

Projekt „Wohnen leitet Mobilität“

Rückschau des
3. Dialogforums Berlin-Brandenburg
14.11.2018

 **wohnen
leitet
mobilität**

3. Dialogforum Berlin-Brandenburg „Mobilitätsstationen im Wohnquartier“ am 14.11.2018 im Rathaus Lichtenberg

Mobilitätsstationen verknüpfen die verschiedenen Verkehrsangebote im Straßenraum. Als sichtbare Schnittstellen des Umweltverbundes leisten sie einen wertvollen Beitrag, um multimodales Mobilitätsverhalten zu fördern – gerade, wenn eine gute Einbettung ins Wohnumfeld sichergestellt ist.

Das dritte Dialogforum in Berlin-Brandenburg am 14.11.2018 legte den Fokus auf Mobilitätsstationen im Wohnquartier. Insgesamt fünf Inputs beleuchteten das Thema aus vielfältigen Blickwinkeln. Im Anschluss an die Präsentationen lud eine Vernetzungs- und Kontaktbörse mit unterschiedlichen Mobilitätsdienstleistern zum Austausch und dem Anstoßen von konkreten Kooperationen ein.

Das große Interesse an dem Thema Mobilitätsstationen spiegelte sich auch in der Anzahl der Anmeldungen wider: Mit knapp 90 Teilnehmerinnen und Teilnehmern war es das bislang erfolgreichste Dialogforum. Vertreterinnen und Vertreter der Wohnungsbranche und den Kommunen sowie Mobilitätsdienstleister und Verbände nutzten die Gelegenheit zur Vernetzung und zum Wissenstransfer. Der VCD hatte mit Unterstützung seines Projektpartners Berlin-Lichtenberg erneut ins Rathaus Lichtenberg geladen.

Nach einer Begrüßung von VCD-Projektleiter René Waßmer unterstrich die bezirkliche Klimaschutzbeauftragte für Berlin-Lichtenberg, Kirsten Schindler, dass das Projekt „Wohnen leitet Mobilität“ die Umsetzung von Projekten im Bezirk inhaltlich bereichert hat. Dazu gehört beispielsweise die Einführung eines kostenfreien Lastenfahrradverleihs in wohnortnahen kommunalen Einrichtungen. Das Schwerpunktthema des 3. Dialogforums wurde maßgeblich durch die Planung und Standortsuche von Mobilitätsstationen in Lichtenberg geprägt. Die Ergebnisse aus den Dialogforen werden zudem kontinuierlich in die anderen Berliner Bezirke sowie die verschiedenen Senatsverwaltungen gespiegelt.

Inputs

Multimodal unterwegs – Mobilitätsstationen als Schnittstellen im Umweltverbund

Referent: Philipp Kosok, Referent für Verkehrspolitik/ÖPNV, VCD e.V.

Ein hochwertiges Bus- und Bahnangebot oder gute Radwege erreichen bereits viele Bürgerinnen und Bürger, doch längst noch nicht alle Personengruppen. Jedes Verkehrsmittel hat seine spezifischen Vorteile, ist allein aber oft nicht in der Lage, alle Mobilitätsbedürfnisse zu befriedigen. Intelligent verknüpft spielen die einzelnen Verkehrsmittel aber ihre ganze Stärke aus: Das Ziel muss daher sein, ein überzeugendes, multimodales Gesamtpaket zu schnüren, mit dem sich die Vorteile der verschiedenen Verkehrsmittel einfach nutzen und kombinieren lassen.

Mobilitätsstationen bündeln diese Vorteile an einem Ort: eine alltagstaugliche Mobilitätsstation ist dezentral im Stadtgebiet verteilt und substituiert öffentliche Pkw-Stellplätze. Durch eine gut sichtbare Platzierung an Straßenknoten und ÖPNV-Haltestellen werden attraktive Flächen für Carsharing-Fahrzeuge und Leihfahrräder gewonnen. Mit ausreichend, möglichst überdachten Fahrradbügeln für private Fahrräder werden gerade intermodale Wegeketten erleichtert. Die Stationen sollten deutlich gekennzeichnet sein, etwa durch ein Corporate Design, das alle hier angebotenen Verkehrsmittel einschließt, eine Stele und durch Wegweiser in der nahen Umgebung. Bei der Planung von Neubaugebietern sind entsprechende Flächen von Beginn an mit zu berücksichtigen.

