



Mobilitätskonzept in Kirchseeon


Workshop II

21. Mai 2022

mib mobility
institute
berlin

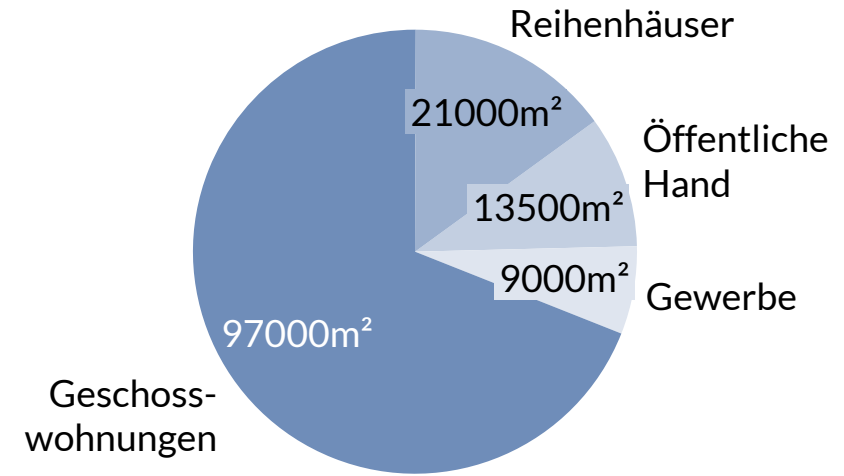
More **likable** mobility. More **livable** cities.

- 1 Aktuelle Mobilitätsangebote in Kirchseeon
- 2 Wie ein nachhaltiges Quartier aussehen kann



Die Mittenerweiterung von Kirchseeon ist der **Ankerpunkt** des Markts. Hier stehen den Bewohner*innen von Kirchseeon eine Vielzahl von **Mobilitätsoptionen** zur Verfügung. Das Entwicklungsprojekt fügt sich in die bestehenden Strukturen reibungslos ein und stiftet einen **Mehrwehrt** für alle Einwohner*innen.

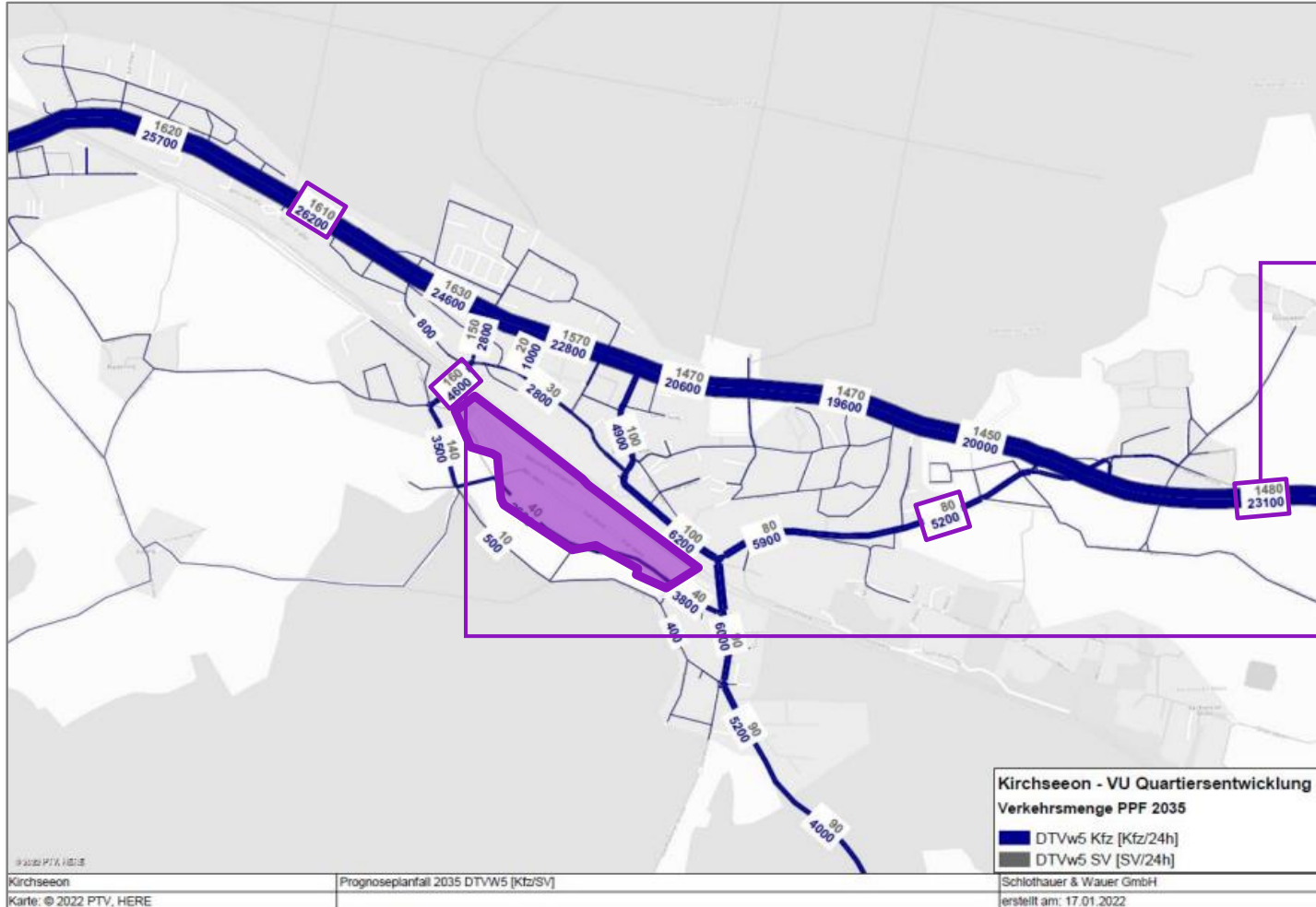
Mit der neuen Bebauung wird bezahlbarer und generationsgerechter Wohnraum geschaffen



Zwischen 1.000 und 1.300 Wohneinheiten geplant



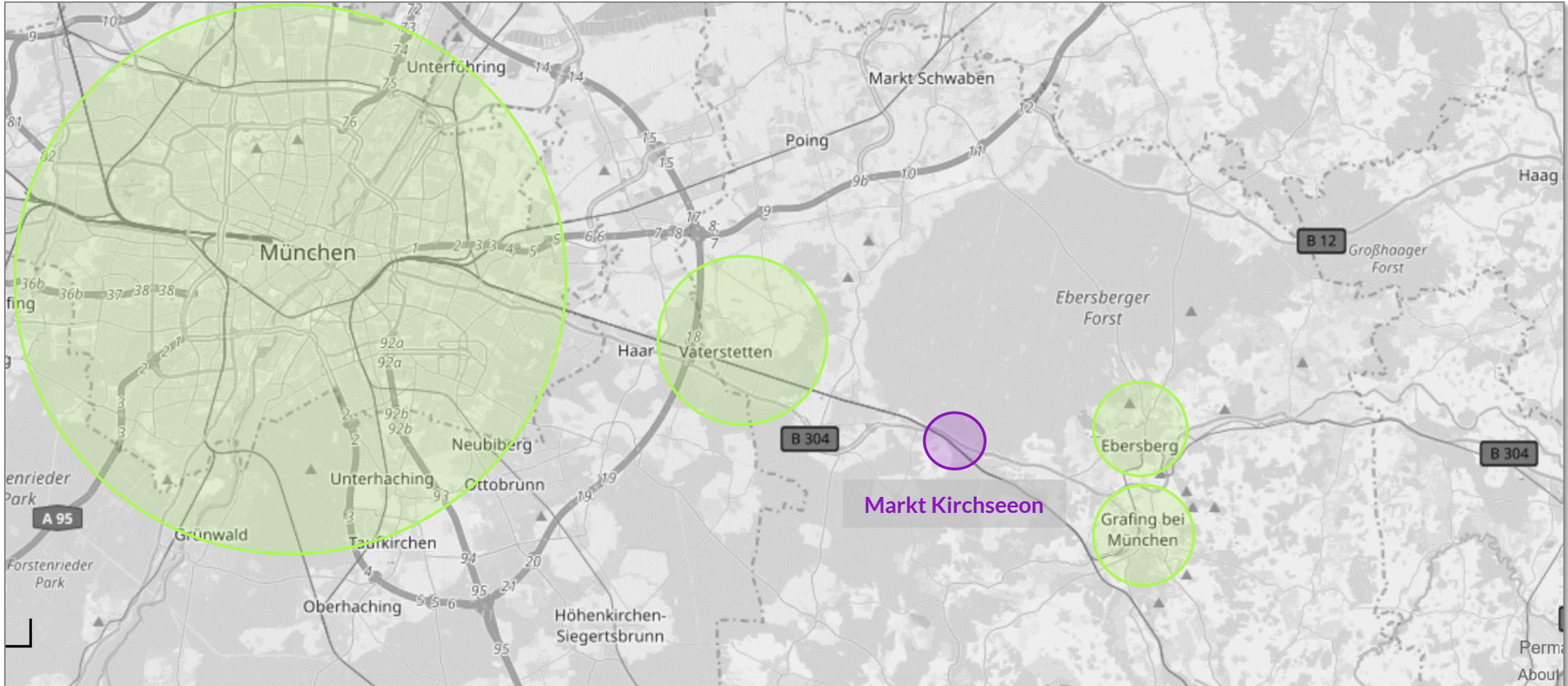
In Folge des Bauprojektes wird die Verkehrsbelastung durch neue Verkehrsströme in Kirchseeon steigen



