

Protokoll des AGW-Arbeitskreises „Gesellschaft und Quartier“, 13.11.-14.11.2017 in Mannheim

Protokoll: Manuela Hilgenberg (bauverein AG)

Montag 13.11.2017

Begrüßung der Teilnehmer, Eröffnung der Tagung

Sybille Wegerich (bauverein AG)

Frau Wegerich heißt die Anwesenden in Mannheim willkommen und bedankt sich auch im Namen von Ingo Malter bei den Gastgebern des zweiten Tagungstages GBG Mannheim. Sie bittet die neu hinzugekommenen Teilnehmer am Arbeitskreis sich kurz vorzustellen. Anschließend stellt sie das Tagungs-Programm vor und weist auf weitere organisatorische Dinge hin.

Vorstellung des gastgebenden-Unternehmen

Karl-Heinz Frings (GBG Mannheim)

Herr Frings stellt sein Unternehmen, die GBG-Gruppe, vor, die größte kommunale Wohnungsbau-gesellschaft in Baden-Württemberg. Mit Stand zum 31.12.2016 gehören dazu 45.000 Mieter, 18.992 Wohnungen, 101 gewerbliche Einheiten, 6.635 Garagen und Stellplätze und 85 Wohnungen in Fremdverwaltung. Insgesamt verfügt die GBG über 1.187.849 m² Wohnfläche. Die GBG stellt für etwa 15 Prozent der Mannheimer Bürger Wohnraum zur Verfügung. Im Auftrag der Stadt Mannheim übernimmt sie einzelne, für die nachhaltige Entwicklung der Stadt wichtige Bauprojekte. Insgesamt sind im GBG Konzern über 408 Menschen beschäftigt.

Herr Frings geht kurz auf die gemeinsame Tochter der Stadt Mannheim und der GBG ein: die städtische MWS Projektentwicklungsgesellschaft (MWSP). Deren wesentlichen Daten werden nachfolgend kurz zusammengefasst: Frühere Gesellschaft für Projektsteuerungsgesellschaft, 17.04.2012 neu aufgestellt als Tochter der Stadt Mannheim und der GBG zur Entwicklung der Konversionsflächen. Ankauf der Turley Barracks in 2012, der Taylor Barracks in 2013 und der Benjamin-Franklin-Village mit den Sullivan und Funari Barracks in 2015. Nach der Entwicklung eines Nutzungskonzeptes erfolgten in der Folge die Planung, die Baurechtsschaffung, der Abriss, die Erschließung sowie eine zielorientierte Öffentlichkeitsarbeit und der Verkauf der Flächen. Für ausführliche Informationen verweist Herr Frings auf den nachfolgenden Vortrag von Herrn Achim Judt. Zum Schluss stellt Herr Frings den Neubau des Verwaltungsgebäudes der GBG in der Leonistraße vor.

Einführung in die Konversionsfläche Franklin: Chance oder Risiko?

Achim Judt, Geschäftsführer der Projektentwicklungstochter der GBG, MWSP

Herr Judt stellt in seinem Vortrag die Arbeit der MWSP im Bereich Konversionsflächen und deren Umwandlung vor. Mannheim entschied sich für ein Verfahren mit intensiver Bürger- und frühzeitiger Investorenbeteiligung. Es geht um eine Fläche von 520 ha in Mannheim, zusammen um Flächen von 800 ha in der Region. Die Auflösung der US-Militärbereiche begründet seit 2011 eine intensive Bürgerbeteiligung. Daraus entstand ein Arbeitsbuch mit dem Titel „1000 Ideen für eine Stadt, die sich neu baut“. Der Masterplan, ein „Weißbuch“, fasst den Beteiligungsprozess jährlich dokumentiert und aktualisiert zusammen. Als Zielgruppen der neuen geplanten 9.300 Bewohner auf Franklin sieht der MWSP junge Familien, umzugswillige Ältere, junge, gut ausgebildete und experimentierfreudige Menschen und Familien mit Migrationshintergrund. Die Bebauung, mit teilweisem Bestandserhalt, wird über attraktive Energiestandards verfügen. Die Einführung eines neuen Mobilitätskonzepts ist ebenfalls angedacht. Über den Verkauf der Grundstücke, durch Mit-

tel der finanzstarken Mutter GBG und durch Städtebau-Fördergelder ist die Bau-Finanzierung gesichert. Ziel ist die „schwarze Null“. Laut Herrn Judt sind die Grundstückspreise moderat und bilden somit eine sichere Kalkulationsgrundlage für die einzelnen Investoren.

