

Die Lincoln-Siedlung: Mobilität in Darmstadt



Sybille Wegerich
Vorstand der bauverein AG



Mobilitätskonzept



Themen Tisch 1
Parken auf Lincoln

Bausteine:

- Stellplatzschränkung ●●
- Entkopplung Wohnen und Parken ●●●●●●●●
- Parken auf wohnungsnahen Stellplätzen ●●●●●●●●
- Parken in Sammelgaragen ●●●●●●●●
- Zentrale Stellplatzvergabe ●●●●●●●●
- Parkraumbewirtschaftung im öffentlichen Raum ●●●●●●●●
- Ladeinfrastruktur für Elektromobilität ●●

Leitfragen ●●●

1. Welche Bausteine sprechen Sie besonders an und warum?

Befürchtung zu wenige Stellplätze für Besucher, aber nicht so viele von Touristen

Befürchtung, dass zu wenige öffentliche Parkplätze insgesamt

Wohlfühl-Zentrale, kann jedoch keine Infos zum Parken geben

Wunsch Parken für Motorroller, Elektro-Skooter

Wunsch flexibler, kurzfristiger Buchung von Car-Sharing-Autos

Wohnungsnahes ÖPNV-Ticket für Lincoln-Bewohner

2. Wo sehen Sie die Herausforderungen in der Umsetzung?

3. Stellen Sie sich Lincoln als vollständig entwickeltes Quartier vor. Was zeichnet Lincoln als nachhaltige, insbesondere bei der Mobilität aus? (Bitte nur informative, nicht wertende Aussagen)

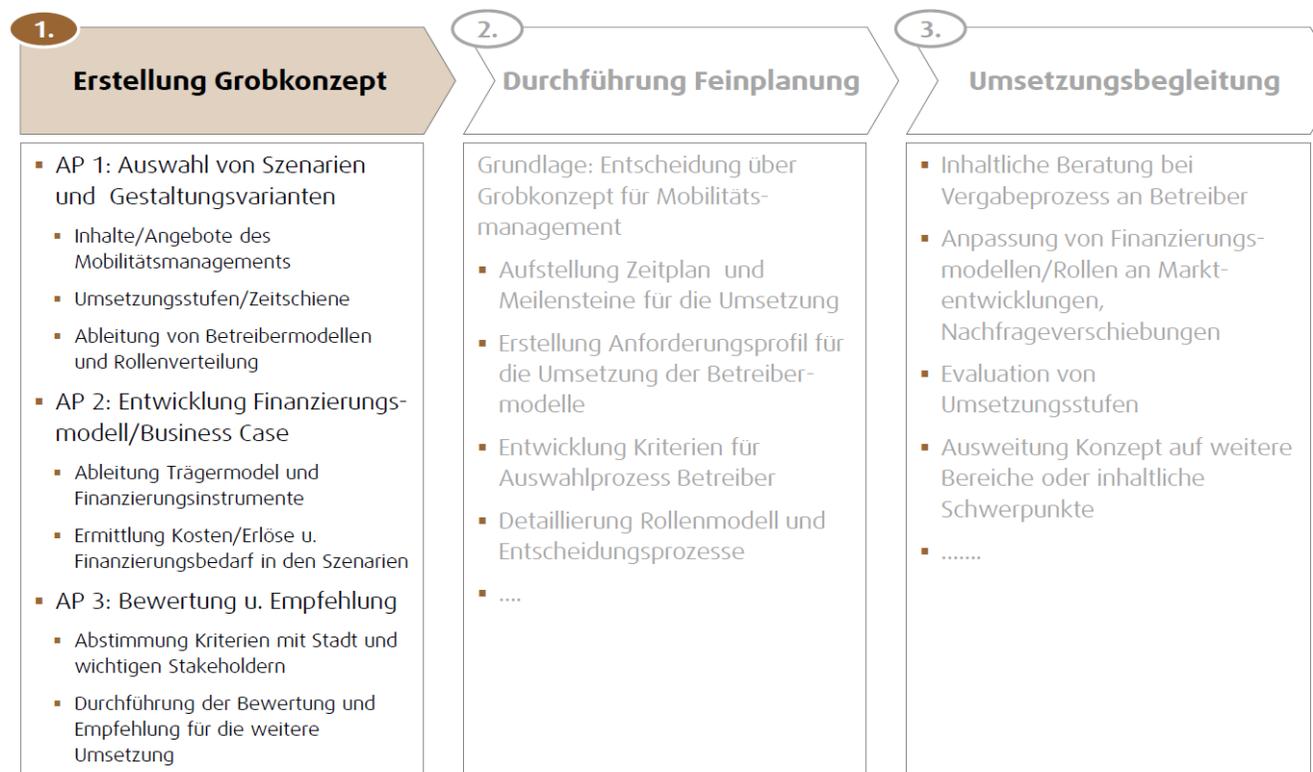
Zukunft positiv, Übergangsphase kritisch





