



Lincoln als Modellquartier? Nachhaltige Mobilitätskonzepte als transformativer Treiber urbaner Mobilität

GEFÖRDERT VOM



Bundesministerium
für Bildung
und Forschung

FONA

Sozial-ökologische Forschung

Dialogforum
Darmstädter Tage der Transformation
14. März 2022





Ablauf

- 1. Begrüßung** **10:00 Uhr**
Alexander Gemeinhardt, Schader-Stiftung
Katharina Metzker, Mobilitätsamt Darmstadt, Amtsleiterin
- 2. Vortrag** **10:10 Uhr**
Das Mobilitätskonzept der Lincoln-Siedlung sowie planungspraktische Erkenntnisse aus der Umsetzungsphase
Hanna Wagener, Mobilitätsamt Darmstadt
- 3. Vortrag** **10:25 Uhr**
Wissenschaftliche Erkenntnisse zur Akzeptanz und Wirkung des Mobilitätskonzeptes (quantitative Haushaltsbefragung)
Marcus Klein, Goethe-Universität Frankfurt
- 4. Podiumsdiskussion** **10:40 Uhr**
mit Vertreter*innen der Transferprojekte
 - *Katharina Metzker* (Mobilitätsamt **Darmstadt**, Amtsleiterin)
 - *Bernhard Neugebauer* (Geschäftsführer Sennestadt GmbH, **Bielefeld**)
 - *Dr.-Ing. Gregor Waluga* (Dezernat für Mobilität, Fachreferent Mobilität, **Köln**)Moderation: *Sina Selzer*, Goethe-Universität Frankfurt
- 5. Fragen aus dem Publikum** **11:10 Uhr**
- 6. Abschluss** **11:30**






Hier gilt
die StVO

EINFAHRT



1

1. Begrüßung

An aerial photograph of a residential development. The scene shows several modern, multi-story apartment buildings with light-colored facades and dark roofs. The buildings are arranged in a grid-like pattern, with green spaces and trees interspersed between them. In the background, there are rolling hills and a forested area. The sky is filled with large, white clouds, suggesting a bright but slightly overcast day. The overall atmosphere is one of a well-planned, modern urban environment.

2. Das Mobilitätskonzept der Lincoln-Siedlung sowie planungspraktische Erkenntnisse aus der Umsetzungsphase

2. Das Mobilitätskonzept der Lincoln-Siedlung

Herausforderung

Bevölkerungszuwachs (+25.000 EW bis 2030)
muss von Zunahme des Kfz-Verkehrs entkoppelt
werden.

Ziel

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



Bildquelle: brennweiteffm/imagio

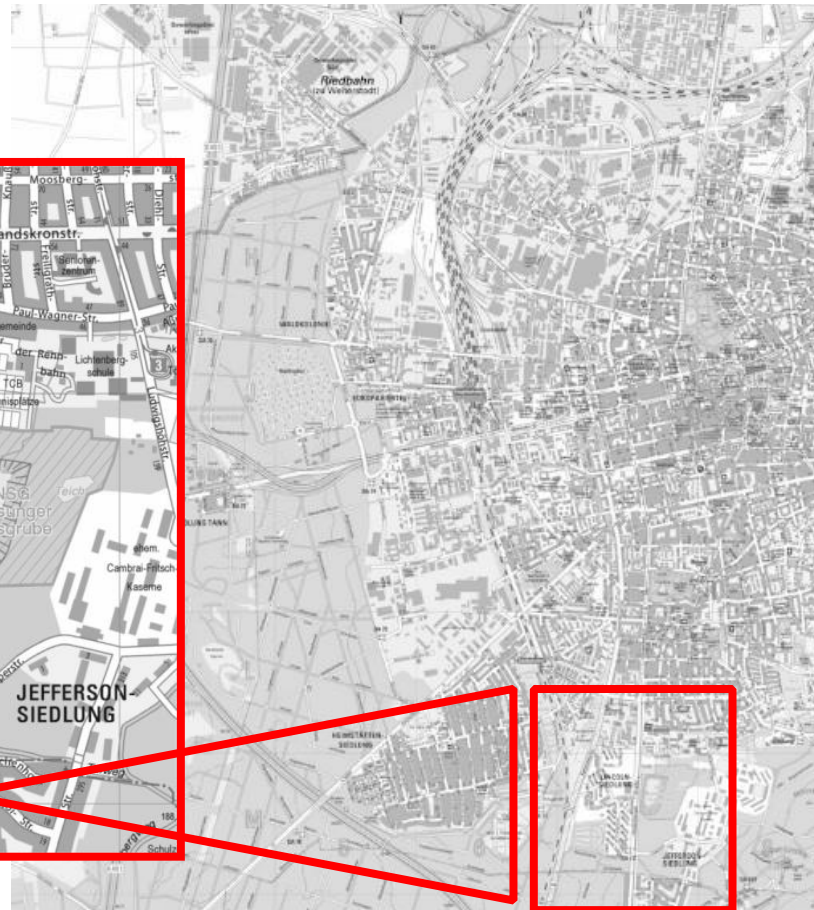
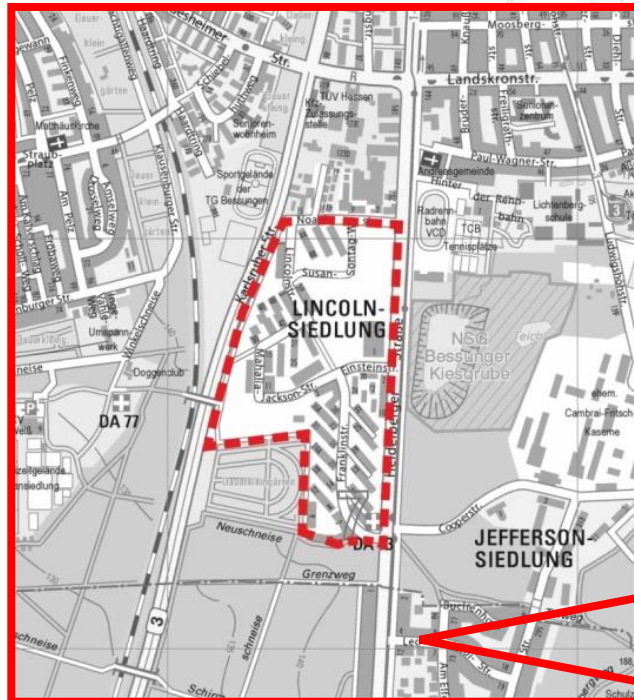


Bildquelle: Andreas Arnold/dpa

2. Das Mobilitätskonzept der Lincoln-Siedlung

Lage & Fakten zur Lincoln-Siedlung

- Geplante vollständige Fertigstellung: 2028
- Bis zu 5.000 Einwohner*innen
- In 2.000 WE



