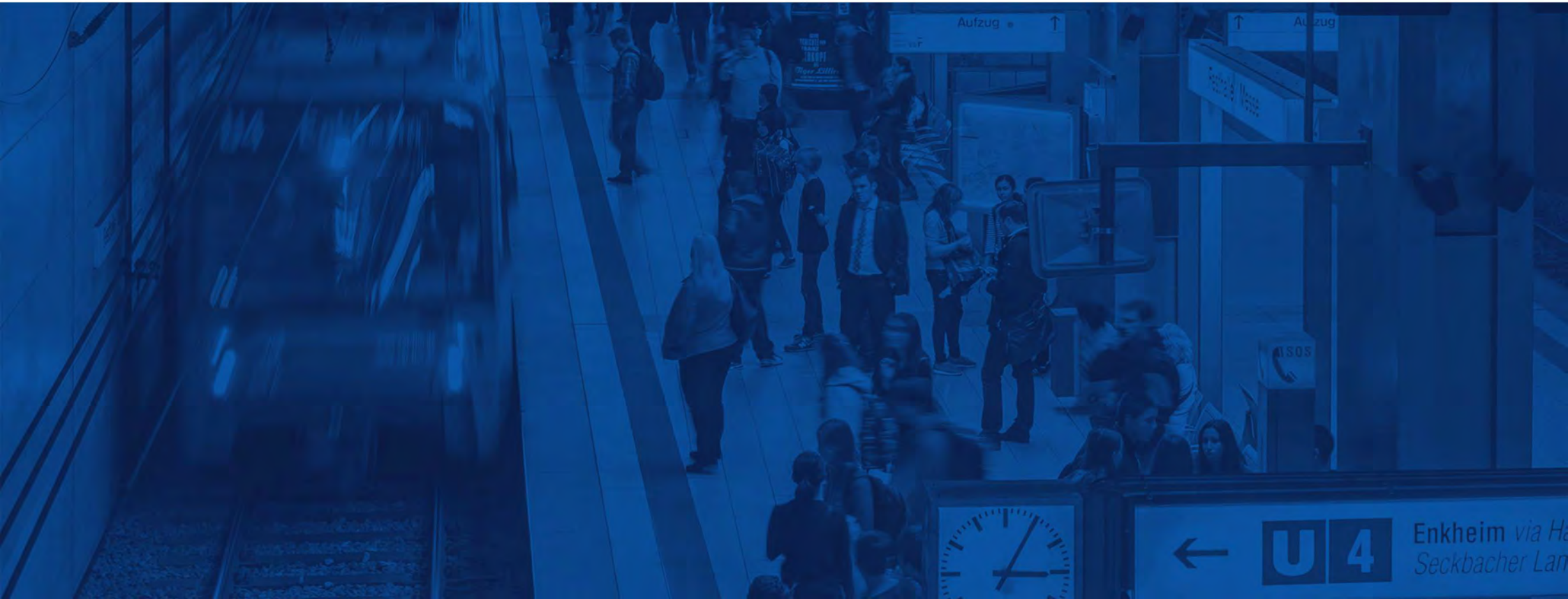


Management eines multi-optionalen Umweltverbundes

Sitzung der Enquetekommission
„Mobilität der Zukunft in Hessen 2030“



Agenda

- Der klassische ÖPNV hat einen wichtigen Anteil am Verkehr, dennoch können nicht alle Mobilitätsanforderungen bedient werden
- Neue und digitale Mobilitätsformen können sinnvolle Ergänzungen zum ÖPNV bieten
- Mittels der räumlichen und der digitalen Vernetzung der neuen Mobilitätsformen mit dem ÖPNV kann ein attraktiver, multioptionaler Umweltverbund entstehen – unabhängig vom privaten Auto

Der Anteil des klassischen ÖPNV am Umweltverbund



Der ÖPNV ist nicht nur in Frankfurt vielfältig und ein wichtiger Bestandteil der Mobilität

- Als unverzichtbare Komponente der Alltagsmobilität in Ballungsräumen bietet der ÖPNV Vorteile in Bezug auf:
 - Effizienz
 - Platzverbrauch
 - Umweltverträglichkeit
- Die Wahlmöglichkeiten, welche durch die verschiedenen öffentlichen Verkehrsmittel mit unterschiedlichen Charakteristiken geschaffen werden, bieten ein attraktives Angebot
- In Frankfurt spielen die lokalen Verkehrsmittel eine zentrale Rolle für die Verkehrsabwicklung



248km²

Frankfurter
Stadtgebiet



851

Haltestellen
in Frankfurt



778

Kilometer
Liniennetz



745

Fahrzeuge
in der Spitze

251 Mio.

Fahrgäste
pro Jahr

Die vollständige Erschließung und ein durchgängiges Angebot machen den ÖPNV in Frankfurt attraktiv

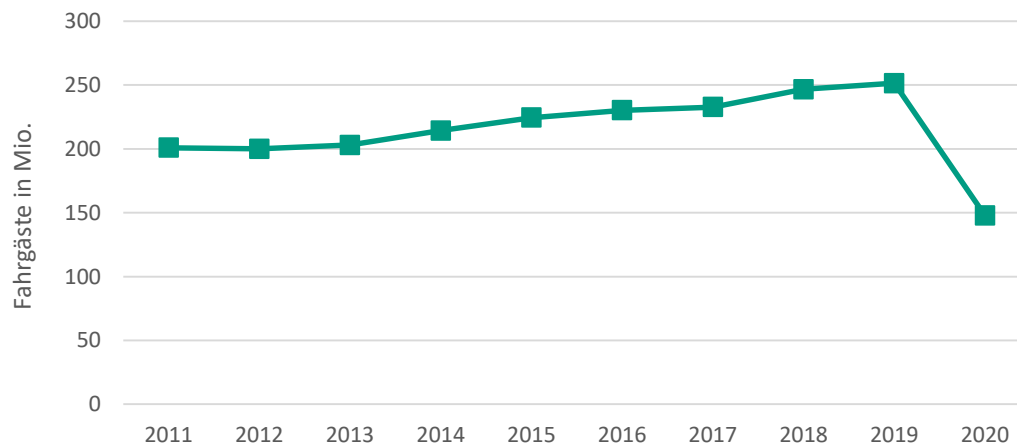
- Der ÖPNV dient zur Entlastung der Verkehrssysteme, dies gelingt durch die Bündelung von großen Verkehrsströmen, wodurch ein umweltfreundliches Verkehrsmittel entsteht
- Durch eine flächendeckende Erschließung, ein dichtes Taktangebot und durch direkte, schnelle Verbindungen wird das Angebot attraktiv
- Frankfurt ist nahezu frei von Erschließungslücken und bietet mit einem 24-Stunden Netz ein durchgängiges ÖPNV-Angebot zu allen Zielen

Produkt	Erschließungsfunktion	Kapazitäten	Taktangebot
S-Bahn	Schnelle, direkte Verbindungen aus der Region in die Stadt	> 50.000 Fahrgäste/Tag	15'/30' Takt
U-Bahn	Schnelle, direkte Verbindungen in die Innenstadt	> 30.000 Fahrgäste/Tag	5' - 15' Takt
Straßenbahn	Ergänzung zum Schnellbahnnetz, Stadtteilverbindungen	> 15.000 Fahrgäste/Tag	10' Takt
Bus	Diverse Einsatzgebiete: Ergänzung zum Schnellbahnnetz, Stadtteilverbindungen, Feinerschließung	> 1.000 Fahrgäste/Tag	10' - 30' Takt

Steigende Fahrgastzahlen verfestigen die Rolle des ÖPNV im städtischen Gesamtverkehr

