



## QUARTIER MOBIL II

Persistenz und Dynamik urbaner Mobilität – Strategien zur Zukunft des städtischen Parkens sowie alternativer Mobilitätsangebote

Abschlussbericht – Reallabor Darmstadt

### Projektleitung:

Dipl.-Ing. Gisela Stete

Dipl.-Ing. Astrid Samaan

### Projektbearbeitung:

Fabienne Bonin, M.Sc.

Hanna Wagener, M.A.

Janina Möller, B. Sc.

Mario Zech, M. Sc.

**STETE PLANUNG**

Büro für Stadt- und Verkehrsplanung

Wissenschaftsstadt  
Darmstadt



Das diesem Bericht zugrunde liegende Vorhaben *QuartierMobil II* wurde mit Mitteln des Bundesministeriums für Bildung und Forschung im Förderschwerpunkt Sozial-ökologische Forschung (Umsetzung der Leitinitiative „Zukunftsstadt“) unter dem Förderkennzeichen **01UR2102B** gefördert. Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei den Autorinnen/beim Autor.

## Inhalt

---

1	Einführung.....	1
2	Steuerungsgruppe.....	3
3	Auswahl der Quartiere.....	6
	3.1 Einteilung der Wissenschaftsstadt Darmstadt in Quartierstypen.....	6
	3.2 Auswahl der Potenzialquartiere.....	11
4	Bewohnenden-Workshops in ausgewählten Quartieren.....	15
	4.1 Beteiligungskonzept.....	15
	4.2 Durchführung der Workshops.....	18
	4.3 Ergebnisse der Workshops.....	19
5	Kommunikations- und Öffentlichkeitsarbeit.....	21
6	Wirkungspotenziale und Strategien.....	26
	6.1 Vorgehensweise.....	26
	6.2 Ziele der Wissenschaftsstadt Darmstadt im Bereich Mobilität.....	26
	6.3 Bewertung der Workshopergebnisse vor dem Hintergrund der Ziele.....	29
	6.4 Wirkungspotenziale.....	34
	6.5 Handlungsstrategien.....	38
	6.5.1 Allgemeine Handlungsempfehlungen.....	39
	6.5.2 Handlungsempfehlungen zur Maßnahmenumsetzung.....	41
7	Anhang.....	43

## Abbildungsverzeichnis

---

Abbildung 1: Bausteine und Arbeitspakete .....	2
Abbildung 2: Projektablaufplan Reallabor Darmstadt .....	5
Abbildung 3: Quartierstypen und ihre Kennwerte.....	6
Abbildung 4: Stand der Parkraumbewirtschaftung in Darmstadt - Stand 2021 .....	7
Abbildung 5: Zustellung der statistischen Bezirke Darmstadts nach städtebaulicher Dichte ...	8
Abbildung 6: Lage der Stadtteile / Statistischen Bezirke nach Quartierstypen .....	10
Abbildung 7: Übersicht Quartierskennwerte mit Detaillupen – Beispiel Bessungen Nord .....	12
Abbildung 8: Lage und Abgrenzung der ausgewählten Potenzialquartiere .....	13
Abbildung 9: Ablauf der Quartiersworkshops.....	15
Abbildung 10: Übersicht Thementische und Leitfragen .....	17
Abbildung 11: Workshop Postsiedlung .....	18
Abbildung 12: Workshop Bessungen Nord .....	18
Abbildung 13: Workshop Johannesviertel .....	18
Abbildung 14: Workshop Eberstadt .....	18
Abbildung 15: Übersicht der Handlungsfelder – Auszug .....	19
Abbildung 16: Beispiel quartiersbezogener Übersichtskatalog .....	20
Abbildung 17: Beispiel Steckbrief für Maßnahmenidentifizierung.....	20
Abbildung 18: Lastenrad Infoesel.....	21
Abbildung 19: Mobilitätswendekampagne „Da, Di & Du“ .....	22
Abbildung 20: Öffentlichkeitsbeteiligung zum Heinerblock .....	23
Abbildung 21: Klimaschutzplan 2035 .....	26
Abbildung 22: Vorstellung des Klimaschutzplans 2035 .....	27
Abbildung 23: Masterplan Mobilität DA 2030+ .....	27
Abbildung 24: Prognose Modal Split des Masterplan Mobilität 2030+ .....	28
Abbildung 25: Übersicht Ergebnisse Bessungen Nord .....	30
Abbildung 26: Übersicht Ergebnisse Johannesviertel .....	31
Abbildung 27: Übersicht Ergebnisse Postsiedlung .....	32
Abbildung 28: Übersicht Ergebnisse Eberstadt.....	33

## Tabellenverzeichnis

---

Tabelle 1: Steuerungsgruppe Urbane Mobilität – Zusammensetzung .....	3
Tabelle 2: Sitzungen der Steuerungsgruppe Urbane Mobilität .....	5
Tabelle 3: Zuordnung der Kriterien zu den Quartierstypen – QT .....	9
Tabelle 4: Zuordnung von Stadtteilen / Statistischen Bezirken zu den Quartierstypen.....	10
Tabelle 5: Kriterien für die Vorauswahl der Potenzialquartiere .....	11
Tabelle 6: Auswahlquartier für jeden Quartierstyp .....	14
Tabelle 7: Übersicht Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit .....	25
Tabelle 8: Ziele aus dem „Klimaschutzplan Darmstadt 2035“ im Handlungsfeld Mobilität ....	27
Tabelle 9: Ziele aus dem „Masterplan Darmstadt 2030“ im Handlungsfeld Mobilität.....	28
Tabelle 10: Ziele als Grundlage der Wirkungsanalyse.....	29
Tabelle 11: Handlungsfelder und Maßnahmen .....	34
Tabelle 12: Legende zur Bewertungsmatrix der Wirkungspotenziale .....	35
Tabelle 13: Ergebnis Wirkungspotenziale .....	36

## 1 Einführung

---

### **Einordnung in das Förderprojekt QuartierMobil II**

Das Förderprojekt „*QuartierMobil II – Persistenz und Dynamik urbaner Mobilität – Strategien zur Zukunft des städtischen Parkens sowie alternativer Mobilitätsangebote*“ ist die Fortführung des Förderprojekts *QuartierMobil I*, das unter der Federführung der Goethe-Universität Frankfurt im Rahmen der vom Bundesministerium für Bildung und Forschung geförderten Maßnahme „Umsetzung der Leitinitiative Zukunftsstadt“ bearbeitet wurde. Hier stand im *Reallabor Darmstadt* das Neubauvorhaben „Lincoln-Siedlung“ im Fokus. Im *Projekt QM II* wurden die Erfahrungen aus der Umsetzung des Mobilitätskonzeptes aus der Lincoln-Siedlung auf ausgewählte Bestandsquartiere in Darmstadt übertragen. Dabei liegt der Fokus auf dem ruhenden Kfz-Verkehr und auf der Bereitstellung multimodaler Mobilitätsangebote. Erklärtes Ziel der Bearbeitung war es, die Bewohnerschaft der Quartiere in den Bearbeitungsprozess einzubinden. Hierzu wurden Bewohnenden-Workshops als geeignetes Instrument eingesetzt, womit in der Wissenschaftsstadt Darmstadt gute Erfahrungen vorliegen.

Forschungspartner im *Reallabor Darmstadt* sind die Goethe-Universität Frankfurt und die Wissenschaftsstadt Darmstadt, die vom Büro *StetePlanung* fachlich begleitet wurden. Als weiterer assoziierter Partner ist die Stadt Frankfurt, mit Unterstützung des Büros *Planersocietät*, in einen regelmäßigen Austausch eingebunden.

Der vorliegende Bericht über das *Reallabor Darmstadt* beinhaltet die Beschreibung der Vorgehensweise bei den einzelnen Arbeitsschritten, die eingebundenen Akteure, die Ergebnisse sowie Empfehlungen zu deren Umsetzung.

### **Bausteine und Arbeitspakete**

Die Projektbearbeitung erfolgte in mehreren Arbeitsschritten, die sowohl aufeinander aufbauen als auch parallel verliefen. Zunächst wurden die Bearbeitungsstruktur und die jeweiligen Zuständigkeiten abgestimmt sowie geeignete Akteure für die begleitenden Steuerungsgruppen identifiziert (siehe Kapitel 2). Parallel wurden die Quartierstypen festgelegt, unter denen in einem 2-stufigen Verfahren geeignete Quartiere für die konkreten Untersuchungen ausgewählt wurden (siehe Kapitel 3). Im Vorfeld der Arbeit in den ausgewählten Quartieren erfolgte eine intensive Kommunikations- und Öffentlichkeitsarbeit, um die Bewohnerschaft zu informieren, zu sensibilisieren und für die Teilnahme an den Workshops zu gewinnen. Die Workshops wurden als Abendveranstaltungen durchgeführt (siehe Kapitel 3 und Kapitel 4). Die Ergebnisse wurden vor dem Hintergrund der Forschungsfragen und Ziele der Wissenschaftsstadt Darmstadt im Bereich Mobilität bewertet und in einen Handlungsleitfaden überführt (siehe Kapitel 6).

Die einzelnen Bausteine und Arbeitspakete des Reallabor Darmstadts zeigt die folgende Abbildung 1:

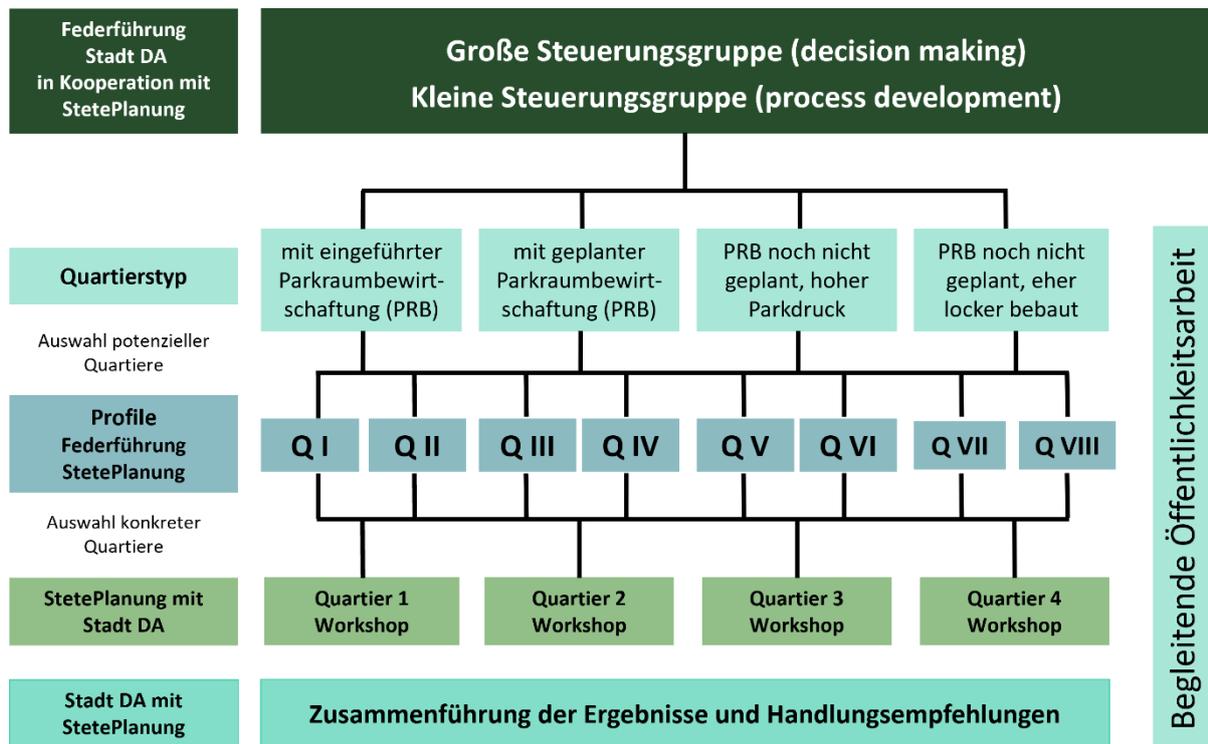


Abbildung 1: Bausteine und Arbeitspakete (Quelle: StetePlanung)

## 2 Steuerungsgruppe

Für die Wissenschaftsstadt Darmstadt wurde im Rahmen des Projekts *QuartierMobil II* eine Steuerungsgruppe „Urbane Mobilität“ ins Leben gerufen. Die Steuerungsgruppe begleitete das Projekt und tauschte sich über (Zwischen-)Ergebnisse aus, gab fachliche Inputs und traf Entscheidungen, insbesondere hinsichtlich der in den Beteiligungsprozess einzubindenden Quartiere. Eingeladen waren - neben den städtischen Ämtern und den Projektpartnern - verschiedene Institutionen und Vereine, deren Vertreter\*innen ihre Ortskenntnisse einbrachten, um das Projekt gezielt voranzutreiben.

Die kleine Steuerungsgruppe (als Teilgruppe der Großen) hatte dabei die zusätzliche Aufgabe, sich intensiv mit den Ergebnissen der Workshops zu beschäftigen und die Grundlage für die Wirkungsanalyse zu schaffen. Die Zusammensetzung der beiden Steuerungsgruppen ist in Tabelle 1 dargestellt.

Tabelle 1: Steuerungsgruppe Urbane Mobilität – Zusammensetzung (Quelle: Wissenschaftsstadt Darmstadt)

<b>kleine Steuerungsgruppe</b> <i>(process development)</i>	<b>große Steuerungsgruppe</b> <i>(decision making)</i>
<p><b>Vertreter*innen von</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mobilitäts- und Tiefbauamt</li> <li>• Stadtplanungsamt</li> <li>• Amt für Wirtschaft und Stadtentwicklung</li> </ul> <p><b>Projektpartner*innen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Goethe-Universität Frankfurt</li> <li>• Büro <i>StetePlanung</i></li> <li>• Städtische Verkehrsgesellschaft HEAG mobilo</li> </ul>	<p><b>Vertreter*innen von</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mobilitäts- und Tiefbauamt</li> <li>• Stadtplanungsamt</li> <li>• Amt für Wirtschaft und Stadtentwicklung</li> <li>• Sozialdezernat</li> </ul> <p><b>Projektpartner*innen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Goethe-Universität Frankfurt</li> <li>• Büro <i>StetePlanung</i></li> <li>• Städtische Verkehrsgesellschaft HEAG mobilo</li> </ul> <p><b>Vertreter*innen folgender Institutionen und Unternehmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• IHK Darmstadt</li> <li>• ADFC</li> <li>• Heiner*blocks</li> <li>• Fuß e.V.</li> <li>• Radentscheid</li> <li>• VCD Regionalgruppe Darmstadt</li> <li>• VCD Projekt „Bundesweites Netzwerk Wohnen und Mobilität“</li> <li>• Club der Behinderten und seiner Freunde <i>(nicht anwesend)</i></li> <li>• ADAC <i>(nicht anwesend)</i></li> </ul>

Im Rahmen des Kick-Offs der großen Steuerungsgruppe wurde das Projekt vorgestellt und ein Einblick in den aktuellen Stand der Parkraumbewirtschaftung sowie der Bereitstellung alternativer Mobilitätsangebote gegeben. Darüber hinaus wurde die Einordnung und Definition der verschiedenen Quartierstypen vorgestellt, die als Grundlage für die Quartiersauswahl mit Beteiligung dienten (siehe Kapitel 3). Im Weiteren hat die große Steuerungsgruppe darüber abgestimmt, in welchen der identifizierten acht Potenzialquartiere das Projekt vertieft behandelt und Beteiligungsworkshops durchgeführt werden sollten. Im Ergebnis wurden die Quartiere **Bessungen Nord, Postsiedlung, Eberstadt, Johannesviertel** ausgewählt.

In den ausgewählten Quartieren wurden im Laufe des Jahres 2022 die Bewohnenden-Workshops durchgeführt (siehe Kapitel 4). Die Ergebnisse aus den Workshops wurden aufbereitet und der kleinen Steuerungsgruppe zur weiteren Bearbeitung vorgestellt. Die kleine Steuerungsgruppe sollte die eingebrachten Probleme und Lösungsvorschläge aus den Quartierworkshops – geclustert nach Handlungsfeldern – in konkrete Maßnahmen überführen und hinsichtlich Kosten und Umsetzungshorizonten bewerten. Hierzu wurden ein Maßnahmenkatalog sowie Steckbriefe zu den einzelnen Handlungsfeldern verfasst. Darauf aufbauend wurden innerhalb der kleinen Steuerungsgruppe je Handlungsfeld die Zuständigkeiten verteilt.

