

DAMLOUP-KASERNE RHEINE

Standortbezogenes Mobilitätskonzept

Auftraggeber: Stadt Rheine

18.09.2020

Spiekermann GmbH Consulting Engineers
Fritz-Vomfelde-Str. 12, 40547 Düsseldorf
www.spiekermann.de

Bearbeitung: Dipl. Oec. Korinna Stephan
M. Sc. Laura Schmitz

INHALTSVERZEICHNIS		SEITE
1.1	Aufgabenstellung	5
1.2	Vorgehensweise Aufgabenlösung	6
2	NUTZERBEDÜRFNISSE UND -ANFORDERUNGEN	7
2.1	Best-Practice-Beispiele	7
2.2	Möglichkeitsrahmen für Nutzungsarten	8
2.3	Nutzeranforderungen	21
2.4	Verschneidung Nutzeranforderungen mit Möglichkeitsrahmen	23
3	ORGANISATIONSSTRUKTUR UND MÖGLICHE RECHTSFORMEN	26
3.1	Betriebsmodelle im Sharing-Bereich	26
3.2	Anforderungen an die Organisationsstruktur	32
3.3	Charakteristika der genossenschaftlichen Rechtsform sowie Gründe der neuen Aktualität	36
3.4	Anforderungen und genossenschaftliche Gestaltungsoptionen	36
3.5	Ablauf und möglicher Zeitplan zur Umsetzung	37
4	WOHNUNGSBAUGENOSSENSCHAFTEN ALS UMSETZUNGSAKTEURE	38
4.1	Besonderheiten von Wohnungsbaugenossenschaften	38
4.2	Rechtliche und steuerliche Rahmenbedingungen	41
4.3	Analyse vorhandener Modelle in genossenschaftlicher Hand	45
4.4	Ableitung von Handlungsempfehlungen	50

1.	<i>Städtebauliche Verträge</i>	50
5	HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN	52
5.1	Aufbau einer MOBILSTATION+	53
5.2	Entwicklung einer MOBILSTATION+	54
5.3	Betrieb einer MOBILSTATION+	59
5.4	Fahrplan zur Entwicklung der Damloup-Kaserne	59
6	ZUSAMMENFASSUNG	62
7	LITERATURVERZEICHNIS	63

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Tempo 30 und KiTa in der Bühnertstr.	8
Abbildung 2: Nahbereich Quartier Damloup-Kaserne	9
Abbildung 3: Modal Split und Verkehrsbeziehungen Rheine	10
Abbildung 4: Haltestelle Bühnertstraße der C7	11
Abbildung 5: ÖPNV-Anbindung des Quartiers Damloup-Kaserne	12
Abbildung 6: Radwegenetz Rheine (Ausschnitt)	13
Abbildung 7: Isochronenauswertung Radverkehr	14
Abbildung 8: Radweg entlang der Mittelstraße	15
Abbildung 9: Isochronenauswertung Fußgängerverkehr	16
Abbildung 10: Isochronenauswertung MIV	18
Abbildung 11: Mögliche Radwegeverbindungen	25
Abbildung 12: Share2Move	31
Abbildung 13: Grundstruktur einer Wohnungsgenossenschaft	40
Abbildung 14: Dachgenossenschaftliche Strukturen	44
Abbildung 15: Bestandteile der Shared-Mobility	46
Abbildung 16: Wohnungsbauprojekt Reinmarplatz München	47
Abbildung 17: Planungsrechtliche Strukturen	49
Abbildung 18: Gesamtkonstrukt Wohnen und Mobilität	52
Abbildung 19: Berechnung der benötigten Stellplätze in zwei Varianten	55
Abbildung 20: Möglicher Fahrplan für das weitere Vorgehen	60

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Ticketpreise Stadtwerke Rheine	12
Tabelle 2: Vergleich der Isochronenauswertung nach Verkehrsmitteln	19
Tabelle 3: Überblick über neue Mobilitätsdienstleistungen	21

EINLEITUNG UND AUFGABENSTELLUNG

1.1 Aufgabenstellung

Die Stadt Rheine entwickelt für die Nachnutzung der ehemaligen Damloup Kaserne ein städtebauliches Konzept. Auf dem ca. 10 Hektar großen Gelände sollen ca. 600 - 700 Wohneinheiten entstehen. Das Gelände liegt innenstadtnah im Westteil der Stadt zwischen einem Kleingartengelände und dem Naturschutzgebiet Waldhügel.

Gemeinschaftliche Räume, großzügige Höfe und bestehende Baumreihen stellen prägende Elemente der neuen Wohnsiedlung dar. Unterschiedliche Wohnformen, „grüne Straßen“, Gründächer und die Vernetzung mit dem Wohnumfeld betonen den nachhaltig orientierten Charakter der geplanten Siedlung. Neben einem neuen Umgang mit Regenwasser und einem Regenwassermanagement sollen insbesondere auch nachhaltige Mobilitätsmaßnahmen umgesetzt werden. So ist geplant, Quartiersgaragen ohne feste Zuordnung von Stellplätzen an der Peripherie des Geländes zu verorten und getreu dem Motto »Wohnen leitet Mobilität« weitere intelligente Mobilitätsmaßnahmen wie Mobilstationen im Wohnquartier umzusetzen. Insgesamt sollen bei der Entwicklung des neuen Quartiers die Themenfelder Klimaschutz und nachhaltige Mobilität stark vernetzt und berücksichtigt werden.