2. Das Mobilitätskonzept der Lincoln-Siedlung

Impressionen

Blickrichtung Süd

Blickrichtung West



**Anzahl Bewohner:innen
am 31.12.2021:
2.697**

Bildquelle: Torsten Friedrich



Bildquelle: Torsten Friedrich

Blickrichtung Nord

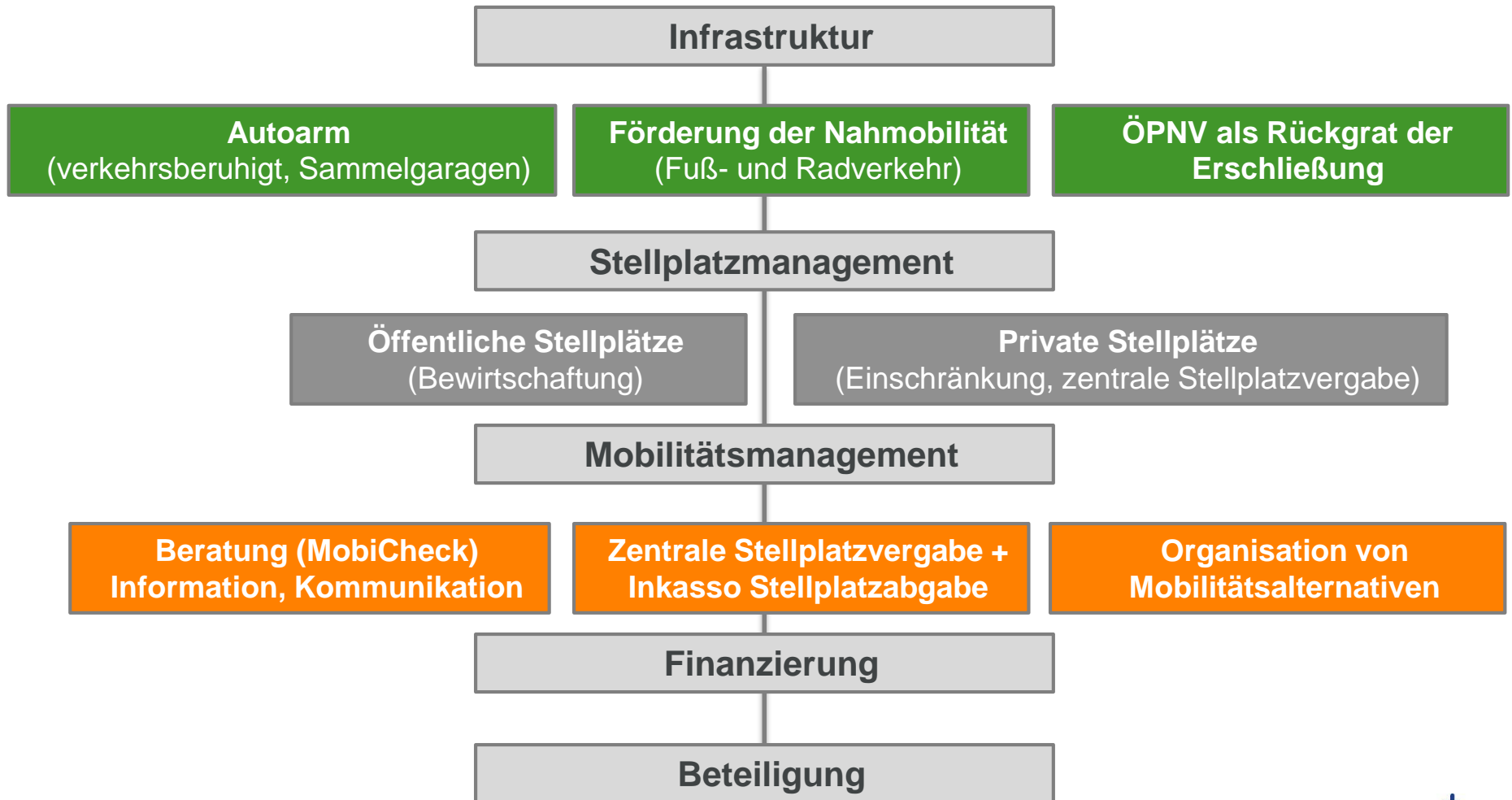


Bildquelle: Torsten Friedrich

Blickrichtung Ost

2. Das Mobilitätskonzept der Lincoln-Siedlung

Bausteine



2. Das Mobilitätskonzept der Lincoln-Siedlung

Bausteine

**Restriktionen
für den privaten Pkw**

Push-Maßnahmen

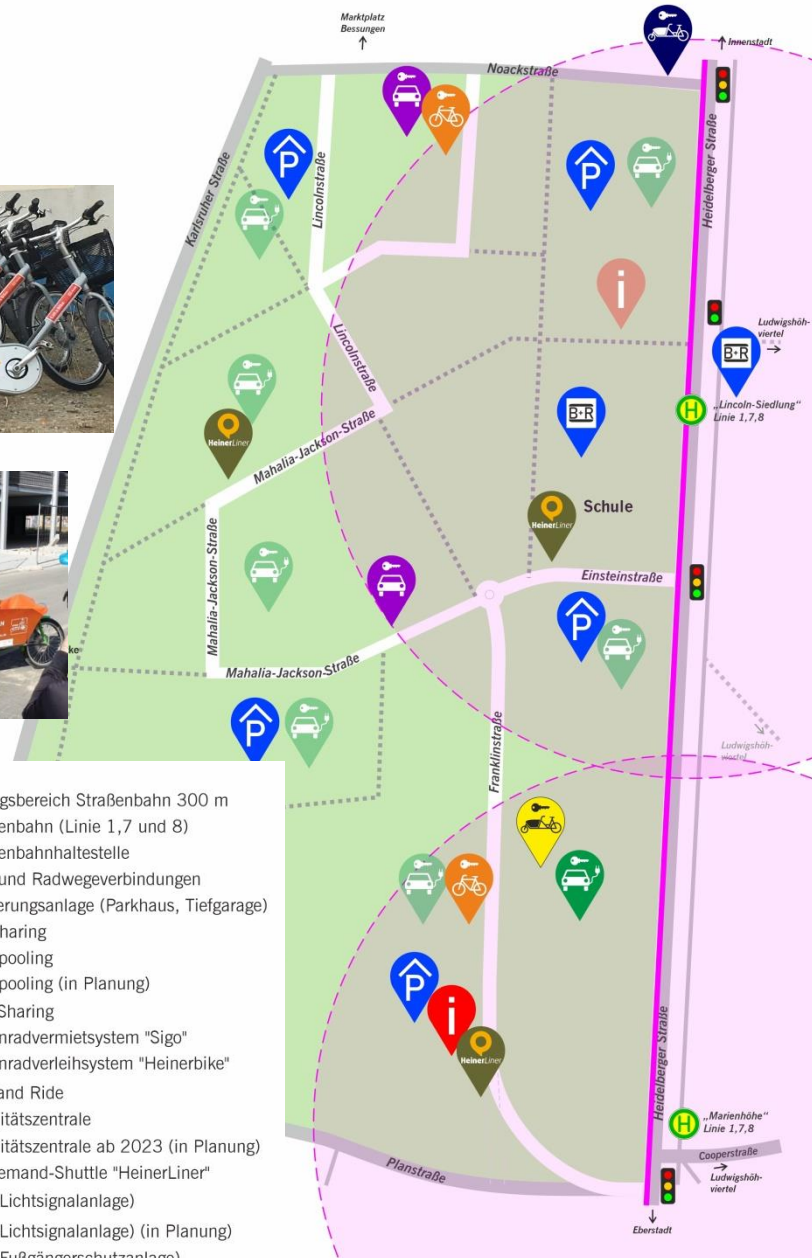


**Bereitstellung
Mobilitätsalternativen /
Attraktivitätssteigerung
für Verkehrsmittel des
Umweltverbundes**

Pull-Maßnahmen

2. Das Mobilitätskonzept der Lincoln-Siedlung

Mobilitätsangebote



- Einzugsbereich Straßenbahn 300 m
- Straßenbahn (Linie 1,7 und 8)
- Straßenbahnhaltestelle
- Fuß- und Radwegeverbindungen
- Parkierungsanlage (Parkhaus, Tiefgarage)
- Car-Sharing
- e-Carpooling
- e-Carpooling (in Planung)
- Bike-Sharing
- Lastenradvermietsystem "Sigo"
- Lastenradverleihsystem "Heinerbike"
- Bike and Ride
- Mobilitätszentrale
- Mobilitätszentrale ab 2023 (in Planung)
- On-Demand-Shuttle "HeinerLiner"
- LSA (Lichtsignalanlage)
- LSA (Lichtsignalanlage) (in Planung)
- FSA (Fußgängerüberweg)

„Nachhaltige Mobilität in Lincoln 1: Implementierung innovativer nachhaltiger Mobilitätskonzepte in Neubausiedlungen und Konversionsflächen am Beispiel der Lincoln-Siedlung in Darmstadt“

Fördermaßnahme: „MobilitätsWerkStadt 2025“

Laufzeit: 01.01.2020 bis 31.08.2021
(abgeschlossen)

Kooperationspartner:

Wissenschaftsstadt Darmstadt, Mobilitätsamt

Goethe Universität Frankfurt am Main, Institut für Humangeographie

Projektziel:

- (1) **Etablierung und Weiterentwicklung** des Mobilitätskonzeptes, um autounabhängige Mobilitätspraktiken der Bewohnerschaft zu unterstützen.
- (2) **Prüfung** einer möglichen **Übertragbarkeit** auf weitere Neubauquartiere in Darmstadt und überregional.

