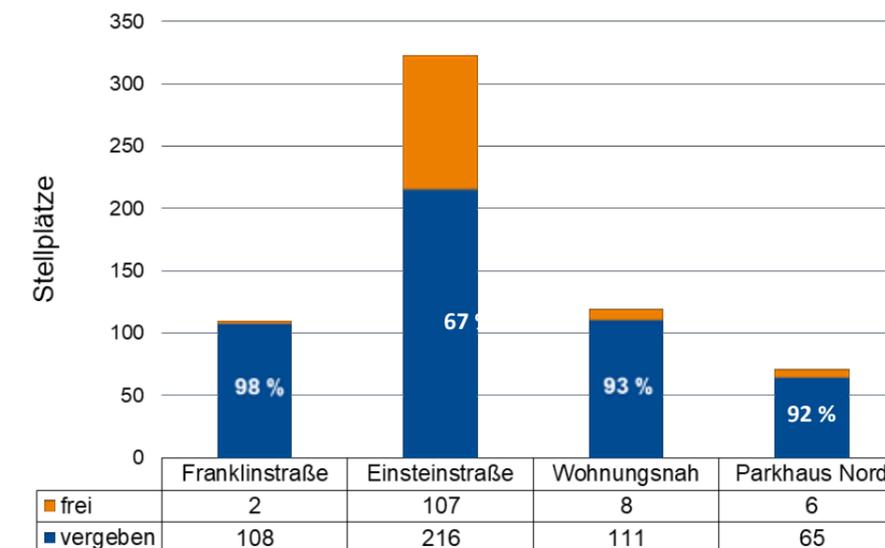


Abbildung 16: Überblick der Auslastung aller SP-Anlagen 2022 im Vergleich

TG Franklinstraße

In der TG Franklinstraße sind gemäß fertiggestellter Baulast 110 Stellplätze in der Vergabe, wovon in 2022 insgesamt 108 SP vergeben und 2 SP noch frei sind. Dies entspricht einer Auslastung von 98% (siehe Abbildung 17).

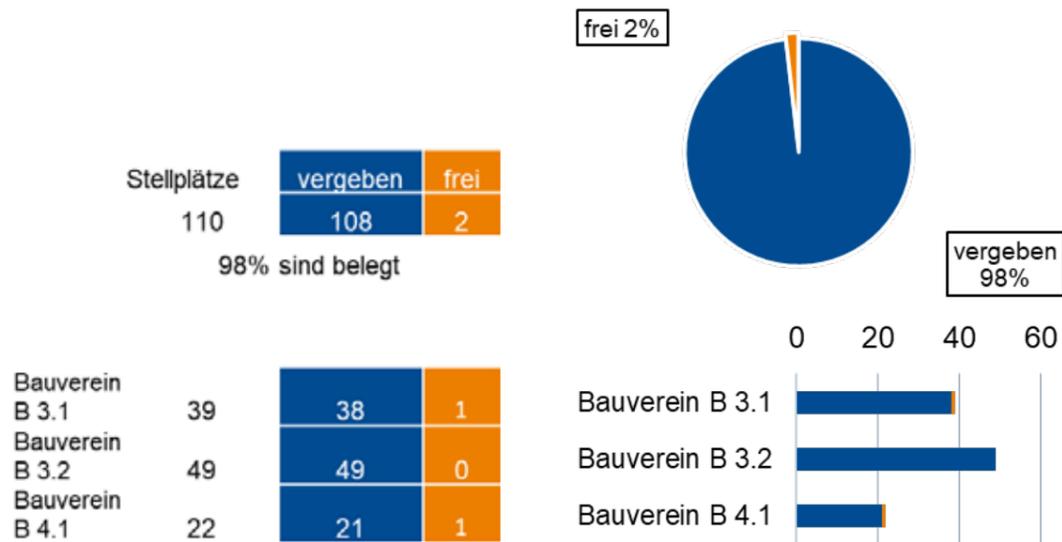
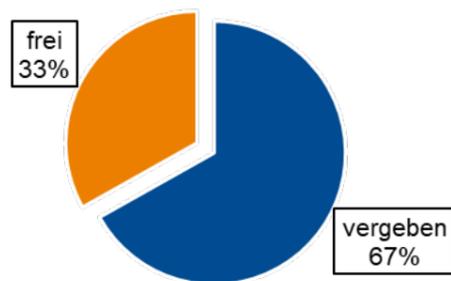


Abbildung 17: SP-Auslastung TG Franklinstraße 2022

TG Einsteinstraße

In der TG Einsteinstraße stehen insgesamt 380 SP zu Verfügung, wovon 323 SP gemäß Baulast in der Vergabe aufgenommen wurden. Die Auslastung bezieht sich auf die SP der bereits fertiggestellten Baufelder, die der TG Einsteinstraße zugeordnet sind (siehe Abbildung 18).



Stellplätze	vergeben	frei
323	216	107

67% sind belegt

Heinersyndikat	8	0	8
NWH I	24	7	17
ZHL	21	3	18
Wohnsinn	22	2	20
Bauverein B 3.1	73	49	24
Bauverein B 3.3	39	27	12
Bauverein B 4.1	43	40	3
Bauverein B 4.2	93	88	5

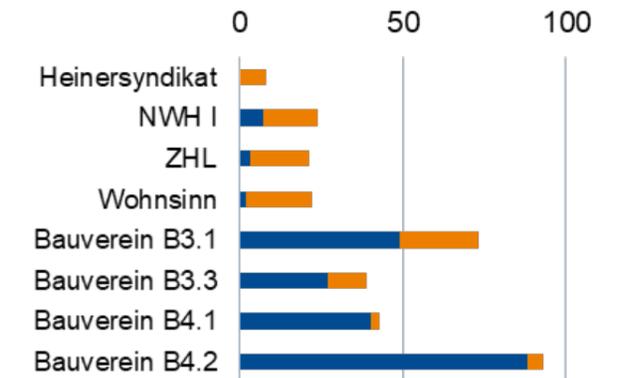


Abbildung 18: SP-Auslastung TG Einsteinstraße 2022

Parkhaus Nord

Im PH Nord stehen insgesamt 158 SP zu Verfügung, wovon 71 SP gemäß Baulast in die Vergabe aufgenommen wurden. Die Auslastung bezieht sich auf die SP des bereits fertiggestellten Baufeldes des Gemeinnützigen Siedlungswerks Frankfurt GmbH (GSW), welches dem PH Nord zugeordnet ist (siehe Abbildung 19).

Stellplätze	vergeben	frei
71	65	6

92% sind belegt

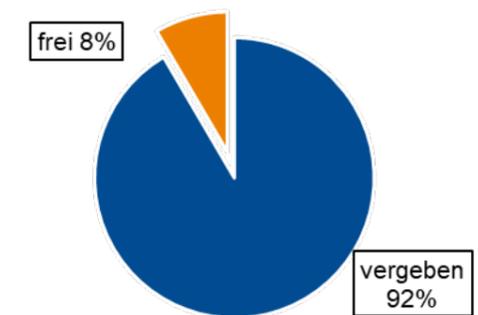


Abbildung 19: SP-Auslastung Parkhaus Nord 2022

Wohnungsnah

Gemäß Einschränkungs- und Verzichtssatzung weist jedes Baufeld einen Schlüssel von 0,15 wohnungsnahen Stellplätzen auf. Die Auslastung aller wohnungsnahen Stellplätze (insgesamt 119 SP), deren Baufelder bereits fertiggestellt sind, beträgt 93% (siehe Abbildung 20). Die Baufelder, auf denen eine Sammelgarage verortet ist, weisen ihre wohnungsnahen SP z.T. in den Garagen auf. (u. a. Bauverein AG B 4.1, GSW).

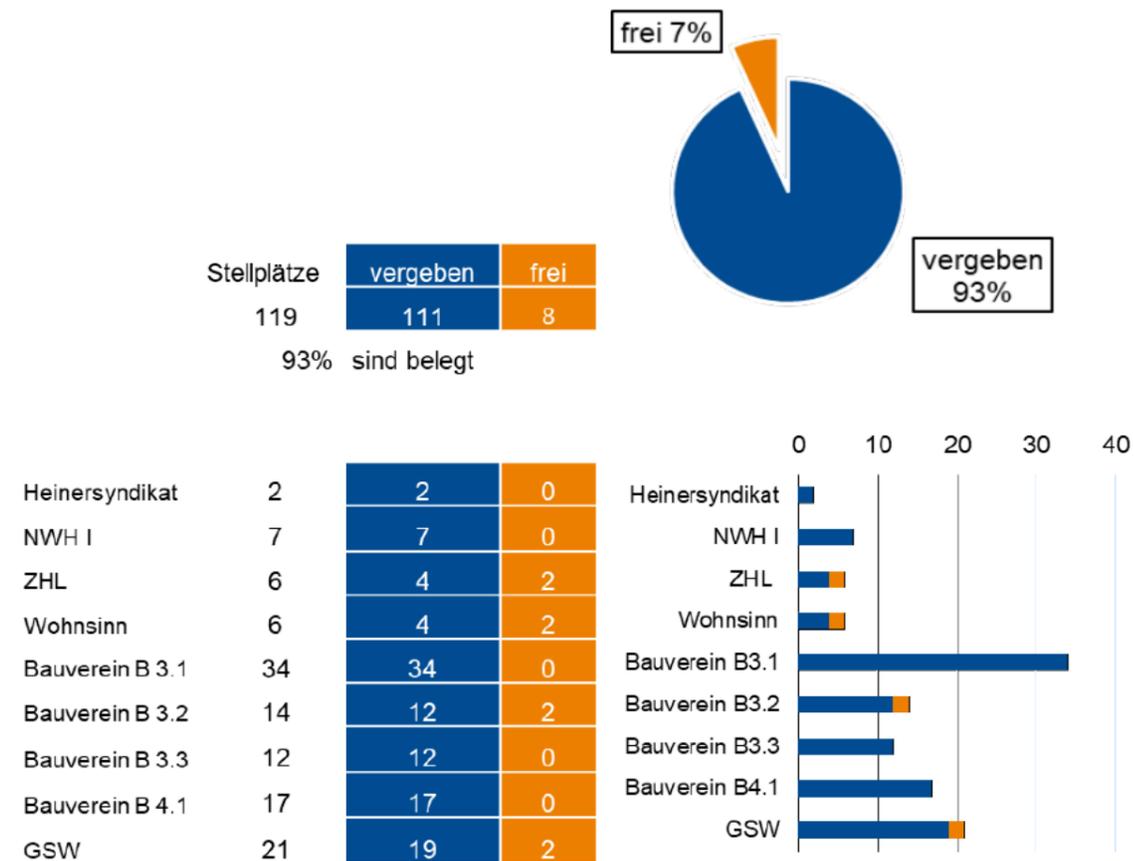


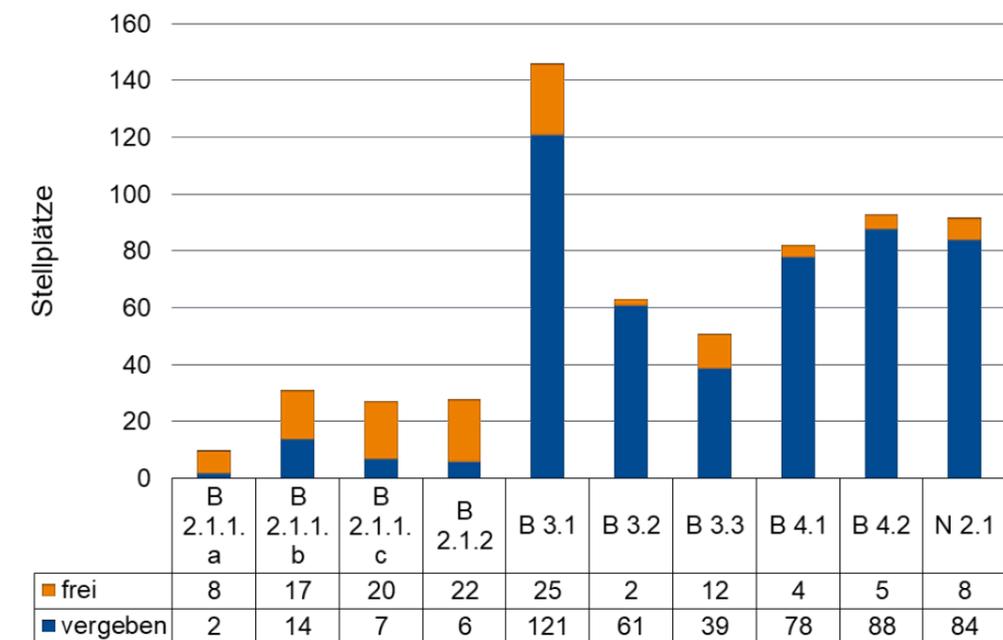
Abbildung 20: SP-Auslastung wohnungsnah 2022

Stellplatzauslastung nach Baufeldern 2022

Nachdem die Auslastung der SP-Anlagen für 2022 dargestellt wurde, wird im Folgenden das Augenmerk auf die Auslastung der Stellplätze je Baufeld für das Jahr 2022 gelegt.

Abbildung 21 gibt einen Überblick der freien und vergebenen Stellplätze je fertiggestelltem Baufeld. Das Baufeld B3.2 der bauverein AG ist mit 97% am meisten und das Baufeld des Wohnprojekts Heinersyndikat (B 2.1.1.a) mit 20% am geringsten ausgelastet, was erste Rückschlüsse auf einen entsprechenden Fahrzeugbesitz erlaubt. Insgesamt kann somit festgehalten werden, dass jedes Baufeld noch freie Stellplätze zur Verfügung hat.

Überblick SP-Auslastung aller fertiggestellten Baufelder 2022



Baufeld	Insgesamt	Auslastung in %
B 2.1.1.a	10	20 %
B 2.1.1.b	31	45 %
B 2.1.1.c	27	26 %
B 2.1.2	28	21 %
B 3.1	146	83 %
B 3.2	63	97 %
B 3.3	51	76 %
B 4.1	82	95 %
B 4.2	93	95 %
N 2.1	92	92 %

Abbildung 21: Überblick SP-Auslastung aller fertiggestellten Baufelder 2022

Heinersyndikat (B2.1.1.a)

Das Wohnprojekt Heinersyndikat befindet sich auf dem Baufeld der Wohnprojekte (B2). Neben zwei wohnungsnahen Stellplätzen wurden acht Stellplätze in der TG Einsteinstraße nachgewiesen (siehe Abbildung 22).

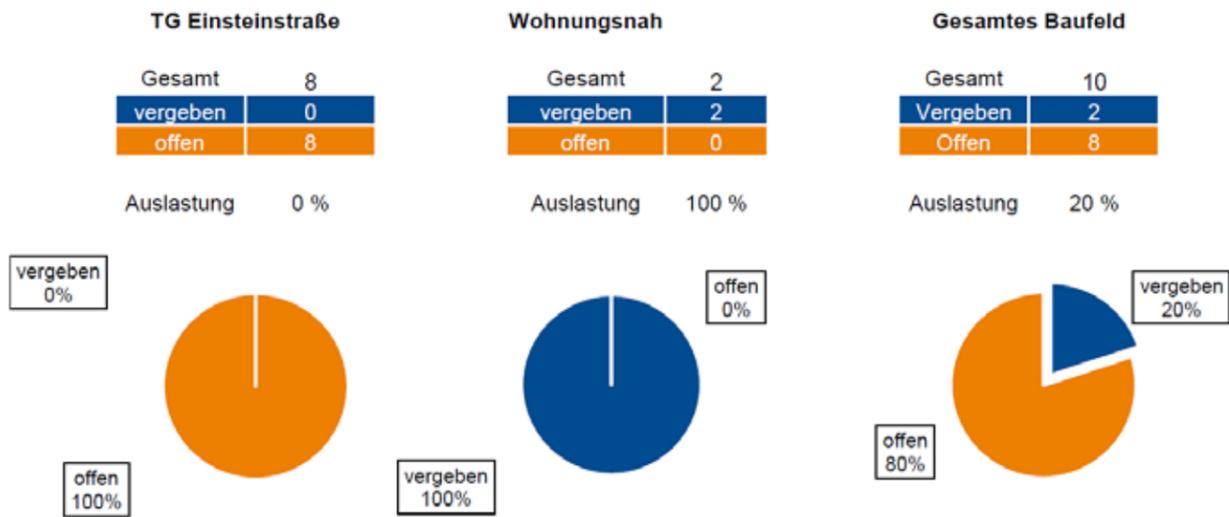


Abbildung 22: SP-Auslastung Heinersyndikat (B2.1.1.a) 2022

Zusammenhaus Lincoln (B2.1.1.b)

Das Wohnprojekt Zusammenhaus Lincoln hat insgesamt 31 Stellplätze, die neben den wohnungsnahen Stellplätzen in der TG Einsteinstraße nachgewiesen sind. Alle sieben wohnungsnahen Stellplätze und sieben von siebzehn Stellplätzen in der TG Einsteinstraße sind vergeben. Dies entspricht einer Gesamtauslastung von 45 % (siehe Abbildung 23).

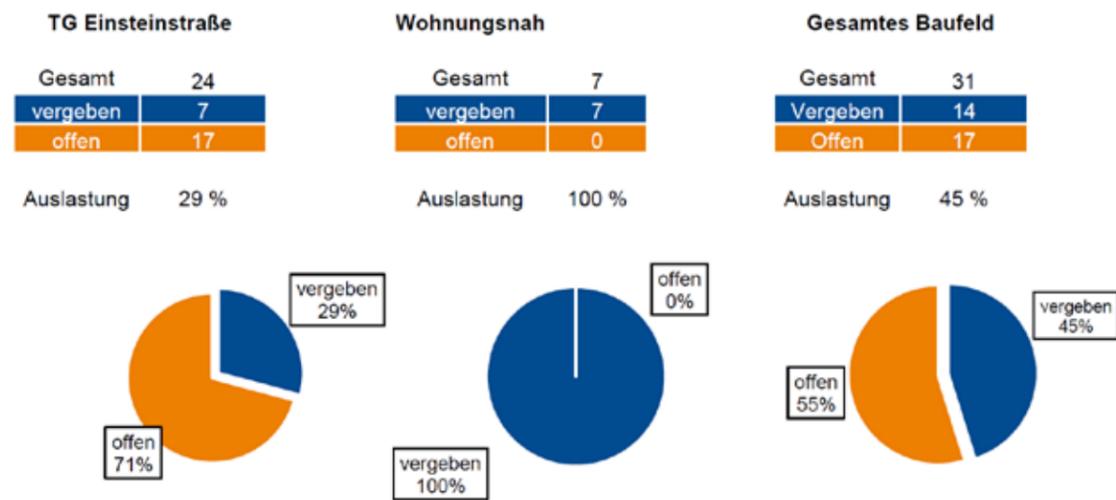


Abbildung 23: SP-Auslastung Zusammenhaus Lincoln (B2.1.1.b) 2022

Neue Wohnraumhilfe I (B2.1.1.c)

Das Wohnprojekt Neue Wohnraumhilfe hat insgesamt 27 Stellplätze, die neben den wohnungsnahen Stellplätzen in der TG Einsteinstraße nachgewiesen sind. Von den wohnungsnahen Stellplätzen sind vier von sechs und von den Stellplätzen in der TG Einsteinstraße sind drei von insgesamt einundzwanzig Stellplätzen vergeben. Dies entspricht einer Gesamtauslastung von 26% (siehe Abbildung 24).

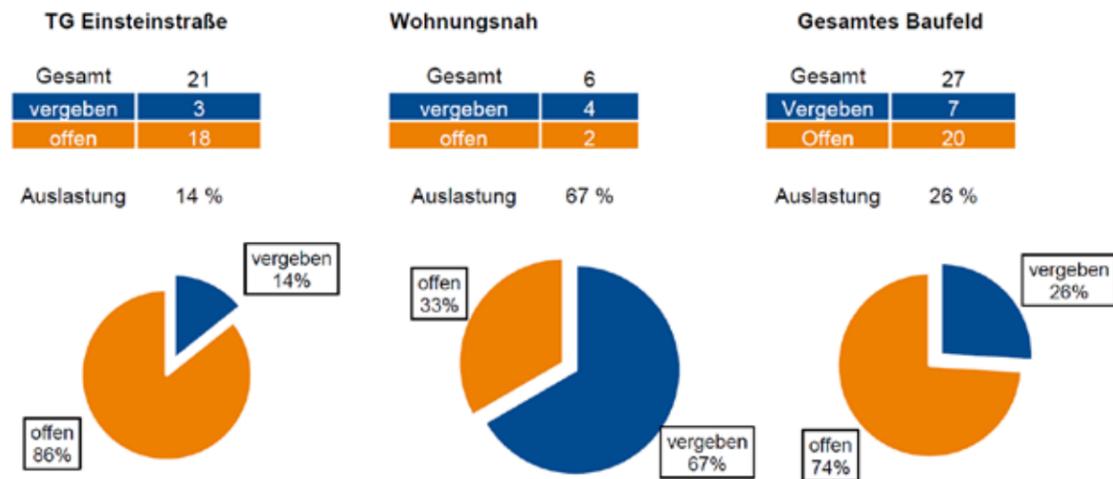
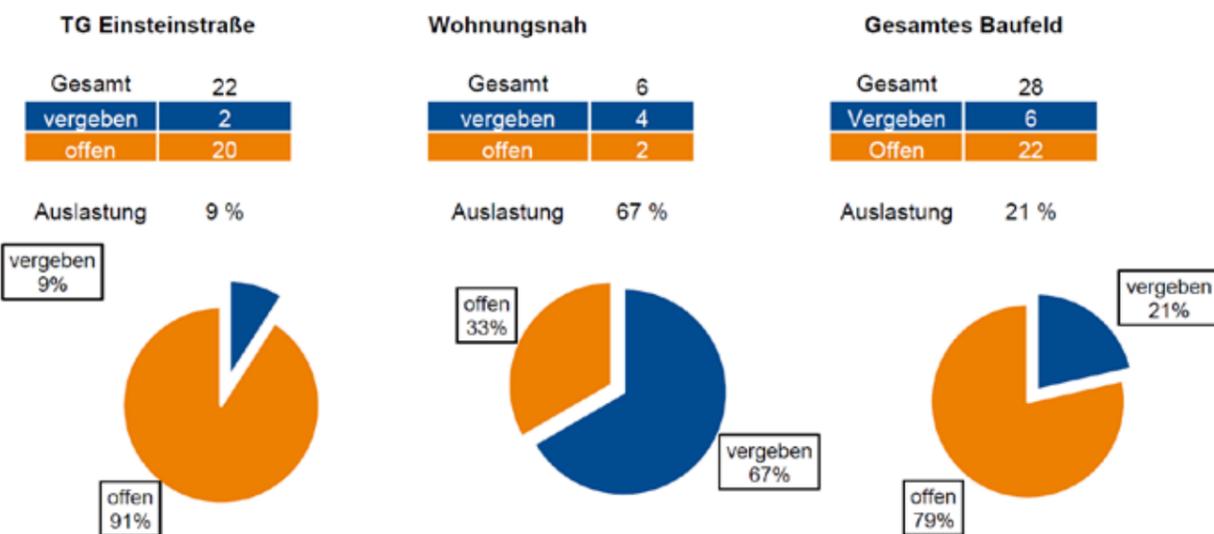


Abbildung 24: SP-Auslastung Neue Wohnraumhilfe (B2.1.1.c) 2022

WohnSinn Bessungen (B2.1.2)

Das Wohnprojekt WohnSinn Bessungen hat insgesamt 28 Stellplätze, die neben den wohnungsnahen Stellplätzen in der TG Einsteinstraße nachgewiesen sind. Es sind vier von sechs wohnungsnahen und zwei von 22 Stellplätzen in der TG Einsteinstraße vergeben. Dies entspricht einer Auslastung von insgesamt 21% (siehe Abbildung 25).



Bauverein AG (B3.1)

Abbildung 25: SP-Auslastung WohnSinn Bessungen (B2.1.2) 2022

Das Baufeld B3.1 der bauverein AG hat insgesamt 146 Stellplätze, die neben den wohnungsnahen Stellplätzen in der TG Einsteinstraße und der TG Franklinstraße nachgewiesen sind. Alle wohnungsnahen Stellplätze sind vergeben. In der TG Einsteinstraße sind noch 24 freie Stellplätze und in der TG Franklinstraße ist noch ein freier Stellplatz vorhanden. Dies entspricht einer Gesamtauslastung des Baufeldes B3.1 von 83% (siehe Abbildung 26).

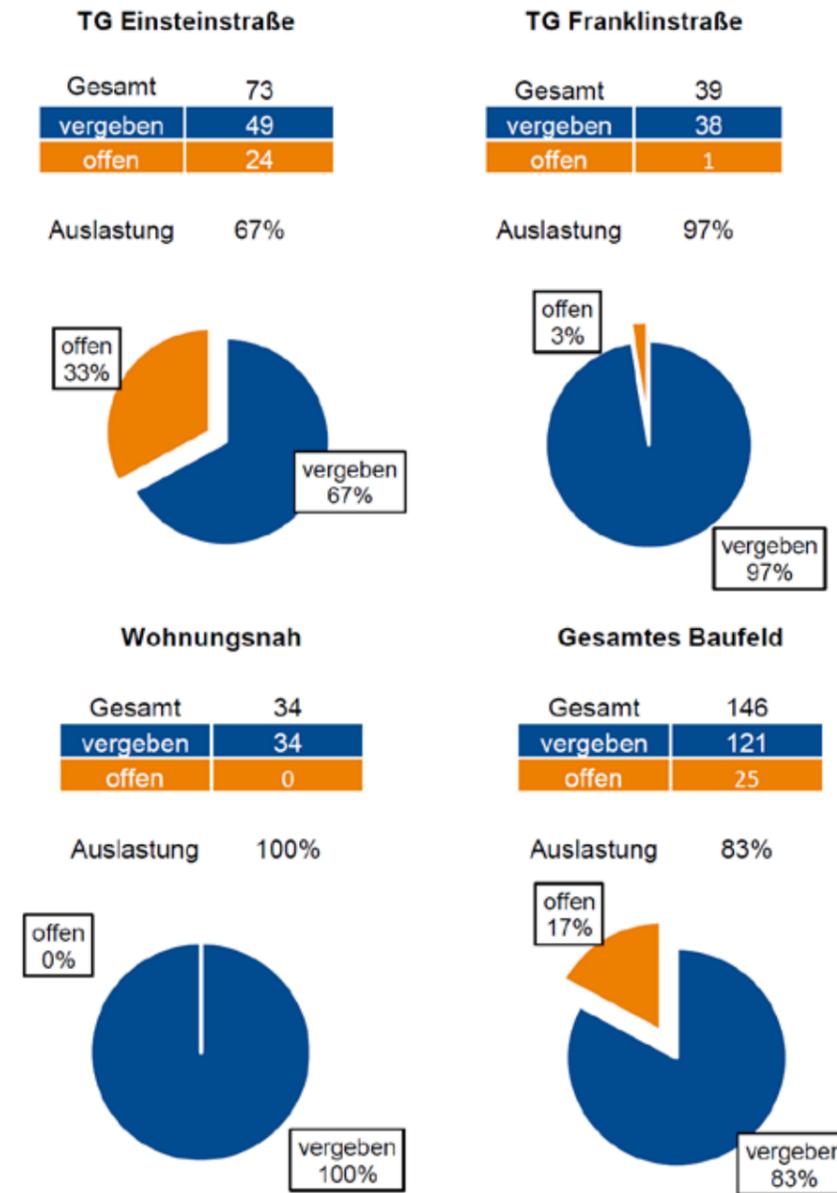


Abbildung 26: SP-Auslastung bauverein AG (B3.1) 2022

Bauverein AG (B3.2)

Das Baufeld B3.2 der bauverein AG hat insgesamt 63 Stellplätze, die neben den wohnungsnahen Stellplätzen in der TG Franklinstraße nachgewiesen sind. Es sind alle Stellplätze des Baufeldes B3.2 in der TG Franklinstraße vergeben. Bei den wohnungsnahen Stellplätzen sind noch zwei von vierzehn Stellplätzen frei. Dies entspricht einer Gesamtauslastung des Baufeldes B3.2 von 97% (siehe Abbildung 27).

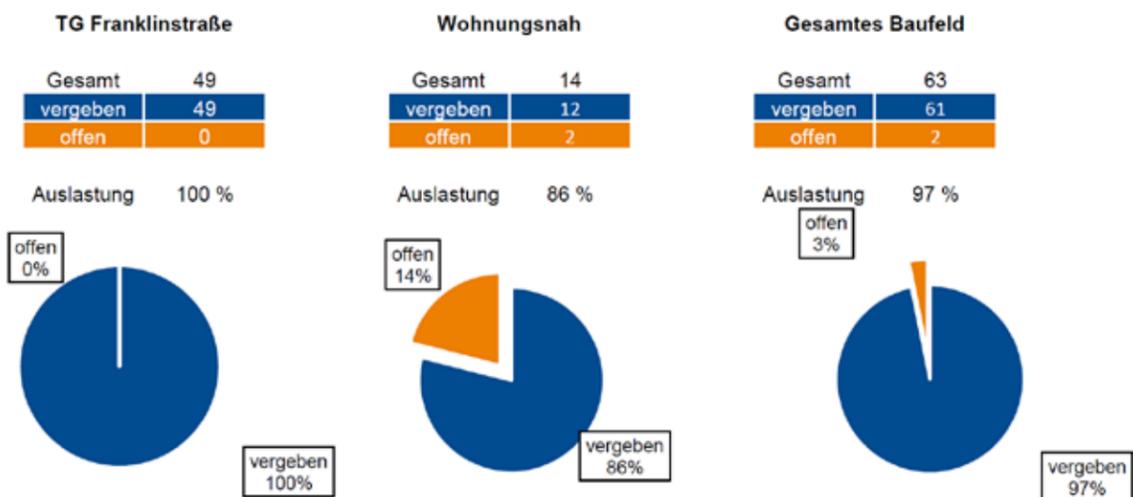


Abbildung 27: SP-Auslastung bauverein AG (B3.2) 2022

Bauverein AG (B3.3)

Das Baufeld B3.3 der bauverein AG hat insgesamt 51 Stellplätze, die neben den wohnungsnahen Stellplätzen in der TG Einsteinstraße nachgewiesen sind. Es sind alle wohnungsnahen Stellplätze vergeben. In der TG Einsteinstraße sind noch 12 Stellplätze des Baufeldes B3.3 frei. Dies entspricht einer Gesamtauslastung des Baufeldes B3.3 von 76 % (siehe Abbildung 28).

