



2. Fachwerkstatt der Begleitforschung zum
KfW-Förderprogramm Energetische Stadtsanierung

„Klimagerechte Mobilität im Rahmen der Energetischen Stadtsanierung“

22. Oktober 2019 in Langen (HE)

Dokumentation



Bearbeitung

Begleitforschung Energetische Stadtsanierung

Urbanizers – Büro für städtische Konzepte

Plan zwei – Stadtplanung und Architektur

KEEA – Klima- und Energieeffizienz Agentur

Berlin, Dezember 2019

*Hinweis: Aus Gründen der Lesegewohnheit und der sprachlichen Vereinfachung wird bei Personen die männliche Substantivform verwendet, wenn keine geschlechtsneutrale Formulierung möglich ist. Gemeint sind immer beide Geschlechter.

Klimagerechte Mobilität im Rahmen der Energetischen Stadtsanierung

Carsharingangebote, Elektromobilität und weiterführende digitale Mobilitätskonzepte spielen im Rahmen der energetischen Quartierssanierung eine immer wichtigere Rolle. Eine integrierte Betrachtung der energetischen Sanierung von Gebäuden und Anlagen einschließlich der Mobilität kann die CO₂-Bilanz eines Quartiers signifikant verbessern.

Am 22. Oktober 2019 kamen rund 20 Kommunalvertreter*, Vertreter von Energieunternehmen, Landesenergieagenturen und Wohnungsbaugesellschaften sowie weiteren Fachgebieten in Langen (HE) zusammen. Sie folgten der Einladung zur Fachwerkstatt „Klimagerechte Mobilität im Rahmen der Energetischen Stadtsanierung“ durch das Bundesministeriums des Innern, für Bau und Heimat (BMI), das Bundesinstitut für Bau, Stadt- und Raumforschung (BBSR) sowie die Begleitforschung Energetische Stadtsanierung.

Zentrale Themen der Fachwerkstatt waren u. A. Sharingmodelle, interkommunale Kooperationen und Elektromobilität. Dabei wurden sowohl Quartiersansätze in Großstädten als auch alternative Mobilitätsansätze in ländlich geprägten Regionen betrachtet. Ein besonderes Augenmerk lag darauf, erfolgreiche Ansätze der Umsetzung vor Ort zu zeigen.



Begrüßung und Einführung

Wolfgang Neußer, Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung

In Vertretung von Katharina Voss (BMI) hieß Wolfgang Neußer (BBSR) im Namen von BMI und BBSR die Gäste willkommen. Er verwies auf die hervorgehobene Nennung des KfW-Programms 432 „Energetische Stadtsanierung“ im Entwurf des Klimaschutzprogramms 2030 der Bundesregierung. Die aufgezeigte Perspektive des Programms müsse nun inhaltlich weiterentwickelt werden. Einen Schwerpunkt bilden dabei auch umweltfreundliche Mobilitätskonzepte.

Ein Blick auf die Programmentwicklung zeige, dass sich dieses seit dem Programmstart im Jahr 2012 sehr gut entwickle. Inzwischen konnten fast 1.000 Quartierskonzepte und über 300 Sanierungsmanagements gefördert werden (Stand 30.06.2019). Sowohl größere als auch kleinere Kommunen nutzen das Programm. Auch seien immer mehr Kommunen vertreten, die ihre Erfahrungen auf weitere Quartiere übertragen. Nicht zuletzt trage der Ausbau der Co-Finanzierung des Eigenanteils durch einzelne Bundesländer zur positiven Programmentwicklung bei.

Ein Rückblick auf die zum Programmstart gesetzten Themenschwerpunkte zeige, dass das Handlungsfeld Mobilität seinerzeit noch nicht im Fokus der Quartierskonzepte stand. Mit der zunehmenden Gestaltung der Verkehrswende käme dem Thema auch im Rahmen der Energetischen Stadtsanierung eine größere Bedeutung zu.

Frieder Gebhardt, Bürgermeister der Stadt Langen

Die offizielle Begrüßung durch die Stadt Langen erfolgte durch den Bürgermeister Frieder Gebhardt (aus Termingründen im Anschluss an die Mittagspause). Er betonte, dass eine Umkehr im Mobilitätsverhalten notwendig sei. Bereits 1972 wurden im Rahmen der Veröffentlichung „Grenzen des Wachstums“ des Club of Rome ökologische Entwicklungen angesprochen, die heute längst Tatsachen seien. Seither wurden jedoch nur wenige Schritte zu deren Bekämpfung gegangen, da ökonomische Belange zumeist im Vordergrund standen. Auch Bewegungen wie „Fridays for Future“ wiesen auf notwendige Veränderungen hin.