Aufgabe der großen Steuerungsgruppe sollte es dann sein, über die Priorität der von der kleinen Steuerungsgruppe abgeleiteten Maßnahmen (einschließlich Kosten und Zeithorizont) zu entscheiden, um daraus einen Handlungsleitfaden und eine Handlungsstrategie ableiten zu können.

Angesichts der fehlenden personellen Ressourcen bei der Stadtverwaltung, insbesondere bei den in der kleinen Steuerungsgruppe vertretenen Ämtern konnte das geplante Vorgehen so nicht umgesetzt werden. Das Projekt *QuartierMobil II* stellte für die Beteiligten einen zusätzlichen Aufwand dar, der neben dem Tagesgeschäft nicht zu bewältigen war. Daraus resultierte eine notwendige Anpassung des weiteren Vorgehens (siehe Kapitel 4).

Die Daten und Inhalte der Termine der Steuerungsgruppen können Tabelle 2 entnommen werden.

Tabelle 2: Sitzungen der Steuerungsgruppe Urbane Mobilität (Quelle: Wissenschaftsstadt Darmstadt)

Sitzungsinhalt	Datum
<b>Große Steuerungsgruppe</b> <sup>1</sup> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vorstellung des Projekts</li> <li>• Vorstellung der Quartierssteckbriefe für acht Potenzialquartiere</li> <li>• Diskussion und Auswahl der Quartiere für die Beteiligungsworkshops</li> </ul>	20.01.22
<b>Kleine Steuerungsgruppe</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vorstellung der Ergebnisse aus den Quartierworkshops</li> <li>• Vorstellung der Maßnahmensteckbriefe</li> <li>• Erläuterung zum weiteren Vorgehen bzw. zu den anstehenden Aufgaben</li> <li>• Zuteilung der Zuständigkeiten für die weitere Bearbeitung</li> </ul>	05.07.23
<b>Große Steuerungsgruppe</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vorstellung der bisherigen Projektergebnisse</li> <li>• Diskussion der Problematiken bei der Vorgehensweise</li> <li>• Erläuterung der angepassten Vorgehensweise / Wirkungsanalyse</li> <li>• Vorstellung der Bewertungsmatrix</li> <li>• Erläuterungen zum weiteren Vorgehen</li> </ul>	15.01.24

Der Ablaufplan in Abbildung 2 zeigt die Einbindung der Steuerungsgruppe in den Bearbeitungsprozess.

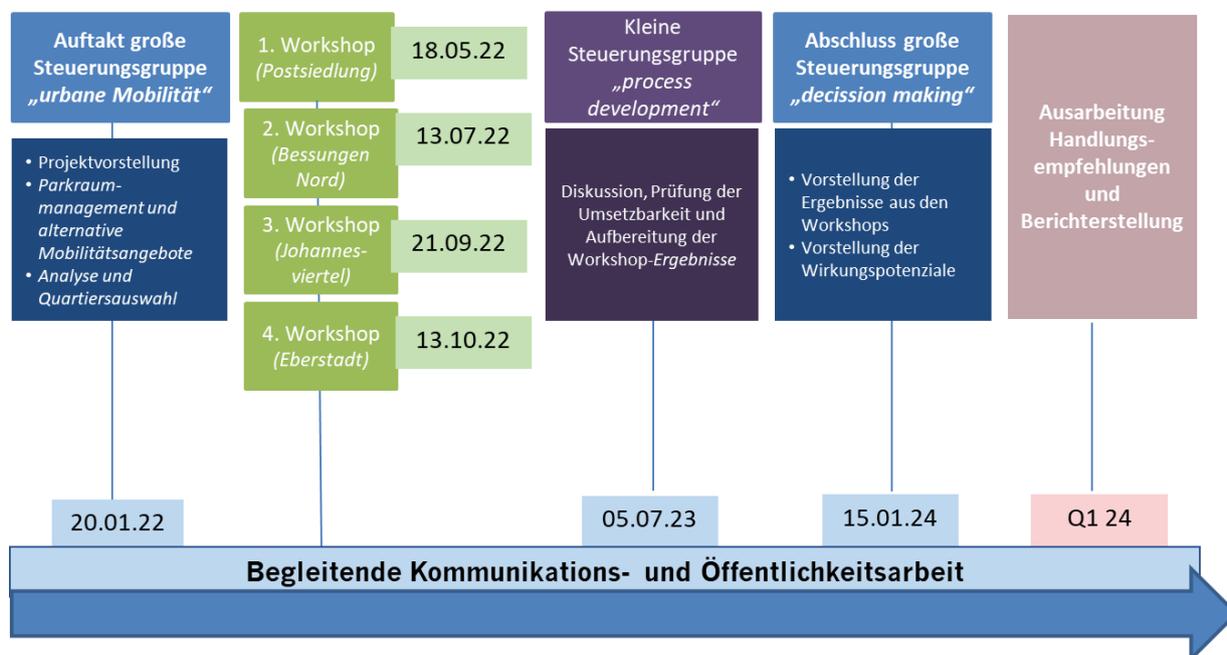


Abbildung 2: Projektablaufplan Reallabor Darmstadt (Quelle: Wissenschaftsstadt Darmstadt)

<sup>1</sup> Pressemitteilung vom 23.1.2022: <https://www.darmstadt.de/presseservice/archiv-einzelansicht/news/foerderprojekt-quartiermobil-2>

### 3 Auswahl der Quartiere

#### 3.1 Einteilung der Wissenschaftsstadt Darmstadt in Quartierstypen

Im Forschungsprojekt *QuartierMobil II* soll der Zusammenhang zwischen der städtebaulich-räumlichen Situation eines Quartiers und der dortigen Verhältnisse für den ruhenden Kfz-Verkehr in einem *Reallabor* erforscht werden. Dazu wurde der Untersuchungsraum Wissenschaftsstadt Darmstadt in vier verschiedene Quartierstypen eingeteilt bzw. gegliedert und es wurden ihnen Eigenschaften hinsichtlich des Umgangs mit dem ruhenden Kfz-Verkehr zugeordnet (siehe Abbildung 3).

<p><b>Quartierstyp I:</b> Parkraumbewirtschaftungskonzept bereits umgesetzt.</p>	<p><b>Quartierstyp II:</b> Konzept zur Parkraumbewirtschaftung abgeschlossen, Umsetzung noch nicht begonnen.</p>
<p><b>Quartierstyp III:</b> Noch kein Konzept entwickelt; Quartier ist dicht bebaut, eher innenstadtnah gelegen, mit hohem Parkdruck.</p>	<p><b>Quartierstyp IV:</b> Noch kein Konzept entwickelt; Quartier ist eher locker bebaut, „Familienquartier“ mit hoher Anforderung an Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum.</p>

Abbildung 3: Quartierstypen und ihre Kennwerte (Quelle: StetePlanung)

Zur weiteren Differenzierung werden **zwei Kriterien** herangezogen:

#### **Kriterium 1: Stand der Parkraumbewirtschaftung**

Die Wissenschaftsstadt Darmstadt setzt auf Grundlage des allgemeinen Parkraumbewirtschaftungskonzepts von 2012/2013 kontinuierlich Parkraumbewirtschaftung in der Fläche um. Ausgehend von der Innenstadt, ist für die zentrumsnahen Stadtteile bzw. -bezirke die Einführung vorgesehen oder teilweise bereits umgesetzt. In Richtung Stadtrandlage oder in Quartieren, die weiter entfernt vom Zentrum liegen, wird derzeit keine Parkraumbewirtschaftung vorgesehen. Voraussetzung für die Einführung von Parkraumbewirtschaftung ist der Bedarf aufgrund hohen Parkdrucks und Nutzungskonkurrenzen um Parkstände, welche mit einem Parkraumbewirtschaftungskonzept nachgewiesen werden müssen. Die Abgrenzungskriterien bei der Umsetzung von Parkraumbewirtschaftung stellen sich wie folgt dar:

1. Parkraumbewirtschaftung ist umgesetzt,
2. Ein Konzept zur Umsetzung von Parkraumbewirtschaftung liegt abgeschlossen vor,
3. Es ist kein Konzept für Parkraumbewirtschaftung vorhanden; Parkraumbewirtschaftung ist (bisher) nicht vorgesehen.

Den Stand für die Umsetzung von Parkraumbewirtschaftung in Darmstadt zeigt Abbildung 4. Hier wird ergänzend darauf hingewiesen, dass der Arbeitsstand für das vorliegende Forschungsprojekt im Juli 2021 festgelegt wurde. Zwischenzeitlich hat sich der Umsetzungsstand und die Abgrenzung von Parkraumbewirtschaftungszonen, die 2021 noch nicht umgesetzt wurden, zum Teil verschoben bzw. es wurde in weiteren Quartieren Parkraumbewirtschaftung eingeführt.

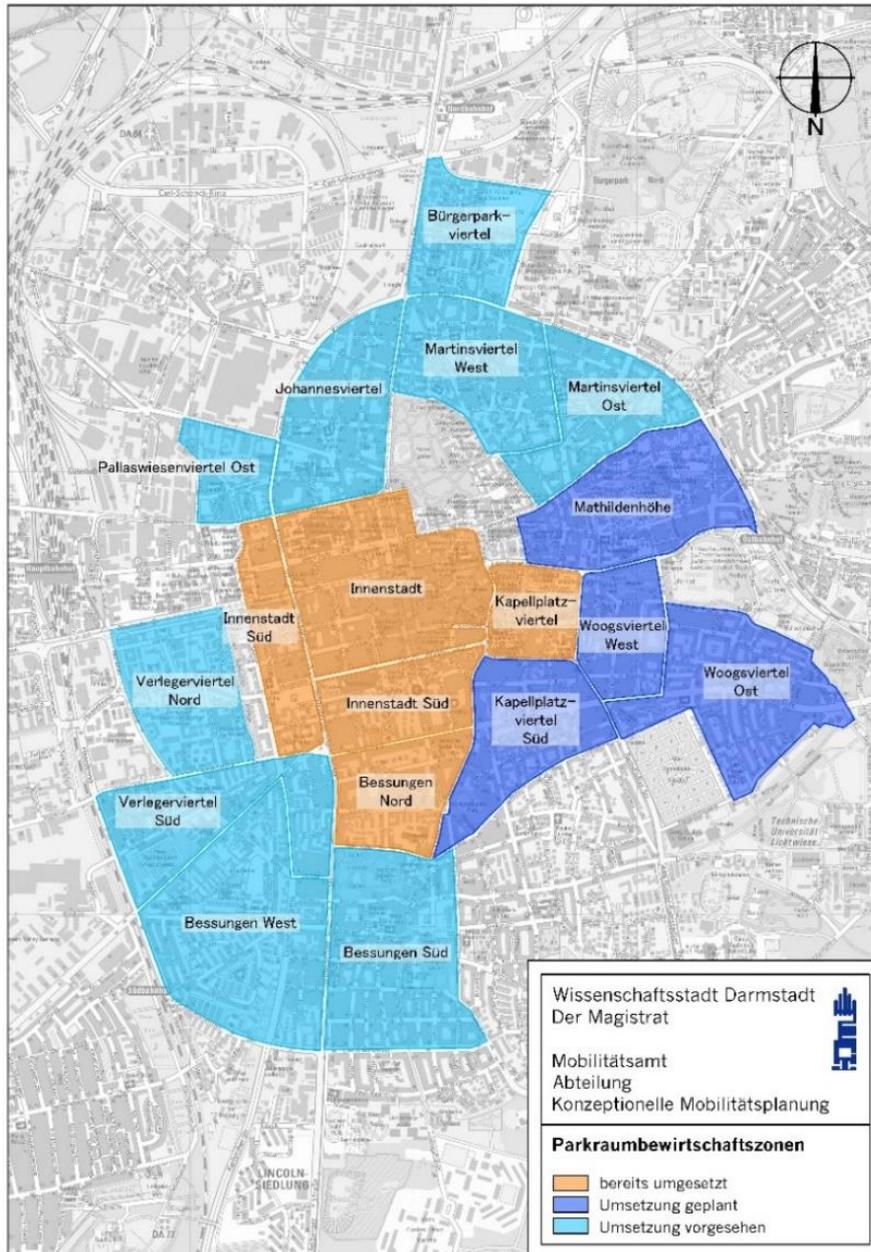


Abbildung 4: Stand der Parkraumbewirtschaftung in Darmstadt - Stand 2021 (Quelle: Wissenschaftsstadt Darmstadt)

## Kriterium 2: Städtebauliche Dichte

Das zweite Kriterium für die Zuteilung zu Quartierstypen betrifft deren Urbanität und städtebauliche Dichte. Hier wurden die statistischen Bezirke Darmstadts herangezogen, für die in den statistischen Berichten der Stadt<sup>2</sup> verschiedene Kennwerte abgerufen werden können. Zur Ermittlung der städtebaulichen Dichte wurde der Quotient aus den Wohneinheiten (WE) im Bezirk und der überbauten Fläche in Hektar (ha) gebildet. Die Zuteilung zu den Quartierstypen erfolgt wiederum über eine Skaleneinteilung für die Dichte der Bebauung:

- 0 bis < 20 WE/ha: geringe Dichte
- 20 bis < 40 WE/ha: mittlere Dichte
- 40 bis < 60 WE/ha: hohe Dichte
- $\geq 60$  WE/ha: sehr hohe Dichte

Die Einteilung der statistischen Bezirke in Darmstadt auf die vier Stufen städtebaulicher Dichte zeigt die folgende Abbildung 5:

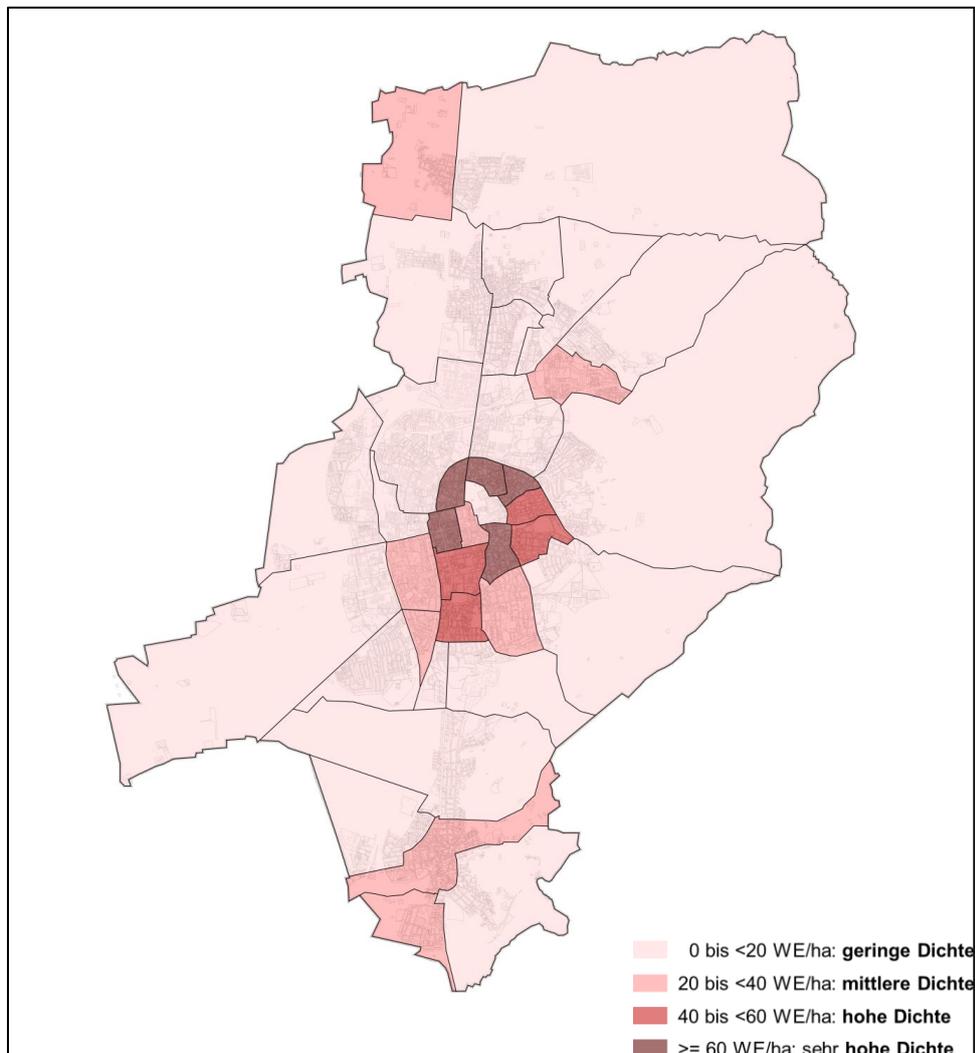


Abbildung 5: Zustellung der statistischen Bezirke Darmstadts nach städtebaulicher Dichte (Quelle: StetePlanung)

<sup>2</sup> Statistische Bericht der Wissenschaftsstadt Darmstadt, 1. Halbjahr 2020

Mit Hilfe der beiden zuvor definierten Kriterien „Stand der Parkraumbewirtschaftung“ und „Städtebauliche Dichte“ können nun alle statistischen Bezirke / Stadtteile Darmstadts zu den in Abbildung 5 benannten Quartierstypen zugeordnet werden.

