

Wohnen und Elektromobilität in Stuttgart-Rosenstein: Evaluation des Mobilitätskonzepts

Kurzfassung des Endberichts

Gabriele Steffen
Simone Gretsch
Carolin Löffler (bis 2018)



im Auftrag von:



Siedlungswerk GmbH Wohnungs- und Städtebau
Heusteigstraße 27/29, 70180 Stuttgart
info@siedlungswerk.de, www.siedlungswerk.de

im Rahmen des Forschungsprojekts
Schaufenster Elektromobilität - LivingLab BW^e mobil

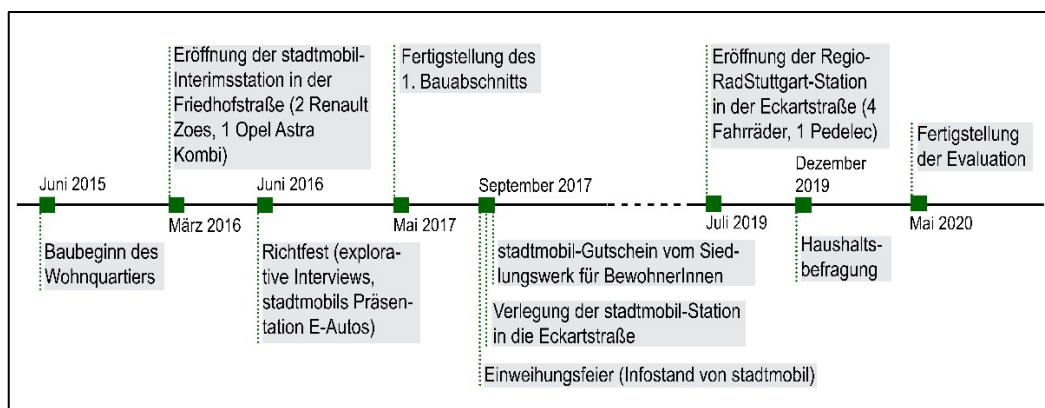
WEBER+PARTNER

Institut für Stadtplanung und Sozialforschung
Stuttgart/Berlin September 2020

Evaluation des Mobilitätskonzepts in Stuttgart Rosenstein – Kurzfassung

Mit dem Bauprojekt in Stuttgart Rosenstein brachte die Siedlungswerk GmbH Wohnungs- und Städtebau ein in vielen Hinsichten besonderes Wohnquartier auf den Weg: Nicht nur die architektonischen Qualitäten, die Lage in einem urbanen und gut angebundenen Viertel, die Mischung von Eigentums- und Mietwohnungen, sondern auch das eigene Mobilitätsangebot machen das Projekt aus. Die Verbindung von Wohnungsangeboten mit Mobilitätsdienstleistungen ist ein innovatives Modell mit strategischer Bedeutung. Dabei sticht das Mobilitätsangebot in Stuttgart Rosenstein heraus durch ein "Sharing-Konzept" (das Teilen von Fahrzeugen), die zur Verfügung gestellten elektromobilen Autos und Fahrräder sowie durch die Nutzung von regenerativ in der Wohnanlage erzeugtem Strom zur Ladung der E-Autos. Selbst die Entwicklung dieses Angebots verfolgte einen besonderen Ansatz: Als Grundlage beauftragte die Siedlungswerk GmbH Wohnungs- und Städtebau das Institut für Stadtplanung und Sozialforschung Weeber+Partner mit der Erstellung eines Mobilitätskonzept inklusive sozialwissenschaftlicher Untersuchung¹. Weiterhin begleitete Weeber+Partner die Siedlungswerk GmbH Wohnungs- und Städtebau mit fachlicher Unterstützung bei der Umsetzung. Der letzte Schritt beinhaltete die systematische Auswertung der Mobilitätsangebote durch Weeber+Partner, dessen Ergebnisse jetzt in Form eines ausführlichen Berichts vorliegen. Die vollständige Evaluation steht auf der Webseite der Siedlungswerk GmbH Wohnungs- und Städtebau zur Verfügung.

