Themenabend#4
Mobilität

28. November 2019

WERKSTATT Haus der Statistik

Modellprojekt
Haus
der Statistik

Das Modellprojekt Haus der Statistik wird kooperativ und gemeinwohlorientiert von den Koop5 (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, Bezirk Mitte, BIM Berliner Immobilienmanagement GmbH, WBM Wohnungsbaugesellschaft Berlin-Mitte mbH, ZUsammenKUNFT Berlin eG) entwickelt.

Bei der Entwicklung des Modellprojekts spielt die kontinuierliche Mitwirkung der breiten Stadtgesellschaft eine zentrale Rolle.

In den Themenabenden werden das gesamte Quartier Haus der Statistik betreffende Themen verhandelt. Hierzu werden Gäste für Impulsvorträge eingeladen, die vor dem Hintergrund der laufenden Quartiersentwicklung reflektiert werden. Die Ergebnisse finden Eingang in die kooperative Entwicklung des Modellprojekts Haus der Statistik.

Themenabend #4 Mobilität

80% aller Wege beginnen oder enden am Wohnort. An der Haustür entscheidet sich also, wie wir unterwegs sind. Mobil zu sein bedeutet individuelle Freiheit darüber zu haben, dass wir von A nach B kommen und auch darüber, wie diese Wege zurück gelegt werden. Funktionierende Mobilität geht einher mit Komfort, Lebensqualität, Umweltverträglichkeit, Gesundheit und Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer.

Flächengerechtigkeit

Das Thema nachhaltige Mobilität im Quartier Haus der Statistik, sowie die Forderung nach einem gesunden Lebensumfeld, werfen die Frage der Flächengerechtigkeit im öffentlichen Raum auf.

Da Autos mehr als 23 Stunden am Tag im direkten Wohnumfeld geparkt sind, gleichzeitig aber der Parkplatzsuch-Verkehr ca. 30% des innerstädtischen Verkehrs ausmacht, sind Wohnquartiere besonders von fließendem und ruhendem Verkehr betroffen. Im Gegensatz dazu stehen Fuß- und Radverkehr trotz steigenden Nutzer:innenzahlen immer noch zu wenige sichere, barrierearme Wege und Flächen zur Verfügung.

Synergien mit der Nachbarschaft

Was vielerorts Gültigkeit hat, betrifft auch die angrenzende Nachbarschaft im Quartier Haus der Statistik. Das nach den Grundsätzen des DDR-Städtebaus geplante Gebiet Karl-Marx-Allee II. Bauabschnitt weist einen hohen Anteil an Verkehrsflächen auf; gleichzeitig befürchten die hier wohnenden Menschen eine verstärkte Belastung und Übernutzung des Straßenraums durch neue Bewohner im Quartier.

Die Entwicklung des Areals Haus der Statistik als autofreies Quartier kann also nicht als Insellösung geplant werden. Maßnahmen zur CO^2-Reduzierung und Verbesserung der Mobilitätsangebote müssen für das gesamte Gebiet mitgedacht und in gesamtstädtische Strategien integriert werden. So können aus Konkurrenz Synergien und gemeinsam genutzte Mobilitätsangebote werden.

Mobilitätskonzept

Im Rahmen des B-Plan-Verfahrens wird aktuell ein Mobilitätskonzept von externen Expert:innen erstellt. Es soll als Werkzeug für die weitere Planung und Umgestaltung aller mobilitätsbetreffender Maßnahmen und Ziele für das Quartier und die angrenzende Nachbarschaft dienen.

Ziel des vierten Themenabends (TA#4) war es, in der Diskussion mit den Teilnehmenden, weitere Bedarfe und Fragestellungen an diese Expert:innen zu formulieren, damit diese Eingang in das Mobilitätskonzept finden.

80% aller Wege beginnen oder enden am Wohnort. Ein funktionierendes Mobilitätskonzept wird also einen entscheidenden Beitrag für die persönliche Verkehrswende der Bewohner:innen schaffen

Statt einer Campus-Lösung für das Quartier Haus der Statistik sollte das Mobilitätskonzept die Verkehrsplanung für das gesamte Gebiet zusammen führen

Das Konzept sollte sukzessive entwickelt werden, so dass es bedarfsgerecht nachgesteuert werden kann. Priorität sollte auf barrierefreiem Fuß- und Radverkehr liegen.

