



Projekt »Wohnen leitet Mobilität«

Rückschau des 2. Dialogforums Berlin-Brandenburg
18.04.2018



2. Dialogforum Berlin-Brandenburg » Geteilte Räder – Pedelec, Lastenrad & Co am Wohnstandort« am 18.04.2018 im Rathaus Lichtenberg

Ein wesentlicher Beitrag zur Aufwertung des Wohnumfeldes sowie zur Verbesserung individueller Mobilitätsbedürfnisse besteht in der Stärkung der Nahmobilität. Das Fahrrad mit vielseitigen Einsatzmöglichkeiten und für unterschiedliche Zielgruppen geeignet, steht dabei ganz oben auf der Liste der klimafreundlichen Verkehrsmittel. Weglängen bis zu fünf Kilometer können mit dem Fahrrad kostengünstiger, schneller und umweltfreundlicher zurückgelegt werden als mit dem eigenen Kraftfahrzeug. Auch der Einsatz von Pedelec und (E-)Lastenrad bietet großes Potenzial, den Verkehr im Quartier dauerhaft umweltfreundlicher zu gestalten.

Wohnungsunternehmen sowie Kommunen kommt dabei eine Schlüsselrolle zu, denn sie sind Vermittler vor Ort. Sie können den geeigneten Rahmen schaffen, damit alternative Fortbewegungsarten für Mieter oder Quartiersbewohner attraktiver werden.

Das zweite Dialogforum in Berlin-Brandenburg am 18.04.2018 legte den Fokus auf das Thema Lastenrad-Sharing am Wohnstandort. Drei unterschiedliche Projekte aus der Praxis wurden vorgestellt, die beispielgebend für eigene Vorhaben sein können. Im Rahmen eines Barcamps diskutierten die mehr als 40 Teilnehmer aus der Wohnungswirtschaft, Kommunen, Mobilitätsbranche und Verbänden Erfolgsfaktoren und Hürden für die Umsetzung.

Integriertes Mobilitätskonzept mit Einrichtung von Pedelec-/E-Lastenrad-Sharing-Stationen

Referent: Felix Lüter, Nachhaltigkeitsbeauftragter, Unternehmensgruppe Nassauische Heimstätte/Wohnstadt

Die Nassauische Heimstätte/Wohnstadt zählt mit rund 60.000 Wohnungen im Bestand zu den größten Wohnungsunternehmen in Deutschland. Zugleich ist die Unternehmensgruppe als Stadt- und Projektentwickler tätig. Die Nassauische Heimstätte/Wohnstadt hat es sich dabei zur Aufgabe gemacht, Städte zu lebenswerten Orten zu machen und beim Einsatz von Ressourcen besonders auf Nachhaltigkeit achten. 2014 wurde ein systematisches Nachhaltigkeitsmanagement im Unternehmen eingeführt. Die Entwicklung neuer Wohngebiete erfolgt im Quartierskontext. Hier fügen sich Mobilitätsangebote ein.

In einer dreijährigen Planungsphase wurde ein integriertes Mobilitätskonzept entwickelt. Ab Frühjahr 2018 wird es in drei Pilotsiedlungen (Frankfurt Niederrad, Kelsterbach und Langen) umgesetzt. Zielgruppen sind Mitarbeiter und Mieter. Die geplanten Maßnahmen sehen Ladepunkte für E-Autos, Carsharing Stationen, Radabstellanlagen (Fahrradboxen) sowie Pedelec- und E-Lastenrad-Sharing vor. Ziel ist es, weniger Verkehr und mehr Mobilität in den Wohnquartieren zu erreichen sowie einen Anreiz zu schaffen, vom eigenen PKW auf alternative Mobilitätsangebote umzusteigen.

Besondere Herausforderungen in der Vorbereitung des stationsbasierten Pedelec- und E-Lastenrad-Verleihs war die limitierte Verfügbarkeit geeigneter Technologien, die geringe Anzahl von Full-Service-Leasing Anbietern auf dem Markt sowie die Organisation einer nutzerfreundli-

chen Induktionsladung des Akkus. Induktives Laden ermöglicht ein weitgehend autarkes Management, ist vandalismussicher, doch neu (wenig Erfahrungswerte, noch einmalig in Deutschland) und kostenintensiv in der Anschaffung. Die Buchung der Räder erfolgt über eine Buchungssoftware bzw. App. Nach der Testphase plant die Unternehmensgruppe ein tragfähiges Geschäftsmodell zu entwickeln.