Verkehrliche Änderungen auf der Hauptstraße

Verkehrliche Änderungen auf den Zufahrtsstraßen zum Quartier

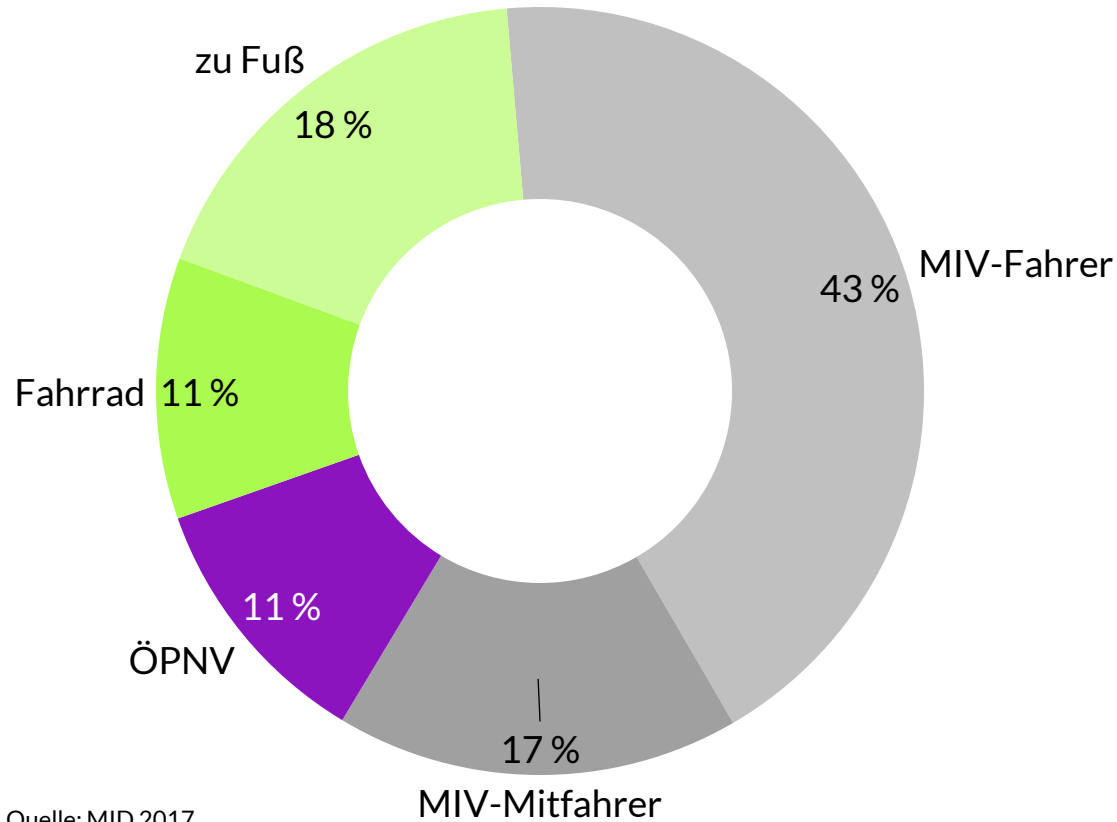
Kirchseon richtet sich stark nach der westlich gelegenen Metropole München aus - Verbindungen in östliche Orte sind auch vorhanden



Dabei werden viele Wege bis zum jetzigen Zeitpunkt im Landkreis Ebersberg mit dem Auto zurückgelegt



Modal Split Landkreis Ebersberg



Mobilitätsausstattung Münchner Umland



1,2 PKW pro Haushalt



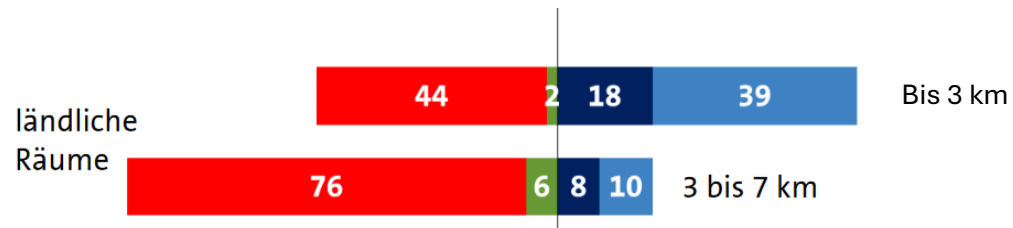
87% der Personen besitzen ein Fahrrad



22% der Personen besitzen ein ÖPNV-Zeitkarte

Das Leitbild „Stadt der kurzen Wege“ trägt zur Vermeidung und Reduzierung von Verkehr bei

Kurze Wege werden häufiger zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt



Wege, Angaben in Prozent

- zu Fuß
- Fahrrad
- ÖPNV
- Auto

Quelle: MID 2008

Vermeidung und Reduzierung von Verkehr durch Nutzungsmischung



Ein Mobilitätskonzept als Teil einer nachhaltigen Mittenentwicklung soll negativen verkehrlichen Auswirkungen minimieren



„Mobilitätskonzepten [...] wird ein großes Potenzial für die Lösung von Verkehrsproblemen in Städten und für eine **flächeneffiziente, nachhaltige Verkehrs- und Siedlungsentwicklung** zugesprochen.“

- Ostendoorp et. all. (2020)

- 1 Aktuelle Mobilitätsangebote in Kirchseeon
- 2 Wie ein nachhaltiges Quartier aussehen kann

Ein Mobilitätskonzept besteht aus mehreren Bausteinen

Sharing-Angebote

- (E-)Carsharing
- (E-)Bikesharing
- Lastenradsharing

Logistik

- Paketstationen
- Klimafreundlicher Transport

ÖPNV

- Ausweitung des Busnetztes
- On-Demand-Service

Fahrradfreundlichkeit

- Fahrradinfrastruktur
- Fahrradabstellmöglichkeiten
- Fahrradwerkstatt

Fußverkehrsfreundlichkeit

- Fußgängerinfrastruktur
- Kurze Wege

Kommunikation

- Informationsbroschüre
- Mobilitätsmanagement

Auf Grundlage der Konzeptbausteine wurden Best-Practice-Beispiele erarbeitet, die als Grundlage für spätere Diskussionen dienen

© mib Mobility GmbH 2022

22051

© mib Mobility GmbH 2022

22051

© mib Mobility GmbH 2022

22051

Quelle: https://eibdir.de/143777/1/Fact_Sheet_Best_Practice_MUV_Potsdam.pdf

220516_VorbereitungWorkshopII.pptx

49

more likable mobility. more livable cities.

Digitaler, flexibler Ortsbus Murnau


Plön Mobil

Lincoln-Siedlung Darmstadt

Ein Beispiel von erfolgreiches Mobilitätsmanagement in einem Stadtquartier

Domagpark München

Domagpark in Schwabing bietet viele Möglichkeiten, um ohne eigenes Auto mobil zu sein



Ort	München	Siedlungsstr.	Stadtquartier
Einwohner	4.000	Start	2013

- **Zentrale Mobilitätsstation** mit Auto-, Fahrrad- und Lastenradverleih inklusiver Ladeinfrastruktur
- Neben dem Leih von Verkehrsmittel können **auch übertragbare ÖPNV-Karten** ausgeliehen werden
- Onlinebasiertes Vermittlungssystem für Fahrgemeinschaften („Flinc“)
- **Fahrradservicestation** in Drewitz ermöglicht die unkomplizierte Wartung und Reparatur des eigenen Rads
- Concierge-Service fungiert als **zentrale Paketstation**, der Paket annimmt und ausliefert
- Zusammenarbeit mit der Münchner Informationsplattform „München - GscheidMobil“ für nachhaltige Mobilität

Vier verschieden Sharing-Partner bieten die Möglichkeit, geteilte Verkehrsmittel zu nutzen

Sharing-Angebote Logistik ÖPNV Fahrradverkehr Fußverkehr Kommunikation

6 Beispiele für verschiedene Angebote in ländlichen Räumen und 4 Beispiele von autoarmen Quartieren

Ein Mobilitätskonzept besteht aus mehreren Bestandteilen, die je nach Bedarf und räumlichen Gegebenheiten zusammengesetzt werden



Sharing-Angebote



Logistik



ÖPNV



Fahrradfreundlichkeit



Fußverkehrsfreundlichkeit



Kommunikation

Für die Mittenentwicklung Kirchseeon könnten folgende Sharing-Angebote angeboten werden

(E-)Fahrrad



Lastenrad



(E-)Carsharing



Stationsbasiert
(A-nach-A)

Stationsbasiert
(A-nach-B)

Station/ Free-
Floating hybrid

Free-floating
(A-nach-X)

Auf starken Relationen,
ggf. zwischen Orten (ggf.
virtuellen Stationen)

Gemeinsam an Mobilitätsstationen

Notwendige Einwohnerdichte wird nicht erreicht

Bereits
vorhanden:
Auto-Teiler e.V.
mit 2
Fahrzeugen

Eine flächendeckende Ladeinfrastruktur ist das Grundgerüst der Elektrosharing - Markt Kirchseeon hat dafür schon konkrete Pläne



Ladesäulen für Carsharing
Infrastruktur an den Ausleihstationen



Ladesäulen für private PKW
Infrastruktur an private Stellorte und
öffentlich zugängliche Standorte



Mobilität der Zukunft

"Mein Traum ist ein Ladepunkt an jeder Straßenlaterne"

1. März 2022, 15:23 Uhr | Lesezeit: 3 min



In Kirchseeon sollen an drei Standorten öffentlich zugängliche Elektrotankstellen errichtet werden. (Foto: Peter Hinz-Rosin)

Kirchseeon drückt beim Ausbau der Elektromobilität am Ort aufs Tempo. Neben mehreren Ladesäulen im Gemeindegebiet könnte es bald auch ein eigenes E-Carsharing-Netzwerk geben.