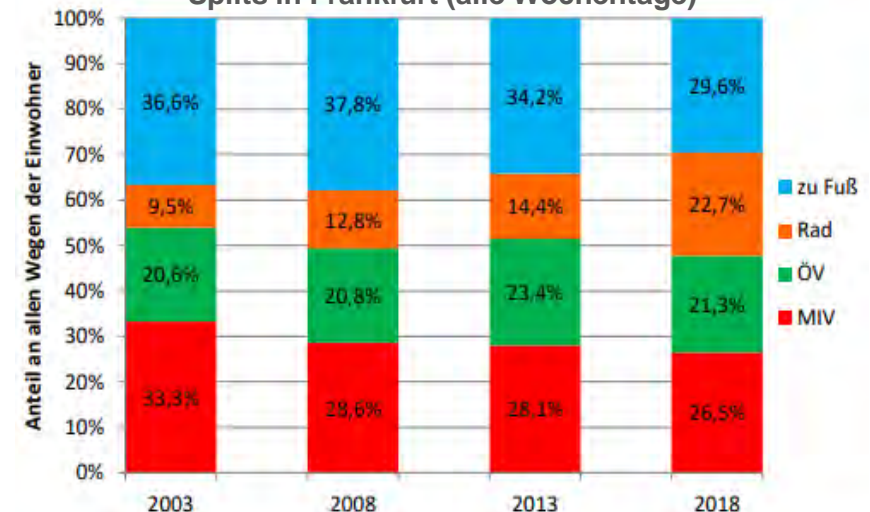
- Mehr als die Hälfte der Menschen in Frankfurt nutzt den ÖPNV mindestens wöchentlich (MiD 2017)
- Die ÖPNV-Anbindung wird für Menschen immer häufiger zum Entscheidungsfaktor und zu einem Gradmesser für Lebensqualität
- Der kontinuierliche Fahrgastanstieg (+50 Mio. in 8 Jahren) zeigt die zunehmende Bedeutung des ÖPNV

Entwicklung der Fahrgastzahlen im lokalen Nahverkehr in Frankfurt von 2011 bis 2020



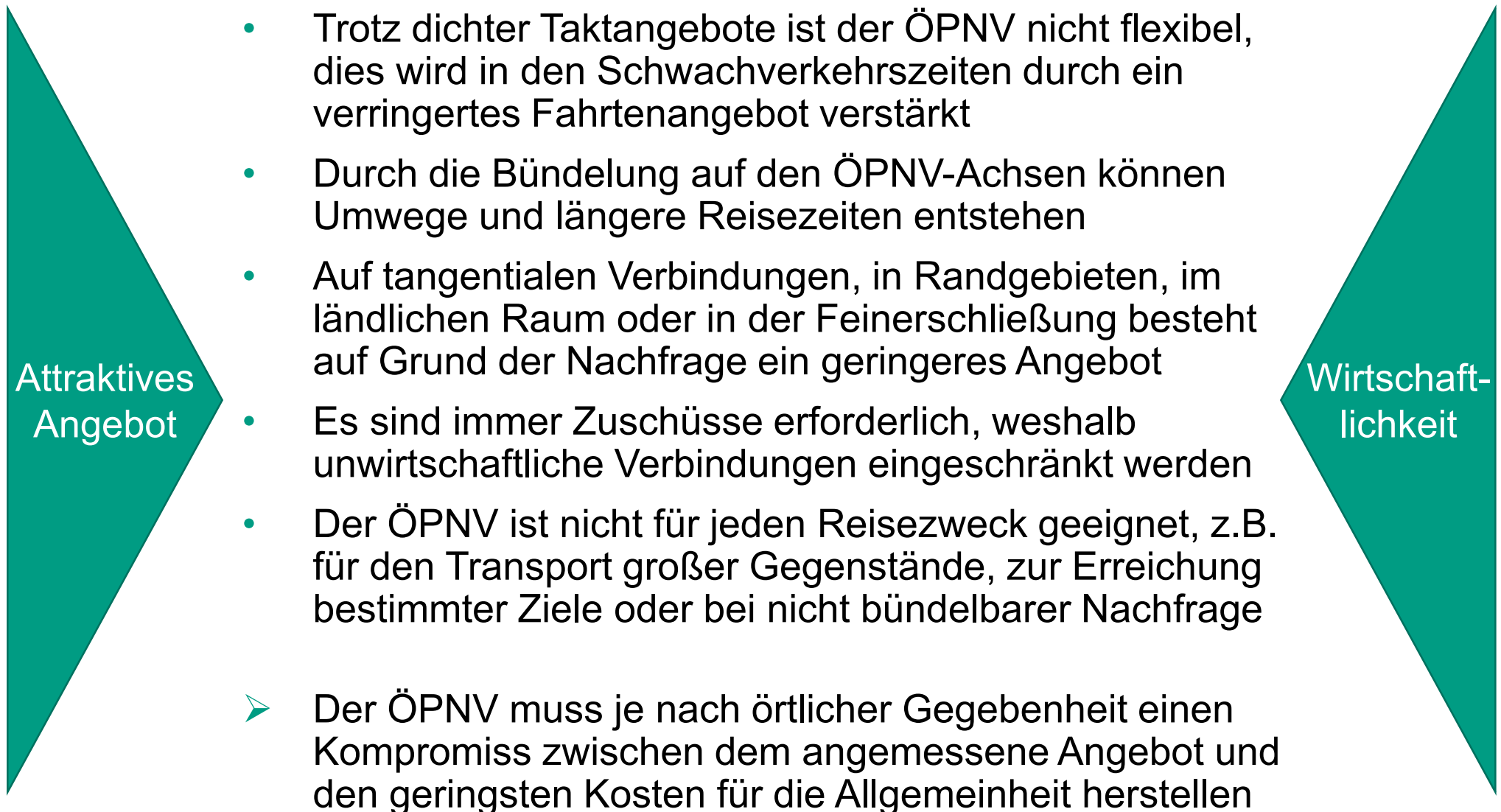
Quelle: traffiQ

Entwicklung des wegebezogenen Modal Splits in Frankfurt (alle Wochentage)



Quelle: SrV 2003, 2008, 2013 und 2018

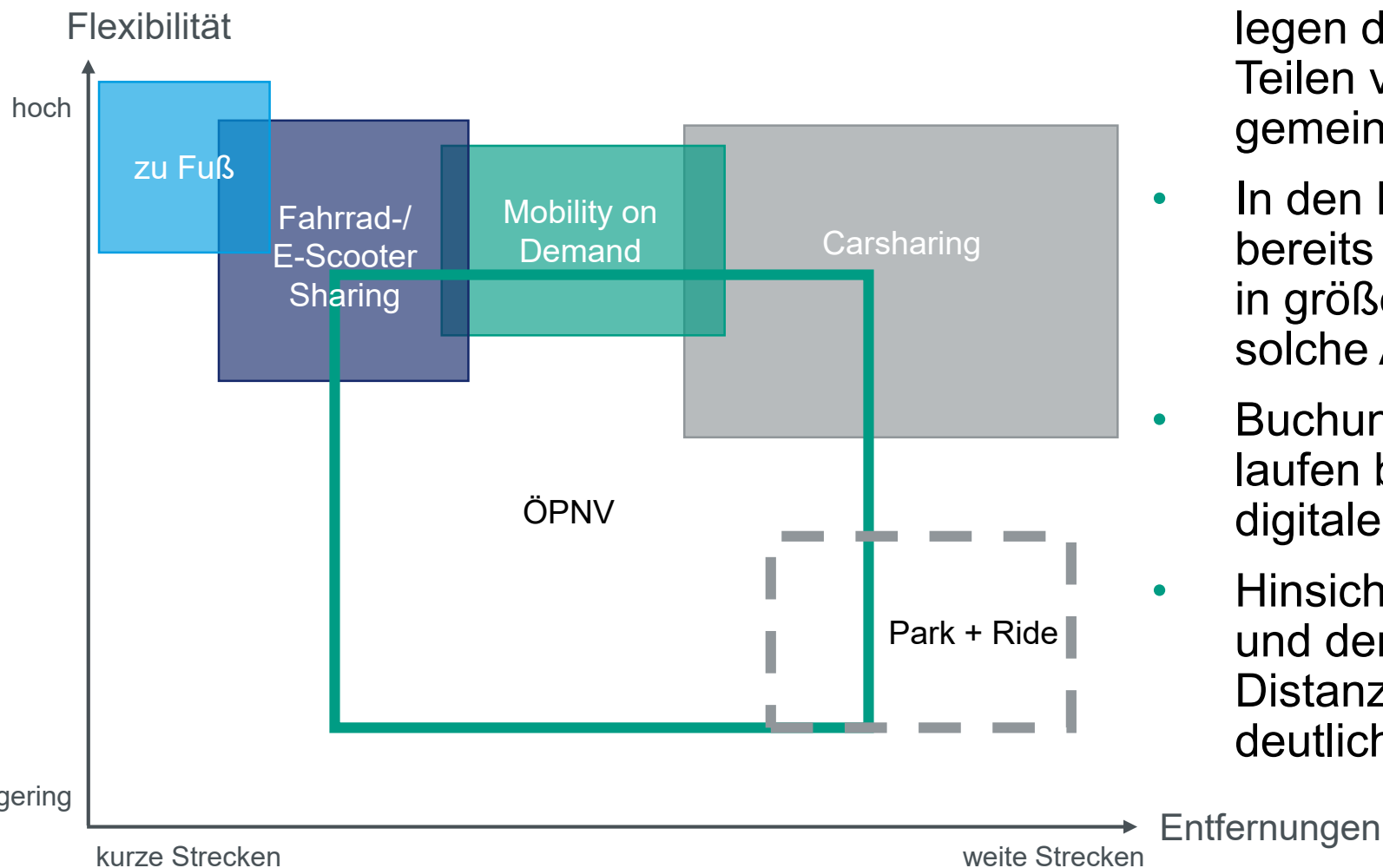
Doch nicht in jeder Situation kann der ÖPNV allen Mobilitätsanforderungen gerecht werden