TINK: Öffentliche Transportrad-Mietsysteme in Konstanz und Norderstedt

Referent: Marco Walter, Projektleiter, e-fect eG

Die grundsätzliche Projektidee des vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur geförderten Vorhabens ist es, Lastenräder durch ein möglichst flächendeckendes und komfortables Ausleihsystem breiten Nutzergruppen verfügbar zu machen und damit auf kürzeren Strecken den Transport großer oder schwerer Gegenstände auch ohne Auto zu ermöglichen. Vor der Umsetzung in den Pilotstädten Norderstedt und Konstanz wurde eine Online-Umfrage u.a. zur Motorisierung der Lastenräder gemacht. In beiden Städten votierten drei Viertel der Befragten für ein nichtmotorisiertes Lastenrad. Leichtes Fahren wird stattdessen über die Gangschaltung ermöglicht. Um die Nutzung der gemeinschaftlichen Lastenräder so attraktiv wie möglich zu machen, werden diese mit weiteren Verkehrsangeboten an den Ausleihstationen verknüpft, z.B. Carsharing, Einzelhandel oder durch gute Einbettung in die Wohngebiete (max. 250 m Entfernung). Kooperationen mit Wohnungsunternehmen sind gewünscht. Als ideale Partner signalisieren sie ihre Sympathie gegenüber dem neuen Angebot und unterstützen bei der Bekanntmachung zur Mieterseite.

Ende Juli 2016 gingen die beiden Mietradsysteme mit jeweils 16 Lasten-Zweirädern und acht Lasten-Dreirädern in Norderstedt und Konstanz in Betrieb. 13 bzw. 14 Stationen wurden über das Stadtgebiet verteilt aufgebaut. Der Betreiber in Norderstedt ist die Firma nextbike. Der Betreiber in Konstanz sind die »Fahrradspezialisten«, ein Radhändler vor Ort. Die Anmietung erfolgt über App, SMS, Bordcomputer/Terminals oder Telefon. Die erste (halbe) Stunde ist kostenfrei, danach 1 Euro pro weitere halbe Stunde, max. 9 Euro / 24h. Die Wartung der Lastenräder erfolgt durch Servicemitarbeiter, die täglich im Einsatz sind.

Die Bilanz und das Feedback nach gut 18 Monaten Laufzeit sind durchweg positiv. Die registrierten Nutzerzahlen und Ausleihen in Konstanz übertreffen die Erwartungen. In Norderstedt ist die Bilanz nicht ganz so erfolgreich, was zum Teil auf die Bevölkerungsstruktur (keine Studierenden) und die fehlende Parkraumbewirtschaftung zurückgeführt werden kann. Weitere Gründe wird gegebenenfalls das begleitende umweltpsychologische und verkehrswissenschaftliche Forschungsprojekt nach Abschluss benennen.

Beide Städte beabsichtigen nach Ablauf der Förderung die Mietradsysteme weiterzuführen.

Freie Lastenräder für Berliner Kieze

Referent: Thomas Büermann, ADFC Berlin und Projektleiter von »fLotte«

Das Projekt »fLotte – Freie Lastenräder für Berlin« ist eine ehrenamtliche Initiative. Träger ist der ADFC Berlin. Das fLotte Projekt stellt für jedermann in Berlin kostenlos ausleihbare Lastenräder zur Verfügung – für den Großeinkauf, den Kindertransport und für den kleinen Umzug. Die Lastenräder gehören Privatpersonen oder werden von Sponsoren finanziert. Ziel ist es, zu einer umweltfreundlichen und menschengerechten Mobilität in Berlin beizutragen und die Verkehrswende voranzutreiben. Denn laut einer Umfrage des bundesweiten Forums Freie Lastenräder wären viele Menschen bereit, auf das Lastenrad umzusteigen, wenn ihnen dieses gut zugänglich sein würde. Die täglichen Autofahrten zum Kindergarten oder zum Supermarkt mit dem Lastenrad statt mit dem Auto zu erledigen, erspart der Umwelt nicht nur CO₂-Emissionen, sondern vor allem den gerade auf kurzen Strecken enorm hohen Schadstoffausstoß.

Das Projekt ist Mitte 2017 gestartet. Mittlerweile ist eine internetbasierte Buchungsplattform in Betrieb und zehn zwei- und dreirädrige Lastenräder, darunter auch viele für den Kindertransport geeignete, stehen an verschiedenen Standorten im Stadtgebiet zur Ausleihe bereit.