Das Vergabeverfahren wurde bereits sehr früh zusammen mit den Investoren erarbeitet, ein Qualitätsteam als Gestaltungsbeirat wurde ins Leben gerufen. Der Investor hat bestimmte Gesamtquartier-Qualitäten bzw. Kategorien zu erfüllen, um das „Franklin-Zertifikat“ zu erhalten. Diese Kategorien sind: soziale Durchmischung, Beitrag zur Inklusion, Freiraumqualität und Urbanität sowie städtebauliche, architektonische, energetische Qualität und Mobilität.

Die Mobilität als zentrale Anforderung dient der Verkehrsberuhigung auf Franklin, alle Bewohner sollen gleichberechtigt sein. Neben einem attraktiven ÖPNV-Angebot mit neuer Stadtbahnlinie sind E-Busse und autonome Fahrzeugsysteme geplant wie auch Bike+Ride Plätze und Schnellladestationen für KFZ und Bikes. Das Mobilitätskonzept sieht darüber hinaus individuelle Nutzungen vor, wie z.B. Carpooling, Carsharing oder Bikesharing. Über eine Mobilitätsapp können die Bewohner dieses Angebot buchen, eine Mobilitätsgesellschaft wird über eine Mobilitätszentrale die Organisation übernehmen. Die gemeinsame Verantwortung wird bei der MWSP, der Mannheimer Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft, den Investoren und der Stadt liegen.

Die Lincoln-Siedlung: Mobilität in Darmstadt

Sybille Wegerich, bauverein AG

Frau Wegerich stellt zunächst die Rahmenbedingungen in Darmstadt vor. Darmstadt wird als Wohnort immer attraktiver, auch aufgrund des erhöhten Zuzugs aus dem Umland in den letzten Jahren. Derzeit sind es über 160.000 Einwohner. Die Konversionsfläche Lincoln im Süden der Stadt mit einem 244.000 m² großen Gelände soll in den kommenden Jahren in ein modernes, urbanes, verkehrsberuhigtes Quartier mit Wohnraum für rund 5.000 Menschen verwandelt werden. Die Stadt Darmstadt hat die BVD New Living GmbH & Co. KG, eine 100-prozentige Tochter der bauverein AG, dazu beauftragt, innerhalb von drei Jahren das Gebiet zu entwickeln. Der Prozess in Darmstadt wurde, ausgehend von einem Eckpunktepapier der Stadt, überwiegend durch Verwaltungsbelange geprägt. Die Beteiligung von Investoren geschieht zu einem späteren Zeitpunkt. Die Öffentlichkeit (insbesondere vertreten durch Interessenten an Wohngruppen) hatte in Planungsrunden Gelegenheit, ihre Ideen einzubringen.

Die New Living hat nicht den sozialen Auftrag der schwarzen Null, sondern bewegt sich am Markt der Projektentwickler mit Gewinnabsicht. Das Management des Quartiers übernimmt die Stadt Darmstadt mit einem Quartierszentrum und einem Mobilitätszentrum.

Berichte aus den anderen Arbeitskreisen

Johanna Rohe (Nassauische Heimstätte)

Frau Rohe berichtet aus den Sitzungen der anderen AGW-Arbeitskreise und dem AGW-Plenum. Neu sei der Arbeitskreis „Digitale Geschäftsmodelle“. Sie weist noch einmal auf die Möglichkeit hin, sich mittels der AGW-Homepage (www.agw-online.de) zu informieren. Dort sind im internen Bereich Einladungen, Protokolle und Präsentationen hinterlegt. Der Zugang erfolgt über den Benutzernamen „AGW-Mitglied“ und das Passwort „Hafen“.