In Langen sei ein Umdenken z. B. durch die Bereitstellung von Mitteln für die Rekultivierung von Waldflächen oder die Pflanzung neuer Bäume im Stadtgebiet sichtbar. Mobilität sei, gerade in Ballungsräumen wie Frankfurt a. M., ein wesentlicher Faktor, der zur Energetischen Stadtsanierung beitragen kann. Neben umgesetzten Maßnahmen, wie der Anlage von Fahrradstraßen, soll E-Mobilität zukünftig stärker in den Fokus rücken und der kontinuierliche Ausbau des Radstraßenkonzeptes sowie die Reduktion privater PKW erfolgen.

Dr. Gregor Langenbrinck, Begleitforschung Energetische Stadtsanierung

Dr. Gregor Langenbrinck hieß die Teilnehmenden durch die Begleitforschung willkommen und betrachtete das Thema der Fachwerkstatt vor dem Hintergrund aktueller politischer und gesellschaftlicher Entwicklungen. Das KfW-Programm 432 „Energetische Stadtsanierung“ sei zum Programmstart ein Vorreiter gewesen. Konzepte wie das Klimaschutzprogramm 2030 zeigen, dass der Thematik auf Bundesebene inzwischen mehr Relevanz zugesprochen werde. Neben Themen wie Gebäudesanierung, Energieversorgung und Sektorkopplung habe auch das Thema Mobilität zunehmend an Bedeutung gewonnen. Vor dem Hintergrund diverser Angebote und Maßnahmen (z. B. Sharingmodelle, Mobilitätskonzepte) müsse das Thema Mobilität noch viel weiter diskutiert werden.

Die Etablierung einer „Kultur der Energetischen Stadtsanierung“ sei einer der Kernaspekte der Begleitforschung. Um diese zu implementieren, bedürfe es einer Einbettung der Themen in die integrierte Stadtentwicklung. Im Rahmen des Quartiersansatzes könne der integrierte Ansatz noch viel stärker ausgebaut werden. Das Handlungsfeld Mobilität biete dafür viele Anknüpfungspunkte um Synergien zu bilden.



Vernetzung im Quartier

Nachhaltige Mobilitätskonzepte im Quartier – Blaupause für Städte in Europa!? (Köln, NRW)

Elisabeth Dürr, Projekt Grow Smarter, Stadt Köln, Büro der Oberbürgermeisterin,
Internationale Angelegenheiten, Öffentlichkeitsarbeit

Elisabeth Dürr berichtete über die Erkenntnisse und Erfolge des Forschungsrahmenprogramms Horizont 2020 - Grow Smarter der Stadt Köln. Das Themenfeld Mobilität sei neben Energie und integrierten Infrastrukturen eines der drei Handlungsfelder des integrierten Ansatzes des Programms.

Um das gesamtstädtische Ziel, eine Reduktion des CO₂-Ausstoßes um 60 Prozent zu erreichen, erfolgte im Projekt Grow Smarter einer Auseinandersetzung mit alternativen Antriebssystemen sowie alternativen Mobilitätslösungen. Einen neuen Ansatz bilden Mobilstationen, die ÖPNV, Carsharing, Bikesharing, eine Parking App, Taxisservice sowie Ladesäulen vernetzen. Im Projektgebiet Stegerwaldsiedlung wurden neun Stationen eingerichtet. Ergebnisse von Messungen zeigten, dass dort im Schnitt 40 Prozent weniger privater Verkehr entstand. Durch den Ausbau des Carsharings könne ein Carsharingauto elf private Autos ersetzen. Zukünftig sollen über 400 Mobilstationen im gesamten Stadtgebiet eingerichtet werden.

Einen weiteren Erfolg erziele das „eTicket“, welches sowohl für den ÖPNV als auch für Fahrradverleih und Carsharing in der Stadt genutzt werden könne. Seit Einführung haben nachweislich 46 Prozent aller Nutzer ihren privaten PKW abgeschafft. Der Radius des Tickets solle zukünftig auf die Nachbarregionen ausgeweitet werden. Als gesamtstädtische Maßnahme erfolgte die Installation einer Parking App. Durch diese können in Kooperation mit privaten Anbietern über 3.000 Parkplätze im Stadtraum reserviert und gezielt angesteuert werden. Der Parkraumsuchverkehr werde damit reduziert.