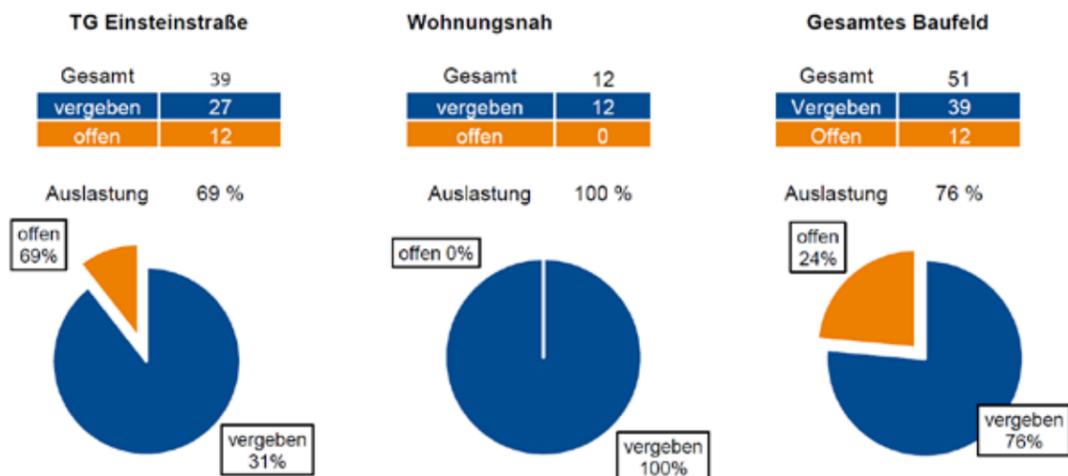


Abbildung 28: SP-Auslastung bauverein AG (B3.3) 2022

Bauverein AG (B4.1)

Das Baufeld B4.1 der bauverein AG hat insgesamt 82 Stellplätze, die neben den wohnungsnahen Stellplätzen in der TG Einsteinstraße auch in der TG Franklinstraße nachgewiesen sind. Es sind alle 17 wohnungsnahen Stellplätze vergeben, davon sind drei Stellplätze an eCarpooling-Fahrzeuge („mein lincolnmobil“) vergeben. In der TG Einsteinstraße sind noch drei Stellplätze des Baufeldes B4.1 frei und in der TG Franklinstraße ist noch ein Stellplatz nicht vergeben. Dies entspricht einer Gesamtauslastung des Baufeldes B4.1 von 95 % (siehe Abbildung 29).

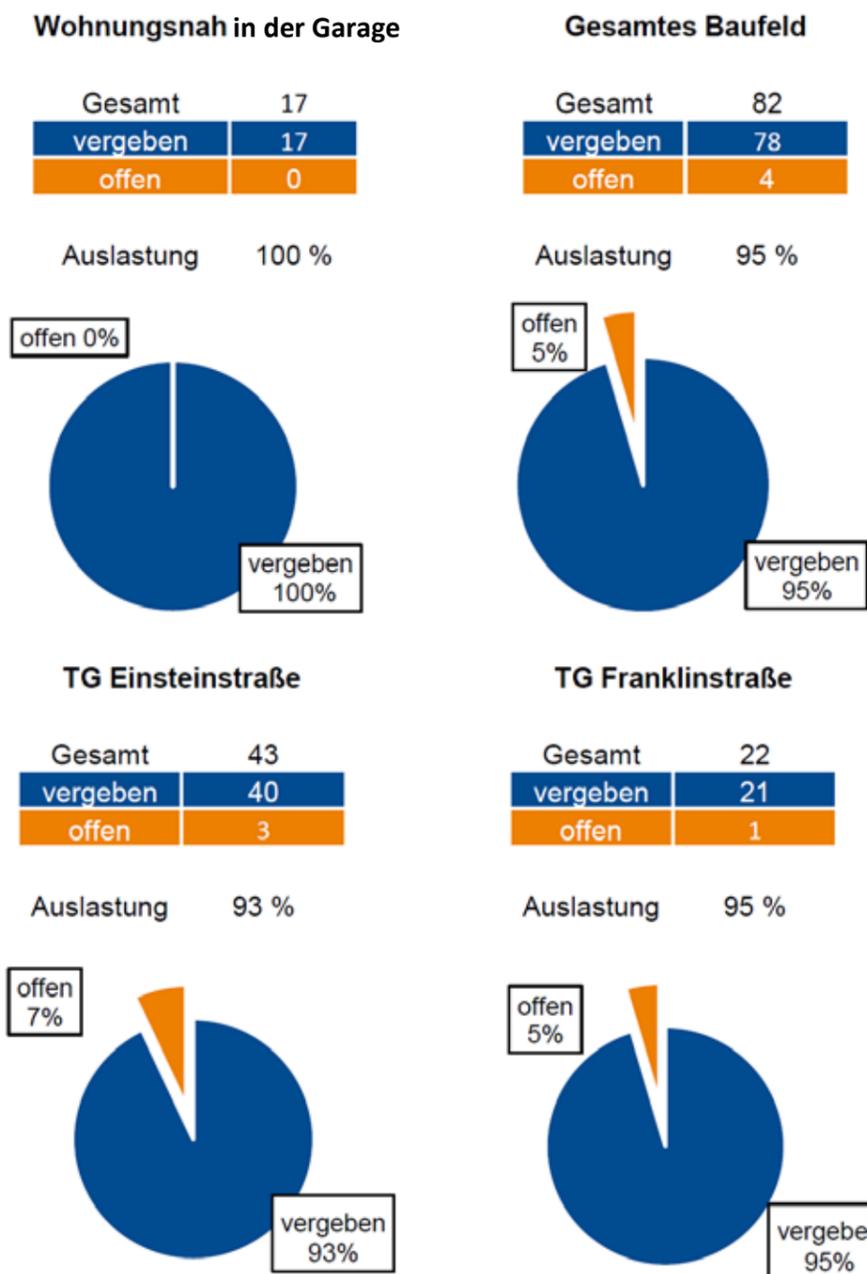


Abbildung 29: SP-Auslastung bauverein AG (B4.1) 2022

Bauverein AG (B4.2)

Das Baufeld B4.2 der bauverein AG hat insgesamt 93 Stellplätze. Sowohl die wohnungsnahen (0,15 SP/ WE) als auch die Sammelgaragen-Stellplätze (0,5 SP/WE) sind in der TG Einsteinstraße nachgewiesen. Die Auslastung des Baufeldes B4.2 beträgt mit noch fünf freien Stellplätzen insgesamt 95 % (siehe Abbildung 30).

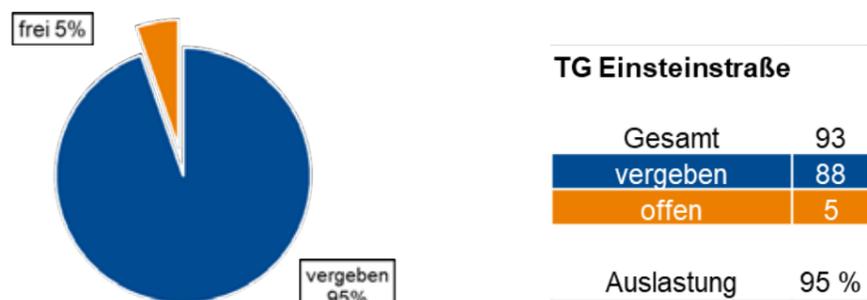


Abbildung 30: SP-Auslastung bauverein AG (B4.2) 2022

Gemeinnütziges Siedlungswerk (GSW (N2.1))

Das Baufeld N2.1 des Gemeinnützigen Siedlungswerkes (GSW) hat insgesamt 92 Stellplätze, die neben den wohnungsnahen Stellplätzen im Parkhaus Nord nachgewiesen sind. Im Parkhaus Nord stehen den Bewohnenden noch sechs freie Stellplätze und wohnungsnah noch zwei freie Stellplätze zur Verfügung. Insgesamt liegt die Stellplatzauslastung des Baufeldes N2.1 bei 92 % (siehe Abbildung 31).

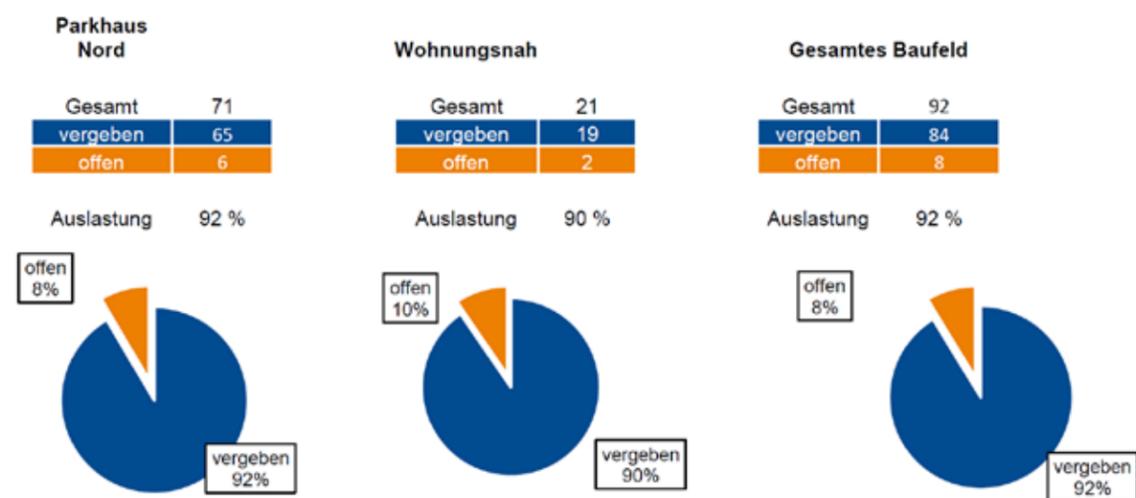
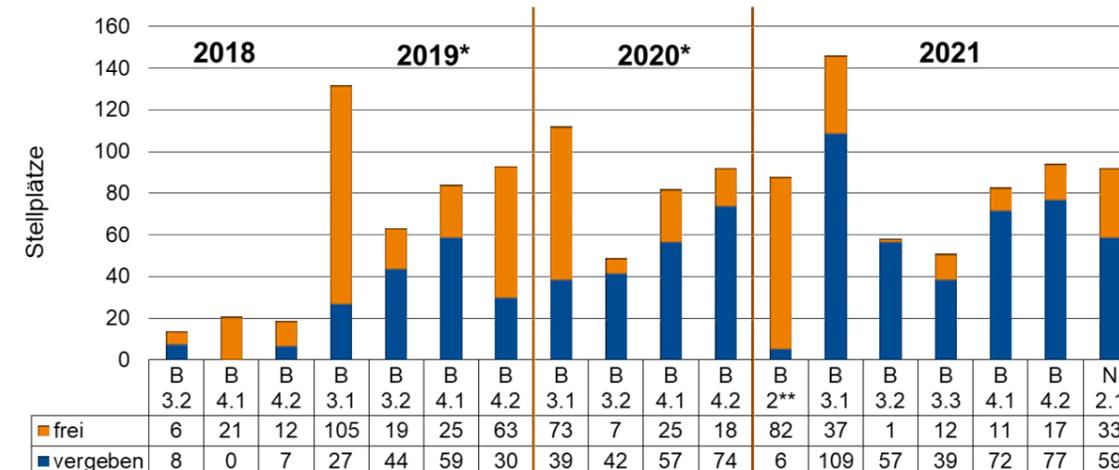


Abbildung 31: SP-Auslastung GSW (N2.1) 2022

Verlauf der Stellplatzauslastung von 2018-2022

Nachfolgend wird nun die SP-Auslastung im Jahresverlauf seit Einführung der Stellplatzvergabe im November 2018 dargestellt. Zunächst je fertiggestelltem Baufeld (siehe Abbildung 32 und Abbildung 33) und anschließend nach SP-Anlagen und wohnungsnahen Stellplätzen (siehe Abbildung 34 und Abbildung 35). Die Baufeldnummerierung kann Abbildung 14: Übersicht der Sammelgaragen und Baufelder (Stand 31.12.2022) Abbildung 14 entnommen werden.

SP-Auslastung je fertiggestelltem Baufeld im Jahresverlauf



*Aufgrund fehlender Daten besteht eine statistische Lücke im Jahr 2019 & 2020

**Unter B2 sind die Baufelder des Heinersyndikats (B2 1 1 a), ZHL (B2 1 1 b), NWH (B2 1 1 c) und WohnSinn Bessungen (B2 1 2) zusammengefasst

Abbildung 32: SP-Auslastung aller Baufelder im Jahresverlauf

SP-Auslastung je fertiggestelltes Baufeld für das Jahr 2022

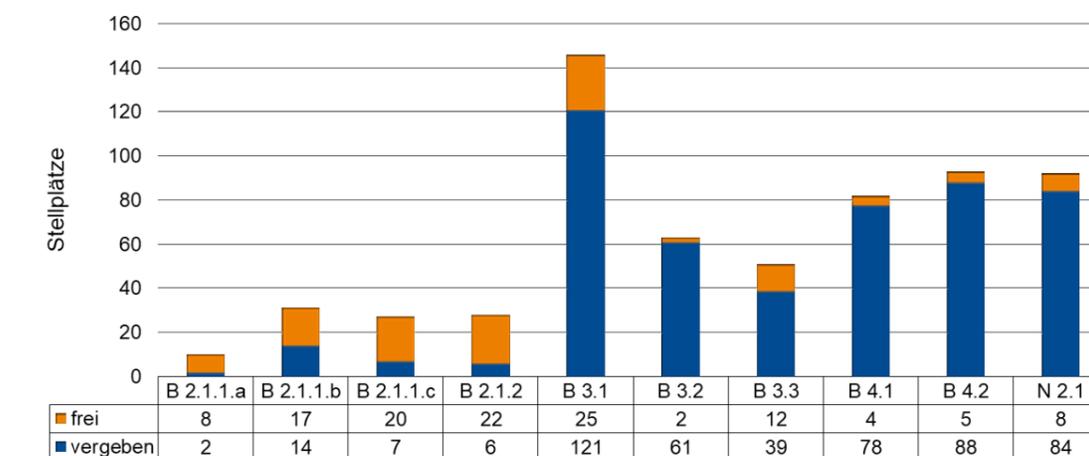
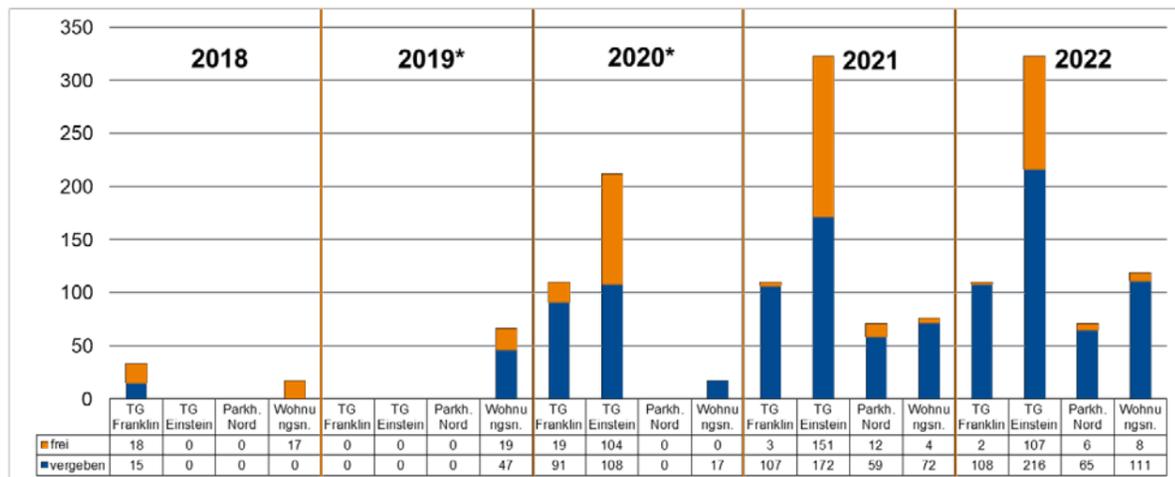


Abbildung 33: SP-Auslastung je fertiggestelltes Baufeld 2022

Aus Abbildung 32 und Abbildung 33 wird ersichtlich, dass insbesondere ab dem Jahr 2022 die Anzahl vergebener Stellplätze gestiegen ist.

Dennoch sind bei allen Baufeldern noch freie Kapazitäten zu verzeichnen, wenngleich sie sich bei den Baufeldern der bauverein AG (u.a. B3.2, B4.1, B4.2) in einem einstelligen niedrigen Bereich bewegen. Deutlich wird zudem, dass insbesondere das Baufeld der Wohnprojekte (B2) die meisten freien Stellplätze aufweist.

Nach Sammelgaragen und wohnungsnahen SP

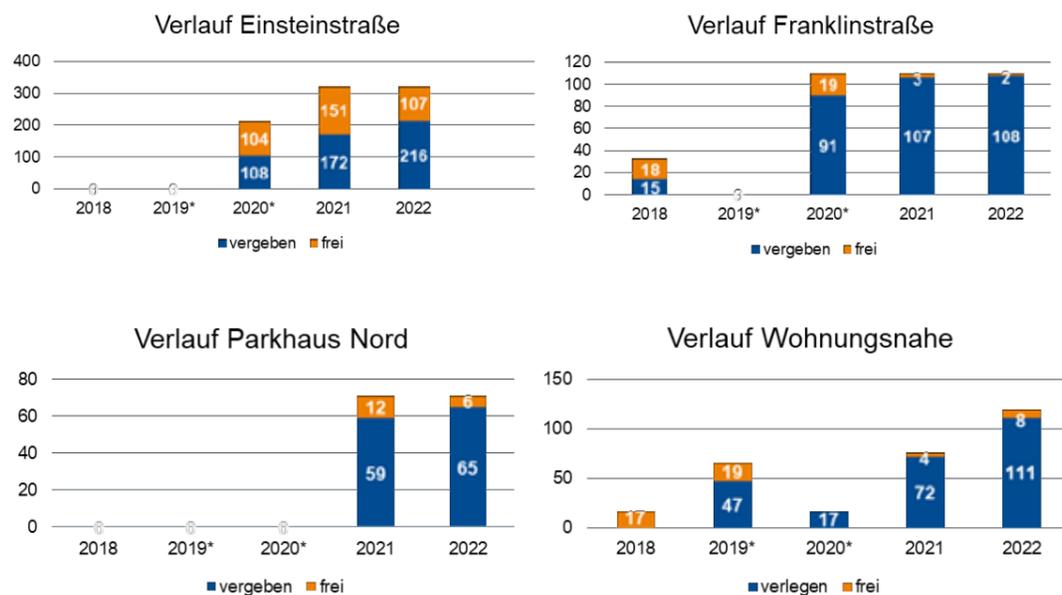


*Aufgrund fehlender Daten besteht eine statistische Lücke im Jahr 2019 & 2020

Abbildung 34: SP-Auslastung nach Sammelgaragen und wohnungsnahen SP im Jahresverlauf

Aus Abbildung 34 geht hervor, dass insbesondere die TG Einsteinstraße die größten freien Kapazitäten aufweist. Dies hängt vor allem mit der geringen SP-Nutzung durch das Baufeld B2 zusammen.

Abbildung 35 stellt die SP-Auslastung je SP-Anlage im Jahresverlauf dar.



*Aufgrund fehlender Daten besteht eine statistische Lücke im Jahr 2019 & 2020

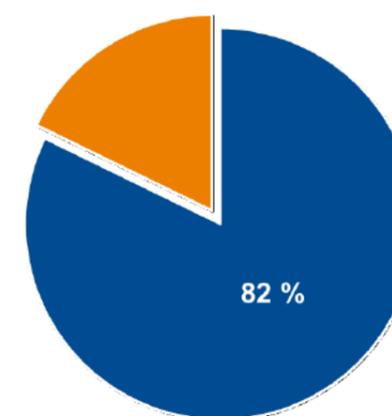
Abbildung 35: SP-Auslastung je SP-Anlage im Jahresverlauf

Weiteres

Mit Stand 31.12.2022 wurden insgesamt 500 Stellplätze im Rahmen der zentralen Stellplatzvergabe vergeben. Davon wurden lediglich 89 Vergaben anhand eines gemäß Stellplatzvergabeordnung gelisteten Kriteriums vergeben, was einem prozentualen Anteil von 18 % entspricht. Demnach sind 82% der Vergaben ohne Angabe eines Kriteriums erfolgt (siehe Abbildung 36).

Da in der Anfangsphase bis 2022 keine Stellplatzknappheit entstanden ist, hat HEAG mobilo im Sinne der Datensparsamkeit auf die Erhebung von Daten verzichtet, sofern diese nicht freiwillig zur Verfügung gestellt wurden. Im weiteren Verlauf wird sich zeigen, ob die Stellplatzanzahl ausreichend ist, oder ob Stellplatzmietende nachträglich noch Angaben zu einem Kriterium machen, um den Stellplatz bzw. eine Stellplatzbevorrechtigung auch weiterhin behalten zu können.

Vergebene Stellplätze nach den Stellplatzvergabekriterien



Gesamt vergebene SP	500
Vergeben ohne Kriterien	411
Vergeben mit Kriterien	89
Prozentualer Anteil	18%

■ ohne Kriterium ■ mit Kriterium

Abbildung 36: Stellplatzvergaben mit und ohne Kriterium

Die zentrale Stellplatzvergabe ist auf Bundesebene ein Pilotprojekt und es gibt bisher keinen vergleichbaren Prozess, der die Vergabe von Stellplätzen nach sozialverträglichen Gesichtspunkten regelt. Aufgrund des innovativen Charakters und der damit verbundenen neu zu entwickelnden Prozesse der Stellplatzvergabe stand das Team des Mobilitätsmanagements vor einigen Herausforderungen, die im Folgenden näher erläutert werden.

Der Stellplatzvergabeprozess war nicht nur von Seiten der Organisation neu, sondern auch für die Stellplatzmietinteressierten. Bei einem Teil der Bewohnenden besteht mangelndes Verständnis für die Notwendigkeit einer zentralen Stellplatzvergabe. Die bereitgestellten Informationen werden zum Teil nicht verstanden, da ausführliche Informationen (bspw. FAQ Stellplatzvergabe) nur auf Deutsch zu Verfügung stehen. Es werden zwar mehrsprachige Flyer verteilt (z. B. Arabisch, Türkisch, Englisch), jedoch beziehen sich diese ausschließlich auf Informationen zu Mobilitätsalternativen.

Die Sprachbarriere gestaltet sich daher als eine zentrale Herausforderung, da das Verfahren auch für Personen mit Deutsch als Muttersprache eine gewisse Komplexität aufweist. Die noch nicht zur Verfügung stehende Stellplatzvergabesoftware erschwert den Vergabeprozess zusätzlich. Weiterhin wird die Stellplatzmiete bei einem Teil der Bewohnenden als zu hoch empfunden und Sonderbedarfe von Menschen mit Mobilitätseinschränkung erfordern zum Teil individuelle Lösungen. Bei wenigen Stellplatzmietinteressierten musste aus Platzgründen auf eine weiter entfernte Sammelgarage zurückgegriffen werden, was zu Unmut bei den Betroffenen geführt hat, da die Einsicht eines längeren Fußweges zur Nutzung des privaten Pkws nicht vorhanden ist. Zuletzt sei die E-Ladeinfrastruktur als eine große Herausforderung zu nennen. Ein Anteil der Stellplätze in den Tiefgaragen (5 %) ist zwar vorgerüstet mit Leerrohren, die Kosten zur Installation einer Wallbox oder einer Ladesäule obliegen jedoch den Stellplatzmietenden. Dies führt insbesondere aufgrund der nicht vorhandenen Bestandsgarantie des Stellplatzes zu Unverständnis.

Schlussfolgernd kann zur zentralen Stellplatzvergabe festgehalten werden, dass sie in den Anfangsjahren bis 2022 (auch ohne Stellplatzvergabepattform noch) gut funktionierte und jede Person einen Stellplatz erhielt, die eine Stellplatzbewerbung eingereicht hatte, wenngleich es nicht immer der favorisierte Stellplatz war. Insbesondere die TG Franklinstraße und alle wohnungsnahen Stellplätze unterliegen einer hohen Auslastung. Eine geringe Auslastung ist vor allem bei dem Baufeld der Wohnprojekte (B2) zu verzeichnen. Insgesamt liegt die Stellplatzauslastung bezogen auf die hergestellten Stellplätze gemäß Baulast bei 80% und es stehen somit weiterhin genügend Kapazitäten zu Verfügung. Es zeigt sich jedoch, dass trotz vielseitiger Bemühungen das Mobilitätskonzept noch nicht bei allen Bewohnenden bekannt ist, sei es auch nur das mangelnde Verständnis zur Stellplatzvergabe aufgrund von Sprachbarrieren. Es besteht weiterhin ein hoher Bedarf an Aufklärung zum Mobilitätskonzept.

2.3 Mobilitätsberatung

Die Mobilitätsberatung in der Lincoln-Siedlung fokussiert sehr stark auf die Besonderheiten des Quartiers und ist daher nicht direkt vergleichbar mit der Mobilitätsberatung des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV), die sich ausschließlich auf Verbindungs- und Tarifauskunft beschränkt. In der Lincoln-Siedlung kommt der klassischen Tarif- und Verbindungsauskunft für ÖPNV-Nutzung im Vergleich zu anderen Themen bisher nur eine geringe Bedeutung zu.

Der Gesamtbedarf an Mobilitätsberatung in der Lincoln-Siedlung fokussiert sich derzeit auf drei Kernbereiche:

- Zentrale Stellplatzvergabe
- Nutzung des eCarpooling-Angebots „mein lincolnmobil“
- Nutzung anderer Mobilitätsangebote der Siedlung

Den größten Teil der Beratungsanfragen macht die Stellplatzvergabe aus. Der Beratungsbedarf der Kundinnen und Kunden ist hierbei bedingt durch externe Faktoren (z. B. Missverständnisse, Fehlkommunikation der Wohnungsbaugesellschaften etc.) stark unterschiedlich. Während ca. 2/3 der Anfragen mit einem Mailwechsel von bis zu vier E-Mails abgeschlossen werden können, ist der Beratungsbedarf bei 1/3 der Kundinnen und Kunden deutlich höher. Statistisch ist von einem kommunikativen Aufwand von sechs E-Mails und einem Telefonat von durchschnittlich vier Minuten Länge pro Vorgang auszugehen.

Zusätzlich zu digitaler und telefonischer Beratung finden zu diesem Thema durchschnittlich vier Beratungsgespräche pro Woche in Präsenz in den Räumen der Mobilitätszentrale statt. Aus Erfahrungen in vergleichbaren Einrichtungen (z.B. Kundenzentrum der HEAG mobilo GmbH) kann abgeleitet werden, dass der Bedarf nach Präsenzberatungen durch die Corona-Pandemie zwar geringer ausgefallen ist und stärker digitale Angebote genutzt werden. Aufgrund der steigenden Anzahl an fertiggestellten Baufeldern und somit auch von Bewohnenden ist die Zahl der Präsenzberatungen in der Lincoln-Siedlung jedoch konstant geblieben.

Erhöhter Beratungsbedarf entsteht durch Sonderbedarfe, bspw. durch besondere Standortwünsche, Infrastrukturbedarfe (barrierefreier Ausbau, Ladeinfrastruktur) oder auch durch Mehrfachanmietungen (Zweit- und Drittwagen). Mehrfachanmietungen sind, je nach verbleibender Kapazität in den Sammelgaragen der Baufelder möglich. Ein Mehraufwand wird durch die unterschiedlichen Gewichtungen von Erst- und Zweitstellplatz sowie der punktuell notwendigen Kündigung von Zweitstellplätzen erzeugt.

Anzumerken ist, dass die noch fehlende Ausstattung der Sammelgaragen mit Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge zunehmend zu einer kommunikativen Herausforderung wird, die in steigendem Ausmaß Kapazitäten bindet. Eine für Kundinnen und Kunden zufriedenstellende Lösung ist derzeit nur bedingt zu erreichen, da die Kosten für Ladeinfrastruktur seitens der Stellplatzmietenden zu übernehmen sind.

Ein erhöhter Beratungsbedarf kommt weiterhin durch nicht ausreichende Kenntnisse der deutschen Sprache seitens der Stellplatzmietinteressenten sowie Fehlberatungen zur Stellplatzvergabe durch Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer im Kontext der Wohnungsvermarktung im Vorfeld der Kontaktaufnahme mit dem Mobilitätsmanagement zustande.

Mit zunehmender Anzahl an Wohnungswechseln von Stellplatzmietenden nehmen ebenfalls die Fälle von vermeintlichen Anschlussvermietungen zu. Hierbei gehen Stellplatzmietende beim Wohnungswechsel davon aus, ihren Wohnungsnachmietenden den gemieteten Stellplatz weitergeben zu können.

Für die Nutzenden der „mein lincolnmobil“-Fahrzeuge ergibt sich ein hoher Beratungsbedarf durch die Notwendigkeit zur analogen Führerscheinkontrolle im sechsmonatigen Rhythmus. Diese Beratungen finden zum überwiegenden Anteil in Präsenz in der Mobilitätszentrale statt.

Verbunden mit der Erstevaluation des Führerscheins ergeben sich im Regelfall allgemeine Fragen zur Nutzung des eCarpooling-Systems sowie zur Gutschrift des monatlichen Guthabens. Die Umstellung des Gutschriftenmodus im Dezember 2021 von manuell nutzbaren Gutscheincodes in der mobil-Info zu einem digital hinterlegten Freibudget in der App führte kurzfristig zu einem erhöhten Beratungsbedarf. Weiterhin treten Supportanfragen sowie Fragen zur Haftung bei Beschädigungen von Fahrzeugen von Bewohnenden der Lincoln-Siedlung durch Nutzende der „mein lincolnmobil“-Fahrzeuge auf. Dieser zahlenmäßig eher geringe Anteil bedingt einen nicht unerheblichen Zeitaufwand, da sich die Weitergabe von Anliegen der Kundinnen und Kunden an die derzeitige Betreiberin nicht immer unproblematisch darstellt. Weiterhin ist es hier oftmals nötig mehrfach nachzufassen.

Die Beratung zur Nutzung von Mobilitätsangeboten stellt ein weit gefächertes Spektrum von Anfragen auf unterschiedlichen Kanälen dar. Schwerpunkt sind hier die Angebote innerhalb der Lincoln-Siedlung wie der HeinerLiner, das Heinerbike („Baumarkt-Brummi“, vormals „LincolnLader“) sowie die Nutzung von Car- und Bikesharing. Die klassische ÖPNV-Tarif- und Verbindungsauskunft spielt nur eine untergeordnete Rolle.

Der Beratungsbedarf zum HeinerLiner besteht aktuell hauptsächlich in Bezug auf die Einrichtung der App sowie auf die Nutzung des Bewohnenden-Rabatts. Hier ist eine Verschiebung seit Einführung des Rabatts zu beobachten. Im Zeitraum vor Integration des HeinerLiners in das Mobilitätskonzept der Lincoln-Siedlung bestand hauptsächlich Beratungsbedarf in Bezug auf Konzeptklärung und auf eine mögliche Ausweitung des Mobilitätsbudgets auf den HeinerLiner. Seit Einführung des Bewohnenden-Rabatts für den HeinerLiner im Dezember 2021 ist eine verstärkte Akzeptanz des Angebots, verbunden mit einer selbstverständlicheren Alltagsnutzung, zu beobachten. Ein signifikanter Teil der Anfragen zu diesem Produkt befasst sich mit aktuellen Marketingmaßnahmen und Rabattaktionen, sowie deren Auswirkungen auf den Lincoln-Rabatt. Die Rabattcodes der Lincoln-Siedlung sind kombinierbar mit weiteren Rabattaktionen, da der Lincoln-Rabatt ein Absolut-Rabatt ist und somit immer 5 Euro je Rabattcode entspricht. Allen Bewohnenden stehen zwei Gutscheincodes à 5 Euro pro Monat zu Verfügung.