Neue Mobilitätsformen bieten Chancen



Die neuen Mobilitätsformen umfassen digitale Sharing- und Pooling-Produkte und sind lokal emissionsfrei



- Die neuen Verkehrsmittel legen den Fokus auf das Teilen von Fahrzeugen bzw. gemeinsamen Routen
- In den Metropolen nutzen bereits 10% der Bevölkerung in größeren Abständen solche Angebote (MiD 2017)
- Buchung und Ticketing laufen bevorzugt über digitale Vertriebskanäle
- Hinsichtlich der Flexibilität und den zurücklegbaren Distanzen gibt es teils deutliche Differenzen

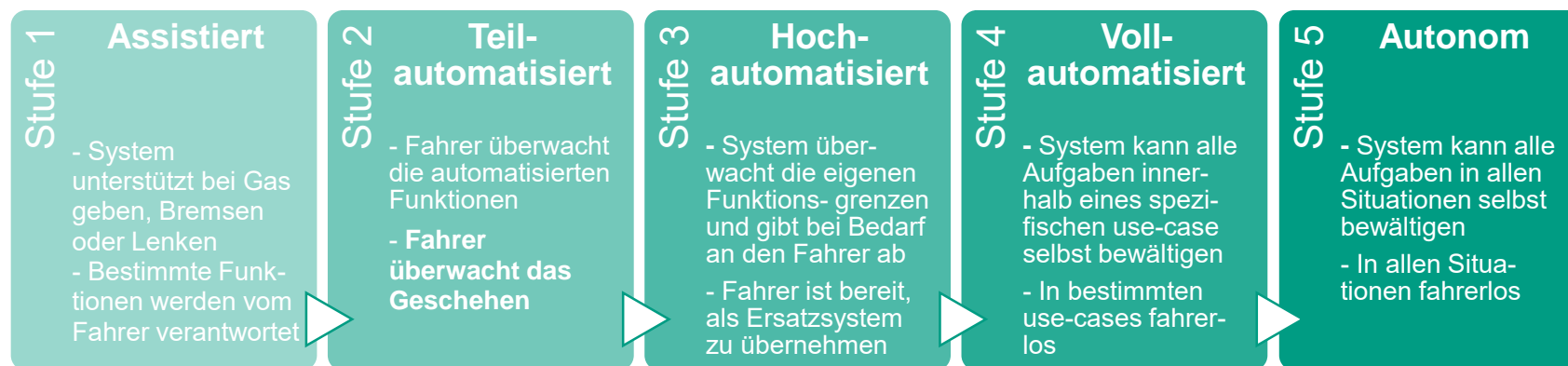
Mit On-Demand-Verkehren wird ein bedarfsorientiertes Angebot geschaffen

- Durch On-Demand Verkehre soll das bestehende ÖPNV-Angebot sinnvoll ergänzt werden
 - Schließen von Angebotslücken bzw. unzureichend erschlossenen Gebieten
 - Zubringer zum schienengebundenen ÖPNV
- Bestehende ÖPNV-Angebote sollen durch On-Demand möglichst nicht kanibalisiert werden
- Ziel ist das Ersetzen von MIV-Fahrten sowie die Neukundengewinnung bzw. das Halten von Kunden im System
 - Schnelle, flexible und komfortable Verbindungen ähnlich dem MIV
- In Frankfurt wird mit KNUT künftig die Anbindung der nördlichsten Stadtteile verbessert
 - Ergänzung des bestehenden Angebotes
 - Bessere Abdeckung von Randzeiten



Autonome Fahrzeuge bringen erhebliche Potenziale für einen sicheren und kostengünstigen Verkehr

- Autonome Fahrzeuge bieten erhebliche Chancen für den ÖPNV in Bezug auf Wirtschaftlichkeit, Flexibilität und Angebotsumfang
- In Frankfurt wird das autonome Shuttle EASY bereits getestet
 - Testfeld am Mainufer war mit insgesamt 25.000 Fahrgästen das weltweit erfolgreichste
 - Begleitende Umfragen ergaben ein hohe Zustimmungswerte bei Sicherheit (93%) und bei einem potenziellen Einsatz ohne Fahrpersonal (94%)
- Fundamentale Auswirkungen auf die allgemeine Mobilität und insbesondere auf den ÖPNV sind erst ab Stufe 5 zu erwarten
 - Der zeitlich Horizont dafür ist noch nicht abschätzbar
- Größte Herausforderung ist der Betrieb im Mischverkehr



Verkehrsmittel der Mikromobilität dienen als Zubringer und sind für kurze Wege attraktiv

- Die Mikromobilität umfasst kleine, leichte Fahrzeuge mit denen kurze Distanzen schnell überwunden werden können, dies umfasst u.a. Fahrräder und E-Scooter
- Seit langem sind Bikesharing-Anbieter in den Städten präsent und etabliert
- Durch die Legalisierung von E-Scootern in 2019 ist dieser Markt gegenwärtig noch stark umkämpft

Stärken und Chancen



- Die Überwindung der „Letzten Meile“ im Vor-/Nachgang zum ÖPNV wird erleichtert
- Vergrößerung der Einzugsgebiete und Aktivierung größerer Nutzergruppen
- Verkürzung der Reisezeiten
- Flexibilität

Schwächen und Risiken



- Konkurrenzprodukte zu Zubringerlinien und Quartiersbussen
- Insb. die Abstellung von E-Scooter behindert öffentliche Flächen
- Erforderlicher Ausbau von Radwegen steht oft in Konkurrenz zur ÖPNV-Infrastruktur

Über Park+Ride wird die Anbindung des ländlichen Raums an die Städte verbessert

- Für Pendler aus dem ländlichen Raum bestehen meist nur eingeschränkte Möglichkeiten die Städte direkt mit dem ÖPNV zu erreichen
- Über Park+Ride-Anlagen erfolgt jedoch eine Verknüpfung des MIV mit dem ÖPNV, sodass ein früher Umstieg ermöglicht wird
- Der Pkw fungiert dann nur noch als Zu- bzw. Abbringer zum leistungsstarken ÖPNV
- In Zukunft soll diese Funktion verstärkt über Fahrtbündelungen durch On-Demand-Verkehr oder mit Carsharing-Fahrzeugen erfüllt werden
- Ballungszentren profitieren durch die Entlastung von Berufs- und Freizeitpendlern



Kralingse Zoom Rotterdam (oben), Les Gayeulles Rennes (unten)

Mittels Carsharing wird den Nutzenden der Verzicht auf ein eigenes Auto erleichtert

- Carsharing bietet die Möglichkeit kurzfristig ein Auto für beliebige Distanzen nutzen zu können, ohne ein eigenes Auto zu besitzen
- Die Fahrzeuge können an festen Stationen oder frei in der Stadt verteilt stehen
- Mittlerweile ist Carsharing in den Städten durch verschiedene Anbieter vertreten

Stärken und Chancen



- Alternative zum Privat-Pkw
- Attraktiv für Routen mit schwachen ÖPNV-Angebot oder für den Transport großer Gegenstände
- Flexibilität
- Ergiebigerer Nutzung der Fahrzeuge, weniger Standzeiten

Schwächen und Risiken







- Eigenwirtschaftliche Betreiber ziehen dicht besiedelte Gebiete mit gutem ÖPNV-Angebot vor
- Kannibalisierung von ÖV-Fahrten
- Erzeugung von zusätzlichem Pkw-Verkehr
- Flächenbedarf für Abstellung

