



Mobilität trifft Wohnen – eine aussichtsreiche Begegnung!

Dokumentation des 9. Fachgesprächs
„Wohnungsunternehmen als Akteure
in der integrierten Stadt(teil)entwicklung“

Mobilität trifft Wohnen

—

eine aussichtsreiche Begegnung!

9. Fachgespräch

Wohnungsunternehmen als Akteure in der integrierten Stadt(teil)entwicklung

Dokumentation des Fachgesprächs
am 26. März 2009 in Dortmund

Veranstalter:

Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung gGmbH
LEG Arbeitsmarkt- und Strukturentwicklung GmbH

Herausgeber:

Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung
LEG Arbeitsmarkt- und Strukturentwicklung GmbH

Organisation:

StadtRaumKonzept GmbH

Zur Veranstaltungsreihe

Die Veranstaltungsreihe „Wohnungsunternehmen als Akteure der integrierten Stadt(teil)entwicklung“ wird vom Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung in Kooperation mit der LEG Arbeitsmarkt und Strukturentwicklung GmbH durchgeführt.

Angesichts der aktuellen Entwicklungen stehen Wohnungsunternehmen und Akteure der Stadt(teil)entwicklung vor großen Herausforderungen. Gerade in benachteiligten Stadtteilen verschärfen Wohnungsleerstände, hohe Fluktuationsraten, Segregationsprozesse sowie soziale und kulturelle Konflikte die bestehenden Problemlagen.

Seit 1993 wird seitens der Stadtentwicklung mit dem Programm Soziale Stadt der Ansatz verfolgt, vorhandene Kräfte unterschiedlicher Akteure zu mobilisieren und zu bündeln um den Prozess des Strukturwandels positiv zu gestalten. Zentrale Kooperationspartner in diesem Zusammenhang sind die in den Stadtteilen tätigen Wohnungsunternehmen.

Die Veranstaltungsreihe „Wohnungsunternehmen als Akteure der integrierten Stadt(teil)entwicklung“ hat das Ziel, die zum Teil schon sehr gute Zusammenarbeit zwischen den Wohnungsunternehmen und den Kommunen weiter zu intensivieren und anhand aktueller Themen bestehende Ansätze einer stärkeren Einbindung von Wohnungsunternehmen in die Stadt(teil)entwicklung vorzustellen und zu diskutieren. Ziel ist es nicht fertige Lösungen zu bieten. Die Fachgespräche dienen vielmehr als Forum für einen Erfahrungs- und Meinungsaustausch. Die Ergebnisse werden in Form von Readern dokumentiert.

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	5
Ulrich Burmeister, LEG Arbeitsmarkt- und Strukturentwicklung GmbH	
Mobilität trifft Wohnen – eine aussichtsreiche Begegnung?!	7
Doris Bäumer, Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung gGmbH	
Mieter moBiel – Mieterticket und mehr für Mieter in Bielefeld I	20
Karl Heinz Plischke, Bielefelder Gemeinnützige Wohnungsgesellschaft mbH	
Mieter moBiel – Mieterticket und mehr für Mieter in Bielefeld II	25
Gerhard Kutziowski, moBiel GmbH	
CarSharing für Wohngebiete am Beispiel Münster I	29
Katja Stockey-Buhl, Wohn + Stadtbau GmbH Münster	
CarSharing für Wohngebiete am Beispiel Münster II	36
Gabriele Lambrecht, Stadtteilauto Münster	
Mobilität (-smanagement) trifft Wohnen – am Beispiel des autofreien Wohnquartiers Stellwerk 60 in Köln-Nippes	38
Ralph Herbertz, <i>stadtPLAN</i>	
Strategische Allianzen für wohnstandortbezogenes Mobilitätsmanagement: die Rolle der Kommune	49
Dr.-Ing. Volker Blees, Verkehrslösungen, Darmstadt	
Zusammenfassung der abschließenden Diskussion	57
Bericht: Annika Ballach, StadtRaumKonzept und Dr. Ulrike Reutter, ILS	

Vorwort

Ulrich Burmeister, LEG Arbeitsmarkt- und Strukturentwicklung GmbH

Das 9. Fachgespräch „Wohnungsunternehmen als Akteure in der integrierten Stadt(teil)entwicklung“ steht für Kontinuität im Wandel. Das Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung profiliert sich weiter als Forschungsinstitut und ist auf dem Weg in die Leibniz-Gemeinschaft. Mit dem Umzug des Instituts in die Dortmunder Innenstadt wird das 10. Fachgespräch also im Brüderweg 22-24 am neuen Boulevard Kampstraße stattfinden.

Auch die LEG AS befindet sich im Wandel. Aus einer im Konzern eingebundenen Tochter der Landesentwicklungsgesellschaft wurde eine Landesgesellschaft, die dem Ministerium für Arbeit, Gesundheit und Soziales zugeordnet ist. Die Schwerpunkte unserer Arbeit, Arbeitsmarktprojekte, Entwicklung und Begleitung von bürgerschaftlichen Projekten und soziales Quartiersmanagement werden bleiben und weiter entwickelt.

Weiter entwickeln wird sich auch die Zusammenarbeit von ILS und LEG AS. Neben der Fachgesprächsreihe „Wohnungsunternehmen als Akteure in der integrierten Stadt(teil)entwicklung“ beschäftigt uns das Thema Nahversorgung mit den Aspekten Einzelhandel, Post- und Bankdienstleistungen und anderen Serviceleistungen. In diesem Kontext entwickeln wir gegenwärtig gemeinsam mit anderen Partnern ein handlungsorientiertes Projekt.

In der Reihe der bisherigen Fachgespräche war das 9. Fachgespräch eine Innovation. Neben dem Forschungsfeld Sozialraum Stadt trat mit dem Forschungsfeld Mobilität ein weiterer Kooperationspartner auf Seiten des ILS auf. Zwei Forschungsfelder, die einen Zugang zur Stadt- und Stadtteileinwicklung haben, aber traditionell – nicht nur im ILS – separate Forschungszugänge haben. Doris Bäumer aus dem Forschungsfeld Mobilität stellte im Rahmen des Fachgesprächs das Projekt „ADD HOME – Mobility management for housing areas“ vor. Die Forschungsfeldleiterin Dr. Ulrike Reutter leitete die Publikumsdiskussion.

Wie es dem Konzept der Fachgespräche entspricht, ging es auch in diesem wieder darum, unterschiedliche Akteure zusammenzubringen, die für die Quartiersentwicklung wesentliche Fragestellungen bearbeiten. Für die Praxisbeispiele unter den Vorträgen wurden jeweils ein Verkehrsdienstleister und ein Wohnungsunternehmen zusammengebracht:

Karl Heinz Plischke von der BGW in Bielefeld und Gerhard Kutziewski von moBIEL sowie Katja Stockey-Buhl von der Wohn Stadtbau GmbH in Münster und Gabriele Lambrecht von Stadtteilauto Münster.

Ralph Herbertz von *stadtPLAN* hielt einen ergänzenden Vortrag über das autofreie Wohnquartier Stellwerk 60 in Köln-Nippes.

Daneben betrachtete Volker Blees aus Darmstadt das Thema aus gesamtstädtischer Sicht.

Es gibt eine große Zahl von augenfälligen Bezügen zwischen Wohnen, Verkehr und Stadtteilentwicklung, in die das Thema des Fachgesprächs eingebettet ist:

- Erreichbarkeit ist ein wesentlicher Faktor bei der Wohnstandortwahl. Eine Untersuchung des ILS zur Wohnstandortwahl im Bergischen Land hat gezeigt, dass dort 70 %

der Befragten die Erreichbarkeit des öffentlichen Verkehrs für wichtig oder sehr wichtig halten. 60 % halten einen eigenen Parkplatz für wichtig oder sehr wichtig.

- Die barrierefreie Erreichbarkeit sowohl in der Wohnung / im Haus, wie auch im Stadtteil, ist seit Jahren ein Dauerthema in der Wohnungswirtschaft sowohl für den Neubau wie für den Bestand.
- Die Bereitstellung der erforderlichen Infrastrukturen und Angebote wird für die Vermarktbarkeit einer Wohnung immer wichtiger (Parkplatz, Stellmöglichkeiten und Wege für Kinderwagen und Rollatoren, ÖPNV-Erschließung).
- Verkehr ist ein Belastungsfaktor für ein gesundes und sicheres Wohnumfeld, aber gleichzeitig auch ein Motiv für das Wohnen im Grünen: eine Spirale der Verkehrserzeugung.
- Und schließlich ist die Frage der Nahversorgung auch für städtische Gebiete zunehmend von Bedeutung. Dies war das Thema eines Fachgesprächs im Jahr 2007.

Diese zahlreichen Zusammenhänge zwischen Wohnen, Verkehr und Stadtentwicklung wurden in der abschließenden Publikumsdiskussion erörtert.

Mobilität trifft Wohnen – eine aussichtsreiche Begegnung?!

Kosten und Nutzen von Mobilitätsdienstleistungen für Mieter, Bewohner und Wohnungsunternehmen

Doris Bäumer, Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung gGmbH

.... eine aussichtsreiche Begegnung - Fragezeichen oder Ausrufezeichen?

Ich möchte gleich zu Beginn meines Vortrags auf das Frage- und das Ausrufezeichen hinter dem Titel eingehen. Aus wissenschaftlicher Sicht ist es, wie ich heute gerne herleiten und begründen möchte, eine durchaus aussichtsreiche Begegnung (!), aber ist sie es auch für die Wohnungswirtschaft? Wirft man einen Blick auf ihr tatsächliches Engagement bei der stärkeren Berücksichtigung der Mobilitätsbelange von Mietern und Bewohnern, so ist die Anzahl der realisierten Maßnahmen, auf die ich später im Einzelnen eingehen möchte, (noch) nicht sonderlich hoch.

Dabei bietet sich die aktuelle Serviceorientierung in der Wohnungswirtschaft geradezu an, sich mit dem Thema Mobilität am Wohnstandort zu beschäftigen. In zahlreichen Publikationen und Verlautbarungen ist zu lesen, dass sich die Anforderungen und Ansprüche an Wohnraum ,aber auch an die Wohnungsunternehmen, in einer sich immer weiter ausdifferenzierenden Gesellschaft und vor dem Hintergrund des demographischen Wandels und insbesondere der Alterungsprozesse, der Energiepreisentwicklung und der Diskussionen um Klimaschutz, stark verändert haben. Es habe ein Umdenken stattgefunden – von der „Wohnung“ hin zum „Wohnen“. Wohnraum soll flexibel, anpassungsfähig und energieeffizient sein und die Wohnungsunternehmen kunden- und serviceorientiert.

Ich möchte dazu Herrn Dr. Franz-Georg Rips, Präsident des deutschen Mieterbundes im Interview mit dem LEG-Magazin vom Januar dieses Jahres zitieren: „[...] Die größte Herausforderung der nächsten Zeit ist die ökologische Erneuerung der Wohnungsbestände.“¹ Weiter unten heißt es im Interview mit Holger Hentschel, Zentralbereichsleiter Portfoliomanagement der LEG Management GmbH: „[...] Des Weiteren ist es für Wohnungsunternehmen wichtig möglichst kostengünstig auf unterschiedliche Nutzer zugeschnittene Grundrisse und Ausstattungen anzubieten und nicht zu unterschätzen sind Servicequalität und Kundennähe. Sicherheit, Bildungsangebote, hauswirtschaftlich und soziale Angebote sind in den Fokus zu nehmen, da sie den Unterschied zwischen Wohnraum und Lebensraum ausmachen. [...]“²

Mobilitätsdienstleistungen finden bei der Benennung der Servicefelder keine Berücksichtigung, obwohl Mobilität ein Grundbedürfnis eines jeden Menschen, Mieters, Bewohners ist; deshalb auch das eingangs genannte Fragezeichen. Ist es aus Sicht der Wohnungsunternehmen (k)eine aussichtsreiche Begegnung? Wir haben zwar, wie eingangs erwähnt, viele gute Beispiele für ein entsprechendes Engagement, aber wir müssen ehrlicherweise sa-

¹ Vgl. (ohne Autor): Die Anforderungen wachsen: Wohnungsunternehmen diversifizieren ihr Angebot. In: LEG Landesentwicklungsgesellschaft NRW GmbH (Hrsg.): Magazin, Ausgabe 1/2009, S. 14

² Vgl. (ohne Autor): Die Anforderungen wachsen: Wohnungsunternehmen diversifizieren ihr Angebot. In: LEG Landesentwicklungsgesellschaft NRW GmbH (Hrsg.): Magazin, Ausgabe 1/2009, S. 15

gen: die Fallzahlen entwickeln sich relativ langsam nach oben. Ich möchte Ihnen nun gerne einige gute Gründe nennen, die das Ausrufezeichen untermauern und Ihnen dazu entsprechende Hintergrundinformationen geben.

Gute Gründe und Hintergründe

- *Wohnstandort = Dreh- und Angelpunkt personenbezogener Mobilität*
Der Wohnstandort stellt den Dreh- und Angelpunkt personenbezogener Mobilität da. Hier starten oder enden ca. 90 % aller Wege. Der Wohnstandort ist damit der zentrale Ausgangs- und Endpunkt aller Alltagsaktivitäten.
- *Anbindung des Wohnstandortes an Busse und Bahnen von großer Bedeutung*
Schon bei der Wohnstandortwahl spielt z. B. die Anbindung an Busse und Bahnen eine große Rolle, ebenso wie für die Wohnzufriedenheit von Bewohnerinnen und Bewohnern.
- *Teilhabemöglichkeiten für Ältere und einkommensschwache Haushalte sichern*
Mobilitätsangebote sichern Teilhabemöglichkeiten unabhängig von dem Zugriff auf einen eigenen Pkw. Dieser Aspekt wird vor dem Hintergrund des demographischen Wandels und auch angesichts der steigenden Kosten für Mobilität zunehmend interessant.
- *Klimaschutz*
Last but not least leistet Mobilität, die sich nicht nur auf den motorisierten Individualverkehr stützt, auch einen Beitrag zum Klimaschutz und passt somit gut zu den aktuellen Anstrengung der Wohnungswirtschaft in punkto Energieeinsparung durch Gebäudedämmung etc.

Zu den genannten Aspekten ein paar Hintergrundinformationen:

Wohnstandort = Dreh- und Angelpunkt personenbezogener Mobilität

Die beiden Verflechtungsdiagramme visualisieren anschaulich die Bedeutung des Wohnstandortes als zentraler Ausgangs- bzw. Endpunkt personenbezogener Aktivitäten.³

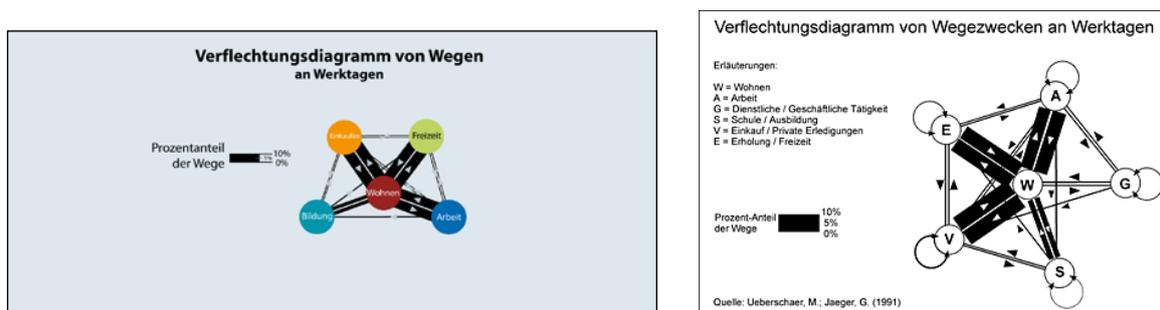


Abb. 1 Verflechtung des Wohnstandortes; Quelle siehe Fußnote

³ Bild links: „Verflechtungsdiagramm von Wegen an Werktagen“, Quelle: Stadt Graz – Mobilitätsverhalten der Grazer Wohnbevölkerung 03/04; entnommen aus dem Vortrag „ADD HOME – Mobilitätsmanagement & Wohnen“ gehalten von Claus Köllinger, Forschungsgesellschaft Mobilität, am 24.03.2009 in Wien
Bild rechts: „Verflechtungsdiagramm von Wegezwecken nach Werktagen“, Quelle: Ueberschaer, M.; Jaeger, G. (1991)

Anbindung des Wohnstandortes an Busse und Bahnen von großer Bedeutung

Im Rahmen des Forschungsprojektes „Demographischer Wandel und Wanderungen in der Stadtregion“ wurden unter Beteiligung des ILS Zu- bzw. Umzügler nach ihren Motiven für den Wechsel des Wohnstandortes und nach der Bedeutung verschiedener Kriterien für die Wahl des neuen Standortes gefragt. Das Kriterium der „Anbindung an Busse und Bahnen“ steht bei den elf abgefragten Kriterien an dritter Stelle. Die hohe Bedeutung wurde nicht nur im Bergischen Land festgestellt, sondern auch in anderen Untersuchungsräumen, z. B. in Bonn bestätigt.