GEFÖRDERT VOM



Bundesministerium
für Bildung
und Forschung

FONA

Forschung für Nachhaltigkeit



2. Projektvorstellung „NaMoLi 2“

Wissenschaftsstadt Darmstadt
www.darmstadt.de

„Nachhaltige Mobilität in Lincoln 2: Implementierung innovativer nachhaltiger Mobilitätskonzepte in Neubausiedlungen und Konversionsflächen“

Fördermaßnahme: „MobilitätsWerkStadt 2025“

Laufzeit: 01.09.2021 bis 31.08.2024

Förderkennzeichen: 01UV2130A

Kooperationspartner:

Goethe Universität Frankfurt am Main
Institut für Humangeographie
AG Mobilitätsforschung

ILS- Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung gGmbH
Forschungsgruppe „Mobilität und Raum“

Wissenschaftsstadt Darmstadt
Mobilitätsamt, Abt. Mobilität

GEFÖRDERT VOM



Bundesministerium
für Bildung
und Forschung

FONA

Forschung für Nachhaltigkeit



2. Planungspraktische Erkenntnisse aus der Umsetzungsphase

Planungsphase

- **Frühzeitige Integration aller am Planungsprozess beteiligten Akteure**
- **Anpassung städtischer Strukturen und Identifikation von SchlüsselakteurInnen**
- **Förderung stellplatzreduzierter Strukturen/ Vorgaben**
(z.B. Stellplatzeinschränkungssatzung)
- **Fahrradabstellanlagen**
Verpflichtung: Mindestanzahl, Verortung und Qualitätsanforderungen
- **Offene Informations- und Kommunikationskultur von Beginn an**
(in leichter/ einfacher Sprache)

Umsetzungsphase

- **Frühzeitige und dauerhafte Verfügbarkeit der Mobilitätsangebote**
- Vereinfachte Umsetzung nachhaltiger Mobilitätskonzepte (z.B. durch **separate Organisationseinheit** („Alles aus einer Hand“))
- **Betrieb der Sammelgaragen kann Teil des Mobilitätsmanagements sein**
(vorteilhaft, wenn Sammelgaragen in städtischer Hand sind; kann nicht von den anderen Aufgaben getrennt werden)
- **Langfristige Finanzierung** des Mobilitätsmanagements
(z.B. aus Anteil der Stellplatzvermietung)
- **Begleitung des Umsetzungsprozesses und Evaluation**

2. Planungspraktische Erkenntnisse aus der Umsetzungsphase

Flächendeckende Parkraumbewirtschaftung

- **Von Beginn an**, auch in Privatstraßen
- Absperrung von nicht bebauten Baugrundstücken, um kostenfreies Parken zu unterbinden

vorher



nachher



The background image shows a modern, multi-story building with a glass facade and a curved road with several cars parked along the side. The scene is set in a well-maintained urban or campus environment with greenery and trees. A semi-transparent white box is overlaid on the center of the image, containing the main title text.

3. Wissenschaftliche Erkenntnisse zur Akzeptanz und Wirkung des Mobilitätskonzeptes (quantitative Haushaltsbefragung)

3. (Wissenschaftliche) Erkenntnisse aus „NaMoLi 1“

- **Daten** aus der **ersten** von drei Erhebungsphasen
 - **1) März 2020, 166 Teilnehmende**
 - 2) März 2021, 231 Teilnehmende
 - 3) März 2023
- Quantitative Fragebogenstudie, Schwerpunkt auf Vergleich des Mobilitätsverhaltens vor und nach dem Umzug
- Publikation: *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.*



GOETHE
UNIVERSITÄT
FRANKFURT AM MAIN

Wissenschaftsstadt
Darmstadt



Institut für Humangeographie
Prof. Dr. Martin Lanzendorf
Theodor-W.-Adorno-Platz 6
60629 Frankfurt am Main
Kontakt: 069/798-35172 oder lincoln@geo.uni-frankfurt.de

Mobilität in der Lincoln-Siedlung

WOHNUMZUG IN DIE LINCOLN-SIEDLUNG
1. Zunächst bitten wir Sie um einige Angaben zu Ihrem Umzug in die Lincoln-Siedlung.

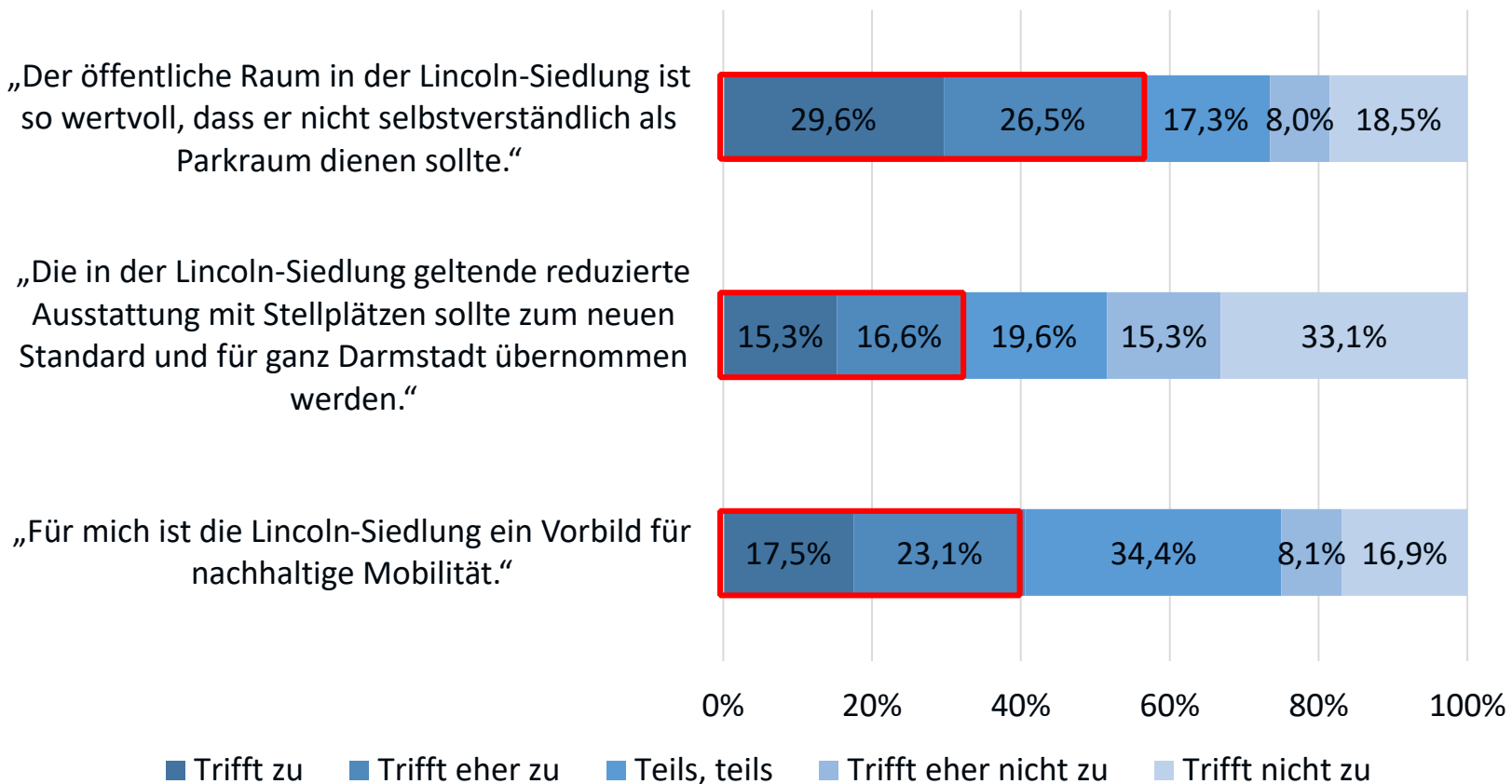
1.1 Wann sind Sie in die Lincoln-Siedlung gezogen?	____/____ (Monat/Jahr)
1.2 Ist die Lincoln-Siedlung der Wohnsitz, an dem Sie sich hauptsächlich aufhalten?	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
1.3 Wie lautet die Postleitzahl Ihres letzten Hauptwohnsitzes vor dem Umzug?	____ (PLZ)
1.4 Wie lange haben Sie an Ihrem letzten Wohnsitz gewohnt?	____ (Jahre)
1.5 Welche der folgenden Lebensereignisse würden Sie als Gründe für Ihren Umzug in die Lincoln-Siedlung bezeichnen? (Mehrfachnennungen möglich)	<input type="checkbox"/> Geburt eines Kindes <input type="checkbox"/> Beginn/Wechsel von Job bzw. Studium <input type="checkbox"/> Zusammensetzen mit Partner/-in <input type="checkbox"/> Trennung von Partner/-in <input type="checkbox"/> Renteneintritt/Ruhestand <input type="checkbox"/> Sonstiges, und zwar _____