Gute Beispiele für Mobilitätsstationen gibt es bereits in ganz Deutschland, etwa die Münchner Freiheit, der switchh-Punkt am Berliner Tor in Hamburg, die Mobilitätsstationen in Offenbach oder die mobil.punkte in Bremen.

Kreative Wege - Mobilitätsangebote schaffen - Chancen nutzen – Am Beispiel der Bremer Mobil.Punkte und dem Stellplatzortsgesetz

Rebecca Karbaumer, Referentin für Nachhaltige Mobilität, Freie Hansestadt Bremen

Über 60 Prozent aller Wege in Bremen werden mit dem Umweltverbund zurückgelegt. Trotz dieses guten Wertes gibt es immer wieder Verkehrsprobleme in den Quartieren, die nicht zuletzt auf den motorisierten Individualverkehr zurückzuführen sind. 2009 wurde daher der Carsharing-Aktionsplan in Bremen beschlossen, der folgende Handlungsbausteine vorsieht: Carsharing-Stationen im Öffentlichen Straßenraum, Integration in Neubaugebietern, Integration in den Öffentlichen Verkehr, Integration in eigene Fahrzeugflotte sowie Öffentlichkeitsarbeit.

Dabei setzt Bremen einerseits auf zentral gelegene mobil.punkte, die eine Vielzahl an Mobilitätsangeboten, etwa Carsharing, ÖPNV, Radverkehr bündeln. Ergänzt werden sie durch dezentral gelegene mobil.punktchen, kleine Stationen in Wohngebieten. Allen Stationen ist gemeinsam, dass sie sich durch gute Sichtbarkeit, Erreichbarkeit und klare Markierung auszeichnen. Die Angebote überzeugen die Nutzer besonders durch den unkomplizierten Buchungsvorgang, die Nähe zur nächsten Station und die gute Fahrzeugverfügbarkeit.

Das Modell hat sich bewährt und ist auch international schon vielfach ausgezeichnet worden. Eine Studie zu den Auswirkungen des Carsharings in Bremen zeigt die Entlastungen des öffentlichen Straßenraums auf: zum Zeitpunkt der Untersuchung trugen bereits 14.000 Nutzerinnen und Nutzer dazu bei, dass schon mehr als 5.000 private Pkw abgeschafft wurden – ein starkes Argument also, um den öffentlichen Raum umzuwidmen.

Ein weiterer starker Treiber für die Verkehrswende in Bremen ist das Stellplatzortsgesetz: Statt kostenintensive Stellplätze zu bauen, kann eine Ablösesumme bezahlt werden oder in ein Mobilitätsmanagement investiert werden (beispielsweise Anlage einer Carsharing-Station, Mieter- und Jobtickets, Carsharing-Mitgliedschaften). Dadurch wird nicht nur die Integration von nachhaltiger Mobilität in Neubaugebiete erleichtert, sondern es reduzieren sich auch die Baukosten, was einen wichtigen Beitrag zum kostengünstigen Wohnen leistet.

Stationsbasiertes Carsharing in Quartieren – Erfahrungswerte in Entwicklungspartnerschaften mit Unternehmen der Wohnungswirtschaft am Beispiel der einjährigen Kooperation im Märkischen Viertel

Carsten Redlich, Geschäftsleitung, cambio Berlin CarSharing GmbH

Seit 1995 bietet cambio stationsbasiertes Carsharing an und hat heute 107.000 Kundinnen und Kunden in 60 Städten. In Berlin gibt es schon 38 cambio-Stationen im Stadtgebiet, an denen 87 Fahrzeuge zur Verfügung stehen.

Seit vielen Jahren pflegt cambio erfolgreiche Kooperationen mit der Wohnungswirtschaft, Nachbarschaften, Bezirken und dem Senat. Dabei ist wichtig, stationsbasiertes Carsharing nur als einen Baustein des gesamten Mobilitätsangebots im Quartier zu begreifen. Entscheidende Grundlage für die Akzeptanz und dauerhafte Nutzung des stationsbasierten Carsharings ist demnach eine gute Anbindung an den Nahverkehr, ein ansprechendes Radwege-Netz und eine zufriedenstellende Nahversorgung im Quartier.

All diese Voraussetzungen sind im Märkischen Viertel gegeben, wo cambio erfolgreich mit der GESOBAU zusammenarbeitet. Die Entwicklungspartnerschaft ist zunächst als Pilotprojekt für 18 Monate angesetzt, es besteht jedoch der große Wunsch das Angebot auch danach weiterzuführen. Erleichtert wird die Umsetzung im Märkischen Viertel dadurch, dass sich die Fahrzeuge auf privatem Grund befinden. Dabei setzt cambio darauf, verschiedene Buchungswege – auch abseits des Smartphones – anzubieten, um möglichst viele Nutzergruppen zu erreichen.