An den Carsharing-Stationen kann die Attraktivität durch zusätzliches Lastenrad-Sharing erhöht werden



- **Erweiterter Stauraum** ermöglicht Transport schwerer Dinge
- **Hohe Flexibilität** durch Umgehung von Stau und negativen Auswirkungen von Verkehr
- Lange **Distanzüberwindung** durch Batterie möglich

Bikesharing ermöglicht es den Bürger*innen von Kirchseeon kurze Distanzen auch mit dem Fahrrad zurückzulegen

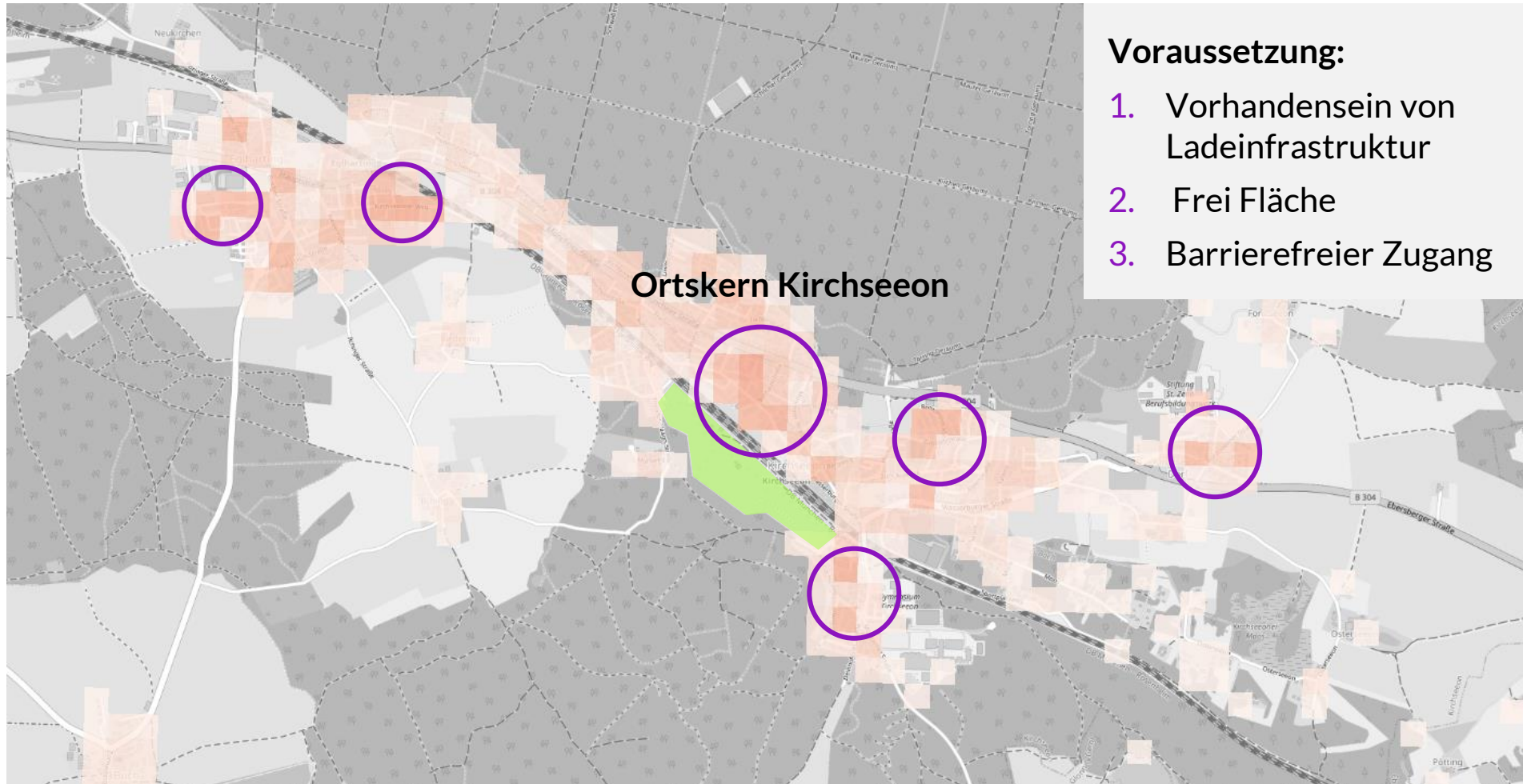


	Fahrrad	Pedelec
		
Durchsch. Wegstrecke ¹	3,5 Km	6,0 Km
Kapazität	1	1
Normale Besetzung	1	1
Gepäck	-	-

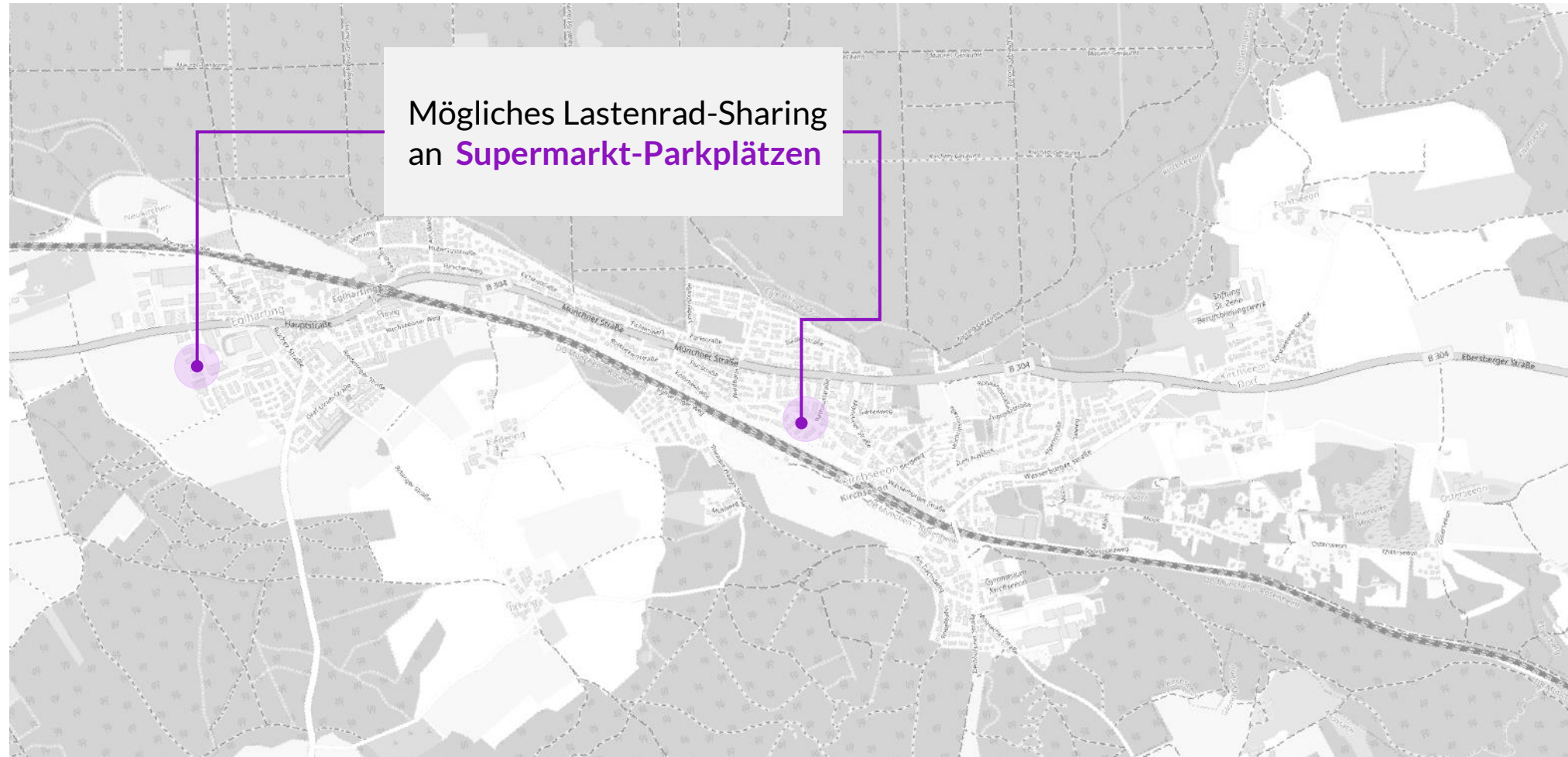


1. MiD (2019): Analysen zum Radverkehr und Fußverkehr

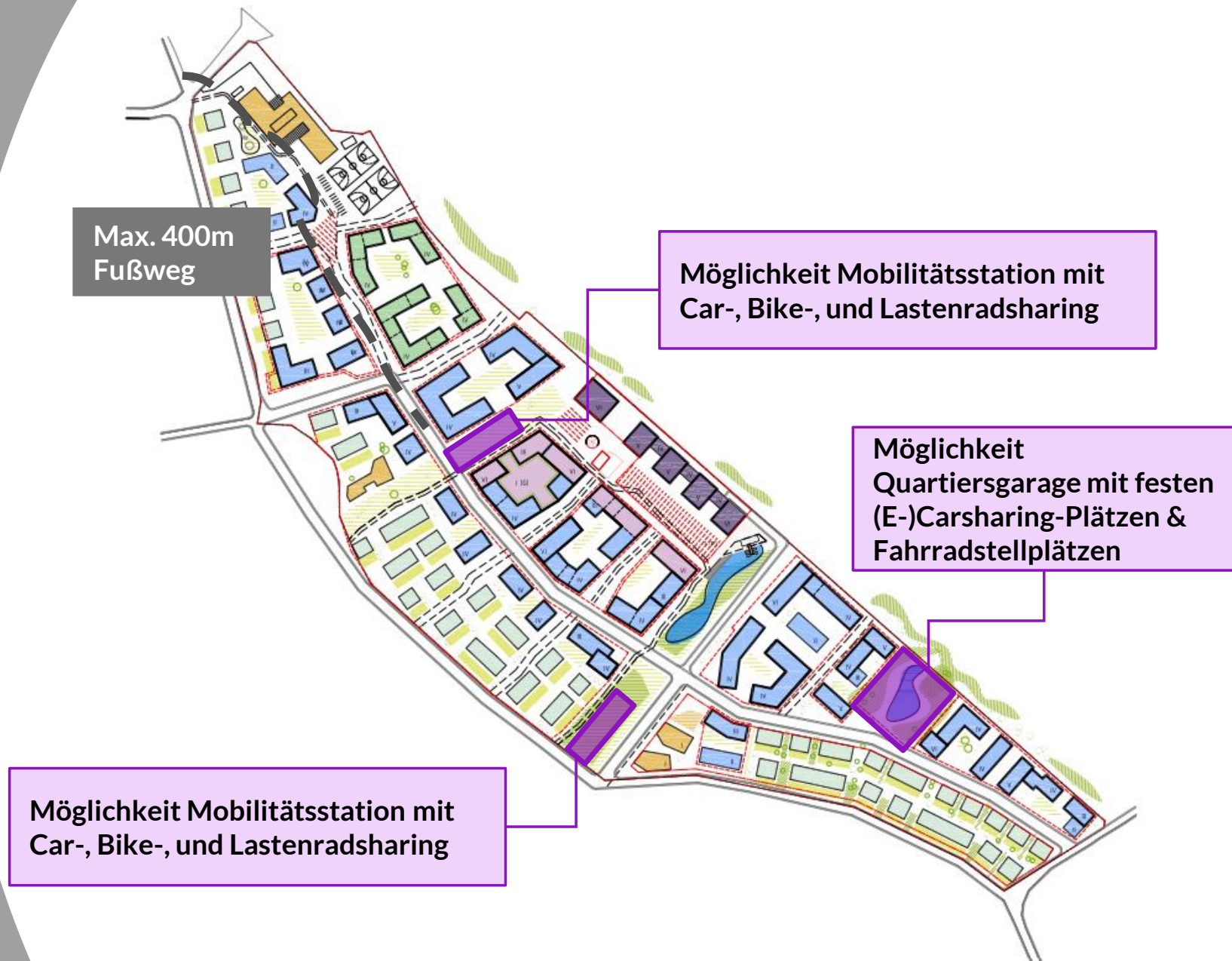
Basierend auf der Einwohnerdichte kommen folgende Standorte für stationsbasierte Carsharing entwickelt