Bericht aus Berlin

Dr. Bernd Hunger (GdW)

Dr. Hunger berichtet, dass diverse Talkrunden im Wahlkampf erfolgreich waren. Allein 5.000 Zuschauer folgten den Sendungen im Internet. Die Fakten Booklets sind gelungen und wurden zahlreich versandt. Er fordert, auf politischer Ebene in Berlin ein eigenständiges Ministerium für Bauen und Wohnen einzurichten, und kritisiert, dass die Wohnungspolitik im Regierungsprogramm und in der Umsetzung zu kurz kommt.

Dr. Hunger berichtet über den Sondierungsstand zu möglichen steuerlichen Entlastungsmaßnahmen und Investitionsbedarfen. Die Anforderungen aus den verschiedenen Sondierungsgesprächen der 11 weiteren Themen werden gesammelt –und dann in einer weiteren Runde der Finanzgruppe beraten. Ende Juni 2017 ist ein europaweites Ausschreibungsverfahren zum seriellen Bauen gestartet worden. Fast 50 Bewerbungen aus dem In-und Ausland sind eingegangen.

Der GdW hat als Vergabestelle die gemäß Ausschreibung bestplatzierten Teilnahmeanträge ausgewählt. Das Ziel soll eine Rahmenvereinbarung über den Neubau von mehrgeschossigen Wohngebäuden in serieller und modularer Bauweise im 1. Quartal 2018 sein. Erste Prototypen werden im Rahmen der IBA Thüringen 2019/2021 präsentiert.

Des Weiteren berichtet Dr. Hunger über eine Imagekampagne und über Preisauslobungen, bei dem der GdW maßgeblich beteiligt war. An dieser Stelle wird auf den Folienvortrag von Dr. Hunger verwiesen, einsehbar auf der AGW-Homepage.

www.agw-online.de/ecat/gesellschaft-und-quartier/

Exkursion

Die Exkursion führt die Teilnehmer mit dem Bus durch Mannheim und über die Konversionsfläche Franklin. Besichtigt wurde zuvor das kleine Museum neben der Sports Arena. Das sogenannte „ZEITSTROM-Haus“ erläutert anschaulich die amerikanische Geschichte in Mannheim. Der Tag endet mit einem gemeinsamen Abendessen im Restaurant C-Five.

Dienstag, 14.11.2017

Stadtentwicklung und Mobilität

Dr. Lea Schmitt (MWSP)

Frau Dr. Schmitt ist Projektentwicklerin auf FRANKLIN und stellt in ihrem Vortrag die Säulen des Mobilitätskonzepts auf FRANKLIN vor, die Gründung und Aufgabe der Mobilitätsmanagementgesellschaft sowie den Nutzen für Immobilienwirtschaft und den Nutzen für die Bewohner. Neben der Vorstellung des Wegenetzes auf Franklin (ÖPNV, sharing Angebote wie Leihautos, E-Bikes, Mobilitätsservices, etc.) wird die geplante Mobilitätszentrale beschrieben. Die Ziele des Mobilitätskonzepts sind ein gut ausgebautes, emissions- & barrierearmes ÖPNV-Angebot. Weitere Ziele sind innovative Mobilitätsangebote der sharing-Ökonomie sowie attraktive Mobilitätsdienstleistungen.

Die Aufgaben der Mobilitäts-GmbH (in Gründung) werden nachfolgend kurz zusammengefasst: die Entwicklung und der Betrieb von Mobilitätsangeboten, die immobilienwirtschaftliche Beratung bzgl. Integration, zahlreiche Mobilitäts- und Dienstleistungsangebote, die Bündelung Mobilitätsangebote lokaler Partner, der Aufbau und der Betrieb einer E-Fahrzeugflotte, der Aufbau einer Mobilitäts-App, der Betrieb der Mobilitätszentrale FRANKLIN mit persönlicher Mobilitätsberatung der Bewohner, der Verleih von E-Autos und Lastenrädern, eine Werkstatt, die Paketannahme, ein Café und noch viele weitere Projekte.