Räumliche und digitale Vernetzung für den attraktiven Umweltverbund

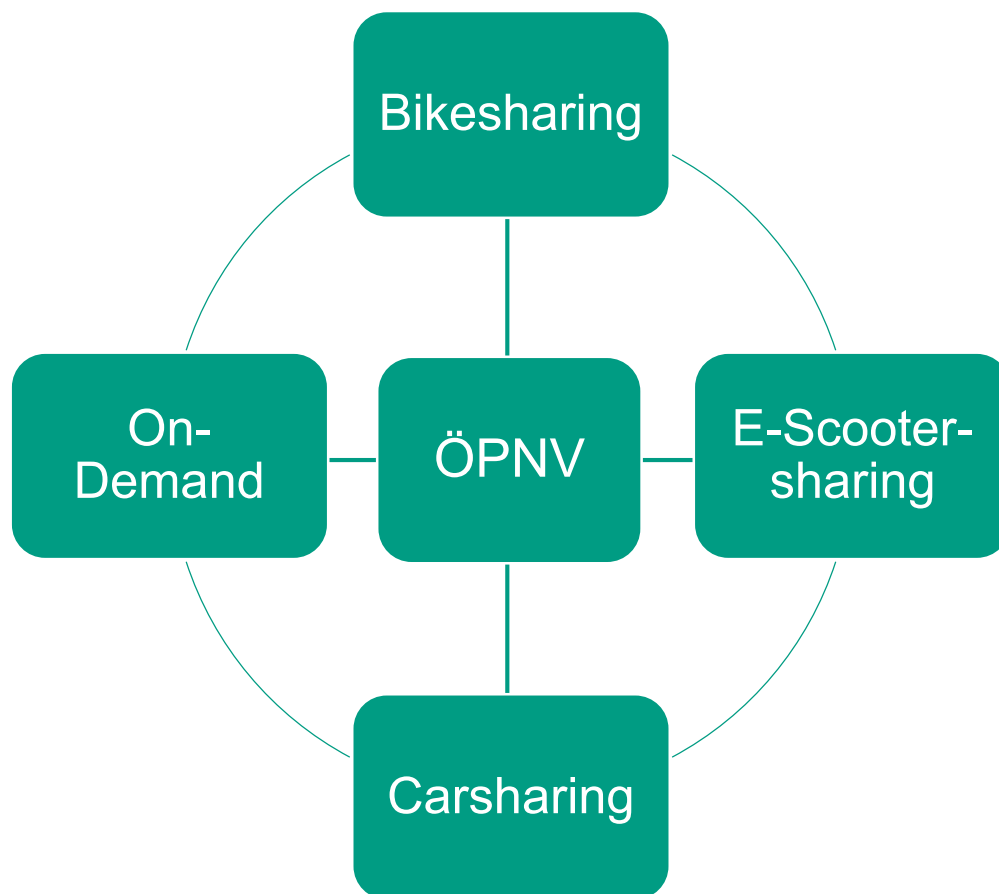


Trotz der Vielfalt an Mobilitätsoptionen fehlt es meist an einer nutzerorientierten Verknüpfung

- Frankfurt verfügt über eine Vielzahl an Anbietern der neuen Mobilitätsformen
- Die Angebote bestehen jedoch jeweils für sich und sind nicht verknüpft

Bikesharing	E-Scootersharing	Carsharing	On-Demand
 <p style="text-align: center;">stationsbasiert</p>	 <p style="text-align: center;">free floating</p>	 <p style="text-align: center;">stationsbasiert</p>	

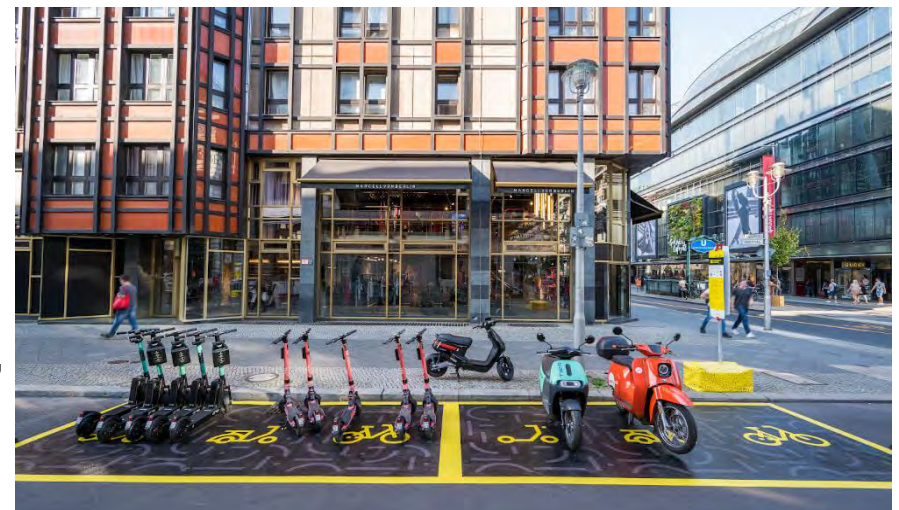
Ziel von Mobility-as-a-Service und von Mobilitätsstationen ist die Verknüpfung innerhalb des Umweltverbundes



- Die Stärke des Umweltverbundes entsteht erst durch die Kombination und Verknüpfung der Verkehrsmittel
- Dadurch werden Reiseketten für fast alle Verkehrszwecke und –Routen ohne einen privaten Pkw ermöglicht
- Der ÖPNV sollte dabei jedoch Kern des Angebotes sein
- Die Vernetzung sollte zum einen räumlich in Form von Mobilitätsstationen und zum anderen digital durch Mobility-as-a-Service (MaaS) erfolgen
- Eine Vernetzung ist erforderlich um Einstiegshürden abzubauen

Mobilitätsstationen dienen der Sichtbarmachung und der räumlichen Bündelung aller Angebote

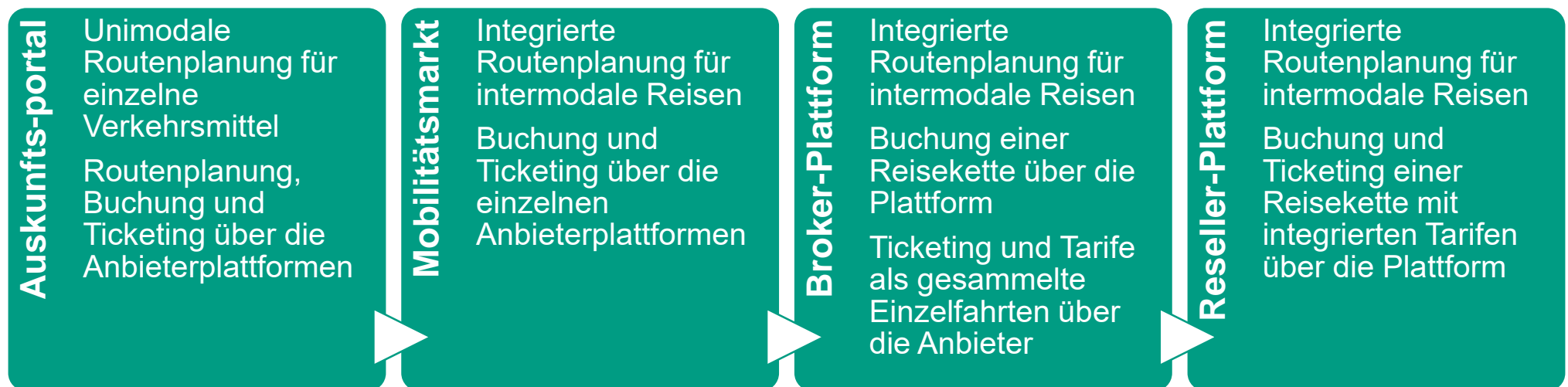
- Mobilitätsstationen sind räumliche Schnittstellen für die inter- und multimodale Verknüpfung innerhalb des Umweltverbundes
- Durch die Lage an Hauptachsen des ÖPNV wird vor allem die Überwindung der ersten und letzte Meile erleichtert
- Eine einheitliche, wiedererkennbare und markante Gestaltung sorgt für die Erzeugung einer Marke des Umweltverbunds
- Die räumliche Bündelung schafft Synergien, spricht neue Nutzergruppen an und erleichtert den Umstieg