Die Buchung erfolgt im Internet. Die Leihdauer beträgt ein bis drei Tage. Eine persönliche Ausgabe und Rückgabe erfolgt bei den einzelnen Projektpartnern wie Stadtteilbüros, Cafés oder dem Einzelhandel.

Das fLotte-Projekt ist auch Kooperationspartner des Pilotprojektes »fLotte-kommunal«, das im Juni beginnt. Das vom Senat geförderte Projekt sieht in den beiden Modellbezirken Lichtenberg und Spandau jeweils zehn Standorte vor, an denen ein Lastenrad kostenfrei ausgeliehen werden kann. Die Standorte werden noch bestimmt. In der Auswahl stehen kommunale Orte wie Bibliotheken, Kitas, Stadtteilzentren etc. Die Ausleihe erfolgt über die fLotte-Buchungsplattform. Wartung, Pflege, Reparatur und Versicherung der Räder übernimmt der ADFC. Ziel ist es, Lastenfahrräder für kleine und mittlere Strecken für alle Bewohner zugänglich zu machen, um ein Umdenken und eine neue Mobilitätskultur zu befördern.

Ergebnisse aus den »Barcamp«-Arbeitsgruppen

Vier unterschiedliche Aspekte bei der Umsetzung von Lastenradverleih-Angeboten wurden in den Gruppen näher betrachtet: Was wirkt fördernd, was wirkt hemmend und welche Strategien und Lösungen gibt es?

1. Kosten / Finanzierung

Was fördert	Was hemmt
– Bereitstellung von Stellplätzen für Leihradstationen	– fehlender Raum für Leihradstationen (Stellplatzverfügbarkeit)

<ul style="list-style-type: none"> – grundsätzliche Verfügbarkeit für alle Verkehrsteilnehmer – angemessene Skalierung/Größe des Verleihsystems – Kommunen als Partner – Fördermittel für Wohnungsunternehmen (z.B. durch Verkehrsministerium »Saubere Luft«, Lastenrad-Förderprogramm) – Verzicht auf Elektroräder in der 1. Stufe – kostendeckende Parkraumbewirtschaftung 	<ul style="list-style-type: none"> – größerer Platzbedarf für Lastenräder – kostenintensive sichere Abstellanlagen – fehlende multimodale Buchungsplattform – Wartung und Infrastruktur für E-Lademanagement – Fahrradleichen, die Stellplätze blockieren
<p>Strategien/Lösungen</p>	
<ul style="list-style-type: none"> – sichtgeschützte Abstellung und Investition in gute Schlösser – kurze Verleihzeiten können Kosten reduzieren (bei kostenpflichtigen Angeboten) – Kostendämpfung durch Synergien <ul style="list-style-type: none"> ○ Partnerschaften (Betreiberebene) ○ Nutzergruppen – Diebstahlschutz durch GPS – Versicherungen gegen Diebstahl, Vandalismus und Pannenschutz abschließen z.B. ENRA 	

2. Organisation / Kooperationspartner

Was fördert	Was hemmt
<ul style="list-style-type: none"> – wohnungsnahes, vandalismussicheres Abstellen (z.B. Boxen) auch im Bestand – Kommunen als Partner, die u.a. den Ausbau der Infrastruktur (Wege und Abstellen) voranbringen – im Bebauungsplan Festsetzungen treffen zu Stellplätzen (Lastenrad, Fahrrad, Pkw) – lokale Verankerung des Angebotes durch Partner vor Ort (Supermärkte, Cafés, Paketdienstleister) – kleine Nutzergruppen (höheres Verantwortungsgefühl für Räder) – Möglichkeit von Testläufen/Ausprobieren durch Pilotprojekte – kostenpflichtige Parkplätze für Pkw – Integration von Lastenrädern in ÖPNV-Fahrschein 	<ul style="list-style-type: none"> – fehlende Abstellflächen für Lastenräder – Lastenräder erfordern neue Planungsmaße/Standards – fehlende Handhabe auf kommunaler Seite Vorgaben für neue Quartiere verbindlich machen zu können – Neuland: wer ist eigentlich zuständig? – Konkurrenz unter Paketdiensten
<p>Strategien/Lösungen</p>	
<ul style="list-style-type: none"> – neue Standards und Maße für Radabstellplätze in die Regelwerke aufnehmen – wohnquartiersweit übergreifende Nutzung der Lastenradverleih-Angebote (beispielsweise können sich benachbarte Wohnbaugenossenschaften zusammenschließen) – Offene Fragen klären z.B. wie die letzte Meile innerhalb sehr großer Quartiere (autoreduziert) 	

organisiert werden kann, wenn sich die Quartiersgaragen am Rand befinden
Umzug etc. nutzen für Neuausrichtung der Mobilität

