

Projekt »Wohnen leitet Mobilität«

Rückschau des 2. Dialogforums Rhein-Main
3. Mai 2018

 wohnen
leitet
mobilität

2. Dialogforum Rhein-Main »Infrastruktur«

Nach der Auftaktveranstaltung im November 2017 folgte das 2. Dialogforum im Rhein-Main-Gebiet am 3. Mai 2018 mit dem Themenschwerpunkt »Infrastruktur für neue Mobilitätsangebote im Wohnquartier«. Im Rahmen des Begleitprogramms der Ausstellung »FAHR RAD!« fand das Dialogforum im Deutschen Architekturmuseum in Frankfurt am Main statt.

Das Interesse an dem Projekt »Wohnen leitet Mobilität« ist in der Region nach wie vor groß, was sich auch in den Anmeldungen zum 2. Dialogforum zeigte: 40 VertreterInnen der Bereiche Mobilität, Architektur und Stadtentwicklung, Wissenschaft, Wohnungswirtschaft, Politik und Kommunen nahmen an dem Dialogforum teil und diskutierten, welche infrastrukturellen Hindernisse für neue Mobilitätsangebote in Wohnquartieren bestehen und wie sie gelöst werden können.

Frau Dr. Annette Becker, die Kuratorin der »FAHR RAD!«-Ausstellung des DAM, eröffnete das Dialogforum, woraufhin drei Impulsvorträge zum Themenschwerpunkt Infrastruktur folgten. Im zweiten Teil der Veranstaltung identifizierten die Teilnehmenden im Rahmen eines Metaplan-Workshops unterschiedliche Aspekte des Themas Infrastruktur. Die Gruppendiskussion sowie ein gemeinsamer Ausblick auf das 3. Dialogforum schlossen die Veranstaltung ab.

Praxiseinblick – Integriertes Mobilitätskonzept für ein Wohnungsunternehmen (Referent: Felix Lüter, Nassauische Heimstätte | Wohnstadt)

Die Nassauische Heimstätte/Wohnstadt zählt mit rund 60.000 Wohnungen im Bestand zu den größten Wohnungsunternehmen in Deutschland. Die Unternehmensgruppe ist sowohl als Stadt- als auch als Projektentwickler tätig und wendet seit 2014 ein systematisches Nachhaltigkeitsmanagement an.

Das integrierte Mobilitätskonzept der Nassauischen Heimstätte/Wohnstadt umfasst sowohl Maßnahmen für MieterInnen als auch für MitarbeiterInnen der Unternehmensgruppe. Für die Mietermobilität werden ab Frühjahr 2018 in drei Pilotsiedlungen (Frankfurt Niederrad, Kelsertbach, Langen) nachhaltige Mobilitätsangebote eingeführt und erprobt. Dazu zählen Elektro-Ladestationen, Ladeinfrastruktur, Car-Sharing-Angebote sowie Leih-Pedelecs und E-Lastenräder. Das Ziel der Pilotprojekte ist es, Standardlösungen zu entwickeln, um den Umstieg vom eigenen PKW auf alternative Mobilitätsmodelle zu ermöglichen.

E-Cargo-Bike-Sharing für Wohngebiete (Referentin: Hannah Jensen, Sigo GmbH)

Sigo ist ein Start-up der beiden Gründer Hannah Jensen und Tobias Lochen. Sie bieten ein Sharingsystem für E-CargoBikes, um Kunden im Alltag die Nutzung von Fahrrädern auch für schwere Einkäufe sowie den Transport von Kindern zu ermöglichen. Die E-CargoBikes können von den Kunden via einer App oder Kundenkarte an Stationen ausgeliehen werden, an denen sie auch automatisch geladen werden. Die Sigo GmbH bietet Vermietern ein

Fullservice-Angebot an, das unter anderem von der Beratung über das Betriebsmanagement, bis hin zur Hardware und Buchung reicht.

