



DECOMM 2021 – Wohnen und Mobilität: Der Mobilitätswandel im Quartier  
Forum 1: Wohnen verstehen

# „Realitätscheck“ des Leuchtturmprojektes Lincoln-Siedlung in Darmstadt

GEFÖRDERT VOM



Bundesministerium  
für Bildung  
und Forschung

**FONA**  
Sozial-ökologische Forschung

## Sina Selzer

AG Mobilitätsforschung  
Institut für Humangeographie  
Goethe Universität Frankfurt am Main

E-Mail: [selzer@geo.uni-frankfurt.de](mailto:selzer@geo.uni-frankfurt.de)

Tel.: 069-798-35174

## Hanna Wagener

Mobilitätsamt  
Abteilung Mobilität  
Wissenschaftsstadt Darmstadt

E-Mail: [hanna.wagener@darmstadt.de](mailto:hanna.wagener@darmstadt.de)

Tel.: 06151-13-2809



- (1) Vision: Die Lincoln-Siedlung als autoreduziertes und multimodales Quartier
- (2) Autoreduzierung und nachhaltige Mobilität:
  - a. Utopie oder Realität? (Ergebnisse aus Expert\*inneninterviews)
  - b. Gelebte Praktik: Veränderungen in Autobesitz, -parken und -nutzen? (Ergebnisse aus Bewohner\*inneninterviews)
- (3) Schlussfolgerungen: Förderliche und hemmende Faktoren für die Umsetzung eines autoreduzierten Quartiers
- (4) Fazit



# Lincoln-Siedlung: Autoreduziertes & multimodales Quartier





# Ausgangslage

## Herausforderung

- Bevölkerungszuwachs (+25 Tsd. 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“)

## Günstige Rahmenbedingungen

- Stadtrandlage – trotzdem zentrumsnah
- Verkehrsangebote des ÖPNV
- Wohnumzug begünstigt Bereitschaft zur Veränderung des Mobilitätsverhaltens
- Anteil nicht auto-affiner Bewohner\*innen
- Soziale Infrastruktur (Kitas, Grundschule) und Nahversorger vor Ort