Es wird großes Potenzial für die Kopplung von Energie, Wärme und Mobilität gesehen

Ein städtebaulicher Vertrag könnte die Festsetzung des B-Plans ergänzen, um die Umsetzung und Finanzierung von Mobilitätsmaßnahmen zu konkretisieren

Autofreiheit zu deklarieren reicht nicht: Es bedarf konkreter Angebote an bereits hier wohnende und neu hinzuziehende Menschen, wie sie auf private Autos verzichten können

Der Bezirk sollte Fördertöpfe nachhaltiger Mobilität des Bundes und des Landes Berlin ausnutzen

Gleichzeitig besitzen Bezirk und Senatsverwaltung die Entscheidungshoheit, sowie Finanzielle und strukturelle Spielräume, um eigene Impulse für eine nachhaltige Mobilität rund um den Alexanderplatz zu setzen

Wohnen leitet Mobilität

Der ökologische Verkehrsclub VCD war zentraler Impulsgeber im vierten Themenabend. Im Ergebnis ihres langjährigen Forschungsprojektes wurde ein Leitfaden mit Handlungsempfehlungen für die Wohnungswirtschaft und kommunale Akteure entwickelt. Im Folgenden werden zentrale Erkenntnisse der Studie für den Kontext Quartier Haus der Statistik betrachtet.

Bausteine einer intelligenten Mobilität am Wohnort

Gut funktionierende, intelligente Mobilität im Wohnquartier setzt sich aus verschiedenen Bausteinen zusammen. Neben konkreten Mobilitätsangeboten umfassen diese auch Information und verbesserte Nutzbarkeit von Alternativen zum privaten PKW. Darüber hinaus besteht auf Quartiersebene ein großes Potenzial zur Kopplung von Energie, Wärme und Mobilität.

In der weiteren Planung des Quartiers Haus der Statistik sollen daher, neben der Errichtung einer Mobilitätsstation, auch weitere Handlungsfelder für die beteiligten Akteure identifiziert werden. Diese reichen von sicheren, Fußgänger- und Fahrradfreundlichen Wegenetzen im Gebiet, bis hin zu Anreizen in Form von Mietertickets für den ÖPNV oder besonderen Konditionen für Sharing-Angebote.

Keine Insellösung

Das Quartier Haus der Statistik ist auf Grund seiner Größe, seiner Lage in der Stadt, sowie der vielfältigen zukünftigen Nutzerschaft der perfekte Ausgangspunkt, um zukunftsfähige Mobilitätsangebote umzusetzen und synergetisch zu planen. Gleichzeitig sollte im Quartier keine Insellösung entstehen: Mobilität ist fluide und muss im Kontext der angrenzenden Nachbarschaft, sowie der stadtweiten Mobilitätswende gedacht werden.

Wichtig ist dafür die Kooperation verschiedener Akteure in der Nachbarschaft: die Wohnungsbaugenossenschaften, Mobilitätsdienstleister für Sharing-Angebote, sowie die BVG als landeseigener Akteur, der mit eigenen Angebote Mobilität in Berlin differenziert.

Durch die Kooperation können mögliche Vorbehalte gegenüber der anstehenden Veränderungen im Gebiet entgegengewirkt werden. Anwohner:innen befürchten, dass durch die neuen Nutzer:innen und Bewohner:innen im Quartier Haus der Statistik eine erhebliche Belastung für das angrenzende Gebiet entstehen könnte.

Bei der Entwicklung von zukunftsfähigen Mobilitätsangeboten für das Quartier sollte folglich die angrenzende Nachbarschaft mitgedacht werden. Angebote wie eine Mobilitätsstation mit

Sharing-Angeboten können von einer dadurch erhöhten Nutzerschaft profitieren.

Umzug als Katalysator für Verhaltensänderung

Menschen ändern ihr Verhalten meist nur dann, wenn äußere Faktoren das bisherige Handeln unangenehm machen. Im Bezug auf Mobilität kann das bedeuten, dass Alternativen zum Auto einfach, günstiger und mit mehr Freude verbunden sein müssen. Andersherum: Autofahren muss noch teurer und unpraktischer werden, als es ohnehin schon ist. Die ökologische Wahrheit muss sich in den Mobilitäts-Preisen wiederspiegeln.