Der Beratungsbedarf zum Heinerbike („Baumarkt-Brummi“) bezieht sich hauptsächlich auf die Frage nach Mietdauer und Tarifstruktur. Hierbei ist festzustellen, dass es für viele neu ist, wenn ein kostenfreies Lastenradverleihsystem zur Verfügung steht.

Der Beratungsbedarf zum Lastenradvermietensystem von Sigo ist vergleichsweise gering. Beratungsbedarf ergibt sich hauptsächlich aus der Nutzung von Stationen und Fahrzeugen außerhalb der Lincoln-Siedlung sowie aus der Frage nach der Existenz eines Lincoln-Rabatts. Dieser war jedoch aufgrund eines nicht kompatiblen Abrechnungssystems seitens von Sigo nicht umsetzbar.

Nachfragen zu Call-a-Bike beziehen sich im Regelfall auf irregulär abgestellte Fahrzeuge.

Die Beratungen zu dem Carsharing-Angebot von book-n-drive beziehen sich hauptsächlich auf die angebotenen Fahrzeugtypen und die Tarifstruktur. Die Verlegung der book-n-drive Station im Zuge der Baumaßnahmen von der Mahalia-Jackson-Straße in die Noackstraße führte in der Anfangszeit zu einem erhöhten Kommunikationsbedarf.

Der *MobiCheck*, eine kostenfreie und individuelle Mobilitätsberatung, bei dem das eigene Mobilitätsverhalten in puncto Zeit und Kosten überprüft und Vorschläge zur Optimierung unterbreitet werden, wurde in den vergangenen Jahren nur geringfügig nachgefragt. Dies ist darauf zurückzuführen, dass die Mobilitätsberatung bisher nur in Präsenz anhand eines Fragebogens stattfinden konnte. Eine Überführung in ein digitales Format (Online-Formular zum Ausfüllen) soll im Laufe des Jahres 2023 zu einer Steigerung der Nutzerakzeptanz führen. Perspektivisch soll die Mobilitätsberatung in ein vollständig digitales Format überführt werden.

Die Gesamtanzahl der Beratungskontakte stieg in den Jahren 2017 bis 2021 konstant an (siehe Abbildung 37). Seit Anfang 2022 ist hier ein Rückgang festzustellen. Dieser Rückgang lässt sich auf die geringere Zahl von Rück- und Nachfragen zu den Stellplatzvergabevorgängen zurückführen, die in einer gesteigerten Effektivität der Abwicklung begründet liegt. Weiterhin ist die Zahl der Zuzüge 2022 bisher geringer als 2021.

Auffällig ist der Rückgang von Präsenzberatungen 2020. Diese war durch Corona bedingt, zumal die Mobilitätszentrale während des ersten Lockdowns komplett geschlossen war und nur Telefon- und Mail-Beratungen stattfanden.

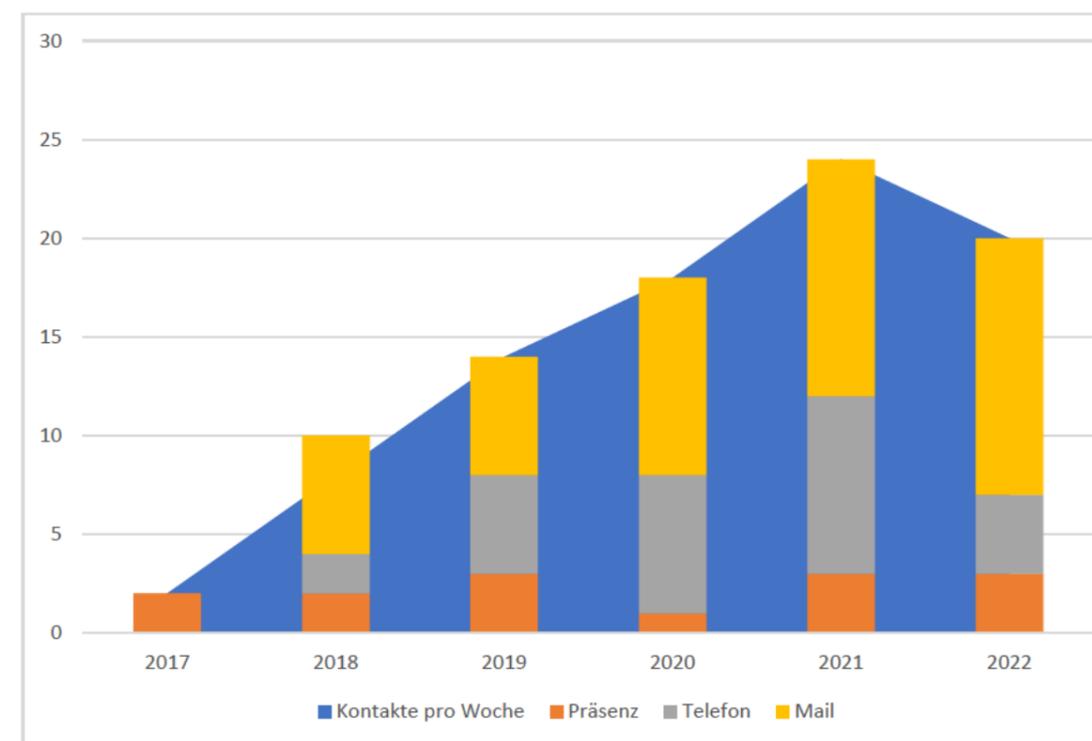


Abbildung 37: Beratungskontakte der Mobilitätszentrale

Mobilitätszentrale

Die Mobilitätszentrale in der Lincoln-Siedlung ist mit dem städtebaulichen Vertrag und dem Durchführungsvertrag der Lincoln-Siedlung rechtlich fest verankert. HEAG mobilo betreibt seit 2016 – mit dem Zuzug der ersten Bewohnenden in der Lincoln-Siedlung – eine Mobilitätszentrale vor Ort. Sie dient als Anlaufstelle für Bewohnende, Bauherren und Projektentwickelnde gleichermaßen. Aufgrund der sukzessiven Entwicklung der Lincoln-Siedlung war mehrfach ein Umzug der Mobilitätszentrale notwendig. Für das Team des Mobilitätsmanagements ging damit jeweils die Herausforderung einher, neue Räumlichkeiten zu finden, einzurichten und den neuen Standort an die Bewohnenden zu kommunizieren. Der Wandel der Räumlichkeiten kann den nachfolgenden Bildaufnahmen (siehe Abbildung 38, Abbildung 40, Abbildung 39) entnommen werden. Die Mobilitätszentrale war zunächst in der ehemaligen Tankstelle in der Franklinstraße verortet, bevor 2017 der Umzug in eine Container-Lösung erfolgte. Seit Februar 2020 ist die Mobilitätszentrale in der Franklinstraße 2 verortet. Seit Einrichtung der Mobilitätszentrale werden die Räumlichkeiten zusammen mit der Quartierwerkstatt auf Lincoln genutzt. Das Quartiermanagement wurde bis 2022 gemeinsam vom Diakonischen Werk sowie des Caritas-Verbandes betrieben. Seit 2022 jedoch nur noch vom Diakonischen Werk, derzeit mit zwei Quartiermanagerinnen. Durch die gemeinsamen Räumlichkeiten konnten Synergien genutzt werden. Im zweiten Quartal 2023 wird das Quartiermanagement neue (endgültige) Räumlichkeiten auf dem Baufeld N4 der bauverein AG beziehen. Die Mobilitätszentrale wird bis zur Fertigstellung des Baufeldes der Nassauischen Heimstätte voraussichtlich 2024 in der Franklinstraße 2 verbleiben, bis sie endgültig am Quartiersplatz verortet sein wird.



Abbildung 40: Mobilitätszentrale 2017-2020, Container-Lösung Lincolnstraße (Quelle: Hanna Wagener)



Abbildung 38: Mobilitätszentrale von 2016-2017, ehemalige Tankstelle Franklinstraße (Quelle: Astrid Samaan)



Abbildung 39: Mobilitätszentrale seit Februar 2020, Gebäudekomplex der bauverein AG in der Franklinstraße 2 (Quelle: Torsten Friedrich)



3. Förder- & Forschungsprojekte

Die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes der Lincoln-Siedlung wurde durch verschiedene Förderprojekte des Bundesministeriums für Bildung und Forschung sowie vom Bundesministerium für digitale Infrastruktur und Verkehr gefördert.

Das erste Förderprojekt „**Lincoln by bike**“ wurde vom Bundesministerium für digitale Infrastruktur und Verkehr gefördert und wurde im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative von 2017-2019 durchgeführt. Bausteine des Projekts waren u. a. die Förderung von diebstahlsicheren Fahrradabstellanlagen der bauverein AG, der Teilausbau der Radwegeverbindung in Richtung Innenstadt auf der Heidelberger Landstraße, die Errichtung von Informationstafeln zu allen Mobilitätsangeboten in der Lincoln-Siedlung sowie eine Fahrradzahlstelle in der Heidelberger Landstraße auf Höhe der Lincoln-Siedlung.

Darüber hinaus konnte eine Imagekampagne im Rahmen des Schulischen Mobilitätsmanagements an Schulen durchgeführt werden. Die Schulen wurden dahingehend ausgesucht, dass sie von Kindern aus der Lincoln-Siedlung besucht wurden. Das Mobilitätsamt hat zwei private Planungsbüros (Steteplanung und Plan+rath) mit der Federführung von mehreren Projekttagen an der Bessunger Grundschule und dem Gymnasium Lichtenbergschule beauftragt, um die Schulklassen 4 und 5 für das Thema Radverkehr (Verkehrssicherheit, Fahrradfahren & Klimaschutz, Regelungen und Verhalten etc.) zu sensibilisieren. Hierbei wurden zum einen pädagogische Unterrichtsinhalte z. B. zur Verkehrssicherung und verkehrsrechtliche Regelungen beim Radfahren vermittelt. Zum anderen hatten die Kinder die Gelegenheit, ihren Schulweg auf kritische Problemlagen zu untersuchen. Die Befunde und Verbesserungsvorschläge der „Verkehrsdetektiv-Rundgänge“ wurden zusammengetragen und in einer Dokumentation festgehalten. Das Endresultat, der Kinderstadtteilplan, beinhaltet alle identifizierten kritischen Stellen und wurde im Anschluss an die Wissenschaftsstadt Darmstadt zur Umsetzung (Lösung / Verbesserung kritischer Stellen) übergeben. Die Eindrücke der Projekttag an beiden Schulen sind in Abbildung 41 dargestellt.



Abbildung 41: Schulprojekttag im Umfeld der Lincoln-Siedlung (Quelle: Wissenschaftsstadt Darmstadt 2019)

Auch das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) hat die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes im Rahmen von zwei Fördermaßnahmen gefördert. Die Wissenschaftsstadt Darmstadt konnte sich sowohl in der Fördermaßnahme „Umsetzung der Leitinitiative Zukunftsstadt“ als auch in der Fördermaßnahme „MobilitätsWerkStadt 2025“ mit dem „Reallabor Lincoln-Siedlung“ beteiligen. In beiden Fördermaßnahmen konnte die zweite Förderphase erreicht werden. Nachfolgend sind die jeweiligen Projekte näher erläutert.

Fördermaßnahme „Umsetzung der Leitinitiative Zukunftsstadt“: QuartierMobil

Im Rahmen der Fördermaßnahme „Umsetzung der Leitinitiative Zukunftsstadt“ beteiligte sich die Wissenschaftsstadt Darmstadt mit dem „Reallabor Lincoln“ an dem Projekt „**QuartierMobil**: Persistenz und Dynamik im Quartier – Strategien zur Zukunft urbaner Mobilität“. Das Projekt wurde vom 01.09.2017 bis 31.12.2020 in Kooperation mit der Goethe Universität Frankfurt am Main, der Stadt Frankfurt am Main, der TU Braunschweig und den Planungsbüros StetePlanung und Planersocietät durchgeführt. Über das Förderprojekt konnte erstmalig eine Stelle für Mobilitätsmanagement bei dem Mobilitätsamt etabliert werden. Ein ausführlicher Abschlussbericht für dieses



Projekt kann unter folgendem QR-Code (siehe Abbildung 42) eingesehen werden:

Abbildung 42: QR-Code Abschlussbericht "QuartierMobil"

Das Anschlussprojekt „**QuartierMobil 2**“ zielt nun darauf ab, die Erkenntnisse aus der Lincoln-Siedlung zu nutzen, um in ausgewählten Darmstädter Bestandsquartieren eine Transformation urbaner Mobilität voranzubringen. Dabei stehen insbesondere die Parkraumbewirtschaftung und die Bereitstellung von alternativen Mobilitätsangeboten im Vordergrund. Das Projekt wird in Kooperation mit der Goethe-Universität, den assoziierten Partnern der Stadt Frankfurt am Main und dem Planungsbüro Planersocietät durchgeführt. Das Büro StetePlanung ist durch einen Unterauftrag weiterhin eng in den Prozess eingebunden. Das Projekt läuft vom 01.05.2021 bis 31.12.2023.

Fördermaßnahme „MobilitätsWerkStadt 2025“: NaMoLi

Seit 2019 läuft die Fördermaßnahme „MobilitätsWerkStadt 2025“, bei dem sich die Wissenschaftsstadt Darmstadt mit dem Projekt „**Nachhaltige Mobilität Lincoln (NaMoLi 1)**: Implementierung innovativer nachhaltiger Mobilitätskonzepte in Neubausiedlungen und Konversionsflächen am Beispiel der Lincoln-Siedlung in Darmstadt“ beteiligte. Das Projekt lief vom 01.01.2020 bis 31.08.2021 und begleitete die Umsetzung und Weiterentwicklung des Mobilitätskonzeptes in der Lincoln-Siedlung. Der Abschlussbericht von NaMoLi 1 kann unter nachfolgendem QR-Code (siehe Abbildung 43) eingesehen werden:



Abbildung 43: QR-Code Abschlussbericht "Nachhaltige Mobilität in Lincoln 1"

Im Zuge des Abschlussberichts für „QuartierMobil“ und „NaMoLi“ veröffentlichte die Wissenschaftsstadt Darmstadt gemeinsam mit dem Büro Steteplanung einen Bericht über das Reallabor Lincoln-Siedlung. Die Erkenntnisse und Erfahrungen aus dem Umsetzungsprozess sind in den Praxisbericht (inkl. Handlungsempfehlungen) eingeflossen (siehe Abbildung 44).

Blechschmidt, A.; Samaan, A.; Stete, G.; Wagener, H. (2021): QuartierMobil: Reallabor Lincoln-Siedlung Darmstadt (Abschlussbericht). Online verfügbar unter dem folgenden QR-Code.



Abbildung 44: QR-Code Abschlussbericht "Reallabor Lincoln-Siedlung"

Mit der zweiten Förderphase können die Arbeiten aus dem Projekt „Nachhaltige Mobilität in Lincoln“ fortgeführt werden.

Das Projekt „**Nachhaltige Mobilität in Lincoln 2 (NaMoLi 2)**: Implementierung innovativer nachhaltiger Mobilitätskonzepte in Neubausiedlungen und Konversions-

flächen“ läuft vom 01.09.2021 bis 31.08.2024 und wird neben den bekannten Projektpartnern der Goethe-Universität Frankfurt am Main vom Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung (ILS) begleitet. Darüber hinaus wurden auch Wegetagebücher von Bewohnerinnen und Bewohnern der Lincoln-Siedlung vom Planungsbüro StetePlanung erstellt, die Aufschluss über die Mobilitätspraktiken aus der Bewohnerschaft in Lincoln geben sollen.

Weiterführende Informationen zu den Projekten können online unter www.quartiermobil-darmstadt.de, www.darmstadt.de/namoli oder unter www.darmstadt.de/lincoln-mobilitaet entnommen werden.

3.1 Beteiligung

Für die Wissenschaftsstadt Darmstadt wurde im Rahmen der Förderprojekte ein „Reallabor Lincoln-Siedlung“ eingerichtet, ein Experimentierraum, um das Mobilitätskonzept innovativ und unter Beteiligung der Bewohnenden und weiterer Akteure umzusetzen und weiterzuentwickeln. Seit 2017 wurden daher vielfältige Formate erprobt. Die Herausforderung liegt hierbei u. a. in dem sukzessiven Bezug der Lincoln-Siedlung. In der nachfolgenden Abbildung 45 ist die Bevölkerungsentwicklung im Evaluierungszeitraum (2017-2022) dargestellt.

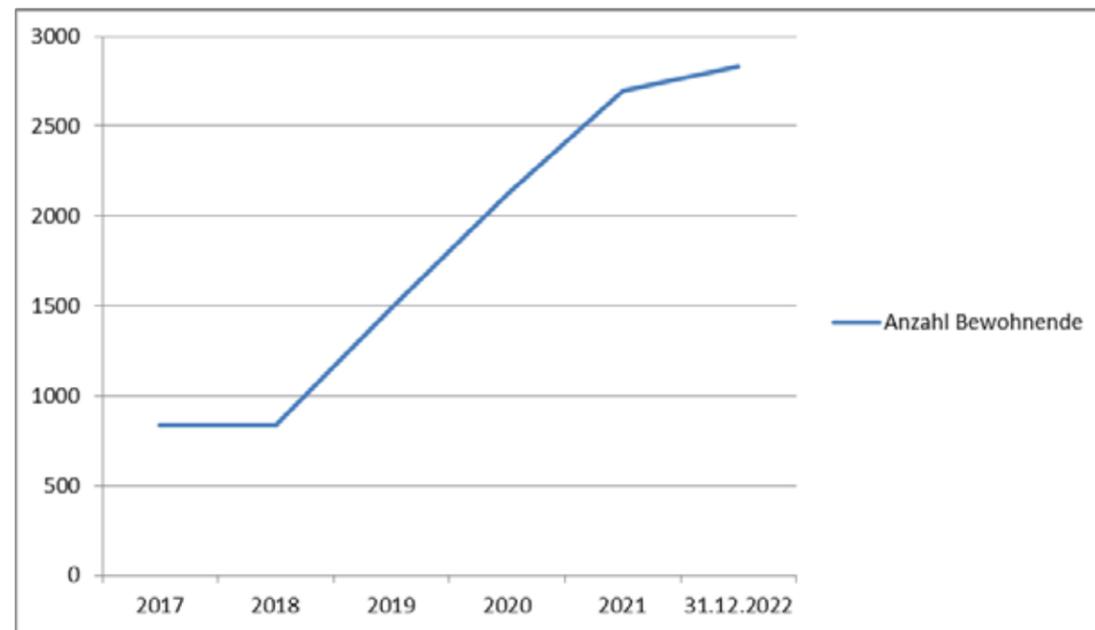


Abbildung 45: Bevölkerungsentwicklung Lincoln-Siedlung

Die Bewohnerschaft konnte von 2017-2020 an einem 2-3-mal jährlich tagenden „Arbeitskreis Mobilität“ teilnehmen, bei dem aktuelle Informationen zu dem Mobilitätskonzept übermittelt und gemeinsam an Zielvorstellungen des Mobilitätskonzeptes gearbeitet wurde (bspw. Mittels des World-Cafés).



Abbildung 46: Arbeitskreis Mobilität (Quelle: Hanna Wagener)

Darüber hinaus konnte die Bewohnerschaft Fragen klären sowie Lob, Kritik und Anregungen einbringen. Aufgrund von Corona wurde der AK Mobilität zunächst eingestellt. Da der AK Mobilität eher als Informationsveranstaltung angesehen wurde, statt der gewünschten Beteiligung, wurde der AK Mobilität in zielgruppenspezifische Beteiligungsformate überführt, die sich eher auf die Erlebbarkeit und Befähigung zur Nutzung konzentrieren.

Das Mobilitätsmanagement ist seit Eröffnung der Luise-Büchner-Schule 2021 vor Ort im **Schulischen Mobilitätsmanagement** aktiv. Zum Schulstart 2021 konnte ein Aktionstag „Mobilität“ mit allen Klassen durchgeführt werden. 2022 lag der Fokus aufgrund der Erfahrungen 2021 auf der Jahrgangsstufe 3.

Neben dem Schulischen Mobilitätsmanagement wird das Thema „Mobilität“ auch im Rahmen der **Kinderbeteiligung** behandelt. 2021 wurde hierzu der Hauptamtlichentreff für Kinder- und Jugendliche (HAKIJULI) vom Quartiermanagement ins Leben gerufen. Da in Lincoln ca. 30 % der Bewohnenden zwischen 0-18 Jahren sind, ist der Bedarf an Angeboten und Vermittlung zu sozialen Diensten für die Zielgruppe Kinder und Jugend sehr hoch. Der HAKIJULI setzt sich aus der Vertretung u. a. aus der Kinder- und Jugendförderung, der pädagogischen Schulentwicklungsplanung, der Schulsozialarbeit, der Leitung der Kita Mikado und weiteren Projekten („z.B. „Brücken bauen“, „Frühe Hilfen“, „Kinder Schützen – Familien“) zusammen. Das Mobilitätsmanagement beteiligt sich bei gemeinschaftlichen Projekten, um auch außerhalb der Schule auf das Thema Mobilität aufmerksam zu machen und die Kinder für Verkehrsregeln und -verhalten zu sensibilisieren (siehe Abbildung 47).



Abbildung 47: Kinderbeteiligung auf Lincoln (Quelle: Torsten Friedrich & Hanna Wagener, 2019)

Das **Sommerfest** in Lincoln findet seit 2016 einmal jährlich statt und wird in Kooperation mit Vertreterinnen und Vertretern der bauverein AG, der Wohnprojekte (u. a. der Initiative „Wir auf Lincoln“), dem Quartiermanagement sowie dem Mobilitätsmanagement durchgeführt. Das Mobilitätsmanagement ist hierbei mit einem Info-stand und verschiedenen Mobilitätsangeboten zum Austesten vertreten.

Ein geplanter **Fahrradaktionstag** 2019, der leider aufgrund des schlechten Wetters bzw. bei dem Alternativtermin in 2020 aufgrund von Corona abgesagt werden musste, ist nun in der MobiTour Lincoln integriert.

Darüber hinaus wurde 2021 eine „**MobiTour**“ auf Lincoln organisiert, bei der alle Mobilitätsdienstleister die Angebote erfahr- und erlebbar machten. 2022 musste die MobiTour leider aufgrund von mehrfachen kurzfristigen Absagen von Mobilitätsdienstleistern ausfallen.

In den folgenden Jahren soll die MobiTour mit dem Sommerfest zusammengelegt werden, um die Anzahl an Teilnehmenden zu erhöhen (siehe Abbildung 48).



Abbildung 48: Sommerfest & MobiTour Lincoln (Quelle: Torsten Friedrich, 2021)

2022 wurde online der **Ideenwettbewerb „Mobilität in Lincoln“** durchgeführt (siehe Abbildung 49). Hier durften alle Bewohnenden Darmstadts Ideen einreichen, wie die Mobilität in Lincoln weiter verbessert werden kann. In der Bewertungsphase konnten jedoch nur die Lincoln-Bewohnenden für Ihre liebste Idee abstimmen. Der Ideenwettbewerb kam im Zuge des Wettbewerbs „Klima-Kommune Hessen“ zustande, bei dem die Wissenschaftsstadt Darmstadt als Preisträger 10.000 EUR gewann.



Abbildung 49: Ideenwettbewerb "Mobilität in Lincoln"

Folgende Ideen erhielten bei dem Wettbewerb die meisten Stimmen: (1) Fahrradkurse für Frauen mit und ohne Migrationshintergrund, (2) Fahrradreparaturstation, (3) Ausleihmöglichkeiten für Fahrradzubehör sowie sichere Fahrradboxen. Die prämierten Ideen werden nun auf den Weg in die Umsetzung gebracht. Die Auswahl zur Platzierung der Fahrradreparaturstation fand gemeinschaftlich im Rahmen der Projektkoordination Gemeinwesenarbeit (PKO GWA) am 9.11.2022 statt.

Mit dem **Wettbewerb „Klimaaktive Kommune 2022“** gewann das Mobilitätskonzept der Lincoln-Siedlung am 21.11.2022 weitere 25.000 Euro Preisgeld, die ebenfalls für die Umsetzung der Ideen genutzt werden.

Zur Begleitung der Umsetzung des Mobilitätskonzeptes sowie zur Sicherung der Erfüllung des zu Beginn zwischen Stadt und Projektentwickler geschlossenen städtebaulichen Vertrages wurde ein **Mobilitätsbeirat** etabliert, der sich aus Grundstückseigentümerinnen und Grundstückseigentümern und aus der Vertretung der Stadtverwaltung zusammensetzt (siehe Abbildung 50). Die teilnahmeberechtigten Grundstückseigentümer haben pro 100 m² Geschossfläche, die sich in ihrem Eigentum oder Erbbaurecht in der Lincoln-Siedlung befinden, je eine Stimme. Die Stadt hat stets das gleiche Stimmgewicht wie die Summe aller Stimmen der Grundstückseigentümer und Erbbauberechtigten. Die Beschlussfähigkeit gilt, wenn mindestens 50 % der nicht-städtischen Eigentümer in der Sitzung vertreten sind.

Die Aufgaben des Mobilitätsbeirates umfassen den Beschluss der Stellplatzvergabeordnung inkl. dazugehöriger Stellplatzvergabekriterien. Darüber hinaus erhält der Mobilitätsbeirat Informationen und Stellungnahmen zur Durchführung von Aufgaben der Betreiberin des Mobilitätsmanagements, zu den Ergebnissen der Evaluierung des Mobilitätsmanagements nach Maßgabe des Durchführungsvertrages sowie zu ggf. beabsichtigten Änderungen des Betreibervertrages zwischen Stadt und HEAG mobilo. Der Mobilitätsbeirat erhält überdies einen aktuellen Überblick über die Finanzierung zur langfristigen Erfüllung der Aufgaben des Mobilitätsmanagements bestehend aus Einnahmen und Ausgaben zum Mobilitätsmanagement.



Abbildung 50: Mobilitätsbeirat (Quelle: Hanna Wagener, 2018)

Die **Projektkoordination Gemeinwesenarbeit (PKO GWA)** ist ein Hauptamtlichentreff mit Vertreterinnen und Vertretern u. a. der Wissenschaftsstadt Darmstadt, der Kirche, des Sozialmanagements, um Prozesse in Lincoln transparent und unter Einbindung aller Mitwirkenden zu gestalten und voranzutreiben. Die PKO GWA findet seit Bezug der Lincoln-Siedlung ca. 6 x jährlich statt.



Abbildung 51: PKO GWA, 2018

Der **Jour fixe Lincoln** wurde von Beginn an zwischen Vertreterinnen und Vertretern der bauverein AG als größter Vermieterin, HEAG mobilo als Betreiberin und dem Mobilitätsamt als Vertretung der Stadt durchgeführt. Er sollte so zu einem reibungslosen Ablauf der Stellplatzvergabe und sonstigen Themen des Mobilitätsmanagement beitragen. Aufgrund von Corona musste er zwischenzeitlich eingestellt werden und wird seitdem ca. einmal monatlich auch digital durchgeführt.

Bereits seit 2016 gibt es eine **Nachbarschaftsrunde**, die von den beiden Kirchengemeinden – Andreasgemeinde und Matthäusgemeinde – ins Leben gerufen wurde. Bei der Nachbarschaftsrunde kommen 3 bis 4-mal pro Jahr Vertreterinnen und Vertreter von sozialen, kirchlichen Vereinen sowie (zukünftigen) Bewohnenden zusammen. Alle interessierten Bewohnenden können sich hier über den aktuellen Entwicklungsstand der Lincoln-Siedlung informieren sowie Fragen oder Wünsche äußern. Zu den Nachbarschaftsrunden sind neben Bewohnenden auch ehren- und hauptamtliche Mitwirkende (Quartiermanagement, Kirche, Stadtplanungs-, Mobilitätsamt, Wohnungsbaugesellschaften,...) vertreten, um direkt auf die Belange aus der Bewohnerschaft zu reagieren. So sind auch Vertreterinnen und Vertreter des Mobilitätsmanagements anwesend, um über mobilitätsbezogene Themen zu informieren bzw. Anregungen und Beschwerden aufzunehmen.

3.2 Öffentlichkeitsarbeit

Eine zentrale Aufgabe des Mobilitätsmanagements ist neben der Beratung, der Stellplatzvergabe und der Bereitstellung von alternativen Mobilitätsangeboten auch die Kommunikations- und Öffentlichkeitsarbeit.



Die Öffentlichkeitsarbeit wurde bereits lange vor dem Einzug der ersten Bewohnerinnen und Bewohner begonnen. Bereits vor dem ersten Baustart brachte das Mobilitätsamt 2015 einen Flyer mit den Grundzügen des Mobilitätskonzeptes (siehe Abbildung 52) für die Projektentwickelnde heraus. Alle Projektentwickelnden waren somit lange vor Baustart über die wesentlichen Kernelemente des Mobilitätskonzeptes informiert.

Abbildung 52: Flyer Mobilitätskonzept Lincoln

Die „**Lincoln News**“, die ab Baustart bis Anfang 2020 quartalsweise von der bauverein AG herausgegeben wurde, informierte über aktuelle Entwicklungen in der Lincoln-Siedlung, einschließlich des Themenfeldes Mobilität (siehe Abbildung 53). Dieses Themenfeld wurde von den Vertreterinnen und Vertretern des Mobilitätsmanagements bearbeitet. Mit der Sonderausgabe und vorerst letzten Ausgabe der Lincoln News im Sommer 2020 wurden gezielt neue Bewohnende angesprochen, um ihnen gebündelt Informationen zu der sozialen Infrastruktur (Sportvereine, Schulen etc.), Veranstaltungen in und um Lincoln sowie zum Themenfeld Mobilität an die Hand geben zu können. Die Sonderausgabe entstand im Rahmen der Projektkoordination Gemeinwesenarbeit in Lincoln (PKO GWA), bei der vor allem hauptamtliche Personen der Wissenschaftsstadt Darmstadt, der Kirche, des Sozialmanagements etc. vertreten sind, um Prozesse auf Lincoln transparent und unter Einbindung aller Mitwirkenden zu gestalten und voranzutreiben.



Abbildung 53: LincolnNews der bauverein AG

Auf der **Website** www.lincoln-siedlung.de sind alle Ausgaben der Lincoln News sowie detailliertere Informationen zum Mobilitätsmanagement auf Lincoln einsehbar. Die Webseite wurde mit dem Start der Entwicklung der Lincoln-Siedlung zur Vermarktung der Wohneinheiten von der bauverein AG online gestellt. Das Mobilitätsmanagement ist für den redaktionellen Part des Reiters „Mobilität“ zuständig und schreibt die Inhalte kontinuierlich fort. Es wird über das Mobilitätskonzept mit seinen einzelnen Bausteinen sowie den zu Verfügung stehenden Mobilitätsangeboten in der Lincoln-Siedlung informiert. Seit 2022 findet jedoch seitens der bauverein AG keine Aktualisierung der Inhalte mehr statt. Die Informationen zum Mobilitätskonzept sowie zu den Förderprojekten sind jedoch auch auf der städtischen Website (www.darmstadt.de/lincoln-mobilitaet oder www.darmstadt.de/namoli) eingepflegt. Darüber hinaus wurde eine Projektwebsite zu den Forschungsprojekten (www.quartiermobil-darmstadt.de) in Kooperation mit dem Büro StetePlanung veröffentlicht.