Die Zuteilung zeigt Tabelle 3: Für die Quartierstypen I bis III gilt stets eine hohe bis sehr hohe städtebauliche Dichte – die Unterscheidung dort erfolgt durch den Stand der Parkraumbewirtschaftung. Im Quartierstyp I ist die Parkraumbewirtschaftung bereits umgesetzt – im Typ II liegt ein Parkraumbewirtschaftungskonzept vor, wurde aber noch nicht umgesetzt. Im Quartierstyp III bestehen keine Pläne für eine Parkraumbewirtschaftung, Gleiches gilt für den Quartierstyp IV. Die Abgrenzung erfolgt hier über die städtebauliche Dichte: Während dem Typ III Quartiere mit sehr hoher und hoher Dichte zugeordnet sind, umfasst der Typ IV Quartiere mit geringer Dichte. Bei Quartieren mit mittlerer städtebaulicher Dichte ist eine Unterscheidung durch die Lage in der Stadt erforderlich: Gebiete mit mittlerer Dichte in zentrumsnaher Lage entsprechen dem Quartierstyp III, während Quartiere in Stadtrandlage dem Typ IV zugeordnet werden.

Tabelle 3: Zuordnung der Kriterien zu den Quartierstypen – QT (Quelle: StetePlanung)

Zuordnung von Quartierstypen		Städtebauliche Dichte			
		Geringe Dichte	Mittlere Dichte	Hohe Dichte	Sehr hohe Dichte
Parkraumbewirtschaftung	Parkraumbewirtschaftung eingeführt	-	-	QT I	QT I
	Parkraumbewirtschaftungskonzept abgeschlossen	-	-	QT II	QT II
	Kein Parkraumbewirtschaftungskonzept	QT IV	QTIII/QT IV <sup>3</sup>	QT III	QT III

Die Überlagerung der Kriterien nach Tabelle 3 lässt eine vollständige Einteilung aller Stadtteile/ statistischen Bezirke Darmstadts in die vier Quartierstypen zu. Nicht berücksichtigt werden Gebiete mit überwiegend gewerblicher und industrieller Nutzung. Eine Übersicht liefern hier die folgende Abbildung 6 und Tabelle 4.

<sup>3</sup> Quartierstyp III bei zentrumsnaher Lage, Quartierstyp IV bei Stadtrandlage

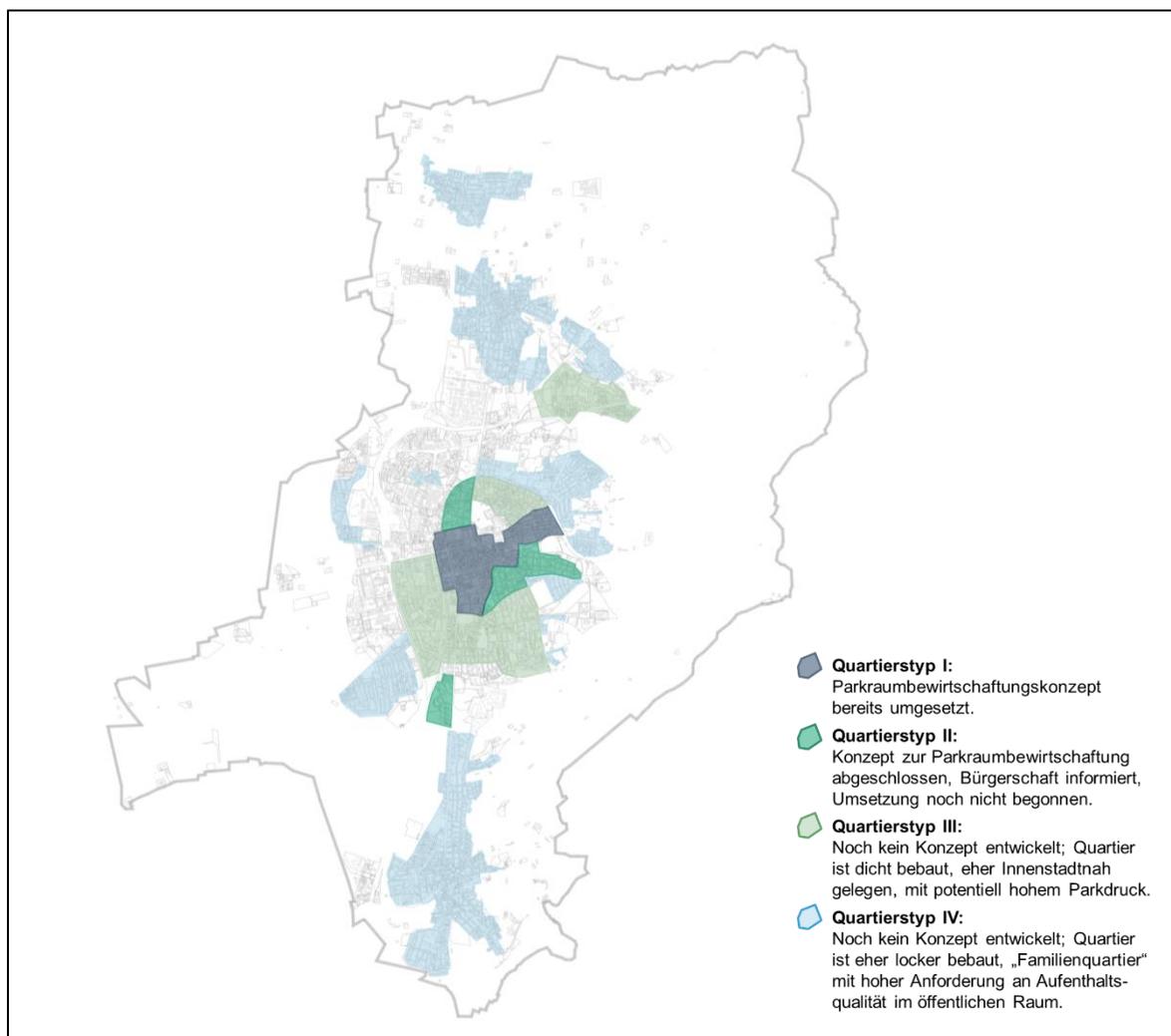


Abbildung 6: Lage der Stadtteile / Statistischen Bezirke nach Quartierstypen (Quelle: StetePlanung)

Tabelle 4: Zuordnung von Stadtteilen / Statistischen Bezirken zu den Quartierstypen (Quelle:StetePlanung)

Quartierstyp I	Quartierstyp II	Quartierstyp III	Quartierstyp IV
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Innenstadt</li> <li>• Innenstadt Süd</li> <li>• Innenstadt West</li> <li>• Bessungen Nord</li> <li>• Kapellplatzviertel</li> <li>• Mathildenhöhe</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bessungen Ost</li> <li>• Woogsviertel West</li> <li>• Woogsviertel Ost</li> <li>• Johannesviertel</li> <li>• Lincoln-Siedlung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bessungen Süd</li> <li>• Bessungen West (Postsiedlung)</li> <li>• Verlegerviertel Nord</li> <li>• Verlegerviertel Süd</li> <li>• Paulusviertel Nord</li> <li>• Paulusviertel Süd</li> <li>• Martinsviertel West</li> <li>• Martinsviertel Ost</li> <li>• Kranichstein Süd</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wixhausen</li> <li>• Arheilgen</li> <li>• Kranichstein Nord</li> <li>• Pallaswiesenviertel</li> <li>• Komponistenviertel</li> <li>• Edelsteinviertel</li> <li>• An den Lichtwiesen (Nord)</li> <li>• Waldkolonie</li> <li>• Heimstättensiedlung</li> <li>• Eberstadt</li> </ul>

### 3.2 Auswahl der Potenzialquartiere

Im nächsten Schritt wurde für jeden Quartierstyp ein repräsentatives Darmstädter Quartier ausgewählt. In jedem dieser Quartiere sollte eine vertiefte Diskussion mit der Bewohnerschaft und weiteren lokalen Akteursgruppen (z. B. Einzelhandel, große Arbeitgeber\*innen) im Rahmen von Workshops geführt werden. Die Auswahl der vier Potenzialquartiere erfolgt in drei Stufen:

1. Vorauswahl von je zwei Quartieren, die stellvertretend für einen Quartierstyp stehen,
2. ausführliche städtebauliche und verkehrliche Analyse der acht ausgewählten Quartiere sowie
3. finale Auswahl von jeweils einem Quartier pro Quartierstyp im Rahmen eines Expertenworkshops der großen Steuerungsgruppe (siehe Kapitel 2).

Die Vorauswahl von je zwei Quartieren je Quartierstyp (insgesamt acht Quartiere) erfolgte durch *StetePlanung* in Abstimmung mit dem Mobilitäts- und Tiefbauamt der Wissenschaftsstadt Darmstadt im *Reallabor* unter Anwendung verschiedener Entscheidungskriterien (siehe Tabelle 5). Diese sind so gewählt, dass ein Abwägen sowohl von städtebaulichen, verkehrlichen, aber auch soziodemografischen Merkmalen erforderlich ist, wobei keine Gewichtung unter den Kriterien vorgenommen wurde.

*Tabelle 5: Kriterien für die Vorauswahl der Potenzialquartiere (Quelle: StetePlanung)*

Auswahlkriterien Potenzialquartiere
<ul style="list-style-type: none"> <li>• gut abgrenzbares Untersuchungsgebiet bzw. gut abgrenzbarer Teilbereich eines Stadtteils/ eines statistischen Bezirks</li> <li>• hohe Repräsentanz innerhalb des Gesamtquartiers, des Stadtteils oder des statistischen Bezirks hinsichtlich der Baustruktur und der Siedlungsdichte</li> <li>• hohe Nutzung des öffentlichen Raums für das Parken von Pkw</li> <li>• Motorisierungsdichte mit dem Kennwert Pkw-Besatz je Haushalt</li> <li>• erkennbar hohes Interesse an multimodalen Mobilitätsangeboten (z. B. Car-/ Bikesharing) und Parkraummanagement durch Akteure vor Ort</li> <li>• Repräsentanz bestimmter Bevölkerungsstrukturen bzw. -gruppen, wie z. B. der Anteil an Familien, an Studierenden oder der Anteil an Menschen mit Migrationshintergrund</li> <li>• ausreichende Bevölkerungsdichte für eine Beteiligung im Quartier</li> </ul>

Unter Anwendung der zuvor genannten Kriterien wurde folgende Auswahl für die vier Quartierstypen getroffen:

- Quartierstyp I: Kapellplatzviertel und Bessungen Nord
- Quartierstyp II: Woogsviertel West und Johannesviertel
- Quartierstyp III: Postsiedlung und Martinsviertel
- Quartierstyp IV: Waldkolonie und Eberstadt



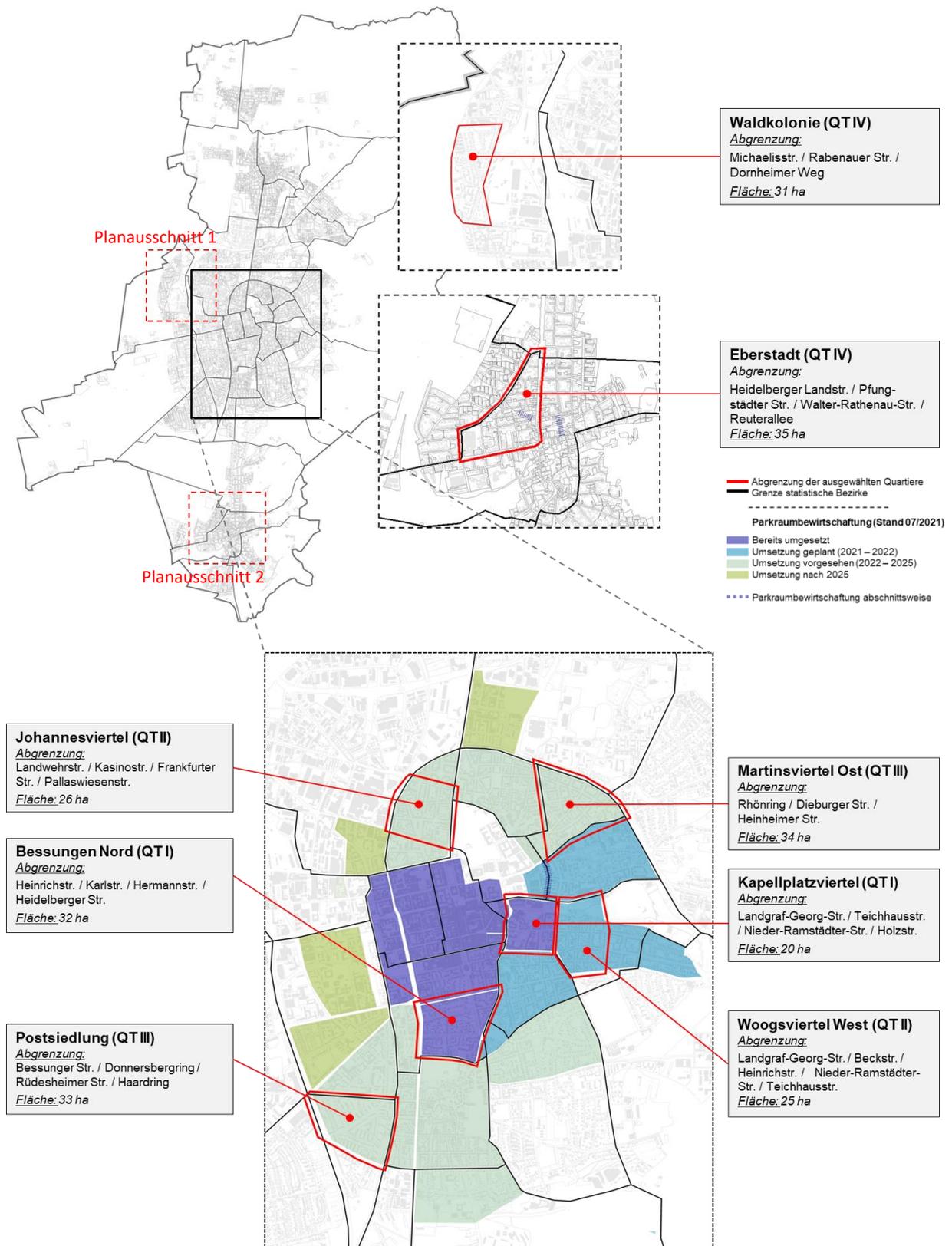


Abbildung 8: Lage und Abgrenzung der ausgewählten Potenzialquartiere (Quelle:StetePlanung)

In einem letzten Schritt erfolgte die finale Auswahl eines Quartiers je Quartierstyp im Rahmen der großen Steuerungsgruppe, die auf Grund ihrer Zusammensetzung (vgl. Kapitel 2) sowohl über fachliche Kompetenz als auch Kenntnisse über die örtlichen Verhältnisse verfügt.