3. Aktivierung und Einweisung von Nutzern

Was fördert	Was hemmt
<ul style="list-style-type: none"> – mediale Ansprache auf verschiedenen Kanälen (Faltblatt, schwarzes Brett, Begrüßungspaket, Mietermagazin etc.) – Kommunikation der positiven Argumente von »bei Sharing entfällt Wartung« bis »macht Spaß« – Leih-Angebote im öffentlichen Raum gut sichtbar machen – Standort nah an den Wohnungen wählen – Kooperationen eingehen z.B. mit Kitas (Kinder als wichtige Multiplikatoren), Gewerbetreibenden – Aktionen anbieten wie Lastenrad-Packaktion, Fahrradtag mit Probefahren (spielerische Anreize setzen) – Testprobanden ansprechen, die dann ihre Erfahrung und Wissen an Nachbarn weitergeben (positiver Schneeballeffekt) – Finanzielle Förderung beim Lastenrad-Kauf 	<ul style="list-style-type: none"> – Straßenverkehrsordnung: Übungen dürfen nicht auf öffentlichem Raum stattfinden > als Probefahrt deklariert werden – Motorisierte Räder: unterschiedliches Fahrverhalten je nachdem wie sehr beladen – Kommunen haben Angst bei Unfällen in Verantwortung gezogen zu werden – zu große Entfernung der Lastenrad-Stellplätze (Haustür, Supermarkt) – Gewerbetreibende brauchen ein individualisiertes Rad, u.U. nicht für andere Nutzergruppen geeignet

4. Technische Anforderungen / Rad-Typen

Was fördert	Was hemmt
<ul style="list-style-type: none"> – Abstellmöglichkeiten vorsehen, z.B. auch in Form von Sammelparkplätzen – Stellplatzverordnung anpassen – Nutzeranalyse durchführen bevor Leihangebot installiert wird (z.B. motorisierte/unmotorisierte Räder, Zwei-/ Dreiräder) – in hügeligen Gebieten Verleih von Elektro-Rädern – Fahrsicherheitstraining / Probefahren auch die Möglichkeit des Verleihs von Fahrradanhängern/Lastenanhängern in Betracht ziehen – auf wartungsarme Ausstattung achten z.B. Nabenschaltung, automatisches Licht 	<ul style="list-style-type: none"> – nicht angepasste Kapazität (Angebot und Nachfrage) – Finanzierung des Leih-Angebotes – Flächenbedarf – regelmäßige Wartung der Räder – komplizierte Kupplung bei Fahrradanhängern

– induktive Ladung ist wartungsarm und nutzerfreundlich	
---	--

Zusammenfassung und Fazit

Immer mehr Menschen sind auch in deutschen Städten auf Lasten- bzw. Transporträdern unterwegs. Eine sehr gute Alternative, wenn man beispielsweise seine Kinder mitnehmen will, für den bequemen Einkauf von Tür zu Tür, für den Hundetransport oder um in der Freizeit zum Picknicken in den Park zu fahren. Die Vorteile liegen klar auf der Hand: Transporträder sind umweltfreundlich, denn sie belasten Stadtbewohner, Klima und Umwelt nicht durch Abgase, CO₂-Emissionen oder Lärm. Das kommt der Lebensqualität aller zugute. Ein Lastenrad ist auf kurzen Wegen schneller und ermöglicht flexibles Abstellen. Das ist besonders in parkplatzarmen Innenstädten ein enormer Vorteil. Mehr als jedes andere Fahrrad hat das Lastenrad/E-Lastenrad das Zeug dazu, den eigenen PKW in der Stadt zu ersetzen. Noch dazu ist der Kauf wesentlich günstiger.

Das immense Potenzial, Straßen und Quartiere zu entlasten, haben viele Kommunen, Verbände und Wohnungsunternehmen bereits erkannt. Pilotprojekte werden umgesetzt. Sie befördern den Erfolg des Lastenrades und leisten auf breiter Ebene Überzeugungsarbeit. Und sie zeigen, dass allzu oft Transportwege nur mit dem Auto zurückgelegt werden, mangels Verfügbarkeit eines Lastenrades.