Für die Bewohnerschaft wurde im Jahr 2018 eine umfangreiche **lincolnmobil-Broschüren-Trilogie** (siehe Abbildung 54) erstellt, die sich aus folgenden Broschüren zusammensetzt:

Fachbroschüre: Beinhaltet alle wesentlichen planungsrechtlichen Schritte zur Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes – von der Planung bis zur Umsetzung.

Imagebroschüre: sensibilisiert für das Thema nachhaltige Mobilität, zeigt Mobilitätsalternativen auf und informiert über das Mobilitätsmanagement auf Lincoln, inkl. Hintergrundinformationen, Interviews etc...

Flyer: Stellt kurz und knapp die wichtigsten alternativen Mobilitätsangebote dar.



Abbildung 54: Lincolnmobil-Broschüren-Trilogie

In Zuge dessen wurde auch die **Wort-Bild-Marke** „lincolnmobil“ des Mobilitätsmanagements auf Lincoln beim Deutschen Patent- und Markenamt angemeldet (Abbildung 55).



Abbildung 55: Wort-Bild-Marke "lincolnmobil"

Darüber hinaus wurden **FAQs** (Häufig gestellte Fragen und Antworten) zur Stellplatzvergabe erarbeitet (Neuaufgabe in 2022), die zusammen mit Flyern und anderen Infomaterialien (book-n-drive, Fahrplanauskunft RMV; Heinerbike Flyer etc.) und Give-aways in einer **Mobilitäts-Willkommenstasche** gebündelt und in Kooperation mit der Wohnungsbaugesellschaft bauverein AG sowie den weiteren Projektentwickelnden, deren Baufelder schon fertiggestellt sind, an alle neuen Bewohnenden bei der Schlüsselübergabe ausgegeben werden (siehe Abbildung 56). Die neuen Bewohnenden in der Lincoln-Siedlung werden somit neben den jeweiligen Informationsveranstaltungen vor dem Einzug über die wichtigsten Themen in Bezug auf Mobilität informiert.



Abbildung 56: FAQ's und Willkommenstaschen für neue Lincoln-Bewohnende

Mit der **Lincoln mobilinfo** (Abbildung 57) werden monatlich die aktuellsten Informationen in Bezug auf die Mobilität in Lincoln herausgegeben. Die seit Mitte 2019 monatlich erscheinende mobilinfo wird an alle Haushalte der Lincoln-Siedlung ausgeteilt. Neben aktuellen Entwicklungen in puncto Mobilität wird der Newsletter genutzt, um über Veranstaltungen zu informieren und die Gutscheincodes für den HeinerLiner und das eCarpooling „mein lincolnmobil“ auszugeben. Seit 2022 wird das Mobilitätsbudget für das eCarpooling digital in der App hinterlegt.

Abbildung 57: Lincoln mobilinfo

Zuletzt hat das Mobilitätsmanagement 2022 einen Flyer mit den wichtigsten Infos für Bewohnende erstellt. Der Flyer beinhaltet eine Übersichtskarte mit allen Mobilitätsalternativen, die in der Lincoln-Siedlung zu Verfügung stehen (siehe Abbildung 58). Aufgrund des hohen Anteils nicht-deutscher Bewohnenden in der Lincoln-Siedlung wurde die **Übersichtskarte der Mobilitätsangebote auf einen Blick mehrsprachig** gedruckt (englisch, arabisch, türkisch) (siehe Abbildung 59).



Abbildung 58: Flyer "Mobilität in der Lincoln-Siedlung"

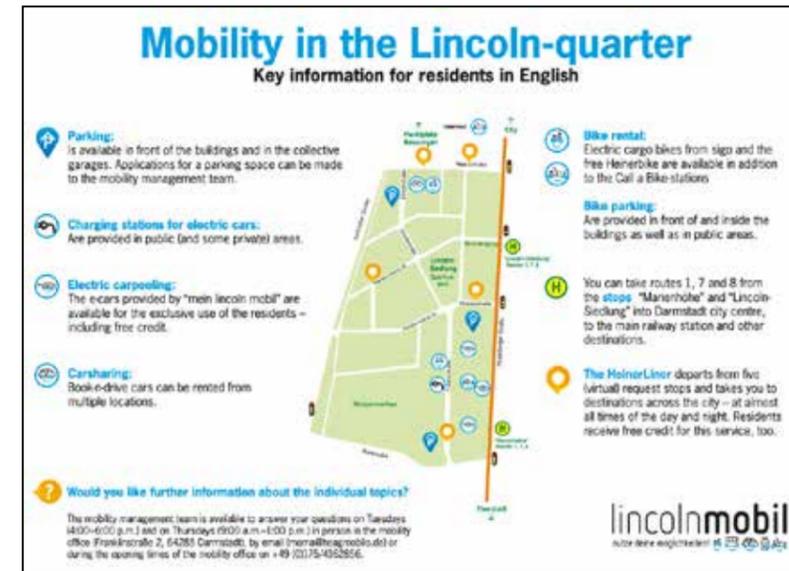


Abbildung 59: Übersichtskarte der Mobilitätsangebote auf einen Blick (mehrsprachig)

Als **Merchandise-Artikel** wurden diverse Artikel erarbeitet, die ebenfalls bei Veranstaltungen, Aktionstagen an Schulen oder in der Willkommenstasche ausgegeben werden. Hierzu zählen u. a. Kugelschreiber, Regenponcho, Buntstifte und Kreide (siehe Abbildung 60). Die Angebote werden kontinuierlich erweitert bzw. angepasst.



Abbildung 60: Beispiele der Merchandise-Artikel "lincolnmobil" und Schultüten (Quelle: Philip Schmid)

Darüber hinaus war die Vertretung des Mobilitätsmanagement in der Vermarktungsphase bei verschiedenen Informationsveranstaltungen der bauverein AG sowie dem Gemeinnützigen Siedlungswerk (GSW) (u.a. im Darmstadtium „In Lincoln zieht die Zukunft ein“) mit jeweils einem **lincolnmobil-Infostand** vertreten. Interessierte zukünftige Bewohnende der Lincoln-Siedlung hatten bei den Open-House-Terminen die Möglichkeit, sich bei den Wohnungsbesichtigungen vor dem Einzug in die Lincoln-Siedlung nicht nur über die verschiedenen Wohnungsoptionen sondern auch zu allen wichtigen Aspekten der Mobilität(-optionen) in Lincoln zu informieren (siehe Abbildung 61).



Abbildung 61: Vermarktungsphase Lincoln-Siedlung (Quelle: Wissenschaftsstadt Darmstadt 2019)

Bild 1: links: Hanna Wagener (Mobilitätsamt Darmstadt, Abteilung Mobilität, Sachgebiet Konzeptionelle Mobilitätsplanung), rechts: Daniel Kapalla (HEAG mobilo GmbH, Kundenkommunikation und Vertrieb)

Bild 2: von links nach rechts: Sebastian Sauer & Astrid Samaan (Mobilitätsamt Darmstadt, Abteilung Mobilität), Torsten Friedrich & Daniel Kapalla (HEAG mobilo, Kundenkommunikation und Vertrieb)

Bild 3: von links nach rechts: Daniel Kapalla (HEAG mobilo GmbH, Kundenkommunikation und Vertrieb); Astrid Samaan & Hanna Wagener (Mobilitätsamt Darmstadt, Abteilung Mobilität)

Ein weiterer wichtiger Punkt, der zu einer hohen öffentlichen Aufmerksamkeit des Mobilitätskonzeptes der Lincoln-Siedlung geführt hat, sind die verschiedenen **Auszeichnungen**, die das Mobilitätskonzept bisher erhalten hat. Im Jahr 2018 wurde das innovative Mobilitätskonzept mit dem Deutschen Verkehrsplanungspreis der Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung (SRL) (siehe Abbildung 62) und im Jahr 2019 mit dem Deutschen Mobilitätspreis des Bundesministeriums für digitale Infrastruktur und Verkehr (siehe Abbildung 64) ausgezeichnet. Darüber hinaus ging die Wissenschaftsstadt Darmstadt im Jahr 2019 aus dem Wettbewerb „Klima-Kommune-Hessen“ als Preisträgerin hervor (siehe Abbildung 63). Zuletzt war die Wissenschaftsstadt Darmstadt Preisträgerin beim Wettbewerb „Klimaaktive Kommune 2022“, der vom Deutschen Institut für Urbanistik in Kooperation mit dem Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz durchgeführt wurde (siehe Abbildung 65).



Abbildung 62: Preisverleihung Deutscher Verkehrsplanungspreis 2018 (Quelle: SRL 2018)

Von links nach rechts: Gisela Stete (Planungsbüro StetePlanung), Jochen Partsch (Oberbürgermeister der Wissenschaftsstadt Darmstadt), Astrid Samaan (Mobilitätsamt Darmstadt, Abteilungsleiterin Mobilität), Dr. Barbara Boczek (ehemalige Baudezernentin der Wissenschaftsstadt Darmstadt), Torsten Friedrich (HEAG mobilo, Kundenkommunikation & Vertrieb)



Abbildung 63: Preisverleihung „Klima-Kommune Hessen“ (Quelle: HMUKLV 2019)



Abbildung 65: Preisverleihung "Klimaaktive Kommune 2022" (Quelle: Peter Himsel/Difu)

Von links nach rechts: Sven Plöger (Moderator & Diplom-Meteorologe), Astrid Samaan (Mobilitätsamt Darmstadt, Abteilungsleiterin Mobilität), Philip Schmid (HEAG mobilo), Hanna Wagener (Mobilitätsamt Darmstadt, Abteilung Mobilität, Sachgebiet Konzeptionelle Mobilitätsplanung), Torsten Friedrich (HEAG mobilo, Kundenkommunikation und Vertrieb), Michael Kolmer (Stadtrat), Cornelia Rösler (Deutsches Institut für Urbanistik, Leiterin Bereich Umwelt)

3.3 Übertragbarkeit auf weitere Quartiere

Im Rahmen der Förderprojekte spielt die Übertragbarkeit des Mobilitätskonzeptes auf weitere Quartiere (in Darmstadt) eine wesentliche Rolle. Im Rahmen des Projekts „QuartierMobil 2“ geht es um die Übertragbarkeit ausgewählter Bausteine des Mobilitätskonzeptes (Parkraumbewirtschaftung und Bereitstellung alternativer Mobilitätsangebote) auf (ausgewählte) Bestandsquartiere. Während das Förderprojekt „NaMoLi 2“ nicht nur die Weiterentwicklung des Mobilitätskonzeptes der Lincoln-Siedlung, sondern auch die Übertragbarkeit auf weitere Quartiere, hier das Ludwigshöhviertel, behandelt. Für das Ludwigshöhviertel, als zweite zu entwickelnde Konversionsfläche mit Wohnbebauung in Darmstadt, die in unmittelbarer Nachbarschaft zur Lincoln-Siedlung liegt, wurde das Mobilitätskonzept aus der Lincoln-Siedlung größtenteils übertragen bzw. teilweise weiterentwickelt.

Neben dem konkreten Einfluss des Mobilitätskonzeptes der Lincoln-Siedlung auf das Ludwigshöhviertel spielt es zudem überregional eine Rolle. Mit den Auszeichnungen des deutschen Verkehrsplanungspreises (2018), dem deutschen Mobilitätspreis (2019), der Klima-Kommune Hessens (2019 und zuletzt der Klimaaktiven Kommune (2022) hat sich die Wissenschaftsstadt Darmstadt einen Namen auf Bundesebene verschafft.



Abbildung 64: Preisverleihung Deutscher Mobilitätspreis 2019 (Quelle: Bernd Brudert 2019)

Von links nach rechts: Steffen Bilger MdB (Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur), Astrid Samaan (Mobilitätsamt Darmstadt, Abteilungsleiterin Mobilität), Hanna Wagener (Mobilitätsamt Darmstadt, Abteilung Mobilität, Sachgebiet Konzeptionelle Mobilitätsplanung), Gisela Stete (Büro StetePlanung), Torsten Friedrich (HEAG mobilo, Kundenkommunikation und Vertrieb), Ute Weiland (Geschäftsführerin „Deutschland – Land der Ideen“)

Durch zahlreiche Exkursionen und Austauschveranstaltungen (auch im digitalen Format) konnte eine Vielzahl an Städten und Kommunen von den Erfahrungen aus der Planungs- und Umsetzungsphase des Mobilitätskonzeptes der Lincoln-Siedlung profitieren. Eine Auflistung der Austauschgespräche zum Mobilitätskonzept Lincoln ist im Anhang 3 beigefügt.

Die Vertreterinnen und Vertreter des Mobilitätsamts, die Projektpartnerinnen und -partner der Förderprojekte sowie das Büro Steteplanung haben mehrere Vorträge auf Fachkonferenzen und weiteren Veranstaltungen halten können. Eine Auflistung der Vorträge kann dem Anhang 4 entnommen werden.

Veröffentlichungen

Veröffentlichungen sind im Rahmen der Abschlussberichte der Förderprojekte (siehe Punkt 3 „Förderprojekte“) erfolgt. Darüber hinaus konnten folgende Publikationen während des Evaluierungszeitraums veröffentlicht werden:

Selzer, S. (2022): Nachhaltige Mobilität im autoreduzierten Quartier? Zwischen Narrativen und gelebten Praktiken – eine empirische Untersuchung am Beispiel zweier Quartiere in Darmstadt. Dissertation. Frankfurt am Main. ([Download PDF](#))

Selzer, S.; Schwerdtfeger, S.; Kirschner, F.; Lanzendorf, M. (2022): Reallabore in Bestands- und Neubauquartieren am Beispiel der Mobilitätsforschung – Das Projekt „QuartierMobil“. In: SynVer*Z: Reallabore für urbane Transformation - Methoden, Akteure und Orte experimenteller und ko-produktiver Stadtentwicklung am Beispiel der BMBF-Zukunftsstadtforschung, S.119-128. ([Download PDF](#))

Klein, M., Klinger, T. & M. Lanzendorf (2021): Nachhaltige Mobilität Lincoln. Evaluation des Mobilitätskonzeptes und Veränderungen im Mobilitätsverhalten der Bewohner*innen der Lincoln-Siedlung in Darmstadt. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 25. Online verfügbar unter: <http://publikationen.ub.unifr.de/frontdoor/index/index/docId/51590>.

Samaan, A.; Selzer, S.; Stete, G.; Wagener, H. (2020): „Realitätscheck“ Lincoln-Siedlung: Treiber und Hemmnisse der praktischen Umsetzung eines nachhaltigen Mobilitätskonzeptes“ In: Planerin 2020, Ausgabe 6/20, S. 50-52.

Selzer, S.; Lanzendorf, M. (2019): On the Road to Sustainable Urban and Transport Development in the Automobile Society? Traced Narratives of Car-Reduced Neighborhoods. In: Sustainability, 11(16), 4375. <https://doi.org/10.3390/su11164375>

Weiterhin wurde die Lincoln-Siedlung in einem **SPIEGEL-Artikel** thematisiert:

Reidl, A. (2022): Kampf um Platz. Wie Wien und Zürich die Autos aus der Stadt verdrängen. Veröffentlicht am 14.9.22.

Das **hr-Fernsehen** war am 5.8.2021 in Lincoln zu Besuch. Mit dem Beitrag „Klimafreundlich fahren – wie geht das?“ wurde nicht nur das Mobilitätskonzept der Lincoln-Siedlung, sondern auch weitere Projekte zur Förderung einer nachhaltigen urbanen Mobilität in Hessen vorgestellt. Der Beitrag kann unter folgendem Link eingesehen werden: [Dokus & Reportagen: Klimafreundlich fahren - wie geht das? | ARD Mediathek](#) (Stand: 10.2.23).

Im Rahmen der **Forschungsagenda „Nachhaltige Urbane Mobilität“** des Bundesministeriums für Bildung und Forschung wurde ein Video veröffentlicht, das Einblicke in bestehende Projekte der Fördermaßnahme „MobilitätsWerkStadt 2025“ gibt. Auch hier wurde das Projekt „NaMoLi2“ thematisiert. Das Video ist unter dem QR-Code (1) oder unter nachfolgendem Link einsehbar: [Video zur systemischen Mobilitätsforschung im BMBF – FONA](#).

Weitere Filme über das Projekt sind im Rahmen der **Preisträgervideos** des „Deutschen Mobilitätspreises 2019“ (siehe QR-Code (2) oder nachfolgenden Link: [Lincoln in Darmstadt - Deutscher Mobilitätspreis 2019 - YouTube](#)) und der „Klimaaktiven Kommune 2022“ (siehe QR-Code (3) oder unter nachfolgenden Link: [Wettbewerb „Klimaaktive Kommune“ - 2022 - Darmstadt Langversion ohne Untertitel - YouTube](#)) entstanden.

(1)



(2)



(3)



Abbildung 66: QR-Codes zu Videoproduktionen "Mobilitätskonzept Lincoln-Siedlung"

4. Handlungsbedarfe

Im Zuge der Umsetzung des Mobilitätskonzeptes spielt die Beteiligung der Bewohnenden eine zentrale Rolle. Im Rahmen von verschiedenen Formaten haben die Bewohnerinnen und Bewohner die Möglichkeit Ihre Meinungen, Anregungen sowie Kritik einzubringen, um so das Mobilitätskonzept weiter mit zu entwickeln und zu verbessern (siehe Punkt 3.1). Nachfolgend werden die wesentlichen Anregungen, die aus der Bewohnerschaft über verschiedene Formate an das Mobilitätsmanagement herangetragen wurden (z. B. per Mail oder aus der Nachbarschaftsrunde) sowie die aus Sicht der Vertretung des Mobilitätsmanagements (HEAG mobilo & Stadt) in der Umsetzungsphase aufgetretenen hemmenden Faktoren beschrieben, die Handlungsbedarfe erfordern. Diese verdeutlichen die Notwendigkeit einer kontinuierlichen Begleitung, für die ausreichend Personal im Verwaltungsapparat benötigt wird.

Zur Übersichtlichkeit werden die Handlungsbedarfe und Anmerkungen folgenden Bausteinen zugeordnet: (4.1) Infrastruktur, (4.2) Stellplatzmanagement, (4.3) Mobilitätsmanagement & Beteiligung. Die Vertreterinnen und Vertreter des Mobilitätsmanagement haben die Anregungen stets im jeweiligen Zuständigkeitsbereich geprüft und sofern möglich und zielführend, auch umgesetzt.

4.1. Infrastruktur

Grundsätzlich hat die wissenschaftliche Begleitung (siehe Punkt 6) gezeigt, dass die Bewohnerschaft dem nachhaltigen Mobilitätskonzept offen gegenübersteht und es als zukunftsweisend ansieht. Nichtsdestotrotz gab es zu den infrastrukturellen Maßnahmen Kritik und Verbesserungsvorschläge.

Ein großer Konfliktpunkt ist die geplante **Planstraße** am südlichen Rand der Siedlung. Hier wurde bei der Wohnungsvermarktung nicht ausreichend darauf hingewiesen bzw. kontraproduktiv mit „Wohnen am Waldrand“ vermarktet, was bei einigen Bewohnerinnen und Bewohnern zu Unmut geführt hat. Die Planstraße war zwar in allen Planungsunterlagen von Beginn an dargestellt, jedoch wurde dies von einigen Bewohnenden übersehen. Die Planstraße ist, wie die vorliegenden und derzeit in Aktualisierung befindlichen verkehrlichen Untersuchungen zeigen, jedoch unerlässlich für die Verkehrsabwicklung sowohl für Verkehre aus der Lincoln-Siedlung als auch aus dem Ludwigshöhviertel, da das angrenzende und überlastete Straßennetz (z.B. die Knoten Heidelberger Straße und Karlsruher Straße mit der Rüdeshheimer Straße) heute schon trotz autoarmer Quartiersentwicklung keine weiteren Kapazitäten zur Abwicklung von zusätzlichem Verkehr aufweist bzw. sich schon an der Überlastungsgrenze befindet. Im Rahmen des noch anstehenden Planfeststellungsverfahrens besteht die Möglichkeit der Beteiligung aller Beteiligten und Betroffenen.

Ein weiterer Konfliktpunkt konnte an dem signalisierten **Fußgängerübergang Heidelberger Landstraße zur Haltestelle Lincoln-Siedlung** ausgemacht werden.

Mehrere Bewohnerinnen und Bewohner kritisieren die angeblich mangelnde Verkehrssicherheit an dem signalisierten Fußgängerüberweg.

Der Übergang ist insbesondere zu Stoßzeiten der Luise-Büchner-Schule stark frequentiert. Kritisiert werden Konfliktsituationen zwischen Radfahrenden und querenden Zufußgehenden, besonders wenn die Fußgänger-Lichtsignalanlage auf grün geschaltet ist. Weiterhin erscheint die Wartefläche – trotz eingehaltener gesetzlicher Vorgaben – zu klein bemessen, sodass auch hier Konflikte zwischen den wartenden Zufußgehenden und den Radfahrenden entstehen, die auf dem Radweg in Richtung Nord-Süd/Süd-Nord unterwegs sind. Zuletzt wird die Lichtsignalschaltung kritisiert, die sich nach Eindruck der Anwohnenden an den Autofahrenden anstatt an dem Rad- und Fußverkehr orientiere. Die Wartezeiten werden zum einen als zu lang erachtet und zum anderen die Grünschaltung für Zufußgehende als kritisch erachtet, wenn die Straßenbahnschnelllinie 6 durchfährt.

Die erste Prüfung zeigte, dass ein technischer Defekt in der Lichtsignalanlage (LSA) vorlag. Aufgrund von Lieferverzögerungen der notwendigen Hardware-Ersatzteile konnte die LSA erst im Herbst repariert werden. Die Zufußgehenden und die Radfahrenden haben nun eine Wartezeit, die zwischen der Mindestfreigabezeit von 7 Sekunden (gesetzliche Mindestvorgabe) und maximal 40 Sekunden liegt, was u. a. von der Anforderung der ein- bzw. durchfahrenden Straßenbahnen abhängt. Eine Verbesserung zur Querung des Fuß- und Radweges wird zeitnah durch die Anbringung von Piktogrammen und einer Beschilderung („Achtung Schulkinder“) auf beiden Seiten in beide Richtungen erfolgen. Die Verbreiterung der Aufstellfläche ist aufgrund der räumlichen Gegebenheiten (Straßenquerschnitt mit Straßenbahngleisen und Baumallee am westlichen Fahrbahnrand) nicht möglich.

Im Rahmen des Arbeitskreises Mobilität wurde der Wunsch geäußert, dass die **eCarpooling- und Carsharing- Fahrzeuge in ausreichender Quantität und Qualität** zu Verfügung stehen sollten und auch eine Durchmischung der Fahrzeugtypen gewünscht ist.

In 2022 erfolgte eine EU-weite Ausschreibung des eCarpooling-Systems, die eine Fahrzeugflottenerhöhung ab 2023 vorsieht. Aus wirtschaftlichen Gründen stehen zunächst nur Klein- & Mittelklassewagen zu Verfügung. Für größere Fahrzeuge kann weiterhin auf das öffentliche Carsharing außerhalb des Quartiers zurückgegriffen werden. Für Familien spielt auch das Thema Kindersitze bei den Sharing-Angeboten eine Rolle. Üblicherweise sind die Carsharing sowie auch die eCarpooling-Fahrzeuge mit einer Sitzerrhöhung/ einem Kindersitz ausgestattet. Bei Mehrbedarf obliegt es den Nutzenden, für diesen zu sorgen.

Die Anzahl der privaten **Fahrradabstellanlagen** wurde mit einem Schlüssel von 2,4 Abstellplätzen je Wohneinheit festgeschrieben, was deutlich über der bis dato in der Einstellplatzsatzung festgeschriebenen Anzahl lag. Verpflichtende Vorgaben zur Qualität gab es nicht – abgesehen von 50% Überdachung der Fahrradabstellanlagen im Außenbereich. Empfehlungen durch die Bereitstellung eines Leitfadens zur Herstellung von Fahrradabstellanlagen wurden den Projektentwickelnden mit an die Hand gegeben.



Abbildung 67: Fahrradabstellanlagen eines Baufeldes in der Lincoln-Siedlung (Quelle: H. Wagener)

Diese wurden jedoch nicht immer von der Bauherrenschaft eingehalten und umgesetzt. Dadurch wurden die Fahrradabstellanlagen nicht auf allen Baufeldern in gleicher Qualität umgesetzt. So haben Wohnungseigentümerinnen und-eigentümer in Q3 2021 Beschwerde über die Qualität der Fahrradabstellanlagen eingereicht und kritisiert, dass die Vorgaben des B-Plans und des städtebaulichen Vertrages nicht eingehalten wurden (siehe Abbildung 67). Entsprechend wurde der Sachverhalt von der Bauaufsicht geprüft.

Neben der bereits beschriebenen kritischen Stelle an der Haltestelle Lincoln-Siedlung haben Bewohnende im Rahmen der **Schulwegsicherheit der Luise-Büchner Schule** weitere Konfliktpunkte ausfindig gemacht. Hierzu zählt beispielsweise der **Bedarf eines Fußgängerüberweges (Zebrastreifen)** am Kreisverkehr Einsteinstraße/ Franklinstraße (siehe Abbildung 68). Nach StVO sind in Tempo-30-Zonen jedoch keine Zebrastreifen vorzusehen, weswegen diese im Zuge der Planungen keine Beachtung bekommen haben. Da das subjektive Sicherheitsgefühl aber ausschlaggebend für die Verkehrsmittelwahl sein kann, wurde durch das Mobilitätsamt im Dezember 2022

geprüft, inwiefern trotz der Regularien ein Zebrastreifen angebracht werden kann. Eine Verkehrserhebung sollte daher Aufschluss darüber geben, ob an dieser Stelle eine Ausnahmeregelung greifen kann, die bei einem Kfz-Aufkommen ab 200-300 Kfz/ Stunde zugelassen wird. Aufgrund des geringen Kfz-Aufkommens an dieser Stelle (<100 Kfz/ Stunde) kann seitens des Mobilitätsamtes kein Fußgängerüberweg angewiesen werden. Die Verkehrserhebung soll in den folgenden Jahren wiederholt werden.



Abbildung 68: Luftbild Verkehrssituation Kreisverkehr (Quelle: Torsten Friedrich, 2021)

Weitere Problemstellen wurden im direkten Schulumfeld festgestellt, die sich aus dem derzeitigen **Schulbusverkehr** ergeben. Da derzeit im Luise-Büchner-Campus interimweise auch Kinder der Christoph-Graupner-Schule (Förderschule) untergebracht sind, entsteht zusätzlicher Hol-& Bring-Verkehr, da die überwiegend mobilitätseingeschränkten Kinder der Christoph-Graupner-Schule mit Kleintransportern und Schulbussen zur Schule gebracht werden (siehe Abbildung 69). Zu Stoßzeiten können bis zu drei Schulbusse in der Einsteinstraße verkehren. In dieser Zeit ist es für Baustellenfahrzeuge und Bewohnende, die die Tiefgarage verlassen wollen, nicht möglich, ungehindert durchzukommen. Da das Schulamt und nicht das Mobilitätsmanagement für die Planungen der Schulmobilität verantwortlich ist, kann hier nur bedingt Abhilfe geschaffen werden.

Für die **Kita am Luise-Büchner-Campus** ergeben sich aus dem Zusatzverkehr (u. a. Sportvereine, handwerkliche Fachkräfte, Fahrdiensten der Christoph-Graupner Schule (Förderschule)) oftmals kritische Situationen. Insbesondere für die Kita am Luise-Büchner-Campus stellt das Mehraufkommen durch die Kleinbusse der Christoph-Graupner-Schule eine Gefahrenstelle dar, da die Kleintransporter die Feuerwehrezufahrt östlich des Gebäudes nutzen, die direkt am Eingang der Kita entlang führt. Ein Orts-

termin am 30.11.2022 mit der Kita-Leitung, IDA, Mobilitätsamt und der Abteilung Kinderbetreuung sollte zu einer gemeinsamen Lösungsfindung beitragen. Angedachte Lösungen zielen nun auf die Herstellung von Fahrradabstellanlagen als „Barriere“ zur Feuerwehreinfahrt, Warnschilder, um die Pkw-Fahrenden auf den „Gefahrenbereich“ hinzuweisen sowie auf eine Schranke mit Transpondersteuerung ab.



Abbildung 69: An- und Abfahrtsbereich für die Kinder der Christoph-Graupner-Schule (Quelle: Hanna Wagener)

4.2. Stellplatzmanagement

Das Stellplatzmanagement ist eine Besonderheit sowie ein Modellversuch bei dem Mobilitätskonzept der Lincoln-Siedlung. Um die reduzierte Stellplatzanzahl nach sozial-verträglichen Kriterien gerecht zu verteilen, müssen sich alle Stellplatzmietinteressenten auf einen Stellplatz bewerben. Die Stellplätze können nur angemietet werden und sind losgelöst von einem Wohnungsmiet- oder -kaufvertrag.

Im November 2018 wurde die **Parkraumbewirtschaftung im öffentlichen Straßenraum** in der Einstein- sowie in der Franklinstraße eingeführt. Im gleichen Zuge wurde auch mit der zentralen Stellplatzvergabe für die privaten Stellplätze begonnen, die zu Beginn sehr verhalten in Anspruch genommen wurde. Nachteilig war dabei der Umstand, dass weiterhin einige Straßenzüge (Mahalia-Jackson-Straße und Lincolnstraße) noch im privaten Eigentum der BVD New Living GmbH & Co. KG verblieben waren und dort keine Parkraumbewirtschaftung ein- und Kontrollen durch

das Ordnungsamt durchgeführt werden konnten. Auch war der Zeitpunkt nicht optimal, da die Parkraumbewirtschaftung und die zentrale Stellplatzvergabe eingeführt wurden, nachdem die ersten Bewohnenden bereits in die Lincoln-Siedlung gezogen waren. Dies ist auf die Tatsache zurückzuführen, dass erst im November 2018 die zu nutzenden Sammelgaragen fertiggestellt waren.

Darüber hinaus wurde auch ein unbebautes Baufeld als kostenfreier Parkplatz zweckentfremdet. Erst im November 2021 wurde das Baufeld durch den Eigentümer abgesperrt. Im gleichen Zuge wurden entlang der Mahalia-Jackson-Straße und der Lincolnstraße Findlinge gesetzt, um so zu verhindern, dass die privaten Pkws kurz vor dem Endausbau der Straßen den öffentlichen Straßenraum blockieren (siehe Abbildung 70).