Die große Steuerungsgruppe musste auf Grund der Covid-19-Pandemie per Videokonferenz durchgeführt werden. Im Folgenden werden das Vorgehen und das Ergebnis des Workshops beschrieben:

1. *Informationsphase*: Den Teilnehmenden aus der Steuerungsgruppe wird der Prozess des Forschungsprojekts, das Vorgehen bei der Einteilung der Wissenschaftsstadt Darmstadt in vier Quartierstypen und die Vorauswahl von je zwei Potenzialquartieren je Quartierstyp vorgestellt.
2. *Arbeits- und Entscheidungsphase*: Das Büro *StetePlanung* stellt für jeden der vier Quartierstypen die beiden Potenzialquartiere vor (Analyseergebnisse aus Steckbrief und Planbogen). Nach gemeinsamer Diskussion erfolgt eine offene Abstimmung durch die Steuerungsgruppe, welches der beiden Quartiere für die weitere Betrachtung ausgewählt werden soll. Das nun ausgewählte Quartier stellt aus Expertensicht das „repräsentativere“ Quartier für den jeweiligen Quartierstyp dar bzw. wird dort ein hoher Handlungsbedarf gesehen.
3. Wiederholung des Auswahlprozesses für jeden der vier Quartierstypen bis für jeden Typ ein Quartier ausgewählt ist.

Tabelle 6 zeigt das Ergebnis der Quartiersauswahl für die vier Quartierstypen. Sie bildet die Grundlage für das weitere Vorgehen im Forschungsprojekt.

*Tabelle 6: Auswahlquartier für jeden Quartierstyp (Quelle: StetePlanung)*

Quartierstyp I	Quartierstyp II	Quartierstyp III	Quartierstyp IV
Bessungen Nord	Johannesviertel	Postsiedlung	Eberstadt

## 4 Bewohnenden-Workshops in ausgewählten Quartieren

### 4.1 Beteiligungskonzept

Für die geplanten Quartiersworkshops wurde ein Konzept entwickelt, das sowohl die Vorgehensweise im Vorfeld der Veranstaltungen als auch die Inhalte der Workshops selbst behandelte.

Hinsichtlich der zu Beteiligten sah das Konzept vor, einerseits über eine heterogene Zufallsauswahl gezielt Bewohnende anzusprechen und andererseits alle Gewerbetreibenden und Dienstleistenden in den Quartieren individuell anzusprechen und einzuladen. Das Amt für Wirtschaft und Stadtentwicklung, Abteilung Statistik und Stadtforschung hatte dazu eine heterogene Auswahl von 400 Zufallsziehungen je ausgewähltes Quartier an das Mobilitäts- und Tiefbauamt übermittelt, das wiederum zu den Veranstaltungen postalisch eingeladen hat. Des Weiteren wurde eine Liste mit allen Gewerbetreibenden in den Quartieren erstellt und es wurden alle persönlich eingeladen. Da beim ersten Quartierworkshop in der Postsiedlung die Resonanz recht gering war, wurden in allen Quartieren zusätzlich noch eine Woche vor den jeweiligen Workshops Plakate aufgehängt sowie eine Pressemitteilung herausgebracht (siehe Kapitel 5).

Die Workshops sollten auch genutzt werden, um über den Fokus von *QuartierMobil II* „Ruhender Kfz-Verkehr und multimodale Angebote“ hinaus weitere verkehrsrelevante Aspekte zu betrachten und entsprechende Erkenntnisse zu gewinnen. Das Beteiligungskonzept konzentrierte sich daher thematisch auf die *Lessons Learned* des Projekts *QuartierMobil I* und weniger auf die Forschungsfragen aus *QuartierMobil II*. Gemeinsam mit den Bewohnenden sollten Probleme identifiziert und mögliche Maßnahmen entwickelt und diskutiert werden. So sollten die Bewohnenden ihre Wünsche und Anforderungen einbringen und das Quartier aktiv mitgestalten können.

Allen Quartierworkshops lag das gleiche Schema zugrunde. Der Ablauf sah wie folgt aus:

Dauer	TOP
10 Minuten	Begrüßung
10 Minuten	Projekthintergrund und Input Parkraumbewirtschaftung
20 Minuten	Blick von außen (Vorstellung Quartierssteckbrief)
10 Minuten	Vorstellung anstehender Maßnahmen im Quartier
10 Minuten	Verständnisfragen
15 Minuten	Erläuterung des Vorgehens - Was wollen wir von Ihnen wissen?
15 Minuten	Pause
75 Minuten	Arbeit an Thementischen (mit Wechsel)
15 Minuten	Zusammenfassung und Ausblick
	Ende der Veranstaltung

Abbildung 9: Ablauf der Quartiersworkshops (Quelle: Wissenschaftsstadt Darmstadt)

Die Herausforderung bestand darin, angesichts der Vielfalt an diskussionswürdigen Themen eine Fokussierung zu erreichen. Dies sollte über Thementische erfolgen, an denen die Diskussion über gezielte Leitfragen gesteuert und durch die Begleitung von fachlich kompetenten Mitgliedern der Verwaltung, der städtischen Verkehrsgesellschaft und des Planungsbüros *StetePlanung* unterstützt wurde. In allen Quartieren waren drei Thementische vorgesehen (siehe Abbildung 10), wobei das Konzept vorsah, dass alle Teilnehmenden alle Thementische besuchen konnten. Die Leitfragen wurden auf die spezifischen Situationen in den Quartieren angepasst, z.B. ob eine Schule im Quartier lag oder bereits Parkraumbewirtschaftung eingeführt wurde. Die Thementische waren identisch mit den Handlungsfeldern im weiteren Projektverlauf.

### **Thementisch / Handlungsfeld 1: Kfz-Verkehr (ruhend und fließend)**

#### **Leitfragen Kfz-Verkehr fließend:**

- Wie wird die Situation für den Kfz-Verkehr wahrgenommen (Geschwindigkeiten, Fahrbahnbreite, Miteinander der Verkehrsarten)?
- Wo gibt es besondere Konfliktpunkte?
- Wo gibt es Probleme bei den Sichtfeldern (z. B. an Einmündungen oder Kreuzungen)?

#### **Leitfragen Kfz-Verkehr ruhend:**

- Wie wird die Parkplatzsituation nach Einführung der PRB wahrgenommen? (Anzahl Stellplätze, Anordnung)
- An welchen Stellen ist der Parkdruck besonders groß? Wo wird regelwidrig geparkt?
- Wo gibt es noch Probleme (z.B. regelwidriges Parken)?
- Wie werden die Anwohnerparkausweise und die Gästekarten wahrgenommen?
- Sind die gebührenpflichtigen Zeiten und die Höchstparkdauer angemessen?
- Verfügen die Anwohnenden über eigene Stellplätze und nutzen sie diese jetzt vermehrt/wieder?
- Gewerbetreibende: Bieten Sie Stellplätze auf privatem Grund für Ihre Beschäftigten und Kund\*innen an?

### **Thementisch / Handlungsfeld 2: Multimodalität (Car- und Bikesharing, Lastenräder, ÖPNV)**

#### **Leitfragen Sharing-Angebote:**

- Sind die Angebote im Quartier bekannt? Wie wird das Angebot wahrgenommen? (Standortwahl, Erkennbarkeit, Angebotsumfang)
- Nutzen Sie die Angebote in ihrem Quartier?  
Falls ja, für welche Zwecke?  
Falls nein, was hindert Sie an der Nutzung?
- An welchen Stellen wären weitere Standorte für Bike- oder Carsharing sinnvoll?

#### **Leitfragen ÖPNV:**

- Wie wird die Situation für den ÖPNV wahrgenommen (Standortwahl, Angebotsumfang)?
- Wo gibt es besondere Konfliktpunkte?
- Nutzen Sie den ÖPNV in Ihrem Quartier? Falls ja, für welche Zwecke? Falls nein, was hindert Sie daran?

### **Thematisch / Handlungsfeld 3: Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr, Schule)**

#### **Leitfragen Fußverkehr**

- Wie wird die Situation für den Fußverkehr (inkl. Schulwege) wahrgenommen (Gehwegbreiten, Querungsangebote, Barrierefreiheit, Sichtverhältnisse, Miteinander)? Wo gibt es besondere Konfliktpunkte?
- An welchen Stellen wird der Fußverkehr durch ruhenden Kfz-Verkehr behindert?

#### **Leitfragen Schule**

- Gibt es Problemstellen im direkten Umfeld der Schule? Wenn ja, welche?
- Bringen Sie Ihr(e) Kind(er) mit dem Kfz zur Schule/Kita? Wenn ja, weshalb?

#### **Leitfragen Radverkehr**

- Wie wird die Situation für den Radverkehr wahrgenommen (Straßen-/ Wegbreiten, Sichtfelder, Miteinander der Verkehrsarten)? Wo gibt es besondere Konfliktpunkte?
- Wo besteht Bedarf an öffentlichen Fahrradabstellanlagen?

*Abbildung 10: Übersicht Thematische und Leitfragen (Quelle: Wissenschaftsstadt Darmstadt)*

Eine weitere Herausforderung bestand darin, die Bedeutung der Workshops richtig einzuordnen, die Bewohnenden mitzunehmen, ihnen zu vermitteln, welchen Stellenwert ihre Inputs haben und wie die Stadt damit umgehen wird. Die eingebrachten Maßnahmenvorschläge können zwar nicht unverzüglich umgesetzt werden, jedoch werden sie bei der weiteren Planung berücksichtigt. Der entsprechende Einführungsinput sollte von der Amtsleitung übernommen werden, in einem Fall konnte auch der zuständige Dezernent gewonnen werden. Auch Vertreter\*innen der Goethe-Universität waren bei allen Workshops (ausgenommen Bessungen Nord) vertreten.

## 4.2 Durchführung der Workshops

Die Workshops fanden abends (18 bis 21 Uhr) zwischen Mai und Oktober 2022 statt. Die Anzahl der Teilnehmenden (Bürgerschaft und Gewerbetreibende) war dabei sehr unterschiedlich und kann mit der jeweils spezifischen Situation im Quartier erklärt werden.

- In der **Postsiedlung** (18.05.22) war die Resonanz mit 15 Teilnehmenden gering. Der Verein „Zusammen in der Postsiedlung e.V.“ zeigt dennoch, dass Bewohnende vor Ort aktiv sind, um das Quartier auch in puncto Mobilität nachhaltiger zu gestalten. Die Veranstaltung selbst wurde seitens des Vereins im Rahmen einer Pressemitteilung als „.... rundum gelungene Veranstaltung des Mobilitätsamtes ....“ angesehen.



Abbildung 11: Workshop Postsiedlung (Quelle: StetePlanung)

- Beim Workshop **Bessungen Nord** (13.07.22) war die Resonanz mit insgesamt 13 Teilnehmenden am geringsten. Grund dafür könnte sein, dass hier bereits die Parkraumbewirtschaftung eingeführt ist und sich dadurch der Parkdruck im öffentlichen Straßenraum spürbar vermindert hat und keine Notwendigkeit gesehen wurde, sich hierzu einzubringen.



Abbildung 12: Workshop Bessungen Nord (Quelle: StetePlanung)

- Im Workshop **Johannesviertel** (21.09.22) konnte die höchste Resonanz mit insgesamt 42 Teilnehmenden verzeichnet werden. Dies könnte damit zusammenhängen, dass die Parkraumbewirtschaftung in diesem Viertel kurz bevorstand. Viele Bewohnende waren zu Beginn des Workshops sehr kritisch, auch hinsichtlich der bevorstehenden Einführung der Parkraumbewirtschaftung. Positiv kann hervorgehoben werden, dass der Workshop dazu beigetragen hat, dass die zu Beginn kritischen Stimmen am Ende der Veranstaltung sich deutlich positiver geäußert haben.



Abbildung 13: Workshop Johannesviertel (Quelle: StetePlanung)

- In **Eberstadt** (13.10.22) waren insgesamt 30 Teilnehmende bei dem Quartierworkshop anwesend. Eberstadt galt im Vorfeld als eine Herausforderung in Beteiligungsformaten in puncto Mobilität, da hier die Bewohnerschaft bereits im Rahmen von Stadtteilforen (2017-2019) umfangreiche Maßnahmevorschläge zum Thema Mobilität erarbeitet hatte, diese aber aufgrund der Haushaltslage der Stadt bisher nicht umgesetzt werden konnten. Dies führte bei einem Großteil der Bewohnerschaft zu Frustrationen, da bereits viel Zeit investiert wurde, jedoch keine Umsetzung erkennbar war. Allerdings zeigte sich diese Befürchtung als unbegründet, da der Workshop sehr konstruktiv war.



Abbildung 14: Workshop Eberstadt (Quelle: StetePlanung)

### 4.3 Ergebnisse der Workshops

Die eingebrachten Anregungen und Wünsche haben zum Ausdruck gebracht, dass die Wahrnehmungen der Bewohnenden sowie der Gewerbetreibenden sehr unterschiedlich sind und insbesondere in Bezug auf die Parkraumbewirtschaftung divergierende Meinungen vorherrschen. Zu jedem Quartierworkshop wurde eine ausführliche Dokumentation erstellt, die als Grundlage für die weitere Bearbeitung diente.

Die eingebrachten Problempunkte und Vorschläge an den Thementischen wurden zu Handlungsfeldern zusammengefasst und tabellarisch in einer Übersichtstabelle aufbereitet. Diese diente als Grundlage zur Zuständigkeitsverteilung im Rahmen der kleinen Steuerungsgruppe (siehe Abbildung 15).

	Eberstadt	Johannes-viertel	Post-siedlung	Bessungen	Zuständigkeit
<b>Kfz-Verkehr (ruhend + fließend)</b>					
Geschwindigkeitskontrollen erwünscht	x	x	x	x	OA, 66.1.1,
Geschwindigkeitsbegrenzungen erwünscht	x		x	x	66.1.1, 66.3.4,
Regelwidriges Parken	x	x		x	OA, 66.1.1, 66.2.1
Zu geringe Fahrbahnbreite	x	x	x	x	66.1.1, 66.2.1,
Hoher Parkdruck	x				66.1.1,
Gehwegparken	x	x	x	x	OA, 66.1.1, 66.2.1
Eingeschränkte Sichtverhältnisse	x	x	x	x	OA, 66.1.1, 66.2.1
Parkraumbewirtschaftung erwünscht	x				66.1.1
Unübersichtliche Vorfahrtsregelungen				x	66.1.1, 66.2.1,
Keine/unsichere Querungsmöglichkeiten		x		x	66.1.1, 66.2.1,
Hol- und Bringverkehr vor Schule		x			66.1.1, 66.2.1, 66.3.4
Kurzzeitparken (für Gewerbetreibende) erwünscht		x			66.1.1, 66.3.4,
Sicherung der Fußgängerzone (Einrichtung Poller erwünscht)			x		66.1.3
Mehr Kfz-Parkplätze			x		66.1.1
	Eberstadt	Johannes-viertel	Postsiedlung	Bessungen	Zuständigkeit
<b>Multimodalität</b>					
Carsharing-Bedarfe	x	x	x	x	66.1.1, HEAG mobilo
Bikesharing-Bedarfe	x	x	x		66.1.1, HEAG mobilo

Abbildung 15: Übersicht der Handlungsfelder – Auszug (Quelle: Wissenschaftsstadt Darmstadt)

Um die Arbeit der kleinen Steuerungsgruppe zu erleichtern, wurden die Ergebnisse der Bewohnenden-Workshops zum Einen in einen Übersichtskatalog (siehe Abbildung 16) sowie in eine Vorlage für Steckbriefe (siehe Abbildung 17) überführt, wo sämtliche Problemsichten, Anregungen zur Beseitigung sowie erste Vorschläge für Maßnahmen eingegangen sind.

