

Projekt »Wohnen leitet Mobilität«

Rückschau des 1. Dialogforums Berlin-Brandenburg
15.11.2017

 wohnen
leitet
mobilität

1. Dialogforum Berlin-Brandenburg »Carsharing am Wohnstandort«

Die Reihe von fünf Dialogforen in der Region Berlin-Brandenburg startete am 15. November 2017 im Rathaus Lichtenberg mit dem Zukunftsthema »Carsharing am Wohnstandort«. Das Interesse von Wohnungsunternehmen und Carsharing-Anbietern an einer Zusammenarbeit wächst. Das zeigen Beispiele erfolgreicher Kooperationen, die es vielerorts bereits im Bestand und bei Neubauprojekten gibt. Auf der anderen Seite stehen Wohnungsunternehmen, die Carsharing-Anbieter suchen und nicht finden. Der Bezirk Lichtenberg sieht beim Carsharing ein großes Potential, insbesondere durch das stationsbasierte Carsharing in Wohnquartieren. Wenn mehrere Mieter oder Beschäftigte beispielsweise gemeinsam ein (E-) Carsharing-Fahrzeug nutzen, reduziert sich der Stellplatzbedarf enorm (schätzungsweise auf 1/8 bis 1/20) und auch die verkehrsbedingten Emissionen (CO₂, Lärm, Feinstaub, Schadstoffe) in den Wohngebieten nehmen ab.

Was sind die Hindernisse, was sind Lösungsmöglichkeiten, um ein Carsharing-Angebot für Mieter zu schaffen? Und was können die Kommunen durch aktive Gestaltung der Rahmenbedingungen tun, um Alternativen zum Individualverkehr zu fördern und die eigene Klimaschutzbilanz zu verbessern? Das haben wir die Teilnehmer des Dialogforums gefragt.

Einführend wurden zwei Projekte aus der Praxis, die auf nachhaltigen Mobilitätskonzepten gründen, vorgestellt. Es folgte eine Vorstellung des neuen Carsharinggesetz des Bundes und seine Auswirkungen. Abschließend diskutierten die Forumsteilnehmer im Rahmen eines World Cafés unterschiedliche Aspekte bei der Umsetzung von Carsharing-Angeboten am Wohnstandort.

Der DomagkPark - Modellquartier der WOGENO München eG

(Referentin: Johanna Schäfer, WOGENO München eG, Mobilitätskonzeption und Kommunikation)

Der DomagkPark in München ist ein Modellquartier der WOGENO München eG mit 74 Wohneinheiten. Die Genossenschaft ist seit über zehn Jahren im Bereich Carsharing aktiv und hat den Sharing-Gedanken im neuen Wohnblock weiter ausgebaut. Eine Mobilitätsstation mit E-Carsharing, E-Fahrrädern, Lastenrädern, E-Roller und Monatstickets für den ÖPNV wurde eingerichtet. Die Verkehrsmittel stehen allen Mitgliedern und den weiteren Quartiersbewohnern (außer Monatstickets) zur Verfügung. Einer der Erfolgsfaktoren ist die frühe Einbeziehung und Kommunikation an die zukünftigen Bewohner und die gute Sichtbarkeit und Zugänglichkeit der Mobilitätsstation im Wohnquartier.

Wohnquartier Falkenberg – Innovative Planungen der Gewobag in Berlin

(Referenten: Oliver Händschke, Gewobag, Geschäftsfeldentwicklung / Richard Kemmerzehl, inno2grid)

Vergleichbar und innovativ sind die Planungen der Gewobag, einem kommunalen Wohnungsunternehmen in Falkenberg am Stadtrand von Berlin. Hier sollen 600 neue Wohnungen bis zum Jahr

2020 entstehen. Vor dem Hintergrund der Smart City Strategie Berlins sind auf den Grundstücken Mobilitätsstationen mit unterschiedlichen E-Fahrzeugen und Ladesäulen geplant, die aus dem Strom der installierten Solaranlagen und dem BHKW gespeist werden. Eine IT-Buchungsplattform rundet das Angebot ab. Anvisiert ist ein Stellplatzschlüssel von 0,7.