Vor diesem Hintergrund wurde in der vorliegenden Studie untersucht, welche zukunftsfähigen Konzepte umgesetzt werden können, die über die gängigen Merkmale einer Mobilstation hinausgehen. In der Regel werden die einzelnen Angebote der Mobilstationen von unterschiedlichen privaten und teilweise öffentlichen Dienstleistern betrieben. So wird das Bus- und Bahnangebot in der Regel von einem kommunalen oder privaten Verkehrsunternehmen des öffentlichen Verkehrs betrieben (hier: Stadtbus Rheine), Park-and-Ride-Plätze oder privilegierte Parkplätze für Carsharing von der Kommune selbst sowie Carsharing- und Radverleihangebote von privaten Drittanbietern.

Der Leitgedanke der Einrichtung einer MOBILSTATION+ besteht darin, einer Parkgarage weitere smarte Sharing-Elemente hinzuzufügen, so dass diese als Katalysator innerhalb des neuen Quartiers fungiert und den Gedanken der Sharing Economy auch in andere Lebensbereiche hineinträgt. Durch diesen neuen Fokus soll insbesondere die Fragestellung erörtert werden, ob und wie eine genossenschaftlich organisierte Mobilstation+, dank einer intelligenten Verknüpfung von Anspruchsgruppen und Infrastruktursystemen bei Transport, Mobilität, Energie und Kommunikationstechnologie, den Bewohnerinnen und Bewohnern eine hohe Lebensqualität bei reduziertem Ressourcenverbrauch (an)bieten kann:

- Alltagsgegenstände wie Fahrzeuge, Veloanhänger, Werkzeuge und Gartengeräte können geteilt und ausgetauscht werden.
- Soziale Netzwerke vereinfachen gemeinsame Projekte wie nachbarschaftliche Energieberatung, Tauschkreise oder Reparaturwerkstätten.
- Betreuungs- und Versorgungsaufgaben können gemeinschaftlich organisiert werden.

- Fahrgemeinschaften, Hol- und Bringdienste können gegründet werden.

Insbesondere die Entwicklung von systemischen Maßnahmen wie die Infrastruktur für (Elektro)fahrzeuge, E-Bikes und Lastenräder durch Sharingsysteme, in Verbindung mit der Umsetzung oder Entwicklung weiterer smarter Sharingprojekte mit sozialen und organisatorischen Maßnahmen zu integrierten Gesamtkonzepten stellen Herausforderungen an die Organisationsstruktur und Rechtsform dar und werfen zahlreiche weitere Fragestellungen auf, die es zu beantworten gilt.

1.2 Vorgehensweise Aufgabenlösung

Zu Beginn der Untersuchung wird der Möglichkeitsrahmen des geplanten Quartiers der Damloup-Kaserne hinsichtlich des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), des Radverkehrs, des Fußgängerverkehrs sowie des motorisierten Individualverkehrs (MIV) abgesteckt. Im Rahmen einer darauffolgenden Analyse der erwarteten Nutzeranforderungen vor Ort werden mögliche Nutzergruppen vorgestellt, die ein solches Quartier ansprechen würde, sowie deren Anforderungen herausgearbeitet. Anschließend erfolgt eine Verschneidung der Nutzeranforderungen mit dem Möglichkeitsrahmen, um feststellen zu können, wie hoch der Zielerfüllungsgrad einzuschätzen ist. Neben der Auswertung dieser Daten werden darüber hinaus einige Best-Practice-Beispiele für genossenschaftliche Quartiere zusammengetragen, die im weiteren Verlauf der Entwicklung des standortbezogenen Mobilitätsmanagements herangezogen werden.

Im Sharing-Bereich bestehen mehrere verschiedene Betreibermodelle, die zunächst vorgestellt und anschließend anhand ihrer Vor- und Nachteile bewertet werden. Hinsichtlich der Vor- und Nachteile werden die Modelle sowohl aus Nutzerinnen- als auch aus Betreiberinnensicht betrachtet. Anschließend werden die Anforderungen an die Organisationsstrukturen von Sharing-Modellen sowie Wohnarealen zusammengetragen, um diese anschließend mit dem Möglichkeitsrahmen der Stadt Rheine abzugleichen.

Zur Ermittlung der Vor- und Nachteile der genossenschaftlichen Rechtsform und Organisationsstruktur werden die Besonderheiten von Wohnungsbaugenossenschaften herausgestellt. Insbesondere werden hier die rechtlichen und steuerlichen Rahmenbedingungen vorgestellt, denen die Wohnungsbaugenossenschaft unterliegt. Unterstützend und veranschaulichend werden bestehende Wohnungsbaugenossenschaften, eine Dachgenossenschaft sowie ein Nachbarschaftsverein hinsichtlich ihrer Organisationsstruktur sowie der rechtlichen und steuerlichen Einordnung analysiert.