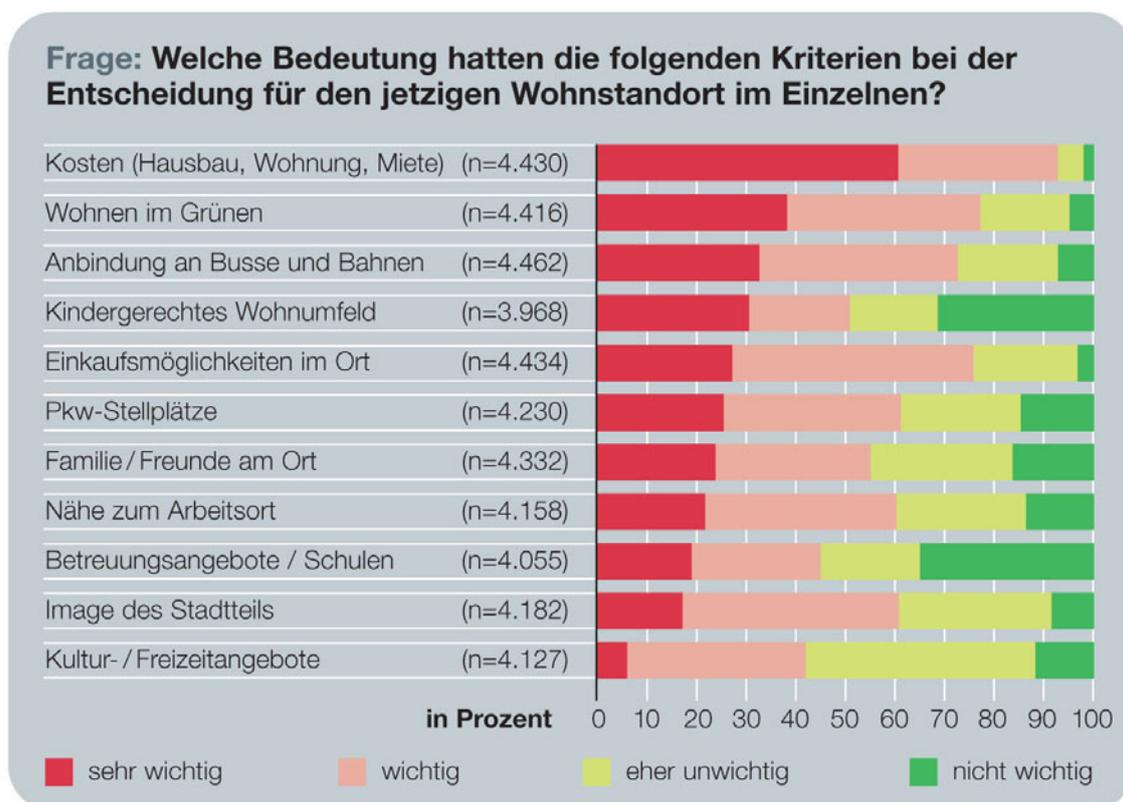


Abb. 2 Kriterien der Wohnstandortwahl in der Untersuchungsregion Bergisches Land; Quelle: ILS trends 2/08, S 3, Abb. 5

Betrachtet man die Gewichtung der Kriterien unterschieden nach Haushaltstypen bzw. Lebensphasen, so ergeben sich interessante Verschiebungen. In Abbildung 3 sind beispielhaft unterschiedliche Familienzusammensetzungen im Vergleich mit Haushalten älterer Menschen (Singles, Paare ab 60 Jahre) zu sehen.



Abb. 3 Kriterien der Wohnstandortwahl nach Haushaltstypen in der Untersuchungsregion Bergisches Land; Quelle: ILS trends 2/08, S. 6, Abb. 9

Die Anbindung an Busse und Bahnen hat für Familien mit älteren Kindern und noch stärker für ältere Menschen große Bedeutung. Gleichzeitig sieht man, dass Möglichkeiten im Nahbereich wie Einkaufsmöglichkeiten im Ort, sowie Familie und Freunde am Ort im Alter wichtiger werden.

Teilhabemöglichkeiten für Ältere und einkommenschwache Haushalte sichern

In Verbindung mit der absehbaren Entwicklung des Altenanteils an der Bevölkerung bekommen diese Ergebnisse möglicherweise nochmal ein ganz anderes Gewicht.

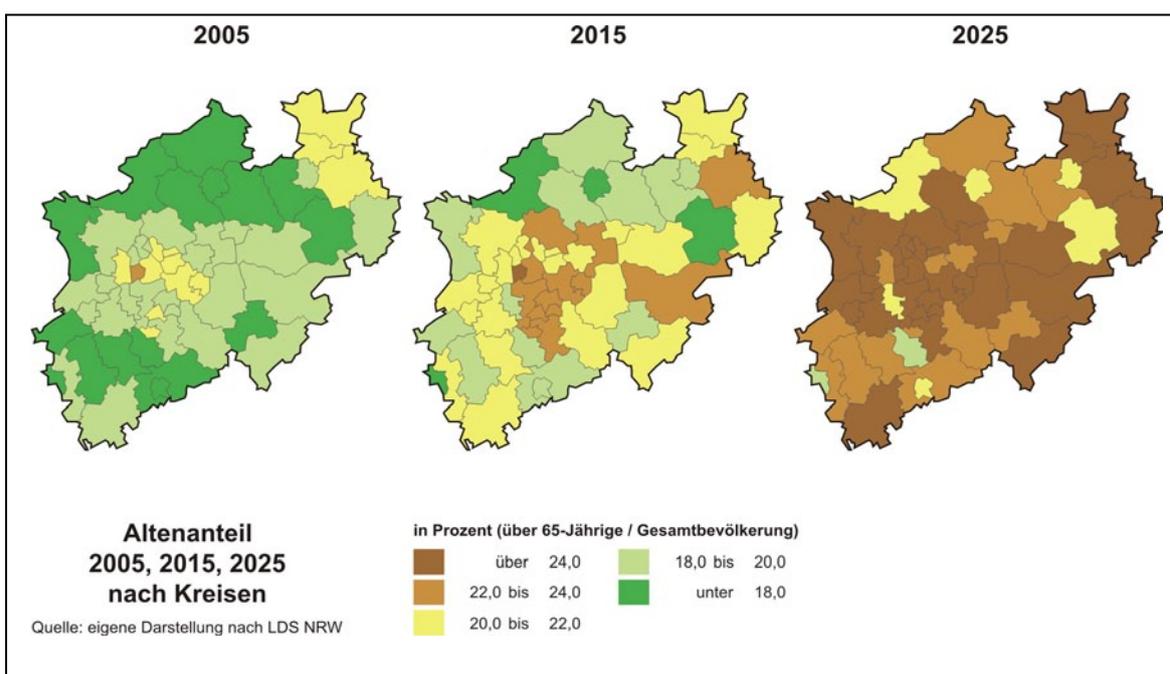


Abb.4 Zukünftige Entwicklung des Altenanteils in Nordrhein-Westfalen; Darstellung ILS nach LDS NRW

Bei der faktischen Verkehrsmittelwahl (s. Abb. 5) sieht es, was die Bedeutung des ÖPNV angeht, zunächst etwas anders aus. Bei der Unterscheidung des ÖPNV-Anteils nach Altersgruppen sieht man, dass bei den älteren Frauen der ÖPNV-Anteil eine große, bei den Männern über 75 Jahre eine weniger große Rolle spielt. Dies erklärt sich auch daraus, dass sich diese Stichprobe auf das gesamte Bundesgebiet bezieht. Es wurden also auch Räume einbezogen, in denen so gut wie kein ÖPNV Angebot existiert. Würde man das Gesamtergebnis nochmals nach Räumen verschiedener Dichte differenzieren, ergäben sich für die Verdichtungsräume auch andere ÖPNV-Anteile – auch bei den älteren Männern. Deutlich ist, dass die Verkehrsmittel des Umweltverbundes – „zu Fuß“, Fahrrad und ÖPNV – im Alter an Bedeutung gewinnen. In Verbindung mit Abbildung 3 lässt sich mutmaßen, dass es eher um die grundsätzliche Option geht, Busse und Bahnen für Wege größerer Entfernung nutzen zu können, als für die tagtägliche Inanspruchnahme.

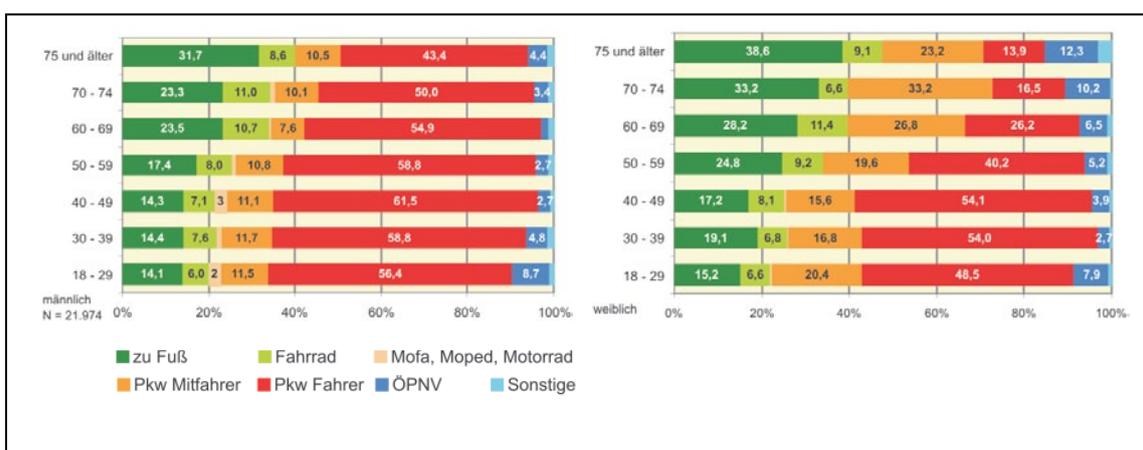


Abb. 5: Hauptverkehrsmittel nach Geschlecht und Alter; eigene Darstellung ILS nach MiD 2002, Basisstichprobe

Aufgrund der aktuellen Führerscheinquote der heute 40Jährigen von über 95 % können die künftig Älteren zwar potentiell häufiger einen Pkw führen, jedoch bestimmen im hohen Alter auch Faktoren wie gesundheitliche Einschränkungen, Beeinträchtigung des Bewegungsapparates etc. die Mobilitätsmöglichkeiten, weshalb zu vermuten ist, dass der Umweltverbund (s. o.) von großer Bedeutung bleibt.

Nun zum Aspekt der *Mobilitätskosten*: Abbildung 6 verdeutlicht einen relativ banalen Zusammenhang. Die Frage der Pkw-Ausstattung eines Haushaltes hängt eindeutig mit der Höhe des Haushaltseinkommens zusammen. Dazu muss ergänzt werden, dass hinter den verschiedenen Einkommensklassen häufig unterschiedliche Haushaltsgrößen und mehrere Einkommen stecken. Je größer der Haushalt und je höher das Haushaltseinkommen ist, desto wahrscheinlicher steigt die Zahl der Pkw.

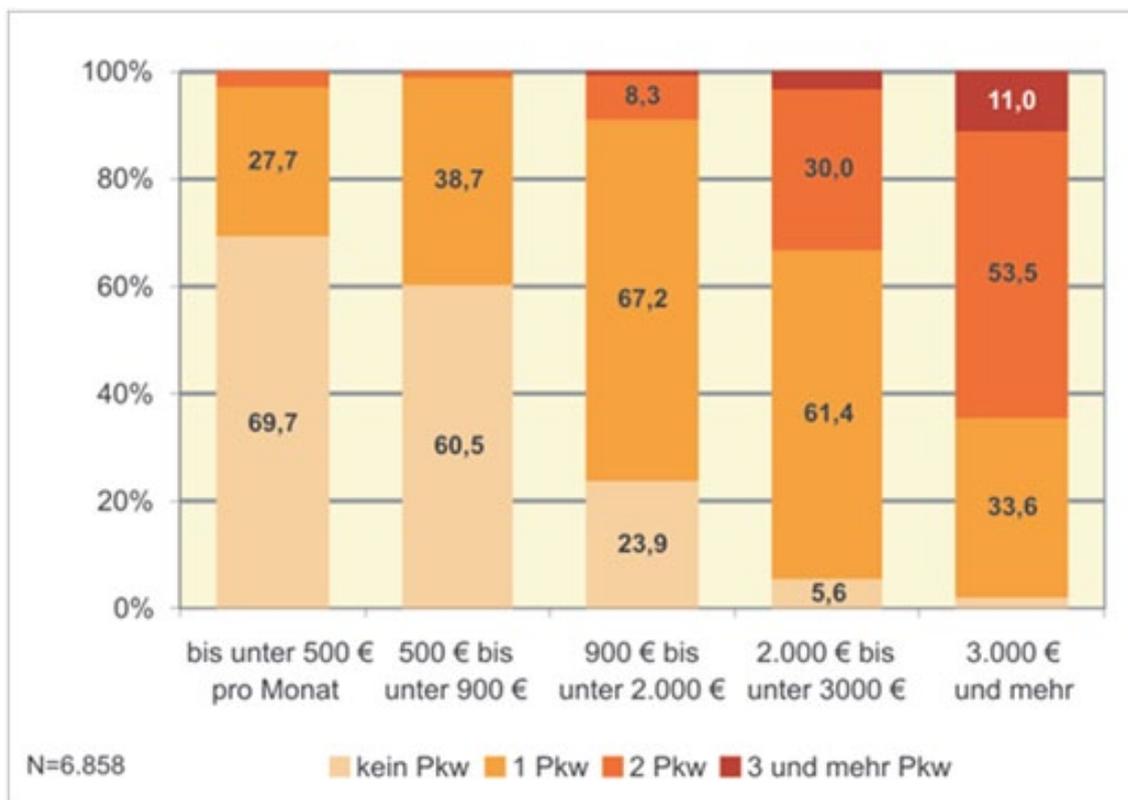


Abb. 6: Pkw-Ausstattung nach Haushaltseinkommen; eigene Darstellung ILS nach MiD 2002, Basisstichprobe

Interessant ist außerdem, wie sich die Mobilitätskosten im Verhältnis zu den Lebenshaltungskosten entwickelt haben. Laut ACE⁴ haben sich im Zeitraum 2005 bis 2007 die Mobilitätskosten überproportional entwickelt. Wir beobachten im Moment zwar gerade eine Entspannung bei den Benzinpreisen, aber wenn man den Prognosen trauen kann, ist dies eine kurzfristige Erholung. Bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang eine Meldung aus den USA: im Zuge der Finanzkrise gab es einen enormen Zuwachs für den ÖPNV. Ich zitiere: „Abkehr vom Auto in den USA - Washington. (AFP) In den USA steigen in der Krise mehr Menschen auf Bus und Bahn um. Die Zahl derer, die öffentliche Verkehrsmittel nutzen, stieg 2008 auf einen Rekord, so der Lobby-Verband APTA. Fahrten mit Bus, Zug und U-Bahnen wuchsen auf 10,7 Milliarden (+4,7 %). Im Auto zurückgelegte Streckensanken um 3,6 %.“⁵

Klimaschutz

Last but not least möchte ich auf die Klimaschutzthematik zu sprechen kommen. Als Schlüsselaspekte für die Realisierung der klimaneutralen Stadt werden von Experten, wie z. B. Stefan Behling von Foster + Partners zwei Dinge genannt. Zum einen die Energieeffizienz bei der Ver- und Entsorgung und bei den Gebäuden und zum anderen die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf der Basis dafür grundlegender Städtebaukonzepte (Europäische Stadt, Stadt der kurzen Wege sind hier die wichtigen Schlag-

⁴ Vgl. Grafik „Kosten der Mobilität überdurchschnittlich erhöht“: <http://ace-online.de/daten/Mobilitaetskostenindex.pdf>; Zugriff vom 19.02.2009 (z.Zt. nicht mehr online verfügbar)

⁵ Westfälische Rundschau vom 11.03.2009

worte). Dazu Prof. Behling: „[...]Ich bin überzeugt, dass Städte neue Formen der Mobilität brauchen. [...] [...] Der erste Schritt [auf dem Weg zur ökologisch korrekten Stadt der Zukunft; *Ergänzung durch die Verfasserin*] ist die Abkehr von der Idee der autogerechten Stadt. Nur wenn wir die Städte so planen, dass die meisten Wege zu Fuß oder per Fahrrad zu erledigen sind, wird es etwas mit der CO²-Reduktion. [...] Ein drastisch reduzierter Autoverkehr ist daher der Schlüssel zur klimaneutralen Stadt – hinzu kommen müssen die effiziente Nutzung erneuerbarer Energien, exzellent gedämmte Gebäude sowie Kreisläufe für Wasser, Müll und Materialien. [...]“⁶

Die Reduzierung des MIV findet seine ideale Umsetzung in den autofreien bzw. autoreduzierten Lebens- und Wohnprojekten, von denen auch einige bereits in Deutschland realisiert sind. Deren Erfolg hängt davon ab, dass sie in integrierter Lage liegen und eine entsprechende Infrastrukturausstattung haben. Das Funktionieren im Alltag wird aber auch dadurch gewährleistet, dass es flankierende Dienstleistungen gibt, wie z. B. die Bereitstellung von CarSharing-Fahrzeugen oder ein zielgruppenspezifisches ÖPNV-Ticketing.

Und damit komme ich zum Grundgedanken von „Mobilität trifft Wohnen“: durch die stärkere Verknüpfung der beiden Themenfelder sowohl in Bezug auf die Hardware (wohnstandortnahe Verkehrsinfrastruktur) als auch auf Software-Maßnahmen wie wohnstandortbezogenes ÖPNV-Ticketing, CarSharing, Mobilitätsinformation, Reparaturdienste, Zustellservice etc. soll der Zugang zu verschiedenen Verkehrsmitteln am Wohnstandort verbessert und bestenfalls Wahlfreiheit bei der Verkehrsmittelwahl ermöglicht werden. Unter diesen Voraussetzungen können Bewohner immer wieder neu entscheiden, welches Verkehrsmittel zu dem geplanten Weg passt – auch wenn kein eigenes Auto vorhanden ist oder aufgrund von altersbedingten Einschränkungen das Führen eines Pkw nicht mehr möglich ist.

Dieser Ansatz ist nicht nur im Neubau interessant, sondern kann auch im Bestand Anwendung finden. Dort liegt die Betonung allerdings stärker auf der Nachbesserung der Infrastruktur und den Serviceleistungen.