Weg zur Nachhaltigen Mobilität am Stadtrand (München, BY)

Dipl. Wirtschaftsingenieur (FH), Dipl. sc.pol. Univ. Martin Kaltenhauser-Barth, Münchner
Gesellschaft für Stadterneuerung mbH, Teamleiter Energieteam

Martin Kaltenhauser-Barth stellte die Ansätze und Entwicklungen des EU-Projektes „Smarter Together“ im Quartier Neuaubing-Westkreuz vor. Das Projekt arbeite mit einer integrierten Sichtweise und betrachte die Themenfelder Mobilität, Technologie und Energie. Als Maßnahmen des Handlungsansatzes „Smarte Mobilität“ wurden acht Mobilitätsstationen im Quartier installiert. Sie vernetzen Angebote des ÖPNV, Bike- (Fahrräder, eBikes, eTrikes) und durch einen Kooperationspartner betriebenes E-Carsharing. Neben den bereitgestellten Fahrzeugen seien durch Ökostrom betriebene Ladesäulen Bestandteil der Mobilitätsstationen. Einheitliche Infostelen unterstützen die Buchung der Fahrzeuge über eine App und bilden weitere Angebote der Stadt München ab. Durch die Ergänzung des ÖPNV und die Förderung der Elektromobilität solle sich der Modal Split hin zu einer umweltfreundlichen Mobilität entwickeln. Ein weiteres Angebot im Quartier bilden Quartiersboxen, durch die die Nahversorgung im Quartier gestärkt werden solle. In gekühlten und ungekühlten Schließfächern können Waren auf Bestellung durch das örtliche Handwerk und Gewerbe sowie Privatpersonen hinterlegt werden.



Vom Quartier in die Region

E-Carsharing im ländlichen Raum – das Mobilitätskonzept zeozweifrei-unterwegs (Landkreis Karlsruhe, BW)

Thomas Holland-Cunz, Umwelt- und Energieagentur Kreis Karlsruhe GmbH

Thomas Holland-Cunz stellte das Mobilitätskonzept „zeozweifrei-unterwegs“ vor. Dieses sei ein Baustein des Klimaschutzkonzepts des Landkreises Karlsruhe und verfolge das Ziel, den Energiebedarf bis 2050 durch CO₂-freie Energie herzustellen.

Mit E-Carsharing wolle man im ländlichen Raum den Ansatz „Teilen statt Besitzen“ etablieren. Rund 40 durch die Kommune sowie Unternehmen gekaufte Fahrzeuge stehen dafür außerhalb der Dienstzeiten derzeit privaten Haushalten zur Verfügung. Positive Effekte des Teilens seien verkürzte Parkzeiten sowie die Verringerung von Schadstoffen durch die mit Ökostrom betriebenen Fahrzeuge. Das EU-geförderte Projekt werde durch einen Carsharinganbieter betrieben und die Umweltenergieagentur beworben. Betrieben werden die rund 30 Doppelladesäulen von den Stadtwerken Bruchsal. Das Angebot richte sich neben Kommunen und Firmen vor allem an junge Menschen, Großfamilien und Vereine, die einen Groß- oder Zweitwagen benötigen aber nicht über die Mittel für ein eigenes Fahrzeug verfügen. Durch niedrige Hürden, wie dem Wegfall einer Grund- und Anmeldegebühr oder einheitliches Design und verschiedene Kommunikationsmaßnahmen solle ein breiter Kreis an Nutzern angesprochen werden.

Seit dem Projektstart in 13 Kommunen im Jahr 2016 konnten rund 2.000 aktive Kunden gewonnen und 102 Tonnen CO₂ eingespart werden. Auch ohne Förderung konnten danach weitere fünf Fahrzeuge integriert werden. Das Projekt soll zukünftig auf weitere Nachbarstädte ausgeweitet werden.

Vorfahrt für Jesberg – Alternativen zur Nutzung des eigenen Pkw (Jesberg, HE)

Robin Knechtel, Regio.Mobil Deutschland GmbH

Robin Knechtel berichtete über Mobilitätsansätze in der ländlichen Gemeinde Jesberg, die durch bürgerschaftliches Engagement initiiert wurden. Der 2016 aus einem IKEK-Prozess heraus entstandene Verein „Vorfahrt für Jesberg e.V.“ setze sich zum Ziel, aufgekommene Fragestellungen vertieft zu betrachten. In einem ersten Schritt wurden im Rahmen einer Bürgerbefragung Sozialdaten sowie Fragen zum Mobilitätsverhalten ermittelt. Diese ergaben, dass vor allem Berufstätige über 40 und Ruheständler die Hauptzielgruppe seien. Während der PKW das Hauptverkehrsmittel der Anwohner sei, werde der ÖPNV auch aufgrund dessen zu geringer Netzdichte kaum genutzt. Ebenfalls zeigte sich, dass sich die Jesberger vorwiegend im eigenen Ort bewegen. Eine Berechnung ergab, dass rund 280 Fahrzeuge im Ort unter 5.000 km im Jahr zurücklegen würden, wenn die Fahrten innerhalb des Dorfes entfallen würden. Rein rechnerisch könnten diese 280 Fahrzeuge durch rund 37 Carsharing-Fahrzeuge ersetzt werden.