→ Wenn Sie bereits an der ersten Befragungswelle teilgenommen haben, können Sie Frage 2 überspringen.
2. Welche Gesichtspunkte waren Ihnen bei der Wahl der Lincoln-Siedlung als Wohnstandort wichtig?

	sehr wichtig	eher wichtig	teils, teils	eher unwichtig	gar nicht wichtig
2.1 Preis der Wohnung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.2 Wohnungsgröße	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.3 Ausstattung und Qualität der Wohnung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.4 Nachhaltiges Mobilitätskonzept	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.5 Möglichkeit, ohne eigenes Auto zu leben	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.6 Angebot an Carsharing und Fahrradverleihsystemen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.7 Ruhiger Wohnstandort	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.8 Erreichbarkeit Darmstädter Stadtzentrum/Hauptbahnhof	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.9 Erreichbarkeit meines Arbeits-/Ausbildungsplatzes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.10 Anbindung an Autobahnen/Schnellstraßen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.11 Angebot an Parkmöglichkeiten (Auto)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.12 Angebot an Fahrradwegen und -abstellanlagen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.13 Angebot an Einkaufsmöglichkeiten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.14 Freizeit- und Naherholungsangebote	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.15 Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel (Bus/Bahn)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.16 Spiel- und Betreuungsangebote für Kinder/Jugendliche	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



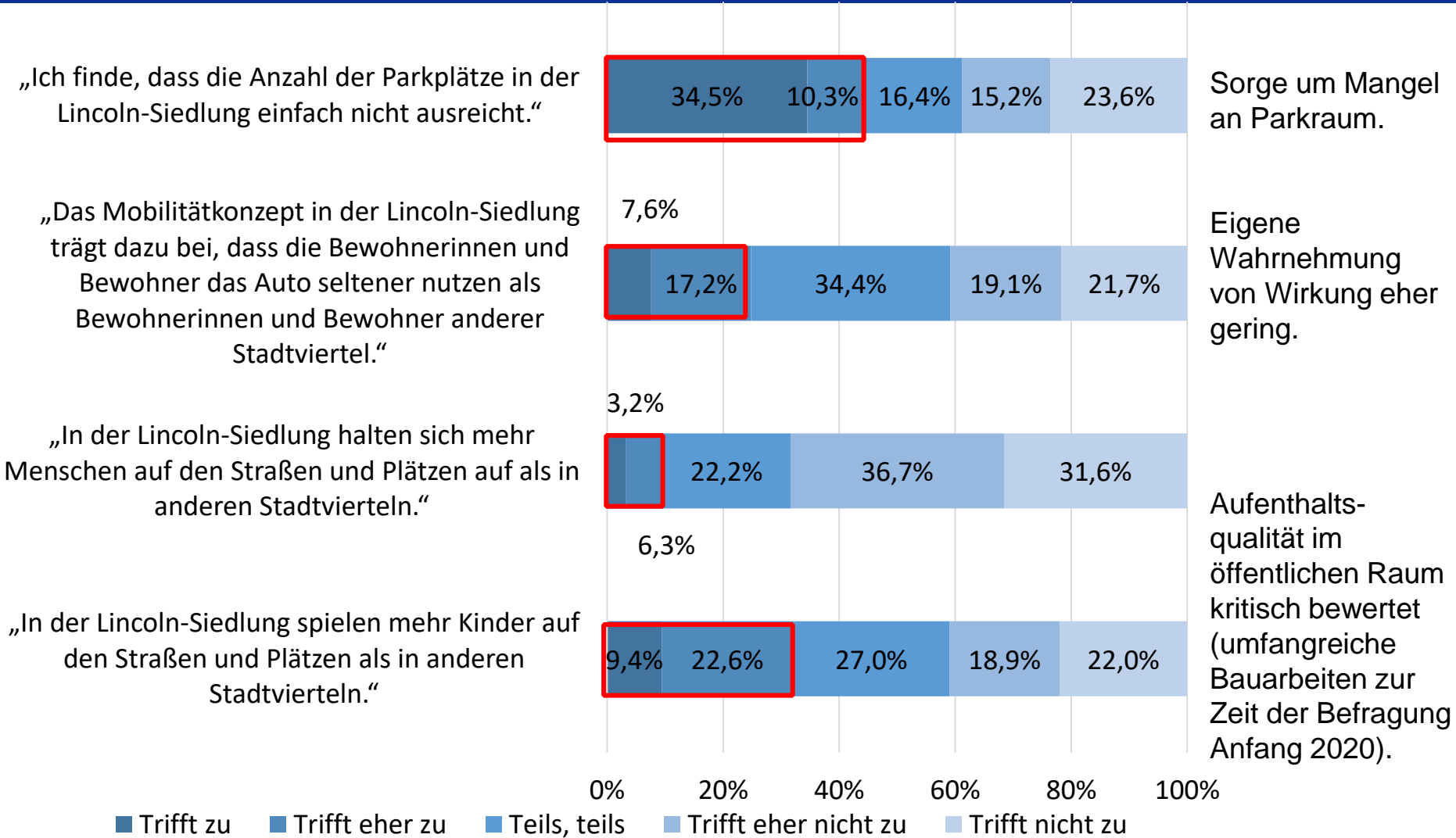
Bewertung des Mobilitätskonzepts I



Quelle: Eigene Erhebung, 2020, N = 166

- Zustimmung zur Umwidmung des öffentlichen Raumes
- Ausweitung auf Gesamtstadt teilweise vorstellbar
- Vorbildcharakter der Siedlung

Bewertung des Mobilitätskonzepts II



Sorge um Mangel an Parkraum.