Das neue Carsharinggesetz des Bundes

(Referent: Willi Loose, Bundesverband Carsharing - bcs)

Das neue Bundesgesetz Carsharing (CsgG) ist am 1. September 2017 in Kraft getreten ist. Damit wurde für die Sondernutzung ein eigener Handlungsrahmen geschaffen, der von den Landesgesetzgebungen in den Landesstraßengesetzen ergänzt werden kann. Eine unternehmensspezifisch zugeordnete Ausweisung von Carsharing-Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum, was insbesondere das stationsbasierte Carsharing fördert, wäre dann möglich. Bislang können in Berlin im öffentlichen Straßenraum lediglich nicht-zugeordnete Stellplätze durch Teilentwidmung nach dem Berliner Straßengesetz eingerichtet werden. Das bedeutet, die Stellplätze können von Fahrzeugen aller Carsharing-Anbieter legal genutzt werden. Barrieren, die unerlaubtes Parken verhindern, sind nicht möglich.

Eine vom bcs veranlasste juristische Prüfung der Landesstraßengesetze der Bundesländer ergab, dass es derzeit kein prinzipielles Hindernis gibt, über die Sondernutzung unternehmensspezifisch zugeordnete Carsharing-Stellplätze auszuweisen. Eine Umfrage des bcs zeigt zudem, dass bisher schon rund 60 Städte Carsharing-Stationen im öffentlichen Straßenraum über Sondernutzung oder andere rechtliche Grundlagen bewilligt haben.

Ergebnisse des World Café

Was fördert und was hemmt die Umsetzung von Carsharing-Angeboten am Wohnstandort?

Organisatorisch-rechtliche Aspekte

Was fördert	Was hemmt
<ul style="list-style-type: none"> – Sondernutzung Carsharing-Stellplatz im Landesstraßengesetz ergänzen – Schaffung eines Mobilitätsindex für Gebäude – Anpassung der Ausführungsvorschriften für Baugenehmigungen hinsichtlich Mobilitätskonzepten – vorhabensbezogene Bebauungspläne z.B. Gewerbebetrieb/Supermarkt mit Bedingungen verknüpfen, Carsharing-Stellplätze einzurichten – Good-Practice-Beispiele: machen Mut und motivieren, ähnliche Projekte anzugehen – Zusatz- und Kombiangebote (z.B. ÖPNV) zum Carsharing mitdenken – gemeinsames Branding: Mobilitätsangebote sollen die Zugehörigkeit zum Quartier /Wohnungsunternehmen erkennen lassen – ein Akteur, der sich den Hut aufsetzt, Verantwortung übernimmt und das Projekt zielstrebig vorantreibt – eindeutiges Bekenntnis von Politik und Verwaltung 	<ul style="list-style-type: none"> – fehlende Informationen und Know-how zur Umsetzung – neue Partnerschaften zwischen Wohnungsunternehmen und Mobilitätsdienstleistern, die sich noch nicht kennen – Leitbilder/Kennzahlen für entsprechende Wohngebietsentwicklungen fehlen – Zuständigkeiten innerhalb der Verwaltung sind oft ungeklärt – fehlende Kultur und Mut für Innovationen, beispielsweise testweise Umsetzung von neuen Angeboten – fehlende Kontrollmöglichkeiten/Sanktionen bei Nichtumsetzung von Maßnahmen/Konzepten seitens der Behörde – Veränderungen im Bestand schwierig, z.B. Kündigung von Stellplätzen, um eine Mobilitätsstation zu errichten

Finanzielle und sonstige Aspekte

Was fördert	Was hemmt
<ul style="list-style-type: none"> – Einsparung von Baukosten durch Entkopplung der Kosten für Stellplatz und Wohnung bzw. durch reduzierten Stellplatzschlüssel – Förderinstrumente z.B. für Vorfinanzierung von Testphasen/Modellprojekten – Immobilienwert steigt durch Mobilitätsangebote für Mieter – Einnahmen durch Vermietung von freierwerdenden Stellplätzen an Firmen 	<ul style="list-style-type: none"> – die Finanzierungsfrage: Mobilitätsdienstleister erwarten oftmals einen Risikoausgleich – Einrechnung/Umlegung der Kosten für Mobilitätskonzept und notwendige Infrastruktur in den späteren Mietpreis

Technische Aspekte

Was fördert	Was hemmt
<ul style="list-style-type: none"> – Stellplatzausweisung für Carsharing-Fahrzeuge – integrierte Umsetzung eines Mobilitätsangebotes/Carsharing bei Neubauprojekten – bedienerfreundliche Lösungen: eine App, die alle Mobilitätsangebote auf einer Plattform abbildet – E-Carsharing: Ausbau der Ladeinfrastruktur 	<ul style="list-style-type: none"> – mangelnde Sichtbarkeit, beispielsweise Carsharing-Stellplätze in der Tiefgarage – schlechte Zugänglichkeit, beispielsweise kein Internet für digitale Buchung – technische Infrastruktur im Bestand, z.B. bei Bau von Lademöglichkeiten – Datenschutz/Datenfreigabe – fehlende Erfahrungswerte – Stellplatzbeschaffung im Bestand schwierig