Bildquelle: Wissenschaftsstadt Darmstadt

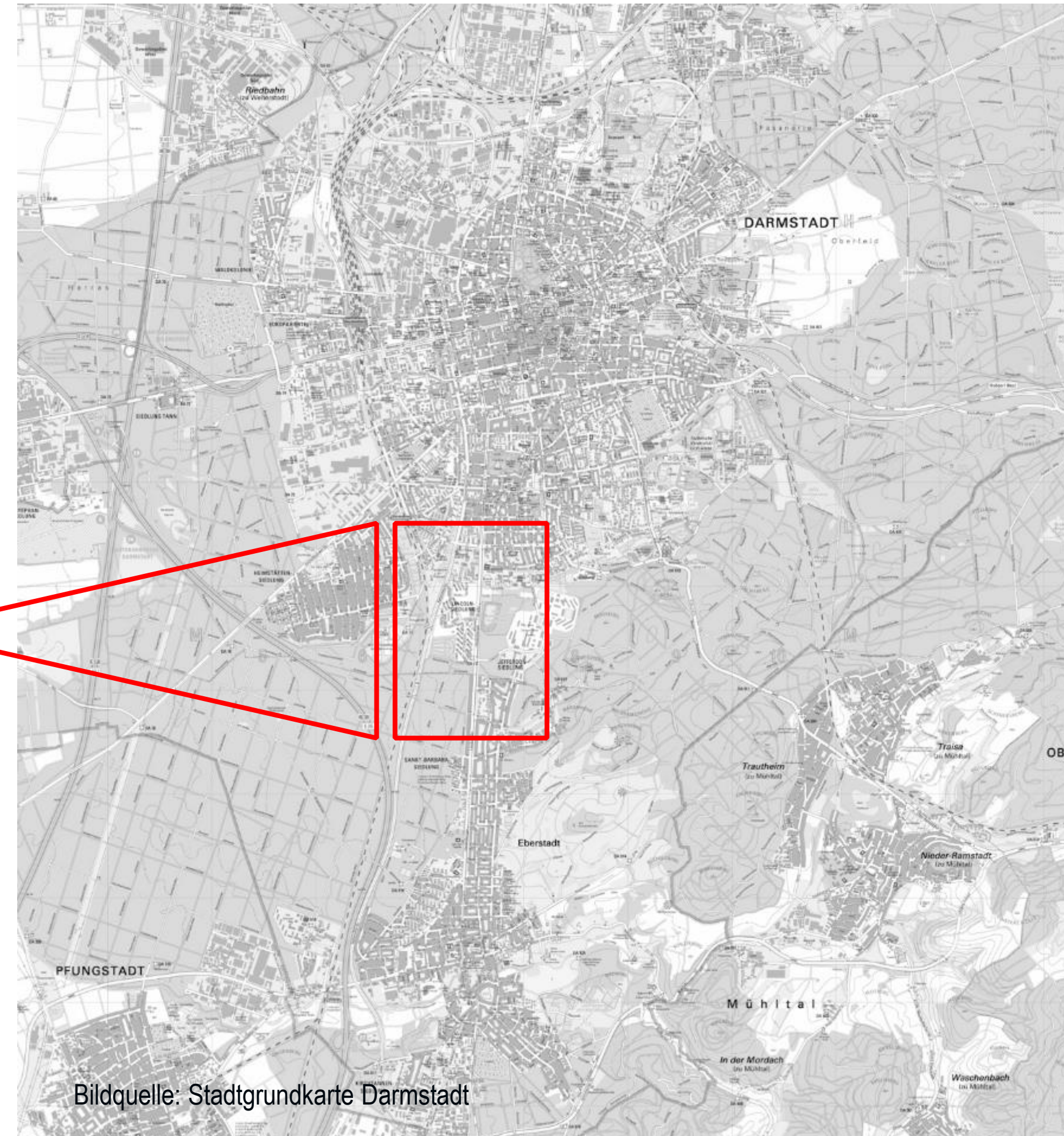
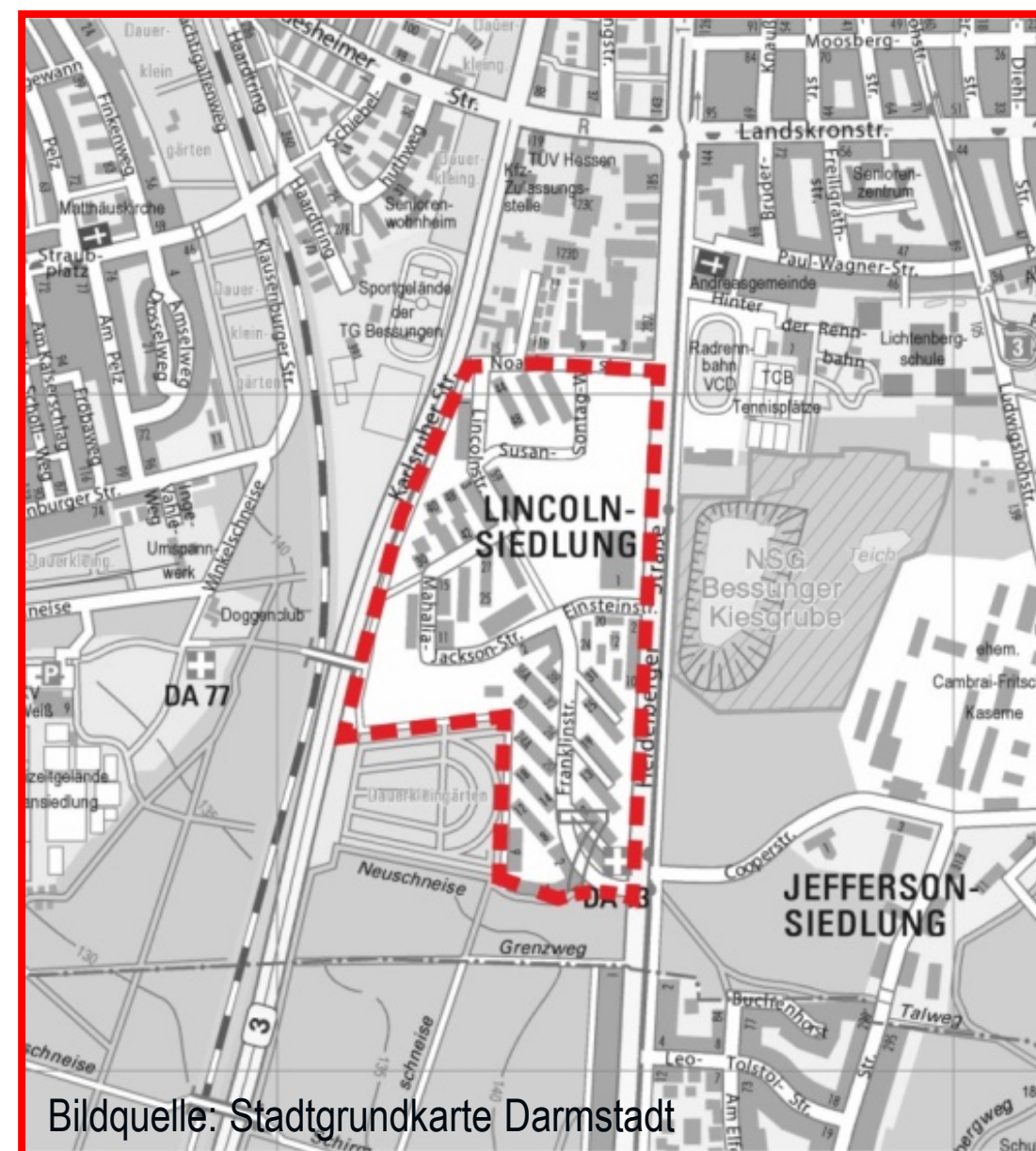


