



Projekt »Wohnen leitet Mobilität«

Rückschau des 3. Dialogforums Nord
21.11.2018

 wohnen
leitet
mobilität

1. Einführung

Das dritte Dialogforum mit dem Thema »Stellplatzrichtzahlen und Bewohnerbedürfnisse – Welche Voraussetzungen braucht eine klimafreundliche Wohnortmobilität?« fand am 21.11.2018 im Kieler Innovations- und Technologiezentrum (Kitz) statt. Es wurde von Herrn Peter Bender, Amtsleiter Tiefbauamt der Landeshauptstadt Kiel, eröffnet. Er unterstrich in seiner Begrüßungsrede das gemeinsame Ziel der Landeshauptstadt Kiel sowie dem Projekt »Wohnen leitet Mobilität«, klimaschonende Mobilität am Wohnstandort zu fördern. Als Beispiel nannte er die vor kurzem eröffnete Veloroute 10 und erhofft sich dadurch einen Anstoß für weitere innovative Mobilitätskonzepte in der Landeshauptstadt Kiel.

Anschließend gab René Waßmer, Projektleiter von »Wohnen leitet Mobilität«, ein Zwischenfazit über die Erkenntnisse und Ergebnisse aus den fünf Modellregionen des zurückliegenden Projektjahres. Insbesondere wies er die Teilnehmenden auf die vor kurzem veröffentlichte Datenbank der Good-Practice Beispiele hin, die unter: vcd.org/themen/wohnen-und-mobilitaet/gute-beispiele einzusehen ist. Dort werden besonders spannende und innovative Projekte vorgestellt, die als Anregung für weitere Vorhaben dienen können.

2. Umfrage »Ihre Mobilität am Wohnstandort«

Mit dieser Umfrage soll herausgefunden werden, welche Mobilitätsformen von Bewohnerinnen und Bewohnern genutzt werden und welche Voraussetzungen geschaffen werden müssten, damit ein Umstieg auf eine klimafreundliche Mobilität erfolgen kann. Die Umfrage ist im Rahmen des Projektes »Wohnen leitet Mobilität« in Kooperation mit der KielRegion GmbH sowie der Landeshauptstadt Kiel entwickelt worden und in dem Zeitraum vom 15. Juni 2018 bis 30. September 2018 durchgeführt worden. Herr Philipp Walter wertet die Ergebnisse der Umfrage im Rahmen seiner Masterarbeit an der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel aus und stellte die ersten Zwischenergebnisse vor. Die Endergebnisse werden im Frühjahr 2019 auf womo.vcd.org/nord veröffentlicht.

2.1 Zwischenergebnisse

Insgesamt können ca. 1700 Fragebögen für die Auswertung genutzt werden. Zentrale Ergebnisse der Umfrage sind, dass die Mehrheit ein PKW sowie auch ein verkehrstaugliches Fahrrad zur Verfügung haben. Kreisübergreifend bemängeln die Befragten bzgl. des ÖPNVs hauptsächlich lange Reisezeiten sowie mangelnde Flexibilität. Dinge des täglichen Bedarfs sind für viele zu weit vom Wohnort entfernt, um diese ohne Fahrrad oder Auto zu erreichen. Kreisübergreifend ist allen Beteiligten bei der allgemeinen Verkehrsmittelnutzung pünktlich am Ziel anzukommen am wichtigsten. Flexibilität, geringe Kosten oder Privatsphäre sind nur »eher wichtig«. Rund 32 % der Befragten aus Kiel (KI), Plön (PLÖ) sowie dem Kreis Rendsburg-Eckernförde (RD-ECK) können sich vorstellen Leihräder zu nutzen, 45 % Carsharing und 50 % Elektroleihräder. 48% (RD-ECK), 49% (PLÖ) und 60% (KI) derjenige, die bereit wären eines dieser Angeboten zu nutzen, wären auch bereit auf den privaten Pkw zu verzichten.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass anscheinend viele Personen bereit für Veränderungen bei der Verkehrsmittelwahl sind. Jedoch spielen Kosten dabei eine Rolle sind aber nicht ausschlaggebend. Es scheint wichtig die Menschen vom zusätzlichen Nutzen neuer Verkehrsmittel zu überzeugen aber ohne lückenlose Verfügbarkeit der Verkehrsmittel wird dies nur eingeschränkt möglich sein. Insgesamt ist ein großer Teil der Befragten prinzipiell dazu bereit auf den privaten Pkw zu verzichten. Sehr wichtig dabei aber ist es Informationen zu den unterschiedlichen Verkehrsmitteln bereitzustellen. So sollten beispielsweise alternative Verkehrsmittel (Carsharing, Lastenradverleih) in den Blickpunkt der Menschen gerückt werden, um eine stärkere Nutzung zu erzielen.