Durch den Lebensumbruch Umzug sind viele Menschen gewillt, Routinen zu ändern. Der Umzug ins Quartier Haus der Statistik kann daher, durch die Bereitstellung von vielfältigen Mobilitätsangeboten, als Katalysator für die persönliche Verkehrswende dienen. Je früher klimafreundliche Mobilitätsangebote am Wohnort vorhanden sind, destor höher sind die Erfolgsaussichten, dass die Bewohner:innen ihr Mobilitätsverhalten ändern und auf CO2-arme Alternativen umsteigen.

Barrierefrei, sicher, komfortabel und multifunktional

Fußverkehrsfreundlichkeit ist Teil der Wohnumfeldqualität. Attraktive Fußwege sind barrierefrei, komfortabel und sicher für alle Menschen. Das Quartier Haus der Statistik leistet durch seine Nutzungsmischung einen entscheidenden Beitrag zur Stadt der kurzen Wege.

Das nahe Wohnumfeld sollte dem Fuß- und Radverkehr vorbehalten sein. Fußläufige Einzugsbereiche zum PKW-Stellplatz von bis zu 600m sind angemessen. Dies entspricht ca. der Entfernung zur nächsten ÖPNV-Haltestelle. Wohnungsnahe Parkplätze sind mobilitätseingeschränkten Menschen und (E-)-Sharing-Fahrzeugen vorbehalten.

Bündelung und Neuordnung

Der Mobilitätssektor entwickelt sich aktuell sehr schnell. Gerade im Bereich der Sharing-Angebote herrscht eine unübersichtliche Situation in Berlin, der durch die Bündelung gut funktionierender und sich ergänzender Angebote im Quartier Abhilfe geschaffen werden könnte.

Doch auch die kommunalen Akteure spielen eine zentrale Rolle. Damit im Quartier keine Insellösung entsteht, muss ein standortspezifisches Mobilitätsangebot eingebettet in Bezirks- und stadtweite Maßnahmen sein.

Durch ein integriertes Mobilitätskonzept kann die Koop5 gemeinsam mit landeseigenen und privaten Mobilitätsdienstleistern die Verkehrswende in Berlin-Mitte einen entscheidenden Schritt weiter tragen.

Mobilität als Kerngeschäft von Wohnungsunternehmen

Sichere, CO^2-arme und bezahlbare Mobilität als Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge zu begreifen, erscheint nicht nur aus ökologischen Gründen notwendig. Um Menschen, unabhängig von ihrem sozio-ökonomischen Status oder Alter eine Teilnahme am gesellschaftli-

chen Leben zu gewährleisten, muss ein Mindestmaß an Mobilität bereitgestellt werden.

Der Betrieb und die Bereitstellung von Mobilitätsangeboten wird zukünftig Teil des Kerngeschäfts von Wohnungsunternehmen werden. Statt auf politische Vorgaben reagieren zu müssen, kann der zukunftsträchtige Mobilitätsmarkt bereits heute aktiv mit gestaltet werden.

Energie, Wärme und Mobilität integrieren

Wohnungs- und Mobilitätsunternehmen können durch eine Kooperation sinnvolle Synergien erzeugen, die ein passgenaues Mobilitätsangebot für die Nutzerschaft zur Folge hat. Ebenfalls besteht großes Potenzial in der Kopplung von Energie, Wärme und Mobilität. So können ökologische und finanzielle Vorteile erwirkt werden; besonders vielversprechend ist die Kombination mit Mieterstrommodellen und damit die Nutzung der energierechtlichen Privilegierung von lokal erzeugtem Solarstrom.

Analog zum Energieausweis, könnte z.B. zukünftig ein Mobilitätsausweis ein zentrales Kriterium bei der Wahl einer Wohnung sein. Durch gute Mobilitätsangebote können Mieter:innen langfristig an das Wohnungsunternehmen gebunden werden.

Mobilitätsstation

In das Quartier Haus der Statistik soll eine Mobilitätsstation integriert werden. Sie schafft Bewegungsfreiheit und vielfältige Mobilitätsoptionen für hier wohnende, hier arbeitende und das Quartier besuchende Menschen.

