

Projekt „Wohnen leitet Mobilität“

Rückschau des 3. Dialogforums Rhein-Main
05. Dezember 2018

 wohnen
leitet
mobilität

Programm

09:00 **Anmeldung und Einlass**

09:30 **Begrüßung**

Madlen Overdick (Dezernentin, Dezernat IV des Main-Taunus-Kreis; Hofheim/Ts.)

09:40 **Vorstellung des Projekts „Wohnen leitet Mobilität“**

René Waßmer (Projektleiter, Verkehrsclub Deutschland e.V., VCD-Bundesverband Berlin)

09:50 **Vorstellung des Ablaufs und der Ziele der Veranstaltung**

10:00 **Flächendeckendes elektromobiles Car- & Bikesharing im Main-Taunus-Kreis**

*Bernhard Kinkel und Florian Fröhlich (Mobileeee GmbH, Frankfurt)
Daniel Philipp (Klimaschutzmanager des Main-Taunus-Kreis, Hofheim/Ts.)*

10:25 **„Und wo kann ich nachladen?“ –**

Anforderungen und Lösungen beim Aufbau einer bedarfsgerechten Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge im suburbanen Raum

Sebastian Koch (Vertriebsingenieur, Projektentwicklung, Pfalzwerke AG, Ludwigshafen)

10:50 **„Ein Rad für alle Fälle“ – Modellprojekt für Pedelec-Pendler/innen**

Petra Gloge (Fachbereich Mobilität und Verkehr, Rhein-Sieg-Kreis, Siegburg)

11:15 **Kaffeepause und Networking**

11:35 **Nachhaltige Mobilitätsangebote im Wohnungsbau –**

Stellplatznachweis, Sharing-Angebote, Mobilität und Logistik

Bernd Utesch (Sprecher der Geschäftsführung, ABGnova GmbH, Frankfurt)

12:00 **Workshop zu Fragestellungen einer funktionierenden, nachhaltigen Wohnortmobilität in suburbanen und ländlichen Quartieren**

13:10 **Ergebnispräsentation und Diskussion**

13:50 **Resümee der Veranstaltung und Ausblick**

Eric Kruzycki (Regionalkoordinator Rhein-Main, Verkehrsclub Deutschland e.V., Wiesbaden)

14:00 **Ausklang mit Mittagsimbiss**

Moderation: Kristina Oldenburg

3. Dialogforum Rhein-Main

Wohnortmobilität in suburbanen und ländlichen Quartieren – Das Problem der letzten Meile

Nachdem sich das erste Dialogforum der Präsentation des Projektes und das zweite Dialogforum dem generellen Thema Infrastruktur angenommen hat, sind im dritten Dialogforum Mobilitätsangebote in infrastrukturell schlecht erschlossenen Gebieten diskutiert worden. Im Vordergrund stand vor allem die Frage nach einer zuverlässigen Erschließung von suburbanen und ländlichen Wohngebieten. Hierbei waren Referentinnen und Referenten der Verwaltungsebene, der Mobilitätsdienstleister und der Wohnungswirtschaft eingeladen, um mit ihren Impulsvorträgen einen Praxiseinblick aus der jeweiligen Branche zu gewährleisten. Ziel war es, auf Basis dieser Vorträge in den Workshops möglichst umfassende Lösungsvorschläge zu erarbeiten.

Die Kreisbeigeordnete Frau Madlen Overdick begrüßte die Teilnehmenden im Namen des Main-Taunus-Kreises und betonte sowohl die Bedeutung der regionalen Beziehungen zwischen dem Kreis und den angrenzenden Großstädten Frankfurt und Wiesbaden, aber auch die Bedeutung des alltäglichen Verkehrs innerhalb des Kreises. Frau Overdick begrüßte es sehr, dass das Thema Mobilität im Rhein-Main-Gebiet über kommunale Grenzen hinausgedacht werde und ist zuversichtlich, dass mit dem Projekt „Wohnen leitet Mobilität“ und den im Rahmen des Dialogforums präsentierten Beispielprojekten wichtige Schritte in Richtung Verkehrswende unternommen werden.