Durch die Verschneidung des in der Stadt Rheine für die Damloup-Kaserne erreichbaren Möglichkeitsrahmens mit den Anforderungen von genossenschaftlichen Strukturen und Betreibermodellen von Sharing-Systemen, werden abschließend Handlungsempfehlungen für die Entwicklung des Quartiers abgeleitet. Die Handlungsempfehlungen behandeln sowohl das Thema des Wohnens als auch die Aspekte der Umsetzung eines Mobilitätsmanagements mit Quartiersgaragen, diversen Mobilitätsangeboten und weiteren (Sharing-)Angeboten im Quartier.

2 NUTZERBEDÜRFNISSE UND -ANFORDERUNGEN

Im nachfolgenden LP 1 wird der Möglichkeitsrahmen des geplanten Quartiers der Damloup-Kaserne hinsichtlich des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), des Radverkehrs, des Fußgängerverkehrs sowie des motorisierten Individualverkehrs (MIV) abgesteckt. Hierbei wird separat auf das jeweilige Verkehrsmittel eingegangen. Darüber hinaus erfolgt eine Analyse der erwarteten Nutzeranforderungen vor Ort. Hierzu werden mögliche Nutzergruppen vorgestellt, die ein solches Quartier ansprechen würde und deren Anforderungen anhand vorhandener Studien und Untersuchungen herausgearbeitet. Anschließend erfolgt eine Verschneidung der Nutzeranforderungen mit dem Möglichkeitsrahmen, um feststellen zu können, wie hoch der Zielerfüllungsgrad einzuschätzen ist.

Hierzu wurden neben der Auswertung verschiedener Daten einige Best-Practice-Beispiele für genossenschaftliche und nachhaltig entwickelte Quartiere zusammengetragen, die im weiteren Verlauf der Entwicklung des standortbezogenen Mobilitätsmanagements herangezogen werden.

2.1 Best-Practice-Beispiele

Hinsichtlich der Etablierung von Mobilitätsmanagement in Wohnquartieren gibt es in Deutschland bereits eine Reihe von Leuchtturmprojekten, die in Rahmen dieser Untersuchung als Best-Practice-Beispiele herangezogen werden. Einerseits handelt es sich hierbei um ein Best-Practice-Beispiel in der Organisationsstruktur vor Ort; andererseits um Beispiele für Wohnen mit reduziertem Stellplatzschlüssel und/oder einer Einbindung neuer Mobilitätsangebote. Die betrachteten Best-Practice-Beispiele sind (siehe hierzu detaillierter Kapitel 4.3):

- Isarwatt eG
Sowohl die Organisation der Mobilstationen als auch der Zusammenschluss von mehreren Baugenossenschaften und Wohnungsgenossenschaften erfolgt in München und Teilen Oberbayerns durch die Isarwatt eG.
- Wohnungsgenossenschaft: WOGENO München
Als eingetragene Wohnungsbaugenossenschaft macht sich die WOGENO München für ein selbstverwaltetes, soziales und ökologisches Wohnen stark. Insbesondere ganzheitlich betrachtete Mobilitätskonzepte machen da Wohnen in Objekten der WOGENO besonders.
- Quartier Stellwerk 60
Ein weiteres Best-Practice-Beispiel ist im Kölner Stadtteil Nippes zu finden. Das Quartier ist im Wesentlichen autofrei ausgestaltet. Eine große Mobilstation verbindet das Quartierparken in einer Quartiersgarage mit nachhaltigen Mobilitätsangeboten bis hin zu einer Paketstation und einen Lastenradverleih. Die Bewohner des Quartiers mieten oder kaufen einen Stellplatz bzw. bestätigen alternativ mit Unterzeichnung ihres Miet- bzw. Kaufvertrages, kein eigenes Auto zu besitzen.

- Lincoln-Siedlung Darmstadt

Bei der Lincoln-Siedlung handelt es sich um ein autoarmes Quartier, das südlich des Zentrums der Wissenschaftsstadt Darmstadt auf einer Konversionsfläche entstanden ist. Durch die Anwendung eines besonders reduzierten Stellplatzschlüssels, den Bau von Quartiersgaragen und die Etablierung eines Mobilitätsmanagement im Quartier konnte hier ein Quartier mit besonders hoher Aufenthaltsfläche geplant werden.

2.2 Möglichkeitsrahmen für Nutzungsarten

Das Gelände der ehemaligen Damloup-Kaserne liegt südlich des Stadtzentrums westlich der SPNV-Trasse im Stadtteil Dorenkamp. Das rund 10 ha große Gelände wird von der Mittelstraße, der Catenhorner Straße, der Bühnertstraße und der Darbrookstraße eingeschlossen. Auf der Catenhorner Straße sowie auf der Mittelstraße gelten Tempo 50, während auf der Bühnert- und Darbrookstraße jeweils Tempo 30 gilt.



Abbildung 1: Tempo 30 und KiTa in der Bühnertstr. (Quelle: Eigenes Foto)

In der direkten Umgebung liegt das Grundversorgungszentrum Dorenkamp-Mitte mit Einkaufsmöglichkeiten für den täglichen Bedarf. Im direkten Umfeld des Grundversorgungszentrums befinden sich darüber hinaus zwei Kindertagesstätten (KiTa), eine Kirche sowie

eine Bibliothek. Angrenzend an das Quartier Damloup-Kaserne befindet sich im Westen ein Schulstandort mit einer Gesamtschule, einem Gymnasium sowie einer Förderschule.