Im Mittelpunkt der Evaluation steht die Überprüfung des Nutzerverhaltens der Bewohnerinnen und Bewohner. Die Evaluation des Mobilitätskonzepts basiert auf einer Kombination verschiedener Methoden und Quellen über einen Zeitraum von rund vier Jahren. Die Ergebnisse der qualitativen Interviews sowohl mit Experten als auch den Bewohnerinnen und Bewohnern vor Ort, der Datenanalysen und der Bewohnerbefragung ermöglichen einen Einblick in die Nutzung der Mobilitätsangebote sowie eine Einordnung in den übergreifenden Kontext der Mobilitätsentwicklung.



Zeitschiene der Entwicklung des Wohnquartiers und der Evaluationsbausteine (Weeber+Partner, 2020)

Überwiegende Zufriedenheit der Nutzer: die wichtigsten Ergebnisse

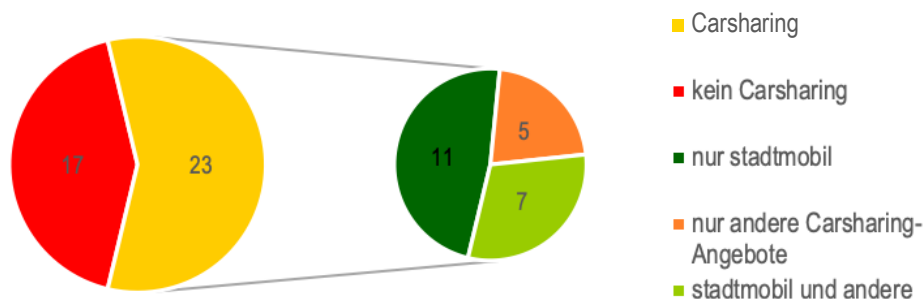
In der ersten Phase der Evaluation konnten bereits Erkenntnisse gewonnen werden aus den Erfahrungen mit der Interimsstation von stadtmobil sowie den qualitativen Interviews mit den Bewohnerinnen und Bewohnern vor dem Einzug. Unter anderem stellte sich heraus, was

¹ WEEBER+PARTNER – Steffen, G. und Schork, C. (2013): Wohnen und Elektromobilität im Rosensteinviertel Stuttgart: Mobilitätsbedürfnisse künftiger Bewohnerinnen und Bewohner. Im Auftrag der Siedlungswerk GmbH Wohnungs- und Städtebau. https://www.siedlungswerk.de/files/page/5635-9480-lang_sswg_elektromobilitaet_rosensteinviertel_endfassung.pdf

bei der Handhabung der (E-)Autos Schwierigkeiten machte und wie wichtig ein erreichbarer Ansprechpartner und Informationen zur Klärung von Problemen an der Station sind. Die Tendenzen aus den 30 Gesprächen am Richtfest bestätigten sich in vielen der Ergebnisse der Bewohnerbefragung und ermöglichten tiefere Einblicke in individuelle Motivationen und Erfahrungen. Der Schwerpunkt der zweiten Phase der Evaluation lag auf der Bewohnerbefragung. An der Befragung im Dezember 2019 haben sich 40 Haushalte von 125 beteiligt. Dies ist ein guter Rücklauf, der aussagekräftige – allerdings keine repräsentativen – Ergebnisse ermöglicht. Möglicherweise haben am Thema Mobilität interessierte und umweltbewusste Bewohnerinnen und Bewohner häufiger teilgenommen.

