

Projekt »Wohnen leitet Mobilität«

Rückschau des
5. Dialogforums Berlin-Brandenburg
06.11.2019

 **wohnen
leitet
mobilität**

5. Dialogforum Berlin-Brandenburg: »Erfolgsfaktoren nachhaltiger Mobilität im Wohnquartier« am 6. November 2019 im Rathaus Lichtenberg

Gibt es einen gemeinsamen Nenner für Erfolgsprojekte im Bereich intelligente Mobilität im Wohnquartier? Was zeichnet vorbildliche Quartiere aus und welche Kooperationen sind erforderlich, damit sich die Mobilitätskonzepte in der Praxis bewähren?

Diese und weitere Fragen standen im Mittelpunkt des fünften und vorerst letzten Dialogforums »Wohnen leitet Mobilität«. Gemeinsam mit dem Bezirk Lichtenberg als lokalem Projektpartner hatte der VCD erneut ins Rathaus Lichtenberg geladen. Zum Abschluss der Veranstaltungsreihe wurde unter dem Motto »Erfolgsfaktoren nachhaltiger Mobilität am Wohnstandort« nochmal inspirierende Beispiele zusammengetragen, die Mut machen sollen, eigene Projekte anzugehen. Mit rund 50 Teilnehmenden aus der Wohnungsbranche, kommunalen Verwaltung, dem Mobilitätsdienstleistungsbereich sowie Wissenschaft und Verbänden war die Veranstaltung erneut sehr gut besucht.

Helena Köfler, Regionalkoordinatorin für die Projektregion Berlin-Brandenburg trug noch einmal die wichtigsten Themen und Erkenntnisse aus den vorangegangenen vier Dialogforen zusammen. Dabei zeigte sich, dass eine erfreulich große Bandbreite an Themen bespielt werden konnte: Von Car- bis zu Bikesharing (inklusive Lastenrad- und Pedelec-Verleih), multimodalen Mobilitätsstationen bis hin zum oft vernachlässigten Thema Fußverkehr setzten die Dialogforen verschiedenste thematische Akzente – getreu dem Projektansatz, intelligente Mobilität im Wohnquartier nach dem Bausteinprinzip anzugehen und jene Maßnahmen zu priorisieren, die am besten zum Quartier und der jeweiligen Bewohnerstruktur passen.

Kirsten Schindler, Klimaschutzbeauftragte von Berlin-Lichtenberg, zog ebenfalls ein positives Fazit. Die Dialogforen seien hilfreich gewesen, aktuelle Themen aus dem Bezirk zu vertiefen und lösungsorientiert an der Umsetzung von Mobilitäts Herausforderungen zu arbeiten. Besonders die Vernetzung im Rahmen der Veranstaltungsreihe hat sich bewährt: So kam der Kontakt des Bezirksamts Lichtenberg zu Stefan Krause (Wohnungsgenossenschaft Neues Berlin) erst im Rahmen der Dialogforen zustande (siehe auch eigener Input). Dabei betonte Frau Schindler: »Klimaschutz ist Teamarbeit!« Das gilt umso mehr für Mobilitätskonzepte im Wohnquartier: Ohne die erfolgreiche Zusammenarbeit zahlreicher Akteure lassen sich komplexe Prozesse wie Bauvorhaben oder Mobilitätsmaßnahmen nicht umsetzen.

Mobilitätsbausteine in der Siedlung Stellwerk 60 in Köln

Hans-Georg Kleinmann, Vorstandsmitglied des Bewohnervereins »Nachbarn60« / Siedlung Stellwerk 60 in Köln-Nippes

Hans-Georg Kleinmann, Vorsitzender des Nachbarschaftsvereins Nachbarn 60 e. V. der autofreien Siedlung »Stellwerk 60« stellte in seinem Eröffnungsinput die autofreie Siedlung in Köln-Nippes vor. Auf dem ehemaligen Eisenbahngelände mit Durchmischung der Wohnformen und der sozialen Zusammensetzung wohnen etwa 1.500 Menschen. Das ab 2006 angelegte Quartier ist durch umliegende Bus-, S- und U-Bahnlinien gut an die Kölner Innenstadt angebunden. Die Siedlung ist als Fußgängerzone gewidmet und bietet ein hohes Maß an Aufenthaltsqualität. Die Straßen werden als Spielplatz und zur Naherholung genutzt. Die Fahrradnutzung ist sehr ausgeprägt, wofür großzügige Abstellanlagen (Boxen und Fahrradtiefgaragen mit reservierten Plätzen) vorgesehen sind. In einer Mobilitätsstation können z. B. Gokarts, Tandems, Sackkarren, Lastenräder und Lastenanhänger ausgeliehen werden.