Angebote und Dienstleistungen verknüpfen

In einer Mobilitätsstation werden verschiedene Angebote und Dienstleistungen miteinander verknüpft: umsteigen, leihen, parken, laden, tauschen, reparieren, informieren. Hier kann man sich Lastenräder, E-Bikes, E-Autos, E-Roller, Bollerwagen uvm. je nach Bedarf leihen. Darüber hinaus bieten Mobilitätsstationen auch die Chance, im Quartier durch Photovoltaik auf den Dächern erzeugte Energie für das Laden von E-Fahrzeugen zu verwenden.

Zudem können weitere Dienstleistungen, wie etwa eine Paketannahme / Paketstation integriert werden. So kann auch der zunehmende Lieferverkehr durch Online-Shopping gesenkt und gebündelt werden.

Anreize schaffen

Beispiele aus Köln (Stellwerk 60) und Darmstadt (Lincoln-Siedlung) zeigen, wie durch besondere Konditionen erfolgreich Anreize für Anwohner:innen geschaffen wurden auf ein eigenes Auto zu verzichten. Bewohner:innen genießen hier Sonderkonditionen an der Mobilitätsstation. Sie zahlen keine Anmeldegebühr und profitieren von geringen Fahrtkosten bzw. bekommen jeden Monat ein gewisses Stundenkontingent zur Gratisnutzung der Angebote an der Mobilitätsstation gutgeschrieben.

Je nach den Rahmenbedingungen vor Ort lassen sich individuelle Schwerpunkte setzen – und zwar sowohl in Bestands- als auch in Neubauquartieren. Dabei sollen die Bausteine nicht getrennt voneinander gedacht werden, sondern tragen gerade in ihrem Zusammenspiel zu einer multimodalen, nachhaltigen Mobilitätskultur bei. Auf den folgenden Seiten finden sich zahlreiche Anregungen und Praxisbeispiele, wie die Umsetzung angegangen werden kann – von eher niedrigschwelligen Maßnahmen wie Fahrradstellanlagen bis zum „Leuchtturmprojekt“ Mobilitätsstation.

Bausteine einer intelligenten Mobilität am Wohnort. © VCD

Fahrradfreundlichkeit
Fahrradparken
Ausreichend dimensioniert
Zusätzliche Besucherstellplätze
Diebstahl-sicher
Witterungs-geschützt
Ebenerdiger Zugang
Vor Vandalismus geschützt
Fahrradservice
Werkzeug/ Luft-pumpen bereitstellen
Regelmäßiger Reparaturservice
Selbsthilfe-Werkstatt
Verleihangebote
Attraktive Tarife
Bikesharing-Station in der Nähe
Verleih von verschiedenen Modellen (z. B. Lastenräder, E-Räder, Anhänger)
E-Rad
adäquate Abstell-möglichkeiten
Lade-möglichkeiten
Fahrradwege
Wegweiser & Orientierungshilfen
Gute Beleuchtung
breite Fahrradwege
Instandhaltung/ Winterdienst
im Wohn-quartier
Öffentlicher Personennahverkehr
Tarif
Tarif-informationen
Mieter-tickets
ABO
Schnuppertickets/ Neumieterticket
Information
Echtzeit-Informationen online/per App
Digitale Haustafeln in Hauseingängen
Wegweiser zu nahen Haltestellen
Fahrpläne zum Austeilen
Schwarze Bretter mit ÖPNV-Fahrplänen und Haltestelleninformationen
Multimodale Mobilitätsstationen
Barrierefreie Zugänge
Fußläufig erreichbare Haltestellen
Kunden-freundlicher Takt
Zustieg & Umstieg
Wettergeschützte Wartemöglichkeiten
Fahrradabstellanlagen an Haltestellen
Sitzmöglichkeiten an Haltestellen
Rufbus
Quartiersbussysteme
Sicherheit (z. B. gute Beleuchtung)
Elektroautos
Ladeinfra-struktur
Vorrang-Stellplätze für E-Autos
Autoreduziertes Wohnen
Depot für Waren- & Paketannahmen
Mitfahrbörse (Ridesharing)
Sammelgaragen/ Quartiersgaragen
Miet-vereinbarung
Mobilitäts-stationen
Carsharing
Privat organisiert
Stationsunabhängige Angebote (Free-Floating)
Mieter- & Ermäßigungstarife
Stationsbasierte Angebote

Kooperation mit der BVG

Jelbi ist ein Projekt der BVG in Zusammenarbeit mit vielen Partnern. Auf der einen Seite stehen Wohnungsunternehmen wie die Gewobag, die der BVG Flächen zur Verfügung stellt, auf der anderen Seite private Mobilitätsanbieter von Sharing-Angeboten.