Um finanziell tragfähig zu sein und eine zufriedenstellende Auslastung zu gewährleisten, ist eine „Mischstruktur“ bei den Kunden optimal: ein Drittel Gewerbetreibende, die die Fahrzeuge auch tagsüber verwenden sowie zwei Drittel Privatkunden, die das Auto vorwiegend abends oder am Wochenende benötigen.

Von der ersten Idee bis zur Umsetzung vergehen in der Regel 12 Monate. Anschließend sollte man noch einmal zwei bis drei Jahre „Anlaufzeit“ für die Angebote einkalkulieren, bis eine entsprechende Nachfrage erreicht ist. In diesem Zeitraum ist eine andauernde und vielfältige Kommunikation mit den Mietern und Kundinnen notwendig. Dafür nutzt cambio unterschiedliche Kommunikationswege, etwa Informationsstände, Teilnahme an Quartiersfesten, Mieterinformation mittels Hauswurf oder die Informations- und Anmeldemöglichkeit am Empfang in der GESOBAU Geschäftsstelle.

Um stationsbasiertes Carsharing in Quartieren erfolgreich umzusetzen, braucht es überzeugte und engagierte Persönlichkeiten aus Politik, Verwaltung und Unternehmen. cambio unterstützt bei der Suche nach den richtigen Standorten, passender Fahrzeugauswahl, Ausgestaltung des Stationsnetzes und der zielgruppengerechten Kundenkommunikation. Wichtig ist auch: die Fahrzeuge müssen dauerhaft und verlässlich verfügbar sein – nur so lässt sich das Vertrauen für die neuen Mobilitätsangebote gewinnen.

Einfacher umsteigen: BVG-Mobilitätshubs vernetzen Busse und Bahnen mit Sharing Mobility

Michael Bartnik, Stabsabteilung Digitalisierung, Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)

Wie wäre es, wenn jederzeit das passende Verkehrsmittel verfügbar wäre, das einem alle Mobilitätswünsche erfüllt? Und die Angebote zudem komfortabel und bequem zugänglich sind? Busse, Bahnen und neue Sharing-Mobilitätsangebote wären an einem Ort gebündelt, die Buchung zu den verschiedenen Angeboten kann mit einer einzigen App abgewickelt werden.

Darauf setzt die BVG mit ihren Mobilitätshubs: Diese ermöglichen intermodale Reiseketten, um Berliner und Besucherinnen auf den ÖPNV zu lenken. Mobilitätshubs erleichtern den Umstieg zwischen den bestehenden ÖPNV-Angeboten und den neuen Mobilitätsangeboten (Carsharing, Leihräder, E-Roller, BerlKönig etc.). Die BVG schafft damit einen „Ordnungsrahmen für neue Mobilität“, indem sie Anbieter zusammenbringt, Angebote strukturiert und aufwertet.

Klar ist aber auch: bei der „Smart Mobility Strategie“ der BVG steht die hohe Qualität der vorhandenen ÖPNV-Angebote nach wie vor im Zentrum. Dabei versteht sich die BVG als neutraler Integrator des Berliner Mobilitätsangebotes.

In den vergangenen Monaten hat die BVG diverse Standorte besichtigt, bewertet und Konzeptideen mit den Bezirken diskutiert. Kriterien für die Standorte-Priorisierung sind neben verkehrlichen Gesichtspunkten (etwa zum bestehenden ÖPNV-Angebot sowie Anforderungen der Neuen Mobilitätsdienstleistungen) auch infrastrukturelle und soziodemografische Aspekte. Bei modularer Bauweise können die verschiedenen Elemente der Mobilitätshubs je nach Fläche und Bedarf individuell kombiniert werden. Um den Anforderungen auch an verschiedenen Standorten gerecht zu werden, soll es je nach Lage eine von drei unterschiedlich dimensionierten Varianten geben, von S bis L.

Dabei sind nicht nur innenstadtnahe Standorte vorgesehen, sondern es sollen explizit auch die Außenbezirke mitgedacht und berücksichtigt werden. Denn immer mehr Wohnungsbaugesellschaften und Projektentwickler fragen dezentrale Mobilitätshubs für ihre Wohn- und Gewerbegebiete an. 2019 sollen daher entsprechende Konzepte für die „Quellmärkte“ ausgearbeitet werden.