Abbildung 70: Platzierung der Findlinge in 2021 (Quelle: Torsten Handke, 2021)

Im November 2022 wurden die letzten Straßenzüge endausgebaut und konnten dann an die Stadt übergeben werden. Aufgrund von Lieferverzögerungen der Beschilderung kann jedoch erst im ersten Quartal 2023 die Parkraumbewirtschaftung offiziell starten. Dies führt zum derzeitigen Zeitpunkt noch dazu, dass weiterhin kostenfrei geparkt werden kann und Zugänge zu den Fuß- und Radwegen durch abgestellte Fahrzeuge blockiert werden. Mit Einführung der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung im gesamten Quartier kann auch die Kontrolle durch das Ordnungsamt erfolgen.

Der Zeitpunkt und die Tatsache, dass weiterhin kostenfreies Parken in der Siedlung möglich war, hat dazu geführt, dass die **Vergabep Praxis** nicht von allen Bewohnerinnen und Bewohnern mit eigenem Fahrzeug genutzt und vereinzelt nicht akzeptiert wurde. Zum einen gab es Vorfälle bei den Sammelgaragen der bauverein AG, wo Stellplätze eingenommen wurden, die nicht vergeben und somit auch keine Stellplatzmieten entrichtet wurden. Zum anderen wurden (von Privatpersonen) Transponder an nicht autorisierte Personen weitergegeben, sodass ein Zugang zur Tiefgarage trotz fehlender Berechtigung erfolgte. Um diesem Problem entgegenzuwirken, wurden Parkkarten für alle Stellplatzmietenden der Stellplätze der bauverein AG verteilt, die im Auto gut einsehbar platziert werden müssen, sodass bei Kontrollen durch den Stellplatzvermietenden eine eindeutige Zuordnung erfolgen kann.

Als einer der häufigsten Kritikpunkte wird von der Bewohnerschaft die **Höhe der Stellplatzmieten** angesehen. Viele Bewohnende erachten diese als überteuert und versuchen, die Stellplatzvergabe bzw. das Anmieten von Stellplätzen sofern möglich noch zu umgehen. Dies erfolgte durch das bereits angesprochene Wildparken in noch nicht bewirtschafteten Straßenabschnitten oder auf noch nicht abgesperrten/

unbebauten Baufeldern, durch die Anmietung eines Stellplatzes außerhalb des Quartiers oder durch das Abstellen der privaten Pkw in der nördlich angrenzenden Noackstraße, in der noch keine Parkraumbewirtschaftung eingeführt ist.

Auch südlich der Siedlung ist ein vermehrtes Parken an der Heidelberger Landstraße (derzeit noch keine Parkraumbewirtschaftung) zu verzeichnen, welches den dortigen Fuß- und Radverkehr einschränkt und die Verkehrssicherheit gefährdet. Generell ist das private Stellplatzangebot in Lincoln bisher jedoch ausreichend (siehe Punkt 2.2.2) und allen Stellplatzmietinteressenten konnte bisher ein Stellplatz zugewiesen werden, wenngleich es nicht immer der Wunschstellplatz ist. Auf besondere Anforderungen kann und wird jedoch im Einzelfall reagiert.

Die **Stellplätze im öffentlichen Straßenraum**, die den Besucherinnen und Besuchern vorbehalten sind, werden als zu wenige und ebenfalls als zu teuer angesehen. Es sind jedoch teilweise noch Erläuterungen erforderlich, dass die Stellplätze im öffentlichen Straßenraum nicht für die Bewohnenden gedacht sind (teurer als Anmietung eines privaten Stellplatzes) und hier auch keine Bewohnerparkausweise zu Verfügung stehen.

Am südlichen Rand der Franklinstraße sind im Rahmen der Parkraumbewirtschaftung weitere Stellplatzmarkierungen vorgenommen worden, um vor allem das illegale Parken auf den Grünflächen zu unterbinden. In diesem Zuge wurde ebenfalls eine Grünfläche vor der Franklinstraße 2 durch das Grünflächenamt abgepollert, da auch diese vorher zum illegalen Wildparken genutzt wurde. Ein Vergleich der Vorher-Nachher-Situation kann Abbildung 71 & Abbildung 72 entnommen werden.



Abbildung 71: Situation Franklinstraße Süd Vorher (Quelle: Wissenschaftsstadt Darmstadt, 2021)



Abbildung 72: Situation Franklinstraße Süd Nachher (Quelle: Wissenschaftsstadt Darmstadt, 2021)

4.3 Mobilitätsmanagement & Beteiligung

Das Mobilitätsmanagement ist neben der **Bereitstellung alternativer Mobilitätsangebote** auch für die **Kommunikations- und Öffentlichkeitsarbeit** sowie für die partizipative **Einbindung der Bewohnenden** zuständig.

Letztere erfolgte nach dem Einzug der ersten Bewohnenden im Rahmen des Arbeitskreises Mobilität. In der ersten **Zuzugswelle 2017** (ca. 200 Personen) sowie vereinzelt auch im weiteren Verlauf wurde bemängelt, dass das Mobilitätskonzept **im Vorfeld nicht ausreichend kommuniziert** worden sei. Hier gab es Stimmen, die erst nach dem Einzug erfahren haben wollen, dass in der Lincoln-Siedlung ein nachhaltiges Mobilitätskonzept erprobt wird. Dies ist u. U. darauf zurückzuführen, dass die Grundpfeiler des Mobilitätskonzeptes im Durchführungsvertrag (mit Einzelheiten) zur Umsetzung des Mobilitätskonzeptes festgehalten wurden, der erst 2017 geschlossen werden konnte. Da die Stellplatzvergabe erst 2018 startete – nach Fertigstellung der Tiefgaragen sowie der Einführung der Parkraumbewirtschaftung im öffentlichen Straßenraum – konnte hier leider nicht der Wohnumzug als förderliches Momentum zur Änderung des Mobilitätsverhaltens genutzt werden.

Abgesehen von der allerersten Bezugswelle konnten die weiteren Bewohnenden im Rahmen der Vermarktungsphasen über das Mobilitätskonzept im Vorfeld ausführlich informiert werden. Zusätzlich wurden **Willkommenstaschen** (siehe Kapitel 3.2) ausgeteilt, die bei Mietvertragsschluss ausgegeben wurden. Ausnahme stellte bisher das Baufeld der GSW dar. Aufgrund von internen Kommunikationsschwierigkeiten konnten die Willkommenstaschen anstatt 2020 erst im vierten Quartal 2022 überreicht werden. Ebenfalls auf interne Kommunikationsschwierigkeiten zurückzuführen ist der Ausfall der **mobillInfo** für das Baufeld der GSW. Da die Briefkästen im Haus und somit nicht zugänglich für Externe platziert sind, gab es zunächst leider keine Möglichkeit, die Broschüre samt Freiguthaben für alternative Mobilitätsangebote auszuteilen. Dies konnte jedoch durch die Ausgabe eines Schlüssels an das Mobilitätsmanagement im 3. Quartal 2022 behoben werden.

Mit der Überarbeitung der Kommunikationsstrategie für das weitere Vorgehen des Mobilitätsmanagements 2020 wurde klar, dass derzeit zu viele parallel laufende Veranstaltungen, Informationsbroschüren und -medien genutzt werden. Für Interessierte ist es somit schwierig, sich umfassend und aktuell über das Mobilitätskonzept und dessen Umsetzungsstand sowie die entsprechenden Mobilitätsangebote zu informieren. Die Beteiligungs- und Kommunikationsstrategie wurde daher in einigen Punkten angepasst. Zum einen wurden der städtische Internetauftritt (www.darmstadt.de/lincoln-mobilitaet) sowie der Internetauftritt der Website www.lincoln-siedlung.de der bauverein AG und der Projektwebsite (www.quartiermobildarmstadt.de) und alle Kommunikationsmaterialien überarbeitet. Hierzu zählt zum einen ein **Flyer**, der über alle Mobilitätsangebote kurz und knapp informiert und **mehrsprachig** (arabisch, türkisch, englisch) herausgegeben wurde, denn 42,2 % (Stand 30.6.22) der derzeitigen Bewohnerschaft besitzen keine deutsche Staatsbürgerschaft. Zum anderen wurden auch die FAQs überarbeitet und in leicht verständlicher Sprache herausgegeben.

Für das Ausfüllen des Fragebogens der wissenschaftlichen Begleitforschung kann (ab der dritten Befragungswelle in 2023) aufgrund des hohen Anteils an nicht-deutschen Bewohnenden auf die Unterstützung des Mobilitätsmanagements und des Quartiersmanagements zurückgegriffen werden.

Zur **Einbindung der Bewohnerschaft** ist festzuhalten, dass der Arbeitskreis Mobilität eher als Informationsveranstaltung statt der gewünschten Beteiligung angesehen wird. Daher wurden 2020 die Beteiligungsformate in zielgruppenspezifische Beteiligungsformate überführt und auch das Wording des AK Mobilität in „MobiTreff“ geändert.

Folgende Zielgruppen wurden im Modifizierungsprozess definiert. Diese wurden (oder werden sofern nicht schon geschehen) im weiteren Verlauf gezielt angesprochen:

1. Hinzuziehende (Zielgruppe 1)
2. Kinder & Jugendliche (Zielgruppe 2)
3. Seniorinnen und Senioren (Zielgruppe 3)
4. Jobwechsel (Zielgruppe 4)
5. Familienzuwachs (Zielgruppe 5)
6. Studienanfänger (Zielgruppe 6)

Die Einbindung der Zielgruppe 1 soll fortlaufend durch die Ausgabe der Willkommens-taschen für alle neuen Bewohnenden gewährleistet werden. Außerdem wird bei neuen Zuzugswellen ein extra MobiTreff veranstaltet, um allen neuen Bewohnenden die Gelegenheit zu geben, das Mobilitätskonzept ausführlich präsentiert und mögliche Fragen beantwortet zu bekommen.

Die Kinder und Jugendlichen in Lincoln werden über das **Schulische Mobilitätsmanagement** sowie über die **Kinderbeteiligung** eingebunden und für eine nachhaltige Mobilität sensibilisiert. Seit Schulstart der Luise-Büchner-Schule 2021 konnte jedes Jahr ein Mobilitäts-Aktionstag durchgeführt werden, 2021 zunächst mit allen neuen Klassen (1-3 Klasse) und 2022 gezielt mit den 3. Klassen.

Die **MobiTour** auf Lincoln, die erstmals 2021 stattfinden konnte, dient einer niederschweligen Beteiligung, die auf die Erfahr- und Erlebbarmachung der verschiedenen multimodalen Mobilitätsangebote abzielt. 2022 wurde die MobiTour leider aufgrund kurzfristiger Absagen von mehreren Mobilitätsdienstleistern abgesagt. Im Rahmen der Nachbarschaftsrunde (sowie in der mobil-Info) sollen weiterhin die aktuellen Informationen zur Mobilität auf Lincoln an die Bewohnerschaft herangetragen werden.

5. Finanzierungskonzept

Seit dem Bezug der ersten Bewohnenden 2014 setzt die Lincoln-Siedlung Maßstäbe im Bereich Wohnen und Mobilität. Die ehemalige Siedlung der US-Streitkräfte wird zu einer vielfältigen, kulturell reichhaltigen und ökologisch orientierten Nachbarschaft. Das Finanzierungskonzept zur langfristigen Aufgabenerfüllung des Mobilitätsmanagements wurde 2017 mit Abschluss des Durchführungsvertrages zum Mobilitätsmanagement verankert.

Die Umsetzung des innovativen Mobilitätskonzeptes wird durch die enge Zusammenarbeit der Planenden und Mitwirkenden möglich: die Wissenschaftsstadt Darmstadt, das kommunale Verkehrsunternehmen HEAG mobilo GmbH als Betreiberin und die städtischen bzw. privaten Wohnungsbauunternehmen arbeiten bei der Realisierung Hand in Hand. Während der Umsetzungsphase wurde das Projekt durch verschiedene Förderprogramme unterstützt sowie wissenschaftlich begleitet.

Das Kapitel 5 des vorliegenden Berichts gibt einen zusammenfassenden Überblick zum aktuellen Stand und der Entwicklung des Mobilitätsmanagements in der Lincoln-Siedlung aus finanzieller Perspektive. Schwerpunkte sind die finanziellen Rahmenbedingungen, Einnahmen, Ausgaben sowie Finanzierungsstand im Status quo. Das Ziel des Finanzierungskonzeptes ist eine dauerhafte Verstetigung des Mobilitätsmanagements in dem Quartier einschließlich seiner Finanzierung.

5.1 Überblick zur Finanzierung und Entwicklung im Status quo

Das Finanzierungsmodell des Mobilitätskonzeptes und -managements der Lincoln-Siedlung ist durch dauerhafte Regelungen im städtebaulichen Vertrag bzw. im ergänzenden Durchführungsvertrag verankert: zum einen die Umlagefinanzierung über einen **25%-Anteil** der Stellplatz-Mieterlöse (mindestens jedoch **20 EUR (brutto)** je Stellplatz und Monat), zum anderen über die Anschubfinanzierung in Höhe von **400.000 EUR (brutto)**, die jeweils hälftig von Stadt und BVD New Living GmbH & Co. KG getragen wird. Zusätzlich sind Förderprojekte mit Bundesmitteln wichtige Finanzierungsquellen. Etwaige Einnahmen aus der Erbringung von weiteren Mobilitätsangeboten (z.B. Lastenrad-Verleih) können zukünftig ebenfalls zu der Finanzierung des Mobilitätskonzeptes beitragen.

Grundlagen der finanziellen Planung und Anpassung

Die finanziellen Planungen und Annahmen wurden erstmals 2016 aufgestellt. Seitdem werden sie fortlaufend angepasst und aktualisiert.

Für die Planung der **Einnahmen** wurde folgendes Vorgehen gewählt:

- Grundlage sind die Planungen zur Fertigstellung der Wohneinheiten in den verschiedenen Baufeldern der BVD New Living GmbH & Co. KG, des Gemeinnützigen Siedlungswerks Frankfurts (GSW), der Nassauischen Heimstätte und der anderen Eigentümer

- Differenzierung der Fertigstellung neuer Wohnungen nach Quartalen und Jahre für den Hochlauf der Einnahmen
- Zentrale Annahmen:
 - Durchschnittliche Vermietungsquote aller Stellplätze im Bestand 90%
 - Einnahmen von 16,80 EUR netto pro Stellplatz und Monat
 - Szenario Max: Alle Stellplätze werden nachgefragt
 - Szenario Min: Nur 75% werden vermietet

Für die Planung der **Ausgaben** wurde folgendes Vorgehen gewählt:

- Ausweitung Angebote analog Zunahme der Wohneinheiten
 - Personal für Beratung etc.: Steigerung um 10 % bis 20 % im Vergleich zum Vorjahr (Maximalszenario), Ist-Kosten aus Vorjahr (Minimalszenario), Kostensätze HEAG mobilo
 - Mobilitätsdienstleistungen/Fahrzeuge eCarpooling: Ausweitung von 3 auf 5 Fahrzeuge ab 2023, anschließend jährlich ein Fahrzeug zusätzlich (je nach Bedarf und Nachfrage); durch Wechsel der Betreiberschaft bedingte Kostensteigerungen sind mit berücksichtigt
- Bandbreiten für Kosten der aufzubauenden Infrastruktur
 - Technische Infrastruktur (Ladesäulen für Sharing-Angebote, digitale Plattform Stellplatzvergabe)
 - Sonstige Infrastruktur (z. B. Ausstattung Mobilitätszentrale)
- Szenario Min: Langsamere Ausweitung der Angebote, untere Bandbreite der Kosten
- Szenario Max: Schnelle Ausweitung der Angebote, obere Bandbreite der Kosten

5.2 Entwicklung der Einnahmen

2017 entstanden keine wesentlichen Einnahmen aus der Umlagefinanzierung und Vermietung der Stellplätze, da die Parkanlagen noch nicht hergestellt waren. Mit dem Einzug weiterer Bewohnerinnen und Bewohner stiegen die Einnahmen ab Einführung der zentralen Stellplatzvergabe 2018 kontinuierlich an (siehe Abbildung 73).

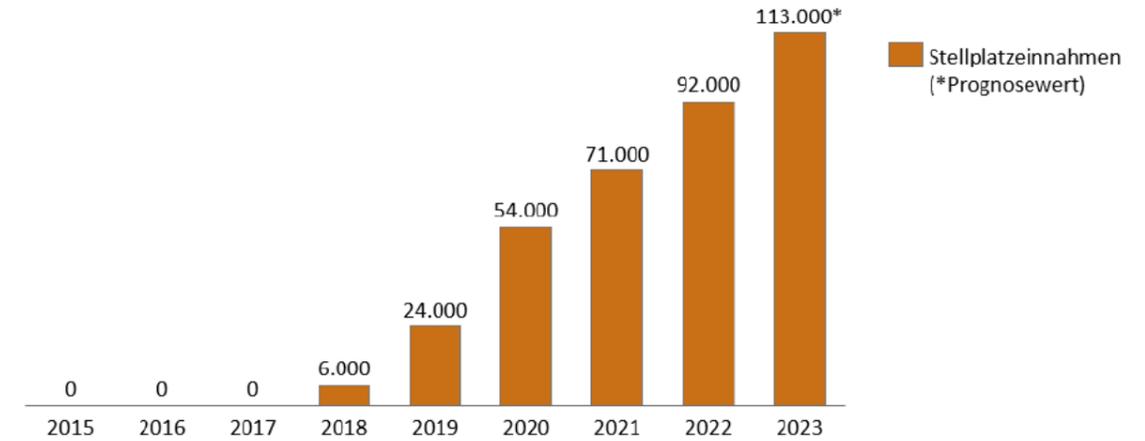


Abbildung 73: Entwicklung der Einnahmen von 2015-2023

Die Einnahmen des Mobilitätsmanagements speisen sich aus der Vermietung der Stellplätze. Sukzessive mit der Vermietung der Baufelder haben sich auch die Stellplatzmieteinnahmen entwickelt. Maßgeblich für die Vermietung waren dabei auch die lokalen Gegebenheiten. Während anfangs in der Siedlung noch Möglichkeiten zum (kostenfreien) Parken im öffentlichen Straßenraum vorhanden waren, sind diese mittlerweile weitestgehend eingeschränkt, sodass die Quartiersgaragen vermehrt genutzt werden (müssen). In den neuen endausgebauten Straßenabschnitten ist die Parkraumbewirtschaftung erst ab Anfang 2023 möglich. Damit stehen dann keine kostenlosen Stellplätze, öffentlich wie privat, mehr zu Verfügung.

5.3 Entwicklung der Ausgaben

Die jährlichen Ausgaben, die dem Mobilitätsmanagement zuzuordnen sind, schwanken im Verlauf der Jahre. Dies ist auf die sukzessive Entwicklung des Quartiers zurückzuführen (siehe Abbildung 74).

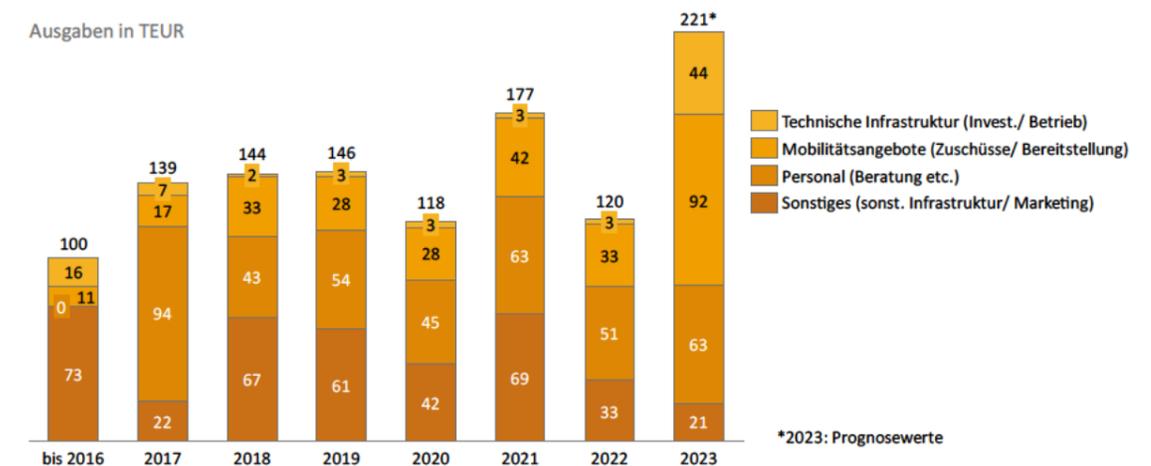


Abbildung 74: Übersicht der jährlichen Ausgaben nach Ausgabenart bis 2023

Die **technische Infrastruktur** wurde zu Beginn hergestellt und der Betrieb verursachte in den Folgejahren vergleichsweise geringe Ausgaben. Unter diesem Punkt sind Ausgaben für Investitionen und Betrieb zusammengefasst, wie z. B. Aufbau der Zählstelle, Bereitstellung und Betrieb der Ladeinfrastruktur für das eCarpooling. Im Jahr 2023 ist die Bereitstellung einer Stellplatzvergabeplattform geplant, weshalb die voraussichtlichen Ausgaben in diesem Jahr höher sind. Möglicherweise können die Kosten für die Vergabeplattform in reduzierter Form für Lincoln angesetzt werden, da diese auch für andere Quartiere genutzt werden soll (z.B. Ludwigshöviertel).

Die **Mobilitätsangebote** wurden mit dem weiteren Bezug des Quartiers kontinuierlich erweitert. Ab 2023 wird es einen Wechsel der Betreiberschaft für das eCarpooling geben. Durch die Neuvergabe ändern sich die Konditionen für das eCarpooling, was sich ab 2023 durch höhere Ausgaben im Bereich Mobilitätsangebote widerspiegelt. Ebenso stehen ab dem Jahr 2023 mehr eCarpooling-Fahrzeuge zur Verfügung, was ebenfalls Auswirkungen auf die Ausgaben hat. Folgende Mobilitätsalternativen wurden bisher aus dem Budget des Mobilitätsmanagements finanziert: eCarpooling, Call-A-Bike, Fahrguthaben HeinerLiner, Fahrguthaben eCarpooling.

Im Bereich **Personal** fielen Ausgaben insbesondere für die konzeptionelle Weiterentwicklung in den Anfangsjahren an. Während des Bezugs des Quartiers ist hierzu ebenso der Beratungsaufwand für die Mobilitätsberatung zu zählen, der zwischenzeitlich durch die Corona-Pandemie wieder heruntergefahren wurde. Dabei werden jedoch nur der Aufwand für Beratungen in Bezug auf die zentrale Stellplatzvergabe sowie der Personalaufwand für die Vergabe selbst abgerechnet. Der MobiCheck kann als Kernaufgabe von HEAG mobilo über den öffentlichen Dienstleistungsauftrag abgerechnet werden.

Die **sonstigen Kosten** spiegeln die punktuelle Einbindung von Dienstleistern zur Weiterentwicklung des Mobilitätsmanagements wider. Beispielsweise sind durch die Neuausschreibung des eCarpoolings im Jahr 2021 und 2022 höhere Kosten für juristische Beratung angefallen.

5.4 Finanzierung und Gesamtbetrachtung

Grundsätzlich wurden die Kosten des Mobilitätsmanagements in der Lincoln-Siedlung auf verschiedene an der Planung und Umsetzung Beteiligte aufgeteilt (bauverein AG, HEAG mobilo, Wissenschaftsstadt Darmstadt). Darüber hinaus stand eine Anschubfinanzierung in Höhe von 400.000 EUR (brutto, 336.000 EUR netto) zur Verfügung, die hälftig zwischen Stadt und BVD new living getätigt wurde. Langfristig soll die Umlagefinanzierung über einen **25%-Anteil** der Stellplatz-Mieterlöse (mindestens jedoch **20 EUR (brutto)** je Stellplatz und Monat die Aufgabenerfüllung des Mobilitätsmanagements sichern. Inwiefern die bisher angefallenen Ausgaben durch die Anschubfinanzierung und die Einnahmen getragen werden, lässt sich in einer kumulierten Betrachtung sehen (siehe Abbildung 75).

Wie in der Planung erwartet waren in der Anlaufphase die Einnahmen im Mobilitätsmanagement nicht kostendeckend. Die Unterdeckung ist jedoch durch die Anschubfinanzierung bis mindestens 2023 abgesichert (siehe Abbildung 75 und Abbildung 76). In der Startphase führte das finanzielle Engagement der beteiligten Partner (bauverein AG, HEAG mobilo) sowie der Stadt und über Fördermittel partiell zu Entlastungen. Verzögerungen beim Ausbau verursachten eine Verschiebung von Investitionen für Angebote und Infrastruktur. Zudem führten diese zu geringeren Einnahmen durch die Umlagefinanzierung aus der Stellplatzvermietung als geplant.

Gesamtübersicht Ausgaben und Finanzierung, Summe 2015 bis einschließlich 2022 kumuliert ¹⁾²⁾

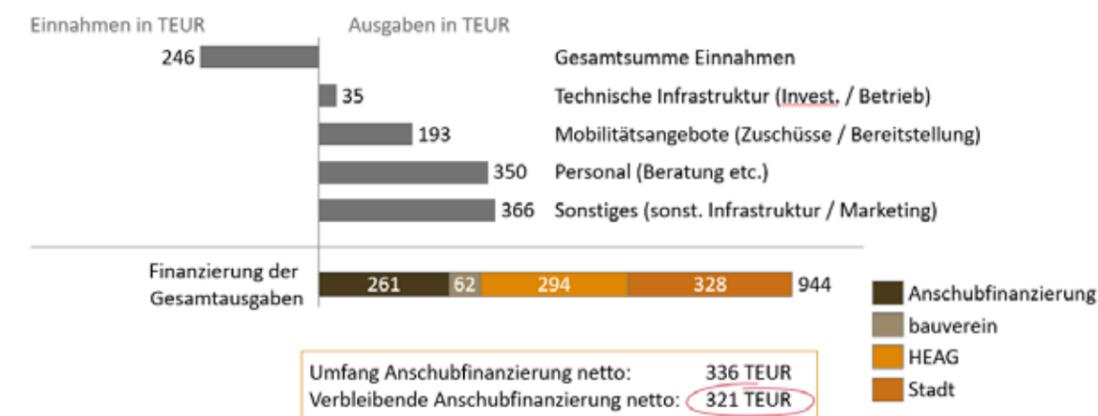


Abbildung 75: Übersicht Einnahmen/ Ausgaben u. Finanzierung, Ist-Werte kumulativ bis 2022

Dabei wurde die Anschubfinanzierung insgesamt über die Jahre bisher nur marginal (15 TEUR) genutzt, da den Ausgaben (in Höhe von 261 TEUR) entsprechende Einnahmen (246 TEUR) aus der Umlagefinanzierung (Stellplatzvermietung) gegenüberstehen.

Neben den genannten Finanzplanungen wurde die Lincoln-Siedlung auch durch verschiedene Förderprogramme und -projekte unterstützt. Hierzu zählen insbesondere:

- NaMoLi - Nachhaltige Mobilität in Lincoln (Laufzeit: 01.01.2020 bis 31.08.2021)
- NaMoLi 2 – Nachhaltige Mobilität Lincoln (Laufzeit 01.09.2023 bis 31.08.2024)
- QuartierMobil 1 (Laufzeit 01.10.2018 bis 31.12.2020)

Durch die finanziellen Mittel aus diesen Fördertöpfen (bspw. für Personalkosten, Kommunikationsmaterialien) konnten Ausgaben gedeckt werden, die ursprünglich für das Mobilitätsmanagement eingeplant waren.

Auch für das folgende Jahr zeigt die gesamte Darstellung der Einnahmen, Ausgaben und Finanzierung, dass die Finanzierung weiterhin gesichert ist (siehe Abbildung 76). Die Prognose der **Einnahmen** ergibt sich aus der derzeitigen und zukünftigen Stellplatzvermietung.

Die prognostizierten Ausgaben für **technische Infrastruktur** beinhalten die Beschaffung der Ladesäulen für das eCarpooling-System sowie die Bereitstellung einer mobilen Informationsplattform. Im Posten **Mobilitätsangebote** sind die verschiedenen Leih-Angebote enthalten (Bikesharing & Carpooling,). Der Punkt **Personal** umfasst im Wesentlichen Mobilitätsberatung und Stellplatzvergabe und unter **Sonstiges** sind die geplanten Ausgaben für Dienstleistungen wie beispielsweise rechtliche Beratung enthalten.

Die Gesamtausgaben werden über die Anschubfinanzierung, über die Stadt, über HEAG mobilo und die Bauverein AG finanziert. Nach der Verrechnung von geplanten Einnahmen und Ausgaben wird im Jahr 2023 von einer verbleibenden Anschubfinanzierung von min. 264 TEUR bis max. 276 TEUR ausgegangen (Abbildung 76).

Die insgesamt gute Auslastung der Quartiersgaragen bildet die Basis für die ausreichende Umlagefinanzierung. Durch die Inanspruchnahme von Förderprojekten sowie das Engagement der Stadt konnten zahlreiche ursprünglich für das Mobilitätsmanagement geplante Ausgaben abgedeckt werden. Ebenso übernimmt die HEAG mobilo Aufgaben, u.a. bei der Mobilitätsberatung, eine große Rolle, was durch eine Anpassung der Betrauung möglich wird und daher den Finanzierungsaufwand für das Mobilitätsmanagement reduziert. Mit der Anschubfinanzierung und dieser Aufgabenteilung ist die finanzielle Stabilität auch für weitere Jahre gesichert.

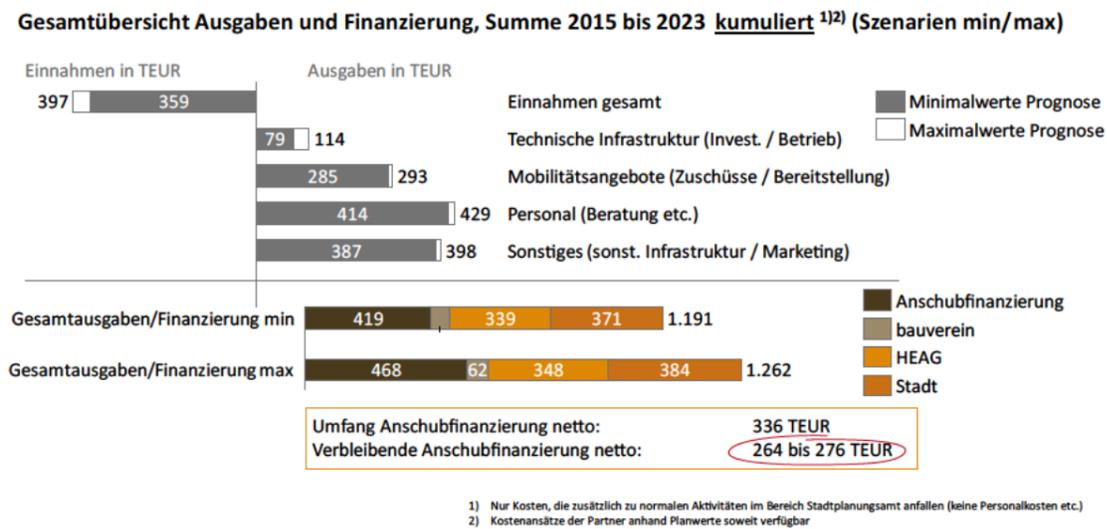


Abbildung 76: Übersicht Einnahmen/ Ausgaben u. Finanzierung, Plan-Werte kumulativ bis 2023 (Szenarien min/max)

5.5 Zusammenfassung

Aus der Entwicklung in Lincoln lassen sich einige zentrale Erkenntnisse und *Lessons-learned* ableiten:

- Die Detailplanung im Vorfeld ist sinnvoll, jedoch sind die Entwicklungen der Angebote in den Entwicklungsstufen nur bedingt planbar und im Wesentlichen von baulicher Entwicklung abhängig
- Die Trennung der Finanzierung in Fixbetrag (Anschubfinanzierung) und laufende Beiträge (Umlage) ist notwendig, um die Angebotsentwicklung in der Anlaufphase vorzufinanzieren
- Die unklare Aufgabenteilung und rechtlichen Rahmenbedingungen im Bereich der Vergaben von Aufträgen an Dienstleister führt tlw. zu Verzögerungen

Das Mobilitätsmanagement in der Lincoln-Siedlung basiert auf einer guten Zusammenarbeit aller Beteiligten.