Bildquelle: Wissenschaftsstadt Darmstadt



# Lage & Fakten zur Lincoln-Siedlung in Darmstadt

- Geplante vollständige Fertigstellung: 2028
- bis zu 5.000 Einwohner\*innen
- in 2.000 WE





## Vision: Fahrradförderung

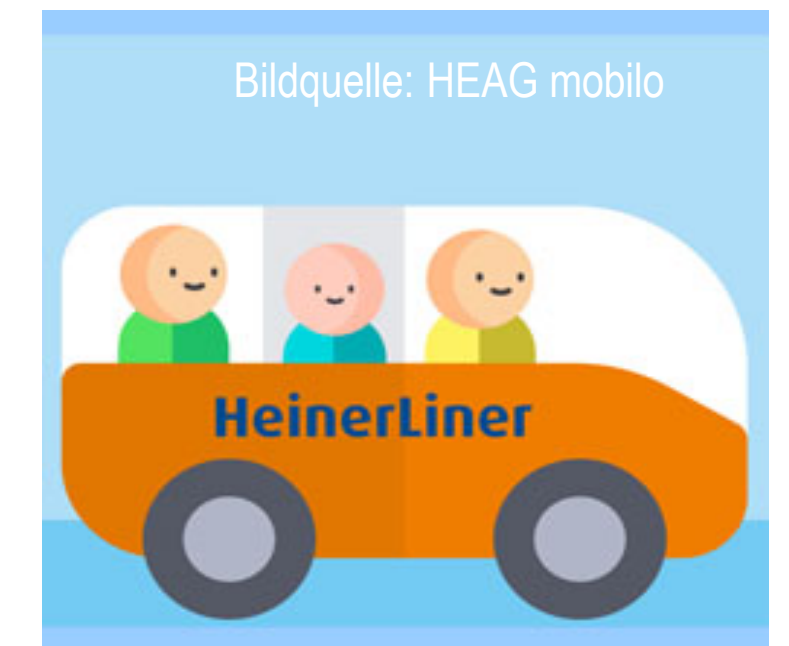
- **Verkehrsberuhigter Ausbau / Gestaltung**
- **Förderung der Nahmobilität**
  - **Dichtes** Netz für den Fuß- und Radverkehr im Quartier
  - **Sichere** Anschlüsse, insbesondere über Hauptverkehrsstraßen, zur Innenstadt und zu den Nachbarquartieren
- Erhöhtes Angebot an **hochwertigen Fahrradabstellanlagen** privat (**2,4 SP/WE**) und öffentlich