2.2 Workshop

In einem anschließenden Workshop wurde die Frage diskutiert was die drei wichtigsten Voraussetzungen für eine klimafreundliche Mobilität am Wohnstandort für die Teilnehmenden sind. Als wichtige Voraussetzung wurde die Themen Information und Kommunikation identifiziert und auf die Wichtigkeit der Vernetzung und Bereitstel-

lung der Informationen zu allen Mobilitätsangeboten hingewiesen. Weiterhin ist das Marketing für die unterschiedlichen Mobilitätsangebote in denen die Nutzungsvorteile für den Umweltverbund dargestellt werden und die Sichtbarkeit erhöht werden entscheidend für den Umstieg. Außerdem sollte die Bereitschaft von Wohnungsmarktakeuren zur Umsetzung von Mobilitätsangeboten am Wohnstandort bestehen und die Bedürfnisse der Bewohnerinnen und Bewohner vor Ort berücksichtigt werden. Die Nutzungsgebühren sollten transparent kommuniziert werden.

Ferner wurden folgende infrastrukturelle Aspekte genannt:

- Vernetzung von ÖPNV, Carsharing und Fahrrad
- Sichere Fahrradabstellanlagen
- Durchgängige Radinfrastruktur
- Flächendeckende Installation von Aufbewahrungsboxen für Fahrräder (wie am Blücherplatz).
- Verlässlicher und Verfügbarer ÖPNV

Außerdem sollten Maßnahmen für eine niedrige Einstiegsschwelle ergriffen werden. Folgende wurde genannt:

- Vereinfachung durch eine App
- Bequemlichkeit z.B.: Bushaltestellen Sitzplätze
- Unverbindliche Angebote anbieten
- Besseres Marketing
- Positives Image erzeugen
- „Exklusive“ Anreize
- Verkehrssystem vernetzen
- Gutscheine für Neukunden anbieten
- Informationsstelle für Wohnungsmarktakeure (Kümmerer)

Als regionale Besonderheit ist die verlässliche und kostengünstige Fahrradmitnahme auf den SFK Fähren nach Ansicht der Teilnehmenden entscheidend. Es sollten Anreize geschaffen werden wie beispielsweise die Bereitstellung von Dienstfahrrädern oder

die Möglichkeit des Fahrradleasings oder eines Mitarbeitertickets. Abschließend wurde die Wichtigkeit der Vernetzung und dem Austausch von Erfahrungen und Wissen dargestellt.

Weiterhin wurden die genannten Aspekte in kurzfristig, mittelfristig und langfristig umsetzbar eingestuft.

Kurzfristig:

- Marketing
- Informationen
- Kommunikation
- Verlässlichkeit
- Sichtbarkeit

Mittelfristig:

- Vernetzung von ÖPNV, Carsharing und Fahrrad
- Sichere Abstellanlagen für Fahrräder
- Verfügbarkeit und Flexibilität
- Niedrige Einstiegsschwelle
- Wissenstransfer

Langfristig:

- Verbesserung Infrastruktur
- Gute Erreichbarkeit
- Rechtliche Rahmenbedingung

3. Kieler Stellplatzrichtzahlen

Frau Birgit Kulgemeyer, Leiterin des Amtes für Bauordnung, Vermessung und Geoinformation der Landeshauptstadt Kiel stellte die Kieler Stellplatzrichtzahlen vor. Diese entstanden als eine Alternative für das Baugenehmigungsverfahren nach Wegfall des Stellplatzerlasses in Schleswig-Holstein im Jahr 2013. Ziel ist die Förderung von Wohnungsbauaktivitäten, insbesondere von bezahlbarem Bauen und Wohnen. Es bestehen besondere Anreize durch einen sehr niedrigen Stellplatzschlüssel beim sozialen Wohnungsbau. Ziel ist es die Vergabe flexibel zu gestalten, um den innerstädtischen Wohnungsbau einfacher zu gestalten.

Die Richtzahlen für den Wohnungsbau sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen.

Nr.	Verkehrsquelle / Art der Nutzung	Kieler KFZ-Stellplatzrichtzahlen	Richtzahlen Fahrradabstellanlagen
1.	Wohnungen		
1.1	Einfamilienhäuser	1 ST je Wohnung 1:1 (wie bisher)	2 ST je Wohnung
1.2	Mehrfamilienhäuser und sonstige Gebäude mit Wohnungen	0,7 ST je Wohnung 1:0,7 (bisher 1:1)	2 ST je Wohnung
1.3	Wohnhäuser mit Sozialwohnungen	0,3 ST je Wohnung 1:0,3 (bisher 1:0,7)	2 ST je Wohnung
1.4	Studentinnen / Studentenwohnheime	1 ST je 4 Plätze / Apartments 1:0,25 (wie bisher)	1 ST je Platz
1.5	Betreutes / altengerechtes Wohnen	1 ST je 4 Wohneinheiten 1:0,25 (neue Kategorie)	0,25 ST je Platz
1.6	Alten- und Pflegeheime	1 Stellplatz je 10 Plätze 1:0,1 (wie bisher)	1 ST je 2 Plätze

Außerdem soll die Reduzierung der Stellplatzzahlen ein Beitrag für den Umweltschutz und zum Masterplan »100 % Klimaschutz der Landeshauptstadt Kiel« sein, denn es werden alternative Mobilitätskonzepte gefördert. Durch den Nachweis von beispiels-

weise Carsharing-Plätzen oder einer guten Anbindung an den ÖPNV, reduziert sich die Anzahl der nachzuweisenden Stellplätze. Die genauen Kompensationsmöglichkeiten zur Reduzierung der Stellplätze sind in der nachfolgenden Tabelle aufgelistet.