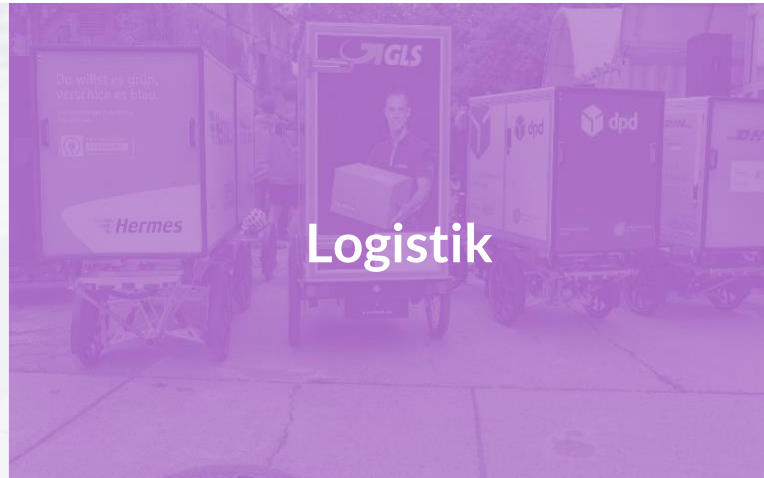
Neben der Carsharing-Stationen bieten sich auch Supermarktplätze als mögliche Standorte für Lastenradsharing an



Hier wären potentielle Standorte für Sharing-Systeme



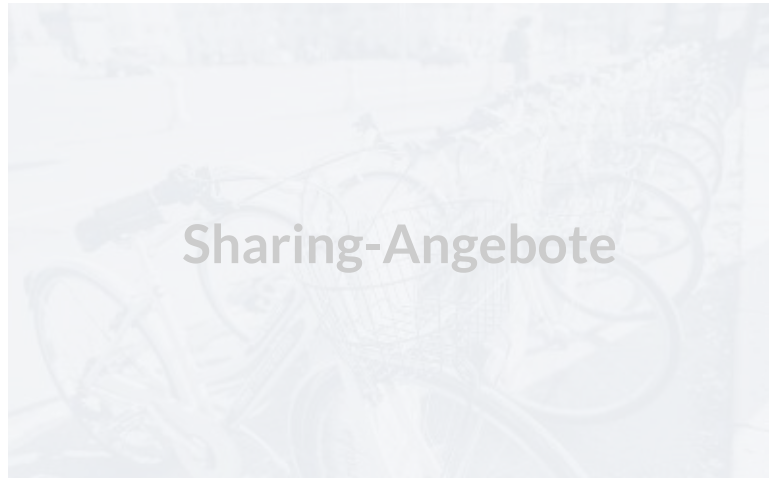
Ein Mobilitätskonzept besteht aus mehreren Bestandteilen, die je nach Bedarf und räumlichen Gegebenheiten zusammengesetzt werden



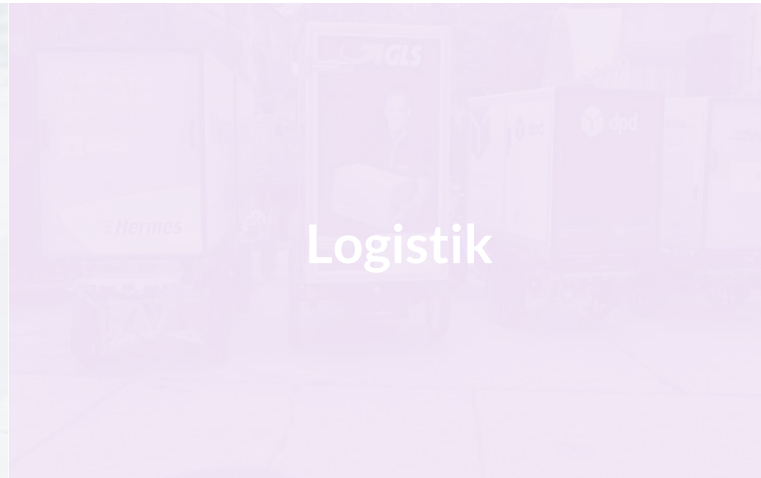
Mit nachhaltiger Logistik lassen sich Lieferverkehre vermeiden



Ein Mobilitätskonzept besteht aus mehreren Bestandteilen, die je nach Bedarf und räumlichen Gegebenheiten zusammengesetzt werden



Sharing-Angebote



Logistik



ÖPNV



Fahrradfreundlichkeit

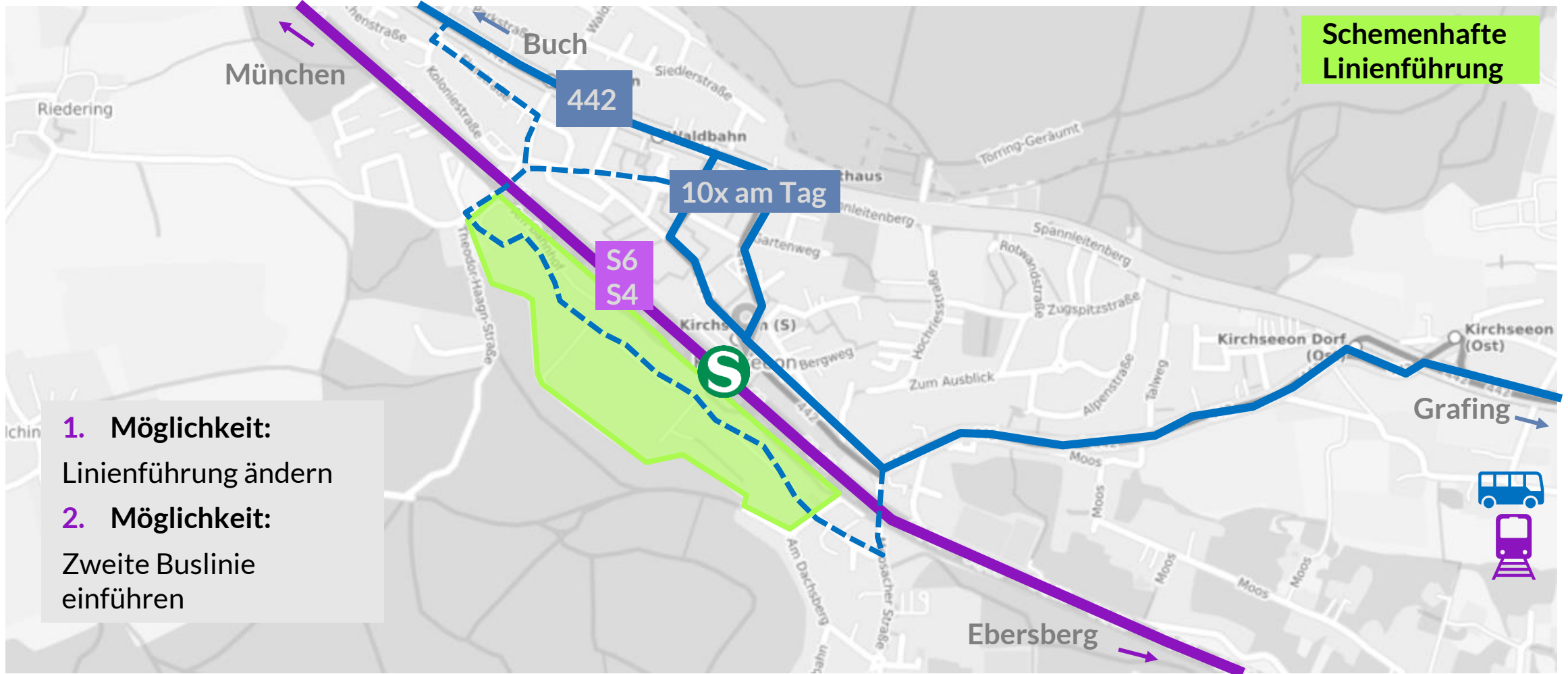


Fußverkehrsfreundlichkeit



Kommunikation

Das neu geplante Areal muss an den Busverkehr angeschlossen werden



140 Min. Takt erfüllt in der HVZ nicht den Mindestanforderungen im NVP

Eine Alternative für eine Buslinie ist die Einführung eines On-Demand-Service - wir sehen zwei konkrete Chancen für Kirchseeon



Das MVV-Ruftaxi ergänzt das Linienangebot bereits in sechs Landkreisen in München erfolgreich

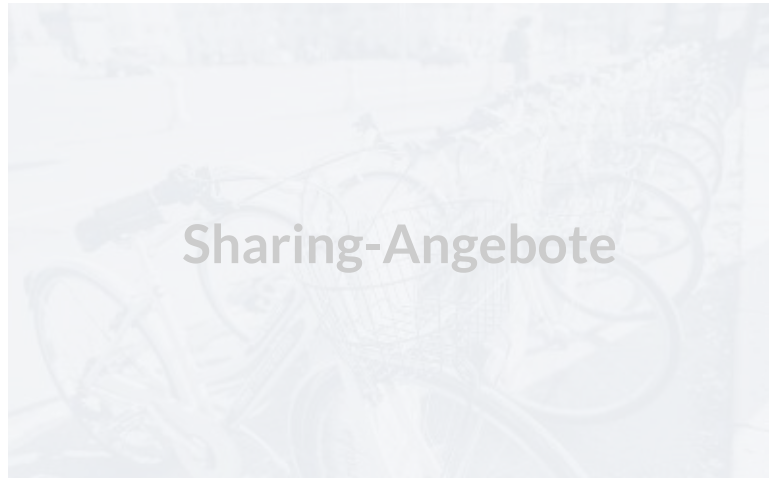


Landratsamt
München

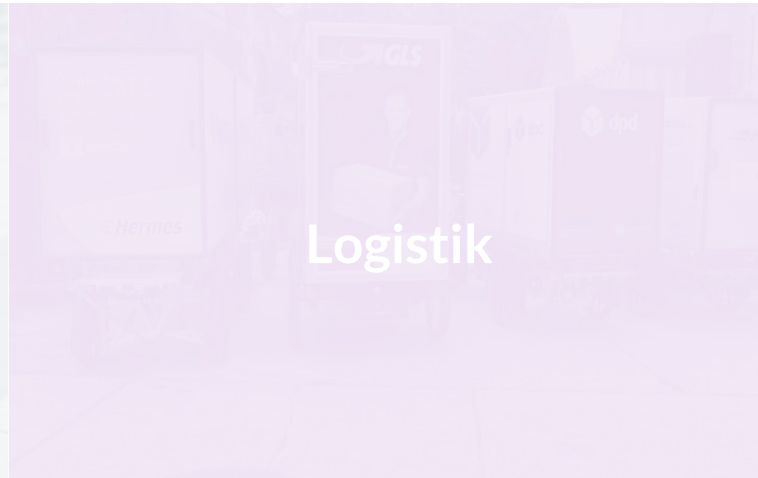
Derzeit plant das Landratsamt München einen zweijährigen **Pilotbetrieb von On-Demand-Angeboten**¹