Vernetzungs- und Kontaktbörse mit Mobilitätsdienstleistern

Die Vernetzungs- und Kontaktbörse mit den verschiedenen Mobilitätsdienstleistern wurde von Korinna Stephan vom InnoZ mit einem Input eröffnet:

Neue Mobilitätsdienstleistungen – ein Überblick

Korinna Stephan, Koordinatorin Connected Mobility Solutions, InnoZ

Korinna Stephan stellte in ihrem Input die verschiedenen neuen Mobilitätsdienstleistungen und Sharing-Angebote sowie deren Anwendungsbereich vor: vom stationsgebundenem zum Free Floating-Carsharing, Scooter- und Bikesharing bis hin zu Personenbeförderungsangeboten (wie z.B. Clevershuttle, Berlkönig).

Die Siedlungsstruktur hat großen Einfluss auf den Verkehr: In verdichteten, aber entmischten Räumen funktioniert von den Neuen Mobilitätsdienstleistungen nur stationsbasiertes Carsharing, sofern eine gute ÖPNV-Anbindung besteht. Am vielversprechendsten sind die Neuen Mobilitätsdienstleistungen in verdichteten, vermischten Räumen, werden im Ausbau jedoch oft durch Flächenknappheit gebremst.

Die effizientesten Verkehrsmittel der Großstadt sind vor dem Hintergrund des Flächenverbrauchs und der Transportkapazität Fuß, Rad und ÖPNV. Daher ist eine gute Anbindung an den Nahverkehr sicherzustellen, breite Fußwege mit hoher Aufenthaltsqualität sowie gute Rahmenbedingungen für den ruhenden und fließenden Radverkehr zu schaffen. Die Zahl der Parkplätze für motorisierten Individualverkehr sollte (auch in Tiefgaragen) auf ein Minimum reduziert werden.

Wichtig ist also, bereits bei der Entwicklung von Arealen Voraussetzungen für Neue Mobilitätsdienstleistungen zu schaffen, die auch die lokale Aufenthaltsqualität steigern. Dabei können die Neuen Mobilitätsdienstleistungen den ÖPNV nicht ersetzen, sondern bestenfalls ergänzen. Dafür benötigen die Angebote oberirdische, frei zugängliche und gut sichtbare Flächen. Diese sind eine wesentliche Voraussetzung, damit die Neuen Mobilitätsangebote in den Quartieren „ankommen“.

Thementische mit Mobilitätsdienstleistern

Mit welchen Kooperationspartnern kann ich meine Projekte erfolgreich umsetzen? Die Vernetzungs- und Kontaktbörse bot Wohnungsunternehmen und Kommunen Gelegenheit zum Austausch und der Vernetzung mit Mobilitätsdienstleistern. Folgende Mobilitätsanbieter luden als Gastgeber an verschiedene Thementische:

Bikesharing

- nextbike
- mobike
- movelo

Carsharing

- cambio Carsharing
- greenwheels
- drivy
- BMW Group

ÖPNV

- BVG
- Smart City | DB

Service & Beratung

- VCD

An den vier Thementischen gab es die Gelegenheit, individuell abzuklären, welche Mobilitätsangebote in welchem Quartier sinnvoll sind und zu eigenen Projekten sowie Bauvorhaben passen. Wichtige Kriterien sind neben der Lage auch die Frage, ob es sich um ein Neubau- oder Bestandsquartier handelt. Auch die Sozial- und Geschäftsstruktur, die Nahversorgungsangebote sowie die Anbindung an den Nahverkehr sind wichtige Faktoren, die es bei der Wahl des passenden Angebots zu berücksichtigen gilt.

Besonders die Themenbereiche Carsharing und ÖPNV stießen bei der Vernetzungsbörse auf großes Interesse. Das zeigt, dass es von kommunaler Seite und auf Ebene der Wohnungsunternehmen schon viele Projekte aus der Praxis in unterschiedlichen Entwicklungsstadien gibt, die sich dem Thema verschrieben haben. „Wohnen leitet Mobilität“ wird jedenfalls weiterverfolgen, welche konkreten Kooperationen sich im Rahmen der Veranstaltung ergeben haben, um Erfolgsfaktoren für eine erfolgreiche Zusammenarbeit zu identifizieren.