Moderne Mobilität für ein neues Quartier - Lincoln-Siedlung in Darmstadt –

Da die Referentin, Frau Astrid Samaan (Stadtplanungsamt Darmstadt), kurzfristig erkrankt ist, übernimmt Sybille Wegerich ihren Vortrag. Sie berichtet, dass durch die angestiegene Wohnraumnachfrage in den letzten Jahren die Konversionsentwicklung ein großes Potenzial birgt. In der Lincoln-Siedlung zusammen mit der benachbarten Cambrai-Fritsch-Kaserne/Jefferson-Siedlung werden ca. 8.000 neue Einwohner erwartet. Mit Fertigstellung der Bebauung wird mit hoher Wahrscheinlichkeit in der Stadt ein erhöhtes Verkehrs- sowie Umweltproblem entstehen. Die Kapazitätsgrenzen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) sind bereits heute erreicht. Ein weiterer zusätzlicher Straßenneubau ist finanziell wie politisch nur schwer umsetzbar.

Die Stadt strebt in Ihren Zielen ein umweltbewusstes und mobiles Darmstadt an und formuliert zur Umsetzung folgende Punkte:

- der Zugang zu klimaverträglichen Verkehrsmitteln am Wohnstandort als Alternative zum Auto muss erleichtert werden
- durch das Bereitstellen verschiedener Mobilitätsangebote eröffnen sich Alternativen zum Auto
- den mobilitätsbedingten CO₂- und NO₂-Ausstoß sukzessive senken
- neue Verkehrssysteme (z.B. Elektromobilität) fördern
- die städtische Lebensqualität wiederherstellen (z.B. Vermeidung Lärm, Schadstoffausstoß senken, Aufenthaltsflächen schaffen)
- eine nachhaltige Quartiers- und Siedlungsentwicklung verordnen
- die Förderung einer nachhaltigen, autoreduzierten Mobilität (Förderung des Fuß-, Radverkehrs und ÖPNV).

Das Mobilitätskonzept Lincoln schafft aus Sicht der Stadt Darmstadt eine einmalige Chance zur Implementierung eines Mobilitätsmanagements als Pilotprojekt für Darmstadt. Dies beinhaltet das Anbieten von Mobilitätsalternativen, die sowohl aus Anreizen als auch aus Einschränkungen bestehen. Das Thema Parken im Mobilitätskonzept Lincoln führt zu einer Reduzierung des Stellplatzschlüssels auf 0,65 SP/WE, davon 0,15 SP/WE wohnungsnah für CarPooling und Mobilitäts-eingeschränkte Personen. Die übrigen Stellplätze befinden sich in Sammelgaragen (max. Einzugsradius 300 m). Dies führt zu einer Entkoppelung von Wohnen und Parken (nur wer einen Stellplatz benötigt zahlt und finanziert damit das allen angebotene Mobilitätsmanagement). Die Stellplatzvergabe wird zentral geregelt und alle Stellplätze (auch für Eigentümer aus ETW-Anlagen) werden vermietet. Alle Gebäude sind zum Be- u. Entladen anfahrbar, die Elektromobilität wird generell gefördert.

Verändertes Mobilitätsverhalten durch neue Mobilitätsangebote?

Markus M. Menge • Verkehrsclub Deutschland e.V.

Herr Menge stellt in seinem Vortrag eine andere Herangehensweise an das Thema Mobilität vor. Er erläutert Kosten-Nutzen-Erwägungen, stellt Kosten- und Zeitaufwand gegenüber und beschreibt die Theorie des geplanten Verhaltens (Verhaltensveränderung durch Problemwahrnehmung). Im Erklärungsmodell für umwelt- freundliche Verkehrsmittelwahl erläutert Herr Menge die Prozesse und Einflüsse für umweltbewusstes Verhalten in der Wahl des Verkehrsmittels. Die sozial-kulturelle Dimension der Mobilität spielt eine ebenso große Rolle für verhaltenserzeugende und verhaltensfördernde Techniken, deren Wirkung und Nutzen mit einer begleitenden Kampagne in unterschiedlichster Ausprägung begleitet werden sollten. Für tieferegehende Informationen wird auf den Folienvortrag verwiesen.

www.agw-online.de/ecat/gesellschaft-und-quartier

Mobilität bei der GESOBAU

Irina Herz, Geschäftsbereichsleiterin

Die landeseigene GESOBAU AG bewirtschaftet einen Bestand von rund 41.000 eigenen Wohnungen, vornehmlich im Berliner Norden. Der Geschäftsbereich, den Frau Herz leitet, umfasst die Wohnungsbestände in Reinickendorf, Wedding sowie Charlottenburg-Wilmersdorf mit ca. 21.000 Wohnungen. Herzstück und Schwerpunkt dieses Bestandes bildet die Großsiedlung Märkisches Viertel mit rund 15.000 Wohnungen.