Die verschiedenen Ergebnisse stellen die Einstellung der Bewohnerinnen und Bewohnern zu einem nachhaltigen Mobilitätsverhalten grundsätzlich sehr positiv dar. **Mehr Bewohnerinnen und Bewohner als erwartet sind Kunden eines Carsharing-Angebotes**, davon viele ausschließlich oder unter anderem bei stadtmobil (s. Abb. 1). Free-floating Angebote werden ergänzend genutzt, von einigen auch bevorzugt. Die Angebote von stadtmobil und RegioRadStuttgart im neuen Wohnquartier sind bekannt und werden genutzt, RegioRadStuttgart im Vergleich jedoch deutlich seltener. Die Station wurde allerdings erst ein halbes Jahr vor der Evaluation eingerichtet, während das Carsharing-Angebot von Beginn an präsent war und bei den Bewohnerinnen und Bewohnern beworben wurde (Gutschein bei Einzug, Stand auf dem Einweihungsfest, Informationsveranstaltungen). Bei beiden Angeboten machen die Bewohnerinnen und Bewohner des Wohnprojekts jedoch nur einen kleinen Teil der Nutzer aus. Die zentrale und gut sichtbare Lage der Stationen macht es auch für Menschen aus dem restlichen Stadtteil attraktiv, die Angebote zu nutzen.

Abb. 1: Nutzung von Carsharing-Angeboten



Weeber+Partner 2020, Evaluation des Mobilitätskonzepts, N=40

Die Kunden sind insgesamt sehr zufrieden mit dem Carsharing und Bikesharing vor Ort. Die **E-Mobilitätsangebote sind durchaus vergleichbar** mit den konventionellen Fahrzeugen in der Beliebtheit und Nutzung, beim Carsharing sogar etwas mehr, beim Bikesharing etwas weniger. Vom stadtmobil-Angebot erhoffen sich einige der befragten Nutzer sogar einen Ausbau des Angebots am Standort.

Aus den Nutzungsstatistiken der Anbieter folgt jedoch, dass die Auslastung des Carsharing-Angebots am Standort noch nicht für einen wirtschaftlichen Betrieb ausreicht, insbesondere bei den E-Autos im Vergleich zu den Anschaffungskosten. Dagegen hat die Bikesharing-Station im Stuttgarter Vergleich eine sehr gute Auslastung. Hier spielt auch die generelle **Strategie der Anbieter zur E-Mobilität** eine Rolle. Für stadtmobil ist das Leihangebot von elektromobilen Fahrzeugen weitestgehend Neuland und soll in der nächsten Zukunft nicht weiter ausgebaut werden. Dahingegen ist RegioRadStuttgart weitaus mehr auf E-Mobilität ausgelegt. Mit 100 Pedelecs und einem Test-Projekt mit Leih-Lastenrädern ist die Tendenz

hinzu elektromobilen Fahrrädern steigend.

Obwohl es einige Verbesserungsvorschläge gibt, spricht in der Mehrheit nur der fehlende Bedarf gegen die Nutzung der beiden Mobilitätsangebote. Hier wäre es interessant zu untersuchen, ob der Mangel an Bedarf vor allem auf den Besitz eines eigenen Autos oder Fahrrads zurückgeht, auf die überwiegende Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs oder auf andere Gründe. Gute Chancen zur Gewinnung weiterer Nutzerinnen und Nutzer bietet vor allem die Gruppe der **Ein-Personen-Haushalte, die beide Sharing-Angebote auffallend wenig nutzen**. Die befragten Ein-Personen-Haushalte haben oftmals kein Auto und kein Fahrrad, viele von ihnen bewegen sich regelmäßig aber nur im Umkreis von unter 5 Kilometern. Nähere Daten zum Beispiel zum Alter dieser Personen könnten dabei helfen, ihr Mobilitätsbedürfnis besser zu verstehen. Wichtig ist auch die Gruppe der befragten Haushalte, die sich für die Mobilitätsangebote zwar interessieren, aber sie noch nicht nutzen. Was würde sie endgültig überzeugen?