Bei der Umsetzung entsprechender Maßnahmen sind neben der Kommune, die in Ausübung der Planungshoheit die entsprechenden bodenbezogenen Voraussetzungen für den Umweltverbund schafft, weitere Akteure gefragt. Nur unter Mitwirkung von Wohnungsunternehmen und Mobilitätsbranche ist die o. g. Zielsetzung zu erreichen. Warum sich dies aus fachlicher Perspektive anbietet, habe ich ausgeführt; ich möchte nun bezogen auf die einzelnen Akteure kurz ergänzen, warum sich ein „Mitmischen“ lohnt:

Nutzen und Vorteile für die Wohnungsunternehmen

Aus unserer Sicht führt ein entsprechendes Engagement zu einer Aufwertung des Kernproduktes „Wohnung“ und passt zu den eingangs zitierten und angewandten Servicestrategien. Die Implementierung entsprechender Maßnahmen kann zu einem ökologisch-innovativen Image beitragen und die Identifikation der Kunden mit dem Unternehmen verbessern, sogar bestenfalls zu einer Mieterbindung führen. Hier fehlt uns allerdings noch der empirische Nachweis.

⁶ Zitiert nach: „Aus Pendlern Stadtbewohner machen“. Architekt Stefan Behling im Interview mit der WirtschaftsWoche; Zugriff auf <http://www.wiwo.de/technik/aus-pendlern-stadtbewohner-machen-379405> vom 04.12.2008

Gegebenenfalls kann die Investition in Mobilitätsdienstleistungen im Neubau zu Kosteneinsparungen durch eine Reduzierung der Stellplatzpflicht führen. Wenn ein Investor ein gutes Mobilitätskonzept und die Kommune ein Interesse daran hat, dass nicht so viel Verkehr an einem bestimmten Wohnstandort entsteht, eröffnen die meisten Landesbauordnungen den Spielraum, entsprechend weniger Stellplätze zu bauen. Hier liegen enorme Einsparpotentiale, wenn z. B. keine Tiefgaragenstellplätze gebaut werden müssen oder nur eine vergleichsweise geringe Anzahl.

Nutzen und Vorteile für Mobilitätsbranche

Mobilitätsdienstleister können über den Kooperationspartner Wohnungsunternehmen gegebenenfalls neue Absatzmärkte erreichen und ein zielgruppengenaues Marketing entwickeln, da die Zielgruppe i. d. R. bereits gut bekannt ist. Bei der Akquisition neuer Kunden kann der Mobilitätsdienstleister unter Umständen von dem Vertrauensverhältnis profitieren, das das Wohnungsunternehmen als vermittelnder Partner mit seinen Mietern pflegt. Wenn das Angebot über den vertrauten Partner kommuniziert wird, genießt dies möglicherweise eine höhere Akzeptanz. Wohnstandortbezogene Mobilitätsdienstleistungen können darüber hinaus die Kundenbindung von Mietern, die bereits Kunden des Mobilitätsdienstleisters sind, erhöhen.

Nutzen und Vorteile für die öffentliche Hand

Für die öffentliche Hand kann das Engagement in punkto „Wohnen und Mobilität“ bedeuten, dass der kommunale Modal Split bestenfalls positiv zu Gunsten des Umweltverbundes beeinflusst wird. Es kann dazu beitragen, dass Mobilitätsoptionen für benachteiligte Bevölkerungsgruppen gesichert werden. Im Neubau werden zusätzliche städtebauliche Gestaltungsoptionen und Spielräume eröffnet.

ADD HOME

Bevor ich im Weiteren zu einzelnen Handlungsfeldern und guten Beispielen komme, möchte ich kurz auf das EU-Projekt ADD HOME eingehen, welches den Anstoß für das heutige Fachgespräch gegeben hat. Das EU-Projekt ADD HOME soll u. a. durch Demonstrationsvorhaben die Idee der Verkehrsmittelwahlfreiheit am Wohnstandort unterstützen und auf europäischer Ebene weiter verbreiten.

Die Arbeit der fünf Partner aus Bulgarien, Deutschland, Italien, Österreich und Slowenien beinhaltet im Wesentlichen folgende Schwerpunkte:

1. Analyse der rechtlichen Rahmenbedingungen und Instrumente sowie erfolgreicher Praxisansätze in der Verknüpfung von Wohnen und Mobilität,
2. Initiierung von Demonstrationsprojekten mit dem Ziel, ausgehend vom Wohnort Verkehr zu vermeiden oder auf energiesparsame Verkehrsmittel zu verlagern. Dies umfasst infrastrukturelle Maßnahmen und Mobilitätsdienstleistungen,
3. Wissenstransfer und Qualifizierung von Akteuren und Multiplikatoren aus den Bereichen Wohnen und Mobilität.

Das Aufspüren und Überwinden rechtlicher Hürden bei der Realisierung optimaler Bedingungen für eine umweltverträgliche Verkehrsmittelwahl am Wohnstandort stand neben der Dokumentation guter Beispiele im Mittelpunkt des ersten Projektabschnitts.

Diese Analyse ist abgeschlossen und von den guten Beispielen werde ich gleich ein paar im Detail vorstellen. Nun arbeiten wir am zweiten Schwerpunkt des Projektes, der Initiierung von Demonstrationsprojekten. Mit der Bielefelder Wohnungsgesellschaft mbH und dem Mobilitätsdienstleister moBiel (beide Bielefeld) wurden hier Partner gewonnen, die mit dem Thema bereits vertraut sind und durch ihre Beteiligung eine Möglichkeit sehen, ihren Mobilitätsservice auszubauen.

Dem dritten Projektschwerpunkt (Wissenstransfer und Qualifizierung) dient u. a. die heutige Veranstaltung.

Handlungsfelder

ÖPNV-spezifische Dienstleistungen am Wohnstandort

Nun komme ich im Detail zu einzelnen Handlungsfeldern von „Mobilität trifft Wohnen“. Ein Schwerpunkt liegt im Bereich „Busse und Bahnen“ und dort im „Ticketing“. In der Regel folgt das Angebot folgendem Modell: Die Bewohner bestimmter Quartiere oder Wohnungsbestände kommen in den Genuss eines Rabatts auf die gängigen Preise für Monatskarten im Abonnement, weil das Wohnungsunternehmen als Großkunde auftritt. Durch die große Abnahmemenge kann ein Rabatt an die Mieter/Bewohner weitergegeben werden. In der Regel werden diese Produkte Mieterticket oder Quartierticket genannt.

Mit standortspezifischen Informationen zu Bussen und Bahnen z. B. über entsprechende Aushänge in Informationsstelen vor Gebäudeeinheiten oder Treppenhäusern kann auf die Anbindung des Standortes aufmerksam gemacht werden. Standortspezifische Produkte wie Taschenfahrpläne können eine nützliche Orientierungshilfe für den Alltag darstellen.

Natürlich besteht auch immer die Möglichkeit in Kooperation mit den Verkehrsanbietern eine Verbesserung des wohnstandortspezifischen ÖPNV-Angebots zu initiieren.

Auto-orientierte Dienstleistungen am Wohnstandort

Im Bereich der autoorientierten Dienstleistungen liegt der Schwerpunkt eindeutig auf dem Thema CarSharing. Hierbei wird unterscheiden zwischen offenen und exklusiven Systemen.

Offenes CarSharing bedeutet in diesem Kontext, dass ein CarSharing Unternehmen seine Dienstleistung zu besonderen Konditionen für die Bewohner bestimmter Quartiere oder Wohnungsbestände anbietet. Diese Stationen sind nach wie vor für alle Mitglieder der CarSharing-Organisation offen, aber die Mieter bestimmter Wohnungsunternehmen oder Bewohner bestimmter Quartiere genießen Sonderkonditionen.

Bei den exklusiven Angeboten geht i. d. R. ein Wohnungsunternehmen stärker in die finanzielle Verantwortung – für einen größeren spezifischen Nutzen der eigenen Klientel. Die günstige Nutzung des CarSharing-Angebotes ist dann exklusiv den Bewohnern bestimmter Quartiere bzw. Wohnungsbestände vorbehalten.

Radverkehrsbezogene Dienstleistungen am Wohnstandort

Beim Radverkehr liegen die Handlungsmöglichkeiten von Wohnungsunternehmen insbesondere bei der Bereitstellung von Transporthilfen oder von Reparaturdiensten bzw. Reparaturoquipment. Aber auch im Hardwarebereich, und hier insbesondere bei den Fahrradab-

stellabstellanlagen können Wohnungsunternehmen durch entsprechende Investitionen die Voraussetzungen für einen bequemen Zugang zu den Fahrrädern schaffen.

Mobilitätsinformation und Beratung; Starterpakete Mobilität

Der Bereitstellung und Vermittlung von Informationen über die verschiedenen Mobilitätsalternativen am Wohnstandort ist eine wichtige Voraussetzung für entsprechende Kenntnisse, die wiederum die Nutzungswahrscheinlichkeit von Alternativen erhöhen. Diesem Zwecke dienen auch Gutscheine z. B. für Busse und Bahnen, die die Möglichkeit eröffnet, am neuen Wohnstandort eigene „Erfahrungen“ zu machen. Da sich Umzügler am neuen Wohnstandort in Bezug auf ihre Alltagsmobilität neu orientieren müssen, bietet sich dieser Moment für individuelle Information und Beratung im eben genannten Sinne geradezu an. In einem oft „Starterpaket Mobilität“ genannten Informationspaket können entsprechende Mobilitätsinformationen zusammengestellt werden, Schnuppertickets für Busse und Bahnen beigelegt oder eine Schnuppermitgliedschaft beim örtlichen CarSharing Unternehmen integriert werden. Diese kommen den (potentiellen) Mietern schon bei Beratungsgesprächen oder bei Mietvertragsabschluss zu.

Andere Dienstleistungen

Des Weiteren können Wohnungsunternehmen durch entsprechende Kooperationen beispielsweise einen Umzugsservice günstiger für die eigenen Kunden anbieten oder Lieferdienste für ihre Bewohner initiieren.

Beispiele

Die folgende Abbildung gibt einen Überblick über aktuell laufende Projekte in dem Themenfeld „Wohnen und Mobilität“, unterschieden nach „Wohnen ohne Auto“-Projekten ohne besonderes Dienstleistungsangebot für die Bewohner, „Wohnen ohne Auto“-Projekten in Kombination mit flankierenden Mobilitätsdienstleistungen und reinen dienstleistungsorientierten Projekten. Bei den Mobilitätsdienstleistungen lassen sich zwei Schwerpunkte beschreiben: offenes CarSharing zu Sonderkonditionen für Mieter oder Bewohner und ÖPNV-Ticketing zu Sonderkonditionen in Anlehnung an Großkundenrabatte.

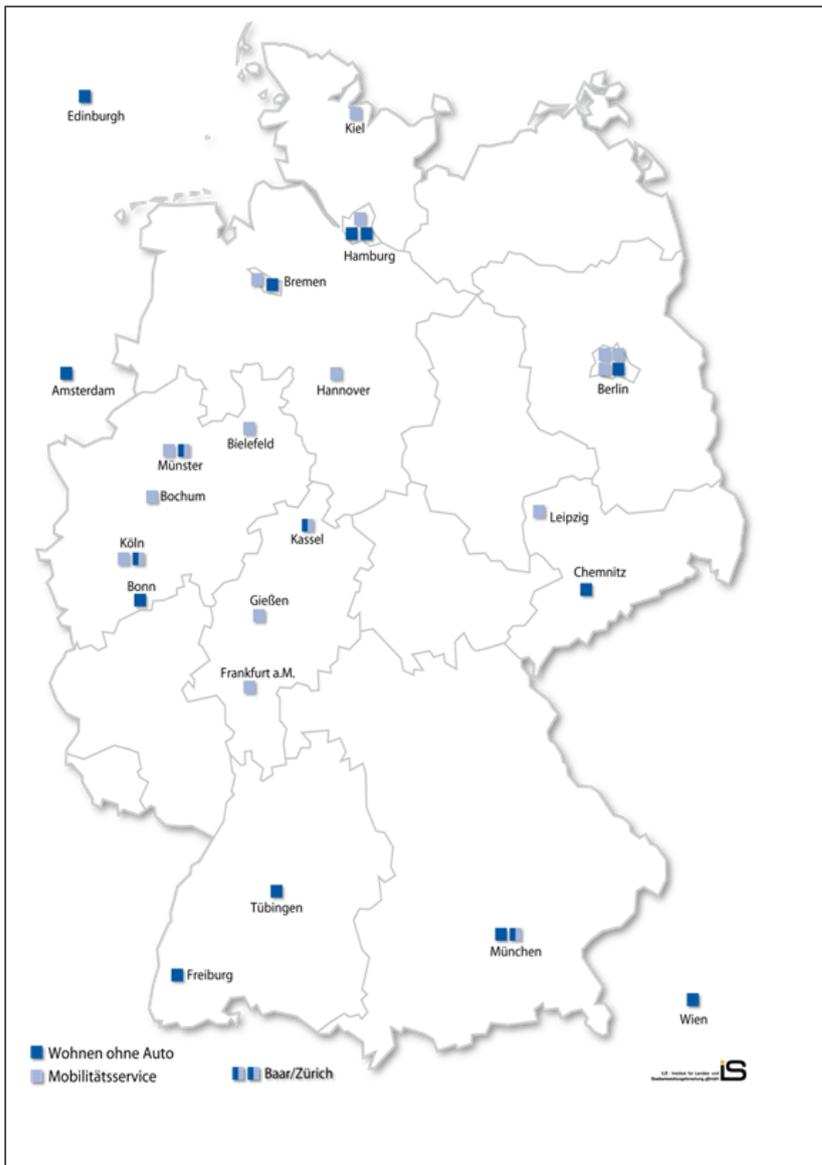


Abb. 7: Übersicht Wohnen ohne Auto und Mobilitätsserviceangebote; eigene Darstellung ILS

Auf das Mieterticket der Bielefelder Wohnungsgesellschaft mbH (BGW) und den Mobilitätsservice der Gesellschaft für soziales Wohnen mbH (GSW), Gießen möchte ich im Folgenden näher eingehen.

Das Mieterticket der BGW in Bielefeld

Bei dem Mieterticket handelt es sich um eine Kooperation zwischen dem Bielefelder Mobilitätsdienstleister moBiel und den Wohnungsunternehmen in Bielefeld. Die Ticketgrundlage bildet das dortige Großkundenabonnement, wodurch die Mieter 10 % Rabatt auf den jeweiligen Fahrschein im Abonnement erhalten. Die Ziele, die damit verbunden waren, lassen sich wie folgt beschreiben:

moBiel → Neukundengewinnung, Kundenbindung, Einsatz neuer Werbemedien und Ansprache über den vertrauten Partner und zielgruppenspezifische Ansprache.

Wohnungsunternehmen → Aufwertung des Kernproduktes „Wohnung“, neue Kundenkontakte, ein Angebot für speziell einkommensschwache Haushalte initiieren und langfristig Mieter binden.

Da zum Mieterticket in Bielefeld eine Diplomarbeit vorliegt, die versucht hat, die Wirkung der Dienstleistung abzubilden, konnte überprüft werden, ob die o. g. Zielsetzungen erreicht wurden. Bei der Befragung wurde u. a. nach der allgemeinen Serviceorientierung des Unternehmens und Imageaspekten gefragt. Dabei kam heraus, dass die Nutzer des Tickets das jeweilige Wohnungsunternehmen positiver bewerten als die Nicht-Nutzer. Daraus kann man vorsichtig ableiten, dass das Mieterticket eine Bindungswirkung entfalten kann. Die wissenschaftliche Überprüfung dieses ersten Hinweises müsste in einer breiteren Erhebung noch erfolgen. Was den ökonomischen Gewinn für moBiel angeht, sind die Erwartungen insoweit erfüllt worden, dass die Einführung des Produktes nicht zu einem Verlust geführt hat, der sich ungünstigen Falls aus dem Wechsel schon bestehender Abokunden zu Mieterticketkunden ergeben kann. Es konnten sogar Gelegenheitskunden als Abonnenten und zusätzlich neue Kunden gewonnen werden, so dass sich ein ökonomischer Gewinn für moBiel darstellen lässt.

In Bezug auf Nutzerstruktur und Verkehrsmittelwahl kommt die Arbeit zu folgenden Ergebnissen: Insgesamt dominieren, auf die gesamte Klientel bezogen, die Nutzerinnen und darunter insbesondere ältere Frauen. Auch bei den Neukunden dominieren die Frauen. Hier stellt die Gruppe der ab 65-Jährigen die stärkste Gruppe dar. Bei den männlichen Nutzern dominiert die Gruppe der 30-50-jährigen. 9 von 100 Nutzern sind reine Neukunden des ÖPNV und fast jeder fünfte war zuvor nur Gelegenheitskunde. Die Nutzer des BGW Mietertickets sind mit großer Mehrheit den unteren Einkommensklassen zuzuordnen. Dies zeigt, dass das Ticket insbesondere für ältere Menschen und einkommensschwache Gruppen ein interessantes Produkt ist.

Mobilitätsservice der GSW Gießen

In Gießen hat die GSW auf einer ehemaligen Konversionsfläche (Pendleton Baracke) 90 WE erbaut. Dort wohnen überwiegend Studierende in öffentlich gefördertem Wohnungsbau. Im Jahr 2000 wurden zwei Mobilitätsdienstleistungen initiiert. Ein CarSharing-Service, zunächst als exklusives, danach als offenes Angebot konzipiert und ein Fahrradreparaturservice in Zusammenarbeit mit einer Arbeitsloseninitiative, die arbeitslose Jugendliche in diese Maßnahme einbindet. Erklärtes Ziel der GSW war es, die Mobilitätsmöglichkeiten der Bewohner zu erweitern. Ich habe dieses Beispiel u. a. deshalb ausgewählt, weil eine Maßnahme erfolgreich, die andere Maßnahme weniger erfolgreich implementiert werden konnte. Letzteres führte aber nicht dazu, dass die GSW die Flinte ins Korn geworfen hat, sondern die Gründe für die geringe Akzeptanz analysiert hat und in einem nächsten Schritt das Angebot modifiziert erneut einführen will.