## Vision: Sharing-Angebote

- **Carsharing** (stationsbasiert und free-floating)
- **E-Carpooling** „mein lincolnmobil“ eigens für die Bewohnerschaft (inkl. derzeit 4 Stunden kostenfreie Nutzung pro Woche und Haushalt)
- **Bikesharing** mit mehreren Stationen im Quartier (Call-a-bike)
- Kostenfreies Lastenradverleihsystem „**Heinerbike**“
- Kommerzielles Lastenradvermietensystem „**sigo**“
- On demand shuttle („**ODS**“) „HeinerLiner“





## Vision: Inter- und Multimodalität



- ÖPNV als **Rückgrat** der Erschließung
- Verdichtung des ÖPNV-Angebots durch eine **neue Haltestelle „Lincoln“** vor Einzug der ersten Bewohner\*innen
- Ausbau von Haltestellen zu **multimodalen Verknüpfungspunkten**



## Vision: Parken/Stellplatzmanagement

- **Einschränkungs- und Verzichtssatzung:** Vorgabe zur Verteilung der (privaten) Stellplätze (0,15 SP/WE wohnungsnah, 0,5 SP/WE in Sammelgaragen)
- **Zentrale Stellplatzvergabe** durch das Mobilitätsmanagement
- Dezentrale Anordnung der Sammelgaragen
- Entkopplung von Wohnen und Parken
- (Flächendeckende) **Parkraumbewirtschaftung** im öffentlichen Raum
- Ladeinfrastruktur für E-Mobilität (privat und öffentlich)