Arbeitspakete

Folgende Schwerpunkte werden in den einzelnen Arbeitspaketen gesetzt





Best practice

Best Practice-Beispiele für quartiersbezogenes Mobilitätsmanagement

Wo?	Was?	Wer?	Angebot	Finanzierung
Freiburg im Breisgau	Quartier Vauban	Forum Vauban e.V., Deutsche Bundesstiftung Umwelt, Öko Institut e.V.	autoreduzierter Stadtteil, Autofrei - / Stellplatzfreikonzept, Carsharing, Quartiersgaragen, keine Stellplatzpflicht durch Autofrei-Erklärung, Sammelgaragen am Rand des Wohngebietes	-
Dortmund	Phönix West	LEG Stadtentwicklung GmbH & Co. KG	Mobilitätshandbuch, Stellplatzkonzept, multimodale Anbindung, Carsharing, dezentrale Quartiersgaragen, Fahrradabstellanlagen	EU Förderprogramm für Investitionskosten i. H. v. 80 Mio. €
Köln	autofreie Siedlung Köln Nippes	Verein Stellwerk 60, Investor Kontrola, Stadt Köln	Verzichtserklärung der Mieter, Carsharing am Rand, zentrale Sammelgarage (ausserhalb, Schlüssel 0,2 pro WE aus städtebaulichem Vertrag), Mobilitätszentrale für umweltfreundliche Angebote (Lastenräder, E-Bikes), umfassende Fahrradabstellanlagen	
Hamburg	Neue Mitte Altona	Stadt Hamburg aurelis Real estate GmbH PANTA Grundstücksgesellschaft	Einrichtung einer Mobilitätsberatung, Stellplatzschlüssel von 0,4 Stellplätzen pro Wohnung, hohe Carsharing Erschließungsqualität, 2 StadtRADStationen im Quartier, Verbesserung der Radwegsituation und Fahrradabstellmöglichkeiten, Einrichtung zweier Bushaltestellen entlang der Harkortstraße, Teilnahme des Quartiers am Projekt „e-quartier“, Herstellung mehrerer Ladestationen für E-Fahrzeuge, Evaluation zum Mobilitätsverhalten der Quartiersbewohner	Eigentümer (PANTA Grundstücksgesellschaft) zahlt 2,46 Mio. € für Mobilitätsmanagement. FHH übernimmt Kosten für Quartierserschließung.
Hamburg	HafenCity	HafencityHamburg GmbH	engmaschiges Fuß- und Fahrradwegentz, wenig langgestreckte Gebäuderiegel: kurze Wege, Minimierung ruhender Verkehr durch unterirdische Garragen in Warftsöckeln, Anbindung an ÖPNV: neue U-Bahnlinie U4, Fähren, neue Fähranleger, neue Buslinie 111, Carsharing, Integration von Elektromobilität, Ausbau von Ladestationen	-
Stuttgart	Rosensteinviertel	Siedlungswerk GmbH Wohnungs- und Städtebau, EGS Ingenieurgesellschaft	Elektromobilität, ressourcenschonende Bau- und Betriebsweise, Bereitstellung von Pedelecs und Elektroautos, Aufbau von Ladestationen	-
München	Domagpark	Quartiersgenossenschaft DomagPark eG, Wogeno, Stattauto, Biss e.V.	Neues Quartier mit ca. 1000 WE, Mobilitätszentrale mit Verleihangeboten und Carsharing, Emobilität, Genossenschaft koordiniert Angebot	Förderung, Genossenschaft über Beiträge
Tübingen	Französisches Viertel	Stadt Tübingen	3 Buslinien im 10-Minuten-Takt, eingeschränktes Parkplatzangebot	-
Berlin	Schuhmacher Quartier	-	Noch nicht umgesetzt	-