Das exklusive CarSharing Angebot der GSW wurde allerdings zunächst wieder eingestellt, da es trotz zahlreicher eingeschriebener Nutzer nicht kostendeckend betrieben werden konnte. Dieses exklusive Angebot wurde dann durch ein offenes CarSharing Angebot desselben lokalen CarSharing Anbieters ersetzt. Aufgrund der höheren Tarife sank die Nachfrage und auch dieses Angebot wurde wieder eingestellt. Die GSW sieht einen wesentlichen Grund dafür in dem zu geringen Nutzerpotential. Sie ist optimistisch, dass nach der

Erweiterung des bis jetzt noch kleinen Baugebiets ein solches Angebot erfolgreich sein kann und will auf jeden Fall wieder einen CarSharing-Service initiieren. Der Fahrradreparaturservice läuft erfolgreich und ist mittlerweile als dauerhafte Einrichtung etabliert.

Fazit

Aus den Ausführungen lässt sich insgesamt folgendes Fazit ziehen. Wohnstandortbezogene Mobilitätsdienstleistungen sind ein wertvoller Beitrag zur Sicherung von Mobilitätchancen. Insbesondere weiche Maßnahmen wie Ticketing, CarSharing, Starterpakete sind außerdem sehr kostengünstig. Am Beispiel des Mietertickets dargestellt heißt das man führt ein Direktmailing durch, das sich möglicherweise mit einer Nebenkostenabrechnung kombinieren lässt. Es entstehen also nur Kosten für den Druck des Mailings und ggf. für den Flyer und den Versand. Man investiert zusätzlich in die Zeit, die eigenen Mitarbeiter entsprechend zu informieren. Gegebenenfalls kommt noch das Inkasso dazu, sofern dies nicht vom Mobilitätsdienstleister übernommen wird.

Bei der Dienstleistung CarSharing sind die Kosten ähnlich überschaubar. Die Höhe der Beteiligung an den Kosten ist hier stark mit der Gewichtung der spezifischen Interessen verbunden. In Frankfurt beispielsweise ist eine Holding (ABG Holding) mit drei Wohnungsunternehmen und 50.000 WE eine Kooperation mit dem örtlichen CarSharer, der seinen Kundenkreis erweitern will, eingegangen. Dieser bietet von sich aus an, dass er 40 neue Fahrzeug-Stationen in der Nähe der ABG-Wohnungsbestände aufbauen will, wenn die Stellplätze kostenlos zur Verfügung gestellt werden. Die ABG-Mieter bekommen außerdem 20 % Nachlass auf die Zeitkosten. Hier hat das CarSharing Unternehmen aufgrund des zu erwartenden großen Marktes ein großes Eigeninteresse. Wollen Wohnungsunternehmen bestimmte Standorte über solche Mobilitätsdienstleistungen aufwerten oder stabilisieren, werden andere Beteiligungsmodelle vereinbart. So trägt beispielsweise das Wohnungsunternehmen wie im Falle von Wohn + Stadtbau GmbH/Münster oder künftig die BGW in Bielefeld-Ummeln eine Umsatzgarantie, damit die laufenden Kosten solcher Fahrzeuge gedeckt sind.

Alles in allem kann man feststellen, dass insbesondere sogenannte weiche Maßnahmen relativ kostengünstig realisierbar sind und vergleichsweise schnell initiiert werden können. Und es besteht in der Regel eine Win-Win-Situation für alle beteiligten Akteure und die Bewohner.

Vielen Dank!

Weitere Informationen: www.add-home.eu

www.wohnen-plus-mobilitaet.nrw.de

Mieter moBIel – Mieterticket und mehr für Mieter in Bielefeld I

Karl Heinz Plischke, Bielefelder Gemeinnützige Wohnungsgesellschaft mbH

Vortragsfolien vom 26.03.2009



Mobilität trifft Wohnen

Mieterticket und mehr

Mobilität trifft Wohnen

26.03.2009



Unternehmenssteckbrief

- Gegründet 1950
- Wohnungsbestand 11.500 eigene Wohnungen (davon noch rund ein Drittel öffentlich gefördert)
- 140 Mitarbeiter/-innen 13 Azubis
- Bilanzsumme 354 Mio €/Umsatz 2008 60 Mio €
- Gesellschafter Stadt Bielefeld 75%
2 weitere Wohnungsunternehmen 25 %

Mobilität trifft Wohnen

26.03.2009





Unternehmenssteckbrief

Gesellschaftszweck

*ist vorrangig die sichere und sozial verantwortbare
Wohnungsversorgung breiter Schichten der Bevölkerung*

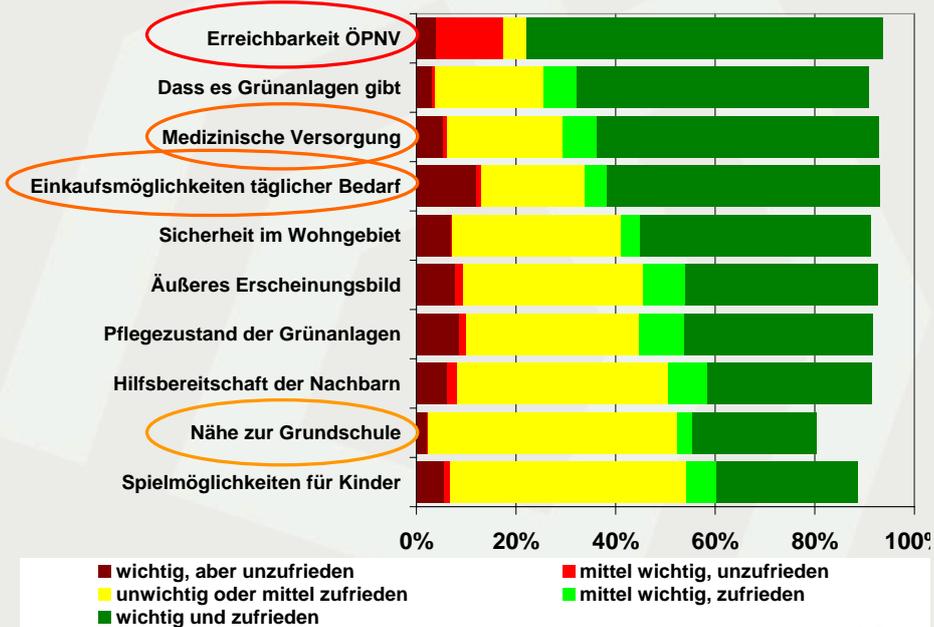
Wir verstehen uns heute

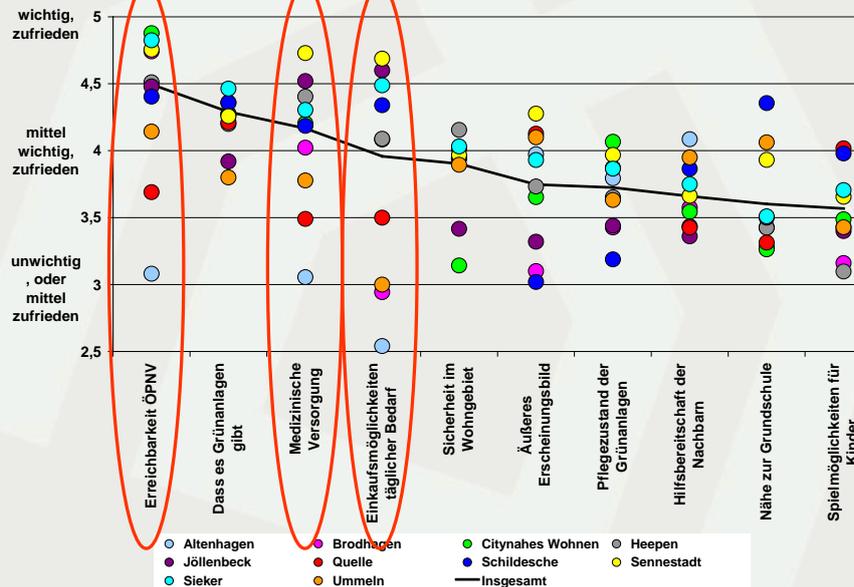
*als Immobiliendienstleister, der für alle Bevölkerungsschichten
lebensgerechten Wohnraum anbietet*

*Wir übernehmen Verantwortung für eine soziale Stadtentwicklung
in Bielefeld*

vorrangiges Ziel

*den Wohnungsbestand langfristig vermietbar machen bzw. zu
erhalten*





Mobilität trifft Wohnen

26.03.2009



Was haben wir gemacht ??

- ▶ Vereinbarung mit mobiel- BGW Mieter erhalten Ermäßigungen beim Erwerb von Abos
- ▶ Regelmäßige Kontakte zur Verbesserung der Linienführung und Taktung im ÖPNV

Mobilität trifft Wohnen

26.03.2009





Was haben wir vor?

Vereinbarungen mit dem Carsharing Anbieter Cambio

- alle BGW Mieter zahlen keine Anmeldegebühr
- gemeinsame mailing-Aktionen in ausgesuchten Quartieren

Zusätzlich in Gebieten mit schlechter ÖPNV-Anbindung

- Cambio stellt ein Fahrzeug ins Gebiet
- Subventionierung der monatlichen Gebühren durch BGW
- Vergünstigungen auf Fahrpreise
- BGW übernimmt Umsatzgarantie



Was haben wir vor ??

In Gebieten mit schlechter ÖPNV-Anbindung:

- Bereitstellung eines Shuttles zur Innenstadt und zu Einkaufsmöglichkeiten
- zur Zeit laufen Preisanfragen an private Busunternehmen



Fazit

- ▶ entscheidend für die Vermietung ist der Standort
- ▶ verbesserte Mobilität macht den Standort attraktiver
- ▶ erste Ansprechpartner sind lokale Anbieter
- ▶ Die Verbesserung der Mobilität ist neben anderen Maßnahmen ein Instrument der Kundengewinnung bzw. Kundenbindung

Mieter moBiel – Mieterticket und mehr für Mieter in Bielefeld II

Gerhard Kutziowski, moBiel GmbH

Vortragsfolien vom 26.03.2009



Mieter moBiel – Mieterticket und mehr für Mieter in Bielefeld

Gerhard Kutziowski, Vertrieb



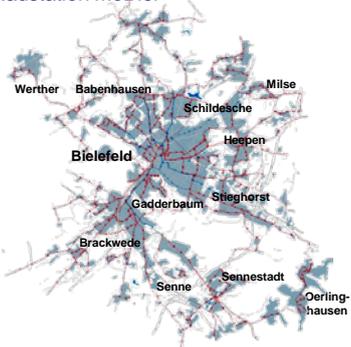





Zahlen und Fakten moBiel

- ▶ Bus&Bahn-Kunden von moBiel
 - ☑ 43,0 Mio. im Jahr (werktags über 180.000)
 - ☑ 23.400 Stammkunden
- ▶ Unser Netz
 - ☑ 4 StadtBahn-Linien mit 62 Haltestellen und 31,9 km Streckenlänge
 - ☑ 34 StadtBus-Linien mit 476 Haltestellen und 390,7 km Linienlänge
 - ☑ 14 NachtBus-Linien gem. mit der BVO
- ▶ Unser Vertrieb
 - ☑ rund 60 Vorverkaufsstellen
 - ☑ ServiceCenter moBiel
 - ☑ moBiel Haus
 - ☑ 101 Ticketautomaten, z.T. mit Geldkartenfunktion

- ▶ Unsere weiteren Angebote
 - ☑ ÖPNV-Planung
 - ☑ Mobilitätsberatung
 - ☑ CarSharing
 - ☑ Verkehrsmittelwerbung
 - ☑ SparrenExpress
 - ☑ Radstation moBiel



Stand 2008



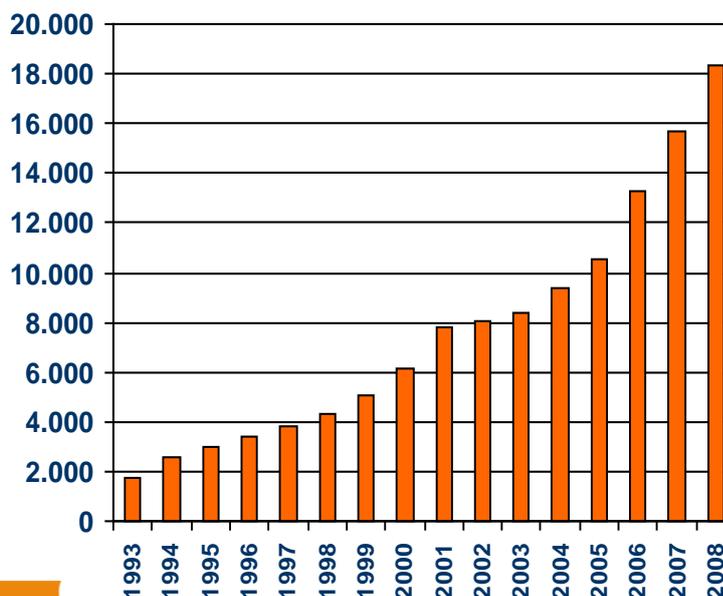
moBiel: Wo wir sind, lebt die Stadt

- ▶ moBiel versteht sich als Mobilitätsdienstleister für die Stadt Bielefeld mit Ausstrahlung in die Region.
- ▶ Angebote vom zu Fuß gehen bis hin zum Fliegen.
- ▶ moBiel kooperiert beim „Job-Ticket“ mit über 80 Unternehmen und Verwaltungen.
- ▶ Drei Wohnungsunternehmen in Bielefeld bieten ihren Mieter/Mitgliedern rabattierte Tickets an.
- ▶ Kooperation mit cambio CarSharing, Mitpendlernetz, Reisebüro, Kurierdienst und Fahrradladen.



Ausgegebene Großkudentickets

Vergleichsmonat jeweils Dezember





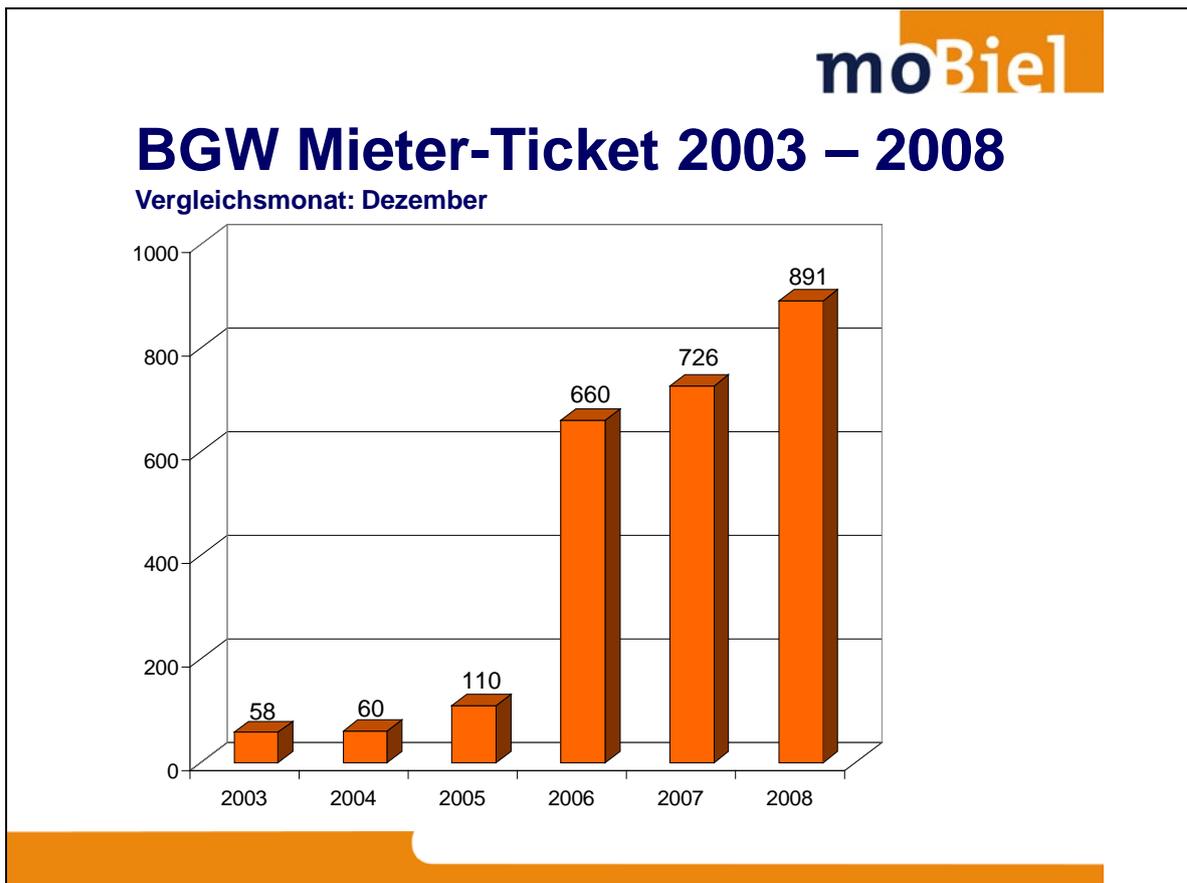
Unsere Angebote für Wohnungsunternehmen

- ▶ Auf das günstigste Jedermann-Ticket 10 % Rabatt (Großkunden-Abo als Mieter-Ticket).
- ▶ Übernahme der Abo-Verwaltung durch moBiel.
- ▶ Übernahme aller Risiken bei der Ticketverwaltung.
- ▶ Unterstützung bei Marketingmaßnahmen.
- ▶ Vermittlung von Kontakten zu cambio CarSharing.
- ▶ Dienstreisemanagement über Reisebüro.



Bedeutung der Wohnungsunternehmen für moBiel

- ▶ Über die Wohnungsunternehmen kann unser Angebot an potentielle Kunden vermittelt werden.
- ▶ Neue Mieter bekommen beim Einzug ein Angebot zur Mobilität mit Bussen & Bahnen.
- ▶ Gemeinsames Vorgehen zur Verbesserung der Bus- & Bahn-Erschließung (optimal).