Bildquelle: Sina Selzer

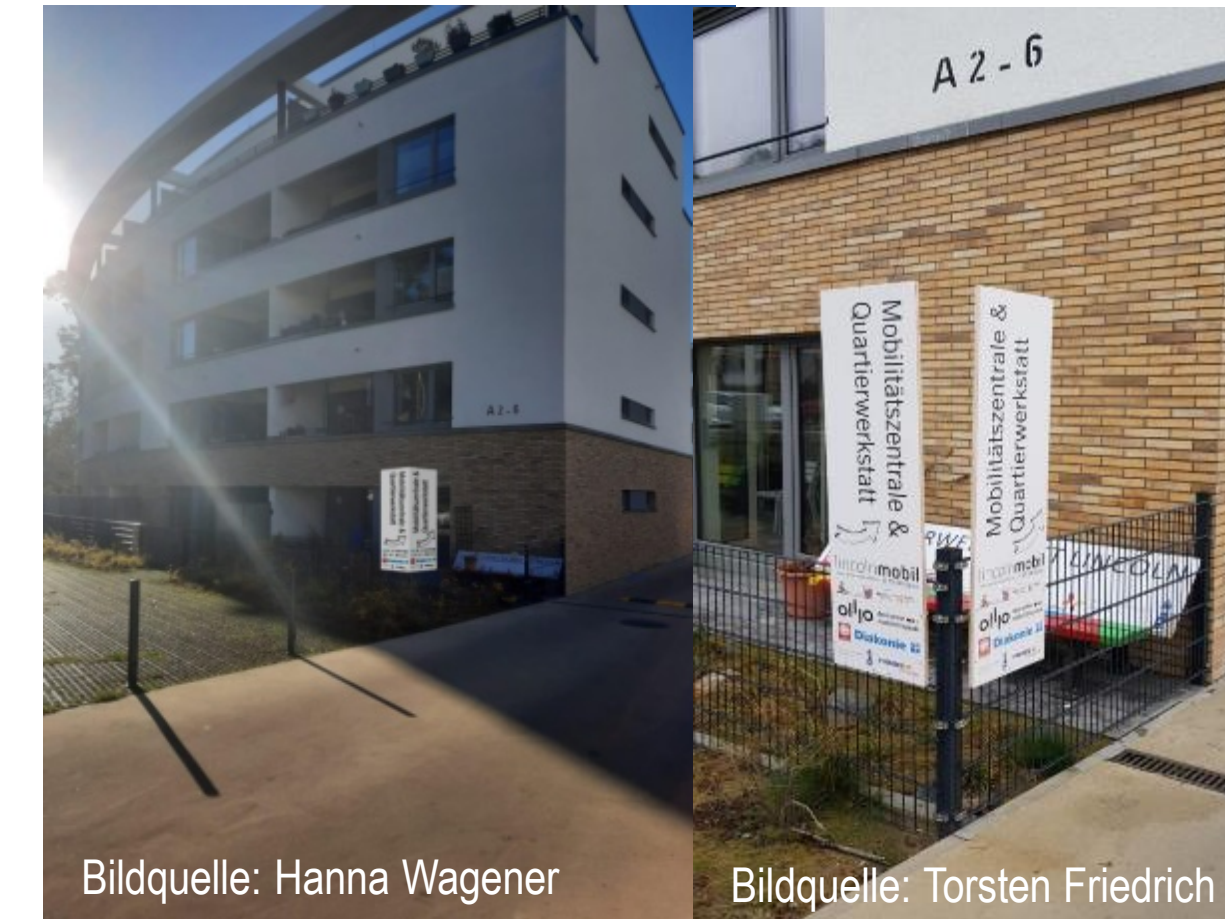


Bildquelle: Sina Selzer



# Vision: Mobilitätsmanagement

- Einrichtung einer **Mobilitätszentrale** vor Ort von Beginn an
- **Aufgaben des MoMa**: Ansprechpartner\*in, Information und Kommunikation, Mobilitätsberatung („MobiCheck“), Organisation von Mobilitätsalternativen, Zentrale Stellplatzvergabe und Inkasso Stellplatzabgabe, Bürgerbeteiligung zum Thema Mobilität, Mobilitätsbeirat, ...)





# Autoreduzierung und nachhaltige Mobilität: Utopie oder Realität? Ergebnisse aus Expert\*inneninterviews (2018)



Alles voll: Ein freier Parkplatz ist in der Lincoln-Siedlung schwer zu finden.

Foto: Andreas Kelm

## „Wo sollen die Autos denn hin?“

Anwohner beschweren sich in der verkehrsberuhigten Lincoln-Siedlung über den Mangel an Parkplätzen





- **Wohnungsdruck & Verkehrsprobleme: Kompromisslosigkeit**
  - *„Insgesamt streben wir eine Verkehrswende an, denn nach Jahren autogerechter Planung haben wir zu viele Autos in der Stadt. (...) Die Straßen können den Autoverkehr nicht mehr bewältigen [und] wo so viele Wohnungen gebaut werden (...), sind wir schlichtweg gezwungen, den Autoverkehr auf andere Verkehrsträger zu verlagern.“* (Baudezernat der Wissenschaftsstadt Darmstadt)
- **Unterschiedliche Rationalitäten**
  - *„Konsenslösung“* (Amt für Wirtschaft und Stadtentwicklung der Wissenschaftsstadt Darmstadt)
  - *„Kompromisslösung“* (privater Investor)



# (Un)Sicherheit über den Erfolg des Mobilitätskonzeptes



- **Vorbildcharakter & bereits Realität**

- Verringerung des Autobesitzes und der -nutzung
- langfristiges Umdenken in der gesamten Stadt
- Autofreie/-reduzierte Lebensweise

- **Freiwillige Autoreduzierung: Utopie**

- *„Alles zu haben ist großartig, alles zu nutzen ist definitiv die Zukunft, aber auf etwas zu verzichten, was für einen völlig normal ist, ist der Nachteil dieses Mobilitätskonzeptes. Deutschland ist eine Autofahrernation. Das Auto (...) ist für Deutsche nun mal das übliche Verkehrsmittel.“* (Städtisches Wohnungsbaunternehmen)



# Autoreduzierte und nachhaltige Mobilität als gelebte Praktik: Veränderungen in Autobesitz, -parken und -nutzen? Ergebnisse aus qualitativen Bewohner\*inneninterviews (2019)