Eine weitere KiTa sowie eine Grundschule sind südöstlich des Quartiers fußläufig zu erreichen. Im Norden grenzt das Gelände des Kleingartenvereins Dorenkamp e.V. direkt an das Quartier. Südlich befindet sich das Naturschutzgebiet Waldhügel, ein zentral gelegenes Naherholungsgebiet (siehe Abbildung 2).

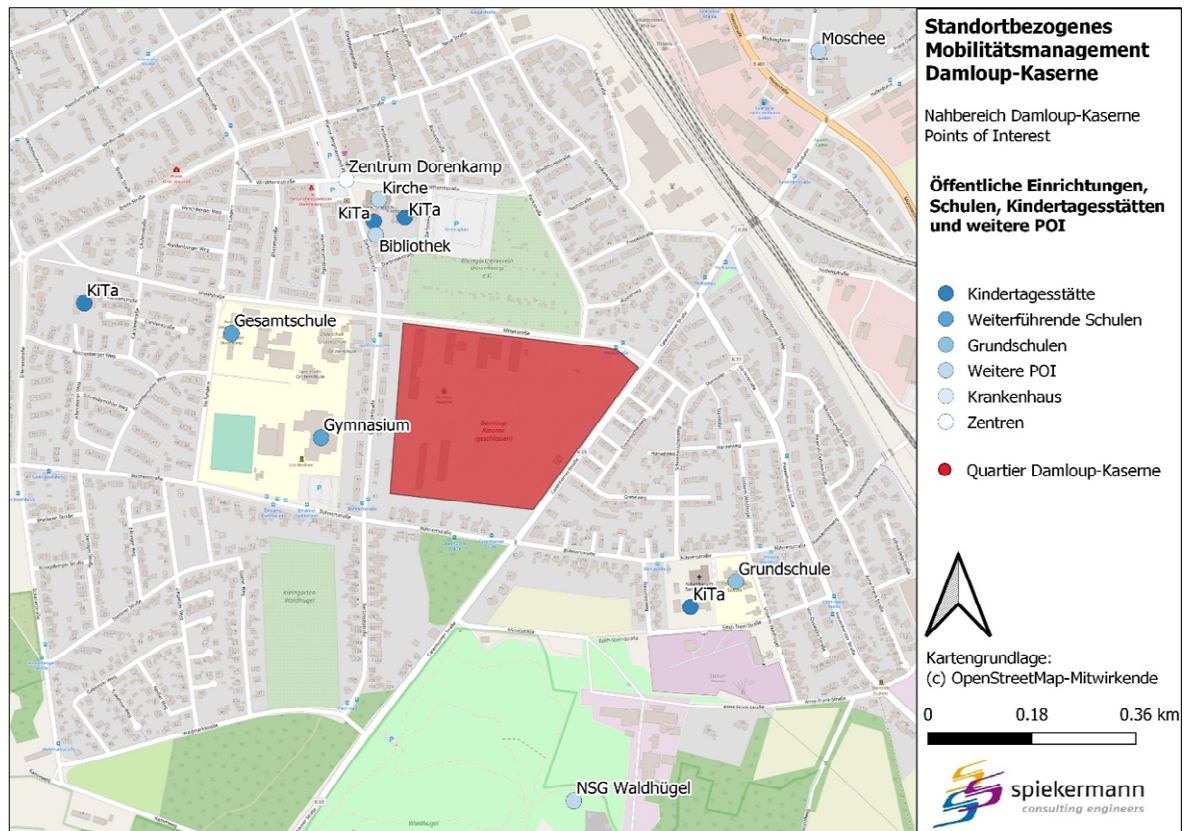


Abbildung 2: Nahbereich Quartier Damloup-Kaserne

Nachfolgend ist der Modal Split für Rheine sowie die Verkehrsbeziehungen ausgehend von Rheine anteilig dargestellt (siehe Abbildung 3).