-
- ## Verbesserung der Mobilitätsangebote am Wohnungsstandort
- ▶ Regelmäßiger „Runder Tisch“ mit Vertretern der Wohnungsunternehmen, Mobilitätsanbietern und Stadtverwaltung.
 - ▶ Etablierung von „Mobilitätsberatern“ in größeren Wohneinheiten oder Stadtteilen.
 - ▶ Mobilitätspaket für alle Neubürger.

CarSharing für Wohngebiete am Beispiel Münster I

Katja Stockey-Buhl, Wohn + Stadtbau GmbH Münster

Vortragsfolien vom 26.03.2009



Car-Sharing für Wohngebiete am Beispiel Münster

Katja Stockey-Buhl



- 100 % Tochter der Stadt Münster

- Bilanzsumme aktuell: 180 Mio. €

- Wohnungsbestand: 6.000 WE
Bestand Gewerbe: 145 Einheiten
Verwaltung WEG: 980 WE



Aktuelle Unternehmenspolitik

- Breites Feld der Aufgaben und Geschäfte.
- Hauptaufgabe ist Versorgung breiter Schichten der Bevölkerung mit Wohnraum.
- Offen für neue Wohnmodelle und Marktwünsche.

Aufgaben



- Bau und Verwaltung von Mietwohnungen
- Bau und Verwaltung von Eigentumswohnungen
- Bau und Unterhaltung von Gewerbebauten
(Läden, Büroflächen, Künstlerateliers)
- Erschließung von Baugebieten
- Projektmanagement als Dienstleistung
- Bau von Pilotprojekten
- Sonstige Aufgaben/Dienstleistungen

Car-Sharing Projekt



- Kooperation mit Stadtteilauto, Car-Sharing Unternehmen
- seit Frühjahr 2000 Angebot für 400 Mieter im Lincoln-Quartier
- seit Sommer 2006 für weitere 350 Mieter in der umgebenden Wohnbebauung
- ab 01.07.2009 neues Konzept

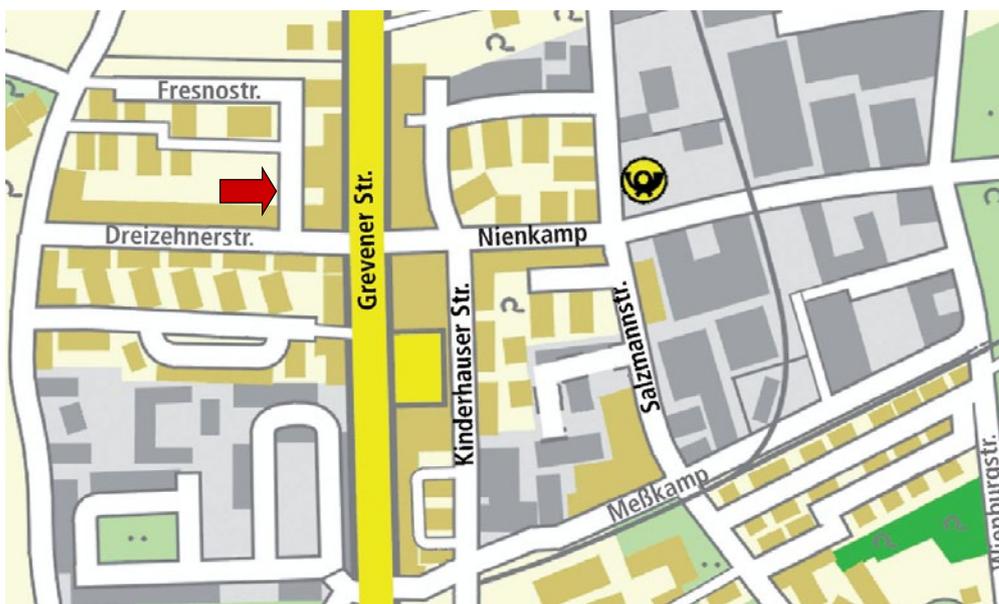
Car-Sharing Projekt



Car-Sharing Projekt



Car-Sharing Projekt



Verwirklichung des Projektes



- Informationsveranstaltungen für Mieter und Eigentümer des Lincoln-Quartiers.
- Informationsprospekt mit Antwortkarte.
- Start des Projektes aufgrund der ermittelten Nachfrage.

Car-Sharing Projekt



Verwirklichung des Projektes



- W+S stellt zwei Parkplätze im Lincoln-Quartier zur Verfügung.
- Wohn+Stadtbau übernimmt für die Mieter
 - Sicherheitsleistung (200€)
 - Aufnahmegebühr (150 €)
 - Monatsbeitrag (9,10€)
- Mieter zahlt nur für die tatsächliche Nutzung
- Anzahl derzeitiger Nutzer: 77 Kunden von W+S

Verwirklichung des Projektes



- Schriftliche Anmeldung
- W+S überprüft die Zahlungsmoral
- Weiterleitung zu Stadtteilauto
- Stadtteilauto versendet erforderliche Unterlagen

Konzept ab 01.07.2009



- W+S mobil für alle
 - Mieter (6.000 WE)
 - WEG-verwaltete Eigentümern (950 WE)
 - Erwerber von Grundstücken und Wohneigentum
- reduzierter Monatsbeitrag von 5€ (anstatt 9,10€)
- reduzierte Aufnahmegebühr von 75€ (anstatt 150€)
- Übernahme der Kautions (200€) für die Mieter von W+S
Eigentümer u. Erwerber müssen Kautions selber übernehmen

Vorteile



- attraktives Zusatzangebot
- Erhöhung der Wohnqualität
- Erhöhung der Lebensqualität
- Kundenbindung
- Individuelle Mobilität ohne hohe Kosten für eigenen Pkw
- Senkung der Schadstoffbelastung
- Verringerung des motorisierten Individualverkehrs
- Verringerung notwendiger Stellflächen

CarSharing für Wohngebiete am Beispiel Münster II

Gabriele Lambrecht, Stadtteilauto Münster

Ausgangspunkt des Carsharing ist die Erkenntnis, dass jedes Auto im Durchschnitt etwa 23 von 24 Stunden am Tag ungenutzt herumsteht. Wird es hingegen durch viele Personen genutzt, reduziert das nicht nur Kosten (Anschaffung, Unterhalt, Kapitalbindung usw.), sondern schont auch die Umwelt.

Auf dem Weg von der rein privaten Mobilität („Freie Fahrt für freie Bürger“) zu einer sinnvollen und gemeinschaftlichen Ressourcennutzung ist Carsharing ein Baustein - und besonders dort erfolgreich, wo es eine hohe Wohndichte und einen guten ÖPNV gibt.

Die Funktionsweise ist denkbar einfach:

angemeldete Kunden reservieren sich ihr Wunschauto rund um die Uhr per Internet oder im Carsharing eigenen Callcenter. Übernahme und Rückgabe erfolgen in Eigenregie, völlig unabhängig von den Öffnungszeiten von Stadtteilauto.

Bei der Übernahme wird das Fahrzeug auf evtl. Mängel hin überprüft und diese werden dann - soweit vorhanden - dem Callcenter telefonisch mitgeteilt. Danach kann sich der Kunde voll auf die wesentliche „Aufgabe“ konzentrieren: das Autofahren. Allenfalls tanken muss er noch - auf Kosten des Anbieters, versteht sich. Um alles Übrige – Inspektionen, TÜV/AU, Versicherung und ggf. Reparaturen – kümmert sich Stadtteilauto.

Die Kosten für die Nutzung teilen sich in Fixkosten und variable Kosten auf.

Fixkosten sind die einmalige Aufnahmegebühr, die Sicherheitsleistung (wird nach Vertragsende zurückgezahlt) und der geringe Monatsbeitrag. Die variablen Kosten richten sich nach der Länge der gebuchten Zeit und der Menge der gefahrenen Kilometer - und sind selbstverständlich von der Größe des gebuchten Fahrzeugs abhängig.

Beispiel:

Buchung eines Kleinwagens von 15:30 bis 18:15 Uhr (= 2,75 Stunden) und 40 gefahrene Kilometer, ergibt einen Endbetrag (einschließlich MWSt.) von 13,53 Euro (8,00 Euro für die Kilometer und 5,53 Euro für die gebuchte Zeit).

Stadtteilauto Münster hält derzeit einen Fuhrpark von 115 Fahrzeugen mit etwa 20 verschiedenen Typen für die Kunden bereit. Die Fahrzeuge stehen an 33 Stationen im Stadtgebiet Münster (davon drei im Umland). Sie werden von rund 2.600 Fahrberechtigten genutzt.

Es gibt in Münster bereits seit Jahren Kooperationen zwischen Stadtteilauto und den ortsansässigen Wohnungsunternehmen. Die am weitesten gehende Kooperation besteht seit Mai 2000 mit der Wohn + Stadtbau GmbH für eine neu gestaltete Wohnbebauung, das sog. Lincoln-Quartier (ein ehemaliges Kasernengelände). Dort gibt es seit dem Erstbezug zwei Stellplätze für Stadtteilautos und dank einer seinerzeit neu eingeführten Technik standen den Mietern der Wohn + Stadtbau diese beiden Fahrzeuge sogar exklusiv zur Verfügung. Die übrigen Kunden von Stadtteilauto hatten zunächst keinen Zugriff.

Die Vorteile dieser Kooperation sind für Stadtteilauto die kostenlosen Stellplätze und die gezielte Bewerbung des Angebots durch die Wohn + Stadtbau. Für die Wohnbaugesellschaft sind die Vorteile vor allem die Einsparung bei den nachzuweisenden Stellplätzen, aber auch der Zusatznutzen für die Mieter.

Bei dieser Kooperation verzichtet Stadtteilauto auf die Aufnahmegebühr (150 Euro) und den Monatsbeitrag und erhält im Gegenzug eine monatliche Pauschalzahlung (fiktiver Mindestumsatz) von Wohn + Stadtbau. Die Sicherheitsleistung (die sonst von den Kunden hinterlegt wird) ist durch eine Ausfallbürgschaft der Wohn + Stadtbau gesichert. Dabei kann Stadtteilauto den monatlich möglichen Maximalumsatz so steuern, dass die Ausfallbürgschaft die Höhe der sonst üblichen Sicherheitsleistung (200 Euro) nicht übersteigt.

Bedauerlicherweise werden die beiden Fahrzeuge im Lincoln-Quartier auch heute noch nicht kostendeckend genutzt (trotz Öffnung dieser Station für die anderen Kunden).

Das erklärt sich vor allem durch die Lage des Wohnquartiers: es ist zwar relativ stadtnah, hat aber kaum umliegende Bebauung. Und es gibt ausreichend Parkfläche für die Anwohner.

Ganz anders sieht es da an einem anderen Standort in Münster aus: dort hat die Wohnungsgesellschaft Münsterlang mbH (WGM) ein ehemaliges Kasernengelände umgebaut zu einem Projekt "Wohnen ohne Auto" und von Beginn an auch Carsharing mit in die Planung einbezogen. Durch den Verzicht auf das (eigene) Auto ist dort die Nachfrage also automatisch höher. Aber auch die sehr gute Busanbindung (3 Linien) sowie die gute Erreichbarkeit des Stadtzentrums mit dem - für Münster so typischen - Fahrrad spielen eine nicht unwesentliche Rolle. Zudem liegt das Wohnquartier in einem bereits vorher eng bebauten Stadtviertel, in dem Stadtteilauto bereits vertreten war. So wundert es nicht, dass diese Station inzwischen mit bereits 6 Fahrzeugen bestückt ist.

Ein weiterer Standort von Stadtteilauto befindet sich sehr zentral auf dem ehemaligen Schlachthofgelände in Münster, das von WGM und Wohn + Stadtbau betreut wird. Auch dort war ein Stadtteilauto-Stellplatz von Beginn an Teil der Planungen. Allerdings gibt es hier keine Kooperation - abgesehen von der Vermietung von drei Stellplätzen in der Tiefgarage.

Der Vollständigkeit halber sei auch noch die Wohnbau Auguste Victoria GmbH aus Marl erwähnt, die Stadtteilauto in ihrem Münsteraner Quartier "Meerwiese" einen Stellplatz kostenfrei zur Verfügung stellt.

Gabi Lambrecht

Stadtteilauto

Carsharing Münster GmbH

0251 / 383 23 - 14

gl@stadtteilauto.com

www.stadtteilauto.com

Mobilität (-smanagement) trifft Wohnen – am Beispiel des autofreien Wohnquartiers Stellwerk 60 in Köln-Nippes

Ralph Herbertz, stadtPLAN

Vortragsfolien vom 26.03.09

Mobilität (-smanagement) trifft Wohnen am Beispiel des autofreien Wohnquartiers Stellwerk 60 in Köln-Nippes

Ralph Herbertz, *stadtPLAN*

Mobilität trifft Wohnen – eine aussichtsreiche Begegnung!

9. Fachgespräch Wohnungsunternehmen als Akteure in der integrierten Stadt(teil)entwicklung
26. März 2009, Dortmund
ILS - Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung
LEG Arbeitsmarkt- und Strukturentwicklung GmbH

Übersicht

- Hintergrund
- Autofreies Wohnquartier Stellwerk 60
- Mobilitätskonzept
 - Außenraumgestaltung
 - Fahrradparken
 - Car-Sharing
 - Mobilitätsstation
- Erfahrungen
- Ausblick: Verknüpfung von Wohnen und Mobilität (-smanagement)

Hintergrund

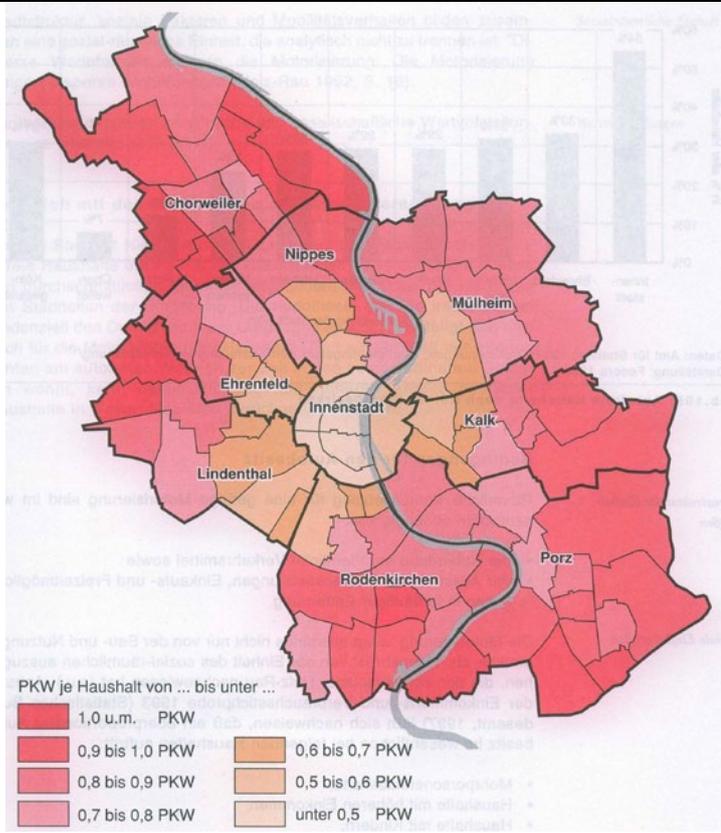
- “Jeder hat ein Auto” war Anfang der neunziger Jahre die allgemeine Haltung – entsprechend ausgerichtet waren (und sind?) Planung und Wohnungsbau.
- Zur Berücksichtigung der Bedürfnisse autofreier Haushalte kam das Konzept „Autofreies Wohnen“ auf.
- In der Folge entstanden mehrere autofreie Projekte (u. a. in Amsterdam, Hamburg, Freiburg, Wien, Edinburgh) mit unterschiedlichen Konzepten: von strikt autofrei bis zu individueller Wahl (und rechtlichen Regelungen).
- Das Kölner Projekt Stellwerk 60 ist das aktuellste, welches wesentlich vom *Arbeitskreis Autofreie Siedlung Köln (ASK)* vorangetrieben wurde und
 - Rückenwind durch eine erfolgreiche Marktuntersuchung der Stadt Köln (1997) erhalten hat.
 - nach längerem Planungsprozess durch den privaten Projektentwickler *Kontrola Treuhandgesellschaft mbH* realisiert wurde (ab 2004).

Autobesitz - oft überschätzt Bsp. Motorisierung in Köln nach Stadtteilen

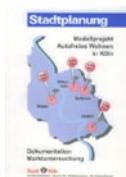
Die Daten für Köln, die auch heute noch weitestgehend zutreffen, zeigen Muster, wie sie auch in anderen Städten anzutreffen sind:

Je dichter und zentraler, desto geringer ist der Autobesitz (bis unter 50 %).

Des Weiteren steigt i.d.R. mit steigender Einwohnerzahl der Anteil autofreier Haushalte.