HVV Switch Punkt: Berliner Tor (oben); Jelbi-Punkt: Friedrichstraße (unten)

Über MaaS erfolgt die digitale Integration der Auskunft- und Vertriebskanäle in einer Mobilitätsplattform

- Die Angebote für eine intermodale Reisekette im Umweltverbund sind zwar gegeben, jedoch sind die Einstiegshürden hoch, aufgrund der Kombination und Vielzahl an Anbietern mit jeweiligen Apps, Nutzerkonten und Tarifen
- Durch die Integration aller Verkehrsmittel auf einer multioptionalen Mobilitätsplattform wird die räumliche Vernetzung durch eine intermodale Verbindungsauskunft, gebündelte Vertriebskanäle und einen nahtlose Buchungsprozesse erleichtert
- Die Integration der Angebote kann in verschiedenen Tiefen erfolgen, der VDV unterscheidet hierbei zwischen vier Stufen:



Für die Kommunen bestehen verschieden starke Möglichkeiten der Steuerungsmöglichkeiten

- In Frankfurt werden bislang alle Angebote der neuen Mobilitätsformen eigenwirtschaftlich betrieben, mit Ausnahme des On Demand „KNUT“, andere Kommunen erteilen bspw. Konzessionen oder schreiben die Leistungen aus
- Durch das Eingreifen in die Mobilitätsangebote ergeben sich für die Kommunen zwar ein verstärkter Gestaltungsspielraum, jedoch steigt der Aufwand und die Verantwortung

Vorteile



- Verbesserte Steuerungs- und Regulierungsmöglichkeiten (z.B. Abstellung E-Scooter)
- Erweiterung von Stationen und Geschäftsgebiete auf weniger lukrative Gebiete
- Einfachere tarifliche und betriebliche Integration in den ÖPNV

Nachteile



- Größerer organisatorischer Aufwand für Aufgabenträger
- Höherer finanzieller Aufwand zur Bereitstellung des Angebots

Die Vernetzung der Mobilitätsangebote bietet die Chance den Umweltverbund langfristig attraktiv zu machen

Ausblick

- Für die Zukunft werden die neuen Mobilitätsformen noch stärker an Bedeutung gewinnen, daher ist eine gute Verknüpfung der Verkehrsträger essentiell
- Der klassische ÖPNV als Rückgrat muss auch in Zukunft eine tragende Rolle im Gesamtverkehr einnehmen
- Die Einbindung von On-Demand und Carsharing in das ÖV-System ermöglichen auch im ländlichen Raum Mobilität ohne einen Pkw zu besitzen, gerade dort wird eine aktivere Rolle der Kommunen notwendig sein



traffiQ
Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH

Stiftstraße 9-17
60313 Frankfurt am Main

Telefon: 069 / 212-2 44 24

E-Mail: info@traffiQ.de
Internet: www.traffiQ.de





Ganzheitliche urbane Mobilitätskonzepte

Dipl.-Ing Gisela Stete, Büro StetePlanung, Darmstadt



Gisela Stete



- bis 1979 Studium des Bauingenieurwesens und der Stadtplanung an der TH Darmstadt
 - 1979 Diplom im Fachbereich Wasser und Verkehr
 - 1979-1981 Fachplanerin im Büro BGS in Frankfurt
 - 1979-1984 Fachplanerin im Büro Retzko und Topp in Darmstadt
 - 1985-1990 Wiss. Mitarbeiterin an der TU Darmstadt am Institut für Verkehr
 - 1991 Gründung eines eigenen Planungsbüros für Stadt- und Verkehrsplanung
- Lehraufträge an Universitäten und Hochschulen,
 Vorträge auf Tagungen und Fortbildungsveranstaltungen
 Sach- und Fachpreisrichter bei Wettbewerben
 Mitarbeit in Fachgremien (FGSV, Wiss. Beirat VCD)
 Mitglied in Beruflichen Institutionen / Akademien (SRL, DASL)



StetePlanung, Büro für Stadt- + Verkehrsplanung

Tätigkeitsfelder

- integrierte verkehrliche Rahmenplanungen auf regionaler, kommunaler und Quartiersebene
- Konzept- und Detailplanungen für einzelne Verkehrsarten
- Gestaltung von Straßen und Plätzen
- Verkehrsuntersuchungen zu kommunalen und privaten Entwicklungsvorhaben
- Mobilitätsuntersuchungen / Mobilitätsmanagement



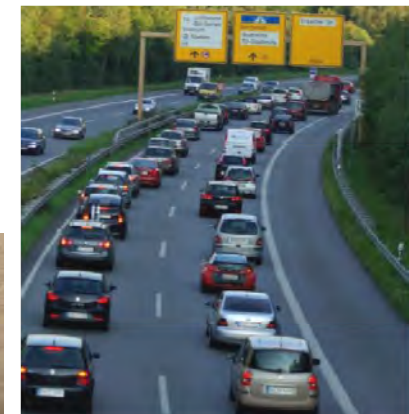
Mobilitätskonzepte für Quartiere (Auswahl)

- Konversionsfläche Lincoln-Siedlung in Darmstadt (Deutscher Mobilitätspreis 2019)
- Freiburg Dietenbach / Freiburg Kleinescholz – jeweils 1. Preis bei städtebaulichen Wettbewerben → Rahmenplanung
- Konversionsfläche „Hospital“ in Heidelberg
- Ehemaliges OBI-Areal in Augsburg
- „Liebigstraße Nord“ in Langen
- „Jettenhauser Esch“ in Friedrichshafen



I Hintergrund und Anforderungen

- Insbesondere in Ballungsräumen, aber auch in vielen kleineren Städten, ist der Druck nach Schaffung von bezahlbarem Wohnraum groß. Dies ist durch Verdichtung im Bestand allein nicht zu bewältigen → Entwicklung von neuen Quartieren bei gleichzeitiger Ausschöpfung von inneren Entwicklungspotenzialen
 - Das damit verbundene Verkehrsaufkommen, insbesondere im Kfz-Verkehr, führt vielerorts zu Problemen, da die Kapazitätsgrenzen der Netze erreicht sind und ein weiterer Ausbau nur bedingt möglich / erwünscht ist.
 - Gleichzeitig zwingen die durch den Kfz-Verkehr verursachten klimaschädlichen Emissionen (Anteil an CO₂ derzeit ca. 21%, an NO_x derzeit ca. 38%) zu einem Umdenken im Umgang mit dem Kfz-Verkehr
 - Insbesondere die jüngere Generation hat dies erkannt und macht sich stark für den Klimaschutz → Shellstudie 2019, Fridays for Future
 - Hinzu kommt der hohe Flächenverbrauch durch den ruhenden Kfz-Verkehr, der den öffentlichen Raum belastet und andere Nutzungen und Verkehrsteilnehmende behindert
- **Mobilität gewährleisten und nachhaltig, d. h. mit deutlich weniger Kfz-Verkehr gestalten**



I Ganzheitliche Mobilitätskonzepte für Quartiere sollen

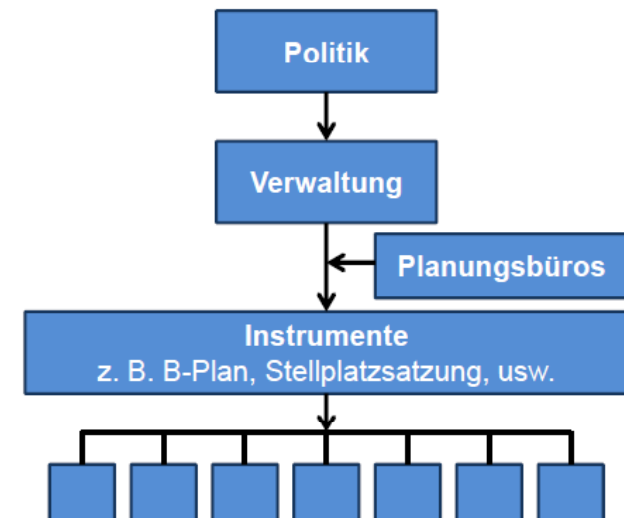
- ... alle Formen der Mobilität einbeziehen und miteinander vernetzen
- ... städtebauliche und Nutzungsstrukturen berücksichtigen
- ... Umwelt- und Stadtverträglichkeitsaspekte einbeziehen
- ... Chancengleichheit aller Bevölkerungsgruppen im Hinblick auf Mobilität sicherstellen