Zur Nahversorgung ist ein Kiosk vorhanden. Zudem gibt es Lieferdienste und die Carsharing-Nutzung zum Sondertarif. Das Befahren mit Autos ist nur mit Ausnahmegenehmigung gestattet. Die Hauptwege sind ausreichend breit für Müllabfuhr und Feuerwehr, für die Abfallentsorgung gibt es Sammelplätze an der Haupteinfahrt.

Bewährt hat sich eine Quartiersgarage am Siedlungsrand. Da sich die Stadt nicht auf eine völlige Autofreiheit einlassen wollte, musste eine gewisse Anzahl an Stellplätzen errichtet werden. Durch die Hochbau-Konstruktion kann die Quartiersgarage teilweise oder sogar vollständig rückgebaut werden.

Die überwältigende Mehrheit der Bewohner*innen trägt das Konzept der Autofreiheit mit. Einzelne schwarze Schafe gibt es allerdings, die trotz vertraglicher Verpflichtung zur Autofreiheit mit dem eigenen Pkw einziehen. Aber »auch Autofahrende wollen schön wohnen«, wie Herr Kleinmann pointiert formulierte. Hier setzt das Quartier auf Appelle statt Sanktionen.

Das Stellwerk 60 macht das Plus an Lebens- und Aufenthaltsqualität von autofreien Siedlungen erfahr- und spürbar. Obwohl Haushalte ohne Pkw nicht zur damit einhergehenden Lärm- und Abgasbelastung beitragen, profitieren sie im eigenen Wohnumfeld oft nicht von diesem Lebensstil. In der autofreien Siedlung ist das anders. So zieht das Stellwerk 60 dann auch viele Personen aus der Umgebung an, die in der Siedlung beispielsweise ihre Mittagspause verbringen.

Aufbau von E-Carsharing und Ladeinfrastruktur durch Ausschreibungen

Gunnar Thöle, Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin

Charlottenburg-Wilmersdorf befindet sich, was die Kfz-Nutzung angeht, berlinweit im Durchschnitt. Die Ziele des Bezirksamtes in Sachen nachhaltiger Mobilität sind aber durchaus ambitionierter.

Der erste Schritt sei einmal, Mobilität ohne eigenen Pkw positiv zu besetzen. Dafür hat die zugehörige Projektgruppe das Projekt »Sommerflotte« ins Leben gerufen: Es spricht Autofahrende an, die die Nutzung des eigenen Pkw bereits kritisch hinterfragen, nicht unbedingt täglich fahren und offen für Alternativen sind. Die Teilnehmenden verpflichten sich, einen Monat auf die Nutzung ihres Autos zu verzichten und erhalten im Gegenzug ein Gutscheinheft mit Angeboten zahlreicher Berliner Mobilitätsdienstleister.

Neben diesen »weichen« Maßnahmen setzt das Bezirksamt auch auf infrastruktureller Ebene Akzente. So werden derzeit Standorte für so genannte »Mobilitätspunkte« geprüft, also dezentrale Anlaufstellen in Wohnungsnähe, die mindestens genauso nah liegen wie ein Auto geparkt wäre und vorhandene Stellplätze ersetzen sollen. Im ersten Schritt ist die Errichtung von Carsharing mit Ladesäulen angedacht, langfristig sollen auch Leihräder, -roller und weitere Angebote die Angebotspalette erweitern. Ein Anliegen des Bezirks ist dabei auch, die stationsbasierten Carsharing-Unternehmen zu einer möglichst hohen Elektrifizierungsquote (anfangs min. 20%) zu verpflichten.

Auf der Beteiligungsplattform des Landes Berlin mein.berlin.de können Interessierte nachlesen, wo in Charlottenburg-Wilmersdorf bisher Mobilitätspunkte geplant sind sowie diese Vorschläge öffentlich kommentieren und bewerten. Auch neue Vorschläge können eingereicht werden. Carsharing-Anbieter sind dann in einem Interessensbekundungsverfahren aufgerufen, sich für bestimmte Standorte zu bewerben.

Um den frei gewordenen Platz sinnvoll zu nutzen, gibt es gleichzeitig eine Machbarkeitsstudie zum Fahrradparken, um zu evaluieren, wie der frei gewordene Platz sinnvoll genutzt werden kann. Langfristig will der Bezirk die Mobilitätspunkte gerne größer denken und mehr Verkehrsmittel berücksichtigen, aktuell ist das aus Kapazitätsgründen noch nicht möglich.