Als App ermöglicht Jelbi die Kombination der öffentlichen Verkehrsmittel der BVG mit Auto-, Fahrrad-, und Roller-Sharing Angeboten von privaten Dienstleistern. An Jelbi-Stationen kommen alle Angebote gebündelt zusammen und werden ergänzt durch Ladesäulen für elektrisches Carsharing.

Im Themenabend #4 wurde die Jelbi-Station als Beispiel genannt, wie eine Mobilitätsstation im Quartier Haus der Statistik organisiert werden könnte. Hierfür müsste die Koop5 der BVG Flächen zur Verfügung stellen, der Betrieb würde anschließend über die BVG erfolgen. Auf Grund der Nähe zum ÖPNV-Knotenpunkt Alexanderplatz und der großen Nutzerschaft der zahlreichen Sharing-Angebote, könnte die Errichtung einer Jelbi-Station ein bedarfsorientiertes Angebot für das Quartier darstellen.

Mietertickets

Mietertickets sind vergünstigte oder kostenlose Fahrscheine bzw. Abos für den ÖPNV, die den Mieter:innen von Wohnungsunternehmen angeboten werden.

So können die Nutzung von Bahn und Bus auf den Alltagswegen der Bewohner:innen gestärkt werden. Die Nähe zum Alexanderplatz, sowie der U-Bahn-Haltestelle Schillingstr. bieten hierfür sehr gute Voraussetzungen.

Es gibt verschiedene Mieterticket-Modelle: übertragbare Tickets teilen, bspw. im Wohnquartier Domagkpark (WOGENO München eG), ein freiwilliges Mieterticket, bspw. eingesetzt von der BGW Bielefeld. Im Ergebnis stehen ca. 11% Ersparnis für Mieter:innen durch den Ankauf einer großen Anzahl an Tickets durch die Wohnungsgenosenschaft. Ein weiteres Modell ist das Solidarticket. Die Genossenschaft Zurlinden im Wohnpark Sihlbogen, Zürich, stattet alle Mieter:innen obligatorisch mit einem ÖPNV-Ticket aus. Die Finanzierung erfolgt durch den Aufschlag auf die Kaltmiete. Das Ticket gilt als zusätzliche Leistung der Wohnungsunternehmen – die nicht im Mietvertrag aufgenommen werden muss – die auf die Bedürfnisse und die Altersstruktur der Bewohner:innen angepasst werden kann.

Mobilitätsdienstleistungen wie Stellplätze oder Mietertickets dürfen nicht über die Nebenkosten abgerechnet werden. Es kann aber ein zusätzlicher Vertrag über die Mobilitätsangebote im Quartier abgeschlossen werden.

Angebote wie Mietertickets wären auch im Quartier Haus der Statistik eine Möglichkeit um neu hinzuziehenden Bewohner:innen den Verzicht auf ein eigenes Auto leichter zu machen.

Beispiel: Drewitz (Potsdam)

Wie es gelingen kann, funktionierende Mobilitätskonzepte in ein bestehendes Gebiet zu intergrieren, zeigt das Beispiel der Gartenstadt Drewitz in Potsdam. Die Ausgangslage ist städtebaulich vergleichbar mit dem an das Haus der Statistik angrenzende Gebiet; wenngleich die Lage von Drewitz, 7km vom Stadtzentrum Potsdams, nicht mit Berlin-Mitte vergleichbar ist. Das Ziel: weniger Verkehr und mehr Aufenthaltsqualität.

Die ehemalige Plattenbausiedlung soll im Jahr 2050 zum ersten CO2-neutralen Stadtteil Potsdams werden. Hierzu wurde eine überdimensionierte Verkehrsachse in einen zentralen Park und klimawirksame Achse umgebaut. Parkplätze werden in differenzierten Modellen bewirtschaftet. Durch eine Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit und teilweisen Umbau in verkehrsberuhigte Bereiche, wurde der Durchgangsverkehr durch das Gebiet entschieden reduziert.