**Eberstadt**

Nr.	Verortung	Beschreibung der Anwohnenden	Zuständigkeiten	Maßnahmen-vorschläge Anwohnende	Maßnahmen-vorschlag Fach-abteilung	Kosten	Perspek-tive	Bemerkung/ Maßnahmen-bezug
<b>1</b>	<b>Kfz-Verkehr (ruhend + fließend)</b>							
<b>1.1</b>	<b>Geschwindigkeitskontrollen</b>							
1.1.1	Pfungstädter Straße (Tankstelle bis Heidelberger Straße)	Zu hohe Geschwindigkeiten	OA, 66.1.1					
1.1.2	Hilse-Eck	Zu hohe Geschwindigkeiten	OA, 66.1.1					
<b>1.2</b>	<b>Geschwindigkeitsbegrenzungen erwünscht</b>							
1.2	Heidelberger Landstraße, ab südl. Kreisel	Zu hohe Geschwindigkeiten, T30 beginnt zu spät	66.1.1, 66.3.4					Siehe auch 3.5.5
<b>1.3</b>	<b>Regelwidriges Parken</b>							
1.3.1	Reuterallee	Radweg wird als Parkplatz genutzt	OA, 66.1.1, 66.2.1	Beschilderung Halteverbot sowie Kontrollen				
1.3.2	Reuterallee Nord	Parkbuchten zu nah am Radweg (Dooring)	OA, 66.1.1, 66.2.1	Verbreiterung des Radwegs auf Höhe Haltebucht; Schutzstreifen zwischen Radweg und Haltebucht				
<b>1.4</b>	<b>Zu geringe Fahrbahnbreite</b>							
1.4.1	Schwanenstraße	zu geringe Fahrbahnbreite	66.1.1, 66.2.1	Finbahnstraße				

Abbildung 16: Beispiel quartiersbezogener Übersichtskatalog (Quelle: Wissenschaftsstadt Darmstadt)

<b>1.4.1</b>	<b>Zu geringe Fahrbahnbreite</b>	<b>Kosten</b>		<b>Priorität</b>
		<b>Perspektive</b>		
<b>Verortung</b>	Schwanenstraße			
<b>IST-Zustand</b>	Zu geringe Fahrbahnbreite			
<b>Maßnahmenvorschlag Anwohnende</b>	Einbahnstraße			
<b>Maßnahmenvorschlag Verwaltung</b>				
<b>Maßnahmenbezug (im Umfeld)</b>				
<b>Zuständigkeiten</b>	66.1.1, 66.2.1			
<b>Sonstiges</b>				
<b>Foto IST-Zustand</b>				

Abbildung 17: Beispiel Steckbrief für Maßnahmenidentifizierung (Quelle: Wissenschaftsstadt Darmstadt)

## 5 Kommunikations- und Öffentlichkeitsarbeit

Die Kommunikations- und Öffentlichkeitsarbeit im Rahmen des Projektes hat sich nicht nur auf die Kommunikation zu den Quartierworkshops beschränkt, sondern es wurden auch in weiteren Quartieren Beteiligungsformate durchgeführt sowie eine stadtweite Mobilitätswendekampagne gestartet, um für nachhaltige Mobilitätsoptionen zu werben.

Darüber hinaus konnte mit den Fördermitteln ein städtisches Lastenrad angeschafft werden, welches im Rahmen des Projektes sowie für zukünftige Kommunikations- und Öffentlichkeitsarbeit genutzt werden kann. Ein Grafikbüro hat hierzu das Design des „Infoesel“ entworfen (siehe Abbildung 18). Neben der Bestückung mit Flyern und Infomaterialien zum Thema nachhaltige Mobilität wurde auch ein Glücksrad angeschafft, welches insbesondere auch Kinder an dem Lastenrad-Infostand über nachhaltige Mobilitätsangebote informiert. Das Glücksrad wird außerdem für die Schul-Mobilitäts-Aktionstage genutzt.

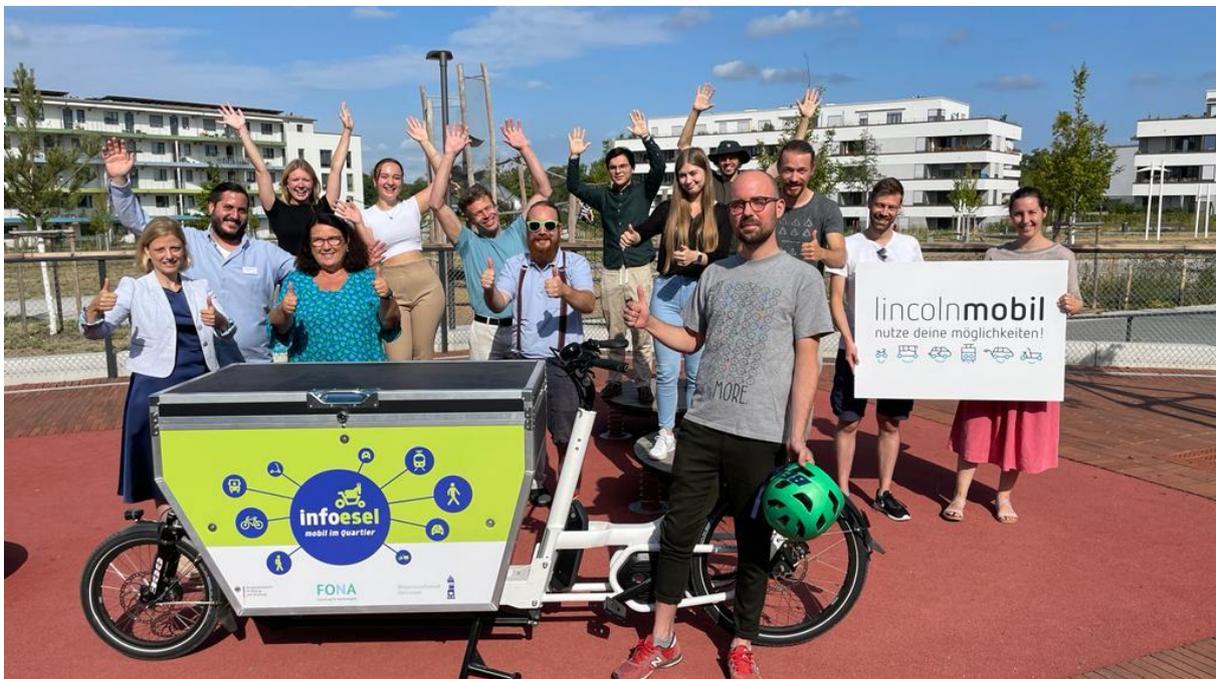


Abbildung 18: Lastenrad Infoesel (Quelle: Wissenschaftsstadt Darmstadt)

In der Projektlaufzeit konnten zwei Mobilitäts-Aktionstage an der Mornewegschule am 15.07.2022 sowie am 23.06.2023 durchgeführt werden, bei dem die Schulkinder anhand eines Mobilitätsquiz für nachhaltige Mobilität sensibilisiert und bei der Findung von Laufgemeinschaften unterstützt wurden. Die Schillerschule (Bessungen) sowie die Goetheschule (Eberstadt) haben dieses Angebot leider abgelehnt. Zusätzlich zu den Mobilitäts-Aktionstagen konnten auch Dialogdisplays zur Sensibilisierung der Autofahrenden zur Einhaltung vorgeschriebener Geschwindigkeiten vor Schulen angebracht werden. Diese „weiche“ Maßnahme veranlasst die Autofahrenden auf ihre Geschwindigkeit zu achten und nachweisbar langsamer zu fahren. Seit Herbst 2022 hängt das Dialogdisplay in der Liebigstraße im direkten Umfeld der Eleonorenschule, Justus-Liebig-Schule und der Goetheschule.

Weiterhin hat das Mobilitätsmanagement am 06.08.2022 mit einem Mobilitätsinformationsstand auf dem Datterich Markt teilgenommen, bei dem ebenfalls ein Beratungsangebot in Anspruch genommen werden konnte. Am 10.09.2022 hat das Mobilitätsmanagement einen „Markt der Möglichkeiten“ für die Seniorenresidenz Rosenhöhe veranstalten können, bei dem alle Mobilitätsdienstleister die Angebote vorstellen und erlebbar machen konnten.

Die Projekthomepage [www.quartiermobil-darmstadt.de](http://www.quartiermobil-darmstadt.de) konnte durch das Projekt *QuartierMobil II* ergänzt werden, zudem wird auf der städtischen Homepage über das Projekt ([Förderprojekt "QuartierMobil 2": Darmstadt](#)) informiert.

Synergieeffekte konnten durch die im Juni 2023 gestartete Mobilitätswendekampagne „Da, Di & Du“ erzielt werden, die in Kooperation mit dem Landkreis Darmstadt-Dieburg und der städtischen Verkehrsgesellschaft HEAG mobilo umgesetzt wurde (siehe Abbildung 19). Die Mobilitätswendekampagne soll die Sichtbarkeit alternativer Mobilitätsangebote im öffentlichen Raum stärken sowie mittels App Vorschläge zu den besten Mobilitätsoptionen – unabhängig vom privaten Pkw – aufzeigen. Detaillierte Informationen zur Mobilitätswendekampagne können auch auf folgenden Homepages entnommen werden:

Pressemitteilung vom 27.06.2023: [DA, DI & DU: Darmstadt](#)

Homepage der Mobilitätswendekampagne: [DADI&DU - Startseite \(dadi-du.de\)](http://DADI&DU - Startseite (dadi-du.de))

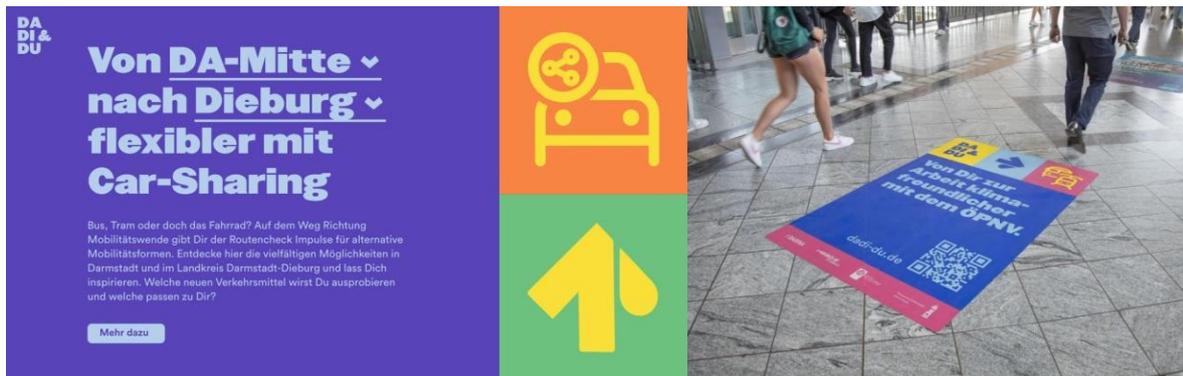


Abbildung 19: Mobilitätswendekampagne „Da, Di & Du“ (Quelle: Wissenschaftsstadt Darmstadt)

Darüber hinaus wurde in der Projektlaufzeit die Planung zum *Darmstädter Superblock*, dem sogenannten *Heinerblock* gestartet, der im Rahmen eines Verkehrsversuchs das Quartier verkehrssicherer machen und die Aufenthaltsqualität erhöhen soll. Die Beteiligung der Öffentlichkeit zum *Heinerblock* hat insbesondere im Rahmen der *Europäischen Mobilitätswoche* vom 16.09. – 22.09.2023 einen vorläufigen Höhepunkt erreicht. Hierzu gab es am 14.09.2023 ein Forum für Stakeholder, bei dem das Verkehrskonzept vorgestellt und anschließend diskutiert wurde (siehe Abbildung 20). Zielgruppe hierbei waren politische Vertreter\*innen, Stakeholder aus dem Lichtenbergblock aus Gastronomie, Einzelhandel, Vereine und Initiativen sowie weitere Interessengruppen. Bei den insgesamt 30 Teilnehmenden waren vor allem Personen aus verschiedenen Vereinen und Initiativen anwesend. Die Anzahl von Vertreter\*innen der Gastronomie war relativ gering, trotzdem konnte ein guter Austausch stattfinden.



Abbildung 20: Öffentlichkeitsbeteiligung zum Heinerblock (Quelle: Wissenschaftsstadt Darmstadt)

Am 16.09.2023 wurde der „Park(ing) Day Darmstadt: Vor Ort und gemeinsam“ durchgeführt. Hierzu wurde die Kaupstraße im Martinsviertel für Autos gesperrt und vom ruhenden Verkehr befreit. Die Fläche wurde stattdessen für verschiedene Stände genutzt, bei denen sich unter anderem *Foodsharing*, *Darmbach e. V.*, *Prima e. V.*, *heiner\*blocks* beteiligt haben. Auf dem an der Kaupstraße angrenzenden Riegerplatz hatte die Stadt einen Informationsstand und informierte über Mobilitätsalternativen. Zudem gab es eine Ausstellung von Seminarentwürfen zur Umgestaltung des *Lichtenbergblocks* sowie des Martins- und Johannesviertels der TU Darmstadt. Der *Park(ing) Day Darmstadt* wurde gut besucht und viele Bewohnende konnten über das Projekt informiert werden. Auch konnten Wünsche, Anregungen und Ideen zur Gestaltung des Lichtenbergblocks eingebracht werden.

Im Anschluss an den *Park(ing) Day Darmstadt* wurden die Seminarentwürfe „Superblocks“ der TU Darmstadt vom 18.-22.09.2023 im Schaufenster des *Zucker e. V.* ausgestellt. Am 19.09.2023 hat das Planungscafé mit Bewohnenden stattgefunden, bei dem das Verkehrskonzept zum *Heinerblock* vorgestellt, diskutiert und an zwei Thementischen zur Gestaltung des Blocks weitergearbeitet werden konnte. Es waren insgesamt 40 Personen anwesend, die rege diskutiert haben. Aufgrund verhärteter Positionen zwischen Befürworter\*innen und Gegner\*innen des „Superblocks“ war der Austausch zum Teil schwierig und die Rückmeldungen waren daher nur teilweise nutzbar und konstruktiv.

Im Rahmen der *Europäischen Mobilitätswoche (EMW)* wurden auch Quartiersspaziergänge durch den Lichtenbergblock durchgeführt: Am 17.09.2023 mit Gemeindemitgliedern (vier Personen), am 18.09.2023 mit Kindern aus der dritten und vierten Klasse (zehn Personen) sowie am 20.09. und 21.09.2023 mit interessierten Bewohnenden (zwei bis sechs Personen). Am 21.09.2023 konnte ein neues *HeinerBike* eingeführt werden, das die Fahrzeugflotte des Lastenradverleihs erweitert und kostenfrei in der Buchhandlung Lesezeichen entliehen werden kann. Der 22.09.2023 hat sich den Kindern gewidmet und es wurde ein Kindermobilitätstag mit Mobilitätsquiz, (Fahrrad-) Parcours, Bastelspaß, Lesecke und eine

mit dem Fahrrad betriebene Modelleisenbahn angeboten. Es waren viele Kinder anwesend und die unterschiedlichen Programmpunkte wurden sehr gut angenommen.

Für die Kommunikations- und Öffentlichkeitsarbeit im Rahmen der *EMW* wurden folgende Infomaterialien ausgegeben: Flyer und A1 Plakate mit Aktionen, Terminen und Zeitplan, Flyer für den Kindermobilitätstag, Plakaten für das Planungscafé sowie Postkarten mit Fragen zum Nachdenken. Um die Aktionen zu vermarkten wurde zudem ein Infoschreiben an Anwohnende verteilt mit Informationen, einem Aufruf zur Beteiligung an dem Aktionstag (16.09.2023) sowie einem weiteren Hinweis zu Veranstaltungen während der *EMW*. Außerdem wurde eine Infosäule auf dem Lichtenbergplatz platziert, die mit Informationen, Flyern, Plakaten und einzelnen Terminen bestückt war. Für die Gastronomie-, Dienstleistungs- und Gewerbebetriebe wurden zusätzlich Flyer im Lichtenbergblock sowie in angrenzenden Stadtvierteln verteilt. Weitere Flyer wurden ebenfalls beim Martinskerb-Umzug verteilt. In dem Lichtenbergblock sowie in dem Martinsviertel wurden A1-Plakate mit Aktionen, Terminen sowie dem Zeitplan der *Europäischen Mobilitätswoche* ausgehangen. Auf dem Wochenmarkt war vor der *EMW* auch das städtische Lastenrad als eine Art mobiler Infokiosk vertreten, um über das Programm zu informieren. Eine Pressemitteilung mit Terminen und einem Zeitplan wurde im Vorfeld veröffentlicht. Ebenfalls wurde auf der Projekthomepage sowie auf der städtischen Beteiligungs-Homepage ([www.dabei.darmstadt.de](http://www.dabei.darmstadt.de)) sowie unter [www.partyamt.de](http://www.partyamt.de) auf alle Termine und Aktionen hingewiesen. Eine Pressemitteilung zur *EMW* der Wissenschaftsstadt Darmstadt kann hier eingesehen werden: [Europäische Mobilitätswoche: Darmstadt](#).