Mobilitätsperspektiven für einen Kiez: Wie kann Veränderung lokal initiiert werden?

Stefan Krause, Vorstand Wohnungsbaugenossenschaft »Neues Berlin« und Louisa Irnich, Humboldt-Universität zu Berlin

Wie befruchtend die Zusammenarbeit zwischen Wohnungswirtschaft und Wissenschaft sein kann, beweist der Input von Stefan Krause und Louisa Irnich. Für den Vorstand der Wohnungsbaugenossenschaft Neues Berlin waren die Dialogforen ein willkommener Anlass, das ohnehin priorisierte Thema Mobilität nochmal zu vertiefen und er suchte den Schulterschluss zu universitären Einrichtungen. Frau Irnich von der Humboldt-Universität Berlin führte daraufhin eine Bestandsanalyse des Quartiers durch.

Die Analyse begann mit Gesprächen mit Schlüsselakteuren aus dem Kiez, um bestehende Konfliktpunkte zu identifizieren. Dem folgte die eigene Erschließung des Gebiets zu Fuß und mit dem Fahrrad, begleitet vom GPS-Tracking zu Auffälligkeiten, Defiziten, aber auch Potenzialen des Viertels. Dies wurde mit weiteren Daten, u.a. vom Bezirksamt Lichtenberg abgeglichen. Die wichtigsten Mängel betreffen unattraktive Fahrradparkanlagen oder Radwege, die im Nirgendwo oder der Fahrbahn enden. Auch ungesicherte Fußgängerüberwege an unübersichtlichen Stellen sind ein Problem. Daraus leitet sich die Empfehlung ab, leicht zugängliche, witterungs-, vandalismus- sowie diebstahlgeschützte Fahrradabstellanlagen zu schaffen (auch und insbesondere an S-Bahnhöfen). Ein barrierefreier Zugang zum S-Bahnhof Gehrenseestraße, eine Mobilitätsstation in Nähe des Verkehrsknotenpunkts Storchenhof sowie fußgängerfreundliche Ampelschaltungen wurden ebenfalls empfohlen.

Doch bauliche Veränderungen sind nur eine Seite der Medaille: Weiß man darüber Bescheid, wie Menschen auf Veränderungen reagieren, lassen sich neue Mobilitätsangebote zielgerichteter platzieren. Hier bietet die Change-Kurve von Elisabeth Kübler-Ross, die Herr Krause vorstellte, Orientierung. Demnach reagieren die meisten Menschen erstmal mit einem *Schock* auf Veränderungen, gefolgt von *Verneinung*. Wird *realisiert*, dass die Veränderung nicht mehr abzuwenden ist, folgt schließlich eine Phase der *Resignation*. Dann ist der Weg frei für die Phase der *Akzeptanz*, in der neue Angebote *ausprobiert* werden. Abschließend kommt es im besten Fall zu einer Phase der *Integration*, in der die Veränderungen erfolgreich in den eigenen Alltag eingebunden wurden.

Ausgehend von den Fridays for Future-Klimaprotesten ist es ein Anliegen von Herrn Krause, mit den verbesserten Mobilitätsangeboten nicht nur die Mieter*innen der eigenen Genossenschaft zu erreichen. Vielmehr sollen die Maßnahmen dem gesamten Quartier zugutekommen und so zum Klimaschutz beitragen. Ein vielversprechender erster Schritt ist die Umnutzung der Müllräume aus den ehemaligen DDR-Plattenbauten zugunsten von Fahrradabstellanlagen. In den ebenerdigen, witterungsgeschützten Räumen ist Platz für rund zehn Radparkplätze. Auch die Einbeziehung von Mieterstrom ist angedacht.

»Neues Berlin« verfolgt mit den neuen Mobilitätsangeboten keine direkte Gewinnabsicht, sondern sieht das Thema als wichtigen Beitrag zum Klimaschutz und der Aufenthaltsqualität im Quartier. Gleichzeitig versteht die Genossenschaft das Thema Mobilität als integralen Bestandteil ihres Dienstleistungsspektrums, um sich zukunftssicher aufzustellen.