Eigene Wahrnehmung von Wirkung eher gering.

Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum kritisch bewertet (umfangreiche Bauarbeiten zur Zeit der Befragung Anfang 2020).

Quelle: Eigene Erhebung, 2020, N = 166



3. (Wissenschaftliche) Erkenntnisse aus „NaMoLi 1“

Diskussion der Ergebnisse

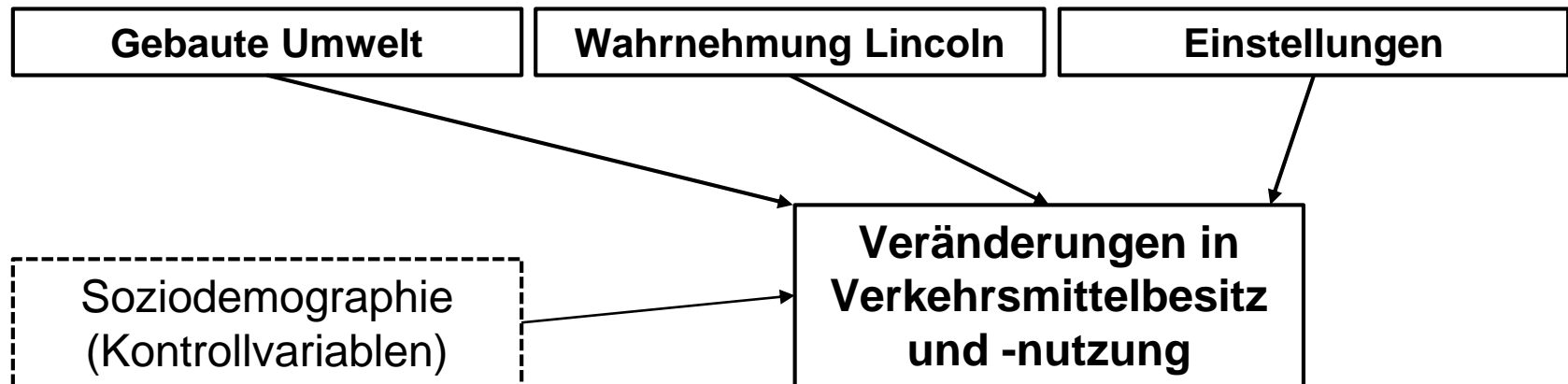
- Einer grundsätzlichen **Befürwortung des Konzepts** stehen konkrete **Sorgen** um die Verfügbarkeit von Parkplätzen (und damit der Sicherstellung der eigenen Mobilität) gegenüber
- Übertragbarkeit des Lincoln-Mobilitätskonzepts auf die Gesamtstadt für rund ein Drittel der Befragten denkbar
 - Ludwigshöhviertel DA, weitere Kommunen
- **Nutzbarkeit des öffentlichen Raumes** als großes Manko – die Vorteile des Lebens in einem autoreduzierten Quartier kommen noch nicht zum Tragen
 - Veränderung mit zunehmendem **Baufortschritt**



3. (Wissenschaftliche) Erkenntnisse aus „NaMoLi 1“

Zwei Fragestellungen zur Veränderung des Mobilitätsverhaltens

1. Wie verändern sich Besitz und Nutzung von Verkehrsmitteln mit dem Umzug in die Lincoln-Siedlung?
2. Welche Rolle spielen dabei (1) räumliche Faktoren, (2) die Wahrnehmung der Gegebenheiten in der Lincoln-Siedlung sowie (3) verkehrsmittelbezogene Einstellungen?



3. (Wissenschaftliche) Erkenntnisse aus „NaMoLi 1“

Fragestellung I: Änderungen im Mobilitätsverhalten mit Umzug

	Rückgang	gleichbleibend	Anstieg	Wilcoxon (Unterschiedsprüfung)	p (1-seitig)
Eigener Pkw	21.7 %	63.2 %	15.1 %	-1.605*	0.055
Carsharing-Pkw	6.0 %	74.7 %	19.3 %	-3.553***	0.000
Bus und Bahn	18.7 %	51.2 %	30.1 %	-2.366***	0.009
Eigenes Fahrrad	21.7 %	52.4 %	25.9 %	-0.819	0.207
Leihfahrrad	6.6 %	84.4 %	9.1 %	-0.876	0.191
Fußwege	33.7 %	43.4 %	22.9 %	-1.385*	0.083
Autobesitz	16.3 %	75.9 %	7.8 %	-2.248**	0.013
Besitz ÖPNV-Zeitkarte	15.7 %	75.3 %	9.0 %	-0.983	0.163

Quelle: Eigene Erhebung, 2020, N = 166

*p < 0,1; **p < 0,05; ***p < 0,01

Gemäß der verkehrsplanerischen Vorstellung
Entgegen der verkehrsplanerischen Vorstellung

3. (Wissenschaftliche) Erkenntnisse aus „NaMoLi 1“

	Exp(B)	p
Veränderungen in gebauter Umwelt		
Längerer Pendelweg als vor Umzug	1.193	.796
Kürzerer Pendelweg als vor Umzug	4.650***	.003
Intra-urbaner Umzug (vorher schon wohnhaft in DA)	.491	.154
Vorheriger Wohnort > 10,000 Einwohner*innen?	.338	.160
Wahrnehmung der Lincoln-Siedlung		
Befürwortung des Mobilitätskonzepts	1.384	.184
Befürwortung des Parkraumkonzepts	1.765*	.086
Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum	1.542	.106
Konflikte aufgrund des Mobilitätskonzepts	.774	.324
Verkehrsmittelbezogene Einstellungen		
Autounabhängigkeit	1.188	.592
Affinität zum Radfahren	.576*	.062
Offenheit für alternative Verkehrsmittel	.619*	.059
Ablehnung des zu Fuß Gehens	.852	.487
Eigenes Auto als privater Raum	1.399	.203
Zweckmäßigkeit	.832	.442
Soziodemographie		
Hochschulabschluss	1.400	.541
Geschlecht	1.246	.638
Alter	.965*	.063
Pro-Kopf-Nettoeinkommen	1.312	.295
Kinder unter 14 Jahren im Haushalt?	1.208	.715
Pseudo-R ² (Nagelkerke)	.282	
Omnibus-Test (Gesamtmodell)	.021**	
N	166	

Fragestellung II: Abnahme Pkw-Nutzung

- Abnahme Pkw-Nutzung wird wahrscheinlicher durch räumlichen Faktor und Befürwortung der Maßnahmen zum Parken
- ...sowie weniger wahrscheinlich mit zunehmendem Alter, sowie bei positiven Einstellungen gegenüber Auto-Alternativen

Exp(B): Einflussstärke des Koeffizienten

*p < 0,1; **p < 0,05; ***p < 0,01

Quelle: Eigene Erhebung, 2020, N = 166

3. (Wissenschaftliche) Erkenntnisse aus „NaMoLi 1“

	Exp(B)	p
Veränderungen in gebauter Umwelt		
Längerer Pendelweg als vor Umzug	1.193	.796
Kürzerer Pendelweg als vor Umzug	4.650***	.003
Intra-urbaner Umzug (vorher schon wohnhaft in DA)	.491	.154
Vorheriger Wohnort > 10,000 Einwohner*innen?	.338	.160
Wahrnehmung der Lincoln-Siedlung		
Befürwortung des Mobilitätskonzepts	1.384	.184
Befürwortung des Parkraumkonzepts	1.765*	.086
Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum	1.542	.106
Konflikte aufgrund des Mobilitätskonzepts	.774	.324
Verkehrsmittelbezogene Einstellungen		
Autounabhängigkeit	1.188	.592
Affinität zum Radfahren	.576*	.062
Offenheit für alternative Verkehrsmittel	.619*	.059
Ablehnung des zu Fuß Gehens	.852	.487
Eigenes Auto als privater Raum	1.399	.203
Zweckmäßigkeit	.832	.442
Soziodemographie		
Hochschulabschluss	1.400	.541
Geschlecht	1.246	.638
Alter	.965*	.063
Pro-Kopf-Nettoeinkommen	1.312	.295
Kinder unter 14 Jahren im Haushalt?	1.208	.715
Pseudo-R ² (Nagelkerke)	.282	
Omnibus-Test (Gesamtmodell)	.021**	
N	166	