1. <https://www.abendzeitung-muenchen.de/muenchen/umland/zwei-jahres-projekt-landkreis-muenchen-will-on-demand-busse-testen-art-790497>

Ein Mobilitätskonzept besteht aus mehreren Bestandteilen, die je nach Bedarf und räumlichen Gegebenheiten zusammengesetzt werden



Sharing-Angebote



Logistik



ÖPNV



Fahrradfreundlichkeit

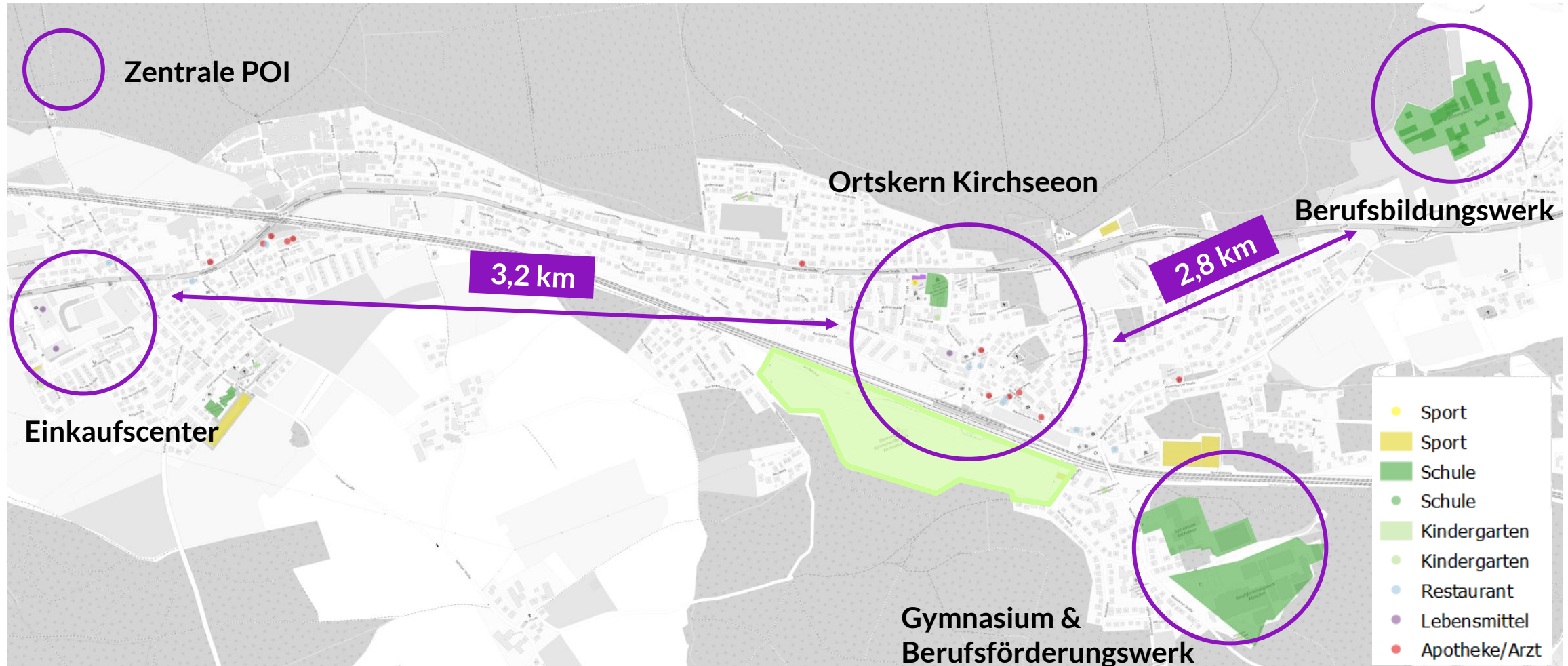


Fußverkehrsfreundlichkeit



Kommunikation

Für eine erhöhte Fahrradnutzung müssen wichtige Punkte in Kirchseeon und Umgebung mit guten Fahrradwegen erreichbar sein



Damit die Bewohner in Kirchseeon ihre Wege häufiger mit dem Fahrrad zurücklegen, muss auch eine gute Infrastruktur vorhanden sein



1. Fahrradwege



2. Fahrradabstellanlagen

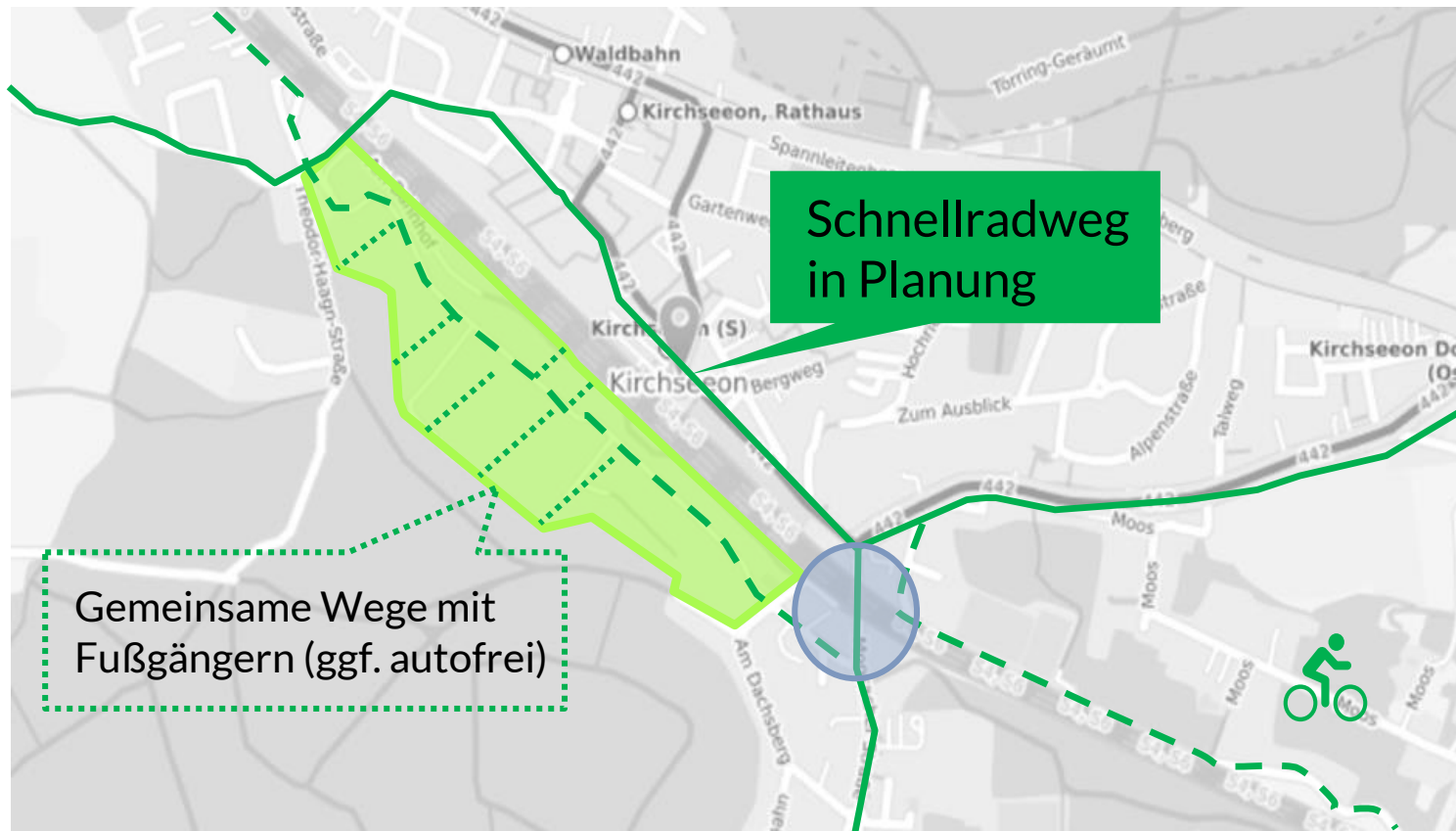


3. Fahrradwerkstatt

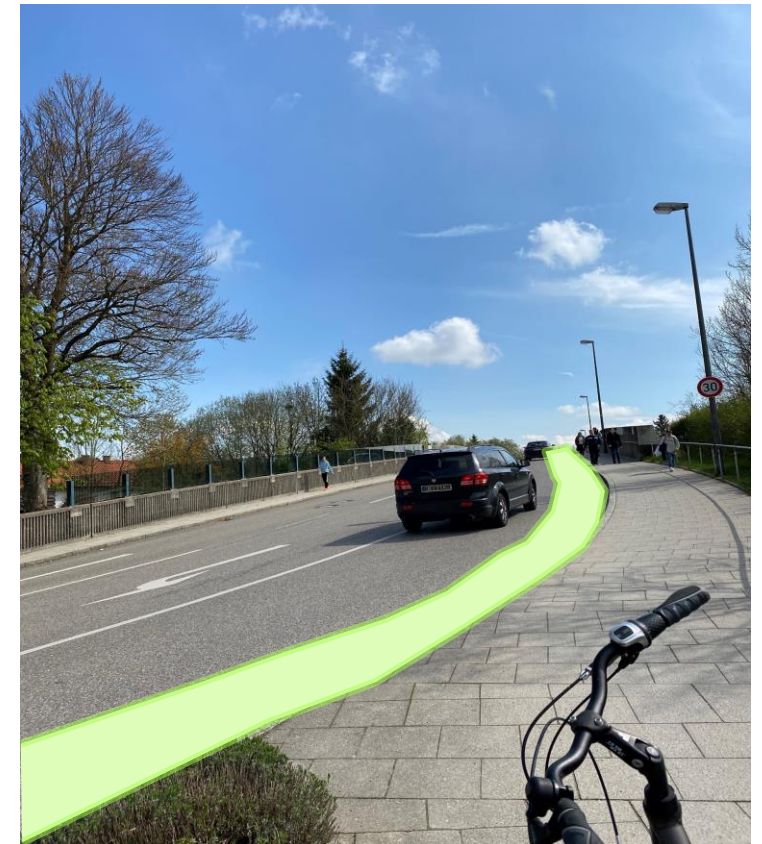


Auf Basis einer Fahrradtour können Empfehlungen gegeben werden

1. Fahrradwege



Empfehlung für einen **Schutzstreifen** auf der Moosacher Straße



Es gibt verschiedene Möglichkeiten, den Bewohner*innen sichere Fahrradabstellmöglichkeiten zu bieten