Stadt- und Quartiersentwicklung vor neuen Herausforderungen: Neue Mobilitätslösungen in der Waterkant

Patrick Isensee und Ariana Kinney, Gewobag Business Development, Team Mobilität

Die Waterkant in Spandau ist eines der größten Neubauquartiere Berlins. Direkt an der Havel gelegen, werden bis 2025 über 2.200 Wohneinheiten entstehen. Bereits 2020 werden die ersten neuen Bewohner*innen einziehen. Trotz teils sehr herausfordernder Ausgangsbedingungen ist ein umfassendes Mobilitätskonzept vorgesehen.

Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs ist in Spandau aufgrund der Stadtrandlage sehr hoch und das umliegende Straßennetz auch ohne einen zu erwartenden Anstieg des Kfz-Verkehrs schon an den Kapazitätsgrenzen. Gleichzeitig ist die Anbindung an den ÖPNV aktuell noch defizitär und verbesserungswürdig. Eine weitere erschwerende Rahmenbedingung ist, dass das Geschäftsgebiet außerhalb von sämtlichen Geschäftsgebieten der Sharing-Anbieter liegt.

Um diesen Herausforderungen zu begegnen, setzt die Gewobag auf ein standortspezifisches Mobilitätskonzept. So trägt dezentrales Parken in Tief- und Quartiersgaragen dazu bei, Flächen effizienter zu nutzen. Langfristig sollen 50% der geschaffenen Stellplätze elektrifiziert und mit Ladepunkten vorgerüstet sein, wovon ein Teil öffentlich zugänglich sein wird. Ein verringerter Stellplatzschlüssel von 0,5 regt dazu an, erst gar nicht mit dem eigenen Pkw einzuziehen.

Eine Verbesserung des ÖPNV ist der wohl wichtigste Baustein und das Rückgrat eines jeden Mobilitätskonzepts. Bis 2035 ist eine Anbindung an den schienengebundenen Nahverkehr geplant, kurzfristig sind Taktverdichtungen und ggf. neue Buslinien angedacht. Auch die Förderung des Radverkehrs steht im Fokus. Dafür baut die Gewobag Fahrradhäuser und hochwertige, freistehende Abstellanlagen, die auch Parkmöglichkeiten für Lastenräder vorsehen.

Auch Sharing-Angebote sind ein effizientes Mittel, um den Stellplatzbedarf zu reduzieren. Neben Ladesäulen zur öffentlichen Nutzung werden auch ein (E-)Carsharing- und Bikesharing-System sowie flexibel erweiterbare Paketstationen zur Verfügung stehen. All diese Angebote sollen schließlich an einem Mobility Hub im Quartierszentrum gebündelt werden. Mittelfristig sollen auch weitere Mobilitätsanbieter dazu bewogen werden, ihr Geschäftsgebiet auf die Waterkant auszuweiten.

Dabei kann die Gewobag auf die Erfahrungen mit den Jelbi-Stationen zurückgreifen, die sie gemeinsam mit der BVG pilotiert hat. Im April wurde berlinweit die erste Jelbi Station, also ein multimodaler Mobilitätshub, auf der Bestandsfläche der Gewobag in Kreuzberg eröffnet. Weitere zwei Stationen folgten bereits am Jakob-Kaiser-Platz und in der Landsberger Allee. Ihren Mieter*innen möchte die Gewobag damit einen besonderen Mobilitätsservice direkt vor der eigenen Haustür bieten und ihre Quartiere damit noch attraktiver gestalten. Zudem sieht das kommunale Unternehmen darin einen Beitrag zur flächeneffizienten und nachhaltigen Stadtentwicklung.

Die Gewobag macht vor, wie sich standortspezifische Mobilitätskonzepte frühzeitig planen und erproben lassen und sammelt Erfahrungen in der Verbindung von Wohnen und Mobilität, die später

auch an anderen Standorten genutzt werden können. Neben infrastrukturellen Maßnahmen wird aber auch das Thema Kommunikation großgeschrieben: Die neuen Mobilitätsangebote werden aktiv in die Vermarktung integriert und damit gezielt Mieter*innen angesprochen, die multimodal mobil sein wollen, ohne auf ein eigenes Auto angewiesen zu sein.

Zusammenfassung und Fazit

Zum Abschluss der »Wohnen leitet Mobilität«-Veranstaltungsreihe wurde noch einmal deutlich: Intelligente Mobilität am Wohnstandort ist Teamwork. Die erste wichtige Voraussetzung, um Mobilitätsmaßnahmen zu initiieren, ist die Vernetzung mit den richtigen Ansprechpartner*innen. Die Dialogforen boten dafür über einen Zeitraum von zweieinhalb Jahren den entsprechenden Rahmen, um den Austausch zu verstetigen.