Dabei soll die **Balance** gehalten werden zwischen

- sozialer Ausgewogenheit / sozialer Gerechtigkeit
- ökologischer Verträglichkeit / Umweltgerechtigkeit
- ökonomischer Vernunft

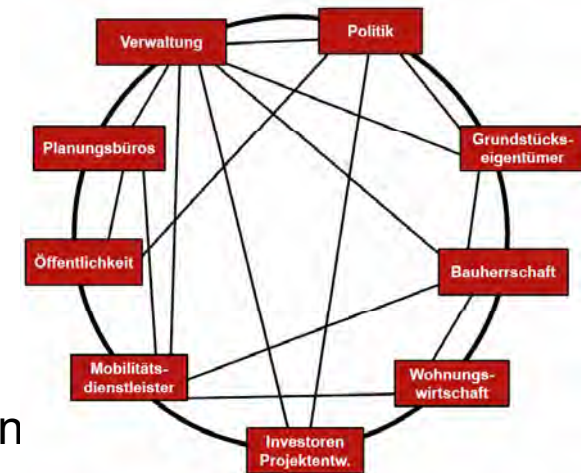
- ➔ Klassische Ansätze sind nicht mehr zielführend
- ➔ neue Wege müssen gesucht werden
- ➔ Akteure aus Wirtschaft und Gesellschaft werden eingebunden

Klassischer Ansatz: TopDown



II Herausforderungen

- Die unterschiedlichen Interessen und Denkmuster der an der Stadt- / Quartiersentwicklung beteiligten Akteure zusammenbringen
- Die Komplexität einer Quartiersentwicklung fachlich gezielt steuern und die zentralen Bausteine Städtebau, Freiraum und Mobilität integriert behandeln
- Die Verwaltungsstrukturen mit ihren oft unterschiedlichen Zuständigkeiten zielgerichtet überwinden
- Die Orientierung einer auf den Kfz-Verkehr ausgerichteten Anbindung und Erschließung aufbrechen und Chancengleichheit aller Verkehrsarten sichern
- Den Bedenken im Umfeld neuer Quartiere vor den negativen Auswirkungen, insbesondere im (fließenden und ruhenden) Kfz-Verkehr, aktiv begegnen
- Die zunehmenden technischen Anforderungen der Infrastruktur „unter der Erde“ sowie der Ver- und Entsorgung und ihre Auswirkungen auf Straßenquerschnitte beachten
- Eine ausreichende Energieversorgung für neue Technologien bereitstellen



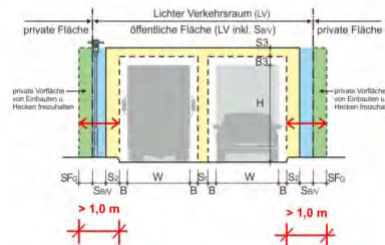
II Chancen

- Schaffung von Strukturen entsprechend dem Leitbild der „Stadt der Kurzen Wege“
→ Nutzungsmischung bei kompakter Grundstruktur
- Reduzierung des Flächenverbrauchs für die Gebietsentwicklung
→ höhere Dichte, effizientere Erschließung
- Stärkung des Umweltverbunds / Unterstützung des Trends zu mehr Radmobilität
→ gezielter Ausbau von dessen Infrastruktur und Vernetzung
- Förderung der Unabhängigkeit vom eigenen Kfz → Bereitstellung einer Vielfalt an Mobilitätsangeboten
- Verkehrsberuhigende Straßenraumgestaltung und -verkehrsregelung
→ öffentlicher (Straßen-)Raum als Aufenthalts- und Sozialraum, Erhöhung der Verkehrssicherheit insbesondere für Jüngere und Ältere
- Reduzierte Bereitstellung von Parkraum für alle Nutzungen und Konzentration in Parkieranlagen → Verbesserung der Chancengleichheit ÖPNV – MIV



II Persistenzen

- Verkehrsrechtliche Rahmenbedingungen (StVO) und technische Regelwerke → Auto-orientierte Vorgaben
- Denkstrukturen im Wohnungsbau / in der Projektentwicklung → „Wohnung ohne Stellplatz nicht vermarktbare“
- Stadtstrukturelle Rahmenbedingungen → Funktionstrennung, weite Wege
- Autoorientierte „Mobilitätskultur“ in der Politik → Wirtschaftsfaktor Auto
- Autoorientierte „Mobilitätskultur“ in großen Teilen der Bevölkerung → Statussymbol, Parken überall und kostenfrei...
- „Schneller – Weiter – Mehr“ als Grundprinzip der Mobilitätsentwicklung
- Planungsgrundsätze für die Gebietserschließung → Straßen zuerst
- Baurechtliche Rahmenbedingungen → Kopplung von Wohnen und Parken, Stellplatznachweis auf eigenem Grundstück
- Planungs- und Organisationsstrukturen auf kommunaler Ebene → Abstimmungs-Probleme



III Grundüberlegungen zu nachhaltiger Mobilität bei der Quartiersentwicklung (Bestand und Neubau)

- 80% der Wege beginnen und enden im Wohnquartier, hier fallen die Entscheidungen über die Verkehrsmittelwahl.
- Wohnungs- oder Arbeitsplatzwechsel sind Brüche in der Biographie und bieten die Chance der Reflexion über bisheriges Verhalten
- Ist der Zugang zum Pkw einfach (z. B. Stellplätze direkt an der Wohnung bzw. kostenlos im öffentlichen Raum), unterstützt dies seine Nutzung
- Mobilitätsangebote verschiedenster Art fördern den Umweltverbund, sie sollten sowohl gebündelt, als auch flächenhaft verteilt bereitgestellt werden
- Je mehr Alltagsziele und -gelegenheiten fußläufig und auf sicheren Radverbindungen zu erreichen sind, desto besser sind die Chancen für Nahmobilität
- Mobilität muss gemanagt und von Beginn an im Quartier verankert werden
- Die frühzeitige Einbindung von Bürgerschaft und Akteure schöpft Potenziale aus und erhöht die Akzeptanz



Quelle: Friedrich-Ebert-Stiftung , 2017: Nachhaltige Mobilitätskultur in Hessen gestalten, S. 31.

III Beispiele zur Entwicklung neuer Quartiere

- Darmstadt Lincoln-Siedlung –
Entwicklung begonnen
2.000 WE mit ca. 5000 EW, ca. 30 ha
- Freiburg Dietenbach –
Rahmenplanung abgeschlossen
6.800 WE mit ca. 15.000 EW, ca. 100 ha
- Hamburg Oberbillwerder –
Rahmenplanung abgeschlossen
7.000 WE, ca. 125 ha
- Augsburg Haunstetten Süd-West-
Wettbewerb abgeschlossen
4.000 WE mit ca. 10.000 EW, ca. 200 ha
- Köln Stellwerk 60 – Entwicklung
abgeschlossen
440 WE mit ca. 1.500 EW, ca. 4,5 ha
- Wien Seestadt Aspern –
Entwicklung begonnen
11.000 WE mit ca. 20.000 EW, ca. 240 ha



Quelle: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/b/b5/Deutschland_%C3%9Cbersichtskarte.png

III Gemeinsame Ansätze bei deren Entwicklung

- Weitgehend Nutzungsmischung herstellen (Wohnen, Arbeiten, Versorgung, Soziale Infrastruktur, Freizeit- und Kulturangebote etc.)
- Stadt der Kurzen Wege als Leitidee für die Entwicklung → Dichte Netze für den Fuß- und Radverkehr mit attraktiven und sicheren Anschlüssen nach außerhalb
- ÖPNV als Rückgrat der Erschließung, Chancengleichheit beim Zugang zu ÖPNV und Pkw → Entfernung Haltestelle und Pkw-Stellplatz etwa gleich weit
- Flächen-Sparsame Kfz-Erschließung in hierarchisierten Netzen, weitestgehende Verkehrsberuhigung → Öffentlicher Raum als Aufenthaltsraum
- Parken gebündelt in Quartiersgaragen (privat und öffentlich)
- Reduzierter Stellplatzschlüssel mit Höchstgrenzen für die Bereitstellung von Parkraum - für Wohnnutzung und sonstige Nutzungen gleichermaßen
- Reduziertes Besucherparken, teilweise in Garagen, teilweise im Straßenraum
- Erhöhtes Angebot an hochwertigen Fahrradabstellanlagen (privat und öffentlich)
- Umfangreiche Mobilitätsangebote verschiedenster Art
- E-Ladeinfrastruktur für Kfz und Fahrrad