Die Aussichten auf ein noch nachhaltigeres Mobilitätsverhalten sind unter den Befragten sehr hoch, allerdings sind es oftmals die Haushalte, die bereits vermehrt umweltfreundliche Verkehrsmittel nutzen. Eine besondere Herausforderung ist, auch Menschen anzusprechen und zu informieren, die noch wenig bzw. keine Erfahrung mit Elektromobilität oder dem Teilen von Fahrzeugen haben. Besonders wichtig für die Änderung der Verkehrsmittelwahl ist dabei ein verbessertes Mobilitätsangebot. Das neue Wohnquartier erfüllt dazu schon viele Bedingungen: Die Nahversorgungsinfrastruktur ist gut ausgebaut, viel lässt sich zu Fuß erledigen, der öffentliche Nahverkehr und Sharing-Anbieter in direkter Nähe – somit können verschiedene Mobilitätsformen sehr gut miteinander kombiniert werden. Auch ein integriertes Mobilitätsmanagement ist wichtig, um Nutzungshemmnisse abzubauen.

Gute Grundlage: das Mobilitätskonzept

Das 2013 entwickelte Mobilitätskonzept² hat sich in seinen Annahmen als richtig erwiesen und bei der Umsetzung bewährt. Es umfasste Analysen und Empfehlungen zu folgenden Themen:

- ▶ Rahmenbedingungen (Konzeption des Bauvorhabens, Standort)
- ▶ auf Mobilitäts-Bedürfnisse abgestimmtes Fahrzeugangebot
- ▶ Fahrzeugauswahl (Kombination Autos /Pedelects, letztere auch mit Anhänger)
- ▶ Organisation (Kooperation mit erfahrenem Carsharing-Anbieter)
- ▶ Strategie (gut bewerben, Nutzen von Beginn an sichtbar machen (gute Argumente))
- ▶ strategische Orientierung, Einbindung in Quartier, Stadt, übergreifende Trends.

Unter anderem hat sich die Empfehlung als richtig erwiesen, die Fahrzeuge nicht nur für die Bewohner des Wohnprojekts anzubieten und sie sichtbar im öffentlichen Raum zu platzieren – so wurde eine höhere Fahrzeugzahl (auch die Einbeziehung eines Autos mit konventionellem Antrieb) und erkennbare Präsenz im Quartier möglich. Wie vorausgesagt, werden die Elektro-Autos vor allem für Einkauf und Freizeit (Begleitmobilität, Besuche) genutzt.

Die empfohlene Fahrzeugwahl umfasste auch 4 Pedelects mit Anhänger. Das Bikesharing konnte erst verzögert realisiert werden. Dadurch ist das momentan an der Station vorhandene Pedelect noch wenig eingeführt und in den Alltag integriert. Als sehr wichtig erwies sich die Implementations- und Werbestrategie bzw. der strategische Ansatz (Information,

² WEEBER+PARTNER – Steffen, G. und Schork, C. (2013): Wohnen und Elektromobilität im Rosensteinviertel Stuttgart: Mobilitätsbedürfnisse künftiger Bewohnerinnen und Bewohner. Im Auftrag der Siedlungswerk GmbH Wohnungs- und Städtebau. https://www.siedlungswerk.de/files/page/5635-9480-lang_sswg_elektromobilitaet_rosensteinviertel_endfassung.pdf

Mobilität als Bestandteil der Konzeption, Präsenz des Angebots von Beginn an z.B. Richtfest und Einweihung, Anreize wie der Gutschein).