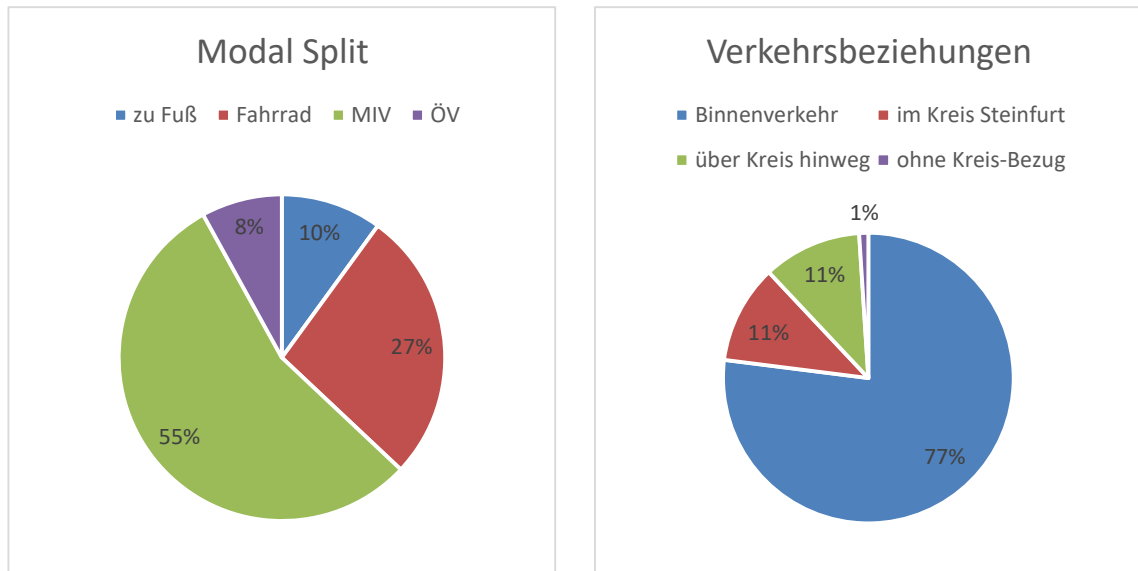


Abbildung 3: Modal Split und Verkehrsbeziehungen Rheine

Die Verkehrsmittelnutzung in Rheine weist einen für den Kreis Steinfurt hohen Radverkehrsanteil auf (27 %). Rund 55 % der Rheiner bewegen sich mit dem Pkw oder Krad fort, während 8 % den ÖPNV nutzen. Ein Anteil von 10 % legt die täglichen Wege zu Fuß zurück. Rund 77 % der Verkehre sind Binnenverkehre, was bedeutet, dass sich sowohl der Start als auch das Ziel der Wege innerhalb der Stadtgrenzen Rheines befinden. Jeweils 11 % der Wege verlaufen zwischen Rheine und anderen Kommunen des Kreis Steinfurt und darüber hinaus.

- ÖPNV-Anbindung

In Rheine verkehren über das gesamte Stadtgebiet 12 Buslinien, die als 6 Buslinienpaare geführt werden. Der Haltepunkte Rheine Bahnhof fungiert hier als Hauptumsteigepunkt, an dem alle Linien zusammenlaufen. Durch die Kopplung von je zwei Linien wird am Bahnhof Rheine von jeder Linie eine umsteigefreie Verbindung auf eine weitere Linie hergestellt. In direkter Umgebung des Quartiers verkehren die Linie C7 und C8 (siehe Abbildung 5), durch die Verbindungen nach Catenhorn, Hauenhorst und Mesum sowie den Bahnhof Rheine hergestellt werden. Die Linie C7 verkehrt über die gesamte werktägliche Betriebszeit (06:10 – 19:12 Uhr) im 30 Minuten-Takt mit Schulverstärkerfahrten zwischen 06:25 – 08:25 Uhr sowie 14:55 – 15:55 Uhr.



Abbildung 4: Haltestelle Bühnertstraße der C7 (Quelle: Eigenes Foto)

Die Linie C8 bedient das Quartier Damloup-Kaserne im 30-Minuten-Takt bei einer werktäglichen Betriebszeit von 06:13 – 19:27 Uhr. Somit bestehen werktäglich 4 Verbindungen pro Stunde zum Bustreff, dem zentralen Umsteigepunkt in Rheine sowie 2 Verbindungen pro Stunde in die südlich gelegenen Stadtteile Catenhorn, Hauenhorst und Mesum. Im direkten Umfeld des Quartiers bestehen vier Zugangsmöglichkeiten zum ÖPNV. An den drei Stationen Mittelstraße, Darbrookstraße und Bühnertstraße hält die Linie C7. Die Linie C8 bedient die Station Catenhorner Straße.

Die Fahrtzeit zum Bustreff, der sich direkt am Bahnhof Rheine befindet, beträgt je nach Einstiegshaltestelle 8 – 10 Minuten. Die Zuwegung vom Quartier zu den Bushaltestellen liegt für jede Anbindung bei unter 400 m Luftlinie. Die Zugangszeit ist von der Position im Quartier sowie von der dort realisierten Straßeninfrastruktur abhängig.