Einige Städte und Länder (z.B. München, Hannover oder Baden-Württemberg) fördern seit geraumer Zeit die Anschaffung von Lastenrädern für gewerbliche Nutzer. Erst kürzlich hat das Land Berlin die Förderung des Kaufs von Lastenrädern durch Gewerbetreibende und Privatleute bekanntgegeben. Ab Mai 2018 will der Senat Neuanschaffungen im Jahr 2018 mit 200.000 Euro und im Jahr 2019 mit 500.000 Euro fördern.

Nicht jeder kauft sich für gelegentliche Transporte ein eigenes Lastenrad. Der Aufbau von Verleih- oder Sharing-Angeboten für Lastenräder ist daher ein weiterer Schritt. Wie sich ein solches Angebot für Bewohner eines Wohnquartiers oder einer Kleinstadt organisieren lässt, wurde auf dem Dialogforum an drei Umsetzungsbeispielen aufgezeigt: durch ein Wohnungsunternehmen, durch ein gefördertes Projekt in Kooperation mit zwei Kommunen und durch einen Verein in ehrenamtlicher Arbeit. Die Erfahrungen, Herausforderungen und Lösungen wurden dabei thematisiert.

Ein großes Anliegen vieler Teilnehmer, war die Verfügbarmachung von wettergeschützten sicheren (Diebstahl/Vandalismus) Abstellmöglichkeiten, die es zu organisieren gilt. Verschiedene Arten – über Radboxen bis zu Sammelschließanlagen mit Stromanschlüssen für Elektro-Räder in fußläufiger Entfernung oder Abstellplätze bei Kooperationspartnern im Wohnumfeld wie Supermärkte, Cafés, Bibliotheken – wurden genannt. Auch können Abstellflächen durch Umwandlung von Autoparkplätzen gewonnen werden. Bei Neubauvorhaben sollten möglichst frühzeitig schon im Bebauungsplan Festsetzungen zu Fahrrad- und Lastenrad-Stellplätzen getroffen werden. Die Hansestadt Rostock mit ihrer Stellplatzverordnung, die auch Regelungen für Lastenräder vorsieht, sei beispielgebend genannt. Derzeit wird hier ergänzend ein Leitfaden zur Stellplatzsatzung für Bauherrn erarbeitet (Fertigstellung Juli 2018).

Im Wohnquartier selber ist eine gute Durchfahrbarkeit sicherzustellen. Es dürfen keine Absperrgitter oder zu enge Poller vorhanden sein, Zufahrten müssen stufenlos und ausreichend dimensioniert sein.

Eine weitere Fragestellung betraf die Nutzergruppen. Grundsätzlich zu klären ist, ob der Leihservice einem geschlossenen Nutzerkreis wie beispielsweise Mietern eines bestimmten Wohnungsunternehmens oder einem offenen Nutzerkreis also jedermann in einem bestimmten Geschäftsgebiet (wohnquartiersübergreifend, Stadtgebiet) zur Verfügung stehen soll. Zu prüfen ist dabei, ob und wie Synergien genutzt werden können, wie beispielsweise indem bei der Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagement die Angebote auf die Kunden des Unternehmens ausgeweitet werden. Gegebenenfalls lassen sich so nachhaltige Mobilitätsangebote als fester Bestandteil der Wohnimmobilie integrieren. Für eine gute Annahme des Verleihsystems sollte auf eine angemessene Anzahl von Rädern entsprechend der potentiellen Nutzerzahlen geachtet werden.

Diskutiert wurde die Frage der Motorisierung eines Lastenrades. Als einziger der drei Anbieter setzt das Wohnungsunternehmen auf E-Lastenräder, was die Attraktivität für den Nutzer erhöht, jedoch auf technischer Seite zu einem erheblichen Mehraufwand führt (u.a. durch induktive Ladetechnik). Auch in der Anschaffung sind die Räder teurer. Eine Umfrage unter den potenziellen Nutzergruppen oder die Einbeziehung der lokalen Gegebenheiten wie beispielsweise die Beschaffenheit des Terrains kann bei einer Entscheidung für oder gegen Motorisierung hilfreich sein. Alternativ bietet sich die Möglichkeit, eine leichte Gangschaltung zu nutzen. Einfache und robuste Räder sind zudem wartungsärmer. Die Hemmschwelle, ein Lastenrad zum ersten Mal zu fahren, ist nicht so groß wie bei einem E-Lastenrad. Generell wird befürwortet, ein Fahrsicherheitstraining und Probefahren im Rahmen von Aktionen oder Kursen für neue Nutzer anzubieten.