Neben der Mobilitätswendekampagne und der Teilnahme an der *EMW* wurden in der Projektlaufzeit ebenfalls *Fahrradaktionstage* am 04.09.2022 (*11. Darmstädter Fahrradaktionstag*) sowie am 03.09.2023 (*12. Darmstädter Fahrradaktionstag*) durchgeführt. Hier wurden vielfältige Angebote und Aktionen rund um die Radmobilität geboten, beispielsweise eine Fahrradwaschanlage, ein Fahrradflohmarkt oder auch die Prämierung des Wettbewerbs *Schulradeln*.

Entgegen der Planungen war es aufgrund nicht vorhandener personeller Ressourcen bei der städtischen Verkehrsgesellschaft HEAG mobilo nicht möglich, eine Imagebroschüre und Flyer für nachhaltige Mobilität herauszugeben. Ebenfalls konnte der *MobiCheck*, die kostenfreie und individuelle Mobilitätsberatung, aus genannten Gründen nicht stadtweit ausgeweitet werden. Nichtsdestotrotz haben die Mobilitätswendekampagne *DaDi&DU* sowie die *Europäische Mobilitätswoche* Synergieeffekte mit dem Projekt *QuartierMobil II* erzielen können. Zum einen durch die gestiegene Aufmerksamkeit nachhaltiger Mobilitätsalternativen im Stadtbild Darmstadts (Mobilitätswendekampagne *DaDi&DU*) sowie über die verschiedenen Formate zum *Heinerblock*, bei denen alle Anwohnenden Ihre Ideen einbringen konnten.

Zuletzt sei auch der Stadtspaziergang (*Fußverkehrscheck*) im Johannesviertel am 11.03.2022 erwähnt, der mit Vertreter\*innen des Mobilitäts- und Tiefbauamtes sowie mit weiteren Interessierten von Vereinen und Initiativen (u.a. *VCD, Heiner\*blocks, Fuß e. V., Initiative Johannesplatz e.V.*) durchgeführt werden konnte. Begleitet wurde der Stadtspaziergang durch das Planungsbüro *COOPERATIVE - Infrastruktur und Umwelt*. Im Rahmen des von der *Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH)* initiierten Stadtspaziergangs konnten ebenfalls verschiedene Problemstellen identifiziert und Ideen zur Verbesserung eingebracht werden.

Tabelle 7 zeigt nachfolgend eine Übersicht der Kommunikations- und Öffentlichkeitsarbeit.

*Tabelle 7: Übersicht Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit (Quelle: Wissenschaftsstadt Darmstadt)*

Aktionen	Datum
Aufstellung Dialogdisplays (Eleonorenschule, Goetheschule, Justus-Liebig-Schule)	Juni 2022
Mobilitätsaktionstag Mornewegschule 2022	15.07.22
Informationsstand zur Mobilitätswende auf dem „Datterich Markt“	06.08.22
11. Darmstädter Fahrradaktionstag 2022	04.09.22
„Markt der Möglichkeiten“; Seniorenresidenz Rosenhöhe	10.09.22
Fußverkehrscheck / Stadtspaziergang Johannesviertel	11.03.22
Mobilitätstag Mornewegschule 2023	23.06.23
Start Mobilitätswendekampagne „DA, DI & DU“	Juni 2023
Start Konzept <i>Heinerblock</i>	Juli 2023
12. Darmstädter Fahrradaktionstag 2023	03.09.23
Stakeholderworkshop zum Projekt <i>Heinerblock</i>	14.09.23
Planungscafe <i>Heinerblock</i>	19.09.23
Teilnahme an der Europäischen Mobilitätswoche mit diversen Aktionen, u.a. dem <i>Parking Day Darmstadt</i> (16.09.2023) und Quartiersspaziergängen	Sept. 2023

## 6 Wirkungspotenziale und Strategien

### 6.1 Vorgehensweise

Die Wissenschaftsstadt Darmstadt hat in den vergangenen Jahren zwei strategische Planwerke erarbeitet und politisch beschlossen, auf deren Grundlage die zukünftige Entwicklung der Stadt im Sinne von Nachhaltigkeit („sozial ausgewogen, ökologisch verträglich, ökonomisch vernünftig“) gesteuert werden soll. Dies sind der *Klimaschutzplan 2035* und der *Masterplan Darmstadt 2030+*. Beide Planwerke beschäftigen sich intensiv mit der Mobilitätsentwicklung und enthalten eine umfassende Analyse der verkehrlichen Rahmenbedingungen, legen Ziele und Leitlinien fest und benennen denkbare Maßnahmen, wie diese Ziele erreicht werden können. Beide Planwerke stehen dabei in enger Beziehung zueinander.

Angesichts der Umstände, dass die kleine Steuerungsgruppe aufgrund mangelnder zeitlicher Kapazitäten keine Ableitung von Maßnahmen und deren Einschätzung zu Kosten und zeitlichen Umsetzungshorizonten auf Grundlage der Workshop-Ergebnisse vornehmen konnte (das Projekt *QM II* lief zusätzlich zum Tagesgeschäft), musste das Vorgehen entsprechend angepasst werden, um Handlungsempfehlungen und die Wirkungspotenziale ermitteln zu können. Hierzu wurden die beiden oben genannten Planwerke als Grundlage für eine weitere Ausarbeitung und Erstellung einer Wirkungsanalyse herangezogen.

Der Klimaschutzplan und der Masterplan wurden analysiert und die Ziele herausgefiltert, die für das Projekt *QM II* relevant sind und vor deren Hintergrund die Workshop-Ergebnisse eingeordnet und bewertet. Der Fokus liegt dabei auf einer qualitativen Bewertung. Die gewonnenen Erkenntnisse sind wiederum die Grundlage für die Entwicklung eines Handlungsleitfadens bzw. einer Strategie für die Umsetzung der Maßnahmen.

### 6.2 Ziele der Wissenschaftsstadt Darmstadt im Bereich Mobilität

Der *Klimaschutzplan 2035*, politisch beschlossen im September 2022, trifft Aussagen darüber, wie in der Wissenschaftsstadt Darmstadt die Ziele des Pariser Klimaabkommens – zu denen sich die Stadt ausdrücklich bekannt hat – umgesetzt und die CO<sub>2</sub>-Emissionen in der Stadt bis zum Jahr 2025 auf Netto-Null gesenkt werden können (Treibhausgasneutralität).

*„Wesentlicher Grundgedanke des Klimaschutzplans ist es, kommunales Handeln mit den Aktivitäten und Interessen aller Akteur\*innen in der Stadt zu verbinden, da für die Erreichung der [...] Ziele die Mitwirkung der gesamten Stadtgesellschaft erforderlich ist.“*

*(Klimaschutzplan 2035 der Wissenschaftsstadt Darmstadt)*

Betrachtet werden für das Vorhaben die Sektoren:

- Kommunale Einrichtungen
- Private Haushalte / Wohnen
- Wirtschaft (Industrie / Gewerbe / Dienstleistungen)
- Wissenschaft
- Verkehr



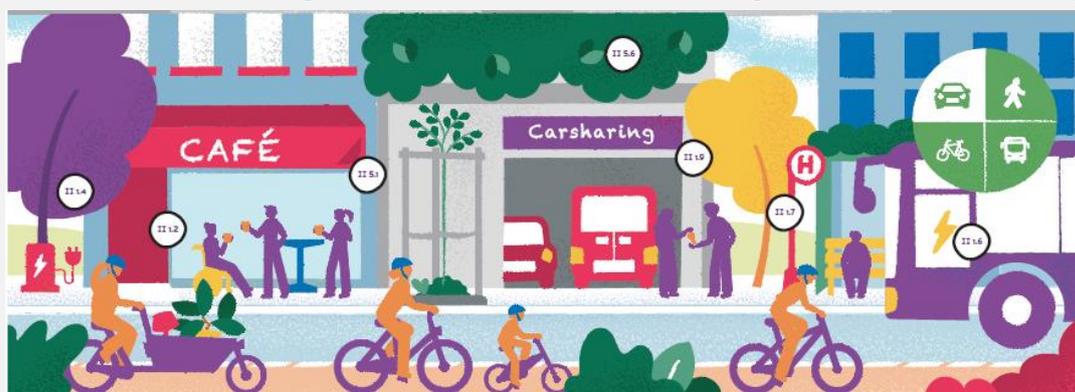
Abbildung 21: Klimaschutzplan 2035  
(Quelle: Wissenschaftsstadt Darmstadt)

Der Verkehr hat in Darmstadt einen Anteil von 27 % an den TGH-Emissionen und weist seit dem Bezugsjahr 1990 die geringsten Rückgänge von allen Sektoren auf. Daher hat das Transformationsziel „Klimagerechte Mobilität“ im *Klimaschutzplan 2035* eine hohe Bedeutung.

*Tabelle 8: Ziele aus dem „Klimaschutzplan Darmstadt 2035“ im Handlungsfeld Mobilität (Quelle: Wissenschaftsstadt Darmstadt 2022)*

### Ziele „Klimaschutzplan Darmstadt 2035“ – Handlungsfeld Mobilität

- Reduzierung der Verkehrsbedingten THG-Emissionen
- Veränderung des Modal Split / Reduzierung der Kfz-Nutzung
- Gemeinsame Mobilitätsplanung mit dem Landkreis
- Ausbau des Umweltverbundes / Förderung der Nahmobilität und des ÖPNV
- Ausbau / Lückenschlüsse im Radverkehrsnetz, Ausbau Fahrradabstellanlagen
- Stärkung des Fußverkehrs, „Freiräumen“ der Gehwege, Abbau von Barrieren
- Erweiterung und Verdichtung des ÖPNV-Netzes & -angebots (u.a. alternative Antriebe und Tarifsystem)
- Schaffung von Mobilitätsstationen und Sharing-Angeboten
- Umgestaltung / Umbau der Logistik
- Gerechte Verteilung des Straßenraums (inkl. Erhöhung der Verkehrssicherheit)



*Abbildung 22: Ziele des Klimaschutzplans 2035 (Quelle: Wissenschaftsstadt Darmstadt)*

Der *Masterplan Darmstadt 2030+*, politisch beschlossen im Juni 2020 versteht sich als gesamt-städtisches, integriertes, räumliches Konzept, das die Qualitäten der Stadt definiert und davon ausgehend Ziele, Handlungsfelder und Strategien für die zukünftige städtische Entwicklung benennt. Der Masterplan gliedert sich dabei in fünf Handlungsfelder:

- die Wohnstadt
- die Wissenschafts- und Arbeitsstadt
- die Quartiersstadt
- die freie Stadt und
- die mobile Stadt



*Abbildung 23: Masterplan Mobilität DA 2030+ (Quelle: Wissenschaftsstadt Darmstadt)*

Das Handlungsfeld Mobilität zieht sich dabei als Querschnittsthema durch alle Handlungsfelder.

Hinsichtlich der zu verfolgenden Ziele werden im Masterplan zwei Ebenen unterschieden, die Gesamtstadtebene und die Quartiersebene.

Tabelle 9: Ziele aus dem „Masterplan Darmstadt 2030+“ im Handlungsfeld Mobilität (Quelle: Wissenschaftsstadt Darmstadt 2020)

Ziele „Masterplan Darmstadt 2030+“ – Handlungsfeld Mobilität	
<p><b>Zielebene Gesamtstadt</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Veränderung des Modal Split in Richtung stadtverträgliche und nachhaltige Mobilität</li> <li>• Schaffung von vielfältigen und attraktiven Alternativen zum Kfz als Verkehrsmittel</li> <li>• Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden</li> <li>• Barrierefreiheit von Straßenräumen und Verkehrsanlagen</li> <li>• Stärkung des Umweltverbundes als prioritäre Aufgabe</li> <li>• Mobilitätsmanagement und Mobilitätsberatung</li> <li>• Übertragung Mobilitätskonzept Lincoln-Siedlung auch auf Bestandsquartiere</li> </ul>	<p><b>Zielebene Quartier</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Integrierte Siedlung- und Verkehrsentwicklung umsetzen</li> <li>• ÖPNV-Netze in neue Quartiere ausdehnen</li> <li>• Lokale Mobilitätspunkte entwickeln und stärken</li> <li>• Mobilitätsmanagement ausbauen</li> <li>• Mehr Flächengerechtigkeit realisieren</li> <li>• Umweltverbund beim Umbau von Verkehrsräumen stärken</li> <li>• Sicherheit und Attraktivität für den Fußverkehr erhöhen</li> <li>• Parken im öffentlichen Raum neu denken</li> <li>• Radoffensive fortsetzen</li> <li>• Radverkehrsnetz konsequent erweitern</li> <li>• Radinfrastruktur im Quartier stärken</li> <li>• Fußverkehr als Basis der Nahmobilität in den Quartieren stärken</li> <li>• Sicherer und barrierefreien Straßenraum schaffen</li> </ul>

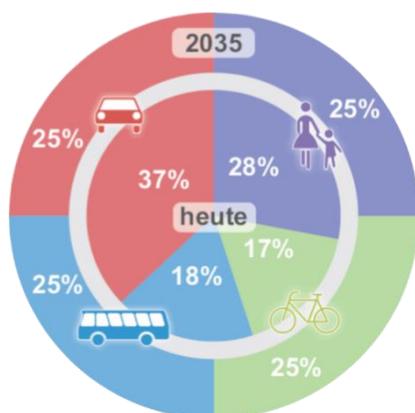


Abbildung 24: Prognose Modal Split des Masterplan Mobilität 2030+ (Quelle: Wissenschaftsstadt Darmstadt 2020)

Der Masterplan wurde unter einer breiten Beteiligung der Bürgerschaft erarbeitet, die in vier großen Beteiligungsveranstaltungen ihre Sichtweisen und Anforderungen einbringen konnten und davon rege Gebrauch gemacht haben. Die positiven Erfahrungen mit diesem Beteiligungsprozess waren u.a. ausschlaggebend für die Konzipierung des Beitrags des *Reallabors Darmstadt* im vorliegenden Forschungsprojekt.

Für das Projekt *QM II* wurden aus beiden Planwerken als „Messlatte“ für die Ermittlung von Wirkungspotenzialen die Folgenden Ziele herausgefiltert:

*Tabelle 10: Ziele als Grundlage der Wirkungsanalyse (Quelle: StetePlanung)*

#### Abgeleitete Ziele für QuartierMobil II

- Veränderung des Modal Split / Reduzierung der Kfz-Nutzung
- Gerechte Verteilung der Verkehrsflächen im Straßenraum / Stärkung Umweltverbund
- Schaffung von vielfältigen und attraktiven Alternativen zum Kfz als Verkehrsmittel
- Lokale Mobilitätspunkte entwickeln und stärken
- Sicherheit und Attraktivität für den Fuß- und Radverkehr erhöhen
- Parken im öffentlichen Raum neu denken
- Radverkehrsnetz konsequent erweitern
- Radinfrastruktur im Quartier stärken

### 6.3 Bewertung der Workshopergebnisse vor dem Hintergrund der Ziele

Die in den Workshop identifizierten Maßnahmen können weitestgehend mit den für das Projekt identifizierten Zielen der Wissenschaftsstadt Darmstadt in Einklang gebracht werden.

In allen Quartieren ...

- ... wird ein hoher Bedarf an multimodalen Angeboten gesehen.  
(Ziel → *Schaffung von vielfältigen und attraktiven Alternativen, Lokale Mobilitätspunkte entwickeln*)
- ... gibt es Konflikte mit parkenden Autos auf Gehwegen, d.h. die Flächen sind nicht gerecht verteilt.  
(Ziel → *Parken im öffentlichen Raum neu denken, Gerechte Verteilung der Verkehrsflächen im Straßenraum*)
- ... werden eingeschränkte Sichtverhältnisse (meist durch parkende Fahrzeuge) und fehlende Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr thematisiert.  
(Ziel → *Stärkung Nahmobilität und Umweltverbund*)
- ... werden die Kfz-Geschwindigkeiten als zu hoch wahrgenommen.  
(Ziel → *Erhöhung der Sicherheit und Attraktivität für den Fuß- und Radverkehr*)
- ... wird ein Mangel an Fahrradabstellanlagen moniert.  
(Ziel → *Radinfrastruktur im Quartier stärken*)

Die Ergebnisse sind Grundlage für die zu entwickelnde Handlungsstrategie. In allen vier Quartieren sind Maßnahmen zur Behebung der quartiersübergreifend erkannten Mängel

bzw. zur Erreichung der Ziele relevant. Ob eine Priorisierung von Maßnahmen zur Zielerreichung vorgenommen wird, ist zu diskutieren. Weder im *Klimaschutzplan 2035* noch im *Masterplan 2023+* gibt es eine solche Priorisierung. Wichtig erscheinen daher vorrangig die Entwicklung eines „Umsetzungsfahrplans“ und die Abstimmung von Kriterien zur Einordnung der Wichtigkeit der Maßnahmen.