Impulsvorträge

Flächendeckendes elektromobiles Car- & Bikesharing im Main-Taunus-Kreis

(Referenten: *Bernhard Kinkel und Florian Fröhlich, mobileeee, sowie Daniel Philipp, Main-Taunus-Kreis*)

Der Main-Taunus-Kreis ist mit rund 240.000 Einwohnern ein wichtiger Teil der Metropolregion FrankfurtRheinMain und besitzt eine vergleichsweise hohe Einwohnerdichte. Der Landkreis ist durch den SPNV an die wichtigen Arbeitsplatzschwerpunkte in der Region angebunden, jedoch fehlt häufig eine flächenhafte, zuverlässige und hochfrequente Anbindung der Wohngebiete an den ÖPNV. Ein E-Car- und Bikesharingmodell soll daher als eine Ergänzung des Mobilitätsangebotes landkreisweit eingeführt werden.

Bernhard Kinkel von mobileeee hat Lösungen aufgezeigt, wie ein landkreisweites E-Car- und Bikesharing zur Entlastung der aktiv genutzten Verkehrsflächen und des Parkraums beitragen kann. So ist für viele Bürgerinnen und Bürger das Carsharing bereits jetzt längst gesellschaftlich etabliert und würde bei einem entsprechenden, zuverlässig verfügbaren Angebot auch genutzt werden. Mobileeee und der Main-Taunus-Kreis versprechen sich davon eine Reduzierung der hohen Zweitwagendichte im Kreis, sowie eine Entlastung des öffentlichen Parkraums.

Gefördert wird das Projekt durch den Kreis-Investitions-Fonds, sowie durch die ansässige Wirtschaft. Auch Eigentümergemeinschaften, Wohnungsbauunternehmen und Vereine beteiligen sich an dem Projekt. Der Umsetzungsbeginn ist für das Frühjahr 2019 geplant. Ein wichtiger Aspekt in der Planung ist die Vernetzung mit ÖPNV und SPNV im Sinne intermodaler Verkehrslösungen, um künftig mehr Bewohnerinnen und Bewohnern zu ermöglichen, auch ohne Privat-PKW die alltäglichen Ziele zu erreichen.

„Und wo kann ich nachladen?“ – Anforderungen und Lösungen beim Aufbau einer bedarfsgerechten Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge im suburbanen Raum

(Referent: Sebastian Koch, Pfalzwerke AG)

Die Pfalzwerke AG mit Sitz in Ludwigshafen ist der führende Strom-, Gas- und Wärmeversorger in der Pfalz und im Saarpfalz-Kreis. Neben der Stromversorgung leistet die Pfalzwerke AG auch Beiträge zur Mobilitätsentwicklung in Form einer Bereitstellung von Landeinfrastruktur im ländlichen Raum. Seit 2016 gibt es die Projektgruppe Elektromobilität. Im Jahr 2017 begann der Aufbau einer Ladeinfrastruktur mit dem Ziel von 350 Ladepunkten in der Pfalz bis zum Jahr 2020. In der Umsetzung dieses Vorhabens ist der Aufbau einer flächendeckenden, öffentlichen (Schnell-) Ladeinfrastruktur von Nöten. Nur so kann bei der Bevölkerung der Abbau von „Reichweitenängsten“ erreicht werden und mehr Vertrauen in die E-Mobilität geschaffen werden.

Die öffentliche Ladeinfrastruktur wird von der Pfalzwerke AG betrieben, die Stellplätze für die Ladestationen sind sowohl umgewidmete Stellplätze aus kommunaler Hand als auch private Stellplätze von Wohnbauunternehmen und SB-Warenhäusern. An einigen Standorten musste hierfür die Netzanschlusskapazität vergrößert werden, um einen reibungslosen Betrieb der Ladestationen zu gewährleisten.

Für Wohnbauunternehmen und Privatkunden bietet die Pfalzwerke AG zudem Komplettpakete an. Diese bestehen aus „Lade-Wallboxen“, einer entsprechenden Hausinstallation und Energieversorgung, sowie der Kostenabrechnung. Dadurch, dass alles aus einer Hand angeboten wird, soll dem Kunden ein unkomplizierter Zugang zur Elektromobilität ermöglicht werden und dessen Nutzung auch im ländlichen Raum attraktiver gemacht werden.

„Ein Rad für alle Fälle“ – Modellprojekt für Pedelec-Pendler/innen

(Referentin: Petra Gloge, Rhein-Sieg-Kreis)

Der Rhein-Sieg-Kreis hat zusammen mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur als Fördermittelgeber das Projekt „Ein Rad für alle Fälle“ ins Leben gerufen. Ziel dieses Projektes war es, die Flotte bereits existierender Pedelecs des Kreises besser auszulasten.