Auf Grund der Erhebungen wurde ein umfangreiches Mobilitätsangebot entwickelt, mit dem vor allem mit PKW zurückgelegte Wege innerhalb der Kommune durch alternative Mobilitätsformen ersetzt werden solle. Das Angebot umfasse neben Carsharing auch Lastenpedelecs, E-Roller, Mitfahrbänke sowie Lastenfahrradparkplätze und Fahrradgaragen. Sharingangebote wie das Lasten-Bike-Sharing oder die Installation von Mitfahrbänken seien in mehreren Ortsteilen realisiert worden. Wichtige Akteure seien der Betreiber der Sharingflotte sowie das Nachbarschaftsnetzwerk, das ehrenamtliche Arbeit (z. B. Abholung des Grünschnitts) durch Sharingangebote leiste.



Diskussionsrunde - Thesen zur klimagerechten Mobilität im Rahmen der Energetischen Stadtsanierung

Im Zentrum des Austauschs standen Gespräche über Erfahrungen und Anregungen zu den Themen Carsharing, Elektromobilität, ÖPNV, Mobilität im ländlichen Raum sowie Akteursbeteiligung und -aktivierung. Auf Basis der Diskussion konnten 13 Thesen abgeleitet werden.

1. Gemeinsame Bestandsaufnahme

Grundlage eines passgenauen Mobilitätsangebots bildet eine Basisrecherche (u.a. zu Sozialdaten, Verkehrsverhalten). Entscheidend dabei ist die Zusammenarbeit aller beteiligten Akteure. Dabei müssen teilweise neue Schnittstellen in den Systemen geschaffen werden (z. B. Datenaustausch zwischen konkurrierenden Anbietern).

2. Erfolg anders Messen

Der Erfolg von Mobilitätskonzepten ist nur bedingt messbar. Entscheidende Parameter, an denen dieser gemessen werden sollte, gehen über das CO₂-Einsparungspotenzial hinaus. Die durch die Umsetzung einzelner Maßnahmen erreichte Strahlkraft kann Weichen für das langfristige Umsteuern des Mobilitätsverhaltens in der Breite stellen.

3. Externe Expertise als Grundlage für Maßnahmen einholen

Die Beratung und Kooperation von Kommunen durch praxiserfahrene Unternehmen kann wesentlich zum Erfolg von Mobilitätsprojekten beitragen. Diese sollten bereits zu Beginn der Maßnahmenumsetzung einbezogen werden. Grundlegend ist es dabei Umsetzungserfolge richtig einzuschätzen, die Wirtschaftlichkeit des Projektes intensiv zu prüfen sowie Förderoptionen zu eruieren. Mit der Realisierung des Projektes entsteht im besten Fall für beide Seiten eine WinWin-Situation.

4. Sichtbarkeit und Wiedererkennung durch einheitliches Design

Eine einheitliche Gestaltung von Fahrzeugen, Ladesäulen oder Mobilstationen stärkt das „Wir-Gefühl“ der Nutzer und trägt insgesamt zur Wiedererkennung bei den Nutzern und somit zum Erfolg des Projektes bei. Die Maßnahmen sind jedoch mit finanziellem Aufwand verbunden.

5. Glaubwürdigkeit als Schlüssel zur Aktivierung

Vor allem im ländlichen Raum stellt die Aktivierung der Anwohner eine Herausforderung dar, da sich diese zunächst oft nicht angesprochen fühlen, wenn es darum geht, das eigene Mobilitätsverhalten zu ändern. Eine von der Kommune gelebte „Kultur der Energetischen Stadtsanierung“ kann die Sicht auf das Mobilitätsverhalten positiv beeinflussen. Einzelne Projekte als reine Imagepflege ohne Einbettung in eine Gesamtstrategie, können zum Scheitern der gesamten Entwicklung führen. Daher ist Glaubwürdigkeit und das Bilden von Vertrauen der Schlüssel zum Erfolg in der Umsetzung von Mobilitätsstrategien.