Kommunikative Aspekte

Was fördert	Was hemmt
<ul style="list-style-type: none"> – stationsbasiertes Carsharing-Angebot gut sichtbar und prominent im öffentlichen Straßenraum – Broschüre/Aushänge/Homepage mit Mobilitätsinformationen im Quartier – Infotermine mit Möglichkeit zum Vertragsabschluss – Beispielrechnungen Kosten privater PKW/Carsharing – Kooperation mit vor Ort bekannten Carsharing-Unternehmen – Testmöglichkeiten z.B. Probezeit für Carsharing – Wohnungsbesichtigung mit Infos zur Mobilität kombinieren – Stationsbasierter Parkplatz vor dem Haus 	<ul style="list-style-type: none"> – Mobilitätsangebote müssen schon bei Einzug da sein, um von Anfang nachhaltiges Mobilitätsverhalten zu fördern und die Macht der Gewohnheit zu durchbrechen – Kommunikation für Neubau und Bestand sind unterschiedlich – »autofixierte« Mieter schwierig für neue Angebote zu erschließen – je größer die Nutzergruppe, desto weniger fühlt man sich für Fahrzeuge verantwortlich (Haftung bei Schäden)

Fazit

Wohnen und Carsharing zusammenzudenken eröffnet für alle Beteiligte neue Synergien. In den Diskussionen wurde deutlich, dass noch zahlreiche Hürden genommen werden müssen. Ein Schlüsselfaktor, der das stationsbasierte Carsharing am Wohnstandort erheblich fördern würde, stellt die Möglichkeit dar, unternehmensspezifische Carsharing-Stellplätze zu genehmigen. Hier besteht in Berlin dringender Handlungsbedarf. Stationsbasiertes Carsharing ist für planbare Fahrten im Voraus buchbar. Sind die Stellplätze gut sichtbar und prominent wohnungsnah im öffentlichen Straßenraum eingerichtet, werden auch Menschen, die sich bisher noch nicht von selbst um das Thema gekümmert haben motiviert, es zu nutzen.

Vor allem auch im Hinblick auf die sich in der Planung befindlichen großen Neubauvorhaben gilt es zu berücksichtigen, wie Carsharing bereits im Bebauungskonzept auf der Fläche des Wohnungsunternehmens eingebracht werden kann. Berlin hat in der Landesbauordnung die Vorgabe einer bestimmten Anzahl von Stellplätzen pro Wohneinheit abgeschafft. In der Regel werden Stellplätze in den Quartieren trotzdem eingerichtet. Hier sollte in den Bebauungsplänen eine bestimmte Anzahl von Stellplätzen für Carsharing vorgesehen und festgeschrieben werden.

Kooperationen scheitern oftmals auch an der Frage, wer für das Carsharing-Angebot in finanzielle Vorleistung gehen soll. Bis ein neues Carsharing-Angebot angenommen wird, können zwei bis drei Jahre vergehen. Die Schaffung von Mieter-Carsharing ist für viele Partner Neuland und daher mit großen Unsicherheiten verbunden. Ein Leitfaden mit Darstellung der einzelnen Schritte und Informationen zu allen Fragen der Umsetzung könnte Abhilfe schaffen.

Das Good-Practice-Beispiel der WOGENO eG hat zudem gezeigt, dass es ein wichtiger Erfolgsfaktor sein kann, möglichst unterschiedliche Mobilitätsbedürfnisse zu berücksichtigen, beispielsweise neben Carsharing auch einen Lastenrad-Verleih anzubieten sowie die Bewohner frühzeitig bei der Entwicklung des Angebotes einzubeziehen.

Einig waren sich die rund 60 Teilnehmer, dass erfolgreiche Praxisbeispiele zu nachhaltiger Mobilität am Wohnstandort motivieren, ähnliche Projekte anzugehen.

Das nächste Dialogforum in Berlin findet am **18. April 2018** voraussichtlich zum Thema „**Pedelec- und E-Lastenradverleih am Wohnstandort**“ statt.

Ansprechpartnerin

Sabine Stanelle
Regionalkoordinatorin Berlin-Brandenburg
Projekt »Wohnen leitet Mobilität«
VCD e.V.
Wallstraße 58
10179 Berlin

Tel.: +49 30 280351-283
sabine.stanelle@vcd.org
womo.vcd.org