Die vom Bereich Tourismus („E-Bike Region bergisch hoch 4“) angeschafften Pedelecs sind hauptsächlich am Wochenende genutzt worden. Die Projektidee sah vor, den Pendlerinnen und Pendlern die E-Bikes an Werktagen zur Verfügung zu stellen, um somit die letzte Meile vom ÖPNV-Knotenpunkt in das Wohngebiet ohne Nutzung des MIV bewältigen zu können.

Hierzu wurden am Bahnhof Siegburg entsprechende Abstellanlagen geschaffen und zusammen mit dem Rhein-Sieg-Verkehrsverbund ein Ticketmodell erstellt, welches eine gemeinsame Nutzung von ÖPNV und Pedelecs begünstigt.

Ein Hindernis ist die derzeit noch unzureichende Fahrradinfrastruktur im Projektgebiet. Auch die intermodale Nutzung von Pedelec und ÖPNV ist nicht so stark nachgefragt worden wie ursprünglich erwartet. Jedoch ist die Akzeptanz, auch künftig das Fahrrad für alltägliche Wege zu nutzen, durch das Projekt deutlich gestiegen. Zudem ist im Rhein-Sieg-Kreis eine Angebotserweiterung in der Mobilitätsinfrastruktur erreicht und das Pedelec als Alltagsverkehrsmittel bekannter gemacht worden.

Der Rhein-Sieg-Kreis hat mit dem Projekt „Ein Rad für alle Fälle“ beim „Deutschen Fahrradpreis 2018“ den 3. Platz erreicht.

Nachhaltige Mobilitätsangebote im Wohnungsbau. Stellplatznachweis, Sharing-Angebote, Mobilität und Logistik (Referent: Bernd Utesch, ABGnova GmbH)

Die ABGnova GmbH ist das Innovations- und Dienstleistungsunternehmen der Mainova AG und der ABG FRANKFURT HOLDING GmbH. Die ABGnova GmbH unterstützt, zusammen mit book'n'drive, den Ausbau von Carsharing-Angeboten in Wohnbaugebieten der ABG und setzt sich im Wohnungsbau für nachhaltige Mobilitätskonzepte ein.

Herr Utesch beleuchtete in seinem Vortrag die Anforderungen an Mobilitätskonzepte speziell in Wohnbaugebieten und in der Quartiersplanung. Hierbei stellte er fest, dass der suburbane und ländliche Raum in der Regel durch ein beschränktes Angebot des ÖPNV charakterisiert ist. Der MIV wird in Wohngebieten des suburbanen und ländlichen Raums auch daher stärker genutzt, weil größtenteils Beschränkungen im Flächenbestand nicht gegeben sind und die Wohn- und Arbeitsstrukturen sehr heterogen sind. Dadurch tendieren Bewohnerinnen und Bewohner in diesen Gebieten gewohnheitsmäßig eher dazu, den MIV zu nutzen, wenn keine attraktiven Alternativen vorhanden sind.

Dennoch gibt es besondere Angebote, die den Umweltverbund auch im suburbanen und ländlichen Raum attraktiver machen. Dazu zählen Park-n-Ride-Parkplätze als Übergang zum ÖPNV oder zu Fahrgemeinschaften, stationsbasiertes Carsharing (beispielweise mit einem Standort im Quartier und einem weiteren im Park-n-Ride Bereich), Mobilitätsstationen (gefördert durch die Kommunalrichtlinie), sowie eine Förderung der E-Mobilität und der Ladeinfrastruktur. Außerdem können durch (E-)Bikesharing, Bürgerbusse, Mitfahrssysteme sowie flexiblere Angebote im ÖPNV ebenfalls attraktive Angebote geschaffen werden, die Bewohnerinnen und Bewohner eines Wohngebietes von der Nutzung nachhaltiger Mobilitätsangebote überzeugen.

Die ABGnova GmbH gewinnt Kundinnen und Kunden für solche innovative Mobilitätslösungen insbesondere durch eine zuverlässige und flächenhafte Verteilung von Freefloating-Carsharing und durch intelligente Carsharing-Pools, mit dem Ziel einer optimalen Ausnutzung und Verfügbarkeit von Fahrzeugen bei gleichzeitig geringem Platzverbrauch. Der Gewinn ist für den Nutzer eine höhere Verfügbarkeit der Flotte und für Stadt und Umwelt ein geringerer

Flächenverbrauch durch parkende Privatfahrzeuge sowie eine Reduzierung des Parksuchverkehrs.