Bildquelle: Deutschland – Land der Ideen



Bildquelle: Johanna Grön



Bildquelle: Deutschland – Land der Ideen





## Autobesitz nach Wohnumzug

- **Autofreie Lebensweise wird beibehalten**
  - **Autoabschaffung:**  
*„In unserem Fall haben wir eins verkauft [...], weil wir nicht zwei brauchen. [...] Wenn es [aber] keine Rolle gespielt hätte, wie viele Autos man hier haben darf und wenn es mehr Parkplätze gäbe, dann hätten wir es nicht gemacht.“ (32-jährige Frau, 2-Personen-Haushalt)*
- **Push- & Pull-Maßnahmen (plus Lage & Erreichbarkeit):** Anreiz autofreies Leben fortzuführen und Autobesitz (Zweitauto) zu überdenken

- **Autobesitz wird beibehalten** (ein Pkw/Haushalt)
    - (trotz geringer Autonutzung)
  - **Autoanschaffung** (/Einzug in autobesitzenden Haushalt)
- **Persönliche und praktische Gründe für Autobesitz:**
- Autofreies Leben = ‚Verzicht‘
  - Autobesitz = ‚Komfort‘
- **Lage, Erreichbarkeit & Alternativangebote zum privaten Pkw:** Autobesitzquote pro Haushalt gleichbleibend



# Autoparken



- **Teilnahme an zentraler Stellplatzvergabe**
  - **„Ausweichende“ Parkpraktiken**
    - Anmietung eines günstigeren Stellplatzes außerhalb des Quartiers
    - Kostenfreies Parken am Arbeitsort
    - „wildes“ Parken im Quartier (Baustellensituation)
- Eröffnung der Parkgaragen und Einführung der Parkraumbewirtschaftung zeigt positiven Effekt



Bildquelle: BVD.nl



Bildquelle: Johanna Grön



Bildquelle: bauverein AG



Bildquelle: Wissenschaftsstadt Darmstadt



Bildquelle: Wissenschaftsstadt Darmstadt



Bildquelle: BVD.nl





## Autonutzung vs. Wahl des Umweltverbundes nach Wohnumzug

- **Offenheit** für Autoreduzierung und für die Nutzung nachhaltiger Mobilitätsangebote
  - Mobilitätsangebot **stabilisiert** nachhaltige und **fördert** multimodale Mobilität
  - **Autobesitz ≠ Autonutzung**
  - **Fünf ‚Typen‘ der Mobilitätsveränderung**
- Nach dem Umzug neigen die Bewohner\*innen eher dazu, ihre Autounabhängigkeit fortzuführen, sie zu stärken oder anzupassen, statt sie zu schwächen und auto-abhängige Mobilität fortzuführen.





## Gründe für Autonutzung

- **Organisation des Familienlebens** (Vereinbarkeit von Familie & Beruf)
- **Arbeitswege** (Arbeitsort außerhalb Darmstadts)
- **Freizeitwege** (außerhalb Darmstadts, mit privatem Pkw oder carsharing)

*„Vielleicht einmal alle zwei Wochen mieten wir ein Auto, (...) weil die Umgebung mit dem Auto besser erreichbar ist. (...) Meine Eltern wohnen in der Nähe von [Ort]. Okay, wir nehmen die Straßenbahn bis zum Hauptbahnhof [Darmstadt], dann nehmen wir den Zug nach [Ort], dann steigen wir in den Bus, um die Nachbarstadt zu erreichen, und dann gehen wir zu Fuß. Zwei Stunden. Also, für einen Nachmittagsbesuch mit Kindern funktioniert das nicht. Mit dem Auto eine halbe Stunde.“ (42-jähriger Mann, 4-Personenhaushalt)*





## Gründe für Autonutzung

- **Organisation des Familienlebens** (Vereinbarkeit von Familie & Beruf)
- **Arbeitswege** (Arbeitsort außerhalb Darmstadts)
- **Freizeitwege raus aus Darmstadt** (privater Pkw & Carsharing)
- **Einkaufswege** (Großeinkauf)