6. Erkenntnisse der wissenschaftlichen Begleitforschung

6.1 Qualitative Studie

Teilprojekt des Forschungsprojektes Quartier-Mobil

Zur Entwicklung von Handlungsoptionen zur sozial-ökologischen Transformation urbaner Mobilität untersuchte das BMBF-geförderte Forschungsprojekt QuartierMobil (09/2017-12/2020) u. a. in der Lincoln-Siedlung in Darmstadt Persistenzen und Dynamiken im Quartier. Das wissenschaftliche Ziel der Goethe-Universität im Reallabor Lincoln lag darin, das Verständnis der nachfrageseitigen Dynamiken, Präferenzen und Wünsche der Quartiersbewohnenden und -nutzenden eines autoreduzierten Quartiers zu erweitern, um daraus Empfehlungen zur Transformation autoabhängiger Mobilität abzuleiten. Mittels der Einnahme der Bewohnendenperspektive sollte herausgearbeitet werden, welche Gestaltungsmaßnahmen zur Reduzierung autoabhängiger Mobilität und zur Förderung autounabhängiger Mobilität führen können. Die sozialwissenschaftliche Forschung fokussierte dafür die praktische Umsetzung des autoreduzierten Mobilitätskonzeptes der Lincoln-Siedlung und verglich die Planungsideale autoreduzierten Wohnens mit der gelebten Realität der ansässigen Wohnbevölkerung. Die nachfolgende Darstellung stützt sich auf eine Auswahl bereits publizierter Ergebnisse in Selzer (2021; 2022), Selzer und Lanzendorf (2019; 2022), Selzer et al. (2022) und Samaan et al. (2020).

Um zunächst die Vision des Mobilitätskonzeptes der Lincoln-Siedlung zu ergründen, wurden 2018 qualitative Interviews mit Expertinnen und Experten mit verschiedenen an Planung und Umsetzung Beteiligten geführt (Selzer und Lanzendorf 2019). Die darin identifizierten Vorstellungen und Erwartungen an die Entwicklung und Umsetzung des autoreduzierten Quartierskonzeptes spiegeln gewisse Uneinigheiten über dessen Erfolg wider. Obwohl sich die Beteiligten über die Notwendigkeit einer Mobilitätswende einig sind, gibt es unterschiedliche Vorstellungen über die Ausgestaltung des Weges dorthin. Die Erwartung einiger an eine möglichst auto-unabhängige Mobilität oder ein freiwilliges autofreies Leben in Lincoln wird von anderen als Utopie angesehen. Somit ist das autoreduzierte Mobilitätskonzept für die einen ein klares Vorbild für künftige Stadt- und Verkehrsentwicklungen in Darmstadt und andernorts, wohingegen die anderen mit einer Diskrepanz zwischen der Planungsvision und der gelebten Realität und damit dem Misserfolg der autoreduzierenden Maßnahmen rechnen.

Aufbauend auf diesen Erkenntnissen folgten 2019 qualitative Interviews mit einer Auswahl an Lincoln-Bewohnenden, um die gelebte Realität des autoreduzierten Mobilitätskonzeptes zu erforschen (Selzer und Lanzendorf 2022), woran anschließend dessen Verhältnis zur Planungsvision (i) autounabhängiger Mobilität, (ii) autofreies Leben und (iii) regulierten Parkens in Lincoln beleuchtet werden konnte (Selzer 2021, 2022).

Einerseits bestätigen die Ergebnisse die Hoffnungen der interviewten Akteurinnen und Akteure nach einem positiven Einfluss der Gestaltungsmaßnahmen zur Stärkung umweltverträglicher Mobilität der neuen Quartiersbewohnenden. Die Ergebnisse zeigen, dass das autoreduzierte Mobilitätskonzept zur Stabilisierung und Förderung autounabhängiger Mobilität beiträgt, womit das Potenzial der Lincoln-Siedlung für eine Transformation autoabhängiger Mobilität sichtbar wird. Da einige Bewohnende bereits ohne Auto im Privatbesitz in die Lincoln-Siedlung eingezogen und die meisten Bewohnenden im Alltag überwiegend autounabhängig mobil sind, bestätigen die Ergebnisse sowohl den abnehmenden Trend der Bedeutung des Autos als auch die zu beobachtende Tendenz zum autofreien Leben im urbanen Raum. Einige bringen diese Einstellungen und Mobilitätsmuster zwar schon mit ihrem Einzug in die Lincoln-Siedlung mit, andere allerdings ermutigen das soziale Umfeld sowie die bereitgestellten Mobilitätsalternativen zum (eigenen) Pkw, den (privaten) Pkw häufiger stehen zu lassen und stattdessen die Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu nutzen. Aufgrund der Stellplatzreduzierung und -bepreisung sowie der alternativen Mobilitätsangebote und damit der Erreichbarkeit vieler täglicher Ziele ohne Auto kommt es entsprechend der Planungsvision mit dem Einzug in die Lincoln-Siedlung auch zur Abschaffung des Zweitwagens im Haushalt. Selbst stärker autoorientierte Personen motiviert der räumlich-infrastrukturelle und soziale Kontext der Lincoln-Siedlung, über die regelmäßige Nutzung ihres privaten Pkw nachzudenken. Darüber hinaus erhöhte sich mit der Eröffnung der Quartiersgaragen sowie dem Start der Parkraumbewirtschaftung die Anmeldebereitschaft zur zentralen Stellplatzvergabe.

Andererseits offenbart das Verhältnis zwischen Planungsvision und gelebter Realität ebenfalls Grenzen des Mobilitätskonzeptes, womit die Arbeit auch die Zweifel an der Förderung eines autofreien Lebens sowie der Akzeptanz des reduzierten Parkens im Wohnumfeld bestätigt. Obwohl der Großteil der Bewohnenden der Autoreduzierung und der Nutzung alternativer Verkehrsmittel offen gegenübersteht, sind Bedenken bezüglich eines autofreien Lebens beständig. Der größte feststellbare Unterschied zwischen Planungsideal und gelebter Praxis besteht also beim Thema Autobesitz und Parken. Nur die wenigsten Haushalte schaffen mit dem Einzug in die Lincoln-Siedlung ihre(n) private(n) Pkw ab, weil sie ihn/sie nach eigenen Angaben entweder für (i) Freizeitfahrten in vorstädtische und ländliche Regionen, (ii) Arbeitswege (über die Stadtgrenze Darmstadts hinaus), (iii) Einkaufsfahrten und/oder (iv) zur Vereinbarung von Familie und Beruf benötigen. Auch die unvollendete Quartiersentwicklung erhöht den Mobilitätsaufwand und wird als Grund für die Autonutzung genannt. Einige wenige beharren zudem weiterhin auf einem Zweitwagen im Haushalt und äußern sich skeptisch gegenüber der Autoreduzierung und Stellplatzbepreisung in Lincoln. Folglich zeigen die Ergebnisse auch, dass den Parkregularien (noch) ausgewichen wird, indem der Pkw regelwidrig im Quartier (möglich aufgrund der Baustellensituation) oder auf kostenfreien Stellplätzen am Arbeitsort bzw. günstigeren Stellplätzen außerhalb des Quartiers abgestellt wird. Da die Parkregularien in Lincoln von der bekannten Norm abweichen – die zudem in den umliegenden Stadtteilen noch gilt – erfahren sie bisher (noch) eine geringe Akzeptanz und bleiben die am kontroversesten diskutierten Aspekte des Mobilitätskonzeptes der Lincoln-Siedlung.

Zusammenfassend zeigt die Studie, dass das autoreduzierte Konzept der Lincoln-Siedlung als Vorbild für einen Mobilitätswandel gesehen werden kann. Die identifizierten Mobilitätsveränderungen nach dem Einzug ins Quartier bestätigen das Potenzial des autoreduzierten Mobilitätskonzeptes, die Bewohnenden dazu anzuregen, über ihre autozentrierten Gewohnheiten nachzudenken und stärker als noch am vorherigen Wohnort alternative Mobilitätsangebote statt des privaten oder geteilten Pkw zu nutzen. Darüber hinaus stabilisieren die räumlich-infrastrukturellen und sozialen Rahmenbedingungen in Lincoln und in Darmstadt die Entscheidung auto-unabhängig mobil zu sein bzw. autofrei zu leben. Die Umverteilung des öffentlichen Raumes zugunsten der Aufenthalts- und Lebensqualität erfährt eine größere Akzeptanz als von den an Planung und Umsetzung beteiligten Akteurinnen und Akteuren erwartet. Sowohl die skeptischeren Akteurinnen und Akteure als auch die Bewohnenden sehen das Mobilitätskonzept trotzdem als zukunftsweisend an. Wichtig scheint aber zu sein, die in Lincoln angestoßene Transformation zu begleiten und dabei gemeinsam mit den Grundstückseigentümerinnen und -eigentümern und den Bewohnenden einzelne Konzeptbausteine bei Bedarf anzupassen. Zudem sollten für eine gesamtgesellschaftliche Abkehr vom Automobil solche Mobilitätskonzepte nicht als Insellösungen bestehen, sondern gesamtstädtisch und überregional ausgeweitet werden. Eine konsequente Mobilitätswende benötigt also zum einen eine integrierte Stadt- und Verkehrsplanung über die Quartiersgrenze hinaus. Zur stärkeren Akzeptanz der Pkw-restriktiven Maßnahmen bedarf es zum anderen einer stetigen Bewusstseinsbildung und Sensibilisierung der planenden und entscheidenden Institutionen sowie der später ansässigen Wohnbevölkerung, wozu autoreduzierte Pilotprojekte wie die Lincoln-Siedlung und deren bereits autofrei lebende Bewohnerschaft einen großen Beitrag leisten können.

Aus den Ergebnissen wurden verschiedene planungspraktische Implikationen abgeleitet, die im Folgenden ebenfalls auszugsweise zusammengefasst werden (Samaan et al. 2020; Selzer 2022; Selzer et al. 2022). Bei der Entwicklung eines Neubaugebietes ist zu bedenken, dass die Bereitstellung des alternativen Mobilitätsangebotes zum privaten Pkw bereits mit Quartiersbezug in einer entsprechenden Qualität und Vielfalt erfolgen sollte. Dem ÖPNV-Anschluss kommt dabei eine besondere Rolle zu. Auch die Verfügbarkeit weiterer Mobilitätsausstattungen (z. B. Fahrradreparaturmöglichkeiten, Fahrradanhänger/Shopping-Trolleys etc. zum Ausleihen) kann zur Förderung autounabhängiger Mobilität beitragen. Ebenso sollte die Reduzierung, Bündelung und Bewirtschaftung der Pkw-Stellplätze direkt mit dem Quartiersmarketing kommuniziert und ab dem Quartiersbezug konsequent umgesetzt werden. Damit erhöht sich nicht nur die Akzeptanz, sondern die positiven Auswirkungen der Autoreduzierung sind im Wohnumfeld auch früher wahrnehmbar. Voraussetzung dafür ist, dass die Quartiersstraßen direkt in städtischer Hand sind. Eine stadtweite Ausweitung der Pull- und Push-Maßnahmen ist äußerst empfehlenswert, da nicht nur die räumliche und infrastrukturelle Ausstattung des Wohnortes als Startpunkt alltäglicher Wege, sondern auch die Rahmenbedingungen des Zielortes die Mobilität beeinflussen.

Zur Akzeptanzsteigerung der Push-Maßnahmen sind deren Kombination mit vielfältigen Pull-Maßnahmen sowie der partizipative Einbezug der ansässigen Wohnbevölkerung an dessen Ausgestaltung sowie einer möglichen Anpassung einzelner Konzeptbausteine besonders wichtig. Bei der Partizipation (z. B. Mobi-Treff) ist auf ein ergebnisoffenes Resultat zu achten, damit das Konzept von der Wohnbevölkerung gelebt wird. Die Nutzung der Mobilitätsalternativen zum privaten Pkw kann durch finanzielle Anreize (z. B. eCarpooling „mein lincolnmobil) sowie eine Beratung (z. B. Mobi-Check) und Begleitung bei erstmaliger Anwendung (z. B. Mobi-Tour) gesteigert werden.

Damit diese Maßnahmen auf lokaler Ebene umgesetzt und ausgeweitet werden können, bedarf es weiterer Anpassungen übergeordneter Gesetze und Verordnung, die den Autobesitz sowie das Parken aktuell weiterhin bevorzugen. Die Umsetzung einiger Konzeptbausteine zur Autoreduzierung in Lincoln weicht von bis dato Bekanntem ab, was zum Teil konfliktreiche Diskussionen zur Folge hatte. Dies verdeutlicht die Wichtigkeit (i) eines ausreichenden Personalstandes im Verwaltungsapparat, (ii) einer stetigen Kommunikation und Abstimmung zwischen allen Projektbeteiligten (z. B. Mobilitätsbeirat Lincoln-Siedlung) sowie (iii) der Entwicklung eines gemeinsamen Ziels für die erfolgreiche Umsetzung des Mobilitätskonzeptes. Darüber hinaus unterstützt die Rahmung als Reallabor das Experimentieren in Lincoln sowie den Transfer erfolgreicher Maßnahmen auf weitere Stadtteile Darmstadts. Zuletzt bietet es einen Teil der nötigen finanziellen Mittel zur Erreichung des Ziels der Mobilitätswende.

6.2 Quantitative Studie – Ergebnisse aus NaMoLi 1

Ziele des Projekts

Das Ziel des BMBF-geförderten Projekts NaMoLi 1 (01-12/2020) bestand (i) in der Evaluation der Bewertung der Lincoln-Siedlung aus der Sicht der neu hinzugezogenen Bewohnenden und (ii) in der Analyse von Veränderungen im Mobilitätsverhalten im Kontext des Wohnumzuges. Hinsichtlich des ersten Projektziels lag ein Schwerpunkt auf dem Parkraummanagement, das den privaten PKW-Besitz indirekt beschränkt. Der verringerte Stellplatzschlüssel von 0,65 Parkplätzen pro Wohneinheit und die Vergabe des gesamten Parkraums nach sozialen Kriterien weisen einen hohen Modellcharakter auf, sodass die Sichtweisen der betroffenen Bewohnenden Hinweise für die Implementierung ähnlicher Konzepte liefern können.

Der Analyse des zweiten Ziels kommt zugute, dass die Konversion der Lincoln-Siedlung in ein Wohngebiet nach wie vor andauert und der Einzug der Bewohnenden noch nicht lange zurückliegt. Es bietet sich an, in diesem Kontext verschiedene Fragestellungen zum Zusammenhang zwischen Wohnumzügen und einer Veränderung des Mobilitätsverhaltens zu untersuchen. Fokus der Untersuchung ist das Wechselspiel zwischen Verkehrsmittelnutzung, gebauter Umwelt sowie persönlichen Einstellungen zu Mobilität und Wohnstandortpräferenzen.

Die nachfolgende Darstellung stützt sich auf eine Auswahl von bereits publizierten Ergebnissen (Klein et al. 2021) und solchen, deren Publikation in Fachzeitschriften aktuell geplant ist (Klein und Lanzendorf, in Begutachtung).

Methodisches Vorgehen

Die Goethe-Universität führte im Zeitraum von Ende Februar bis Anfang März 2020 eine quantitativ-standardisierte Befragung aller volljährigen Bewohnenden in der Lincoln-Siedlung durch. Von den insgesamt 1140 verteilten Fragebögen wurden 162 zurück an die Goethe-Universität versandt. Bei einer Informationsveranstaltung in der Lincoln-Siedlung im Januar 2020 konnten zudem weitere vier Bewohnende persönlich befragt werden, sodass sich eine Stichprobengröße von 166 ergibt. Inhaltlich gliedert sich der Fragebogen in fünf Abschnitte: (1) Fragen zum Umzug und zur Wohnstandortwahl, (2) Fragen zu aktueller Verkehrsmittelnutzung und -besitz, (3) Einstellungsfragen zu Themen wie der Zufriedenheit mit dem Arbeitsweg, verschiedenen Verkehrsmitteln oder den Mobilitätsangeboten in der Lincoln-Siedlung, (4) Fragen zu Verkehrsmittelnutzung und -besitz zum Zeitpunkt vor dem Umzug sowie (5) Angaben zur Soziodemographie.

Ergebnisse

Bewertung der Lincoln-Siedlung

Das Vorhaben, den ruhenden Verkehr im öffentlichen Raum zu verringern, stößt insgesamt auf Zustimmung unter den befragten Personen. So sind fast 60 % der 166 Befragten der Meinung, dass der öffentliche Raum nicht selbstverständlich als Parkraum dienen sollte. Mehr als die Hälfte kann sich eine Ausweitung des Stellplatzkonzepts auf die Gesamtstadt mindestens teilweise vorstellen. Allerdings sind auch ablehnende Einstellungen auszumachen. So finden rund 45 % der Befragten, dass die Anzahl der Parkplätze in Lincoln nicht ausreicht und fast genauso viele halten es für denkbar, dass das Parkplatzangebot zu Konflikten unter den Autobesitzenden führen kann. 60 % glauben zudem, dass das reduzierte Stellplatzangebot nicht dazu beitrage, dass die Bewohnenden tatsächlich weniger Auto fahren (siehe Abbildung 77).

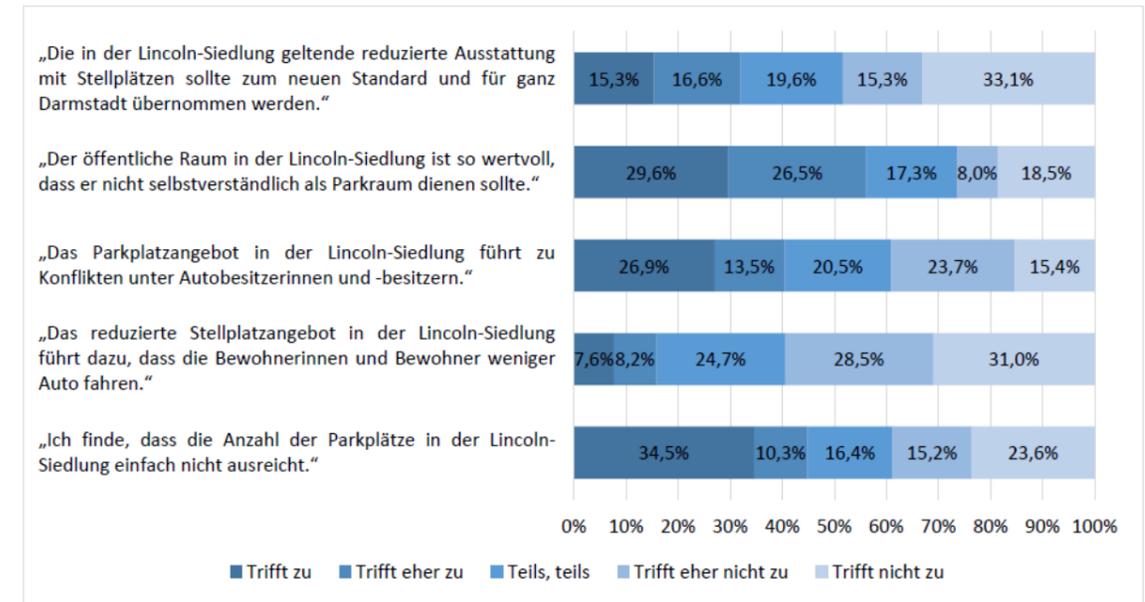


Abbildung 77: Bewertung des Parkraummanagement (Quelle: Klein 2020, N=166)

Die Bevölkerung von Lincoln nimmt wahr, dass im Rahmen des Mobilitätskonzepts besonderer Wert auf geteilte Mobilitätsangebote gelegt wurde und dass dies eine Besonderheit der Siedlung darstellt. Zwei Drittel der Befragten halten die Sharing-Angebote (E-Carpooling, Carsharing, Leihfahräder, Leih-Lastenräder) für ein Alleinstellungsmerkmal der Lincoln-Siedlung. Allerdings hält es nur ein Fünftel der befragten Personen für möglich, dass durch das Sharing-Angebot die Pkw-Nutzung sinkt; nur etwa jede zehnte Person sieht eine positive Auswirkung auf das nachbarschaftliche Klima in Lincoln (siehe Abbildung 78).

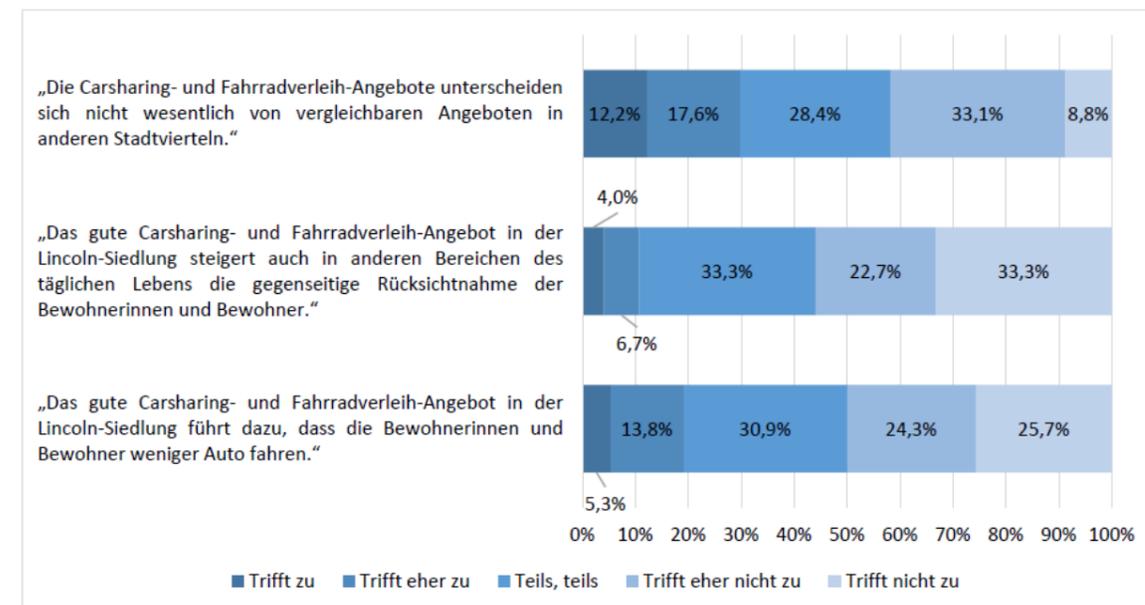


Abbildung 78: Bewertung der Sharing-Angebote (Quelle: Klein 2020, N166)

Im Allgemeinen erkennen die Bewohnenden an, dass Lincoln im Hinblick auf nachhaltige, multimodale Mobilität eine Besonderheit darstellt. Für die meisten Befragten erhöht das Mobilitätskonzept zumindest teilweise die Attraktivität von Lincoln als Wohnstandort, während rund 40 % der befragten Personen den Vorbildcharakter der Siedlung herausheben. Unsicherheiten bestehen indes bei der Abschätzung der Wirkungen des Konzepts. Dass damit eine effektiv klimaschonende Fortbewegung gesichert ist, wird zumindest teilweise in Zweifel gezogen. Ein Drittel der Befragten stimmt der Aussage zu, dass sie als Bewohnende der Lincoln-Siedlung aufgrund des Mobilitätskonzepts weniger klimaschädliche Abgase ausstoßen als durchschnittliche Bürgerinnen und Bürger. Rund ein Viertel ist der Meinung, dass das Mobilitätskonzept dazu beitrage, dass die Bewohnenden von Lincoln das Auto seltener nutzen als die Bewohnenden anderer Stadtteile (siehe Abbildung 79).

Die Aussage, dass sich in Lincoln mehr Menschen im öffentlichen Raum aufhalten als in anderen Stadtvierteln, erhält eine Zustimmungsrate von nur zehn Prozent. Immerhin ein Drittel der Befragten findet es zutreffend, dass in Lincoln mehr Kinder auf den Straßen und Plätzen spielen als in anderen Stadtvierteln. Allerdings glaubt eine Mehrheit von 80 % der Befragten nicht, dass das Mobilitätskonzept in Lincoln zur Entstehung von Konflikten zwischen Autobesitzenden und Menschen ohne Auto führe (siehe Abbildung 79). Diese Ergebnisse sind jedoch immer im Kontext der andauernden Entwicklungsprozesse in der Siedlung zu sehen. Die zum Befragungszeitpunkt Anfang 2020 zahlreich vorhandenen Baustellen dürften die Wahrnehmung des öffentlichen Raumes seitens der Bewohnenden maßgeblich geprägt haben (Klein et al. 2021).

Verhaltensänderung mit dem Umzug

Ein Vergleich von Nutzung und Besitz verschiedener Verkehrsmittel bzw. Mobilitätsoptionen vor und nach dem Umzug in die Lincoln-Siedlung unterstreicht die Wirksamkeit des siedlungseigenen Mobilitätskonzepts. Besitz und Nutzung privater Pkw gehen statistisch signifikant zurück (siehe Abbildung 80). Analog zu den qualitativen Ergebnissen zeigt auch die quantitative Studie, dass es sich überwiegend um Zweit- bzw. Drittwagen handelt, die im Rahmen des Umzugsereignisses abgeschafft werden. Auf der Gegenseite steigt die Nutzung fast aller multimodalen Alternativen an. Für die Nutzung des ÖPNV und der Carsharing-Angebote in Lincoln sind diese Veränderungen statistisch signifikant, während es sich bei der ansteigenden Nutzung von privaten und Leihfahrrädern um Tendenzen handelt. Eine Ausnahme bildet der Fußverkehr, der unter den nach Lincoln gezogenen Befragten eine leicht sinkende Tendenz erfährt. Der Besitz von ÖPNV-Zeitkarten bleibt unverändert (Klein et al. 2021).

Veränderungen im Pkw-Besitz mit dem Umzug in die Lincoln-Siedlung, Befragung 2020, n = 166

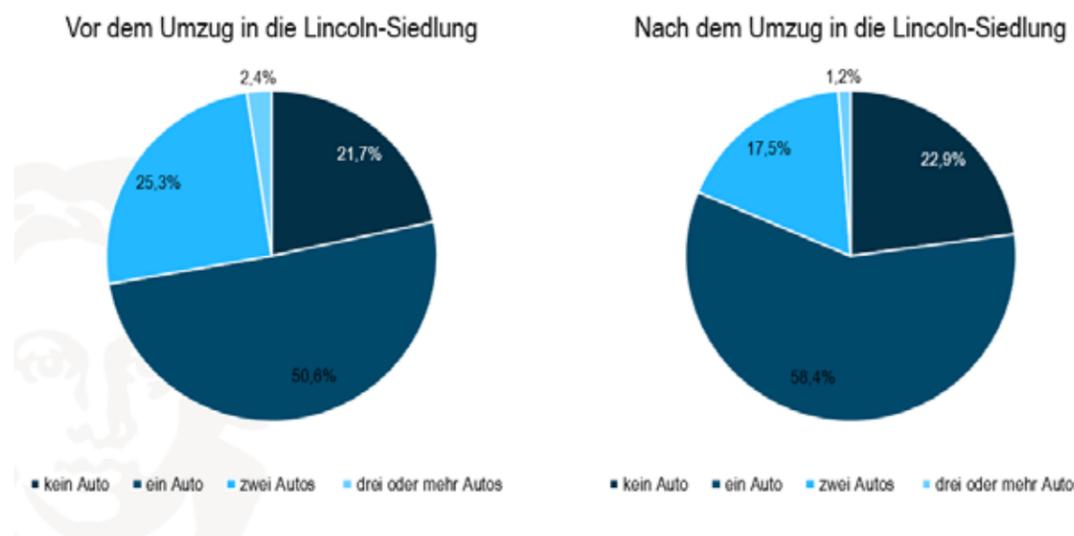


Abbildung 80: Veränderungen im Pkw-Besitz mit dem Umzug in die Lincoln-Siedlung (Klein 2020, N=166)

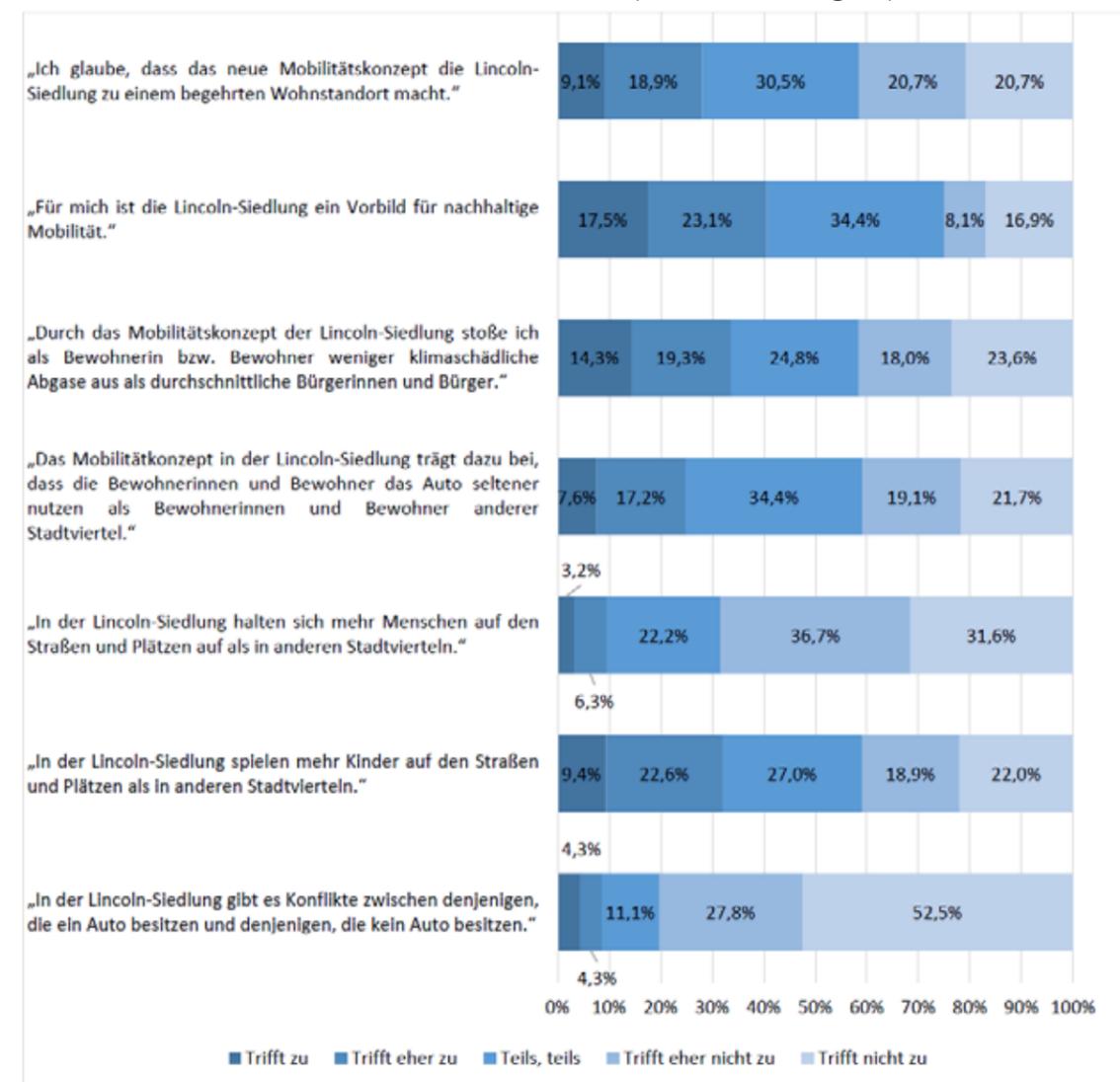


Abbildung 79: Bewertung der Lincoln-Siedlung (Quelle: M. Klein 2020, N=166)

Hinsichtlich der Qualität und Nutzbarkeit des öffentlichen Raumes bestehen ebenfalls Zweifel.