Für ein quartiersbezogenes Mobilitätskonzept existieren in Darmstadt verschiedene Zielgruppen mit unterschiedlicher Ausrichtung

Mobilitätsbedürfnisse & Zahlungsbereitschaft



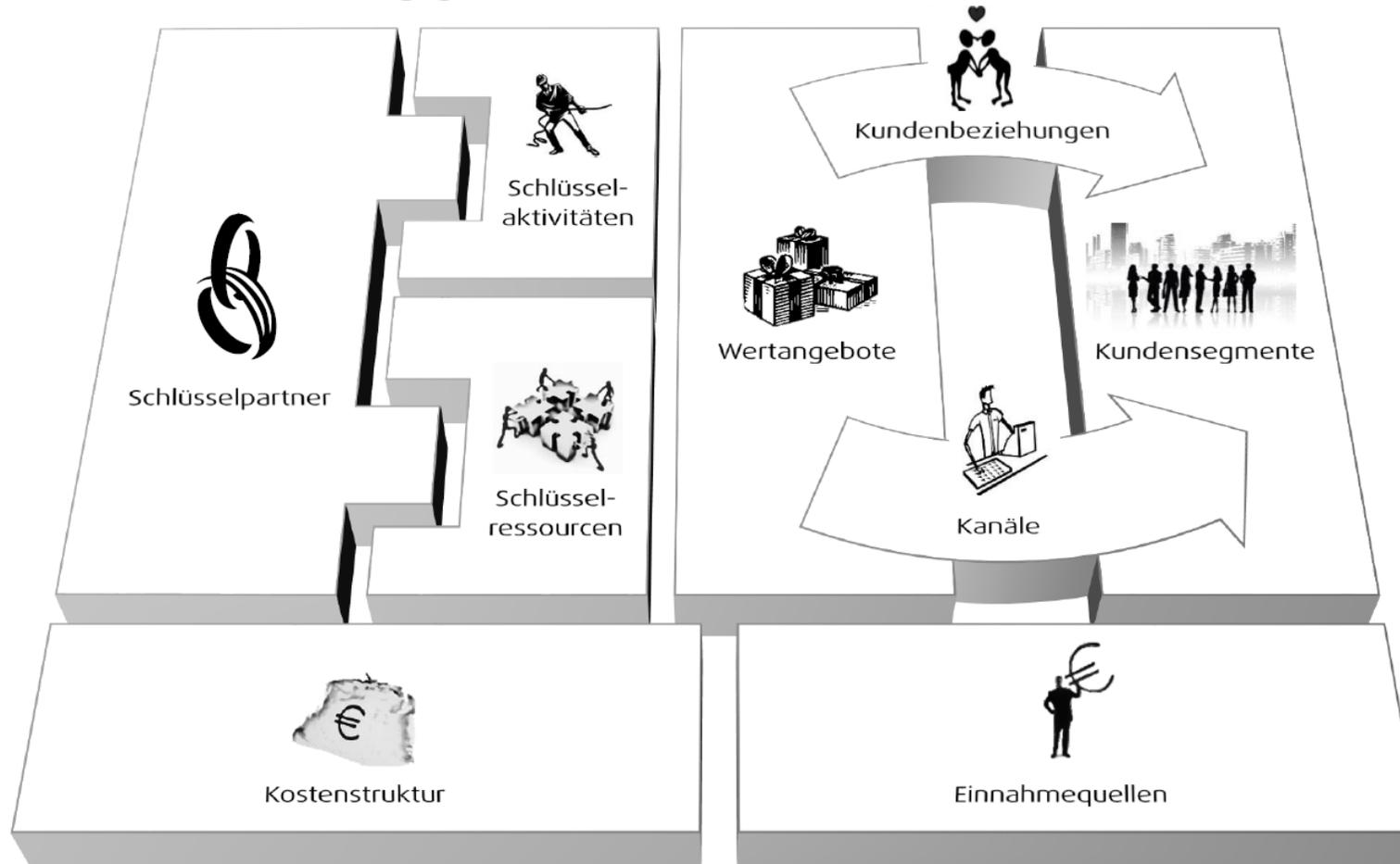
Erkenntnisse für Darmstadt *

- ▶ Nutzung des Umweltverbundes (Modal Split) ist deutlich ausgeprägter als im Bundesdurchschnitt (55% Anteil vs. 43% Anteil)
- ▶ Deutlich weniger Autos pro Haushalt als im Bundesdurchschnitt (über 22% ohne PKW vs. ca. 18% ohne PKW)
- ▶ Pkw-Verzicht bei hohem ökonomischen Status häufig ideologisch (bewusster Verzicht) oder pragmatisch (kein Auto nötig)
- ▶ Zielgruppen mit mittlerem bis hohem ökonomischen Status (2.000 – 4.000 €)
 - ▷ Technologie-fokussierte Nutzer (Pkw, CS, Rad)
 - ▷ Innovative Multimodale (stark multimodal)
- ▶ Zielgruppen mit geringerem ökonomischen Status (< 2.000 €)
 - ▷ Nachhaltig Mobilitätsorientierte
 - ▷ Pragmatisch Mobilitätsorientierte

* Quellen: Mobilität in Darmstadt, Studie „multimo“ (infas/innoZ), Studie „New Urban Mobility“ (innoZ)



Der Erfolg des Geschäftsmodells liegt in der Gestaltung der neun Bausteine mit vielfachen Abhängigkeiten untereinander





Der Erfolg des Geschäftsmodells liegt in der Gestaltung der neun Bausteine mit vielfachen Abhängigkeiten untereinander



