

## Interview

# „Das Rückgrat für den Mix im Quartier ist ein funktionierendes stationäres Carsharing“

Christian Stupka hat das Thema Mobilität in München schon als Vorstand der Wohnungsgenossenschaft Wogeno vorangetrieben. Inzwischen ist er Gesellschafter der stattbau München. Die stattbau München entwickelt zukunftsfähige Wohn-, Quartiers- und Mobilitätskonzepte mit den Schwerpunkten bezahlbarer Wohnraum, soziale Nachbarschaften, integrierte Quartiersentwicklung und bedarfsgerechte Mobilität. Die Zeitschrift wohnen sprach mit ihm über einen zukunftsgerechten Mobilitätsmix in Wohnquartieren.

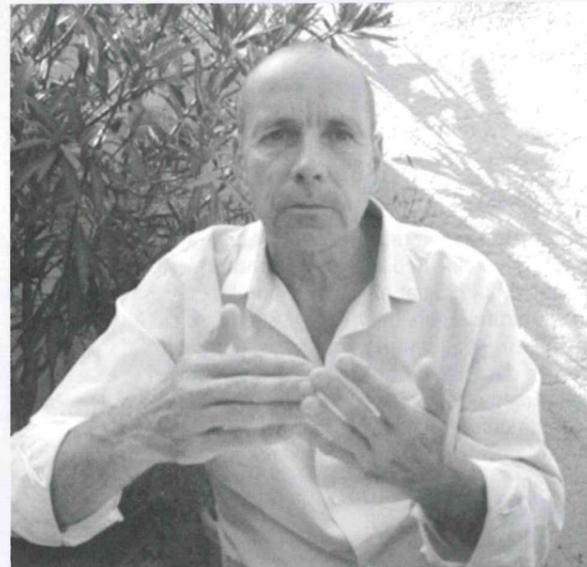
### Wie sieht für Sie ein moderner Mobilitätsmix im Wohnquartier aus?

Der Mobilitätsmix setzt immer darauf auf, dass möglichst viel fußläufig erreichbar ist. Die Ausgangsfrage ist deshalb, welche Infrastruktur die Bewohner zur Befriedigung ihres täglichen Bedarfs vorfinden, beispielsweise Einkaufsmöglichkeiten, Freizeit und Gastronomie. Die zweite große Frage ist, wie gut der öffentliche Nahverkehr funktioniert. Wenn diese beiden Punkte passen, sind das gute Voraussetzungen, um den Modalsplit zu verändern. Hier kommen dann Bausteine wie Carsharing oder Leihräder ins Spiel. Dann kann man es wirklich schaffen, dass die Menschen nach der Maxime handeln für jeden Weg, den sie zurücklegen, das passende Mobilitätsmittel zu verwenden. Es geht gar nicht darum, das Auto zu verteufeln. Es sollte nur eine selbstverständliche Erkenntnis werden, dass das Auto nur ein Mittel der Wahl ist.

### In neuen Quartieren wie dem Domagkpark und dem Prinz Eugen Park gab es die Möglichkeit, Mobilitätskonzepte für das ganze Areal zu gestalten. Wo haben Sie die Schwerpunkte gesetzt und welche Themen wurden am meisten diskutiert?

Der Ausgangspunkt in jedem Neubauquartier sind die Bauherren. Diese überlegen einen bedarfsgerechten Stellplatzschlüssel. Durch die Schaffung eines Mobilitätskonzepts im neuen Quartier, das für viele das Auto entbehrlich macht, lässt sich dieser Stellplatzschlüssel reduzieren. Aus dem gemeinsamen Mobilitätskonzept für das Quartier folgt für die einzelnen Bauherren, dass sie sich daran beteiligen und im Gegenzug ihren Stellplatzschlüssel reduzieren können. Der Stellplatzschlüssel ist dabei stark differenziert. Im geförderten Wohnungsbau wird der klassische Stellplatzschlüssel von 1,0 deutlich unterschritten. Im genossenschaftlichen Bereich ist der Verzicht auf das eigene Auto und die Share-Kultur am weitesten verbreitet, während die Bauträger für hochpreisige Eigentumswohnungen davon ausgehen, dass mindestens ein Stellplatz pro Wohnung hergestellt wird. Das ist also die Bandbreite, die bei der Planung berücksichtigt werden muss.

Wir haben bei den zukünftigen Bewohnern gemeinsam mit der TU München entsprechende Bedarfserhebungen gemacht. Tenor war, wenn es folgende Mobilitätsangebote gibt, brauchen sie dann noch ein eigenes Auto und welche Angebote würden Sie nutzen? Dabei hat man das Interesse an Reduzierung – differenziert nach Eigentumsformen – deutlich gesehen.