Fahrradgarage

- Gesammelte Abstellmöglichkeit für viele Fahrräder an einem Ort
- Integration in eine Quartiersgarage möglich



Fahrradschuppen

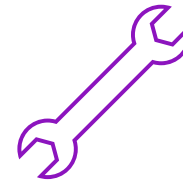
- Gesammelte überdachte Abstellmöglichkeiten für mehrere Häuser
- Zugang nur mit Schlüssel



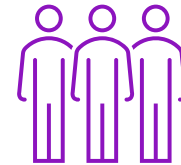
Fahrradboxen

- Private Fahrradboxen mit Platz für ein Fahrrad
- Bietet sich für dünn bebaute Areale an

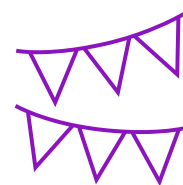
3. Fahrradwerkstatt



Möglichkeit, das eigene Fahrrad zu **reparieren**



Dient als **Treffpunkt** für Bürger*innen



Reperaturaktionen und Fahrradfeste können zum Fahrradfahren **motivieren**

Ein Mobilitätskonzept besteht aus mehreren Bestandteilen, die je nach Bedarf und räumlichen Gegebenheiten zusammengesetzt werden



Sharing-Angebote



Logistik



ÖPNV



Fahrradfreundlichkeit



Fußverkehrsfreundlichkeit



Kommunikation

Für eine hohe Aufenthaltsqualität und Verbindung zum Ortskern Kirchseeon im neugeplanten Areal ist ein Fußverkehrsfreundlichkeit unerlässlich



Fußverkehrsfreundlichkeit als Teil der Wohnumfeldqualität



Barrierefreiheit



Schutz- und Sicherheit



Anbindung an übergeordnete Strukturen



Multifunktionalität

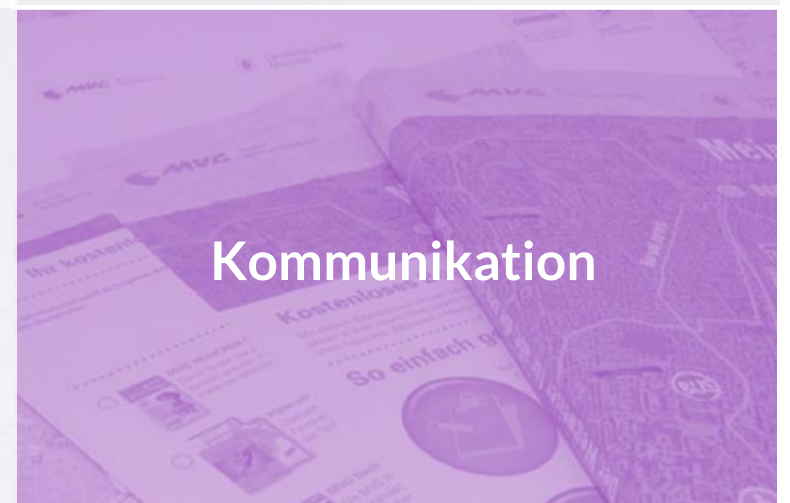


Komfort

Beispiel für hohe Aufenthaltsqualität im Quartier „Gartenstadt Drewitz“ in Potsdam



Ein Mobilitätskonzept besteht aus mehreren Bestandteilen, die je nach Bedarf und räumlichen Gegebenheiten zusammengesetzt werden



Um die Bewohner*innen von dem neuen Konzept zu überzeugen, ist Kommunikation unerlässlich



Beispiel einer Informationsbroschüre der Stadt Aachen

Gesamte Gemeinde

1. Bewohner*innen über Angebote informieren
2. Möglichkeiten Schnupperangebote anbieten (z.B. kostenlose Carsharing-Fahrt, etc.)
3. Ausflugtipps in das Umland, die mit dem Umweltverbund möglich sind

Neues Quartier

4. Information über das Angebot bei der Vermietung
5. Angebot von vergünstigten Mietertickets

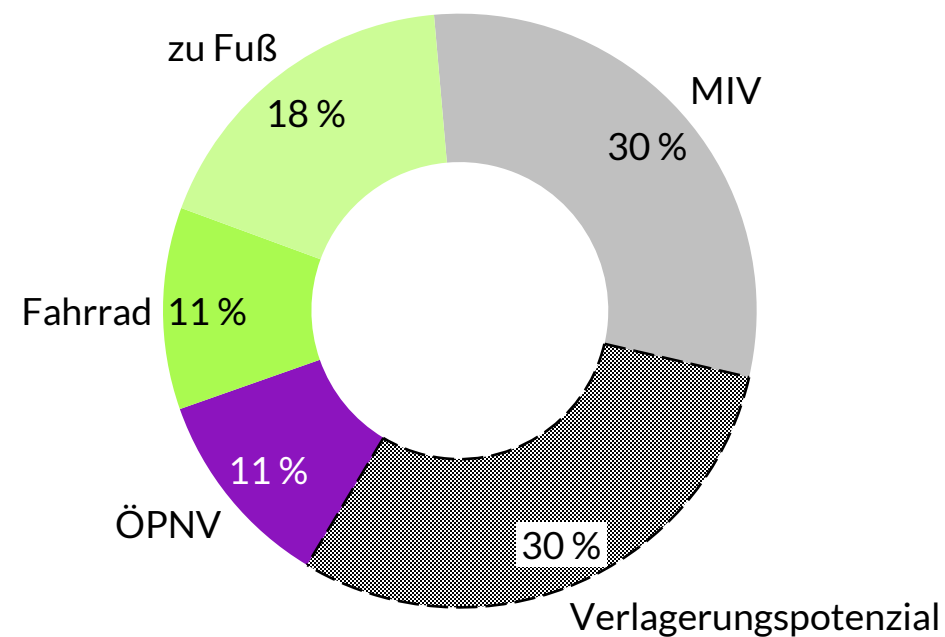
Dies können konkrete Maßnahmen sein, um erfolgreich zu Kommunizieren



Ein Mobilitätskonzept führt dazu, dass der eigene PKW seltener genutzt wird



Ein Mobilitätskonzept kann dazu beitragen, dass der MIV-Anteil im Modal-Split sich bis zu 50% verringert¹



¹Annahme auf Basis von anderen autoarmen Quartieren (Vauban, Freiburg; Stellwerk 60, Köln)

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Dr. Jörn Richert

Geschäftsführer

jri@mobilityinstitute.com

Tyler Kreider

Projektmanager

tyk@mobilityinstitute.com

mib Mobility GmbH

Neue Schönhauser Straße 20
10178 Berlin

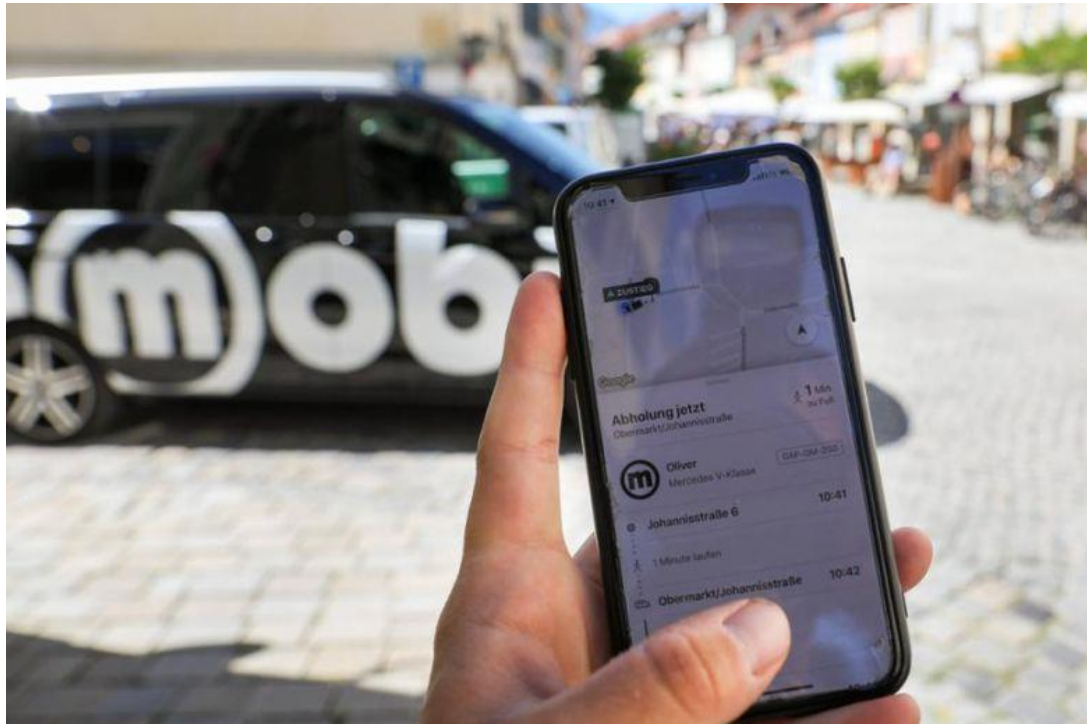
+49 30 863 22 440

www.mobilityinstitute.com

BACK-UP

Digitaler, flexibler Ortsbus Murnau

Eine On-Demand Lösung, die auch auf dem Land klappt



Ort

Markt Murnau

Siedlungsstruktur

Kleinstädtlich, ländlich

Einwohner

12.000

Start

Juli 2020

- Nach mehreren fehlgeschlagenen Ortsbus-Varianten entscheidet sich Gemeinderat für bedarfsorientiertes ÖPNV-Angebot
- Digitaler Ortsbus in Partnerschaft mit omobi wird **ergänzend zum Linienverkehr** eingesetzt durch 264 virtuelle Haltestellen
- Abholpunkten sind nie mehr als **ca. 50 Meter zu Fuß** entfernt
- Bestellung **per App oder telefonisch**, bis zu 90 Minuten vor Fahrt
- Fahrpreis ist 2,00 Euro, egal wie lang die Fahrt innerhalb des Betriebsgebiets ist
- Nach dem ersten Jahr wurden **zwei umliegenden Gemeinden mit angeschlossen**
- Umsetzungskosten: **€50.000** (+ €100.000 laufende Kosten)