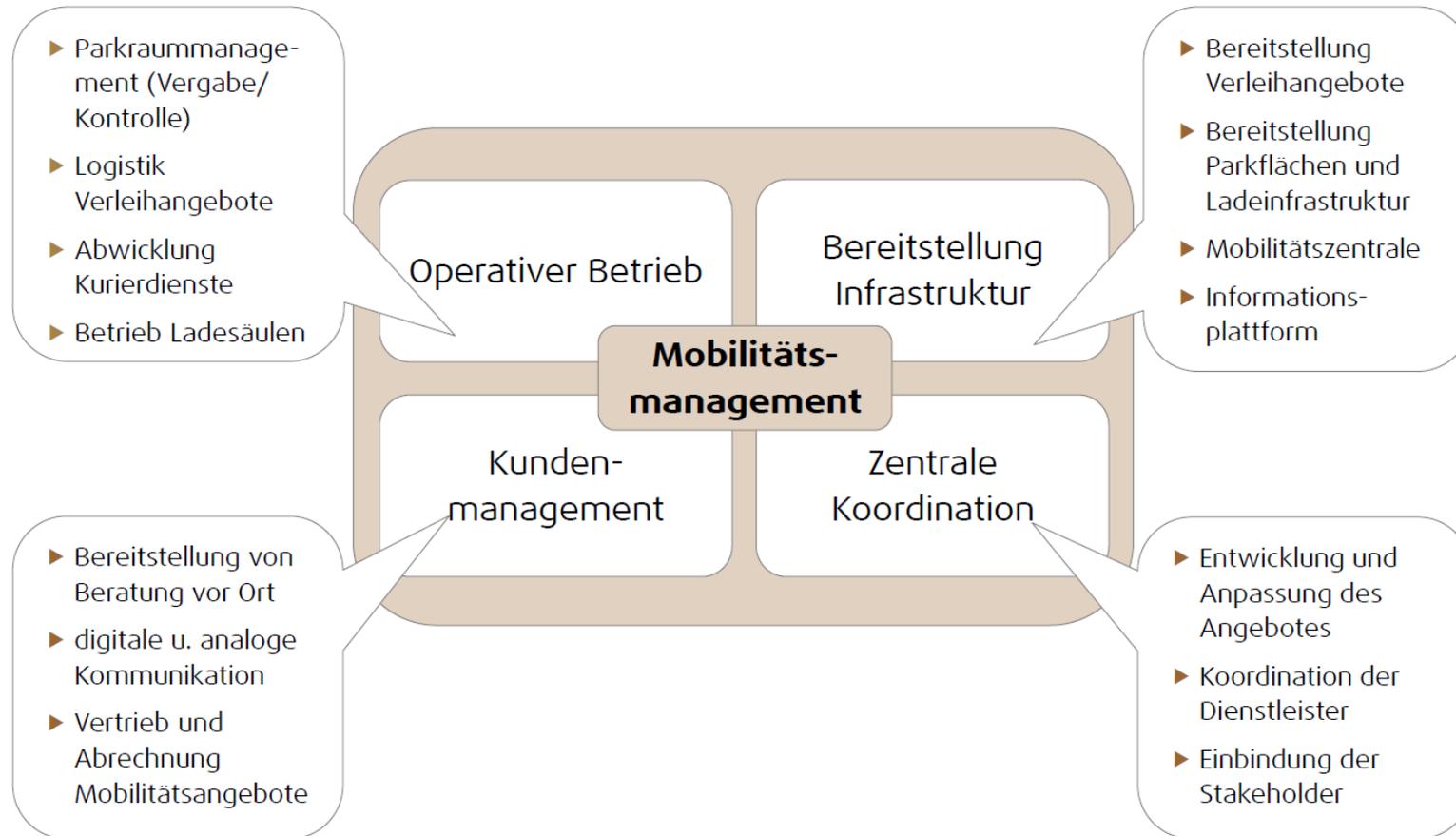


Aktuelle Akteure

Akteur	Koordination/ Steuerung	Gesamt- betrieb MM	Teilbetrieb/Bereit- stellung Angebote	Finanzierung
Stadt Darmstadt	Langfristige Koordination			Anschub- finanzierung
BVD NL	Beteiligung über Beirat			Anschub- finanzierung
HEAG mobilo	Steuerung der operativen Aufgaben	Zentraler Betreiber		
Mobilitäts- dienstleister (Book&Drive, DB Rent, Solarparker ..)			Operativer Betrieb der Verleihangebote und Kurierdienste	
Entega			Bereitstellung und Betrieb Ladesäulen	
Eigentümer*	Beteiligung über Beirat			Umlagefinanzierung
Mieter	Bewohnerversamm- lung zur Interessen- bildung und Einbindung in Beirat über Stadt oder Betreiber		Evtl. fakultative Mitwirkung bei Organisation über Arbeitsgruppe Mobilität	Nutzergebühren
Sonstige Dienstleister			z.B. Abwicklung Parkraum- überwachung, IT etc.	
Wissenschaft	Beratung und Evaluation			
Bund/Land				Bereitstellung Fördermittel