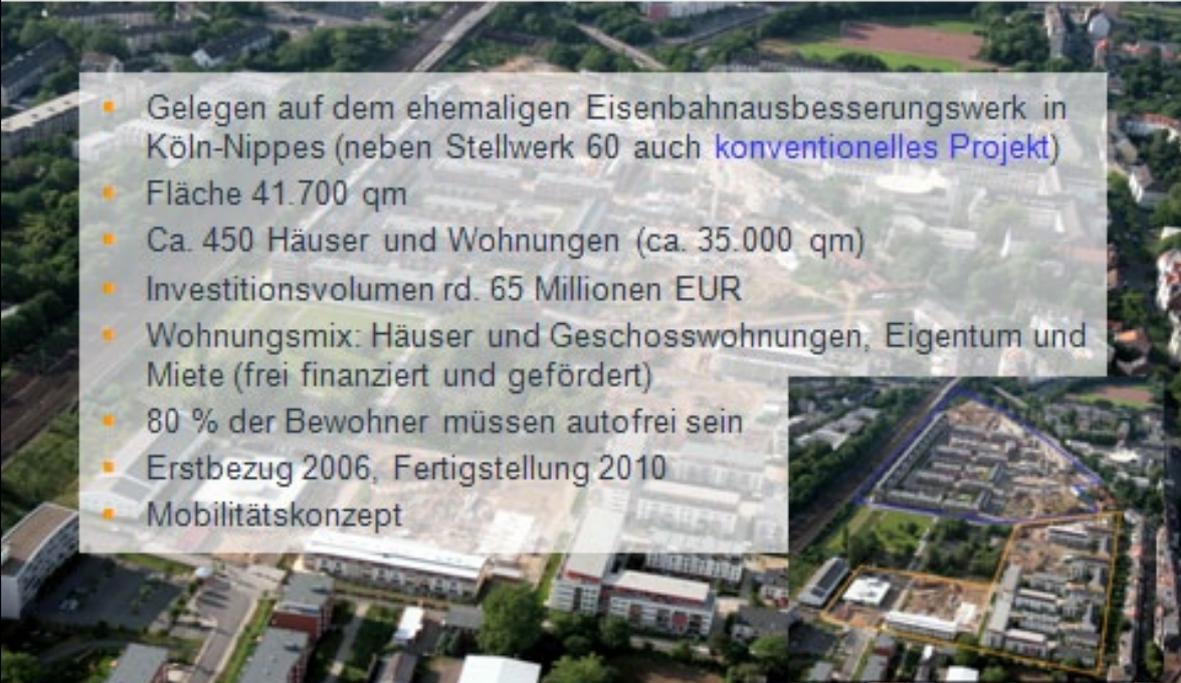


Quelle: Dokumentation Marktuntersuchung, Stadt Köln, 1998



Autofreies Wohnquartier Stellwerk 60





- Gelegen auf dem ehemaligen Eisenbahnausbesserungswerk in Köln-Nippes (neben Stellwerk 60 auch **konventionelles Projekt**)
- Fläche 41.700 qm
- Ca. 450 Häuser und Wohnungen (ca. 35.000 qm)
- Investitionsvolumen rd. 65 Millionen EUR
- Wohnungsmix: Häuser und Geschosswohnungen, Eigentum und Miete (frei finanziert und gefördert)
- 80 % der Bewohner müssen autofrei sein
- Erstbezug 2006, Fertigstellung 2010
- Mobilitätskonzept

Ralph Herbertz stadPLAN
ILS Dortmund 26. März 2009
5

Lage im Stadtteil Nippes



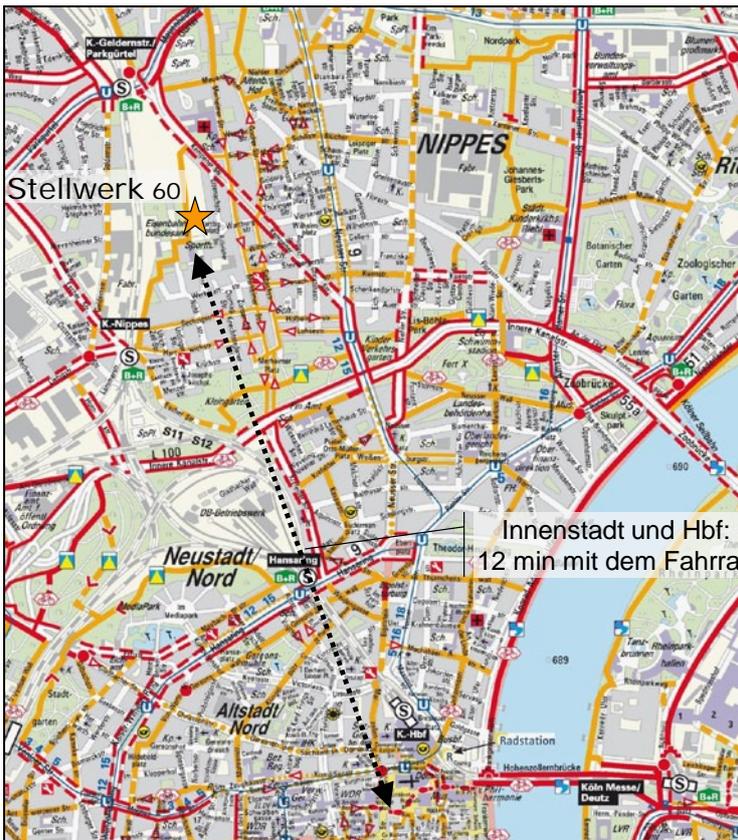
Einkaufszentrum
(Stadtbezirksebene)
600 bis 800 m Entfernung

Schulen und Kindergärten
in der Nachbarschaft

ÖPNV-Erschließung:
Haltestellen in 500 bis
800 m Entfernung

- 2 S-Bahnlinien
- 3 Stadtbahnlinien
- 4 Buslinien
(davon eine mit Haltestelle
am Rand des Quartiers)

Ralph Herbertz stadPLAN
ILS Dortmund 26. März 2009
6



Radverkehrs- anbindung

Das Quartier ist gut an das bestehende Radverkehrsnetz angebunden (u.a. mit einer Route des Radverkehrsnetzes NRW), allerdings besteht im Detail noch Nachbesserungsbedarf (bspw. Öffnung von Einbahnstraßen für eine direkte Anbindung an das Einkaufszentrum).



Ausschnitt aus dem Fahrrad-
stadtplan Köln (5. Auflage)
ADFC Köln, J. P. Bachem Verlag
Kommunale Geodaten: Stadt
Köln, Amt für Liegenschaften,
Vermessung und Kataster 2009

Mobilitätskonzept

- Außenraumgestaltung
- Fahrradparken
- Car-Sharing Station
- Mobilitätsstation und -service
- Autofrei-Verträge mit Eigentümern und Mietern (spezielle Verträge zur Sicherstellung der Autofreiheit)
- Parkhaus für Besucher und Bewohner mit 120 Stellplätzen
 - 40 für Besucher (0,1 pro Wohneinheit)
 - 80 für Bewohner mit eigenem Auto (max. 0,2 pro Wohneinheit)
 - zusätzliche Reservefläche für Erweiterung (Auflage Stadt Köln)



Außenraumgestaltung

Verkehrsregelung:

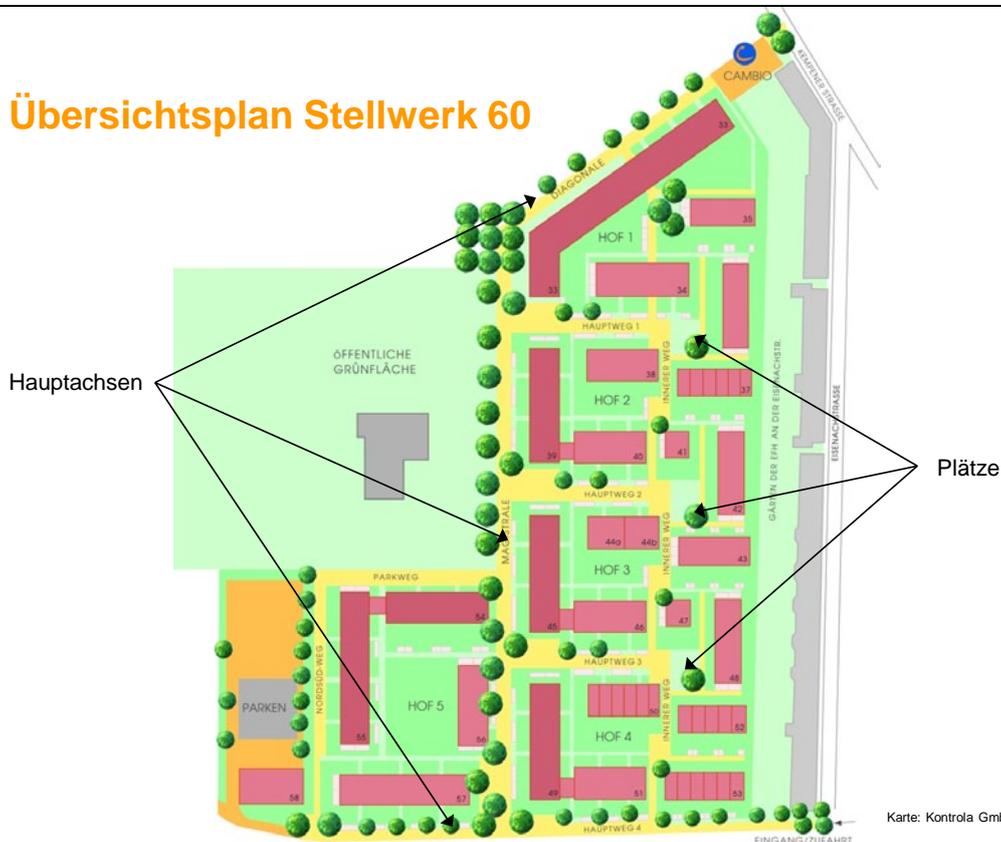
- Fußgängerzone, Fahrradfahrer frei
- Kein KFZ-Verkehr im Quartier zulässig
Ausnahmen: Blau- und Gelblichtverkehre, Anlieferung schwerer Güter

Außenraumgestaltung:

- Differenziertes barrierefreies Wegeangebot: Hauptachsen (des Radverkehrs) geradlinig, breiter und mit Bitumen, andere Wege schmaler, z. T. versetzt und mit Pflaster
- Kleine Plätze mit Bänken als kommunikative Orte
- Differenzierung öffentlicher, halböffentlicher und privater Räume
- Beide Hausseiten sind nutzbar



Übersichtsplan Stellwerk 60



Karte: Kontrola GmbH

Impressionen Stellwerk 60



Schwarzes Brett und „Luft für alle“



Impressionen Stellwerk 60





Eine von diversen Tiefgaragenrampen

Benachbartes konventionell erschlossenes Wohnquartier

2 Radständer für 10 Wohnungen



Ralph Herbertz stadfPLAN

ILS Dortmund 26. März 2009

13

Fahrradstellplätze Kurzzeit & Besucher

- Nahe am Hauseingang
- Modell Kölner "Haarnadel" (Standardtyp der Stadt Köln)
- Mindestens eine je Wohnung (für zwei Räder nutzbar)

Kurzzeit- und Besucherstellplätze werden meist unzureichend beachtet (Quantität und Qualität)



Ralph Herbertz stadfPLAN

ILS Dortmund 26. März 2009

14

Fahrradparken Langzeit

- Verschlossen und überdacht
- Fahrradschuppen/-häuser nahe am Haus oder im Keller (bequem über Rampen zu erreichen)
- Stellplatzangebot in Abhängigkeit der Wohnungsgröße (mindestens zwei je Wohneinheit)
- Zusätzliche Flächen für Anhänger

Trotz entsprechender Bauvorschriften fehlen oft geeignete und ausreichend Fahrradstellplätze



Schalter zum automatischen Öffnen und Schließen der Tür zur Rampe



Car-Sharing

Das Car-Sharing wird angeboten von  Rahmenbedingungen:

- Attraktiver Sondertarif für Bewohner (keine Grundgebühr, günstiger Tarif für Nutzung)
- Investor stellt Stellplätze kostenlos zur Verfügung
- Keine sonstige Förderung (privatwirtschaftliches Angebot)
- Mit Einzug der ersten Bewohner standen Fahrzeuge bereit

Entwicklung:

- Schnell wachsend mit breitem Angebot (vom Kleinwagen bis zum Transporter)
- Z. Zt. 10 Fahrzeuge (Ausbau erfolgt mit Verfügbarkeit zusätzlicher Stellplätze)
- Offen und attraktiv für die Nachbarschaft (rund 2/3 der Hauptnutzer wohnen nicht im Stellwerk 60)



Mobilitätsstation

- Annahme von Paketen
- Kostenlos ausleihbar:
- Sack- und Transportkarren
 - Fahrradanhänger
 - Inzwischen vom Nachbarschaftsverein erweitert um hochwertiges Outdoor-Spielzeug, Gartenmöbel und -geräte
 - Lieferservice (privatwirtschaftliches Angebot)



Erfahrungen

Mobilität

- Das Fahrrad ist das wichtigste Transportmittel (im Fokus standen vorher ÖPNV und Car-Sharing)
- Die Alltagsmobilität funktioniert (und ist kein großes Thema)
- Das Parkhaus ist nicht ausgelastet

Quartier

- Kommunikative und lebendige Nachbarschaft
 - Generell hohe Zufriedenheit der Bewohner
 - Kinderparadies – gefahrloses (und unbeaufsichtigtes) Spielen im Freien
 - Mehrfach ausgezeichnet, u. a. von der Konrad-Adenauer-Stiftung für Kinder- und Familienfreundlichkeit
 - Breite (i.d.R. positive) Berichterstattung in den Medien
- ⇒ Autofreies Wohnen hat sich bewährt und zahlt sich aus!
(Auch andere Projekte bestätigen diese Erfahrungen)

Wie geht es weiter?

- Autofreie Wohnprojekte gelten als Nischenprodukte, allerdings zeigen die realisierten Projekte gute und funktionierende Angebote.
 - Diese und die damit verbundenen Qualitäten sind – unabhängig vom Autobesitz – für viele Menschen von Interesse.
- ⇒ Daher liegt es nahe, Elemente des autofreien Wohnens in “normale” Planung und Projektentwicklung zu übernehmen.

Dies wird positive Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten haben!

Unter Ausnutzung der Reservefläche könnte das Parkhaus einen normalen Stellplatzschlüssel (für Lage mit guter ÖPNV-Anbindung) bieten



Bausteine für zukünftige Planungen

- Hochwertige Gestaltung des Außenraums und der inneren autofreien Erschließung
- Angemessenes Angebot hochwertiger Fahrradabstellanlagen (inkl. Flächen für Fahrradanhänger aber auch Rollatoren und Kinderwagen etc.)
- Konzentration der Autostellplätze am Randbereich(en)
- Integration von Car-Sharing
- Bessere Integration des ÖPNV (u.a. spezielle Angebote, frühzeitige Anbindung)
- Frühzeitige Information über das Mobilitätsangebot (d. h. vor dem Bezug)

⇒ Nichts Neues, aber bis heute kaum berücksichtigt!

Ausblick / Ziel

- Integration von Mobilitätsmanagement in Stadtplanung und Projektentwicklung als Standardpraxis
- Hoher Stellenwert der Bedürfnisse von Fußgängern und Radfahrern
- MIV (Motorisierter Individualverkehr) als einen - aber nicht dominanten - Aspekt (der Außenraumgestaltung und Erschließung)
- Nutzungsabhängige Anlastung der Kosten von Autostellplätzen

- Verknüpfung von Stellplatznachweis an Autobesitz statt Wohnraum wäre sinnvoll (aber vorläufig unrealistisch)

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Ralph Herbertz

stadtPLAN
 Mobilitätsmanagement •
 Verkehrs- und Stadtplanung

Im Stavenhof 17-19
 50668 Cologne, Germany
 Tel. 0221-121260
 stadtplan.koeln@web.de



Strategische Allianzen für wohnstandortbezogenes Mobilitätsmanagement: die Rolle der Kommune

Dr.-Ing. Volker Bleeß, Verkehrslösungen, Darmstadt

Einleitung

Wohnstandortbezogenes Mobilitätsmanagement verfolgt das Ziel, durch maßgeschneiderte, zielgruppenbezogene Maßnahmen und Mobilitätsdienstleistungen das Mobilitätsverhalten im Sinne höherer Effizienz zu beeinflussen. Der Ansatzpunkt Wohnort erscheint dabei insofern besonders viel versprechend, als ein Großteil aller Wegeketten an der Wohnung beginnt und endet.

Mit wachsendem Interesse an Wohnstandortbezogenem Mobilitätsmanagement stellt sich die Frage, welche Akteure hier mit welchen Aufgaben tätig werden können und sollen. Insbesondere die Rolle der Kommunen, die traditionell das Primat der städtischen Verkehrssystementwicklung inne haben, ist mit dieser Frage angesprochen. Der vorliegende Beitrag versucht, hierauf systematisch Antworten zu geben.

Ausgangslage in den Kommunen

Aus kommunaler Sicht sind für das Verhältnis zu Wohnstandortbezogenem Mobilitätsmanagement zwei Aspekte maßgebend: zum Einen ergibt sich aus den Herausforderungen in Mobilität und Verkehr, denen die Städte gegenüber stehen, ob Mobilitätsmanagement eine sinnvolle oder gar notwendige Handlungsoption ist. Zum Anderen bestimmen die verfügbaren Ressourcen und die institutionellen Strukturen, ob und inwieweit Mobilitätsmanagement zur Anwendung kommen kann.

Herausforderungen in Mobilität und Verkehr

Die wesentlichen aktuellen Herausforderungen für Städte in Mobilität und Verkehr lassen sich unter den Themenfeldern Demografie und Umwelt subsumieren.

Die absehbare demografische Entwicklung hat neben der Alterung der Gesellschaft für die Städte in prosperierenden Regionen Bevölkerungszuwächsen zur Folge. Diese können in der Regel nur durch Innenentwicklung und –verdichtung aufgefangen werden, woraus sich einerseits eine wachsende Mobilitätsnachfrage innerhalb der Stadtgrenzen ergibt und andererseits neue Chancen für Nahmobilität zu Fuß und mit dem Fahrrad entstehen. In anderen Regionen – und dort auch in den Zentren – wird die Bevölkerung dagegen schrumpfen. Diese Kommunen stehen dann vor der Herausforderung, auf Dauer ein wirtschaftlich vertretbares Verkehrsangebot zu erhalten. Sowohl in den wachsenden wie auch in den schrumpfenden Städten kann Mobilitätsmanagement mit der Förderung des Zufußgehens, des Radfahrens und der ÖPNV-Nutzung wichtige Beiträge zur Problembewältigung leisten.

Die Bedeutung der Umweltwirkungen von Verkehr für die Verkehrssystemgestaltung hat in den letzten Jahren eine neue Qualität bekommen. Die europäischen Richtlinien zur Luftqualität und zum Umgebungslärm stecken konkrete quantitative Umweltziele gesteckt, die es einzuhalten gilt. Auch die unstrittigen Treibhausgas-Minderungsziele stellen, wenn auch nicht normativ verbindlich, klare Anforderungen an die Mobilität der Zukunft: der Verbrauch fossiler Treibstoffe muss erheblich gesenkt werden.