Das Konzept umfasst eine Kombination aus gut erreichbaren ÖPNV-Stationen mit hoher Taktung, bezahlbare Sharing-Angebote, ein einmaliges kostenloses Jahresticket für den ÖPNV, eine Fahrradservicestation, sowie Parkraumbewirtschaftung mit sukzessivem Rückbau von Stellplätzen.

Ein zentraler Erfolgsfaktor hinter der Umgestaltung von Drewitz war, die Emotionen der Anwohner:innen ernst und wahrzunehmen. Hinter der Ablehnung einer Mobilitätswende verbergen sich oftmals Ängste vor Veränderungen, auch weil nicht antizipiert werden kann, ob die Veränderungen für den persönlichen Alltag positiv ausfallen werden.

In Drewitz wurde durch vielfältige Aktionen (z.B. Probefahren von Pedelecs und Lastenrädern) Berührungsängste abgebaut. Durch eine umfassende Mitwirkung der Bürgervertretung sollte sichergestellt werden, dass die Umgestaltung am Ende für die hier wohnenden Menschen funktionieren würde.

Durch die Umgestaltung einer Verkehrsachse in einen großräumigen Park wurde die Lebensqualität erheblich gesteigert. Durch die Parkraumbewirtschaftung wurden Maßnahmen im Freiraum querfinanziert. So bekam das Wort „Parkgebühr“ eine ganz andere, greifbare Bedeutung. Gleichzeitig wurde dadurch ein Bewusstsein für die tatsächlichen Kosten von Parkplätzen und autobasierter Infrastruktur geschaffen.

Ein wichtiges Anliegen der Anwohner:innen war es, bestehendes Stadtgrün und Bäume zu schützen und in den Umbaumaßnahmen wo möglich zu erhalten. Dieses Anliegen ist deckungsgleich mit den vorgetragenen Hinweisen aus der Nachbarschaft am Haus der Statistik, die ebenfalls darauf hinwiesen achtsam mit Bestandsbäumen umzugehen.

Drewitz zeigt, dass oftmals ein langer Weg von der Idee bis zur Umsetzung eines Mobilitätskonzeptes liegen kann. Gleichzeitig macht das Beispiel deutlich, dass auch jahrelang erprobte Mobilitätsverhalten durch eine Veränderung des Umfelds verändert werden können.

Diskussion

Die Diskussion unter den Teilnehmenden machte deutlich, dass Mobilitätslösungen nicht insular auf das Quartier beschränkt entwickelt werden können. Es bedarf ebenso eines funktionierenden Angebots für die angrenzende Nachbarschaft, damit Verdrängungseffekte und Stellplatzkonkurrenzen vermieden werden.

Bei den anwesenden Nachbar:innen bestand Skepsis darüber, ob neu hinzuziehende Bewohner:innen tatsächlich auf eigene Autos verzichten werden. Diesen Bedenken sollten durch ein schlüssiges und funktionierendes Mobilitätskonzept begegnet werden.

Ebenso muss die kommunale Verkehrsplanung für die angrenzenden Verkehrsachsen Karl-Marx-Allee, Otto-Braun-Str und Mollstr. in das Mobilitätskonzept für das Quartier integriert werden. Nachbar:innen wiesen darauf hin, dass die Berolinastr. bereits heute ein verkehrlicher Engpass ist. Besonders wurde die zusätzliche Belastung durch Liefer-, Ver- und Entsorgungsverkehr hervorgehoben. Für das Quartier selbst sollte daher eine zentrale Paketannahme-Station geplant werden, um das Anfahren einzelner Adressen zu vermeiden.

Im Quartier selbst wurde ein dezentraler, fahrradbasierter Wirtschaftsverkehr angeregt. Dieser könnte auch auf die Nachbarschaft ausgeweitet werden. Einzelne Angebote könnten auch bereits in der Pionierphase erprobt und sukzessive in der weiteren Quartiersentwicklung ausgebaut werden.

Einigkeit bestand darüber, dass die erste Priorität der zukünftigen Mobilität im und um das Quartier auf barrierefreiem Fuß- und Radverkehr liegen sollte. Vorhandene Autos sollten geteilt oder durch private Sharing-Dienstleister ersetzt werden. Planungsbegleitend sollten weitere Untersuchungen stattfinden, um Veränderungen oder neue Mobilitätsformen (bsp. E-Tretroller) in das Mobilitätskonzept zu integrieren. Gewisse Kennzahlen sollten zudem offen gehalten werden, um Ungewissheiten in der Zukunft gestaltend begegnen zu können.