Einflussfaktoren auf die Verhaltensänderung

Um zu verstehen, welche Prozesse und Faktoren im Rahmen des Umzugsereignisses zu einer Verhaltensänderung beitragen, wurden die Einflüsse von gebauter Umwelt, mobilitätsbezogenen Einstellungen, der Bewertung von Lincoln als Wohnstandort sowie Soziodemographie untersucht (Klein und Lanzendorf, in Begutachtung).

Die Analyse zeigt, dass die Pendeldistanz der Faktor der baulichen Umwelt ist, welcher den stärksten Einfluss auf die Verkehrsmittelnutzung hat. Eine kürzere Entfernung zwischen Wohnort und Arbeitsplatz führt zu einer geringeren Nutzung von Auto und Fahrrad. Überraschenderweise steigt mit zunehmender Pendeldistanz auch die Nutzung des privaten Fahrrads, wenn auch in geringerem Maße. Darüber hinaus erhöhen Personen, die von innerhalb Darmstadts nach Lincoln gezogen sind, ihre Fahrradnutzung und das Zufußgehen seltener als solche, die zuletzt außerhalb des Stadtgebiets wohnten. Die Wahrnehmung der Siedlung als Wohnstandort hat nur einen begrenzten Einfluss auf die Änderung des Mobilitätsverhaltens. Lediglich Personen mit einer positiven Einstellung zur Stellplatzsatzung in Lincoln verringern ihre Auto-nutzung.

Bezüglich der verkehrsmittelbezogenen Einstellungen erhöhen die Autounabhängigkeit und eine Affinität zum Radfahren die Nutzung aktiver Verkehrsmittel wie Rad- und Fußverkehr. Personen, die gerne zu Fuß gehen, haben eine geringere Fahrradnutzung.

Was schließlich die soziodemografischen Variablen betrifft, so ist es bei jüngeren Bewohnenden unwahrscheinlicher, dass sie bei einem Umzug nach Lincoln ihre Auto-nutzung reduzieren. Wenn man jung ist und nur über begrenzte finanzielle Mittel verfügt, steigt die Wahrscheinlichkeit der Nutzung von Leihfahrrädern, während Personen mit Kindern unter vierzehn Jahren nach dem Umzug nach Lincoln eher auf öffentliche Verkehrsmittel zurückgreifen.

6.3 Fazit aus beiden Forschungsprojekten

Die qualitative Begleitforschung im Rahmen des Projektes QuartierMobil bot einen tiefergehenden Blick auf die Implementierung des autoreduzierten Mobilitäts-konzeptes in Lincoln und zeigte dabei, welche Hürden zu bewältigen sind und inwiefern neue Dynamiken und Prozesse entstehen, die eine nachhaltige Stadt- und Verkehrsentwicklung behindern oder begünstigen. Es zeigten sich einerseits erste Anzeichen für Veränderungen der autoabhängigen Mobilität im Sinne einer reduzierten Autonutzung nach dem Einzug in die Lincoln-Siedlung. Andererseits bestätigte die Arbeit den konflikthaften Charakter der Themen Autoabschaffung und Parken. Neben der Identifizierung von Dynamiken im Planungs- und Umsetzungsprozess eines auto-reduzierten Quartiers sowie des autoabhängigen Mobilitätsverhaltens der Bewohnenden offenbarte die qualitative Studie in Lincoln also auch Persistenzen in der Raum- und Infrastruktur sowie in den Köpfen und Praktiken der planenden und entscheidenden Institutionen sowie der ansässigen Wohnbevölkerung.

In der quantitativen Haushaltsbefragung im Rahmen des Projektes NaMoLi 1 bestätigten sich diese Eindrücke hinsichtlich des parallelen Auftretens von Dynamiken und Persistenzen. Auf der einen Seite existiert eine spürbare Kopplung der Verkehrs-mittelnutzung an das Mobilitätsverhalten vor dem Umzug, andererseits zeigt der planerische Versuch, das Mobilitätsverhalten mittels der gebauten Umwelt und der Angebote vor Ort in eine autounabhängige Richtung zu lenken, erste Ergebnisse. So sinken Autobesitz und -nutzung mit dem Umzug in die autoreduziert geplante Siedlung spürbar, während die Alternativen, mit Ausnahme des Fußverkehrs, einen Nutzungszuwachs erfahren. Hinsichtlich der Einflussfaktoren zeigt sich, dass die gebaute Umwelt, in die die Bewohnenden mit dem Umzug eintreten, sich insbesondere günstig auf die Reduktion autoabhängiger Mobilität auswirkt. Rad- und Fußverkehr werden dagegen eher durch die mitgebrachten mobilitätsbezogenen Einstellungen der Lincoln-Bewohnerschaft gestärkt, was als Hinweis auf Residential Self-Selection, also die Auswahl eines Wohnstandortes anhand individueller Mobilitäts-präferenzen, gedeutet werden kann. Dass die autoreduzierte Planung des Wohn-standorts Lincoln ein ausschlaggebendes Motiv der Wohnstandortwahl war, zeigte sich ebenfalls in den Bewohnendeninterviews.

Bei der Bewertung der Lincoln-Siedlung sind die Befragten mit der Verteilung des öffentlichen Raumes sowie der bewusst gering gehaltenen Anzahl an Parkplätzen zufrieden, dennoch glaubt nur eine Minderheit an die Wirksamkeit der Maßnahmen, wenn es um die Reduktion des Autoverkehrs geht. Ähnlich verhält es sich bei den Sharing-Angeboten. Es wird allgemein anerkannt, dass diese eine Besonderheit der Siedlung darstellen, einen direkten Einfluss auf die Häufigkeit der Pkw-Nutzung oder den mobilitätsbezogenen Ausstoß von klimaschädlichen Abgasen sehen die Befragten jedoch nicht. Des Weiteren gilt Lincoln für etwa 40 % der Befragten als Vorbild für nachhaltige Mobilität, während rund ein Viertel denkt, dass das Mobilitätskonzept zur Beliebtheit als Wohnstandort beiträgt. Bemängelt werden die bisher eher wenig spürbaren Auswirkungen auf die Umweltfreundlichkeit des Mobilitätsverhaltens oder die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. Letztgenannte ist jedoch im Kontext der andauernden Quartiersentwicklung und der damit verbundenen Baustellen zu bewerten.

Aus den kombinierten Ergebnissen der beiden Untersuchungen lassen sich praktische Schlussfolgerungen ziehen. Auf struktureller Ebene bedarf es einer funktionellen Nutzungsmischung im Quartier (Wohnraum und Nahversorgung, ggf. öffentliche Einrichtungen etc.) sowie einer Veränderung des urbanen Raumes jenseits der Quartiersgrenzen. Damit die Bewohnenden weitgehend multimodal leben können, darf Lincoln keine autoreduzierte Insel in einer ansonsten vergleichsweise autogerechten Stadt bleiben. Personen- bzw. auf die Bewohnenden bezogene Implikationen bestehen in einer Fortführung bzw. im Ausbau von Beteiligungsformaten und der Schaffung eines noch größeren multimodalen Angebots vor Ort. Zudem sollten die zum Befragungszeitpunkt aufgrund des unvollständigen Baufortschritts noch nicht klar erlebbaren Vorteile des autoreduzierten Wohnens deutlich kommuniziert werden. Dabei kann auf Übergangslösungen und Zwischennutzungskonzepte zurückgegriffen werden, mit denen etwa Brachflächen temporär für die Bewohnenden nutzbar gemacht werden.

Es hat sich gezeigt, dass das Mobilitätskonzept zweierlei zu leisten vermag: erstens beeinflusst es die Verkehrsmittelnutzung (und hier insbesondere die Pkw-Nutzung) teilweise unabhängig von den verkehrsmittelbezogenen Einstellungen der Befragten. Der räumliche und soziale Kontext konnte selbst autoorientierte Bewohnende zu einer Verringerung der Pkw-Mobilität bewegen. Zweitens greift das Konzept auch bestehendes multimodales Mobilitätsverhalten auf und wirkt unterstützend für diejenigen, die nach einem Wohnstandort zur Beibehaltung ihrer autonomen Lebensweise gesucht haben.

7. Schlussfolgerungen & Fazit

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass in der Planungs- und Umsetzungsphase sowohl hemmende als auch förderliche Faktoren Einfluss auf die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes hatten. Nachfolgend werden die gelungenen Faktoren in Lincoln, wie auch jene die zu wenig bzw. nicht berücksichtigt wurden, zusammengefasst. Für die Umsetzung von Mobilitätskonzepten in weiteren Entwicklungsprojekten bzw. Neubauquartieren (z. B. Ludwigshöhviertel) sollten diese Punkte aufgegriffen werden, um das Mobilitätskonzept in ggf. modifizierter Form zu etablieren.

Zunächst ist es hilfreich, eine oder mehrere **Schlüsselpersonen** in den Institutionen und Unternehmen zu benennen, sodass der Prozess von Beginn an durch diese Personen begleitet und vorangetrieben wird. Schlüsselpersonen sind wichtige Multiplikatorinnen und Multiplikatoren, die den Prozess langfristig vorantreiben und kritische Stimmen überzeugen. Immer wieder zeigt sich, dass eine Fixierung auf den privaten Pkw auch bei den verschiedenen am Planungsprozess beteiligten Personen besteht, die durch geeignete Sensibilisierungsmaßnahmen für eine nachhaltige Mobilität überzeugt werden müssen.

Um die Erfordernisse integrierter Stadtentwicklung in ausreichendem Maße zu beachten, sollte entsprechend auch die **Organisation der Stadtverwaltung** eingerichtet oder angepasst sein. Das bedeutet insbesondere, die bisher in vielen Städten auf verschiedene Dezernate und Ämter verteilten Zuständigkeiten bzw. Kompetenzen für die Stadt- und Verkehrsplanung in einer institutionellen Einheit zu bündeln. Dies würde auch eine effiziente Steuerung und Zielkontrolle größerer Stadtentwicklungsprojekte durch die städtische Verwaltung erleichtern.

Die **Elektromobilität** spielt ebenfalls eine immer größer werdende Rolle, die bei den Planungen zu privaten und öffentlichen Stellplätzen nicht zu kurz kommen sollte. Ein Konzept für die Ladeinfrastruktur (insbesondere bei privaten Stellplätzen) sollte nicht nur bei der Vorrüstung der Stellplätze eine Rolle spielen, sondern auch eine effiziente Nutzung der Ladeinfrastruktur ermöglichen. Dass sich Bewohnende von Mehrfamilienhäusern jeweils eigene Wallboxen in den Tiefgaragen an neu vermieteten Stellplätzen installieren, sollte vermieden werden, ist aber derzeit die gängige Praxis

Neben einer **Verpflichtung zur Herstellung einer erhöhten Mindestanzahl von herzustellenden (Lastenrad-) Fahrradstellplätzen**, sollten auch deren Verortung und die Qualitätsanforderungen nicht nur als Empfehlung, sondern als verpflichtende Maßnahmen bereits bei der Ausgestaltung der vertraglichen Regelungen aufgenommen werden. Sie müssen für alle Grundstückseigentümerinnen und Grundstückseigentümer (Private und öffentliche), Projektentwickelnde, Wohnungsbaugesellschaften, etc. gelten.

Durch die Einschränkung- und Verzichtssatzung auf die Herstellung von Stellplätzen hat sich ergeben, dass 0,15 Stellplätze pro Wohneinheit wohnungsnah hergestellt werden müssen. Dieses Angebot gilt in erster Linie für Mobilitätseingeschränkte Personen sowie für Carpooling-Fahrzeuge. Um auch für diejenigen, die einen Stellplatz außerhalb des Innenhofs in den Sammelgaragen zugewiesen bekommen haben, eine

Möglichkeit zu schaffen, Einkäufe abzuladen, sollten **Be- und Entladestellplätze** wohnungsnah bei der Planung mitgedacht werden.

Eine gute **Informations- und Kommunikationskultur** ist ein zentraler Erfolgsfaktor für (nachhaltige) Stadtentwicklungsprojekte. In allen Prozessphasen sind deshalb die relevanten Personen und Mitwirkende (Politik, Verwaltung, Investoren, Wohnungsbau-gesellschaften, Bewohnerschaft etc.) zu informieren und einzubinden. Es ist von essenzieller Bedeutung, dass die Mobilitätsangebote und –services vermarktet werden. Die Informationsangebote sollten zielgruppenspezifisch aufbereitet werden, die einzelnen Planungs- und Umsetzungsschritte transparent in leichter und einfacher Sprache kommuniziert und bei Bedarf mehrsprachig zu Verfügung gestellt werden. Bisher sind immer wieder Erläuterungen erforderlich, dass die Stellplätze im öffentlichen Straßenraum nicht für die Bewohnenden vorgesehen sind (teurer als Anmietung eines privaten Stellplatzes) und hier keine Bewohnerparkausweise zu Verfügung stehen.

Beteiligungsformate sollten regelmäßig und soweit wie möglich ergebnisoffen gestaltet werden.

In der Umsetzungsphase kristallisieren sich oftmals die Punkte als hemmend heraus, die in der Planungsphase zu wenig Beachtung gefunden haben oder aufgrund personeller Engpässe nur langsam angepasst werden können. Dies betrifft beispielsweise die Einrichtung von Be- und Entladestellplätzen, die Etablierung des eCarpoolings aufgrund des komplexen Konstrukts der Beteiligten oder die flexible Nutzung der Sammelgaragen für Beschäftigte der Lincoln-Siedlung.

Generell kann gesagt werden, dass größere Neubauquartiere nicht „in einem Zug“ entwickelt werden, sondern die Entwicklung in der Regel in Stufen erfolgt. Dabei spielt insbesondere das Handlungsfeld Parken eine zentrale Rolle, welches generell immer emotionsgeladen diskutiert wird. Die Straßen in der Lincoln-Siedlung wiesen vergleichsweise lange den Charakter von Baustraßen auf und konnten nicht bewirtschaftet werden. Hier gilt es gegenzusteuern, damit sich die Bewohnerschaft nicht an kostenfreies Parken gewöhnt. Alle Straßen sollten so früh wie möglich im Endzustand hergestellt und die Projektentwickler dazu verpflichtet werden, die noch nicht bebauten Baufelder gegen Wildparken abzugrenzen, sodass **keine Lücken in der Parkraumbewirtschaftung** entstehen.

Für die Übertragbarkeit des Mobilitätskonzeptes auf weitere Quartiere sollten die Stellplätze und Sammelgaragen zur Vereinfachung vorzugsweise in städtischer Hand bleiben, sodass die Anzahl der einzubeziehenden Personen bei der Stellplatzvergabe reduziert und Abstimmungsbedarfe bzw. die Aushandlungsprozesse zur Erarbeitung planungsrechtlicher Grundlagen gering gehalten werden.

Lösungsmöglichkeiten können hier in der Gründung einer neuen Organisationseinheit zur Durchführung des Mobilitätsmanagements im Sinne eines **Mobilitätsdienstleisters** bestehen. Dieser kann die benötigten (personellen und zeitlichen) Ressourcen bereitstellen und durch vereinfachte Vergabeprozesse die Aufgabenbearbeitung beschleunigen.

Vielfältige Mobilitätsangebote und das **quartiersbezogene Mobilitätsmanagement** sollten nicht erst nach kompletter Fertigstellung eines Quartiers, sondern möglichst frühzeitig – idealerweise schon bei Einzug der ersten Bewohnenden – zu Verfügung stehen. Ansonsten ist zu befürchten, dass sich mangels Alternativen bei den Anwohnenden die üblichen autoorientierten Mobilitätsmuster ausbilden und verfestigen.

Es ist daher von elementarer Bedeutung, die grundsätzliche Funktionsfähigkeit des Mobilitätskonzepts in allen Phasen der Entwicklung sicherstellen. Hierfür sind möglicherweise funktionale und flexible Zwischenlösungen zu entwickeln, die eine Grundversorgung mit alternativen Mobilitätsangeboten gewährleisten. Wichtig ist, sicherzustellen, dass die Angebote dauerhaft zur Verfügung stehen und eine nachhaltige Mobilität der Bewohnerschaft langfristig unterstützt und garantiert wird.

Im Umsetzungsprozess hat sich gezeigt, dass sich ständig neue Herausforderungen ergeben (u. a. durch bauliche Verzögerungen, Sonderfälle bei der Stellplatzvergabe o.ä.), die durch eine stetige Begleitung überwunden werden müssen und individuellen Handlungsbedarf erfordern. Eine **stetige Begleitung durch das Mobilitätsmanagement** ist daher von zentraler Bedeutung.

Eine Automatisierung der **zentralen Stellplatzvergabe** würde zur Vereinfachung der Prozessabwicklung führen. Hierfür ist eine Stellplatzvergabeplattform in Planung. Vorab können jedoch einzelne Maßnahmen optimiert werden. Dies betrifft zum einen die Stellplatzkündigung bei Wohnungskündigung. Die Information einer Wohnungskündigung sollte direkt an das Mobilitätsmanagement übermittelt und eine direkte Kündigung des Stellplatzes implizieren. Bisher kam es leider zum Teil zu Fehlannahmen, dass Wohnungskündigungen eine Weitervermietung an Wohnungsnachmietende möglich sei. Auch sollten Probleme bei der Stellplatzvergabe sowohl seitens der Betreiberin als auch der Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer direkt an das Mobilitätsmanagement bzw. an die Stadt übermittelt werden.

Ein regelmäßiger **Jour fixe** mit allen (neuen) Stellplatz-/Wohnungseigentümerinnen und -eigentümern stärkt die Zusammenarbeit in Bezug auf die Stellplatzvergabe mit dem Mobilitätsmanagement. Probleme können direkt an die Stadt herangetragen werden. Derzeit wird dieser nur bei Bedarf mit der bauverein AG durchgeführt, sollte jedoch auf alle Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer ausgeweitet werden.

Für das **eCarpooling „mein lincolnmobil“** soll mit der neuen Betreiberschaft neben der Ausweitung der Fahrzeugflotte eine Verbesserung des Buchungs- und Wartungssystems sowie der Kundenkommunikation erzielt werden. Bisher hat sich leider gezeigt, dass trotz der MobiTour und der Beratung in der Mobilitätszentrale vor Ort immer wieder Probleme bei der Nutzung der Ladesäulen ergeben und die e-Fahrzeuge nicht korrekt geladen werden.

Zudem ist bei auftretenden Problemen nicht klar ersichtlich, an wen sich die Nutzenden wenden müssen. Das Schnittstellenmanagement sollte daher klarer kommuniziert werden, um die Nutzerfreundlichkeit zu erhöhen.

8. Ausblick

Der vorliegende Evaluationsbericht hat einen Einblick in die bisherige Umsetzung des Mobilitätskonzeptes der Lincoln-Siedlung gegeben. Gemäß Durchführungsvertrag vom 02.03.2017 wird der nächste Evaluationsbericht in 2027 herausgegeben. Bis dahin wird der Bezug der Lincoln-Siedlung weiter voranschreiten und zum Großteil abgeschlossen sein.

Das Projekt „**NaMoLi 2**“ wird die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes vsl. noch bis Ende August 2024 begleiten. Für den weiteren Verlauf ist eine dritte Bewohnenden-Befragung durch die Goethe Universität Frankfurt am Main für März 2023 geplant. Ebenfalls wird noch eine Akteurs- und Konfliktanalyse im Kontext autoreduzierter Quartiersentwicklung durch das Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung durchgeführt werden, bei der ebenfalls eine Übertragbarkeit auf (Neubau)quartiere in Köln und Bielefeld geprüft wird.

Weitere thematische Schwerpunkte seitens der Stadt orientieren sich an den nachfolgenden Punkten:

Als kommende Meilensteine bei der Umsetzung der Lincoln-Siedlung wird vor allem die Ausweitung der Mobilitätsalternativen angesehen. Hier sei vor allem die **Ausweitung des eCarpooling-Systems** im März 2023 genannt. Ein neuer Betreiber konnte in 2022 beauftragt werden. Ab März 2023 wird die Fahrzeugflotte zunächst auf fünf Fahrzeuge und auf verschiedene Fahrzeugmodelle (vsl. Renault Zoe, VW id3, VW id4) ausgeweitet. In den folgenden Jahren bis 2026 wird pro Jahr ein weiteres Fahrzeug hinzukommen. Aufgrund der damit verbundenen Mehrkosten soll das Fahrguthaben auf 30 EUR pro Bewohnenden/ Monat herabgesetzt werden, um die langfristige Finanzierung zu sichern und die Verfügbarkeit der Fahrzeugflotte zu steigern.

Eine **zweite sigo-Lastenradvermietstation** mit zwei E-Lastenrädern soll mit Fertigstellung des Baufeldes N4 der bauverein AG (siehe Abbildung 14) in der Lincoln-Siedlung eröffnet werden.

Für das öffentliche **Carsharing** ist eine gesamtstädtische Ausschreibung in 2023 geplant, bei der ebenfalls Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum der Lincoln-Siedlung mitbedacht werden sollen.

Mit der Lieferung der Beschilderung zur Parkraumbewirtschaftung (in der Mahalia-Jackson-Straße, Lincolnstraße und Susan-Sonntag-Weg) wird im ersten Quartal 2023 die **Parkraumbewirtschaftung** in der Lincoln-Siedlung flächendeckend möglich sein. Somit können flächendeckend Kontrollen durchgeführt werden, was eine Ausweitung der zentralen Stellplatzvergabe erschwert. Mit den Kontrollen wird sich zeigen, ob alle Missstände im öffentlichen Straßenraum beseitigt werden konnten, oder ob an der ein oder anderen Stelle weitere Poller gesetzt werden müssen (bspw. um Durchgänge für den Fuß- und Radverkehr freizuhalten).

Für das **schulische Mobilitätsmanagement** sollen die angedachten Maßnahmen-vorschläge zur Erhöhung der Schulwegesicherheit umgesetzt werden.

Hierzu zählt zum einen die Anbringung von Piktogrammen „Achtung Schulkinder“ beidseitig auf der Heidelberger Landstraße, sowie in Bezug auf die Kita am Luise-Büchner-Campus die Herstellung von Fahrradabstellplätzen als „Barriere“ zur Feuerwehreinfahrt, Warnschilder, um die Pkw-Fahrenden auf den „Gefahrenbereich“ hinzuweisen sowie ggf. eine Schranke mit Transpondersteuerung.

Weiterhin gilt auch die Einrichtung einer **digitalen Stellplatzvergabeplattform** als wichtiger Punkt in der Meilensteinplanung, die die Arbeiten des Mobilitätsmanagements erleichtern wird. Die integrierte digitale Plattform soll den Stellplatzbewerbenden ein Self-Service Angebot an die Hand geben, das den Vergabeprozess an sich sowie den Kommunikationsprozess für die Stellplatzmietinteressenten erleichtern wird. Denn mit der Einrichtung einer Stellplatzvergabeplattform wird das Problem der Nacherhebung zeitlich begrenzt gültiger Angaben (bspw. Anzahl Kinder, Führerscheinvalidierung) gelöst und die Möglichkeit geschaffen regelmäßige Updates im Kontext der Stellplatzvergabe (bspw. Anpassung der Stellplatzvergabeordnung) bereitzustellen. Im Hinblick auf den weiteren Bevölkerungszuwachs in der Lincoln-Siedlung sowie perspektivisch auch für die Stellplatzvergabe im Ludwigshöhviertel, ist die Einrichtung einer digitalen Stellplatzvergabeplattform unabdingbar.

Generell werden in den folgenden Jahren **Beteiligungsformate** durchgeführt und ggf. angepasst, bei denen die Bewohnenden Ihre Meinungen und Anregungen einbringen können. Formate wie bspw. das Schulische Mobilitätsmanagement oder die MobiTour Lincoln (in Kombination mit dem Sommerfest auf Lincoln) sollen fortgeführt werden. Da immer wieder Stimmen aus der Nachbarschaft zu vernehmen sind, dass das Mobilitätskonzept weiterhin noch nicht bei allen Bewohnenden der Lincoln-Siedlung bekannt sei, soll im ersten Quartal 2023 ein MobiTreff durchgeführt werden, bei dem das Mobilitätskonzept sowie die bereits vorliegenden Erkenntnisse aus der wissenschaftlichen Begleitforschung und den Wegetagebüchern von den Büro StetePlanung vorgestellt werden. Bei größeren Zuzugswellen soll weiterhin ein Zusatzangebot des MobiTreffs einschließlich der Vorstellung des Mobilitätskonzeptes durchgeführt werden.

Die Teilnahme des Mobilitätsmanagements bei verschiedenen Hauptamtlichentreffen (bspw. Projektkoordination Gemeinwesenarbeit (PKO GWA), Hauptamtlichentreff Kinder- und Jugendliche der Lincoln-Siedlung (HAKIJULI)) sowie bei der Nachbarschaftsrunde wird fortgeführt.

Darüber hinaus soll der **Jour fixe Lincoln**, der bisher mit der bauverein AG und dem Mobilitätsmanagement durchgeführt wird, auch für alle weiteren Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer ausgeweitet werden. Damit soll eine enge Zusammenarbeit in Bezug auf die Stellplatzvergabe und Kommunikation gefördert bzw. Fehlkommunikation vermieden werden.

Die interne Zusammenarbeit des Mobilitätsmanagements wird durch einen regelmäßigen Jour fixe zwischen HEAG mobilo und der Stadtverwaltung gestärkt und weiter fortgeführt. Dabei werden nicht nur kurzfristige Planungen besprochen und generelle Aufgaben definiert, sondern auch die jährliche Zielfestlegung verankert.

Zusätzlich ist auch ein **Workshop** mit allen an der **Stellplatzvergabe** beteiligten Angestellten vorgesehen.

Für die **Kommunikations- und Öffentlichkeitsarbeit** ist im weiteren Verlauf eine Aktualisierung der Kommunikationsmaterialien vorgesehen, da viele Übersichtskarten der Mobilitätsalternativen aufgrund der Ausweitung des Angebots nicht mehr dem aktuellen Stand des Quartiers und der Angebote entsprechen.

Der „**MobiCheck**“ soll im ersten Quartal 2023 in ein halb-digitales Format überführt werden. Hierzu soll ein Online-Formular vorab zu Verfügung gestellt werden. Die anschließende persönliche Beratung bleibt bestehen. Längerfristig soll jedoch eine Markterkundung zu digitalen Mobilitätsberatungs-Tools durchgeführt werden, um die persönliche und individuelle Mobilitätsberatung auch im rein digitalen Format nutzerfreundlich zu Verfügung stellen zu können.

Die prämierten Ideen des **Ideenwettbewerbs** „Mobilität in Lincoln“ können ab 2023 ebenfalls umgesetzt werden. Der Fahrradkurs für Frauen mit und ohne Migrationshintergrund (Platz 1) findet vom 24.4.2023 bis 10.05.2023 im Parkhaus Nord statt. Die Fahrradreparaturstation (Platz 2) wird im ersten Quartal 2023 bestellt werden können. Die Montage wird vor dem Hintergrund von längeren Lieferzeiten und dem Einbau, voraussichtlich im zweiten Quartal 2023 stattfinden. Die Umsetzung der Idee „Ausleihmöglichkeiten für Fahrradzubehör sowie sichere Fahrradboxen“ wird aller Voraussicht nach einen höheren Aufwand in der Umsetzung haben. Es ist noch zu klären, wo und wer die Obhut über Fahrradzubehör übernimmt sowie auf welchen Flächen sichere Radboxen aufgestellt werden können und wer diese nutzen darf.

Ein **Imagefilm**, der über das Projekt NaMoLi 2 informieren und die Mobilitätspraktiken der Bewohnenden darstellen soll, ist ebenfalls in Planung.

Anhang 1: Luftbilder Lincoln-Siedlung (2012-2021)

Die nachfolgenden Bildaufnahmen (Abbildung 81-86) stellen den Entwicklungsprozess der Lincoln-Siedlung in ausgewählten Jahren von 2012 bis 2021 dar.