Frau Herz berichtet über die Aktivität der Gesobau in verschiedenen Maßnahmen und Projekten. Aufgrund unterschiedlicher örtlicher Situationen gibt es kein übergreifendes Konzept. Gemeinsames Ziel sei generell die Reduzierung der Stellplatzschlüssel in Neubauvorhaben, die Reduzierung von Stellplätzen im öffentlichen Raum, die Unterstützung der Mobilität sowie die Förderung ökologischen Denkens.

Die Parkraumbewirtschaftung im Märkischen Viertel zum Beispiel hat zum Ziel eine

quartiersbezogene, vollflächige Parkraumbewirtschaftung. Die Stellflächenbereiche erfordern differenzierte Maßnahmenpakete. Der Gesamtinvestitionsbedarf hat eine Höhe von ca. 12,5 Mio. € und die Umsetzung soll innerhalb von 2,5 Jahre erfolgen. Erwartet wird ein monatliches Nutzungsentgelt in Höhe von 35 €/ Stellplatz. Aus der Mieterschaft kam ein positives Feedback für die geplanten Veränderungen. Ein Car-Sharing-Pilotprojekt in Testphase startet Ende 2017, die Mitarbeitermobilität wird sukzessive mit E-Autos und E-Bikes ausgebaut. Frau Herz kommt am Schluss ihrer Präsentation zum Ergebnis: welches Konzept für welches Quartier tragfähig und passend ist, entscheidet der Nutzer vor Ort. Verschiedene Konzepte müssten zunächst erprobt werden.

Neue Mobilität und Wohnen / Erfahrungen / Hemmnisse von Mobilitätskonzepten

Dr. Bernd Hunger (GdW Berlin)

Herr Dr. Hunger berichtet von diversen Aktivitäten des GdW. Als Beispiel dient der Workshop Digitale Stadt –neue Mobilität –Wohnquartier am 23. Mai 2017 in Berlin. Erstellt wurde ein Konzept für ein neu zu gründendes Kompetenzzentrum Mobilität und Wohnen. Im Vordergrund steht dabei der Erfahrungsaustausch und Wissenstransfer, die Sammlung und Auswertung von „best practice“, die Initiierung von Beispielprojekten nachhaltiger Mobilität sowie eine Politikberatung zu Fragen der Ausgestaltung von Förderprogrammen. Dr. Hunger stellt am Beispiel Stellplätze die flexiblen Stellplatzsetzungen in kommunaler Verantwortung vor. Voraussetzungen für eine erfolgreiche Umsetzung ist eine Kooperation zwischen Kommunen und Wohnungswirtschaft bei der Vorbereitung von Bauvorhaben in möglichst frühen Planungsphasen. Dr. Hunger zeigt am Beispiel von Lübeck und Würzburg, Bremen und München die konkrete Umsetzung und Finanzierung von Mobilitätskonzepten im Einzelnen.

Sein Fazit lautet: die „Neue Mobilität“ ist ein Lernprozess für Kommunen und Wohnungswirtschaft. Technischer Fortschritt und Bedürfniswandel sind dynamischer als die Anpassbarkeit des Wohnungsbestandes. Die Folge davon ist eine Unsicherheit bei Investitionsentscheidungen mit langfristiger Wirkung. Teure E-Bikes und Spezialräder erfordern sichere und attraktive Stellplätze mit neuer Elektroinstallation. Das car-sharing bedingt erhebliche infrastrukturelle Vorleistungen und die Bedarfsentwicklung ist unklar. Rechtliche Regelungen und Abrechnungsmechanismen hinken dem technisch Machbaren hinterher.