Über die Betrachtung der Gemeinsamkeiten aller Quartiere hinaus wurden im nächsten Schritt die Spezifika der vier Quartiere untersucht und mit den Kennwerten (siehe Kapitel 3) in Zusammenhang gebracht. Daraus wurden jeweils Schwerpunkte für Maßnahmen abgeleitet. Die Ergebnisse sind in den folgenden Übersichten zusammengestellt (siehe Abbildung 25 bis Abbildung 28).

Bessungen Nord	Quartierstyp I
<p>Das Quartier ist als Wohnquartier einzuordnen, in dem allerdings auch kleinere Geschäfte und Dienstleistungen sowie Gastronomie angesiedelt sind, insbesondere entlang der Bessunger Straße und am Quartiersplatz „Bessunger Leuchtturm“. Ein größeres Areal in der Quartiersmitte wird von der Mornewegschule eingenommen. Die Dichte liegt mit 57 WE / ha im oberen Bereich unter den vier Quartieren.</p>	
<p>Als einzigem Quartier mit Parkraumbewirtschaftung wurden deren Wirkungen kontrovers diskutiert. Weiterhin wurden Gehwegparken / regelwidriges Parken thematisiert, insbesondere im Umfeld der Mornewegschule.</p>	
<p>Explizit wurden unübersichtliche Vorfahrtsregelungen bemängelt (Bsp. Wilhelminenstr.).</p>	
<p>In Bessungen wurde als einzigem Quartier der Bedarf an Paketstationen und Ladezonen formuliert. Auch der Bedarf nach einer Steigerung der Aufenthaltssituation im öffentlichen Raum wurde genannt.</p>	
<p>Mehr Carsharing-Angebote wurden gewünscht, demgegenüber scheint der Bike- und Lastenradsharing-Bedarf nicht ausgeprägt bzw. die vorhandenen Angebote ausreichend.</p>	
<p>Im Zuge wichtiger Fußverkehrsverbindungen (z.B. in den Prinz-Emils-Garten bzw. im Zuge von Schulrouten) wurden bessere Querungsmöglichkeiten gefordert.</p>	
<p><b>Schwerpunkte für Maßnahmen</b>  <i>Ausbau der multimodalen Angebote mit ergänzender Infrastruktur (Carsharing, Paketstation und Ladeinfrastruktur), ggfs. räumlich in Mobilitätspunkten gebündelt.                  Des Weiteren regelmäßige Kontrolle von regelwidrigem Parken</i></p>	

Abbildung 25: Übersicht Ergebnisse Bessungen Nord (Quelle: StetePlanung)

Johannesviertel	Quartierstyp II
<p>Das Quartier gehört zu den Darmstädter Gründerzeitquartieren mit vorwiegender Blockrandbebauung und wenig Parkmöglichkeiten auf Privatgrund. Die Dichte ist mit über 70 WE/ha überbauter Fläche am höchsten in allen Quartieren. Parkieranlagen in Form von Quartiersgaragen oder Tiefgaragen fehlen weitestgehend. Geparkt wird in der Regel beidseits der Fahrbahn unter Mitbenutzung der Gehwege.</p>	
<p>Das Quartier stand zum Zeitpunkt des Workshops vor der Einführung der Parkraumbewirtschaftung (PRB). Diesbezüglich war ein großes Interesse erkennbar, es wurden viele Fragen gestellt, Informationen erwünscht und Inputs gegeben (z.B. Kurzzeitparken für Gewerbetreibende).</p>	
<p>Der Parkdruck wurde als hoch und die damit verbundenen Einschränkungen (z.B. Sichtfelder) als eklatant benannt.</p>	
<p>Hol- und Bringverkehre an Schulen wurden nur im Johannesviertel als problematisch wahrgenommen, was angesichts der vielen Schulen am südlichen Quartiersrand – und nicht nur wegen der Grundschule im Quartier (Goetheschule) – nachvollziehbar ist.</p>	
<p>Trotz seiner zentralen Lage und dem damit verbundenen guten ÖPNV-Angebot wird der ÖPNV nicht nur positiv wahrgenommen, sondern auch Kritik geübt (Netz, Tarif, Vermarktung HeinerLiner).</p>	
<p>Probleme im / mit dem Radverkehr werden im Johannesviertel am umfassendsten thematisiert (Geschwindigkeiten, Infrastruktur, Signalsteuerung). Des Weiteren die Fußverkehrssicherheit (fehlende durchgehende Gehwege, Konfliktpunkte an Kreuzungen) angesprochen.</p>	
<p><b>Schwerpunkte für Maßnahmen</b>  <i>Verbesserung der Rahmenbedingungen für Nahmobilität (Rad- und Fußverkehr), gepaart mit Maßnahmen zur Eindämmung / verträglichen Abwicklung von Hol- und Bringverkehren, insbesondere an der Grundschule im Quartier</i></p>	

Abbildung 26: Übersicht Ergebnisse Johannesviertel (Quelle: StetePlanung)

## Postsiedlung

Die Postsiedlung ist als Wohngebiet einzustufen, mit einer klaren Trennung der städtebaulichen Strukturen in Form von Bereichen mit Mehrfamilienhäusern einerseits und Bereichen mit Ein- / Zweifamilienhausbebauung andererseits. Die Mehrfamilienhäuser verfügen über eigene Parkieranlagen / TG, die EFH über Stellplätze auf eigenem Grundstück. Parken im Straßenraum ist weitgehend geordnet und ausgewiesen.

In der Postsiedlung als einzigem Quartier wurde das Thema Barrierefreiheit aufgegriffen und diskutiert bzw. Mängel benannt.

Auch Aufenthaltsqualität war ein wichtiges Thema. Insbesondere für den neuen Nachbarschaftsplatz (Eingang Moltkestraße) wurden entsprechende Gestaltungs- und Schutzmaßnahmen gefordert (Poller als Schutz vor fließendem + ruhendem Kfz-Verkehr).

Es wurde weder Parkdruck identifiziert noch die Einführung von Parkraumbewirtschaftung gefordert. Probleme im ruhenden Kfz-Verkehr (Ausnahme Gehwegparken) scheinen nicht vorrangig, nur für Dienstleistungen / Praxen sollen mehr Parkplätze angeboten werden.

In der Postsiedlung wurden insbesondere die nicht-angepassten Kfz-Geschwindigkeiten und die damit verbundenen Konflikte mit dem Fußverkehr hervorgehoben.

Nur in diesem Quartier wurde die Bedeutung von attraktiven Fuß- und Radverbindungen in Nachbarquartiere (am Beispiel eines Stegs über die Barriere Bahn in Höhe Südbahnhof) angesprochen.

### **Schwerpunkte für Maßnahmen**

*Die konsequente Prüfung / Umsetzung einer umfassenden Barrierefreiheit in Kombination mit einer Unterbindung von praktizierten Gehwegparken, ggfs. mit PRB*

## Quartierstyp III



Abbildung 27: Übersicht Ergebnisse Postsiedlung (Quelle: StetePlanung)

Eberstadt	Quartierstyp IV
<p>Das Quartier in Eberstadt grenzt direkt an das Stadtteilzentrum bzw. ist im Osten selbst Teil davon. Die bauliche Struktur ist geprägt von Zweifamilienhäusern, durchsetzt mit Mehrfamilienhäusern. Die Dichte ist mit 20,7 EW/ha am geringsten unter den Quartieren. Zwar überwiegt insgesamt die Wohnnutzung, in vielen Erdgeschossen, insbesondere entlang der Heidelberger Landstraße, finden sich jedoch Geschäfte und Dienstleistungen unterschiedlichster Art (Dienstleistungen, Gastronomie, Kleine Läden). Stellplatzangebote auf Privatgrund sind vorhanden. Parken im öffentlichen Straßenraum erfolgt i.d.R. beidseits und – unregelmäßig – unter Mitbenutzung der Gehwege. Entlang der Heidelberger Straße (Geschäftsstraße) ist Parken explizit ausgewiesen und teilweise bewirtschaftet.</p> <p>Als außenliegender Stadtteil weist Eberstadt die höchste Fahrzeugdichte / Haushalt auf. Die Fahrzeuge werden offensichtlich auch für Wege innerhalb des Stadtteils genutzt. Im Quartier wird ein hoher Parkdruck bemängelt und die Einführung von Parkraumbewirtschaftung gewünscht. Hierfür liegen seitens der Stadt keine Planungen vor.</p> <p>Gleichzeitig werden nur in Eberstadt zu geringe Gehwegbreiten thematisiert, was weitgehend der Struktur geschuldet ist, aber angesichts der Bedeutung als Ortsteilmittelpunkt mit ihren vielen Zielen problematisch bzw. sicherheitsrelevant ist.</p> <p>Die Einrichtung von Mobility-Hubs / Mobilitätsstationen sowie B+R-Anlagen werden nur hier explizit angesprochen bzw. gewünscht. Das Sharing-Angebot wird in diesem Stadtteil noch nicht als ausreichend wahrgenommen.</p> <p>In Eberstadt werden insbesondere Konflikte zwischen dem Fuß- und dem Radverkehr, der oft unregelmäßig auf Gehwegen unterwegs ist, wahrgenommen. Zudem wurde eine unübersichtliche Führung des Radverkehrs bemängelt.</p>	
<p><b>Schwerpunkte für Maßnahmen</b>  <i>Neuordnung des ruhenden Kfz-Verkehrs in Verbindung mit einer (vorgezogenen) Parkraumbewirtschaftung. Des Weiteren die Konzentration von Sharing-Angeboten in Mobilitätsstationen unterschiedlicher Größe und Ausstattung</i></p>	

Abbildung 28: Übersicht Ergebnisse Eberstadt (Quelle: StetePlanung)

## 6.4 Wirkungspotenziale

Im nächsten Schritt wurden die Erkenntnisse aus der Gegenüberstellung der Ergebnisse der vier Quartiersworkshops mit der Überlagerung der von der Wissenschaftsstadt Darmstadt formulierten Ziele im Bereich Mobilität zusammengefasst und in konkrete Maßnahmen überführt. Grundlage waren die für die einzelnen Quartiere erstellten Kataloge und Steckbriefe mit ihren Problembeschreibungen und Anregungen (siehe Kapitel 4). Für die Wirkungspotenziale wurde die Quartiersebene verlassen und die abgeleiteten Maßnahmen auf der Ebene „Gesamtstadt“ betrachtet. Die Maßnahmen wurden geclustert und auch hier den drei Handlungsfeldern „Kfz-Verkehr (ruhend + fließend)“, „Multimodalität“ und „Nahmobilität“ zugeordnet. Trotz der Erweiterung des Themenspektrums über die Forschungsschwerpunkte „Parken“ und „Multimodalität“ hinaus wurde darauf geachtet, dass diese im Fokus bleiben. Dargestellt sind diese in Tabelle 11.

Tabelle 11: Handlungsfelder und Maßnahmen (Quelle: StetePlanung)

Handlungsfeld	Maßnahmen
<b>Kfz-Verkehr (ruhend fließend)</b> +	• Geschwindigkeiten senken
	• Parken systematisch (räumlich) regeln
	• Ausreichende Fahrbahnbreite anbieten (z.B. Einbahnstraßensystem, Parken reduzieren)
	• Flächen für Quartiersgaragen sichern, um Parkdruck zu vermindern.
	• Parkraum bewirtschaften (Mit Regelungen für Liefer- und Ladeverkehr)
	• Sichtverhältnisse an Kreuzungen + Einmündungen verbessern
	• Hol- und Bringverkehr vor Grundschulen systematisch regeln
<b>Multimodalität</b>	• Sharing-Angebote (Car-/ Bike- und Lastenrad) flächendeckend bereitstellen
	• Mobilitätsstationen zur Bündelung ausweisen
	• Tretroller nur auf ausgewiesenen Flächen abstellen / oder Verbotszonen
	• ÖPNV-Angebot besser auf Bedarfe abstimmen (z.B. Takt, Tagesrandzeiten, Übergänge, Umsteigezeiten)
<b>Nahmobilität</b>	• Flächen im Straßenraum zugunsten Nahmobilität (Fußverkehr) verteilen
	• Querungsangebote in ausreichender Größe verdichten
	• Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum aufstocken
	• Signalisierung besser auf Fuß- + Radverkehr abstimmen
	• Radwege auf Hauptachsen (baulich + verkehrsrechtlich) verdeutlichen
	• Aufenthaltsflächen mit Angeboten (z.B. Bänke, Begrünung) aufwerten
	• Durchgehende Barrierefreiheit durch bauliche Maßnahmen (z.B. Leitsystem und Bordsteinabsenkungen) herstellen

Die Ermittlung der Potenziale der Maßnahmen konnte nur qualitativ erfolgen, da aufgrund der beschriebenen Herausforderungen im Bearbeitungsprozess (siehe Kapitel 2) keine quantitativen Kennwerte ermittelt werden konnten. Beim angepassten Verfahren wurde qualitativ eingeschätzt, welchen Beitrag eine Maßnahme zur Erreichung der für das Projekt *QuartierMobil II* identifizierten relevanten Ziele der Wissenschaftsstadt Darmstadt im Bereich Mobilität hat.

Unterschieden wurde hierbei zwischen einem „nachvollziehbaren Beitrag“ (+), einem „sichtbaren Beitrag“ (++) und einem „beachtlichen Beitrag“ (+++) (siehe Tabelle 12). Wenn eine Maßnahme einen vernachlässigbaren bzw. nicht relevanten Beitrag zur Zielerreichung hat, dann wurde das Feld frei gelassen.

*Tabelle 12: Legende zur Bewertungsmatrix der Wirkungspotenziale (Quelle: StetePlanung)*

Positiver Beitrag	Beitrag zur Zielerreichung
	vernachlässigbarer Beitrag / nicht relevant
+	nachvollziehbarer Beitrag
++	sichtbarer Beitrag
+++	beachtlicher Beitrag

Ergebnis war eine Übersicht, in welcher Ausprägung die im Bearbeitungsprozess identifizierten Maßnahmen einen Beitrag leisten, die Ziele der Stadt zu erreichen. Damit wurde eine Gewichtung vorgenommen, aus der sog. „Schlüsselmaßnahmen“, d.h. solche mit besonders hoher Wirkung, abgeleitet wurden. Die Schlüsselmaßnahmen sind also Maßnahmen, welche in der Bewertungsmatrix (siehe Tabelle 13) die meisten „Pluspunkte“ (positive Wirkung) gesammelt haben.

Die Ergebnisse der Potenzialanalyse wurden der großen Steuerungsgruppe vorgestellt und diskutiert. Den Ergebnissen wurde vollumfänglich zugestimmt. Im Nachgang hatten die teilnehmenden Vertreter\*innen die Möglichkeit, ggfs. Gewichtungen anders zu setzen, wovon nur in einem Fall Gebrauch gemacht wurde. Tabelle 13 enthält das abgestimmte Ergebnis der Wirkungsanalyse.