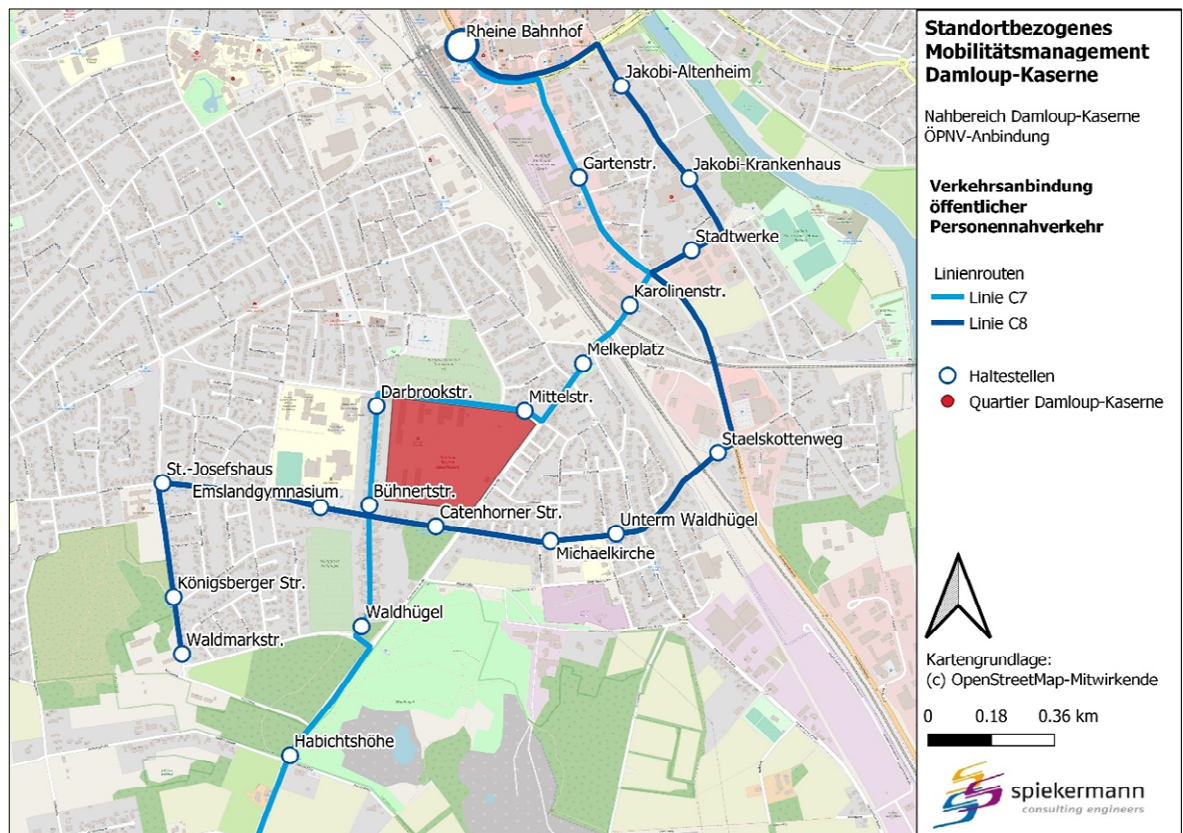


Abbildung 5: ÖPNV-Anbindung des Quartiers Dammlou-Kaserne

Betrieben wird das ÖPNV-Angebot von den Stadtwerken Rheine im Verkehrsverbund Regionalverkehr Münsterland GmbH (RVM). Nach dem RVM richten sich auch die Fahrpreise, die im Nachfolgenden auszugsweise dargestellt sind (Stand Mai 2020):

Fahrkarten	Preisstufe	
	0M	1M
Einzelkarte Erwachsene	2,00 €	3,30 €
Einzelkarte Kind (6 – 14 Jahre)	1,20 €	1,80 €
4-er-Karte Erwachsene	7,20 €	11,80 €
4-er-Karte Kind (6 – 14 Jahre)	4,80 €	7,20 €
Tagesticket 1 Person	5,30 €	8,50 €
Fahrrad TagesTicket	1,70 €	1,70 €
Monatskarte "Die Blaue"	42,00 €	42,00 €
Schülermonatsticket	--	42,00 €

Tabelle 1: Ticketpreise Stadtwerke Rheine¹

¹ <https://www.stadtwerke-rheine.de/de/Stadtbuss-und-Parken/Tickets-Preise/Fahrpreise/>, abgerufen am 20.05.2020

Demnach ist die Innenstadt Rheine ausgehend vom Quartier ohne ein Monatsticket zu einem Preis von 2,00€ (Erwachsene) bzw. 1,20€ (Kinder) zu erreichen. Die südlich gelegenen Stadtteile Catenhorn, Hauenhorst und Mesum sowie andere außerhalb gelegene Stadtteile (Elte und Rodde) sind zu einem Preis von 3,30€ (Erwachsene) bzw. 1,80€ (Kinder) zu erreichen. Sowohl die Monatskarte „Die Blaue“ als auch das Schülermonatsticket steht für 42,00€ monatlich zur Verfügung.

- Radverkehr

Mit 27 % Radverkehrsanteil am Modal Split hebt sich die Stadt Rheine von anderen Kommunen im bundesweiten Vergleich positiv ab. Dies hat die Erfordernis einer sehr guten Radwegeinfrastruktur in Rheine zur Folge. Insbesondere für die Erreichbarkeit des Stadtzentrums, des Bahnhofs sowie weiterer Orte von besonderer Bedeutung, wie bspw. Stadtteilzentren und weiterer täglicher Ziele wie Arbeitsplatzschwerpunkte oder Schulstandorte, ist dies besonders relevant.