Notwendigkeit von Funktionalität und Design im Bereich der Mobilitätsinfrastruktur (Referent: Prof. Kai Vöckler, Designinstitut für Mobilität und Logistik, Hochschule für Gestaltung Offenbach)

Das Designinstitut für Mobilität und Logistik der Hochschule für Gestaltung in Offenbach beschäftigt sich mit der Designforschung in Mobilitätssystemen, das heißt, welchen Beitrag Design zu Produkten, Prozessen und Einrichtungen im Bereich Mobilität leistet und leisten kann. Die Designforschung stellt dabei die Interaktion von Mensch, Technologie und Raum in den Mittelpunkt, denn Design vermittelt zwischen ihnen. Um eine Änderung im Mobilitätsverhalten zu erreichen, müssen die NutzerInnen mit ihren Bedürfnissen angesprochen werden. Das bedeutet, dass das Mobilität als immaterielles und positives Erlebnis in den Mittelpunkt gestellt werden sollte. Funktion und Gestaltung von Infrastruktur, Verkehrsmitteln und Information können positive Erlebnisse und Erfahrungen mit Mobilität fördern und eine Produktakzeptanz bewirken.

Ergebnisse des Metaplan-Workshops

Für den Metaplan-Workshop teilten sich die Teilnehmenden auf die Einzelgruppen zu den Unterthemen »Wohnumfeld«, »Kommunale Infrastruktur«, »Mobilitätsdienstleistungen« sowie »Funktionalität und Design« auf. Die Themengruppen wurden jeweils durch einen Referenten bzw. eine Referentin moderiert. Anhand der Metaplan-Methode beantworteten die Teilnehmenden die drei folgenden Fragen:

1. Welches sind die fünf wichtigsten Handlungsfelder?
2. Welche hemmenden und fördernden Faktoren gibt es bei der Umsetzung?
3. Lösungsvorschläge: Was muss unternommen werden?

| Wohnumfeld | | | | | | |
|---------------------------|---|--|--|---|--|--|
| | Handlungsfeld 1 | Handlungsfeld 2 | | Handlungsfeld 3 | Handlungsfeld 4 | Handlungsfeld 5 |
| Handlungsfelder | Infrastruktur → Versorgung → »Grün« → sozial → kurze Wege | Flächenverbrauch → Parken | | ÖPNV-Anbindung ↔ Quartiersplanung | Emissionen → Lärm → Schadstoffe | Barriere-Armut Barriere-Freiheit |
| Fördernde Faktoren | Sicherheit/ Angsträume | Öffentlich/halböffentlich/privat | | Multimodalität → letzte Meile → Mobilitätsstationen | | |
| | Ladeinfrastruktur | Politischer Gestaltungswille, auch unpopuläre Entscheidungen | ↔ Quartiers- manager »Kümmerer« Vermittler | Treffpunkte ausbilden /↔ Mehrwert | | |
| | | Verteuerung von Stellplätzen + Parkplätzen | | Attraktive Preise ÖV »365 Tage + Euro« | | |
| Hemmende Faktoren | Kosten Wer handelt? Wer zahlt? | Widerstand der Autobesitzer Immer größere Autos → SUV → größerer Parkdruck Stellplatzschlüssel | | | | Bordsteine Gebäude-Bestand |
| Lösungsvorschläge | Nutzungsmischung im Gebäude (private und öffentliche Nutzungen) | Öffentlichen Raum »befreien« + sinnvoll nutzen (Radwege, Geh- wege) | | Mieterticket | E-Roller, E-Bikes | »kleine« Optimierungen im Bestand |
| | Hoch + dicht bauen | Kooperation Stadt ↔ Eigentümer → ungenutzte private Stellflä- chen nutzen → Win-win → Vermietung freier Stellplätze | | Probeticket | Pkw → Hersteller- Verantwortung! | Haushaltsnahe Dienstleistungen |
| | Genehmigung → Infrastruktur im 1. BA | Car-Sharing vor dem Eingang + hohe Mietkosten → Stellplätze Pkw | | | Vorga- ben/Grenzwerte → Einhaltung for- dern | Bordsteinabsenkun- gen + Leitsystema- tik als Standard bei Baustellen |
| | Kooperation(sgebot) der Akteure | KfZ-Steuern nach Emission + Größe (SUV) | | | Förderung von alternativen Mobili- tätsformen /Innovation | |
| | | Überdachte Rad-Stellplätze (Kinderwagen etc.) | | | | |