IV Fallbeispiel Lincoln-Siedlung Darmstadt / Konversion Bessungen-Süd

Benachbarte Quartiere – gemeinsame
Entwicklungsziele (Rahmenplanung 2011)

Lincoln-Siedlung

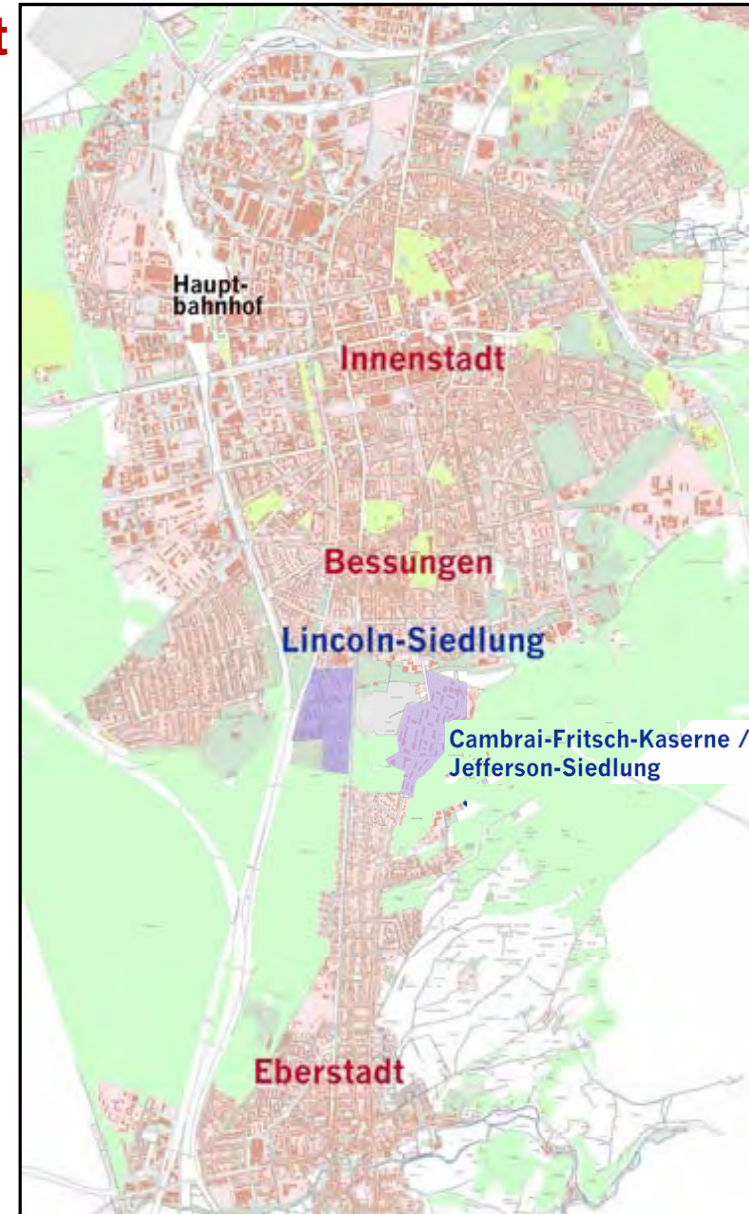
bis zu 5.000 EinwohnerInnen in 2.000 WE

Cambrai-Fritsch-Kaserne/Jefferson-Siedlung (heute Ludwigshöhviertel)

ca. 3.000 EinwohnerInnen in 1.400 WE

➔ Ergebnis Verkehrsgutachten

Der durch die Quartiersentwicklung erzeugte Kfz-Verkehr kann im bestehenden Straßennetz nicht leistungsfähig abgewickelt werden. Er führt zu unverträglichen Belastungen (Lärm und Emissionen). Es bedarf alternativer Angebote zur Mobilitätssicherung der Bevölkerung, wenn die Quartiere in dieser Dichte entwickelt werden.



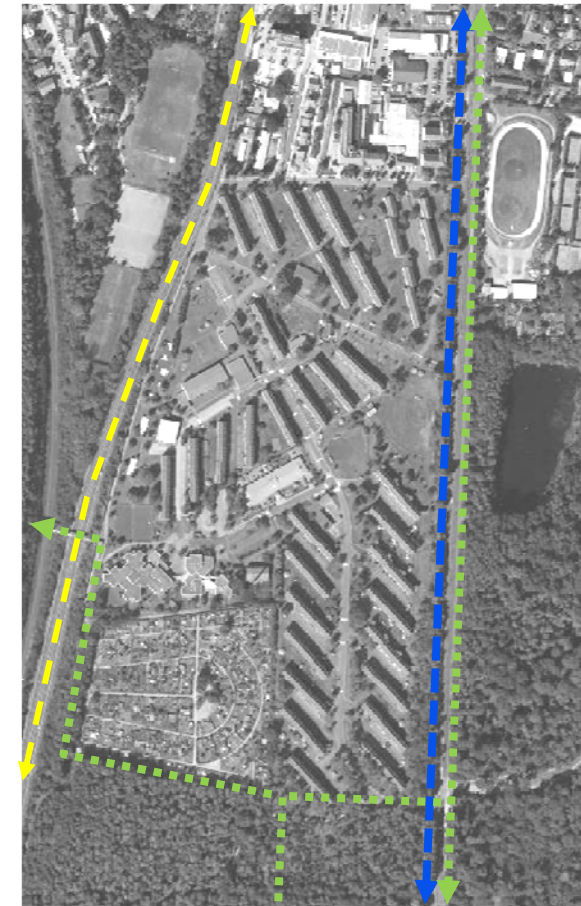
Darmstadt Lincoln-Siedlung

IV Rahmenbedingungen

- Stadtrandlage – trotzdem zentrumsnah (3 km)
- direkte Straßenbahnverbindung in die City und in die Nachbarstadtteile
- parallel verlaufende überörtliche Kfz-Anbindung (B3)
- direkte Einbindung ins kommunale und regionale Radverkehrsnetz
- Umfassendes Nahversorgungsangebot im nördlich angrenzenden „Bessunger Marktplatz“
- diverse Freizeitangebote im unmittelbaren Umfeld, ausgedehnte Waldgebiete angrenzend

Planung

- nur geringe Nutzungsmischung Wohnen / Arbeiten
- Versorgung mit sozialer Infrastruktur wie Kita, Grundschule, Angebote für Ältere
- Nahversorger am Quartiersplatz, dort weitere Versorgungseinrichtungen (z. B. Apotheke)



- ← → Straßenbahn
- ← - - - → Radhaupttroute
- ← - - - → Bundesstraße

Darmstadt Lincoln-Siedlung

IV Städtebauliches Konzept

- Erhalt von Bestandsgebäuden (3-stöckig) im Süden, Aufstockung in 10 Jahren geplant
- Neubaufelder mit Geschosswohnungsbau, 4 – 5 Geschosse zzgl. Staffelgeschoss
- Quartiersmitte mit Quartierspark, Erhalt und Ergänzung der Grün- und Freiraumqualität
- Grundschule mit Sporthalle als Angebot für das Quartier
- 3 Kitas unterschiedlicher Größe und Betreuungsangeboten
- Quartiersplatz mit Versorgungseinrichtungen
- Min. 20 % Sozialwohnungen in kleinteiliger Mischung, 30 % besondere Wohnformen
- klimafreundliche, emissionsarme Energie- und Wärmeversorgung, energieeffizientes Bauen



IV Grundprinzipien Mobilitätskonzept

- Flächensparsame Erschließung für Kfz-Verkehr bei verkehrsberuhigtem Ausbau / Gestaltung
- Reduziertes Stellplatzangebot für Kfz (privat und öffentlich)
- Fahrrad als Leitverkehrsmittel
 - Dichtes Netz für den Fuß- und Radverkehr mit sicheren Anschlüssen, insbesondere über Hauptverkehrsstraßen
 - Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur zwischen Quartier und Innenstadt bzw. den Nachbarstadtteilen sowie an den Zielen
 - Erhöhtes Angebot an hochwertigen Fahrradabstellanlagen (privat und öffentlich)
- Verdichtung ÖPNV-Angebot durch neue Haltestelle „Lincoln“, Ausbau aller Haltestellen zu multimodalen Verknüpfungspunkten, ergänzend E-Quartiersbus bei Entwicklung des Nachbarquartiers Ludwigshöhviertel
- Sharing-Angebote im Quartier mit mehreren Stationen (Car- und Bike-Sharing) sowie Lastenrad-Angebot
- Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge (privat und öffentlich)