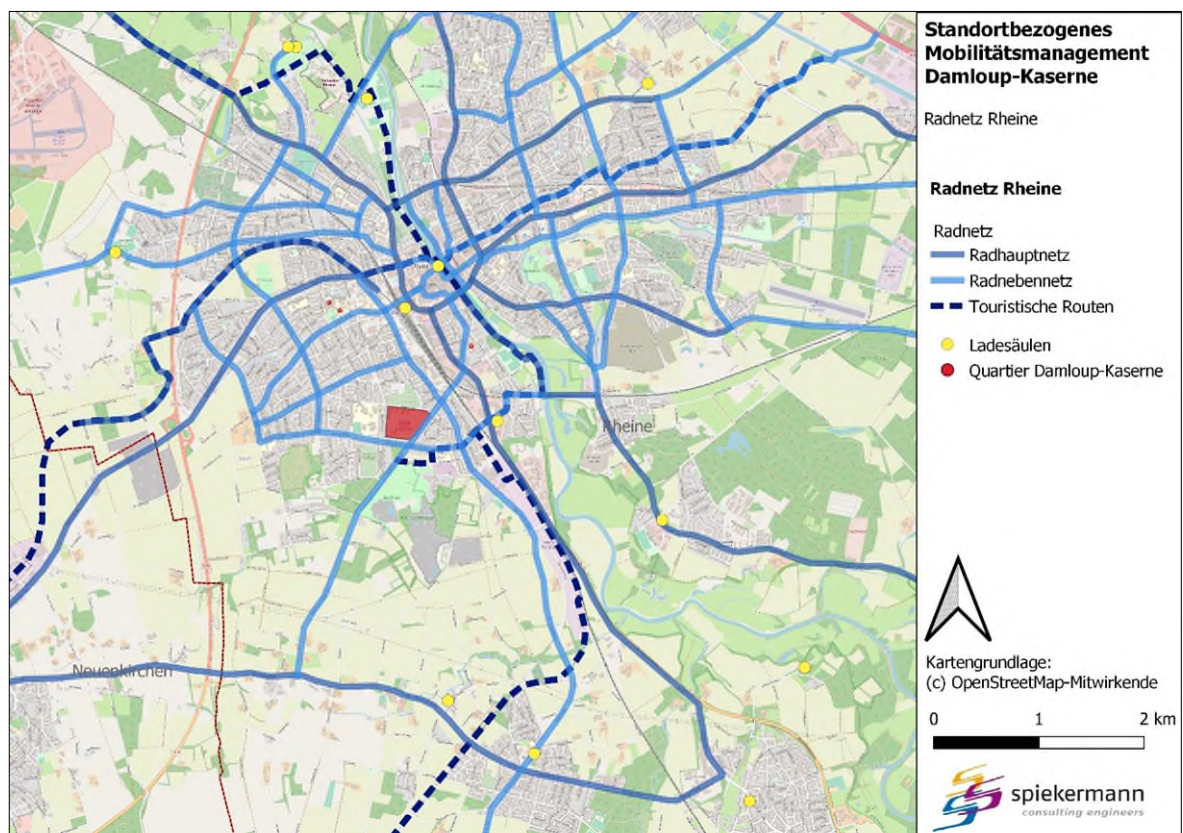


Abbildung 6: Radwegenetz Rheine (Ausschnitt)

Im Rahmen des Klimaschutzteilkonzeptes Radverkehr wurde das oben dargestellte Radverkehrsnetz mit den Netzkategorien Hauptnetz und Nebennetz entwickelt (siehe Abbildung 6). Das Quartier Damloup-Kaserne liegt somit direkt am Radnebennetz mit direkter Verbindung zum Stadtzentrum sowie zum Bahnhof Rheine. Das Radhauptnetz ist in östlicher Richtung rund 750 m Luftlinie, in westlicher Richtung in etwa 1.700 m Luftlinie zu

erreichen. Die Stadt Rheine weist darüber hinaus eine hohe Dichte an Ladesäulen für E-Bikes und Pedelecs auf. Insbesondere entlang der touristischen Routen befinden sich (größtenteils an Gasthöfen) Ladesäulen für Elektroräder. Die Verteilung der Ladesäulen im Stadtgebiet ist ebenfalls Abbildung 6 zu entnehmen.²

Die nachfolgende Isochronendarstellung zeigt die Reichweite des Radverkehrs ausgehend vom Quartier Damloup-Kaserne in Minuten. Es ist zu erkennen, dass der Bahnhof sowie das Stadtzentrum innerhalb von 5 Minuten mit dem Rad zu erreichen ist. Die Stadtteile Schotthock, Wietesch, Dutum, Eschendorf sowie Teile des südlich gelegenen Stadtteils Hauenhorst sind in 10 Minuten zu erreichen. Ein Großteil der Rheiner Stadtteile sind mit dem Rad ausgehend vom Quartier Damloup-Kaserne innerhalb von 20 Minuten zu erreichen.