*„Hier [in der Lincoln-Siedlung] gibt es schlichtweg gar nichts in fußläufiger Entfernung. Nur die Straßenbahnhaltestelle, aber das ist alles. Deshalb muss man für jeden Weg das Quartier verlassen. (...) Ich weiß, dass ich hier nicht die Infrastrukturen wie in Berlin vor der Haustüre habe kann. Das ist mir klar. Aber die Tatsache, dass ich hier nichts habe, ist ein Desaster.“ (42-jähriger Mann, 4-Personenhaushalt)*





## Gründe für Autonutzung

- **Organisation des Familienlebens** (Vereinbarkeit von Familie & Beruf)
  - **Arbeitswege** (Arbeitsort außerhalb Darmstadts)
  - **Freizeitwege raus aus Darmstadt** (privater Pkw & Carsharing)
  - **Einkaufswegen** (Großeinkauf)
- **„Praxis des Alltags“** über die Quartiersgrenzen hinaus, aber ausstehende **ganzheitliche Mobilitätswende**
- **Komfort** (privates Auto) **vs. Planungs- und Zeitaufwand** (nicht-motorisierte, öffentliche und geteilte Verkehrsmittel)
- **Wille & Materialität**



# Schlussfolgerungen des Vergleichs der Perspektiven „Planungsideal“ und „gelebter Realität“

*Förderliche und hemmende Faktoren für die Umsetzung eines nachhaltigen Mobilitätskonzeptes*







# Schlussfolgerungen (1): Förderliche Faktoren für die Umsetzung eines nachhaltigen Mobilitätskonzeptes

## Treiber

Gemeinsames Ziel

Zusammenarbeit

Öffentlichkeitsarbeit & Beteiligungsformate

Ausprobieren & Vorbild sein

Kombination aus Push- und Pull-Maßnahmen





## Schlussfolgerungen (2): Hemmende Faktoren für die Umsetzung eines nachhaltigen Mobilitätskonzeptes

### Hemmnisse

Unterschiedliche Rationalitäten

Art der Beteiligung & Informationspolitik

Neue Aufgaben & zeitintensive Abstimmungsarbeit für wenig Personal

Unvollendete Quartiersentwicklung & geringer Bewohnendenstand

Ausstehende ganzheitliche Mobilitätswende



**vorher**



Bildquelle: Wissenschaftsstadt Darmstadt



Bildquelle: Wissenschaftsstadt Darmstadt



Bildquelle: Wissenschaftsstadt Darmstadt

**nachher**



Bildquelle: Wissenschaftsstadt Darmstadt



Bildquelle: Wissenschaftsstadt Darmstadt



Bildquelle: Wissenschaftsstadt Darmstadt





## Fazit: Transformation planen & verfolgen

- Einstimmige Meinung: Autoreduzierte Quartiersgestaltung ist zukunftsweisend
  - Begleitung nachhaltiger Transformation ist wichtig
    - Stadtverwaltungen, Verkehrsplanungsbüros & Wohnungsbauunternehmen mit gemeinsamer Vision
    - Unterstützung der Bewohnerschaft bei der Transformation von autoorientierten Gewohnheiten
- Modellprojekte, wie die Lincoln-Siedlung, leisten einen Beitrag zur Mobilitätswende, wenn sie gesamtstädtisch und überregional eingebunden sowie partizipativ und integrativ entwickelt werden
- Es braucht weiterhin einen *materiellen, sozialen und immateriellen* Wandel





# Danke für Ihre Aufmerksamkeit

GEFÖRDERT VOM



Bundesministerium  
für Bildung  
und Forschung

**FONA**  
Sozial-ökologische Forschung

## **Sina Selzer**

AG Mobilitätsforschung  
Institut für Humangeographie  
Goethe Universität Frankfurt am Main

E-Mail: [selzer@geo.uni-frankfurt.de](mailto:selzer@geo.uni-frankfurt.de)

Tel.: 069-798-35174

## **Hanna Wagener**

Mobilitätsamt  
Abteilung Mobilität  
Wissenschaftsstadt Darmstadt

E-Mail: [hanna.wagener@darmstadt.de](mailto:hanna.wagener@darmstadt.de)

Tel.: 06151-13-2809