Neben den im Projekt hauptsächlich adressierten Zielgruppen wie Wohnungsunternehmen, kommunale Verwaltung und Mobilitätsdienstleister lohnt es sich auch, weitere Akteure mitzudenken. So sind etwa Studierende vielversprechende Kooperationspartner, die frische Ideen und Lösungseinsätze einbringen. Mit einer Bestandsanalyse können sie einen guten ersten Einblick in Stärken und Schwächen eines Quartiers geben.

Die Gründe, sich für nachhaltige Mobilität zu engagieren, sind dabei so vielfältig wie die beteiligten Akteure und reichen von wirtschaftlicher Motivation (Kostensparnis beim Bauen durch Wegfall von teuren Kfz-Stellplätzen, Erproben von neuen Geschäftsmodellen), einer soziale Komponente (Erhöhung der Lebens- und Aufenthaltsqualität im Quartier, Beitrag zu kostengünstigem Wohnen) hin zu ökologischen Gründen (Beitrag zum Klimaschutz durch Senkung der CO₂-Emissionen im Wohnumfeld). Das zeigt: Viele Wege führen zum Ziel und tragen in der Folge zu einem lebenswerten Quartier bei.

Dort profitieren Mieter*innen von zahlreichen Wahlmöglichkeiten: So soll der Pkw nicht länger das bevorzugte (und zudem oft am besten zugängliche) Verkehrsmittel vor der Haustür sein, vielmehr gilt es, die Rahmenbedingungen für den Fuß- und Radverkehr, ÖPNV und vielfältige Sharing-Optionen im unmittelbaren Wohnumfeld zu stärken, indem man Angebote standortspezifisch an die Lage und Bewohnerstruktur eines Quartiers anpasst.

Auf dem Weg dorthin muss der Wissenstransfer intensiviert werden, denn vielfach ist die autodominierte Planung noch immer Standard und es fehlen Blaupausen für nachhaltige, multimodal ausgerichtete Mobilitätskonzepte. Erschwerend kommt dazu, dass die Themen Wohnen und Mobilität institutionell oft getrennt voneinander gedacht und bearbeitet werden: Eine Zusammenführung und stärkere Verzahnung der beiden Ebenen ist daher dringend geboten.

Intelligente Mobilität am Wohnstandort lebt aber auch von engagierten Akteuren. Alle vorgestellten Beispiele eint, dass es engagierte Einzelpersonen sind, die Mobilität umfassender denken und neue, innovative Akzente setzen. Dies trägt in der Summe zu einem weitreichenderen

Planungsverständnis bei, das vielen unterschiedlichen Verkehrsmitteln Rechnung trägt, statt alles singulär auf den motorisierten Individualverkehr zuzuschneiden.

In den letzten drei Jahren hat das VCD-Projekt das Thema »Mobilität« bei den Akteuren der Wohnungswirtschaft sowie der kommunalen Verwaltung platziert und erste Kooperationen angestoßen. In einem Folgeprojekt soll der praxisorientierte Aspekt nochmals intensiviert und eine stärkere Umsetzung von standortspezifischen Mobilitätsmaßnahmen forciert werden.

Der Beratungs- und Informationsbedarf von Seiten der Wohnungsunternehmen und kommunalen Verwaltungen ist jedenfalls weiterhin ungebrochen. Das spricht dafür, dem Wissenstransfer auch in einem Folgeprojekt eine hohe Priorität einzuräumen. Zukünftig sollen auch die Stadt-Umland-Verflechtungen sowie Pendlerströme stärker als bisher in den Blick genommen werden. Um dem Anspruch einer integrierten Quartiersentwicklung gerecht zu werden, ist es angedacht, weitere Zielgruppen wie Architekt*innen oder Verkehrsplaner*innen einzubinden.

Dass es deutschlandweit nur rund ein Dutzend autofreie bzw. autoreduzierte Siedlungen gibt, zeigt: Es gibt noch viel Luft nach oben. Nachhaltige, multimodale Mobilitätskonzepte im Wohnumfeld zum Standard zu machen, ohne auf lokale Besonderheiten eines Quartiers zu vergessen – dafür wird sich der VCD auch in den kommenden Jahren einsetzen und die bestehenden Netzwerke weiterhin intensiv bespielen und miteinander vernetzen. Es scheint also vielversprechend, dass der angestoßene Austausch – auch dank neuer Veranstaltungsformate – zwischen den Akteuren weiterhin Früchte trägt und sich letztlich auch in ganz konkreten Planungsmaßnahmen niederschlägt.

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