| Kommunale Infrastruktur | | | | | |
|---------------------------|---|--------------------------------|--|-----------------------------|--|
| | Handlungsfeld 1 | Handlungsfeld 2 | Handlungsfeld 3 | Handlungsfeld 4 | Handlungsfeld 5 |
| Handlungsfelder | ÖNV | Versorgung | Technische Infrastruktur | Mobilitätsangebote | PLANUNG Integration Mobilitätsbelange |
| Fördernde Faktoren | Verfügbarkeit - räumlich - zeitlich | Kleinteiligkeit, Verfügbarkeit | Verfügbarkeit | Nutzerfreundlichkeit | |
| Hemmende Faktoren | Kosten | Flächenverfügbarkeit | Autogerechte Stadt | Stellplatzsatzung | Hemmende Gesetzeslagen |
| | Mangelnde Wirtschaftlichkeit | Kosten für Anbieter | | Mangelnder Innovationswille | Fehlender politischer Wille |
| Lösungsvorschläge | Flexible Bedienungsweisen | Durchmischung | Gleichbehandlung der VerkehrsteilnehmerInnen | Pilotprojekte | Einflussnahme der Verwaltung auf politische Entscheidungen |
| | Einplanung von ÖV-Infrastrukturen beim Neubau (politischer Wille) | | | | |
| | Unterschied Stadt-Land | | | | |

| Mobilitätsdienstleistung | | | | | |
|---------------------------|--|---|---|---|---|
| | Handlungsfeld 1 | Handlungsfeld 2 | Handlungsfeld 3 | Handlungsfeld 4 | Handlungsfeld 5 |
| Handlungsfelder | Carsharing | Bikesharing | Mieterticket | Beratung/Marketing | Einkaufs- & Transportservice (kombiniert) |
| Fördernde Faktoren | <ul style="list-style-type: none"> • Einfache Bedienung • Verfügbarkeit • Einfacher Zugang • Fahrzeugpool (XS, S, M, L) • Cross-selling • Einfaches System (Tarife, Buchung, Bezahlen) | | | | |
| Hemmende Faktoren | Überangebot an privaten Stellplätzen | Abschließmöglichkeit Mangelndes Radwegenetz Topographie | Schlechte Anbindung/Taktung | | Kosten/Finanzierung |
| Lösungsvorschläge | Schnupperangebot | Eigenes Auto/Rad = Statussymbol | Verknüpfung mit Car- & Bikesharing Ticketsharing | Kompetente Beratung über alle Verkehrsmittel/Angebote Multimodalität (App) | Zentrale Zuständigkeit klären |
| | Stellplatzsatzung (Anpassung) | | | | |

| Funktionalität und Design | | | | | |
|---------------------------|--|---|---|--|--|
| | Handlungsfeld 1 | Handlungsfeld 2 | Handlungsfeld 3 | Handlungsfeld 4 | Handlungsfeld 5 |
| Handlungsfelder | Die neue Mobilität (4.0, vernetzt, umweltfreundlich) muss eine Erlebnisqualität haben | Qualität der Verknüpfungen der Mobilitätsangebote (digital/analog) | Gestaltungsqualität | Standardisierung (Allgemein) Individualisierung | Zeit a) »Reise«zeit b) Umsetzung neuer Projekte |
| Fördernde Faktoren | Gute Gestaltung | Übergreifende, systemische Planung und Gestaltung | Fachleute ??? | Stärkere Anpassungsfähigkeit im ÖV/kollab. Mobilität | Politik: Push! b) stärker regulieren, strukturieren |
| Hemmende Faktoren | Zuverlässigkeit! Sicherheit | | Sicherheit, Sauberkeit Chefsache! | | |
| | Funktioniert das überhaupt? | Komplexität unterschiedlicher Räume/Verkehrsmittel Distanzen | Vandalismus Viele verschiedene Akteure, die entscheiden | Werden alle Zielgruppen erreicht? | |
| | Zu hohe Personendichte | | Alle Verknüpfungen, Schnittstellen, Übergänge | | |
| Lösungsvorschläge | Gutes ??? + darüber reden | 1 Online Plattform Übergreifende Gestaltung und Planung | Modellprojekte | Nutzer einbeziehen | Regulation (Ordnung) Raumaufstellung |
| | Belohnung von Nutzung nachhaltiger Verkehrsmittel | | | | Wirtschaftlichkeit (volkswirtschaftlicher Nutzen) |