Christian Stupka. Foto: oH

Das Rückgrat für den Mobilitätsmix im Quartier ist ein funktionierendes stationäres Carsharing. Als zweiter Baustein haben sich Lastenräder etabliert. Diese sind für lokale Besorgungen und den Kindertransport sehr gut geeignet und werden in den Quartieren stark nachgefragt. Ein zukunftsfähiges Angebot für die Anwohner ergibt sich mit der flankierenden Kooperation mit der Landeshauptstadt München. Dazu zählen Car-Sharing-Zonen in den Parkbuchten, Ladesäulen für die Elektromobilität und die Integration von MVG-Leihrädern der Stadtwerke München. Die Bewohner können auf ein wirklich vielfältiges Angebot zugreifen.

### Im Domagkpark wurde 2016 die Mobilitätszentrale feierlich eröffnet. Was verbirgt sich dahinter?

Die Voraussetzung für ein funktionierendes Angebot ist ein passendes Mobilitätsmanagement. In der Praxis sehr bewährt hat sich die Kooperation mit einem Fahrradladen. Gerade bei den Zweirädern darf man den Serviceaufwand nicht unterschätzen. Beschaffung, Unterhalt und Wartung der Räder müssen schließlich organisiert sein. Hinzu kommen Information und Beratung. Der Radladen sollte daher in das Konzept einer Quartierszentrale eingebunden werden.

Frühzeitige Kommunikation über das geplante Mobilitätskonzept ist das A & O. Dabei gilt die Regel: Wer schon mit seinem Auto in die neue Wohnung kommt, trennt sich dann auch schwerer. Wenn aber die Orientierung ist, dass man wenig Auto fährt und eigentlich kein eigenes braucht, dann ist das Gold wert. Wir hatten beim Wogeno-Projekt am Reinmarplatz ein Jahr vor Bezug abgefragt wie viele Haushalte ein Auto besitzen. Die 50 Haushalte hatten zu diesem Zeitpunkt 30 PkWs. Nach der Kommunikation der Mobilitätsmöglichkeiten, U-Bahn, Trambahn, Bus, fünf Carsharing-Plätze, ist die Zahl der Haushalte, die mit PkWs eingezogen sind auf 19 gesunken. Inzwischen ist die Zahl der Autos noch weiter gesunken.

### Bei den Leitlinien für die Mobilität im Prinz Eugen Park steht als erster Punkt „Weniger Privat-PkWs“. Ist es in der Praxis möglich, die Menschen zum Verzicht auf ihr Auto zu bewegen?

Es gibt zwei große Argumente für den Verzicht auf das eigene Auto. Das Erste ist ein wirtschaftliches: Für Haushalte, die jährlich unter 10.000 Kilometer fahren und das Auto nicht für den täglichen Arbeitsweg brauchen, ist es oft wirtschaftlich günstiger, auf das eigene Auto zu verzichten. Dann fallen die Stellplatzgebühren und die weiteren Kosten wie Unterhalt, Versicherung etc. weg. Das zweite Argument ist, dass sich durch die reduzierte Zahl an Autos die Qualität des Quartiers erhöht.

### Ein wichtiger Baustein der Mobilität im Quartier ist das Teilen von PkWs, Lastenrädern etc. Wie funktioniert das in der Praxis?

Der Klassiker in München sind eigentlich die Engpässe des stationären Carsharings am Wochenende. Das konnten wir im Prinz Eugen Park durch den Großkunden-Status bei Sixt für alle Bewohner relativieren. Die bieten gerade am Wochenende attraktive Mietwagenangebote an.

Für die Verwaltung des Radverlehs braucht man ein wirklich gutes System. Manche Hausgemeinschaften schaffen es sehr gut, das untereinander zu regeln – durch digitale Plattformen oder auch händisch. Je anonymter das System ist, desto größer sind die Unterhaltsprobleme. Die Identifikation ist einfach höchst unterschiedlich.

### Die meisten Wohnungsunternehmen haben nicht die Möglichkeit, neu für ein ganzes Quartier zu planen. Häufig ist das nur für die Wohnanlagen im Bestand möglich. Wo würden Sie hier ansetzen?

Eine glückliche Ausgangssituation ist ein lokales Carsharing-Unternehmen vor Ort. Dann könnte man damit anfangen, zwei bis drei Stellplätze in der Tiefgarage nicht an Mieter zu vergeben, sondern für den Aufbau eines Carsharing-Systems zu nutzen. Wichtig hierbei ist für das Angebot Werbung zu machen. Die Hemmschwellen bei den Mietern müssen abgebaut werden.

Was sich bei einigen Genossenschaften schon bewährt hat, ist der Einsatz von Lastenrädern. Hier muss ein passendes Vermietungs- und Wartungssystem gefunden werden. Dieser neue Baustein im Facility-Management darf wohnungswirtschaftlich nicht unterschätzt werden.

Genossenschaften sind historisch stark darin, für ihre Mitglieder einen Nutzen zu schaffen, der über das bloße Wohnen hinausgeht. Im Baukasten Wohnen und mehr ist Mobilität ein Zukunftsthema, dem sich die Wohnungswirtschaft stellen muss.

### Eröffnung der Mobilitätsstation im Domagkpark. Foto: Michael Nagy, Landeshauptstadt München