Fahrradstellplätze sollten ebenfalls für Anhänger, Dreiräder, Lastenräder und Kinderfahrräder geplant werden. Sie sollten einfach erreichbar und diebstahlgeschützt sein.

Ziel der weiteren Entwicklung ist es, Synergien zwischen der angrenzenden Nachbarschaft und den hier zukünftig wohnenden und arbeitenden Menschen hinsichtlich gemeinsamer Mobilitätsangebote zu erarbeiten. Hierzu vereinbarten anwesende Vertreter:innen von benachbarten Wohngenossenschaften weitere Gespräche mit der Koop5.

Fazit

Mobilität ist ein Ausdruck von Freiheit und Selbstbestimmung sowie eine Voraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe. Gleichzeitig führt die Art wie wir heute mobil sind zu Stau, Stress, versiegelten Flächen, Erderhitzung, zerschnittenen Lebensräumen, einer sinkenden Artenvielfalt, sowie Luft- und Lärmverschmutzung.

Folglich ist die Art und Weise, wie Menschen im und um das Quartier Haus der Statistik zukünftig mobil sein werden, von zentraler Bedeutung für die weitere Quartiersentwicklung. Im Quartier sollen sichere, attraktive, klimafreundliche und kostengünstige Mobilitätsangebote für die zukünftigen Nutzer:innen und Nachbar:innen des Quartiers geschaffen werden. Entstehen soll ein autoarmes Quartier. Den Vorrang sollen klimaneutrale bzw. CO^2-freie /-arme Verkehrsmittel haben.

Für die Umsetzung sind viele rechtliche, organisatorische und finanzielle Hürden zu meistern. Daher ist die Kooperation zwischen der Koop5, aber auch mit Wohnungsgenossenschaften aus der Nachbarschaft, sowie öffentlichen und privaten Mobilitätsdienstleistern entscheidend.

Das aktuell in Arbeit befindliche Mobilitäts-Konzept soll Voraussetzungen definieren, wie verschiedene Bausteine einer nachhaltigen Mobilität – von Fuß- und Radverkehr über ÖPNV bis hin zu Dienstleistungsangeboten – bedarfsgerecht für die diverse Nutzerschaft kombiniert werden können.

Parallel dazu bedarf es konkrete Angebote an bereits hier wohnende und neu hinzuziehende Menschen, wie sie auf private Autos verzichten können, bei gleichzeitiger Wahrung ihrer individuellen Mobilität. Diese persönliche Mobilitätswende wird sich schrittweise vollziehen und über das Ausprobieren und Bereitstellen alternativer Angebote unterstützt werden. Für Bestandsmieter:innen im Gebiet kann dieser Weg bereits heute eingeschlagen werden, neu Hinzuziehende benötigen die Sicherheit, dass sie beim Umzug ins Quartier ein funktionierendes, sicheres und komfortables Mobilitätsangebot erwarten wird. Nur wenn dies für alle Menschen im Gebiet funktioniert, gelingt der Weg in ein Verkehrssystem, dass unserer Lebensqualität und unserem öffentlichen Zusammenleben dient und dem Klima nicht schadet.

Verweise

Intelligent mobil im Wohnquartier, VCD
www.vcd.org/themen/wohnen-und-mobilitaet/

Mobilitätsatlas, Heinrich-Böll Stiftung
www.boell.de/de/mobilitaetsatlas

Förderdatenbank Wohnen + Mobilität zeigt zahlreiche Förderprogramme und Darlehen auf: www.vcd.org/themen/wohnen-und-mobilitaet/foerderungen/

Quartiere, die Mobilitätsstationen bereits erfolgreich umgesetzt haben: www.vcd.org/themen/wohnen-und-mobilitaet/gute-beispiele

Gäste Themenabend#4

Wohnen leitet Mobilität
Helena Köfler
(VCD)

Gartenstadt Drewitz (Potsdam)
Benjamin Karl
(Bürgervertretung Drewitz)

Dezember 2019

ZUsammenKUNFT Berlin eG
im Auftrag der Koop5

Modellprojekt
Haus
der Statistik