Nr.	Möglichkeit	Ansatz
1.	Carsharing-Modell	1 Carsharing-Stellplatz ersetzt 5 ST 1:5 (wie bisher)
2.	Nachweis günstige ÖPNV Anbindung	Abschlag von 10% bei Kriterienerfüllung »Guter ÖPNV« Erschließungsqualität / Bedienungsqualität
3.	Mobilitätsnachweis / Mobilitätskonzept	<ul style="list-style-type: none"> • Kriterien / Angebote: • Radverkehr (Anzahl Fahrrad-ST gesamt und pro WE, Qualität, Zugänglichkeit, Leihangebote, Serviceangebote, Lastenfahrräder) • Fußverkehr (öffentliche FW-Infrastruktur, private Serviceangebote) • Nahverkehr (Entfernung nächste Bushaltestelle, Linien, Frequenz) • Carsharing (Kooperation mit Anbieter z.B. Stattauto, Entfernung zur nächsten Carsharing-Station, Vorteile für Mieter) • E-Mobilität (gemeinsam zu nutzende E-Lastenfahrräder, Ladestationen) • Lieferdienste und sonstige Serviceangebote • Nähe zu Infrastruktureinrichtungen (Nahversorgung, (Hoch-)Schulen, Kitas, Ärztliche Versorgung usw.) • Wohnungswirtschaftliche Maßnahmen (Vorzug für Mieter ohne KFZ)

3.1 Workshop

In einem anschließenden Workshop wurden die Herausforderungen und Chancen von Stellplatzrichtzahlen für Kommunen, Wohnungsmarktakteuren sowie Mobilitätsdienstleister analysiert.

Es stellen sich für Mobilitätsdienstleister insbesondere neue Chancen heraus, da neue Mobilitätsangebote durch Stellplatzrichtzahlen wirtschaftlich werden können. Außerdem kann das Angebot von Carsharing flächendeckender aufgebaut werden. Allerdings ist es eine Herausforderung neue Kommunikationswege zwischen den Mobilitätsdienstleistern aufzubauen. Bei den Wohnungsmarktakteure können durch die Stellplatzrichtzahlen und die dadurch entstehenden neuen Mobilitätsangebote die Immobilien attraktiver werden. Insbesondere sollten Mietertickets eine Möglichkeit sein, den Umstieg auf den Umweltverbund zu fördern. Für Kommunen sind die kurzfristigen angelegten Förderungen eine Herausforderung. Ein nachhaltiger Umstieg der Bewohnerinnen und Bewohner wird erst über einen längerfristigen Zeitraum erzielt. Deswegen wären längerfristige Förderung unterstützend.

Abschließend wurde noch erarbeitet welche Unterstützung bei der Erstellung eines alternativen Mobilitätskonzeptes hilfreich sein kann. Folgende Punkte wurden genannt:

- Mobilitätskonzepte auch zur Anregung für andere Akteure nutzen
- Daten sammeln und analysieren um bedarfsgerecht umzusetzen
- Anlaufstelle für Konzepte und Beratung für Akteure
- Bedarf an Mobilität senken durch Stadtentwicklung
- Ländliche Regionen: vor Neubauprojekten muss das Mobilitätsangebote geprüft werden
- Checklistenleitfaden kann Rahmen für Umsetzungen geben
- Angebote alternativer und intelligenter Mobilitätsangeboten auf Kiel.de sammeln

4. Ausblick

Zum Abschluss wurden Themenschwerpunkt gesammelt die beim nächsten Dialogforum angegangen werden sollen. Hierbei kamen folgende Vorschläge zusammen:

- Mobilität im Planungsprozess
- Neue Wohnformen / Trends des Wohnens
- Möglichkeiten für Fahrradabstellplätze bzw. Spezialfahrräder
- Verstetigung des Projektes
- Mobilitätsstationen Konzepte in der KielRegion

Bei einer Bewertung der Teilnehmenden dieser Vorschläge bekam das Thema „Neue Wohnformen / Trends des Wohnens“ am meisten Zustimmung.

Insgesamt nahmen an dem Dialogforum 28 Personen teil. Das **nächste Dialogforum wird im März oder April 2019** stattfinden.

Ansprechpartner

Jan Lange
Regionalkoordinator Nord
Projekt »Wohnen leitet Mobilität«
c/o VCD Landesverband Nord e.V.
Lerchenstraße 18-20
24103 Kiel

Tel.: +49 (0)431-986 46 26
jan.lange@vcd.org
womo.vcd.org