In März 2021 wurden 10.000 Fahrgäste erreicht (ca. 1.250 Fahrgäste pro Monat)

Sharing-Angebote

Logistik

ÖPNV

Fahrradverkehr

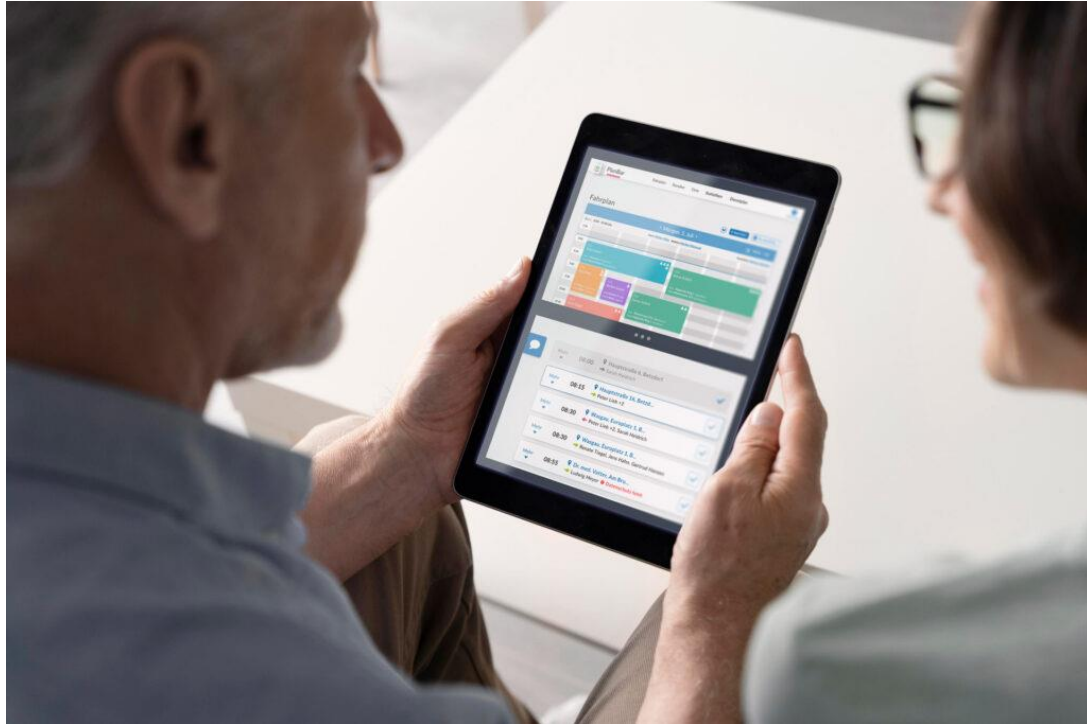
Fußverkehr

Kommunikation

„Digitale Dörfer“ für Kommunen

Eine Lösung, die Kommunen mit dem bedarfsorientierten Verkehr unterstützt

Noch in Pilotphase



Ort

Rheinland-Pfalz

Siedlungsstruktur

Städtisch, ländlich

Einwohner

Unterschiedlich

Start

September 2021

- Zwei Prototypen von MaaS-Lösungen:
 - PlanBar: Unterstützung der Planung von Bürgerbusfahrten
 - FahrBar: Unterstützung der Durchführung von Bürgerbusfahrten
- Mehrwert liegt vor allem in der **Erleichterung der Arbeit der Mitglieder der Bürgerbusteam**s, die bis dato kaum oder nur unzureichend funktionierende Software-Lösungen einsetzen
- Möglichkeiten, Verkehre zu vermeiden:
 - BestellBar: Online-Shopping beim Einzelhändler vor Ort
 - LieferBar: Mitbring-Service von der Gemeinde
- Mobilitätslösung ist auf andere Kommunen, die selbst regionale Mobilitätsangebote anbieten, **übertragbar**
- Projekt wird durch Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft (BMEL) gefördert

Sharing-
Angebote

Logistik

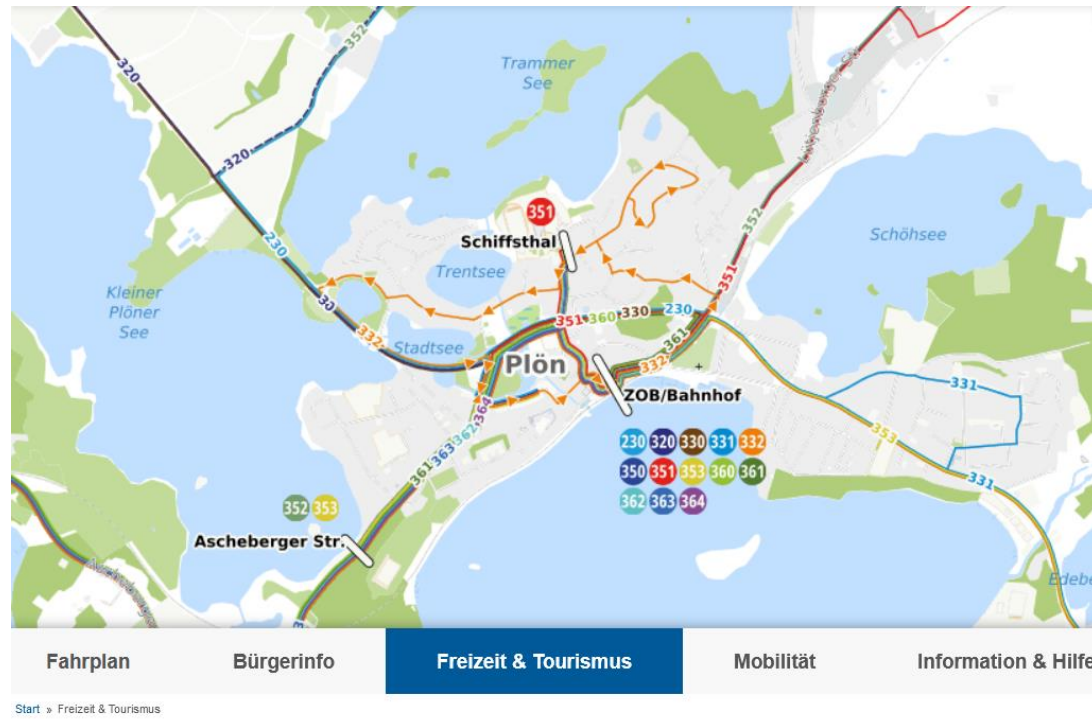
ÖPNV

Fahrrad-
verkehr

Fuß-
verkehr

Kommun-
ikation

Interaktive Karte mit Liniennetz zur Erkundung des ÖPNV-Angebots



Ort

Landkreis Plön

Siedlungsstruktur

Ländlich

Einwohner

129.000

Start

Juni 2020

- Karte stellt **leicht zugängliche, verlässliche Informationen** über die Mobilitätsangebote im Kreisgebiet bereit
- Dient als **Mobilitätsplaner** aber wird gleichzeitig auf eine interaktive Art bereitgestellt, die **zum Entdecken einlädt**
- Ziel ist es, die Gesamtmobilität in der Region zu verbessern sowie den **Zugang zu alternativen Mobilitätsangeboten zum Pkw** zu vereinfachen
- Stellt **Points of Interest** dar, wie z. B. Schulen, Badestellen, Campingplätze oder auch Ladesäulen
- Umsetzungskosten: **€46.000** (+ €11.600 laufende Kosten)
- Wurde im Rahmen von an einem EU-Projekt (Baltic Sea Region) gefördert



Projekt gewinnt im Rahmen des Wettbewerbes "Gemeinsam erfolgreich. Mobil in ländlichen Räumen" (2021) des BSSRs

Sharing-Angebote

Logistik

ÖPNV

Fahrrad-
verkehr

Fuß-
verkehr

Kommun-
ikation

„Einfach Mobil“ in Offenburg



Netz von Mobilitätsstationen sowohl in Stadtteile als auch im ländlichen Raum



Ort

Offenburg

Siedlungsstruktur

Mittelstadt

Einwohner

61.000

Start

2016

- **Dichtes Netz von Mobilitätsstationen** an zentralen Punkten der Kernstadt, in Wohngebieten, Ortsteilen und benachbarten Gemeinden
- Mobilitätsstationen verknüpfen **Sharing-Angebote für Auto, Rad und Pedelecs** und bieten Ablagemöglichkeiten für private Räder
- Für die Stationen wurden Flächen von der Stadt zur Verfügung gestellt
- Das Corporate Design der **Dachmarke Einfach Mobil** dient als Grundlage für die Gestaltung des Erscheinungsbildes aller öffentlicher Verkehrsangebote in Offenburg und schafft dadurch **lokale Identität**
- Umsetzungskosten: ca. €60.000 pro Mobilitätsstation
- Betriebskosten für die Stationen: €2.000 - €4.000 pro Jahr
- **Finanzierung hauptsächlich durch städtische Mittel** aber auch durch Bundesmittel



Seit Beginn des Projektes hat sich wegen Anfrage das Angebot auf **11 Sharing-Fahrzeuge** und **95 Sharing-Fahrräder** erweitert

Sharing-Angebote

Logistik

ÖPNV

Fahrradverkehr

Fußverkehr

Kommunikation

Erfolgreiches Angebot von E-Carsharing und E-Bikesharing im ländlichen Raum



Ort

Landkreis Barnim

Siedlungsstruktur

Ländlich

Einwohner

167.000

Start

Sommer 2019

- BARShare Fuhrpark besteht aus **Elektroautos, E-Kleintransportern, Pedelecs und Lastenrädern**, die kostenfrei am öffentlichen Ladenetz Barnim geladen werden
- Leihstationen befinden sich nicht nur in großen Städten, sondern auch in **kleineren Orten**, wie die Gemeinde Melchow (1.000 Einwohner)
- **Hauptnutzer-Mitnutzer-Prinzip**: Behörden, Unternehmen und Vereine sind die Hauptnutzer*innen & außerhalb der Kernzeiten stehen Fahrzeuge allen Bürger*innen zur Verfügung
- Kosten: **€150.000** (22 E-Autos, Ladeinfrastruktur, App) und später **€214.000** (weiter Fahrzeuge)
- **Finanziert durch Fördergelder** vom EFRE, vom Land Brandenburg und vom Bundesverkehrsministerium (BMVI)