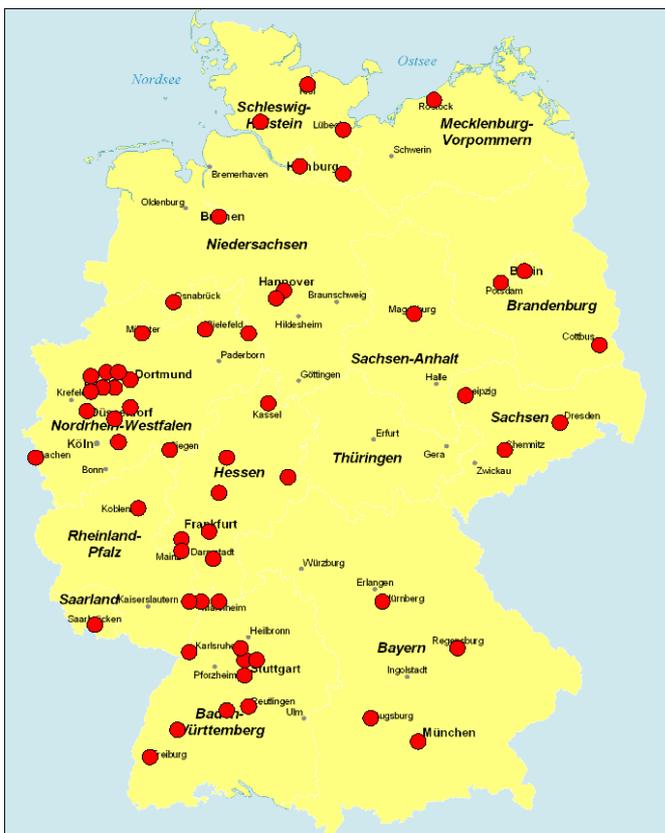


Abbildung 8: Städte, in denen 2007 der ab 1.1.2010 gültige Jahresmittel-Grenzwert für NO₂ überschritten wurde
 Quelle: Eigene Darstellung nach Daten des Umweltbundesamtes

Mit dem Inkrafttreten der Grenzwerte für NO₂ (Stickstoffdioxid) zum 1. Januar 2010 kommt auf Deutschlands Städte nach dem Feinstaub ein neues Problem zu. 2007 wurde an 94 Messstationen in 58 Städten der dann zulässige Jahresmittelwert für NO₂ überschritten (Abbildung 8). Der lokale Verkehr spielt dabei eine große Rolle als Verursacher der Immissionen. Auch die Umweltzonen helfen nicht weiter: die Plaketten-Verordnung stellt allein auf den Feinstaub-Ausstoß der Fahrzeuge ab und berücksichtigt die NO₂Emissionen nicht. Signifikante Verbesserungen an der Quelle, also in der Fahrzeugflotte, sind erst nach Inkrafttreten der Euro 6-Norm in 2014 zu erhoffen. Kurz- und mittelfristig kommt folglich ausschließlich eine deutliche Reduzierung des Kfz-Verkehrs als Strategie in Frage. Hier kann wiederum Mobilitätsmanagement einen wesentlichen Beitrag leisten.

Summa summarum sprechen die bereits vorhandenen und absehbaren Herausforderungen in Mobilität und Verkehr dafür, dass sich die Kommunen verstärkt der Instrumentarien des Mobilitätsmanagements bedienen: Mobilitätsmanagement unterstützt genau jene effizienten und umweltverträglichen Mobilitätsformen, die angesichts der demografischen Entwicklung und der Umweltprobleme forciert werden müssen.

Vorhandene Ressourcen und institutionelle Strukturen

Bereits seit Jahren sind viele Kommunen in Deutschland nur noch unzureichend in der Lage, die öffentliche Infrastruktur einschließlich des Straßen-, Schienen- und Wegenetzes zu unterhalten und bedarfsgerecht auszubauen. Neben fehlenden Investitionsmitteln ist dabei auch die dünne Personaldecke in den kommunalen Verwaltungen ein gravierendes Problem.

Maßnahmen des Mobilitätsmanagements erfordern – etwa in Relation zu Bau und Unterhaltung von Straßen und Schienenwegen – nur einen vergleichsweise geringen Ressourceneinsatz. Ihr Einsatz ist damit nicht a priori eine Frage der finanziellen Ressourcen.

Problematischer ist, dass den Kommunen das notwendige Mobilitätsmanagement-Know-how ebenso fehlt wie die institutionelle Verankerung des Themas. Der Wissens- und Kenntnisstand über das noch neue Thema Mobilitätsmanagement ist in der Regel gering. Auch fehlen in den kommunalen Verkehrsverwaltungen häufig das Verständnis und die Praxis für kooperative, moderierende Handlungsweisen, wie sie im Mobilitätsmanagement unabdingbar sind. Schließlich stellt sich auch die Frage nach der institutionellen Zuordnung: wenn niemand für Mobilitätsmanagement zuständig ist, dann gibt es auch kein Mobilitätsmanagement. In vielen Kommunen ist aber noch nicht diskutiert, geschweige denn entschieden, welche Organisationseinheit sich des Themas annehmen soll. Erschwerend kommt hinzu, dass von der Sache her verschiedene Fachverwaltungen in Frage kommen (Abbildung 9)

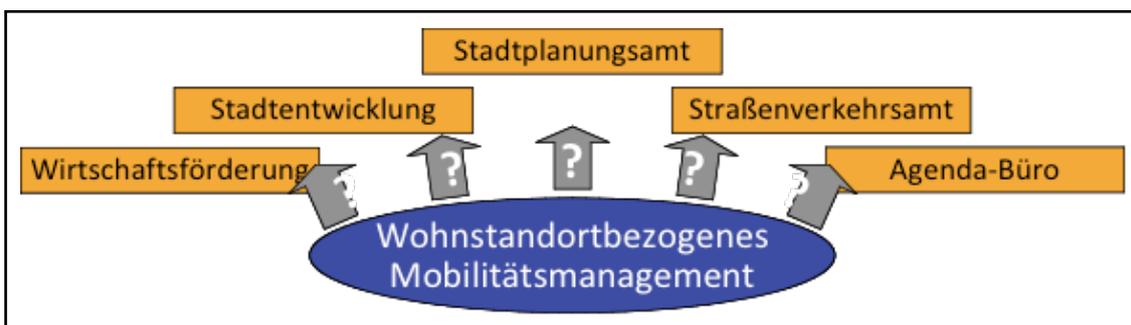


Abbildung 9: Die institutionelle Zuordnung des Mobilitätsmanagements ist in den meisten Kommunen noch ungeklärt.

Handlungsansätze des Wohnstandortbezogenen Mobilitätsmanagements

Unter dem Begriff des „Wohnstandortbezogenen Mobilitätsmanagements“ versammelt sich eine große Bandbreite verschiedener Maßnahmen, die an der Wohnung als Ausgangs- und Endpunkt der meisten Wege ansetzen. Die wenigsten von ihnen sind für sich genommen neu oder besonders innovativ. Ihre positiven Wirkungen entfalten sie aber, wenn sie zu schlüssigen Bündeln zusammengeschnürt werden, die sich an konkrete Zielgruppen und Adressaten richten.

Grundmotiv der Maßnahmenbündel ist die Trinitas von Infrastruktur, Service und Öffentlichkeitsarbeit. Eine hochwertige verkehrliche Infrastruktur bzw. ein qualitativvolles Angebot im ÖPNV ist unverzichtbare Voraussetzung dafür, dass bestimmte Mobilitätsweisen überhaupt praktiziert werden können. Mobilitätsservices zielen vor allem darauf ab, eine effiziente, multimodale Mobilität zu unterstützen und zu erleichtern. Öffentlichkeitsarbeit schließlich ist erforderlich, um die Infrastruktur- und Serviceprodukte zu vermarkten.

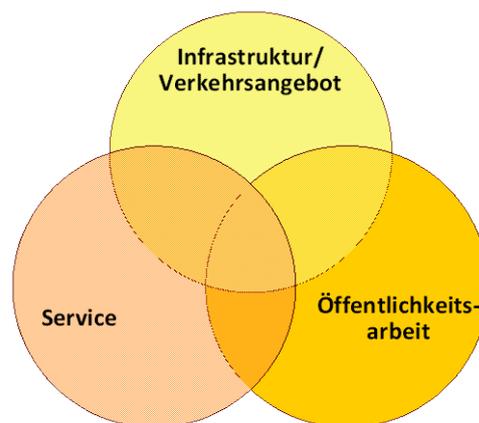


Abbildung 10: Infrastruktur, Service und Öffentlichkeitsarbeit sind Grundelemente des Mobilitätsmanagements

Nachfolgend werden beispielhaft zehn Handlungsansätze aus diesen drei Feldern skizziert und daraufhin beleuchtet, welche Rolle den Kommunen jeweils zukommen kann oder soll.

Infrastruktur und Verkehrsangebot

Siedlungsentwicklung

Der Standort und die verkehrliche Erschließung einer Wohnsiedlung bilden die harten Rahmenbedingungen für das Mobilitätsverhalten ihrer Bewohner. Siedlungsentwicklung und Siedlungspolitik sind insofern Kernbestandteil wohnstandortbezogenen Mobilitätsmanagements.

Die Siedlungsentwicklung ist originäre Aufgabe der Kommunen. Sie sind daher gefordert, verstärkt ein Augenmerk auf die Effizienz neuer Siedlungen, d.h. auch auf die Mobilitätseffizienz zu richten. Neuere Instrumente wie etwa der „Folgekostenrechner“ der Metropolregion Hamburg⁷ können die Kommunen dabei unterstützen.

Netzeinbindung

Neben der allgemeinen Lage von Siedlungsflächen ist gerade zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs die Einbindung in das umgebende Verkehrsnetz von erheblicher Bedeutung. Vielfach wird zwar innerhalb eines Baugebietes eine hohe Wege- und Erschließungsqualität geboten. Auf den Routen von dieser Siedlung zu wichtigen Zielen im Stadtgebiet klaffen dann aber Netzlücken oder es sind Umwege erforderlich, so dass die Fuß- und Radnutzung unattraktiv wird.

Die Schaffung durchgängiger Netze ist zweifellos Aufgabe der Kommune. Gerade bei der Entwicklung neuer Siedlungsflächen muss sie auch jenseits eines Bebauungsplangebiets die Verbindungsqualität sichern. Wohnungsgesellschaften und Immobilieninvestoren sollten diesen Aspekt gegenüber den Kommunen einbringen.

Erschließung

Art und Qualität der inneren Erschließung von Siedlungsflächen sind mitentscheidend für das Mobilitätsverhalten der Bewohner.

Zur Förderung des ÖPNV ist es erforderlich, dass die Kommunen anspruchsvolle Erschließungskriterien im Nahverkehrsplan ansetzen.

Dazu zählen:

- Erschließungsradien um die Haltestellen, die einen kurzen Fußweg gewährleisten,
- eine Verbindungsqualität, die umsteigefreie Verbindungen zu den wichtigsten Zielen gewährleistet,
- eine angemessene Bedienungshäufigkeit auch in Tagesrandlagen und am Wochenende,
- eine attraktive Haltestellenausstattung,
- eine sinnvolle Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV beispielsweise durch Bike+Ride-Stellplätze oder Fahrradboxen an den Haltestellen.

⁷ <http://folgekostenrechner.was-kostet-mein-baugebiet.de/>

Wichtig ist dabei auch die Zuwegung zu den Haltestellen im Siedlungsgebiet: zur Gewährleistung kurzer, d.h. auch attraktiver Zugangswege zwischen Wohnung und Haltestelle genügt erfahrungsgemäß die Betrachtung von Luftlinien-Erschließungsradien allein nicht. Vielmehr muss auch in der Detailplanung sicher gestellt werden, dass möglichst direkte, hindernisarme und umwegarme Wege für Fußgänger und Radfahrer zur Verfügung stehen.

Die Wahl des Erschließungssystems und der Straßenraumentwurf sollten auf Fuß, Fahrrad und ÖPNV ausgerichtet werden. Das aktuelle Richtlinienwerk – hier sind insbesondere die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen⁸ zu nennen – bietet hierfür eine gute Grundlage und hilfreiche Hinweise.

Die Erschließungsplanung ist wiederum Aufgabe der Kommune, wird aber häufig auch von Wohnungsunternehmen und Investoren beeinflusst. Hier ist es an beiden Parteien für Erschließungssysteme zu sorgen, welche die Zielsetzungen des Wohnstandortbezogenen Mobilitätsmanagements unterstützen.

Fahrradabstellanlagen

Die Förderung des Radverkehrs kommt ohne hochwertige wohnungsnaher Fahrradabstellanlagen nicht aus. Von kommunaler Seite kann darauf insbesondere durch die Stellplatzsatzung genommen werden.

Ein Beispiel ist die Bauordnung Berlins mit zugehöriger Ausführungsverordnung und Ablöseverordnung⁹: Mit einer klaren Priorität für so genannte Anlehnbügel und einem Verbot von „Felgenklemmern“ werden zeitgemäße und dennoch preiswerte Qualitätsstandards für Abstellhilfen gesetzt. Mindestabstände von 80 cm und das Gebot leichter Zugänglichkeit erleichtern die Nutzung der Anlagen. Bei Wohngebäuden müssen sich 50 % der notwendigen Fahrradstellplätze in leicht erreichbaren und gut zugänglichen Abstellräumen befinden, was den Charakteristika der Fahrradnutzung am Wohnstandort – einerseits jederzeitiger leichter, unkomplizierter Zugang zum Rad und andererseits sichere und witterungsgeschützte Abstellung – entgegen kommt. Bei Richtzahlen von z.B. zwei Abstellplätzen je Wohnung und einem Abstellplatz je 100 m² Brutto-Grundfläche im Einzelhandel wird auch deutlich, dass bei der erwünschten hohen Fahrradnutzung die Stellplatzfrage nicht allein auf Restflächen zu lösen ist. Dennoch sind Abstellanlagen bevorzugt auf dem Grundstück zu errichten, ersatzweise auch im öffentlichen Straßenraum vor dem Grundstück. Steht keinerlei Raum zur Verfügung, ist eine Ablöse der Stellplätze mit Ablösesummen von 500 € bzw. 250 € je Stellplatz (je nach Lage in der Stadt) möglich.

Eine zentrale Erfolgsbedingung für derartige kommunale Stellplatzregelungen ist eine begleitende Beratung der Bauherren, bei der nicht allein die „rohen“ normativen Regelungen vermittelt, sondern auch gute Praxisbeispiele dargestellt und Planungshinweise gegeben

⁸ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), Köln 2007

⁹ Bauordnung für Berlin (BauO Bln) vom 29. September 2005 (GVBl. S. 495); Ausführungsvorschriften zu § 50 der Bauordnung für Berlin (BauO Bln) über Stellplätze für Kraftfahrzeuge für schwer Gehbehinderte und Behinderte im Rollstuhl und Abstellmöglichkeiten für Fahrräder (AV Stellplätze) vom 11. Dezember 2007 (ABl. S. 3398); Verordnung über die Höhe der Ablösebeträge für Fahrradabstellmöglichkeiten (Fah-AbVO) vom 17.09.2008 (GVBl. Nr. 24, S. 268)

werden. Auch hier kann Berlin mit seinem Leitfaden „Fahrradparken in Berlin“ als positives Beispiel genannt werden (Abbildung 11).

Kfz-Stellplätze

Das Instrument der Stellplatzsatzung wird im Kfz-Bereich von den Kommunen bereits sehr weitgehend genutzt, wenngleich noch nicht alle Landesbauordnungen richtungweisende Regelungsspielräume eröffnen (z.B. Verzicht auf Stellplätze bei autoarmen Wohnformen).

Vor allem im Detail können aber schlanke und flexible Lösungen ein Wohnstandortbezogenes Mobilitätsmanagement unterstützen. Dazu zählt beispielsweise die Anrechnung von CarSharing-Stellplätzen auf die Stellplatzpflicht mit einem höheren Faktor aufgrund der Mehrfach-Nutzung der Fahrzeuge durch verschiedene Nutzer. Wird in einem Quartier Bewohnerparken eingerichtet, so sollte dies nutzerbezogen sein, statt wie zumeist halterbezogen. Dadurch erhalten auch CarSharing-Kunden die Gelegenheit, legal ein CarSharing-Fahrzeug in der Bewohnerzone vor der eigenen Haustür abzustellen.

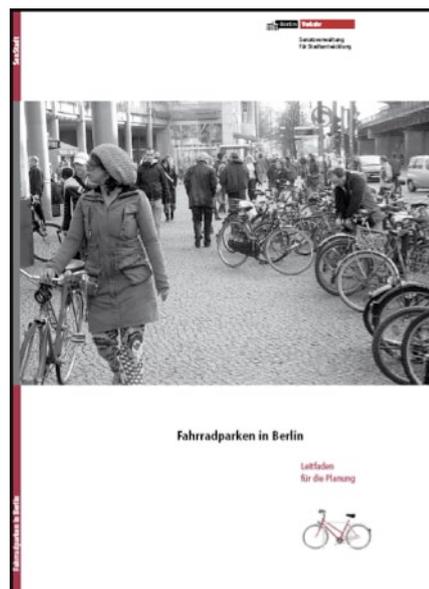


Abbildung 11: Broschüre *Fahrradparken in Berlin* – Bauherrenberatung ergänzt sinnvoll die Stellplatzsatzung

Service

MieterTickets

MieterTickets werden nach dem gleichen Modell wie SemesterTickets und JobTickets den Mietern von ihrer Wohnungsgesellschaft angeboten. Die Abnahme größerer Mengen von Tickets ermöglicht den Verkehrsunternehmen eine Rabattierung, welche die Wohnungsunternehmen an ihre Mieter weiter geben.