Um Pflege und Wartung der Leihräder zu erleichtern, ist eine wartungsarme Ausstattung der Räder zu bevorzugen. Die Wartung der Räder kann beispielsweise im Leasingvertrag inkludiert werden und erfolgt dann durch Servicemitarbeiter, die in regelmäßigen Zyklen Brems- und Lichtkontrollen etc. durchführen und bei größerem Reparaturbedarf die Räder in die Werkstatt fahren. Das ADFC-Leihsystem setzt auf Rad-Paten, die ehrenamtlich »ihre« Räder auf Verkehrssicherheit und Schäden kontrollieren.

Viele Fragen bleiben noch bei der Finanzierung eines Lastenrad-Leisystems offen. Wie kann eine Kostendeckung oder gar ein Gewinn erzielt werden? Ohne eine Projektförderung und subventionierte Preise in Konstanz und Norderstedt (kostenfreie erste (bzw. halbe) Stunde, danach 1 Euro pro weitere halbe Stunde, max. 9 Euro/ 24h) wäre der Verleih nicht kostendeckend durchführbar. Doch ist das Interesse so groß, dass beide Kommunen nach Projektende den Betrieb übernehmen wollen. Ob es dann zu Preissteigerungen kommt, bleibt abzuwarten. Wie sich die Kosten für den Verleih bei der Organisation durch das Wohnungsunternehmen abbilden, ist noch nicht abschließend berechnet. Nach Abschluss der Pilotphase soll ein tragfähiges Geschäftsmodell im Rahmen eines integrierten Mobilitätspaketes (Carharing, E-Rad und E-Lastenrad-Sharing) entwickelt werden. Bei Neubauvorhaben lassen sich beispielsweise über Einsparungen bei Tiefgaragen- und Parkplatzbau Kosten ausgleichen. Hier ist die Verringerung des Stellplatzschlüssels seitens der Kommunen als Förderung eines alternativen Mobilitätskonzepts gefordert. Bei Be-

standsbauten wäre eine Umlage über Nebenkosten oder Mieter/Eigentümer-Fonds denkbar. Das ADFC-System fLotte setzt beim Kauf auf Sponsoren und bei Betrieb und Wartung auf ehrenamtlichen Einsatz. Dies ermöglicht ein komplett kostenfreies Angebot für die Nutzer. Der Gemeinschaftsgedanke steht hier im Vordergrund. Eines ist sicher: jeder gefahrene Lastenradkilometer, der einen Autoweg ersetzt, ist ein Gewinn für Klima und Umwelt.

Eine Alternative zum Transportfahrrad wurde ebenfalls betrachtet: der Fahrradanhänger oder Lastenanhänger zum Ausleihen. Ein Anhänger punktet vor allem in Sachen Flexibilität. Er lässt sich an verschiedenen Fahrrädern anbringen. Viele Anhänger passen durch Türen oder Durchgänge und lassen sich sogar im Supermarkt vorbei am Einkaufsband schieben. Ein Beispiel dafür ist der Fahrrad-Lastenanhänger »Bolle« in Bonn: <https://bolle-bonn.de/news/boll%C2%B7e-jetzt-im-verleih>.

Die Teilnehmer konnten aus den Diskussionen zahlreiche Anregungen für ihre Praxis und Vorhaben mitnehmen. Der Verleih von Lastenrädern in Kommunen und Städten ist eine Möglichkeit, den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren und so zum Klima-, Umwelt- und Lärmschutz beizutragen. Die Akteure profitieren von den Erfahrungen bereits umgesetzter Projekte, die in Entwicklungen neuer Verleih- und Sharing-Systeme einfließen.

Die Ergebnisse der insgesamt 25 Dialogforen aus den fünf Projektregionen Berlin-Brandenburg, Region Hannover, Region Nord, Region Sachsendreieck und Region Rhein-Main münden abschließend in einen Handlungsleitfaden für Wohnungsunternehmen zu nachhaltiger Mobilität im Wohnquartier, der Ende 2019 vorgestellt wird.

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