Seit 2019 hat BARshare über 20 Hauptnutzer*innen sowie über 1500 registrierte Mitnutzer*innen

Sharing-Angebote

Logistik

ÖPNV

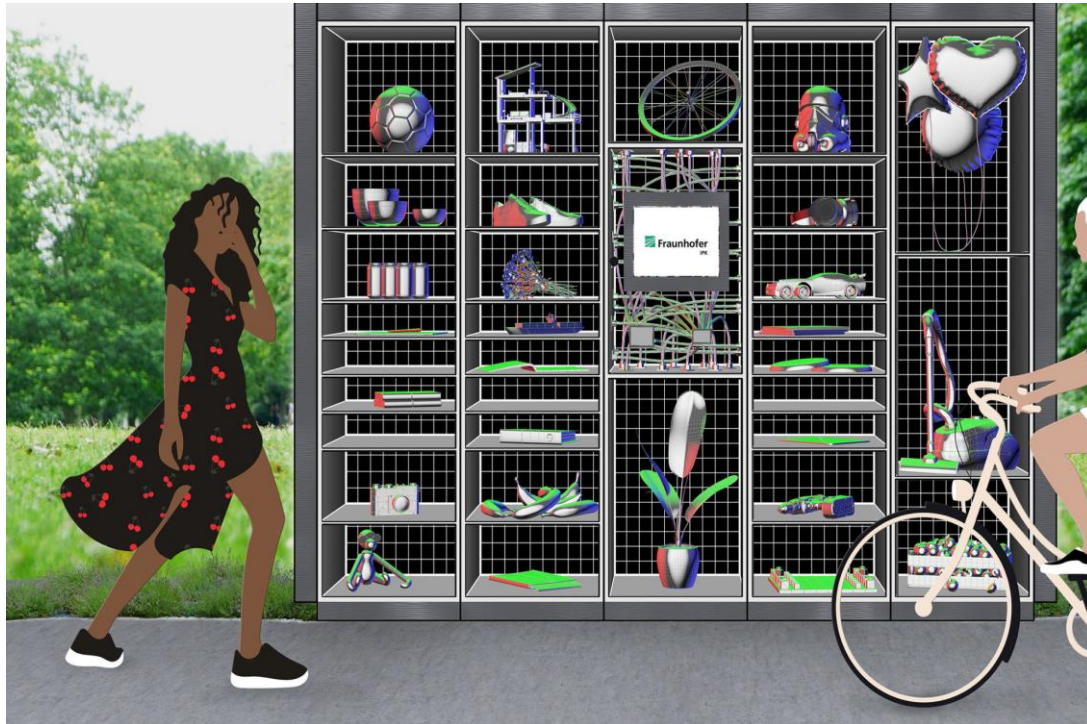
Fahrradverkehr

Fußverkehr

Kommunikation

Flexibles Quartiershub in Berlin

Anbieteroffene Paketstation zur Vermeidung von Lieferverkehren



Ort

Berlin

Siedlungsstruktur

Stadtquartier

Einwohner

15.000

Start

Juni 2021

- Vermeiden von Verkehr durch **quartiersbezogene Logistik**
- „**meri-mobil**“-Projekt vom Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf in Zusammenarbeit mit Fraunhofer IPK
- Flexibler Quartiers-Hub als **anbieteroffene Paketstation** mit diversen Nutzungsmöglichkeiten
- **Intelligente Belegung der Paketfächer**, um private und gewerbliche Bedürfnisse bedarfsgerecht zu erfüllen
- Neben Logistik kann der flexible Quartiershub auch als „**Touchpoint**“ der Bewohner*innen dienen

Sharing-Angebote

Logistik

ÖPNV

Fahrradverkehr

Fußverkehr

Kommunikation



57% der Bewohner*innen sind bereit dieses Angebot zu nutzen

Domagkpark München

Domagkpark in Schwabing bietet viele Möglichkeiten, um ohne eigenes Auto mobil zu sein



Ort

München

Siedlungsstruktur

Stadtquartier

Einwohner

4.000

Start

2013

- **Zentrale Mobilitätsstation** mit Auto-, Fahrrad- und Lastenradverleih inklusiver Ladeinfrastruktur
- Neben dem Leih von Verkehrsmittel können **auch übertragbare ÖPNV-Karten** ausgeliehen werden
- Onlinebasiertes Vermittlungssystem für Fahrgemeinschaften („Flinc“)
- **Fahrradservicestation** in Drewitz ermöglicht die unkomplizierte Wartung und Reparatur des eigenen Rads
- Concierge-Service fungiert als **zentrale Paketstation**, der Paket annimmt und ausliefert
- Zusammenarbeit mit der Münchner Informationsplattform „München – GscheidMobil“ für nachhaltige Mobilität

Sharing-Angebote

Logistik

ÖPNV

Fahrradverkehr

Fußverkehr

Kommunikation



Vier verschiedenen Sharing-Partner bieten die Möglichkeit, geteilte Verkehrsmittel zu nutzen

Zukünftig erster CO₂-neutraler Stadtteil Potsdams durch multimodale Angebote



Ort

Potsdam

Siedlungsstruktur

Stadtquartier

Einwohner

5.300

Start

2011

- Großer Parkplatz in der Mitte von Drewitz **für Rad- und Fußverkehr umgebaut**
- Gute **Anbindung zum ÖPNV** mit maximaler Entfernung von Wohnungen zu Tram- und Bushaltestellen nicht mehr als 300 bis 350m
- In allen **Straßen gilt Tempo 30** und sind als verkehrsberuhigte Bereiche ausgewiesen
- **Fahrradservicestation** in Drewitz ermöglicht die unkomplizierte Wartung und Reparatur des eigenen Rads
- Seit 2016 gibt es eine **Fahrradverleihstation** in Kooperation mit Nextbike und **überdachte Radabstellanlagen** sind geplant
- Geplanter **„Mobilitätsbonus“**: kostenlose Tickets für Mieter*innen sowohl für ÖPNV als auch für Sharing-Systeme



Durchgangsverkehr reduzierte sich im Stadtteil um 72 % und Pkw-Besitzrate ist im Vergleich zum benachbarten Stadtteil gesunken

Sharing-Angebote

Logistik

ÖPNV

Fahrradverkehr

Fußverkehr

Kommunikation

Lincoln-Siedlung Darmstadt

Ein Beispiel von erfolgreiches Mobilitätsmanagement in einem Stadtquartier



Ort Darmstadt	Siedlungsstruktur Stadtquartier
Einwohner 5.000	Start 2014

- Überwiegende Anteil der angebotenen Pkw-Stellplätze werden in **Sammelgaragen** (Parkhäuser und Tiefgaragen) am Quartiersrand untergebracht
- Alle Bewohner*innen können **Sharing-Fahrräder, Fahrradzubehör, Elektrolastenräder** nutzen
- Es gibt eine Flotte von 3 Elektroautos, die Bewohner*innen bis zu vier Stunden kostenlos nutzen können
- Jedes Gebäude in der Wohnsiedlung verfügt über interne Fahrradabstellanlagen, mit **2,4 Radabstellplätzen pro Haushalt**
- Um Bewohner*innen über nachhaltige Mobilitätsoptionen zu informieren, gibt es zweimal wöchentlich eine **Mobilitätsberatung** (von der regionalen Verkehrsgesellschaft) und es gibt drei **informative Broschüren**



Mit dem Umzug in die Lincoln-Siedlung haben sich der Pkw-Nutzung statistisch signifikant verringert und Nutzung von Sharing-Angebote gesteigert

Sharing-Angebote

Logistik

ÖPNV

Fahrrad-verkehr

Fuß-verkehr

Kommunikation

Ein autoarmes Stadtquartier durch striktes Parkraummanagement



Ort

Freiburg

Siedlungsstruktur

Stadtteil

Einwohner

5.600

Start

1997

- Striktes Parkraummanagement durch zwei **Quartiersgaragen** am Siedlungsrand für Autobesitzer*innen und **keine öffentlich Parkplätze** in Wohnstraßen
- Straßen sind hauptsächlich **verkehrsberuhigt** und sonst als Tempo-30-Zone ausgewiesen
- Die verkehrsberuhigten Wohnstraßen stehen verschiedenen Freiraumnutzungen zur Verfügung
- Es stehen ungefähr **30 Sharing-Fahrzeuge** von zwei Anbietern bereit, so dass ein Drittel der Haushalte regelmäßig Carsharing-Angebote nutzen
- Künftig können sich Kunden ein **Elektrolastenrad** im Quartiersladen leihen



Mit unter 200 Pkw/1000 Einwohner ist die Pkw-Besitzquote deutlich unter den städtlichen Durchschnitt

Sharing-Angebote

Logistik

ÖPNV

Fahrradverkehr

Fußverkehr

Kommunikation

Fahrrad-Musterstadt Houten

Stadtplanung für Fahrräder ermöglicht die Reduzierung von Autos auf der Straße



Ort

Houten, Niederlande

Siedlungsstruktur

Mittelstadt

Einwohner

50.000

Start

-

- Stadt wurde in 70er Jahren **für Fahrräder geplant**, statt für Autos
- Insegesamt gibt es 129km Radwege (**3m Radweg pro Einwohner**) die von Autoverkehr abgetrennt sind
- 53% der Bewohner*innen fahren mit dem Fahrrad oder zu Fuß einkaufen, bei sonstigen Erledigungsverkehren sind es sogar 79%
- **Sharing-Stationen (OV-Fiets) am Bahnhof** ermöglichen es Pendlern und Besuchern, mit dem Fahrrad zu fahren
- 16 Carsharing Fahrzeuge in der Stadt verteilt
- Fahrradparken wurde ein Problem, also baute die Stadt eine **Fahrradgarage** und eine **Radservicestation** unter dem Bahnhof, wodurch 1.700 zusätzliche Stellplätze ermöglicht wurden

Sharing-Angebote

Logistik

ÖPNV

Fahrrad-verkehr

Fuß-verkehr

Kommunikation



34% von Wege werden in Houten mit dem Auto zurückgelegt, verglichem mit 77% im benachbartem Dorf Veldhuizen