Nachdem die Ergebnisse im Plenum präsentiert wurden, konnten die Teilnehmenden die einzelnen Handlungsfelder bewerten. Dabei kam das Handlungsfeld »Integration der Mobilitätsbelange in die Planung« bzw. »ÖPNV-Anbindung ↔ Quartiersplanung«, welches in zwei Themengruppen genannt wurde, insgesamt auf 22,3 Prozent der Punkte. Daran schließen sich das Handlungsfeld »Qualität der Verknüpfungen der Mobilitätsangebote (digital/analog)« sowie »Flächenverbrauch durch Parken« an.

| Handlungsfeld | Gruppe | Prozent |
|--|---------------------------------------|---------|
| Planung: Integration Mobilitätsbelange ÖPNV-Anbindung ↔ Quartiersplanung | Kommunale Infrastruktur Wohnumfeld | 22,3% |
| Qualität der Verknüpfungen der Mobilitätsangebote (digital/analog) | Funktionalität und Design | 14,6% |
| Flächenverbrauch durch Parken | Wohnumfeld | 11,7% |
| ÖNV | Kommunale Infrastruktur | 8,7% |
| Mieterticket | Mobilitätsdienstleistung | 8,7% |
| Die neue Mobilität (4.0, vernetzt, umweltfreundlich) muss eine Erlebnisqualität haben | Funktionalität und Design | 6,8% |
| Gestaltungsqualität | Funktionalität und Design | 6,8% |
| Infrastruktur | Wohnumfeld | 5,8% |
| Versorgung | Kommunale Infrastruktur | 4,9% |
| Beratung/Marketing | Mobilitätsdienstleistung | 4,9% |
| Carsharing | Mobilitätsdienstleistung | 3,9% |
| Bikesharing | Mobilitätsdienstleistung | 1,0% |

Die Diskussion der Ergebnisse konzentrierte sich insbesondere auf die Aspekte Design, Motivation und Psychologie der NutzerInnen sowie Kommunikation und Marketing. Es wurde festgehalten, dass die Psychologie der NutzerInnen ein erfolgreicher Hebel sein kann, um sie für neue bzw. innovative Mobilitätsangeboten zu gewinnen. Funktionalität und Design seien hierbei der Schlüssel zum tatsächlichen Nutzen. Dafür sollten Angebote gemeinsam gestaltet werden, um ein gutes Design zu gewährleisten, das die NutzerInnen am Ende überzeugt und motiviert.

Die alternativen Mobilitätsangebote müssten also positiv erlebt und so auch kommuniziert werden. Spaß als Motivator sollte gezielt geweckt werden. Außerdem muss der Mehrwert der alternativen Mobilitätsangebote klar herausgestellt und vermarktet werden.

In der Diskussion wurde dabei auch auf die Engpässe in der Planung bezüglich der Kosten hingewiesen. Würden Mobilitätsangebote von Beginn an gemeinsam geplant, so dass sie dem Bedarf der NutzerInnen entsprechen, so könnten Design und Kommunikation diese Engpässe überbrücken.

Fazit

Das Dialogforum hat gezeigt, wie vielfältig das Themengebiet »Infrastruktur für neue Mobilitätsangebote im Wohnquartier« ist. In dem Workshop und in der Diskussion wurden zahlreiche Hürden aufgezeigt, darunter insbesondere die Frage der Kosten und Wirtschaftlichkeit, politischer Wille, die Gesetzeslage und Stellplatzsatzungen. Auf der anderen Seite zeigten die Referenten und Teilnehmenden vielfältige Möglichkeiten und Lösungen für die Praxis auf. Kommunikations- und Marketingmaßnahmen sowie die Gestaltung von Mobilitätsangeboten wurden als Schlüssel zur tatsächlicher Nutzung identifiziert. Vor allem im Hinblick auf Planungen von Neubaugebieten unterstrichen die Teilnehmenden wie wichtig es sei, Mobilitätskonzepte und -angebote von Beginn an in die Planung zu integrieren.

Das nächste Dialogforum im Rhein-Main Gebiet findet voraussichtlich Mitte November statt.

Kontakt

Caroline Manz
Regionalkoordinatorin Rhein-Main
Projekt »Wohnen leitet Mobilität«

VCD Landesverband Hessen e. V.
Walramstraße 16a
65183 Wiesbaden

Tel.: 0176 56 989 265
caroline.manz@vcd.org
womo.vcd.org