Workshop

Metaplan-Workshop zu Fragestellungen einer funktionierenden, nachhaltigen Wohnortmobilität in suburbanen und ländlichen Quartieren

Für den Metaplan-Workshop haben sich die Teilnehmenden auf die folgenden Akteursgruppen aufgeteilt, welche die Mobilitätsangebote auf dem Land und im suburbanen Quartier verbessern können:

„Wohnungsbaugesellschaften und Mieterschaft“

„Verkehrs- und Mobilitätsdienstleister“

„Verwaltung/Kreise/Kommunen“

Im Workshop von etwa 60 Minuten wurden die folgenden Fragestellungen besprochen:

1. **Welche Möglichkeiten stehen zur Verfügung, um Mobilitätsangebote im ländlichen und suburbanen Raum zu verbessern?**
2. **Was davon kann diese Gruppe an Akteuren aus sich heraus leisten, um innovative Mobilitätsangebote zu entwickeln oder zu verbessern?**
3. **Wo wird Unterstützung benötigt? Welche Ziele sind gemeinsam mit den anderen Gruppen realisierbar? ...und wie wären sie realisierbar?**

Workshopgruppe 1: „Wohnungsbaugesellschaften und Mieterschaft“

Aus der Sicht der Wohnungsbaugesellschaften und der Mieterschaft ist hauptsächlich in ländlichen Wohngebieten und auf überregionalen Routen eine **verbesserte Fahrradinfrastruktur** erforderlich. Zudem sind für neue Mobilitätsangebote im ländlichen Raum vergleichsweise mehr **Pull-Maßnahmen** notwendig, als es in Großstädten der Fall wäre, um neue Kunden an Car- und Bikesharingmodelle heranzuführen. Dies ist jedoch erforderlich, um eine Kundenanzahl zu erreichen, bei der ein Betrieb solcher Angebote wirtschaftlich vertretbar ist. Aber auch **niederschwellige Angebote** können bei der Umsetzung einer verbesserten Wohnortmobilität helfen. Alternative Verkehrsmittel können durch beispielsweise durch Testfahrten von Pedelecs, ÖPNV-Informationen oder Schnuppertickets für die Mieterschaft, etc. „erfahren“ werden.

Im Wohngebiet selbst können durch **Mobilitätsstationen** sowie durch barrierefreie und attraktive Zuwege zum ÖPNV und zur kommunalen Radinfrastruktur Anreize zum Umsteigen

geschaffen werden. Gerade im ländlichen und suburbanen Raum können auch durch **Gemeinschaftsverkehr** auf alltäglichen Wegen Flächenbedarfe im Straßenraum eingespart werden und für Mieterinnen und Mieter geringere Kosten für die Bewältigung der Pendlerwege erzielt werden. Erforderlich ist hierfür auch eine entsprechende **digitale Infrastruktur**, um beispielsweise über Apps Fahrgemeinschaften zu bilden oder um gemeinschaftliche Lastenräder und Mietertickets reservieren und nutzen zu können. Wichtig sei es hierbei seitens der Verwaltungsebene die technischen Voraussetzungen für innovative Mobilitätsangebote zu schaffen, um autonomes Fahren von Bussen im ländlichen Raum oder aber auch den zuverlässigen Betrieb von „on demand“-Angeboten zu gewährleisten.

Die Wohnungswirtschaft kann hierbei das **Marketing** für Mobilitätsangebote des Umweltverbundes unterstützen und die soziale Komponente eines Gemeinschaftsverkehrs herausstellen. Dabei ist Kreativität bei neuen Ansätzen und teilweise ein „Querdenken“ durch die Disziplinen erforderlich.

Finanzielle Unterstützung kann durch entsprechende Bundes- und Landesfördermöglichkeiten erfolgen. Aber auch darüber hinaus ist eine Kooperation zwischen Kommunen, Wohnungsbauunternehmen und Mobilitätsdienstleistern bei der Gestaltung einer nachhaltigen Verkehrsinfrastruktur im Wohngebiet unverzichtbar. Hierzu sei es seitens aller Akteure notwendig, für die Vorschläge und Bedürfnisse der anderen Akteursgruppen offen zu sein und eine **stetige Kommunikation in der Mobilitätsplanung** zu entwickeln. Es helfe hierbei sich als Region zu verstehen und in der Planung über Verwaltungs- und Unternehmensgrenzen hinauszudenken.