Tabelle 13: Ergebnis Wirkungspotenziale (Quelle: StetePlanung)

Maßnahmen	Ziele								
	Veränderung des Modal Split / Reduzierung der Kfz-Nutzung	Gerechte Verteilung der Verkehrsflächen im Straßenraum / Stärkung Umweltverbund	Schaffung von vielfältigen und attraktiven Alternativen zum Kfz als Verkehrsmittel	Lokale Mobilitätspunkte entwickeln und stärken	Sicherheit und Attraktivität für den Fuß- und Radverkehr erhöhen	Parken im öffentlichen Raum neu denken	Radverkehrsnetz konsequent erweitern	Radinfrastruktur im Quartier stärken	
<b>Kfz-Verkehr (ruhend + fließend)</b>	Geschwindigkeiten senken	++	+			+++		++	
	Parken systematisch (räumlich) regeln	++	+++			+	+++	+	
	Ausreichende Fahrbahnbreite anbieten (z.B. Einbahnstraßensystem, Parken reduzieren)		+				++	+	
	Flächen für Quartiersgaragen sichern, um Parkdruck zu vermindern	+	++		++	+	++		
	Parkraum bewirtschaften (Mit Regelungen für Liefer- und Ladeverkehr)	++	+++				+++		
	Sichtverhältnisse an Kreuzungen + Einmündungen verbessern		++			+++	+	++	
	Hol- und Bringverkehr vor Grundschulen systematisch regeln	++	+			++	+	+	
<b>Multimodalität</b>	Sharing-Angebote (Car-/ Bike- und Lastrad) flächendeckend bereitstellen	+++	++	+++	++		++	+	
	Mobilitätsstationen zur Bündelung ausweisen	++	+	++	+++		++	+	
	Tretroller nur auf ausgewiesenen Flächen abstellen / oder Verbotszonen		+	+	++	++	+		
ÖPNV-Angebot besser auf Bedarfe abstimmen (z.B. Takt, Tagesrandzeiten, Übergänge, Umstiegszeiten)	++		+++	+					
<b>Nahmobilität</b>	Flächen im Straßenraum zugunsten Nahmobilität (Fußverkehr) verteilen	++	+++	++		+++	+		
	Querungsangebote in ausreichender Größe verdichten	+	++			+++			
	Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum aufstocken	++	++	+	+	+	+	+++	
	Signalisierung besser auf Fuß- + Radverkehr abstimmen	+				++	++	+	
	Radwege auf Hauptachsen (baulich + verkehrlich) verdeutlichen	+	++	+		+++	++	++	
	Aufenthaltsflächen mit Angeboten (z.B. Bänke, Grünstrukturen) ausweisen		++		+	+	+		
	Durchgehende Bamierefreiheit durch bauliche Maßnahmen (z.B. Leitsystem und Bordsteinabsenkungen) herstellen	+	+	+		+++			

Mit dieser Methode konnten insgesamt sieben Schlüsselmaßnahmen identifiziert werden, die das höchste Potenzial zur Erreichung der Ziele abbilden:

- Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Straßenraum,
- Parken systematisch (räumlich) regeln,
- Sharing-Angebote (Car- /Bike- und Lastenrad) flächendeckend bereitstellen,
- Flächen zugunsten Nahmobilität (Fußverkehr) verteilen,
- Radwege auf Hauptachsen (baulich + verkehrlich) verdeutlichen,
- Mobilitätsstationen zur Bündelung ausweisen sowie
- Sichtverhältnisse an Kreuzungen und Einmündungen verbessern.

Ein Schwerpunkt des Forschungsprojektes „Persistenz und Dynamik urbaner Mobilität“ lag auf der Betrachtung des ruhenden Kfz-Verkehrs (Strategie zur Zukunft des städtischen Parkens) sowie der Frage, ob und wie durch multimodale Angebote Alternativen zum Kfz-Verkehr geschaffen werden können (alternative Mobilitätsangebote). Mit den Schlüsselmaßnahmen

- „Parken systematisch (räumlich) regeln“
- „Sharing-Angebote flächendeckend bereitstellen“
- „Mobilitätsstationen zur Bündelung ausweisen“

konnten beide Schwerpunkte des Forschungsvorhabens abgedeckt werden. Sie können den Planenden und politisch Verantwortlichen in der Wissenschaftsstadt Darmstadt als zentral bei der Entscheidungsfindung zur Umsetzung von Maßnahmen im Verkehrsbereich präsentiert werden.

## 6.5 Handlungsstrategien

Ziel von *QuartierMobil II* im *Reallabor Darmstadt* war es, Erkenntnisse und Maßnahmen zur Gestaltung des ruhenden Verkehrs sowie alternative Mobilitätsangebote für Bestandsquartiere – unter Einbeziehung der Bürgerschaft – zu gewinnen und daraus strategische Empfehlungen hinsichtlich der Umsetzung bzw. der Transformation hin zu einer nachhaltigen Verkehrsgestaltung in der Wissenschaftsstadt Darmstadt abzuleiten. Die Quartiere wurden dabei in (forschungsrelevante) Quartierstypen eingeteilt und in ihrer gesamten Ausprägung (stadträumliche Struktur, Nutzungsstruktur, verkehrliche Struktur) betrachtet. In den Quartiersworkshops wurden – über die Forschungsthemen „ruhender Kfz-Verkehr und multimodale Angebote“ hinaus – weitere verkehrsrelevante Aspekte thematisiert, um ein umfassendes Bild zu gewinnen. Die Ergebnisse wurden vor dem Hintergrund der Ziele der Wissenschaftsstadt Darmstadt im Bereich Mobilität bewertet.

Als zusammenfassendes Fazit hinsichtlich der Behandlung der Forschungsthemen kann zunächst folgendes festgehalten werden:

- Die Beteiligungsveranstaltungen haben wichtige Hinweise zu Defiziten im ruhenden und fließenden Kfz-Verkehr, bei der Multimodalität und bei der Nahmobilität / Fuß- und Radverkehr / Schulwegesicherheit geliefert, aus denen Maßnahmen abgeleitet werden können, wie die Ziele der Wissenschaftsstadt Darmstadt im Bereich Verkehr / Mobilität zu erreichen sind.
- Die Beteiligungsveranstaltungen haben dazu beigetragen, dass das emotional hoch aufgeladene Thema „Parkraumbewirtschaftung“ erheblich versachlicht werden konnte.
- Die Ergebnisse können allerdings nicht als repräsentativ für die identifizierten Quartierstypen gelten, da die Beteiligung an den Veranstaltungen nicht gezielt gesteuert werden konnte und die Teilnehmenden sich eher zufällig und in unterschiedlicher Anzahl und Zusammensetzung mit ihrer individuellen Sichtweise eingebracht haben.
- Nichtsdestotrotz können aus der Überlagerung der Kennwerte der Quartiere mit den Ergebnissen der Quartiersworkshops Handlungsempfehlungen zur Umsetzung geeigneter Maßnahmen abgeleitet werden.
- Es hat sich gezeigt, dass kontinuierliche Kommunikations- und Öffentlichkeitsarbeit wichtig sind und einen Beitrag zur Bewusstseinsbildung und Sensibilisierung sowie zur Akzeptanz leisten können.

Die aus den gewonnenen Erkenntnissen abgeleiteten Handlungsstrategien und -empfehlungen beziehen sich auf die allgemeine strategische Ebene sowie auf die Maßnahmenebene im Hinblick auf deren Umsetzung.

### 6.5.1 *Allgemeine Handlungsempfehlungen*

#### **Gesamtkontext bei verkehrlichen Maßnahmen berücksichtigen**

Auch wenn in den Quartieren insgesamt der Fokus auf verkehrlichen Fragen und Maßnahmen zur Neugestaltung des ruhenden Verkehrs und alternativen Mobilitätsangeboten lag, ist es wichtig, individuelle Gegebenheiten und Ausprägungen vor Ort zu berücksichtigen, wie beispielsweise die Bevölkerungs- und städtebauliche Dichte, die vorhandenen Nutzungsstrukturen wie Gewerbe, Einzelhandel, Dienstleistungen sowie soziale Einrichtungen, die sozio-ökonomischen Verhältnisse der Bewohnerschaft und Faktoren wie den Motorisierungsgrad der Haushalte.

#### **Augenmerk auf Bereiche mit hoher Nutzungsvielfalt legen**

Probleme und Konkurrenzen im ruhenden Verkehr treten vor allem in Quartieren mit hoher bevölkerungs- und städtebaulicher Dichte auf, in denen viele unterschiedliche Nutzungen aufeinandertreffen. In diesen Bereichen sollte deshalb bei der Regelung des ruhenden Verkehrs und der Schaffung mit alternativer Mobilitätsangebote ein Augenmerk auf die Bedürfnisse der ansässigen Gewerbetreibenden/ Dienstleistenden im Einklang mit der (benachbarten) Bewohnerschaft gelegt werden. Eine hohe Wirksamkeit können hierbei die Einrichtung von gekennzeichneten Lade- und Lieferzonen sowie die Ausweisung von entsprechend zugeschnittenen Parkraumbewirtschaftungszonen entfalten. Auch sollten der Umweltverbund bzw. alternative Mobilitätsangebote zum Auto zur Erreichung der Ziele im nutzungsgemischtem Quartier gestärkt werden.

#### **Positive Effekte der Parkraumbewirtschaftung bewerben**

Alternative Mobilitätsangebote zum Auto sollten jedoch auch in weniger nutzungsgemischtem, weniger hochverdichteten Quartieren gestärkt werden. Vor allem in den noch nicht monetär bewirtschafteten Gebieten bestehen oftmals große Bedenken, wenn die Parkraumbewirtschaftung kurz bevorsteht und das eigene Auto nicht mehr gänzlich kostenlos (wohnungsnah) abgestellt werden kann. Der Befürchtung, somit in der individuellen Mobilität eingeschränkt zu werden, sollte mit dem Angebot und der Bewerbung alternativer Mobilitätsformen entgegengewirkt werden. Hierbei lassen sich auch die positiven Effekte durch die Neuordnung des Parkens nutzen, bspw. die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Minderung des Parkdrucks oder freiwerdende Flächen für Radabstellanlagen oder Sharing-Angebote. Diese positiven Effekte sollten auch durch frühzeitige und gezielte Kommunikation beworben werden, da die öffentliche Debatte zur Parkraumbewirtschaftung und Neuordnung des Parkens weiterhin unter dem Aspekt „Stellplatzverlust“ geführt wird.

### ***Erhöhung der Verkehrssicherheit und Chancen für die Nahmobilität***

Die Anpassung der Parkordnung ist meist nicht nur unumgänglich für die Erhöhung der Verkehrssicherheit, sondern birgt auch die Chance, die Aufteilung des Straßenraums zugunsten der Nahmobilität und besonders schutzbedürftiger Personen (Kinder, Mobilitätseingeschränkte) neu zu gestalten. Durch das Unterbinden von Gehwegparken oder illegalem Parken, wird die Einsehbarkeit an Einmündungen oder Übergängen erhöht und freigebliebene Flächen stehen für den Ausbau von sicheren und barrierefreien Geh- und Radwegen zur Verfügung. Zudem kann der öffentliche Raum mit Fahrradabstellanlagen, Sitzgelegenheiten oder Begrünung neu gestaltet werden, was wiederum die Aufenthaltsqualität erhöht und dem Quartier insgesamt zu Gute kommt. Auch wird durch eine Neuordnung des Parkens sichergestellt, dass Rettungs- und Entsorgungsfahrzeuge ihre wichtigen Funktionen ausführen können, ohne durch den ruhenden Verkehr behindert zu werden.

### ***Parkraumbewirtschaftung ist kein Selbstläufer und braucht Kontrolle***

In allen Quartieren, in denen das Parken zeitlich oder monetär geregelt ist, wurde seitens der Bewohnerschaft beklagt, dass die Regeln nicht eingehalten werden. Um die Akzeptanz und die Wirksamkeit von Parkraumbewirtschaftung zu erhöhen, müssen regelmäßige Kontrollen durchgeführt und Verstöße geahndet werden. Nur so können auch die positiven Effekte der Bewirtschaftung ihre Wirkung entfalten und die Parksituation in den Quartieren nachhaltig verändert werden.

### ***Sensible Einrichtungen erfordern besondere Maßnahmen in Bezug auf die Verkehrssicherheit***

Zudem ist in allen Veranstaltungen deutlich geworden, dass der zunehmende Hol- und Bringverkehr an Schulen ein viel diskutiertes Thema ist. Zum einen wurden mehr Haltemöglichkeiten für die Eltern gefordert; zum anderen die Problematik benannt, dass der zunehmende Kfz-Verkehr vor Bildungseinrichtungen mit vor allem kleinen Kindern eine Gefährdung für diese darstellt. Eine Einzelfallprüfung und Verbesserung der verkehrlichen Gegebenheiten vor den betroffenen Bildungseinrichtungen sollte im Zuge der Aufstellung von Schulwegplänen erfolgen. Zudem ist die Ansprache und Aufklärung der Eltern an den Schulen/Kitas durch gezielte Öffentlichkeitsarbeit unerlässlich, um dieses zunehmende Phänomen zu regulieren und alternative, kollektive Mobilitätsangebote für Schulwege zu bewerben.

### 6.5.2 Handlungsempfehlungen zur Maßnahmenumsetzung

Grundvoraussetzung für eine gezielte Maßnahmenumsetzung ist die Erarbeitung eines tragbaren Umsetzungskonzepts. Er sollte die wesentlichen Kenngrößen der Maßnahmen enthalten und es ermöglichen, Priorisierungen vorzunehmen, Synergieeffekte zu erkennen und Zeithorizonte abzuschätzen. Hierfür geeignet ist ein Tool, wie bspw. eine dynamische Excel-Tabelle oder Datenbank, welche die Überwachung des Umsetzungsstands ermöglichen. In regelmäßigen Abständen können neue Erkenntnisse oder weitere Informationen eingetragen und ggfs. nachjustiert werden, falls dies erforderlich ist.

Wesentliche Kenngrößen sind Kosten, Zuständigkeiten, Art der Maßnahmen (baulich, verkehrsrechtlich, organisatorisch, etc.), Wirkungskraft, Fördermöglichkeiten und Wechselwirkungen. Zum Beispiel sollten bauliche Maßnahmen im Zuge von anstehenden Sanierungsmaßnahmen frühzeitig miteinander in Einklang gebracht und in einem Zug umgesetzt werden.

Bei der Einstufung von Maßnahmen kann folgende Unterscheidung vorgenommen werden:

- Maßnahmen, die relativ kurzfristig als reines Verwaltungshandeln umgesetzt werden können, z.B. Aufstellen von Halteverbotsschildern,
- Maßnahmen, die kontinuierlich umgesetzt werden und für die beispielsweise ein fester Betrag im jährlichen Haushalt eingestellt wird,
- Maßnahmen, die mit hoher Dringlichkeit anzugehen sind und die ggfs. über mehrere Jahre verteilt umgesetzt werden,
- Maßnahmen, für die bereits politische Beschlüsse vorliegen, die aber ggfs. auch zu einem späteren Zeitpunkt angegangen werden können,
- Maßnahmen, die nur in Abstimmung bzw. in der Verantwortung sonstiger Beteiligter umzusetzen sind, z. B. Hessen Mobil, HEAG mobilo als ÖPNV-Aufgabenträger, etc.

Hinsichtlich der Prioritätenbildung für die Maßnahmenumsetzung ist folgendes denkbar:

- Maßnahmen mit Symbolwirkung,
- Maßnahmen mit besonders hohen Effekten,
- Maßnahmen mit sehr geringem Aufwand,
- Maßnahmen, für die Zuschüsse durch Fördermittel zu erwarten sind.

Im Falle von Darmstadt scheint es geboten, die identifizierten Schlüsselmaßnahmen auf die räumliche Ebene herunterzubrechen, zu verorten und zunächst in den Fokus zu stellen und die Übersicht dann systematisch mit weiteren Maßnahmen zu ergänzen.

Des Weiteren wird empfohlen, die große Steuerungsgruppe regelmäßig einzuberufen, um seitens der Verwaltung über den Stand der Umsetzung der einzelnen Maßnahmen zu informieren, den Fortgang zu diskutieren und ggfs. Empfehlungen auszusprechen. Dies bietet der Stadt auch die Möglichkeit, die Beweggründe für oder gegen die Umsetzung von Maßnahmen darzulegen und damit Transparenz und Nachvollziehbarkeit zu sichern. Auch die in der Steuerungsgruppe deutlich gewordene Bereitschaft von Akteuren zur Kooperation

sollte aufgegriffen und gezielt – entsprechend der jeweiligen Fragestellung – eingesetzt werden.

## 7 Anhang

---

### VERZEICHNIS DER ANLAGEN

- Anlage 1: Bestandsanalyse: Lupen Potenzialquartiere  
Anlage 2: Steckbriefe der acht Potenzialquartiere