Fragestellung II: Residential Self- Selection (RSS)

(= Auswahl des Wohnortes nach mobilitätsbezogenen Präferenzen)

- Personen mit Affinität zum Radfahren und Offenheit für Alternativen haben geringere Wahrscheinlichkeit für sinkende Pkw-Nutzung
- Hinweis auf RSS, da bereits vor Umzug mit weniger autozentriertem Mobilitätsverhalten

Exp(B): Einflussstärke des Koeffizienten

*p < 0,1; **p < 0,05; ***p < 0,01

Quelle: Eigene Erhebung, 2020, N = 166

3. (Wissenschaftliche) Erkenntnisse aus „NaMoLi 1“

Schlussfolgerungen und Ausblick

- Mobilitätskonzept führt zu **Verhaltensänderung**
 - **weniger Pkw-Besitz und -nutzung** mit dem Umzug in die Lincoln-Siedlung
 - Mit Ausnahme des Fußverkehrs bei allen alternativen Verkehrsmitteln Tendenz zu höherer Nutzung zu erkennen (bei Carsharing und ÖPNV statistisch signifikant)
- Empfehlung: Ausbau von...
 - **Weiteren Mobilitätsangeboten und -dienstleistungen**, um noch mehr Alternativen zum Auto zu bieten
 - **Nahversorgung** in und um Lincoln □ „*hosting potential*“ von Lincoln kann noch erhöht werden (Stand 2022: Schule und Kita vorhanden, Nahversorger im Quartier geplant)
- Residential Self-Selection: Wohnen im autoreduzierten Quartier kann nicht nur Verhalten ändern, sondern auch bereits **bestehende nachhaltige Mobilitätsmuster** stabilisieren.
- Weitere Erhebungen sinnvoll, um **Langzeiteffekte** hinsichtlich Verhaltensänderung/-stabilisierung zu erfassen, weitere hinzukommende **Angebote** zu evaluieren, sowie der fortschreitenden **baulichen Entwicklung** von Lincoln Rechnung zu tragen.

4. Podiumsdiskussion mit Vertreter*innen der Transferprojekte

- ***Katharina Metzker***
(Mobilitätsamt Darmstadt, Amtsleiterin)
- ***Bernhard Neugebauer***
(Geschäftsführer Sennestadt GmbH, Bielefeld)
- ***Dr.-Ing. Gregor Waluga***
(Dezernat für Mobilität, Fachreferent Mobilität, Köln)

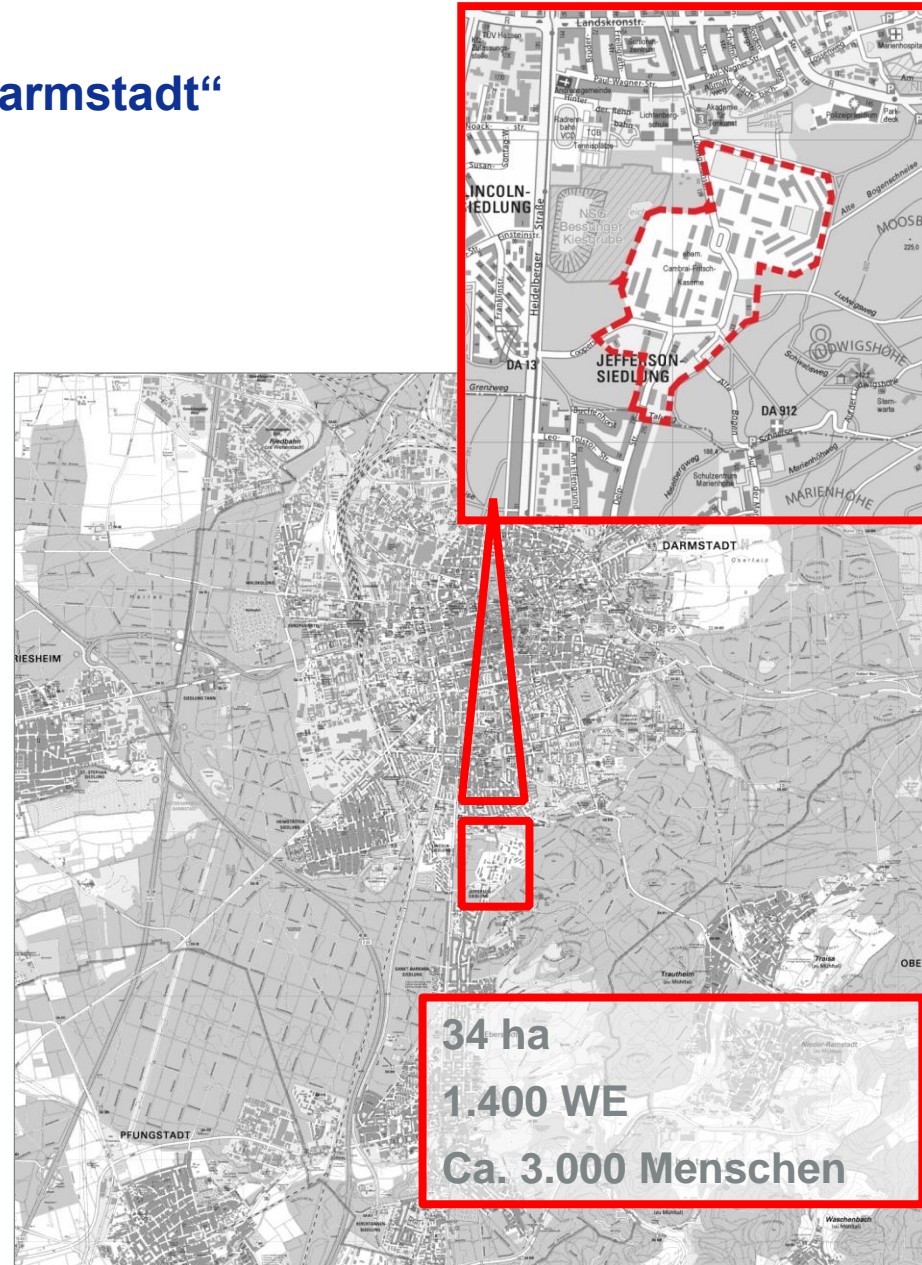
Moderation: *Sina Selzer*, Goethe-Universität Frankfurt