Workshopgruppe 2: „Verkehrs- und Mobilitätsdienstleister“

Für Verkehrs- und Mobilitätsdienstleister steht der **Ausbau des ÖPNV-Angebots** im ländlichen und suburbanen Raum im Vordergrund, was jedoch auch einen entsprechenden infrastrukturellen Ausbau erforderlich macht. In der Planung des ÖPNV sollte generell eine **verstärkte Kooperation zwischen Mobilitätsdienstleistern und Kommunen** entwickelt werden, um sowohl die Expertise zur betrieblichen Planung als auch zu den kommunalen Gegebenheiten und Anforderungen besser zusammenbringen zu können.

Hauptsächlich könnte aus Sicht der Verkehrsdienstleister die Mobilität im suburbanen und ländlichen Raum dadurch optimiert werden, dass auch hier **Konkurrenzbereiche umgewidmet** und dem ÖPNV und Radverkehr Vorrang gegeben wird. Stellplätze sollen zugunsten von Mobilitätsstationen und großzügigen Parkflächen für den Radverkehr weichen.

Helfen können hierbei die Verkehrs- und Mobilitätsdienstleister, indem sie Angebote entwickeln, die einen **multimodalen Verkehr begünstigen**. Beispielhaft hierfür sind sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und Pedelecs an ÖPNV-Knotenpunkten.

Damit diese Möglichkeiten genutzt werden, sind ebenso andere Akteursgruppen im infrastrukturellen Ausbau gefordert. Seitens der **Arbeitgeber** müssen Fahrradabstellmöglichkeiten sowie Duschen für die Belegschaft bereitgestellt werden, um das Fahrrad und das Pedelec als Alltagsverkehrsmittel im Pendelverkehr etablieren zu können. Auch von kommunaler Seite her können über Veränderungen in der **Vorgartensatzung** sowie in Bereichen des Denk-

malschutzes Möglichkeiten geschaffen werden, um mehr Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und Pedelecs in Wohngebieten realisieren zu können.

Auch Wohnungsbauunternehmen sind gefragt, Angebote zu entwickeln, um neue Mobilitätsformen im Wohngebiet zu fördern. Im Bereich der E-Mobilität können auch Informationen zum Energiebedarf, der Umweltauswirkungen und der zu erwartenden Kosten herausgegeben werden. Beispielhaft sei hier eine **verbesserte Information** zu Nutzung und Herkunft von Öko-Strom genannt, da hierzu vielfach bei der Mieterschaft noch Vorurteile bezüglich der Netzeinspeisung existieren. Zudem kann durch die bewusste **Ansiedlung von Einzelhandel in kleineren Wohngebieten** und Quartieren ein Großteil des alltäglichen MIV ersetzt werden.

Seitens der Verwaltungsebene wünscht man sich aus Sicht der Mobilitätsdienstleister eine **interkommunale Planung des ÖPNV- und der Fahrradinfrastruktur**, da ein Großteil des Verkehrs über die Gemeindegrenzen hinaus geht. Eine ausschließlich auf kommunale Grenzen abgesteckte Planungen würde der Verkehrsrealität widersprechen. Abhilfe können landesweite Projekte wie das hessische Radschnellverbindungsnetz sowie eine gemeinsame Plattform zur interkommunalen Verkehrsplanung, wie etwa der Regionalverband schaffen. Zudem sollte der **politische Wille** zur Verkehrswende auch im ländlichen und suburbanen Raum konstant vertreten werden, sodass Kunden beim Umstieg auf alternative Verkehrsmittel die Sicherheit haben, dass diese neu geschaffenen Angebote auch künftig zur Verfügung stehen und weiter ausgebaut werden.

Workshopgruppe 3: „Verwaltung/ Kreise/ Kommunen“

Möglichkeiten, die Mobilität im ländlichen und suburbanen Raum zu verbessern sieht die Verwaltungsebene in der **Kommunikation** und im Anstoßen kritischer Diskussionen rund um das Thema Verkehrswende und neue Mobilitätsangebote. Zeitgleich müssen in der Verkehrsplanung der öffentliche Raum und die Verkehrsfläche gerechter auf alle Modi verteilt werden. Dies bedeutet, dass **multifunktionale Räume** geschaffen werden, mehr Flächen dem Umweltverbund zur Verfügung gestellt werden sollen und intermodale Verknüpfungen bei ÖPNV-Schwerpunkten von vorne herein mitgeplant wird.