Weitere Sensibilisierung für nachhaltige Mobilität: der Ausblick

Auch wenn das E-Sharing-Angebot für die Wohnungsentscheidung nicht maßgeblich war, so wird es von der großen Mehrheit der Bewohnerinnen und Bewohner als sehr gut und attraktiv eingeschätzt. Auch für die Sharing-Anbieter bedeutet die neue Station und das teilweise neue elektromobile Angebot (stadtmobil) einen Ausbau ihrer Flotte und ihres Netzwerks und damit einen strategischen Vorteil. Das Mobilitätskonzept in Verbindung mit einem neu entwickelten Wohnquartier stößt bei Medien, Kommunen und öffentlichen Institutionen auf großes Interesse. Grundsätzlich ist daher zu empfehlen, der konzeptionellen Entwicklung neuer Mobilitätsangebote (Sharing, Elektromobilität) auch weiterhin große Aufmerksamkeit zu widmen, die Einführung systematisch zu begleiten und mit einer Evaluation zu verknüpfen.

Mit dem zukünftigen Ausbau der E-Mobilität ist anzunehmen, dass die Vorbehalte gegen E-Mobilität vor allem bei Autos abnehmen werden. Dafür bedarf es allerdings weiterer Sensibilisierung. Auf Basis der erfolgreichen Präsenz- und Informationsstrategie von stadtmobil sind auch weitere Veranstaltungen zum Bewerben und zum Testen der Fahrzeuge zu empfehlen. Vor allem bei den Pedelecs könnte man verschiedene Varianten (Lastenrad, Anhänger) ausprobieren lassen und so den Fahrzeugpool eventuell anpassen. Gerade bei der älteren Generation ist die Einführung in die Nutzung wichtig. Möglich ist auch das Angebot eines Hybridelektrofahrzeuges als Übergang, das die Vorteile beider Motoren mit sich bringt.

Darüber hinaus ist zu überlegen, wie sich die Rahmenbedingungen für die Nutzung der Sharing-Elektrofahrzeuge noch verbessern lassen. Anhand der Ergebnisse der Bewohnerbefragung ergeben sich einige Entwicklungspotentiale. Lässt sich der Standort von Autos und Fahrrädern mit weiteren Funktionen anreichern, z.B. Hot Spot mit aktueller Auskunft zu Verkehrsverbindungen, als Mobilitätsstation, als genereller Info-Punkt für die Nachbarschaft? Wie lassen sich beide Angebote noch flexibler gestalten, z.B. durch nicht stationsgebundenes Abstellen von den RegioRadStuttgart-Fahrrädern? Kann der Kundenservice und die Hilfe bei Problemen, bzw. die Information zur Nutzung noch verbessert werden?

Aus fachlicher Sicht wäre für die Evaluation die Wiederholung der Befragung nach einer gewissen Zeit (Längsschnittuntersuchung) zu empfehlen, die gerade auch Veränderungen im Zeitablauf in den Blick nimmt: Es geht um einen neuen Angebotstyp, um ein Neubauvorhaben im Erstbezug, und insgesamt handelt es sich bei Mobilität um einen Bereich, der sich besonders dynamisch entwickelt. Die Erfahrungen mit neuen Mobilitätsangeboten zeigen, dass ihre Nutzung sich erst nach einer gewissen Zeit realistisch beurteilen lässt. Anzuraten wäre deswegen die Wiederholung der Untersuchung in regelmäßigen Abständen. Bei weiteren Erhebungen ist es zu empfehlen, auch Daten der Stadtverwaltung Stuttgart zur Entwicklung des Mobilitätsverhaltens und der Rahmenbedingungen im Quartier mit zu analysieren. Mögliche Ziele neuer Erhebungen sind die Erhöhung der Repräsentativität und die Ausweitung der Zielgruppe auf das umliegende Quartier.

Das erfolgreiche Vorreiter-Projekt der Siedlungswerk GmbH Wohnungs- und Städtebau zeigt, dass Mobilitätsangebote und -konzepte eine neue und auch langfristig bedeutsame Aufgabe für die Wohnungswirtschaft darstellen. Nachhaltiges Wohnen und nachhaltige Mobilität sind eng miteinander verbundene Themen und sollten schon in der Planung zusammengedacht und aufeinander abgestimmt werden, um einen Mehrwert für alle Beteiligten sowie für den ganzen Stadtteil zu erzielen.