4. Podiumsdiskussion

Wissenschaftsstadt Darmstadt

Transferprojekt „Ludwigshöhviertel, Darmstadt“

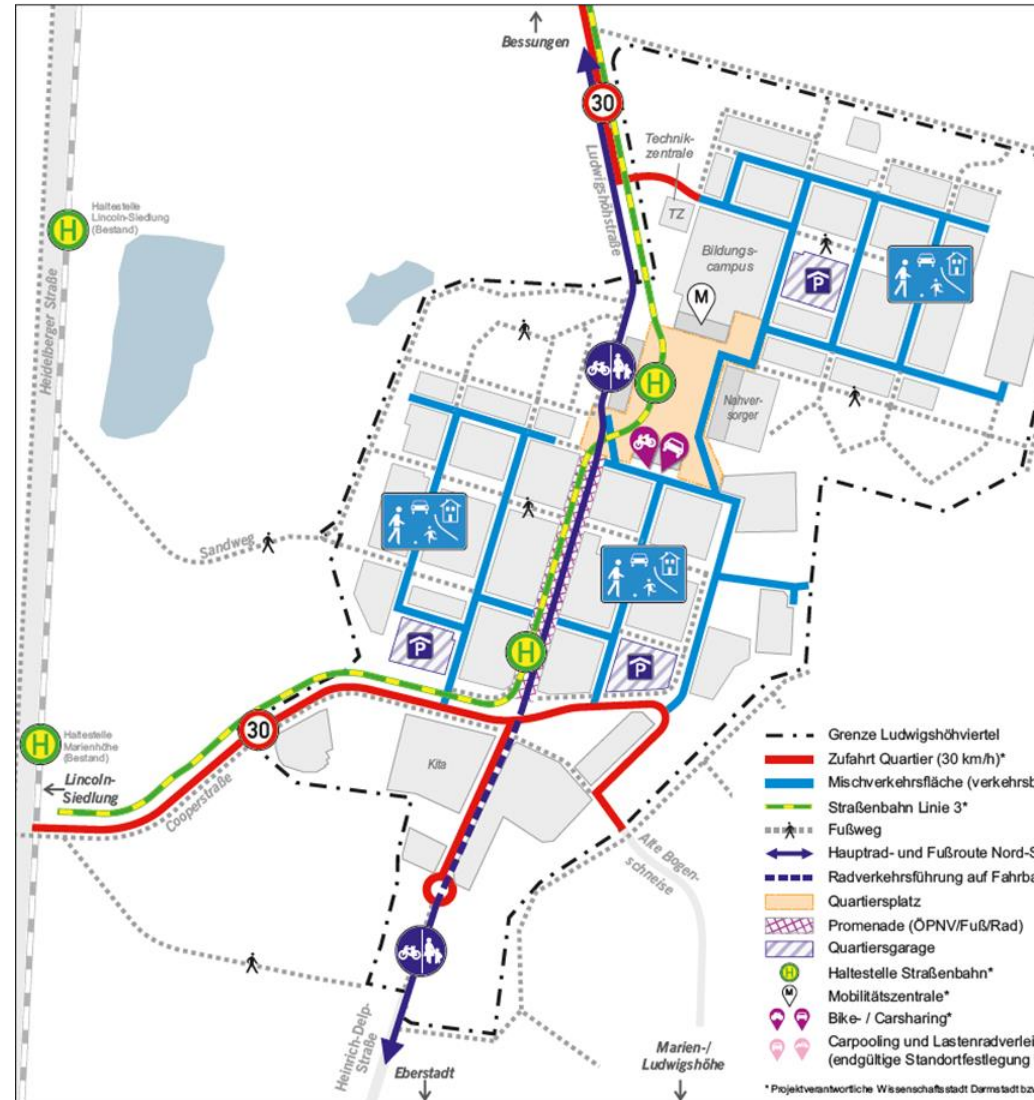
- Soziale Infrastruktur: Grundschule, 3 Kitas, Jugendzentrum, Familienzentrum,
- Quartiersplatz mit Dienstleistungen und Nahversorger
- **Mobilitätsmanagement** inkl. **Mobilitätszentrale** vor Ort,
- **Parkraumbewirtschaftung** inkl. zentraler **Stellplatzvergabe**,
- **Qualitativ hochwertiger Fuß- u. Radverkehrsinfrastrukturausbau** (z.B. Radwege, Fahrradabstellanlagen)
- **Neue Straßenbahntrasse** (Verlängerung der Straßenbahnlinie 3) mit zwei Haltestellen im Quartier,
- **Sharing-Angebote**



Transferprojekt „Ludwigshöhviertel, Darmstadt“

Anpassungen

- Flächendeckende Verkehrsberuhigung (Mischverkehr),
- Reduzierte MIV-Infrastruktur (0,5 - 0,65 SP/WE),
- Bau von drei **städtischen** Sammelgaragen,
- Stellplatzvergabe durch Mobilitätsmanagement vorerst nur für Sammelgaragenstellplätze
- **Parkraumbewirtschaftung** von Beginn an
 - Eigentümer*innen sind verpflichtet, nicht bebaute Baufelder abzusperren
 - Straßen werden bereits vor dem Endausbau bewirtschaftet
- Micro-Hub



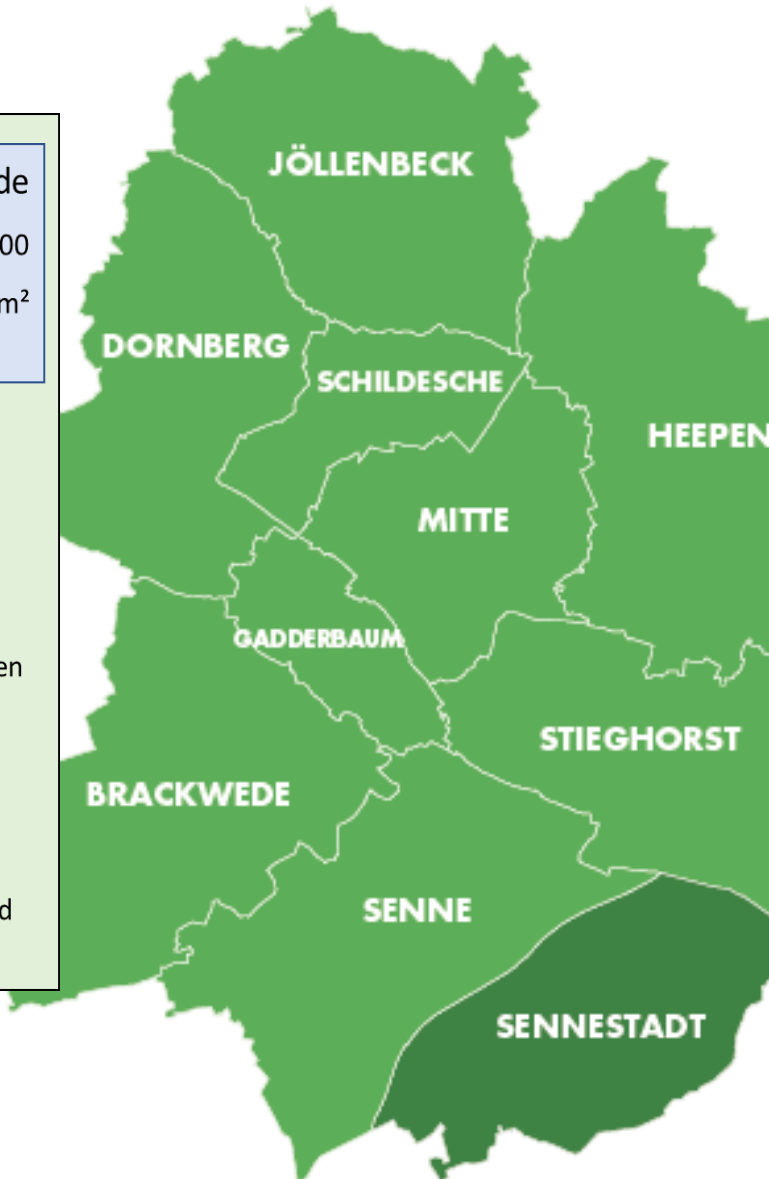
Schillinggelände im Klimaquartier BI-Sennestadt

Zahlen	Bielefeld	Sennestadt	Schillinggelände
Einwohner	340.000	22.000	1.000
Fläche	258 km ²	24,7 km ²	0,1 km ²
Entfernung	--- 15 km ---		--- zentral ---

Mobilitätsstrategie der Stadt Bielefeld (2018) (75 % Umweltverbund und 25 % motorisierter Individualverkehr bis 2030)

Leitziele:

1. Stadt- und Straßenräume lebenswert gestalten
2. Umweltverbund in vernetztem Verkehrssystem stärken
3. Gleichberechtigte Teilhabe aller Verkehrsteilnehmer
4. Erreichbarkeit für Bürger und Wirtschaft in Stadt und Region
5. Verkehrssicherheit erhöhen (Vision Zero)
6. Negative Wirkungen des Verkehrs auf Gesundheit und Umwelt reduzieren



Zielbeschluss zum Verkehr für das Schillinggelände: (2012)

Mobilität soll insgesamt betrachtet werden.