6. Selbstverstärkendes Akteursgeflecht

Politischer Rückhalt, unterstützende Zivilgesellschaft und Unternehmen, die von Beginn an Bereitschaft zeigen, den Prozess mitzugestalten sind gleichermaßen für Initiierung und Erfolg alternativer Mobilitätskonzepte zentral.

7. Um- und Neugestaltung der Verkehrsinfrastruktur

Verkehrssicherheit geht vor; fehlt sie, mindert das die Attraktivität alternativer Mobilitätskonzepte. Damit das Angebot verstärkt wahrgenommen wird, muss eine sichere Fort-



bewegung durch die Um- und Neugestaltung der Verkehrsinfrastruktur gewährleistet sein (z. B. fußgänger- und fahrradfreundliche Gestaltung von Kreuzungen, grüne Wellen).

8. Ergänzende Angebote zum ÖPNV schaffen

Der ÖPNV ist ein essentieller Bestandteil des Modal Split und somit von alternativen Mobilitätskonzepten. Häufig kann dieser sein Potenzial nicht entfalten, da unterschiedliche Tarifstrukturen teuer und Fahrzeiten unattraktiv sind. Der Ausbau des Streckennetzes oder die Erhöhung der Taktung ist kostspielig und oft nur durch Förderung möglich. Um im Rahmen des Modal Split eine Umverteilung zu erzielen, können ergänzende Ansätze wie der Ausbau der Radweginfrastruktur verfolgt werden.

9. Elektromobilität als Baustein einer ganzheitlichen Mobilitätsstrategie

Elektromobilität ermöglicht es in Städten und Ballungszentren die Schadstoffwerte zu senken. Im ländlichen Raum eignet sie sich für die Überbrückung kurzer Wege. Voraussetzung für eine CO₂-neutrale Bilanz ist dabei die Nutzung von Ökostrom sowie die Beachtung von Suffizienz, um einem Rebound-Effekt zu entgehen. Um den CO₂-Ausstoß im Sektor Verkehr zu reduzieren, kann die Elektromobilität jedoch nur ein Baustein sein. Ganzheitliche Mobilitätskonzepte stellen eine Mischung aus verschiedenen Verkehrsangeboten bereit.

10. Elektromobilität konkurrenzfähig machen

Der alleinige Betrieb von Ladesäulen ist im ländlichen Raum wirtschaftlich unattraktiv. Da weniger Kilometer als in Städten gefahren werden, sind die Säulen im Schnitt oft unrentabel. Privatbesitzer laden ihre Fahrzeuge oft am eigenen Stromanschluss. Um die Elektromobilität im ländlichen Raum konkurrenzfähig zu gestalten, müssen vor allem passfähige Geschäftsmodelle gefunden werden.

11. Auf unterschiedlichen Maßstabsebenen denken

Für die Erstellung von Mobilitätskonzepten müssen Kommunen stärker in Wechselwirkung der Maßstabsebenen denken. Während Maßnahmen im Bereich Wärme, Strom und Gebäudesanierung zumeist auf Quartiersebene gedacht werden, ist es sinnvoll Mobilitätskonzepte gesamtstädtisch oder sogar interkommunal zu entwickeln: Kleinere Städte sollten dafür die Region in den Blick nehmen.

12. Durch gezielten Einsatz von Fördermitteln Impulse setzen

Gerade interkommunale Kooperationen können durch Förderprojekte sowie direkte Kommunikation von Schlüsselakteuren angeschoben werden. Durch die gemeinsame Umsetzung von Pilotprojekten entstehen erste Verbünde. Oft schieben dann Nachbarstädte und Gemeinden, die nicht im Förderprojekt involviert sind, kommunale Kooperationen an. Maßnahmen können leicht vervielfältigt werden. Die Ansprache und Realisierung solcher Kooperation erfolgt dabei oft nicht durch Kommunen, sondern über Unternehmen oder Energieagenturen.

13. Wissenstransfer und Vernetzung von guten Beispielen

Der Aufwand für Konzepterstellung und Beantragung von Fördergeldern schreckt viele Kommunen häufig ab. Vorhandene Förderungen werden oft nicht ausgeschöpft. Der Blick auf gute Beispiele kann dabei helfen, die geforderten Leistungen besser einzuschätzen. Allerdings lassen sich passende Referenzen zum Themenfeld Mobilität selten finden. Die Einrichtung von Datenbanken (z. B. betrieben durch Landesenergieagenturen oder Förderbanken) mit Informationen zu Modellprojekten kann hier helfen.