Diskussion über die Schwerpunktthemen bei der Entwicklung neuer Stadtteile und Quartiere, Feedback

Es folgt eine kurze Zusammenfassung der Statements aus der Diskussion:

- Verlässlichkeit der Angebote um Sicherheit für die Nutzung zu bekommen
- „FUNKTIONIEREN“, ÖPNV muss intensiver in die Diskussion eingebunden werden (immer defizitär, müsste aber eigentlich ausgebaut werden)
- Verkehrspolitik, Konzepte, Wahrnehmung ÖPNV, Zusammenhalt Stadt/Region, ländliche Regionen
- Infrastruktur als öffentliche Aufgabe, aber Finanzierungsproblem
- Umdenken fängt wo an? Oben? Bei mir? Bei meinem Nachbarn?
- Können wir uns jeden in jedem Alter auf dem Fahrrad vorstellen?
- Was ist das Supercoolste?! Imagewandel
- Wo stehen wir, wenn wir über Fahrradverkehr reden, Kosten, Arbeit, Überzeugungsaufwand im Vergleich zum Status ÖPNV
- Politik muss wollen – kostenloser ÖPNV? ÖPNV Steuer von Unternehmen (Zürich?)
- Sicherheit im ÖPNV, Sicherheit für Fahrräder
- Bisher läuft kein Projekt kostendeckend
- Finanzierungsmodell für Mitarbeiterfahrräder, Duschen, Klamottentrocknung im Büro
- Incentive für Neumieter: Fahrrad
- Fast alles läuft auf Neubauvorhaben ab, relevant ist aber der Bestand, sonst wird in der Breite nichts passieren
- Stellplatzsetzungen bei Innenverdichtung/Aufstockung?

- Rolle und Verantwortung der Wohnungswirtschaft –der Politik –der Bewohner
- Gesellschaftliche Schichten haben unterschiedliche Mobilitäts-Rationalitäten und -emotionalitäten
- Die Städte müssten um uns werben
- Leerstände von innerstädtischen Stellplätzen (Beispiel Kaufland Berlin Mitte), weil Kaufverhalten Handtaschenkauf ist.
- Themenspeicher:
 - Quartiersentwicklungen
 - Was kommt von den zukünftigen Nutzern auf unsere Mitarbeiter zu? Qualifikationen, Aufgaben, Umgang mit Mietern, Zielgruppendefinition, was passiert in unseren Unternehmen, Digitalisierung
 - Unternehmensentwicklung
 - Problemimmobilien
 - Back to the roots best practice Gesellschaft und Quartier

**Input zur Vorbereitung der nächsten Veranstaltung sowie
Organisatorisches und Genehmigung des Protokolls der Frühjahrssitzung 2017
Nächste Sitzung/Sitzungen 2018 (mit AK Technik)**

Frau Wegerich fragt die Teilnehmer, ob Einwände gegen das Protokoll der letzten Sitzung vom 07.-08.11.2016 in Magdeburg bestehen. Dies ist nicht der Fall. Sie weist auf die nächste Sitzung hin, die zusammen mit dem AGW Arbeitskreis Technik am 19.-20.04.2018 in Berlin stattfinden wird. Die Herbsttagung ist für den 5. und 6. November 2018 in Planung.

Die Teilnehmer werden befragt, ob es Wünsche zu zukünftigen Themen der Arbeitskreise gibt? Sollen vermehrt Workshops veranstaltet werden oder Diskussionen? Welche Teilnehmer möchten sich mit einbringen, vorbereiten bzw. Themen übernehmen? Als Vorschläge aus dem Teilnehmerkreis werden genannt: „Problem-Immobilien“ und „neue soziale Stadtprojekte“.

Frau Wegerich schließt die Sitzung um 13.15 Uhr und bedankt sich bei Herrn Frings für die Gastfreundschaft und Bewirtung.

Anschließend : Gemeinsames Mittagessen (warm-kaltes Buffet)

Hinweis: Das Protokoll erhalten die Teilnehmer ausschließlich per E-Mail. Des Weiteren kann man das Protokoll samt Präsentationen und Anlagen auf der AGW-Homepage im internen Bereich jederzeit einsehen und herunterladen.