(Rückbau der L 756, Wegevernetzung mit zukünftiger Stadtbahn, Mobilitätsdienstleistungen)

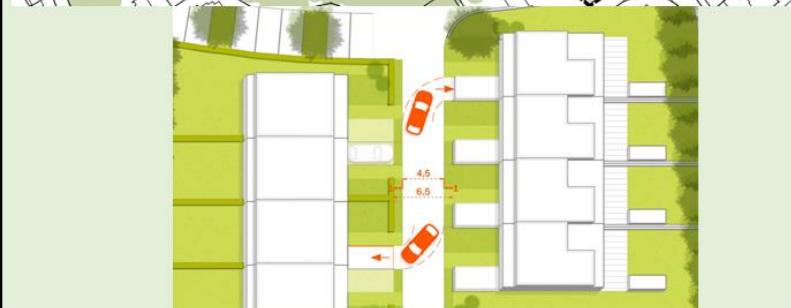
Sparsamer Umgang mit Grund und Boden bei Verkehrsflächen und ruhendem Verkehr.

Schillinggelände im Klimaquartier BI-Sennestadt



Mobilitätskonzept Sennestadt („autogerechte Stadt“?)

- Klimaquartier Sennestadt als Laborraum für ein nachhaltiges Bielefeld
- Stadtbahnverlängerung bis Sennestadt (heute ÖPNV mit Busumstieg)
- Ausweitung Tempo-30-Zonen
- Werbung für das Fußwegenetz abseits der Straßen
- Tier-Roller für die letzten Meter
- Anton – ein Kleinbus auf Abruf
- Forschungsprojekt MobiliSta (z. B. MieterTicket und Hans)



Mobilitätskonzept Schillinggelände

- Städtebauliches Rückbauziel einer 4-spurigen Landesstraße
- 2 Stadtbahnhaltestellen mit oberirdischen Querungen der L756
- Wohnen und Arbeiten im Quartier
- Öffentliche Ladeinfrastruktur
- Schmale Wohnwege (4,50 m)
- 1 Pkw-Stellplatz pro EFH, \emptyset 0,5 Stellplätze bei 40-87 m²/WE
- Private Stellplätze an der Erschließungsstraße bleiben im Eigentum der Sennestadt GmbH (Vermietung für Pkw und Radboxen)



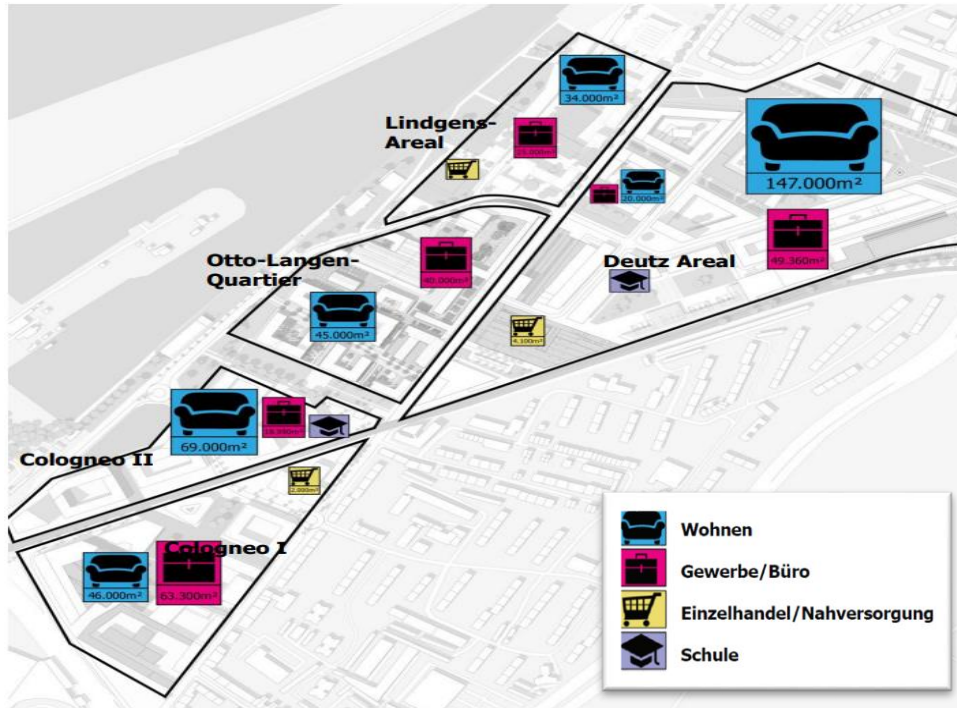
Mülheimer Süden (Köln)

**Darmstädter Tage der Transformation: Lincoln-Siedlung
als Modellquartier? Nachhaltige Mobilitätskonzepte als
transformativer Treiber urbaner Mobilität**

14.03.2022

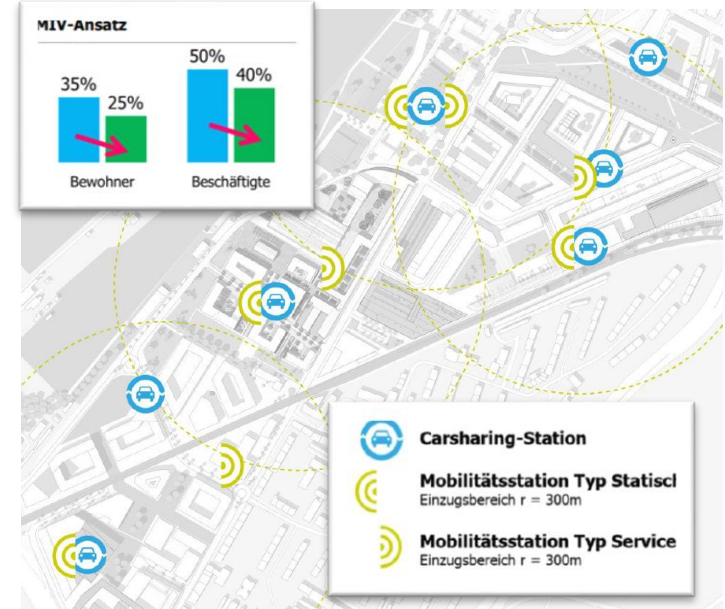
Dr. Gregor Waluga (Stadt Köln)

Mülheimer Süden



- Plangebiet: rund 70 Hektar
- Nutzung: 55 % Gewerbe, Büro, Dienstleistung, Handel, Kultur und Soziales / 45 % Wohnen (3.500 Wohnungen)
- Stellplatzschlüssel: 0,5

Dezernat III - Mobilität



Stadtbahn Mülheimer Süden - Lage im Netz



Bilderquelle: Mobilitätskonzept Mülheim Süd, ARGUS

5. Fragen aus dem Publikum



6. Abschluss

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.