Mobilitätsmanagement – Aufgaben und Funktionen





Stellplatzvergabe

Erster Vorschlag zu Kriterien und Vorgehensweise für eine zentrale Stellplatzvergabe

1

Rangfolge für vorrangige Stellplatzvergabe

- Rangfolge für Stellplätze in Sammelgaragen
 - Gehbehinderte oder mobilitätseingeschränkte Personen**
 - Poolfahrzeuge mit Vorrang für E-Fahrzeuge
 - Alleinerziehende und Familien mit mind. zwei Kindern unter 14 Jahren
- Rangfolge für wohnungsnaher Stellplätze
 - gehbehinderte Personen* mit Berechtigung
 - Poolfahrzeuge mit Vorrang für E-Fahrzeuge
 - mobilitätseingeschränkte Personen**

2.

Regelungen und Vorgehensweise

- Freie Plätze werden nach Rangfolge zentral an Mieter vergeben
 - baurechtlich Berechtigte haben Vorrang ggü. baurechtlich nicht Berechtigten Mietern in den Sammelgaragen
 - Berechtigte mit Rang 1 erhalten Vorrang ggü. Rang 2 und Rang 2 ggü. Rang 3 usw.
 - Rangfolge für Stellplatzvergabe gilt nur für 1 Fahrzeug pro Mieter/Wohneinheit
- Stellplätze, die nicht über Rangfolge vergeben wurden, werden frei vergeben
 - „First Come, First Serve“
 - Monatliche Kündigungsfrist

3.

Sonderfälle

- Sind keine freien Stellplätze verfügbar, wird der Vertrag eines Mieters ohne Vorrang oder mit geringerem Rang gekündigt
- Personen, die Fahrzeuge im ärztlichen Notdienst oder Pflegedienst verwenden werden auf Antrag vergleichbar mit Personen mit min. 2 Kindern behandelt (Nachweispflicht)
- Ähnliche Regelung gilt auch für selbstständige Handwerker, die auf ein Fahrzeug angewiesen sind



Zwischenergebnisse der Geschäftsmodellentwicklung (Zielzustand)

<p>Schlüsselpartner</p> <p>ÖPNV-Anbieter (HEAG, RMV) Verleihangebote (Book&Drive, DB Rent, Solarparker, Lastenfahrrad(?)) Stadt Darmstadt Kommunale Töchter (Bauverein BVD, Entega) IT-Dienstleister Betreiber MM Wissenschaft (Uni, HS, Fraunhofer)</p>	<p>Schlüsselaktivitäten</p> <p>Sicherstellung qualitativ hochwertiger Mobilitätsberatung/Kundeninfo Evaluation u. Weiterentwicklung des MM-Angebotes Durchführung Parkraumgmt. (Vergabe und Kontrolle) Verhandlung und Vertragsgestaltung mit Mobilitätsanbietern Koordination der Stakeholder-Interessen (Mieter, Eigentümer, Mobilitätsdienstleister)</p>	<p>Wertangebot</p> <p>Nahtloser Zugang zu vielfältigen, autoarmen, nachhaltigen Mobilitätsangeboten Bereitstellung nachhaltiger Mobilität für Mieter und Immobilieneigentümer „One-Stop-Shop“ der Mobilität Individuelle Beratung und Information zu lokalen Mobilitätsangeboten Schaffung eines lebenswerten, verkehrsarmen Quartiers Vermittlung von Neukunden und Nutzern für Mobilitätsanbieter Verkehrsvermeidung durch ergänzende Services</p>	<p>Kundenbeziehung</p> <p>Neumieterakquise (bereits im Prozess der Anmietung) Bestandsmieter Ansprache (Kundenbindung)</p>	<p>Kundensegmente</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Wahlfreie, multimodale Nutzer mit Öko-Orientierung 2) ÖV-Captives und Radaffine (Autoverzicht ökonomisch motiviert) 3) Technologie- und innovationsorientierte hoch mobile Nutzer („Early Adopters“)
	<p>Schlüsselressourcen</p> <p>Verkehrliche Infrastruktur (parken, laden, Fuhrpark) Mobilitätszentrale Technische Plattform für Information und Beratung ggf. Buchung Personal für Beratung/Info und Koordination des Angebotes</p>		<p>Kanäle</p> <p>Stationäre Mobilitätsberatung und -zentrale Digitale Informationsplattform (quartiersbezogen) Infopaket für Neubürger Dialogmarketing mit bestehenden Mietern Print/Plakat</p>	
<p>Kostenstruktur</p> <p>Aufbau/Betrieb digitale Infoplattform Infrastruktur (Mobilitätszentrale, Ladeinfrastruktur, Flächen für Verleihangebote) Kundenwerbung/Akquise</p>	<p>Aufbau Organisationsstruktur/Verträge Personal (Beratung, Koordination, Parkraummanagement) Zuschüsse Betriebskosten für Mobilitätsangebote</p>	<p>Einnahmequellen</p> <p>Nutzereinnahmen durch Angebote Öffentliche Finanzierung (Kommunale Mittel) Provision direkt/indirekt Fördermittel/Sponsoring Umlagefinanzierung durch Stellplatzeinnahmen</p>		