Innerhalb der Wohngebiete sollten **Mischgebiete** fokussiert werden, da durch die Ansiedlung eines Nahversorgers viele Wege des MIV entfallen können. Zeitgleich sollen Neubaugebiete in einer entsprechenden **Dichte** angelegt werden, die eine Anbindung durch den ÖPNV sowie durch neue Mobilitätskonzepte wirtschaftlich vertretbar machen.

Im Städtebau braucht es mehr Mut. Die Verwaltungsebene dürfe sich bewusst sein, dass sie die Kompetenz des **Regulativs** hat. Das bedeutet, dass über **Stellplatzsatzungen** und ein umweltgerechteres Parkraummanagement sowie über die Ausweisung von Sonderflächen für E-Carsharing Voraussetzungen für eine Verkehrswende innerhalb der kommunalen Grenzen geschaffen werden können. Es gilt zudem weitere **Informationen** für die Bürgerinnen und Bürger anzubieten, die Beteiligung zu stärken und auch den Erfolg kleinerer Schritte zu publizieren.

Aus sich heraus kann die Verwaltungsebene solche neugeschaffenen, **alternativen Mobilitätsangebote bewusst vermarkten**, sodass Neukunden und Umsteiger die Sicherheit haben,

dass diese Angebote auch künftig verlässlich bestehen bleiben. Wichtig sei dies, da viele Bürgerinnen und Bürger vom ständig verfügbaren Privat-PKW nur dann umsteigen, wenn die alternativen Angebote eine ebenso **sichere Verfügbarkeit** aufweisen wie das eigene Auto. Eine Person verkauft ihren PKW nur, wenn sie weiß, dass dauerhaft ein alternatives Mobilitätsangebot bestehen bleibt. Daher könnten **Verleihsysteme als Teil der Daseinsvorsorge** gesehen und geplant werden, um diese Sicherheit zu gewährleisten.

Unterstützung für die Verwaltung, die Kreise und die Kommunen wird vor allem im **Personal** und im Marketing neuer Angebote benötigt. Zudem braucht die Verwaltungsebene Unterstützung und den Rückhalt aus der Politik, welche bewusst für **mehr Investitionen im Radverkehr, im ÖPNV sowie in deren Infrastruktur** sorgen. Bezüglich der Wohnungsunternehmen wird gewünscht, künftig bei Neubebauungen **Quartierskonzepte** anzubieten, die sowohl die Ansiedlung von Nahversorgern als auch ein entsprechendes Mobilitätskonzept und Voraussetzungen für eine gute ÖPNV-Anbindung beinhalten. Eine Mischnutzung zur Reduzierung alltäglicher Wege soll künftig standardmäßig in Betracht gezogen werden.

Fazit

Das 3. Dialogforum „Wohnen leitet Mobilität“ in Hofheim am Taunus zum Thema Wohnortmobilität im suburbanen und ländlichen Raum hat zweierlei Ergebnisse hervorgebracht:

Zum einen konnten durch die Impulsvorträge dem Fachpublikum Lösungen präsentiert werden, wie man den besonderen Anforderungen an eine innovative Wohnortmobilität im suburbanen und ländlichen Raum gerecht werden kann. Es konnten Mobilitätslösungen durch Car- und Bikesharing, sowie durch ÖPNV-Ticketmodelle und multimodale Angebote präsentiert werden, welche als Impuls und Ansporn für eine bessere Mobilitätsplanung im ländlichen und suburbanen Raum dienen können. Es zeigt, dass auch in diesen schwierigen Räumen eine innovative Wohnortmobilität möglich ist.

Des Weiteren konnten innerhalb der Workshopgruppen die beteiligten Akteure erarbeiten, wie eine Verbesserung von Mobilitätsangebot zu erzielen sei, an welchen Stellen Kooperationen und Absprachen sinnvoll sind und an welchen Stellen Unterstützung seitens der anderen Akteursgruppen benötigt wird.

Es zeigt sich, dass von allen Seiten eine **stärkere Kooperation** in der Planung von Wohnungsgebieten und der damit verbundenen Mobilitätsplanung gewünscht ist, um die Expertisen aller Beteiligten in die Planung einfließen zu lassen und somit ein bestmögliches Ergebnis für die Mieterschaft und die Anwohnerinnen und Anwohner eines Wohnbaugebietes zu erzielen.

Kontakt

Eric Kruzycki
Regionalkoordinator Rhein-Main
Projekt „Wohnen leitet Mobilität“

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

Tel.: 0176 56 989 265
eric.kruzycki@vcd.org
womo.vcd.org