Abbildung 81: Luftbild Lincoln-Siedlung 2012 (Quelle: Geomedia)



Abbildung 82: Luftbild Lincoln-Siedlung 2016 (Quelle Geomedia)



Abbildung 83: Luftbild Lincoln-Siedlung 2017 (Quelle: Geomedia)

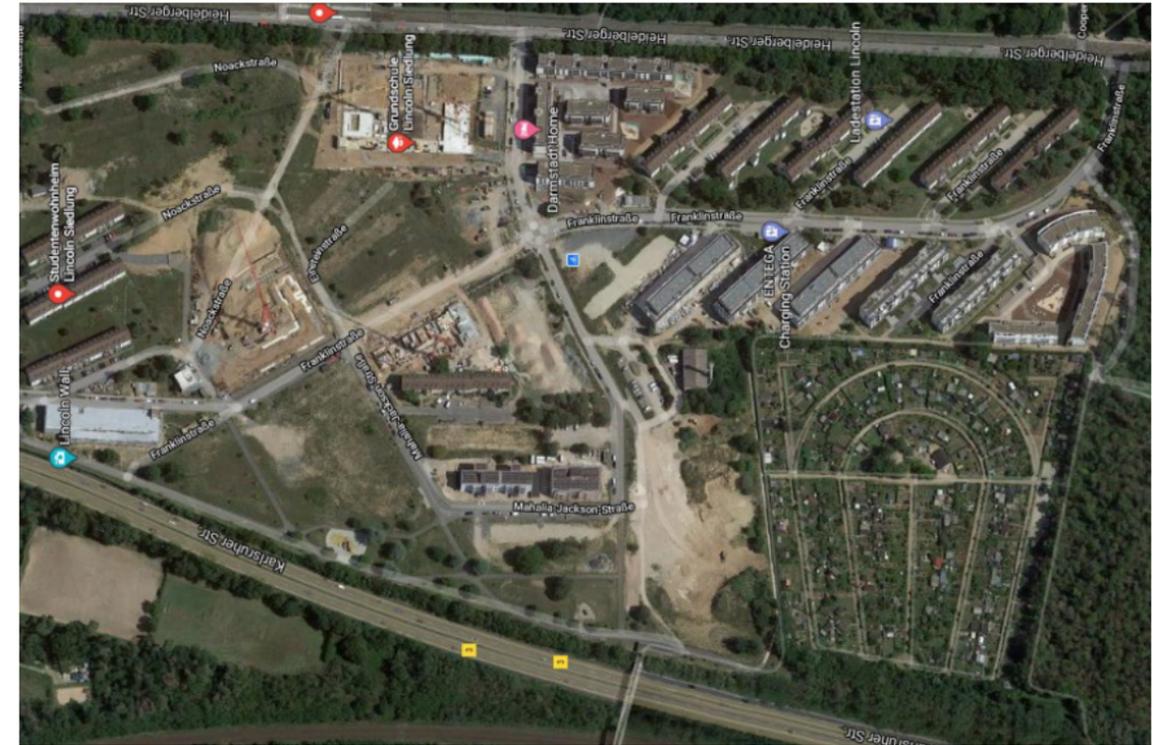


Abbildung 85: Luftbild Lincoln-Siedlung 2019 (Quelle: Google Maps)



Abbildung 84: Luftbild Lincoln-Siedlung 2018 (Quelle: Geomedia)



Abbildung 86: Luftbild Lincoln-Siedlung 2021 (Quelle: Geomedia)

Anhang 2: Vogelperspektive Lincoln-Siedlung 2019



Abbildung 87: Vogelperspektive Lincoln-Siedlung 2019
(Quelle: Torsten Friedrich)



Anhang 2: Vogelperspektive Lincoln-Siedlung 2021



Abbildung 87: Vogelperspektive Lincoln-Siedlung 2021
(Quelle: Torsten Friedrich)



Anhang 2: Vogelperspektive Lincoln-Siedlung 2021



Abbildung 89: Vogelperspektive Lincoln-Siedlung 2019 (Quelle: Torsten Friedrich)

Anhang 2: Vogelperspektive Lincoln-Siedlung 2022

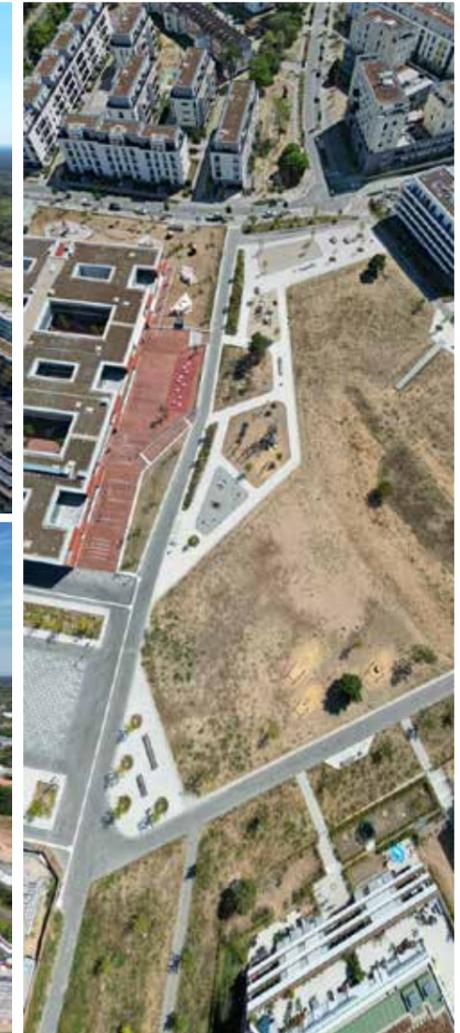
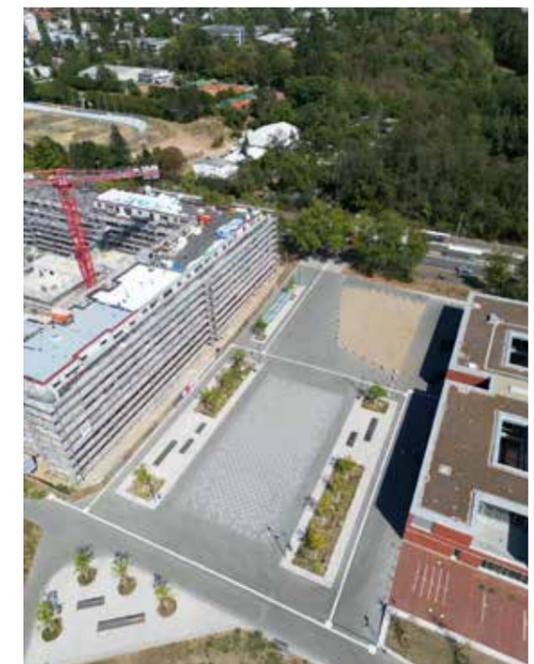


Abbildung 90: Vogelperspektive Lincoln-Siedlung 2021 (Quelle: Torsten Friedrich)



Anhang 3: Austauschgespräche zum Mobilitätskonzept Lincoln

Mit nachfolgenden Städten, Kommunen und Vereinen wurde bisher ein **Austausch** über das Mobilitätskonzept der Lincoln-Siedlung durchgeführt:

- Exkursion des **Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD)** in der Lincoln-Siedlung am 20.10.2022
- Digitaler Austausch mit der Stadt **Kassel** am 19.10.2022
- Digitaler Austausch zum Betrieb der Quartiersgaragen mit dem Stadtplanungsamt Gütersloh und der conceptGT – Gesellschaft für Wirtschaftsförderung, Immobilien & Stadtentwicklung GT mbH & CO. KG der Stadt **Gütersloh** am 18.10.2022
- Digitaler Austausch zu eCarpooling und Carsharing mit der Stadt **Langen** am 5.10.2022
- Exkursion und Präsentation für Grünen-Delegation aus **Bochum** am 22./23.9.2022
- Vortrag und Exkursion am **Regionalforum** der Klima-Kommunen **Südhessen** am 12.7.2022
- Exkursion in der Lincoln-Siedlung mit der Stadt **Heidelberg** am 5.7.2022
- Exkursion und Vortrag/ Präsentation für Mitglieder des Ausschusses für Stadtentwicklung, Planung und Bau sowie des Ausschusses für Mobilität und der städtischen Wohnungsbaugesellschaft der Stadt **Wiesbaden** am 8.4.2022
- Exkursion in der Lincoln-Siedlung mit der HafenCity Hamburg GmbH (Städtische Entwicklungsgesellschaft HafenCity **Hamburg und Grasbrook**) und ARGUS Stadt und Verkehr Hamburg, inno2Grid Berlin am 14.3.2022
- Digitaler Austausch mit der Stadt **Bochum** zum Thema Quartiersgaragen am 3.2.2022
- Austausch mit der Stadt **Freiburg** zu nachhaltigen Mobilitätskonzepten in Neubausiedlungen am 06.12.2021
- Besuch von Stellvertretenden der Stadt **Langen** / Exkursion in Lincoln zum Mobilitätskonzept am 06.10.2021
- Besuch von Stellvertretenden der Stadt **Rüsselsheim** / Exkursion in Lincoln zum Mobilitätskonzept am 16.09.2021
- Besuch von Stellvertretenden der Stadt **Heidelberg** / Exkursion in Lincoln u.a. zum Mobilitätskonzept am 14.09.2021
- Austausch mit der Stadt **Schleswig** zu nachhaltigen Mobilitätskonzepten in Neubausiedlungen am 07.09.2021
- Austausch mit dem Stadtplanungsamt **Regensburg** am 20.07.2021
- Austausch mit dem Produktmanagement der **EnBW Quartiersentwicklung**, die im Zuge der IBA 2027 das Projekt „Der neue Stöckach“ planen, am 13.07.2021
- Bewertungsschema für nachhaltige Mobilitätskonzepte am Beispiel der Lincoln-Siedlung im Rahmen der **IBA 2027**, Austausch mit Projektgruppe Mobilität am 09.07.2021
- Austausch mit dem Stadtplanungsamt der Stadt **Bochum** am 19.05.2021
- Exkursion Lincoln-Siedlung mit der Stadt **Rüsselsheim** am 19.04.2021
- Exkursion Lincoln-Siedlung mit dem Fraunhofer Institut Karlsruhe am 3.9.2019

- Besuch von Stellvertretenden aus Verwaltung und Politik der Stadt **Griesheim**/ Exkursion in Lincoln zum Mobilitätskonzept am 16.3.2018

Anhang 4: Fachkonferenzen und Vorträge zum Thema Mobilitätskonzept Lincoln

Wagener, H. (2022): Das Mobilitätskonzept der Lincoln-Siedlung. DVAG Jahrestagung: Themen – November Klimakrise. Klimafreundliche Mobilität für urbane Quartiere – Autoreduzierte oder autofreie Quartiersentwicklung als neuer Standard?, digital, 10.11.2022.

Klein, M., Selzer, S. & Wagener, H. (2022): Lincoln als Modellquartier? Nachhaltige Mobilitätskonzepte als transformativer Treiber urbaner Mobilität. Dialogforum Darmstädter Tage der Transformation, hybrid, 14.3.2022. Online einsehbar unter: <https://www.youtube.com/watch?v=14zDafNqcDk> (Stand 17.10.2022).

Stete, G. (2022): Quartiersgaragen als Beitrag zur Gestaltung autoarmer Neubauquartiere (mit Lincoln als Beispielprojekt). VCD Netzwerk „Wohnen leitet Mobilität“ – Aufbaukurs Mobilitätsmanagement im Wohnquartier am 22.7.2022 (digital).

Stete, G. (2022): Quartiersgaragen als Baustein anhaltiger Mobilität in Neubauquartieren (mit Lincoln als Beispiel). Mobilitätsnetzwerk Krampnitz in Potsdam am 12.5.22 (hybrid).

Wagener, H. (2022): Das Mobilitätskonzept und Stellplatzmanagement am Beispiel der Lincoln-Siedlung Darmstadt. Fachforum Quartiersgaragen des VCD, digital, 23.3.2022.

Wagener, H. (2022): Das Mobilitätskonzept der Lincoln-Siedlung. Input bei der 3. Sitzung „Wohnen und Wachstum 2 – Quartiersebene beim Zukunftsrat Eberswalde, digital, 19.2.2022.

Stete, G. (2022): Urbane Mobilitätskonzepte – Inklusiver Beteiligungsprozesse (mit Lincoln als Beispielprojekt). Veranstaltung des Fachzentrums Urbane Mobilität des Landes Hessen im Rahmen des Projekts E-Smartec, Stakeholder-Event 2.2 in Frankfurt am 04.11.2021.

Stete, G. (2022): Ganzheitliche urbane Mobilitätskonzepte (mit Lincoln als Beispielprojekt). Enquete-Kommission „Mobilität der Zukunft in Hessen 2030“ im hessischen Landtag am 27.09.2021.

Wagener, H. (2021): Das Mobilitätskonzept der Lincoln-Siedlung: Pilotprojekt mit Zukunftschancen, Regionenworkshop München Nord: Digitale Transformation: Wohnen, Mobilität, Open Data, digital, 08.06.2021.

Stete, G. (2021): Nachhaltige Mobilitätskonzepte für Neubauquartiere, Vortrag im Rahmen der Lehrveranstaltung Studio Maker City Köln am Lehrgebiet Städtebau der FH Aachen am 27.04.2021 (digital).

Stete, G. (2021): Nachhaltige Mobilitätskonzepte für Neubauquartiere – Chancen und Herausforderungen, Persistenzen und Dynamiken. Vortrag im Rahmen der DECOMM 2021 – Wohnen und Mobilität: Der Mobilitätswandel im Quartier (Forum 2), 14.04.2021 (digital).

Wagener, H. (2021): Quartiersgaragen in der Lincoln-Siedlung in Darmstadt – Vermittlung und operativer Betrieb durch ein Mobilitätsmanagement, NRW Zukunftsnetz Mobilität, Fachgruppe Stadt- und Dorfentwicklung „Quartiersgaragen in neuen Wohngebieten – Nutzungsmöglichkeiten, Betreiber- und Betriebsmodelle, Wirtschaftlichkeit und Akzeptanz“, digital, 21.4.2021.

Selzer, S.; Wagener, H. (2021): „Realitätscheck“ des Leuchtturmprojektes Lincoln-Siedlung in Darmstadt. DECOMM 2021 – Wohnen und Mobilität: Der Mobilitätswandel im Quartier (Forum 1: Wohnen verstehen), digital, 14.04.2021.

Stete, G. (2022): Nachhaltige Mobilitätskonzepte für Neubauquartiere (mit Lincoln als Beispielprojekt). Fachbeirat zur Quartiersentwicklung Landau Süd-West am 22.02.2021.

Samaan, A. (2021): Blitzlicht Wohnen & Mobilität, Darmstadt, Auftaktveranstaltung „Bundesweites Netzwerk Wohnen und Mobilität“ des VCD, digital, 22.01.2021.

Stete, G. (2021): Nachhaltige Mobilität im Quartier – Beispiele im Neubau und im Bestand, Einführungsvortrag zum Webinar „Nachhaltige Mobilität im Quartier“ des Zukunftsnetzes Mobilität in NRW am 19.01.2021 (digital).

Wagener, H. (2020): Mobilitätskonzept der Lincoln-Siedlung und Betriebskonzept der Sammelgaragen. BuWoMo Online-Beratungsworkshop des VCD: Quartiersgaragen – Betreiber- und Nutzungsmodelle, digital, 03.12.2020.

Stete, G. (2020): Umsetzung von Mobilitätskonzepten in Neubauquartieren - Unterschiedliche Akteure – ein Konzept – gemeinsam umsetzen, Fachvortrag im Rahmen eines Seminars des Deutschen Instituts für Urbanistik (difu) „Umsetzung von Mobilitätskonzepten in Neubauquartieren“ am 1.12. 2020.

Samaan, A. (2020): Reallabor Lincoln-Siedlung, Darmstadt. Präsentation im Rahmen des Forschungsprojektes UrbanMove, Wien, digital, 27.11.2020.

Selzer, S. (2020): Nachhaltige Mobilität im autoreduzierten Quartier? Empirische Ergebnisse aus zwei Darmstädter Quartieren. Abschlusstreffen des Projektes QuartierMobil, digital, 25.11.2020.

Selzer, S. (2020): Nachhaltige Mobilität im autoreduzierten Quartier? Zwischen Narrativen und gelebten Praktiken. Kolloquium des Institutes für Humangeographie, Goethe-Universität Frankfurt a.M., digital, 25.11.2020.

Wagener, H. (2020): Reallabor Lincoln-Siedlung. Best-practice-Beispiel am Infostand der 2. NaKoMo-Jahreskonferenz: Stadt(um)Land. Verkehr. Mobilität zwischen urbanen und ländlichen Räumen“, digital, 18.11.2020.

Wagener, H. (2020): Mobilitätsentwicklung in Darmstadt. Fachinput im Fachlabor #3 öffentliches Quartier der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, Berlin, digital, 17.11.2020.

Selzer, S. (2020): The system of everyday mobility practices of residents of car-reduced housing developments. Postgraduate session of the Transport Geography

Research Group, RGS-IBG Annual International Conference 2020, digital, 03.09.2020.

- Selzer, S. (2020):** Auswertung qualitativer Interviews: Verknüpfung von praxeologischen Perspektiven und Theorien der nachfrageorientierten Mobilitätsforschung zur Erklärung von Mobilitätsverhaltensänderungen. 4. Jahressitzung des Arbeitskreises Qualitative Methoden der Geographie und der raumsensiblen Sozial- und Kulturräumforschung des VGDH, Goslar, 10.03.2020.
- Stete, G. (2020):** Beispiele nachhaltiger Mobilitätskonzepte bei der Entwicklung neuer Stadtquartiere (Darmstadt, Freiburg) und in Bestandsquartieren (Frankfurt). Fachvortrag beim Zukunftsnetz Mobilität NRW am 5.3.2020.
- Stete, G.; Samaan, A. (2019):** Nachhaltige Mobilität im Quartier, Vorstellung des Mobilitätskonzeptes der Lincoln-Siedlung auf dem 5. Dialogforum Rhein-Main „Wohnen leitet Mobilität“ des VCD, 20.11.2019 in Frankfurt am Main.
- Selzer, S. (2019):** Narrative und gelebte Praktiken in autoreduzierten Quartieren. Deutscher Kongress der Geographie 2019, Kiel, 28.09.2019.
- Wagener, H. (2019):** Multimodal und nachhaltig gemanagt – Lincoln-Siedlung in Darmstadt. Exkursion des Fraunhofer Instituts Karlsruhe. 03.09.2019.
- Selzer, S. (2019):** Vortragssession 5 „Mobilität und Wohnen“ (Moderation). 16. Jahrestagung des Arbeitskreises Verkehr und Mobilität der Deutschen Gesellschaft für Geographie (AK Verkehr und Mobilität, DGfG) in Kooperation mit dem Pegasus-Netzwerk „Mobilität, Erreichbarkeit, Raum. (Selbst-)kritische Perspektiven aus Wissenschaft und Praxis“, Würzburg, 10.05.2019.
- Samaan, A. (2019):** Modellquartier für Mobilitätsmanagement – die Lincoln-Siedlung, Darmstadt. 1. Workshop „Move urban“, Berlin, 19.2.2019.
- Samaan, A. (2019):** Multimodal und nachhaltig gemanagt – Lincoln-Siedlung in Darmstadt. Fachseminar Städtebau und Mobilität am Institut für Städtebau der TU Berlin, Berlin, 24.1.2019.
- Stete, G. (2019 und 2020):** Mobilität und Wohnen – die Lincoln-Siedlung in Darmstadt, Gastvorträge an der TU Dortmund am Fachbereich Verkehrswesen und Verkehrsplanung über das Modellprojekt Lincoln-Siedlung am 17.01.2019, am 09.01.2020 und am 13.01.2022.
- Stete, G. (2019):** Ein Quartier für die Zukunft – die Lincoln-Siedlung in Darmstadt, Vortrag im Rahmen der Veranstaltung "Urbane Zukunftskunst - Perspektiven für Darmstadt" im Schader Forum der Schader Stiftung am 15.01.2019 in Darmstadt.
- Samaan, A. (2018):** Mobilitätskonzept der Lincoln-Siedlung. DifU-Seminar Neue Mobilitätskonzepte, Berlin, am 20.6.2018 und am 6.12.2018.
- Stete, G. (2018):** Das Mobilitätskonzept der Lincoln-Siedlung, Präsentation beim Transferworkshop im Projekt „Wohnen leitet Mobilität“ des VCD e.V. in Kooperation mit dem Öko-Institut am 27.11.2018 in Berlin.

- Samaan, A. (2018):** Multimodal und nachhaltig gemanagt – Das Mobilitätskonzept der Lincoln-Siedlung in Darmstadt. Mobilitätstage im HOLM, Frankfurt am Main, 12.11.2018.
- Samaan, A. (2018):** Klimagerechte Mobilität im Quartier am Beispiel der Lincoln-Siedlung in Darmstadt 5. Städteforum Klima-Kommunen, Offenbach, 31.10.2018.
- Selzer, S. (2018):** Nachhaltige Mobilität im autoreduzierten Quartier: Zwischen Narrativen und gelebten Praktiken. 9. Jahrestagung, Pegasus Netzwerk – Nachwuchsnetzwerk für Mobilitäts- und Verkehrsforschung, München. Session Mobilitätsverhalten, 13.10.2018.
- Stete, G. (2018):** Mobilitätskonzept Lincoln-Siedlung in Darmstadt, Vortrag beim 12. Bundeskongress Nationale Städtebaupolitik am 17.09.2018 in Frankfurt am Main.
- Stete, G. (2018):** Das Fahrrad als Leitverkehrsmittel in einem multimodalen Stadtquartier – das Beispiel Lincoln-Siedlung in Darmstadt, Vortrag im Rahmen der Baukultur-Werkstatt „Stadt und Fahrradmobilität“ am 04.05.2018 in Karlsruhe.
- Samaan, A. (2017):** Klimagerechte Mobilität in der Lincoln-Siedlung. Fachkonferenz „Klima, Städte der Zukunft – Wir lernen voneinander. Hamburg, 8./9.06.2017.
- Samaan, A. (2017):** Moderne Mobilität für ein neues Quartier – Die Lincoln-Siedlung in Darmstadt. Netzwerktreffen „Südhessen effizient mobil“, Frankfurt am Main, 14.3.2017.
- Samaan, A. (2016):** Fachvortrag „Nachhaltige Mobilität in der Lincoln-Siedlung“ im Rahmen der Ringvorlesung „Nachhaltige Entwicklungen an der HDA, 15.12.2016
- Samaan, A. (2016):** Moderne Mobilität für ein neues Quartier – Die Lincoln-Siedlung in Darmstadt. Weiterentwicklung der Flächen des Flughafens Berlin-Tegel, Berlin, 9.11.2016.
- Samaan, A. (2016):** „Umsetzung des Mobilitäts- und Stellplatzkonzeptes Lincoln“, bei der DIEMO (Dienstleistungen zur Elektromobilität im regionalen Verkehrs- und Mobilitätsmanagement) – Abschlusskonferenz in Frankfurt am Main, 21.06.2016

Stellplatzvergabeordnung

Kriterien und Prozedere zur Vergabe von Stellplätzen in der Lincoln Siedlung

Allgemeines

- Die Stellplätze werden zentral durch den Betreiber des Mobilitätsmanagements nach den unten angegebenen Kriterien und der sich daraus ergebenden Rangfolge an die Bewohnerschaft vergeben. Die Vermietung erfolgt durch den Stellplatzeigentümer.
- Die Stellplatzvergabe gilt für die wohnungsnahen Stellplätze sowie für die Stellplätze in den Sammelgaragen.
- Die vorhandenen Stellplätze für ein Grundstück sind zunächst nach Rangfolge der Bewohnerinnen und Bewohner zu vergeben, die auf dem jeweils zugehörigen Grundstück (Baufeld) wohnhaft sind. Sind in einer Sammelgarage danach noch freie Stellplätze vorhanden, können diese auch an Bewohnerinnen und Bewohner anderer Baugrundstücke vergeben werden. Falls im Nachgang weitere ansässige Bewohnerinnen und Bewohner des Baugrundstückes einen Stellplatz benötigen, haben diese Priorität gegenüber Bewohnerinnen und Bewohnern anderer Baugrundstücke.
- Mobilitätseingeschränkten Personen, und Betreuungspersonal pflegebedürftiger Personen sowie Mieter (E)-CarPooling-Fahrzeugen wird Vorrang bei den wohnungsnahen Stellplätzen gewährt.

Rang	Kriterien	Punkte
1.	Mobilitätseingeschränkte Bewohnerinnen und Bewohner mit Merkzeichen aG, Bl, Merkzeichen G u. B, Merkzeichen G oder Merkzeichen H. (Erläuterung siehe am Ende)	
2.	Betreuungspersonal pflegebedürftiger Personen, die regelmäßig Fahrdienste für pflegebedürftige und/ oder mobilitätseingeschränkte Bewohnerinnen und Bewohner durchführen.	
3.	Mieter-(E)-Carpooling-Fahrzeuge	
4.	Mieter-Carpooling-Fahrzeuge	
Punktevergabe		Punkte
5.	Bewohnerinnen bzw. Bewohner mit einem E-Fahrzeug (Elektro- oder Plug-in-Hybrid-Fahrzeug)	1
6.	Einsatzkräfte, die im Notdienst tätig sind (Feuerwehr, Ärzte, Rettungsdienst, ...)	1
7.	Alleinerziehende /Familien mit bis zu 2 Kindern bis zur Vollendung des Grundschulalters	1
8.	Alleinerziehende /Familien ab 3 Kindern bis zur Vollendung des Grundschulalters	2

Übrige Stellplätze werden chronologisch nach Eingang der Bewerbung vergeben. Das gilt auch bei Punktegleichstand.

Vorgehensweise bei der Vergabe

- Berechtigte mit Rang 1 haben Vorrang gegenüber Rang 2 und Rang 2 gegenüber Rang 3 usw.
- Rang 1 hat immer oberste Priorität.
- Die Rangfolge gilt nur für 1 Fahrzeug pro Wohneinheit. Ausgenommen von dieser Beschränkung sind die benötigten Stellplätze für die nach Rang 2 berechtigten Personen. Falls alle Ansprüche bzw. Bedarfe mit einem Fahrzeug pro Wohneinheit erfüllt sind, können noch freie Stellplätze für Zweitfahrzeuge vergeben werden.
- Bei Rang 5 bis 8 gilt eine Punktevergabe, wobei bei Zutreffen mehrerer Kriterien diese addiert werden.
- Das Mieter (E)-Carpooling- kann auch privat, durch den Zusammenschluss benachbarter Wohnungen eines Grundstücks erfolgen. Es gilt mindestens 4 Wohneinheiten pro Fahrzeug. Den partizipierenden Bewohnerinnen und Bewohnern steht dabei dann kein gesonderter Parkplatz mehr zu Verfügung.
- Sind trotz erfüllter Kriterien keine freien Stellplätze mehr verfügbar, wird der Vertrag eines Mieters ohne Vorrang bzw. mit geringerem Rang gekündigt (monatliche Kündigungsfrist).
Anmerkung: Abgesehen von der vorbeschriebenen Kündigung ist eine ordentliche Kündigung des Stellplatzes nur mit einer dreimonatigen Kündigungsfrist möglich.
- Sollte eine Mobilitätseinschränkung vorliegen, die hier nicht explizit aufgeführt ist, kann diese im Bewerbungsbogen im Freifeld „sonstige Anmerkungen“ beschrieben werden. Es ist wichtig, die Beeinträchtigung im Alltag möglichst genau zu beschreiben und ggf. durch ärztliche Atteste und dergleichen bestätigen zu lassen.
- Für selbstgenutzte Eigentumswohnungen gilt:
Die Baufertigstellungsanzeige von Eigentumswohnungen ist dem Betreiber des Mobilitätsmanagements bekannt zu geben. Ab Baufertigstellungsanzeige kann für diese für 18 Monate lang ein sog. einmaliges Erstbelegungsrecht in Anspruch genommen werden. Die Eigentümer dürfen in diesem Zeitraum losgelöst von der üblichen Stellplatzvergabe gemäß den vorgenannten Kriterien einen Stellplatz je Wohneinheit anmieten bzw. reservieren. Hierzu zeigen die Eigentümer von Eigentumswohnungen dem Betreiber des Mobilitätsmanagement ihr Interesse an der Erstbelegung eines Stellplatzes an. Auch im Falle der Erstbelegung erfolgt die Zuteilung des jeweiligen Stellplatzes durch den Betreiber des Mobilitätsmanagements. Das Erstbelegungsrecht bezieht sich nur auf die gemäß Baulast dem Baufeld der Eigentumswohnung zugeteilten Stellplätze und gilt nur solange mehr als 25 % der für dieses Baufeld zugeteilten Stellplätze verfügbar sind. Mit Ende des eineinhalb-jährigen Erstbelegungsrechts endet die Sonderstellung der Eigentümer von Eigentumswohnungen und auch diese Stellplätze werden Gegenstand der allgemeinen Stellplatzvergabe. Das kann zur Kündigung dieser Stellplätze und ihrer Neuvergabe an Dritte führen.
- Für Selbstzahler einer Ladeinfrastruktur gilt:
Unkündbare Bevorrechtigung eines Stellplatzmieters mit Elektroauto ab Beauftragung der Errichtung und Betrieb einer eigenen Ladeinfrastruktur an seinem Stellplatz bis 1,5 Jahre nach Inbetriebnahme dieser Ladeinfrastruktur, wenn er nachweisen kann, dass er die Kosten für die Herstellung der Ladeinfrastruktur selbst übernommen hat oder diese übernehmen wird.
- Zur Anmeldung ist der Mietvertrag bzw. der Kaufvertrag als Nachweis vorzulegen.

Merkzeichen und ihre Erklärung im Einzelnen:

- G: Erheblich Gehbehindert
aG: Außergewöhnlich Gehbehindert
H: Hilflos
BL: Blind
B: Begleitung bei der Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel erforderlich

Quellen

- Klein, M.; Klinger, T.; Lanzendorf, M. (2021):** Nachhaltige Mobilität in Lincoln. Evaluation des Mobilitätskonzepts und Veränderungen im Mobilitätsverhalten der Bewohner*innen der Lincoln-Siedlung in Darmstadt. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 25. Frankfurt a.M. <https://tinygu.de/AP25>.
- Klein, M.; Lanzendorf, M., (in Begutachtung):** Residential relocation and travel behaviour: An empirical study of a newly developed car-reduced neighbourhood in Darmstadt, Germany. *Journal of Transport Geography*.
- Samaan, A., Selzer, S., Stete, G., Wagener, H. (2020):** „Realitätscheck“ Lincoln-Siedlung. Treiber und Hemmnisse der praktischen Umsetzung eines nachhaltigen Mobilitätskonzeptes. *PlanerIn* 06/20, 50-52.
- Selzer, S. (2022):** Nachhaltige Mobilität im autoreduzierten Quartier? Zwischen Narrativen und gelebten Praktiken - eine empirische Untersuchung am Beispiel zweier Quartiere in Darmstadt. Dissertation. Frankfurt am Main. <https://doi.org/10.21248/gups.68909>.
- Selzer, S. (2021):** Car-reduced neighborhoods as blueprints for the transition toward an environmentally friendly urban transport system? A comparison of narratives and mobility-related practices in two case studies. *Journal of Transport Geography* 96, 103126. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2021.103126>.
- Selzer, S., Lanzendorf, M. (2022):** Car independence in an automobile society? The everyday mobility practices of residents in a car-reduced housing development. *Travel Behaviour and Society* 28, 90-105. <https://doi.org/10.1016/j.tbs.2022.02.008>.
- Selzer, S., Lanzendorf, M. (2019):** On the road to sustainable urban and transport development in the automobile society? Traced narratives of car-reduced neighborhoods. *Sustainability* 11(16), 4375. <https://doi.org/10.3390/su11164375>.
- Selzer, S., Schwerdtfeger, S., Kirschner, F., Lanzendorf, M. (2022):** Reallabore in Bestands- und Neubauquartieren am Beispiel der Mobilitätsforschung – Das Projekt "QuartierMobil", in: *SynVer*Z - Synthese und Vernetzungsprojekt Zukunftsstadt* (Hrsg.): Reallabore für urbane Transformation. Methoden, Akteure und Orte experimenteller und ko-produktiver Stadtentwicklung am Beispiel der BMBF-Zukunftsstadtforschung, S. 119ff. (<https://www.nachhaltige-zukunftsstadt.de/new/aktuelles/sammelband-reallabore/>).