AGW Tagung Feedback I

- Verlässlichkeit der Angebote um Sicherheit für die Nutzung zu bekommen
- FUNKTIONIEREN, ÖPNV muss intensiver in die Diskussion eingebunden werden (immer defizitär, müsste aber eigentlich ausgebaut werden)
- Verkehrspolitik, Konzepte, Wahrnehmung ÖPNV, Zusammenhalt Stadt/Region, ländliche Regionen
- Infrastruktur als öffentliche Aufgabe, finanziert von...
- Umdenken fängt wo an? Oben? Bei mir? Bei meinem Nachbarn?



AGW Feedback II

- Können wir uns jeden in jedem Alter auf dem Fahrrad vorstellen?
- Was ist das Supercoolste?! Imagewandel
- Wo stehen wir, wenn wir über Fahrradverkehr reden, Kosten, Arbeit, Überzeugungsanfang im Vergleich zum Status ÖPNV
- Politik muss wollen – kostenloser ÖPNV? ÖPNV Steuer von Unternehmen (Zürich?)
- Sicherheit im ÖPNV, Sicherheit für Fahrräder
- Bisher läuft kein Projekt kostendeckend
- Münster hat verstanden



AGW Feedback III

- Finanzierungsmodell für Mitarbeiterfahrräder, Duschen, Klamottentrocknung im Büro
- Incentive für Neumieter: Fahrrad
- Fast alle läuft auf Neubauvorhaben ab, relevant ist aber der Bestand, sonst wird in der Breite nichts passieren
- Stellplatzsatzungen bei Innenverdichtung/Aufstockung?
- Rolle und Verantwortung der Wohnungswirtschaft – der Politik – der Bewohner
- Gesellschaftliche Schichten haben unterschiedliche MobilitätsRationalitäten und -emotionalitäten



AGW Feedback IV

- Die Städte müssten um uns werben
- Leerstände von innerstädtischen Stellplätzen (Beispiel Kaufland Berlin Mitte) weil Kaufverhalten Handtaschenkauf ist.
- Themenspeicher:
 - Quartiersentwicklungen
 - Was kommt von den zukünftigen Nutzern auf unsere Mitarbeiter zu? Qualifikationen, Aufgaben, Umgang mit Mietern, Zielgruppendefinition, was passiert in unseren Unternehmen, Digitalisierung
 - Unternehmensentwicklung
 - Problemimmobilien
 - Back to the roots best practice Gesellschaft und Quartier



Wir bedanken uns für Ihre Aufmerksamkeit!



- Referent: Sybille Wegerich
Vorstand
- E-Mail: wegerich@bauvereinag.de
- Telefon: (0 61 51) 28 15 - 201