Zusammenfassung und Fazit

Eine Mobilitätsstation bündelt die Vorteile einzelner Verkehrsmittel an einem Standort und unterstützt so eine multi- und intermodale Mobilität. Um die verschiedenen Angebote an einem Standort zu verknüpfen, braucht es frei zugängliche und gut sichtbare Flächen. Der Ausbau von neuen Mobilitätsangeboten wird jedoch gerade im sehr verdichteten Stadtraum, wo die Angebote ihr größtes Potenzial entfalten, durch fehlende Flächenverfügbarkeit gebremst. Noch mehr (vor allem bezirkseigene) Flächen sind also wünschenswert, um die Verkehrswende in den Quartieren weiter voranzubringen.

Ein großer Diskussionspunkt kreiste um die Frage, warum viele Mobilitätsdienstleister – auch in Berlin – vorwiegend die Innenstadtbezirke bespielen. Hier wurde festgehalten, dass eine wirtschaftliche Rentabilität gegeben sein muss. Solange es kaum Subventionen für die Anbieter gibt und diese das finanzielle Risiko tragen, werden daher kaum Anreize geschaffen, sich in den Außenbezirken anzusiedeln. Wesentlich für den Erfolg von neuen Mobilitätsangeboten sind aber auch die Sozial- und Geschäftsstruktur im Viertel sowie die Qualität der Nahversorgung.

Maßgeblich ist aber allen voran ein qualitativ hochwertiger ÖPNV als Rückgrat und Herzstück einer intelligenten Mobilität im Wohnquartier. Neue Mobilitätsangebote können eine zufriedenstellende Anbindung an Bus, Straßenbahn & Co. also nicht ersetzen, sondern bestenfalls ergänzen. Gerade auf der letzten Meile schließen diese Angebote oft eine Lücke und eröffnen in vielen Fällen eine interessante Alternative zum eigenen Pkw. Doch nicht nur Wohnen leitet Mobilität, auch die Arbeitswege bestimmen Wegeketten und beeinflussen, welche Verkehrsmittel genutzt werden.

Mobilitätsstationen als Schnittstellen im Umweltverbund verknüpfen nicht nur unterschiedliche Verkehrsmittel, sondern führen auch zahlreiche Akteursgruppen zusammen. Um die ganze Vielfalt der Mobilitätsangebote zu verknüpfen, sind komplexe und herausfordernde Abstimmungsprozesse notwendig. Gerade das Beispiel Bremen hat aber gezeigt, dass es sich lohnt, wenn Verwaltung, Wohnungsunternehmen, Mobilitätsdienstleister, Planungsbüros, Bauträger, Bauunternehmen sowie Bürgerinnen und Bürger eng zusammenarbeiten und so gemeinsam die Lebensqualität im Quartier steigern.

Trotz des komplexen Zusammenspiels der zahlreichen Akteure ist es wichtig, auf eine hohe Nutzerfreundlichkeit der Angebote zu achten: diese sind idealerweise in einer gemeinsamen App oder Anwendung gebündelt, sodass sich Nutzerinnen und Nutzer nicht bei mehreren Portalen registrieren müssen. Auch Schnupperangebote und Mitmachaktionen (z.B. Pedelec-Probefahren) können helfen, Hürden abzubauen und Mobilitätsroutinen zu durchbrechen.

Auf der Investorensseite ist das Interesse an dem Thema Wohnen und Mobilität jedenfalls ungebrochen. Oft fehlt es nicht zwangsläufig an finanziellen Mitteln, sondern eher am Wissen darum, wie sich Prozesse erfolgreich umsetzen lassen und welche Kooperationspartner man dafür ansprechen kann. Genau diesen Wissenstransfer forciert das Projekt „Wohnen leitet Mobilität“ weiterhin und so gibt es auch 2019 die bewährten Formate Beratungsangebote für Wohnungsunternehmen, Mieteraktionen und Dialogforen.

Voraussichtlich am **3. April 2019** geht das Dialogforum in seine vierte Runde zum Schwerpunktthema **Fußverkehrsfreundlichkeit und soziale Infrastruktur im Wohnquartier**. Wir freuen uns, Sie auch nächstes Mal wieder begrüßen zu können!

Ansprechpartnerin

Helena Köfler
Regionalkoordinatorin Berlin-Brandenburg
Projekt „Wohnen leitet Mobilität“
VCD e.V.
Wallstraße 58
10179 Berlin

Tel.: +49 30 280 351-30
helena.koefler@vcd.org
womo.vcd.org