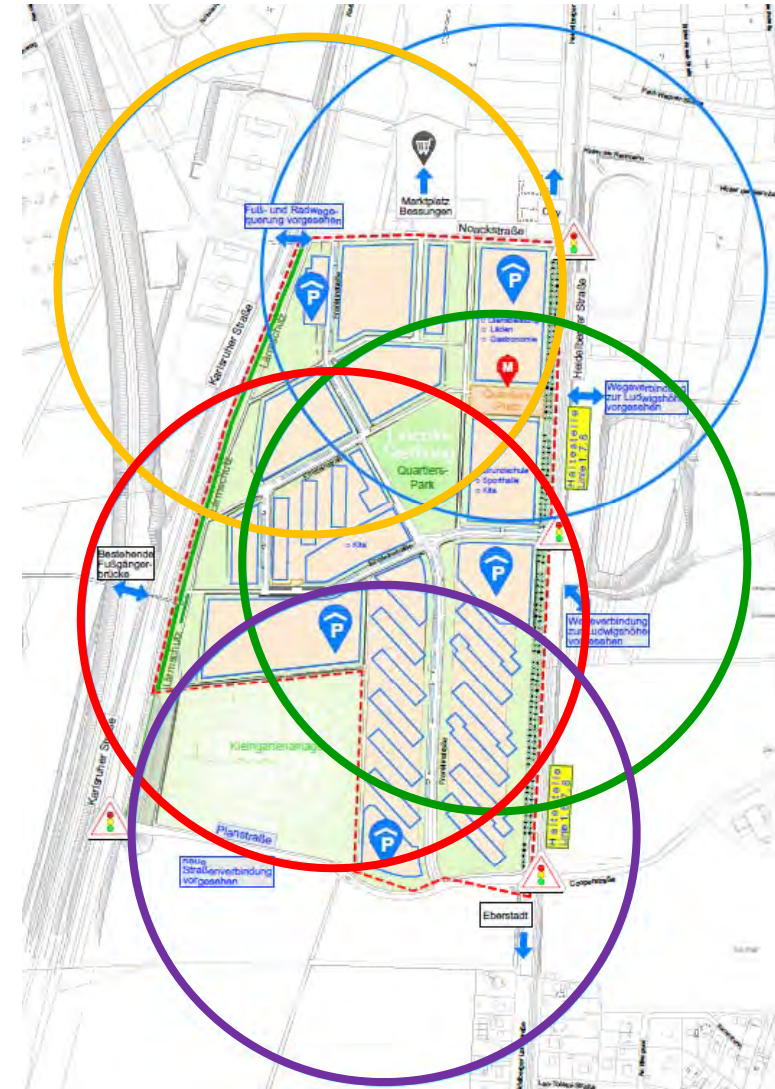
Darmstadt Lincoln-Siedlung



Darmstadt Lincoln-Siedlung

IV Stellplatzangebot und -organisation

- Reduzierung des Stellplatzangebots auf 0,65 SP/WE (1.300 P), davon 0,15 SP/WE wohnungsnah für Berechtigte (Mobilitätseingeschränkte, CarPooling etc.)
- Übrige Stellplätze (0,5 = 1.000 P) in Sammelgaragen (max. Einzugsradius 300 m)
- Stellplätze für Nicht-Wohnnutzung auf 70 % reduziert
- Entkoppelung Wohnen und Parken („Nur wer einen Stellplatz benötigt, zahlt“)
- Stellplätze werden vermietet,
 ➔ Zentrale Stellplatzvergabe durch MM
- Stellplätze für Besuchende entlang der Erschließungsstraßen
- Flächendeckende Parkraumbewirtschaftung



Darmstadt Lincoln-Siedlung

IV Mobilitätsmanagement

- Beratung der Bewohnerschaft rund ums Thema Mobilität (z.B. Beratungsprogramm „MobiCheck“)
- Ansprechpartner für Investoren und Bauherren
- Koordination externer Mobilitätsanbieter (ÖPNV, Car- und BikeSharing, Lastenräder, ...)
- Entwicklung von Mobilitäts- / Serviceangeboten (Fun-Fahrzeuge, Lieferservice, Paketannahme,...)
- Zentrale Stellplatzvergabe (wohnungsnah und in Sammelgaragen)
- Information und Kommunikation

Finanzierung

- Anschubfinanzierung für die ersten Jahre
- Anschlussfinanzierung über Sockelfinanzierung aus einem Anteil der Stellplatzvermietung und Einnahmen aus den (Mobilitäts-)Dienstleistungen

Alles unter einem Dach
- Die (Interims-)Mobilitätszentrale



Darmstadt Lincoln-Siedlung

IV Information und Beteiligung

- 2 große Beteiligungswerkstätten zur Rahmenplanung 2010/2011
- seit 2015: Nachbarschaftsrunde „Willkommen Lincoln“ für die Bewohnerschaft in und um Lincoln (6-8 Mal jährlich)
- seit 2016: Quartierszeitschrift „Lincolnnews“ (3 Mal jährlich)
- Sommerfeste auf Lincoln (2017, 2018, 2019) mit Möglichkeiten zum Ausprobieren von Mobilitätsangeboten
- seit 2017: AK Mobilität für die Bewohnerschaft (2-3 Mal jährlich)
- seit 2018: Mobilitätsbeirat für Eigentümer + Investoren (2 Mal / J.)
- 2018 / 2019 Infomaterial (Flyer und Broschüren) und eigene Homepage www.quartiermobil-lincoln.de
- Seit 2019: Monatliche Kurzinfos (A 5) zu Mobilitätsthemen (Briefkasteneinwurf)
- 2019: Projekt „Lincoln By Bike“ an 2 Schulen, die von den Kindern aus der Lincoln-Siedlung besucht werden (Grundschule und Gymnasium)



VII Zusammenfassende Empfehlungen aus allen Projekten

- Stellplatzeinschränkungen und Parkraummanagement sind die zentralen Bausteine für eine nachhaltige Entwicklung von Quartieren
- Mobilitätskonzepte müssen integraler Bestandteil der Quartiersplanung sein (Städtebau / Hochbau, Freiraum, Mobilität), Bestand und Neubau
- Nachhaltige Mobilität erfordert einen Mix aus infrastrukturellen Maßnahmen und verbesserten Rahmenbedingungen zugunsten des Umweltverbundes
- Multimodale Angebote von Beginn an sind Voraussetzung für die Akzeptanz – die Angebote müssen da sein, wenn die Ersten einziehen
- Die gezielte Förderung der Nahmobilität in Quartieren ist ein entscheidender Schritt für eine neue Mobilitätskultur
- Die frühzeitige Einbeziehung von Akteuren sichert den Austausch von Meinungen und erhöht die Akzeptanz (Multiplikatoreneffekt)
- Mobilitätsmanagement ist ein wichtiger Baustein bei der Umsetzung

VII Schlussbemerkungen

- Das Wachstum einer Kommune muss und kann vom Wachstum des Autoverkehrs entkoppelt werden, wenn alle im Boot sind.
- Politische Entscheidungsträger müssen klare Ziele vorgeben und – gemeinsam mit der Verwaltung - eine gestaltende Rolle einnehmen.
- Eine integrierte Sichtweise auf räumlicher, fachlicher und strategischer Ebene ist Voraussetzung für den Erfolg.
- Die Förderung des Umweltverbundes ist ohne Flächenumverteilung zulasten des Autoverkehrs (in der gebauten Stadt) nicht möglich.
- Die intelligente Anwendung planungsrechtlicher Instrumente ermöglicht – trotz bestehender Hürden – verkehrlich nachhaltige Quartiere zu entwickeln
- Push-and-Pull von Beginn an ist Voraussetzung für die Akzeptanz.
- Nachhaltige Mobilitätskultur erfordert einen gesellschaftlichen Diskurs über die positiven Wirkungen eines geänderten Verkehrsverhaltens.
- Es muss nicht im ländlichen Raum gestartet werden. Wenn es in den Städten gelingt, ist schon viel gewonnen ...



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit !

Gisela Stete, StetePlanung
Büro für Stadt- und Verkehrsplanung

www.steteplanung.de