Auch wenn sie nicht direkt als Vertragspartner an MieterTicket-Angeboten beteiligt sind, können Kommunen MieterTickets in verschiedener Weise fördern:

- Anbieterseitige Förderung in ihrer Rolle als ÖPNV-Aufgabenträger und/oder Eigner eines kommunalen Verkehrsunternehmens.
- Kundenseitige Förderung in ihrer Rolle als Eigner von Wohnungsgesellschaften.
- Förderung durch Vermittlung und Moderation zwischen ÖPNV-Anbieter und Wohnungsgesellschaften.

Kommunen können hier mithin eine motivierende und aktivierende Rolle gegenüber den eigentlichen Akteuren einnehmen.

CarSharing

CarSharing-Angebote erlauben Auto-Mobilität ohne eigenes Auto. CarSharing trägt zu effizienter Mobilität bei, da es einen bewussten Umgang mit dem Auto fördert und die CarSharing-Fahrzeuge in der Regel intensiver genutzt werden als vergleichbare private Fahrzeuge.

Hauptakteure bei CarSharing sind die Anbieter und ihre Kunden. Doch auch Kommunen können sich in verschiedener Weise zur Förderung von CarSharing engagieren. Neben der oben bereits genannten Anrechnung von CarSharing-Stellplätzen auf die Stellplatzverpflichtung bei Neu- und Umbauten können Kommunen vor allem in Bestandsquartieren geeignete eigene Flächen als CarSharing-Stellplätze zur Verfügung stellen. Sie helfen damit einen wesentlichen Engpass bei der Ausweitung von CarSharing-Angeboten zu beseitigen: das Fehlen von Stellplätzen für die CarSharing-Fahrzeuge an öffentlich zugänglichen Orten außerhalb des öffentlichen Straßenraums.

Indem Kommunen selbst CarSharing-Kunden werden, unterstützen sie das System und setzen auch ein Zeichen nach außen. Schließlich kann CarSharing auch in ein kommunales Mobilitätsmarketing einbezogen werden.

Fahrradverleihsysteme

Aktuell zeichnet sich in Deutschland nach sehr guten Erfahrungen im Ausland und getragen von einem Wettbewerb des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ein Boom öffentliche Fahrradverleihsysteme ab. Diese Systeme können die Ziele Wohnstandortbezogenen Mobilitätsmanagements nachhaltig unterstützen. Als Initiatoren und Betreiber kommen in erster Linie Kommunen in Betracht. Die nähere Zukunft wird zeigen, welche Angebots- und Betreibermodelle sich am Markt herausbilden.

Öffentlichkeitsarbeit

Unterstützung von Wohnstandortentscheidungen

So, wie von öffentlicher Seite die Siedlungspolitik das Mobilitätsverhalten beeinflusst, bestimmt auf individueller Seite die Wohnstandortwahl Art und Aufwand der eigenen Mobilität: eine Wohnung in eher schlecht erschlossenen Regionen oder Lagen führt regelmäßig zu höherer Automobilität als eine Wohnung in zentraler Lage. Bei der individuellen Wohnstandortwahl spielt aber häufig der Mobilitätsaspekt nur eine untergeordnete Rolle. Kauf- bzw.

Mietpreise dominieren die Entscheidung, wobei vielfach übersehen wird, dass niedrige Immobilienpreise in suburbanen oder ländlichen Räumen durch die höheren Mo-



Abbildung 12: Unterstützung für die individuelle Wohnstandortwahl im Internet: der Wohn- und Mobilitätskostenrechner der HafenCity Universität Hamburg (<http://www.womo-rechner.de/>)

bilitätskosten kompensiert werden.

Ein gutes Beispiel, wie von kommunaler Seite eine rationale Wohnstandortwahl unterstützt werden kann, ist der Wohn- und Mobilitätskostenrechner für die Region Hamburg. Mit wenigen individuellen Eingabedaten können Umzugswillige abschätzen, welche Wohn- und Mobilitätskosten an verschiedenen Standorten auf sie zu kommen (Abbildung 12).

Neubürgerpakete

Zwischen 5% und 10% der Einwohnerzahl größerer Städte ziehen pro Jahr neu zu. Erfahrungsgemäß geht mit einem Umzug häufig auch eine Neuorientierung des Mobilitätsverhaltens einher. Durch gezielte Informationen über das Mobilitätsangebot am neuen Wohnort in so genannten Neubürger-Informationspaketen können Kommunen das Mobilitätsverhalten ihrer neuen Bürgerinnen und Bürger beeinflussen.

Fazit

Die Analyse der Handlungsansätze zeigt, dass den Kommunen vor allem bei der Setzung der infrastrukturellen Rahmenbedingungen wohnbezogener Mobilität eine zentrale Rolle zukommt. Auch in weiteren Handlungsfeldern haben Kommunen beste Voraussetzungen, Wohnstandortbezogenes Mobilitätsmanagement zu unterstützen und so – auch in ihrem eigenen Interesse – eine effizientere Mobilität zu fördern.

Die Analysen führen zu vier thesehaften Forderungen zur Rolle der Kommunen im Wohnstandortbezogenen Mobilitätsmanagement, die in ihrer Reihenfolge zugleich einen Weg von „Basisleistungen“ bis hin „aktiven Mobilitätsmanagement-Kommunen“ aufzeigen:

1. „Klassische“ Aufgaben der Bauleitplanung und Siedlungsentwicklung, der Erschließungs- und Verkehrsplanung und der Bauordnung und Bauaufsicht mit Fokus auf Fuß-/Rad-/ÖPNV-fördernde Strukturen wahrnehmen. Dabei auch unkonventionelle, progressive, mutige Wege gehen ...
2. Bauherren zu Fuß-/Rad-/ÖPNV-Förderung beraten und motivieren; zwischen Bauherren und Produkt- und Serviceanbietern moderieren.
3. Selbst als Service-Anbieter auftreten, aktiv Mobilitätsmarketing betreiben.
4. Mobilitätsmanagement übergreifend und umfassend koordinieren, „Kümmerer“ sein.

Hauptaufgabe der Kommunen muss es nun sein, sich des Themas Mobilitätsmanagement anzunehmen und es sinnvoll in den eigenen gewachsenen Strukturen zu verankern. Fördermittel und Wettbewerbe von Bund und Ländern können sie dabei ebenso unterstützen wie Weiterbildungsangebote und die genannten Good-Practice-Beispiele.

Zusammenfassung der abschließenden Diskussion

Moderation: Dr. Ulrike Reutter, Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung gGmbH

Bericht: Annika Ballach, StadtRaumKonzept und Dr. Ulrike Reutter, ILS

Im Anschluss an die Vorträge und in der abschließenden Diskussion wurden die Beiträge des Fachgesprächs zwischen Referentinnen, Referenten und den Teilnehmern des Fachgesprächs angeregt diskutiert. Besonders die Fragen, wer von entsprechenden Angeboten profitiert, welche Zielgruppen mit welchen Angeboten angesprochen werden können und was bei der Bildung derartiger Kooperationsvereinbarungen zu beachten ist, wurden ausführlich erörtert.

Vorteile und Nutzergruppen des Mietertickets

Eine für kommunale Wohnungsunternehmen spannende Frage, die gestellt wurde, war, welche Einkommensschichten mit einem Angebot wie dem Mieterticket besonders angesprochen werden. Da kommunale Wohnungsunternehmen den öffentlichen Auftrag haben, gerade auch Menschen mit niedrigem Einkommen oder Transfereinkommen Wohnraum zu bieten, wurden die Referenten aus der Forschung aufgefordert, entsprechende Erkenntnisse über die Einkommensverhältnisse der Mieterticketkunden zu gewinnen. Im Falle des Bielefelder Praxisbeispiels konnte schon gezeigt werden, dass überwiegend die Mieter unterer Einkommensklassen das Mieterticket gut annehmen.

Ein wichtiger Punkt, so der Hinweis aus der Forschung, ist es, beim Blick auf die potentiellen Nutzer nicht nur von denjenigen auszugehen, die bereits heute den ÖPNV als Hauptverkehrsmittel nutzen, sondern immer zu bedenken, dass ein Großteil der Bevölkerung den ÖPNV gelegentlich und zu bestimmten Zielen nutzt. Dies gilt insbesondere für ältere Menschen über 75 Jahren. Als Wohnungsunternehmen ist es also wichtig, immer auch das „ausbaufähige Potential“ im Blick zu behalten.

Dieses Argument trug dazu bei, den Einwand zu entkräften, dass ein solches Sammelticket vor allem für die Zielgruppen interessant ist, die sowieso auf die Nutzung des ÖPNVs angewiesen sind und es daher vielleicht zu Einkommenseinbußen auf Seiten der Verkehrsunternehmen führen könnte. Am Beispiel der Bielefelder Kooperation wurde jedoch deutlich, dass die Kooperation sich in ökonomischer Hinsicht lohnt: zum einen können Kosten gespart werden, weil, wie es beim größten Kunden von moBiel der Fall ist, anstelle von 2.800 Rechnungen nur eine Rechnung verschickt werden muss. Und zum anderen zeigten die Bielefelder, dass über das Mieterticket auch neue Kunden für den ÖPNV gewonnen werden konnten.

Eine wichtige Frage seitens der Wohnungsunternehmen war darüber hinaus, was durch die Aboverwaltung an zusätzlicher Arbeit auf sie zukommt. Hier wurde darauf hingewiesen, dass der Mobilitätsdienstleister diesen Part zum Teil mit übernimmt und dies entgolten wird oder dass von Seiten der Wohnungsunternehmen dafür andere Leistungen, wie zum Beispiel die Übernahme des Direktmarketings in Form von Flyern, Plakaten, Broschüren usw. übernommen werden. Übernimmt das Wohnungsunternehmen selbst die Verwaltung der

Tickets, braucht es eine entsprechende Software sowie Mitarbeiter, die diese bedienen können. Dies muss, so die Referenten, mit bedacht werden.

Eine weitere Frage, welche die Rolle der Verkehrsunternehmen betrifft und auf die in diesem Zusammenhang eingegangen wurde, war, warum man bei manchen Verkehrsunternehmen den Eindruck bekommen könnte, dass sogar Angst vor Neukunden besteht. Als Grund hierfür wurde genannt, dass in manchen Verkehrsunternehmen die Gefahr gesehen würde, dass ein solches Angebot oft in Stoßzeiten genutzt wird, in denen der ÖPNV ohnehin gut ausgelastet sei. Verkehrsunternehmen, die sich als Mobilitätsdienstleister verstehen, deren Ziel es ist, den Kunden das passgenaue Angebot zu machen, und die sich über Kundenzuwächse freuen, können diese Haltung allerdings nicht nachvollziehen.

CarSharing als umfassendes Angebot für alle Mieter

Angeregt diskutiert wurden auch die Erfahrungen aus Münster zur Kooperation eines Wohnungsunternehmens mit einem CarSharing-Unternehmen. Auch hier drehten sich die Rückfragen überwiegend um die Zusammensetzung der Nutzergruppen. Nach den Erfahrungen aus Münster sind dies eher keine Studenten, wie dies gerade in der Universitätsstadt zu vermuten gewesen wäre – diese sind entweder nicht auf ein Auto angewiesen oder haben ein Auto der Eltern zur Verfügung. Auch Haushalte aus unteren Einkommensklassen gehören nur vereinzelt zu den Nutzern, da dort das eigene Auto als Statussymbol oft eine große Rolle spiele. Eine weitere Gruppe, die schwer vom CarSharing zu überzeugen sein werde, sind Berufspendler, da hierfür das Angebot zu teuer ist.

Eine weitere Frage zu der Münsteraner Kooperation zielte auf die Umsatzgarantie, die das Wohnungsunternehmen mit dem CarSharing-Unternehmen vereinbart hat. Wird der monatliche Umsatz nicht erreicht, so die Referentinnen, finanziert das Wohnungsunternehmen den Fehlbetrag. Als Gegenleistung verpflichtet sich das CarSharing-Unternehmen, immer zwei Autos am Standort zur Verfügung zu stellen. Die Münsteraner wollen diese Garantie im beiderseitigen Einvernehmen nun aufheben. Zudem wird die Kooperation nun auf alle Mieter des Wohnungsunternehmens ausgeweitet, was zwar einen Monatsbeitrag zur Folge hat, nun aber allen Mietern die Möglichkeit zum CarSharing bietet. Zudem leistet es einen Beitrag zur Schadstoffverringerung, zum Klimaschutz und zur Entschärfung der innerstädtischen Stellplatzproblematik.

Die Kosten, die dem Wohnungsunternehmen derzeit monatlich durch das Angebot noch entstehen, liegen bei 200 bis 250 €. Das CarSharing-Unternehmen verzichtet seinerseits auf Kautions- und Aufnahmegebühren, die im Normalfall fällig wären. Die anfallenden Nebenkosten trägt momentan das Wohnungsunternehmen und diese werden nicht an die Mieter weitergegeben.

Werbung muss sein

Interessiert waren die Wohnungsunternehmen im Publikum vor allem auch an den Bewerbungs- und Kommunikationsstrategien zur Anregung der Nutzung eines Mietertickets oder des Carsharing-Angebots. Hier wurde von Seiten der Referenten vor allem auf die gute Möglichkeit aufmerksam gemacht, entsprechende Informationen mit den sowieso anfallenden Schriftverkehren mit den Mietern (bspw. der Nebenkostenabrechnung) zu verschicken. Bei Neumieter*innen bietet es sich an, das Infomaterial mit in die Vertragsmappe zu legen. Flyer

in den Briefkästen und Plakate in den Beständen oder Hinweise in der Mieterzeitung, sofern vorhanden, bieten ebenfalls nach Ansicht der Referenten gute Möglichkeiten. Nicht unterschätzt werden sollte aber auch, das „Sich-rum-sprechen“, was ihrer Erfahrung nach etwas Zeit benötigt aber effektiv ist. Im Falle der Münsteraner Kooperation haben die Autos sogar ein eigenes Logo.

„Die Kooperation muss Spaß machen!“

Als letzter Punkt wurde die Frage seitens der Moderation gestellt, was die im Publikum vertretenen Akteure denn nun mit nach Hause nehmen. Welche Rahmenbedingungen müssen stimmen oder was muss sich ändern, damit solche Kooperationen, wie die im Rahmen des Fachgesprächs vorgestellten vermehrt zustande kommen?

Das Publikum war sich einig, dass die vorgestellten Kooperationsbeispiele den richtigen Weg aufgezeigt haben und nachahmenswert sind.

Für den Carsharing-Bereich habe sich deutlich gezeigt, dass es für Stadtquartiere, die nicht zur Innenstadt gehörten, immer auch der Unterstützung durch Firmen oder Behörden bedarf, um eine Basis zu haben, die per se eine gewisse Auslastung garantiert, auf der man günstige Angebote machen kann.

Die Rahmenbedingungen und Strukturen, die als Grundlage für derlei Kooperationen geschaffen werden müssen, sind vor allem von den sie bildenden Personen abhängig. Hier ist wichtig zu bedenken, welche Strukturen notwendig sind, ob die Betroffenen Zeit für den Aufbau der Strukturen haben und ob die Kooperationspartner zueinander passen. Allerdings wurde kritisch angemerkt, dass nicht vorhandene Strukturen gern als „Vorschub“ genommen werden und argumentativ dazu herhalten müssen, die Kooperation nicht zu wagen. Wichtig ist vor allem, so das Fazit, dass den Beteiligten die Kooperation Spaß macht, um einen langfristigen Erfolg zu ermöglichen.

Impressum

Verfasser/innen:

Ulrich Burmeister, Doris Bäumer, Karl Heinz Plischke, Gerhard Kutziowski, Katja Stockey-Buhl, Gabriele Lambrecht, Ralph Herbertz, Dr.-Ing. Volker Bleeß

Für den Inhalt der Beiträge sind die jeweiligen Autoren verantwortlich.

Redaktionelle Bearbeitung der Dokumentation:

Annika Ballach - StadtRaumKonzept GmbH

Herausgeber:

ILS – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung gGmbH

Brüderweg 22-24

D-44135 Dortmund

Telefon: +49 (0)2 31 / 90 51-0

Telefax: +49 (0)2 31 / 90 51-1 55

E-Mail: poststelle@ils-forschung.de

URL: www.ils-forschung.de

LEG Arbeitsmarkt- und Strukturentwicklung mbH

Paul-Klinger-Straße 7

45127 Essen

Telefon: +49 (0)201 / 8 27 18-50

Telefax: +49 (0)201 / 8 27 18-55

E-Mail: ulrich.burmeister@leg-nrw.de

URL: www.leg-as.de

Organisation / Kontakt:

StadtRaumKonzept GmbH

Annika Ballach und Jan Fasselt

Huckarder Straße 12

44147 Dortmund

Telefon: +49 (0)231 / 5323 446

Telefax: +49 (0)231 / 5323 445

E-Mail: ballach@stadtraumkonzept.de

URL: www.stadtraumkonzept.de

ILS – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung gGmbH

Doris Bäumer

Telefon: +49 (0)231 / 9051 260

E-Mail: doris.baeumer@ils-forschung.de

ISBN 3-86934-038-8

© ILS gGmbH, 2009. Alle Rechte vorbehalten.

Diese Veröffentlichung darf – auch auszugsweise und in welcher Form auch immer – nur mit schriftlicher Genehmigung der ILS gGmbH vervielfältigt werden.

Es ist ausdrücklich untersagt, ohne schriftliche Zustimmung der ILS gGmbH, Kopien dieser Veröffentlichung oder von Teilen daraus an anderer Stelle öffentlich zu präsentieren (z. B. durch „Spiegeln“ dieser Datei auf anderen WWW-Servern) oder diese inhaltlich zu verändern.

Die Anfertigung einer bestimmten Anzahl gedruckter Kopien für den persönlichen Gebrauch ist unter der Bedingung der korrekten Nennung der Urheberschaft ohne ausdrückliche Genehmigung der ILS gGmbH gestattet. Dies gilt auch für die Anfertigung einer beschränkten Anzahl gedruckter Kopien, um diese in den Bestand einer öffentlich zugänglichen Bibliothek zu integrieren.

Für den Inhalt der Beiträge sind die jeweiligen Autoren verantwortlich.

Dortmund, Juli 2009