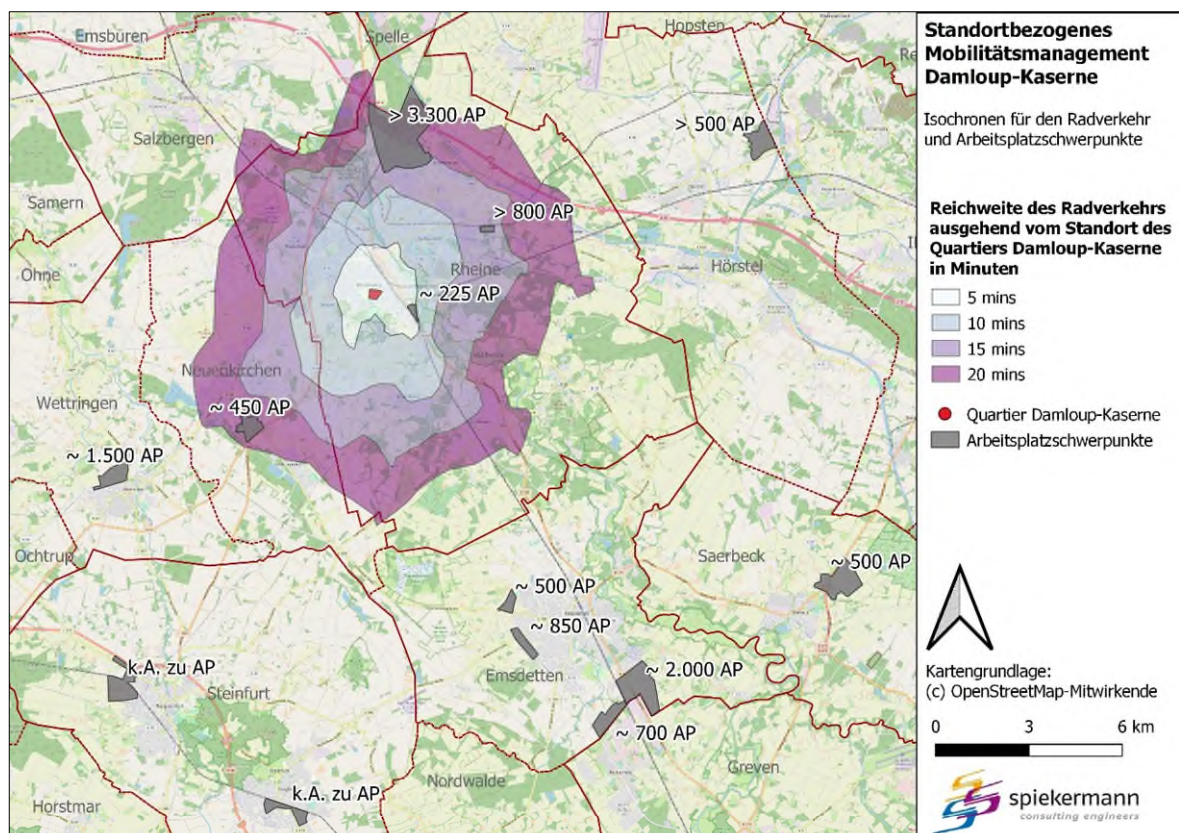


Abbildung 7: Isochronenauswertung Radverkehr

Der größte Arbeitsplatzschwerpunkt der Region (Gewerbegebiet Nord Rheine) ist mit dem Rad in 15 – 20 Minuten zu erreichen (siehe Abbildung 7). Auch die Arbeitsplatzschwerpunkte Gewerbegebiet Kanalhafen Süd sowie das Gewerbegebiet Süd im benachbarten Neuenkirchen sind vom Quartier Damloup-Kaserne innerhalb von 15 – 20 Minuten mit dem

² Vgl. büro stadVerkehr: Klimaschutzteilkonzept Radverkehr, 2020

Rad zu erreichen. Die Technischen Betriebe Rheine mit etwa 225 Arbeitsplätzen (AP) liegen im Erreichbarkeitsradius von 5 Minuten.

Entlang der Bühnertstraße und der Mittelstraße sind straßenbegleitende Radwege angelegt, die augenscheinlich zu schmal ausgestaltet (und daher auch nicht nutzungspflichtig) sind. In der Darbrookstraße und der Catenhorner Straße gibt es derzeit keine Radverkehrsanlagen. Der Radweg entlang der Catenhorner Straße endet bereits weit vor dem ehemaligen Kasernengelände.³ Öffentlich nutzbare Abstellanlagen in direkter Nähe zum Gelände gibt es derzeit nur an der Bushaltestelle Bühnertstraße. Die aktuellen Radverkehrsanlagen, sofern vorhanden, würden den Radverkehr des neu entstehenden Viertels nicht aufnehmen können. Hier sollten Ausbaumöglichkeiten im Gutachten zur verkehrlichen Erschließung eruiert werden.



Abbildung 8: Radweg entlang der Mittelstraße (Quelle: Eigenes Foto)

Neben eine guten Radwegeinfrastruktur und der Möglichkeit Elektroräder laden zu können, kommt der Vorhaltung von sicheren und sauberen Radabstellmöglichkeiten am Zielort eine besondere Bedeutung zu. Insbesondere an den hier betrachteten Orten von besonderem

³ https://www.kreis-steinfurt.de/kv_steinfurt/Ressourcen/Stra%C3%9Fenbauamt/Stra%C3%9Fenprojekte/Radwege/K%202069:%20Rheine,%20Radweg%20Catenhorn.pdf, abgerufen am 20.05.2020

Interesse (Rheine Bahnhof, Stadtmitte, Zentrum Dorenkamp und dem Arbeitsplatzschwerpunkt am Gewerbegebiet Nord) ist eine besonders hohe Nachfrage an Radabstellplätzen zu erwarten.

- Fußverkehr

Für die Stärkung der Nahmobilität ist das Fußwegenetz im direkten Umfeld des Quartiers Damloup-Kaserne von besonderer Relevanz. Die fußläufige Erreichbarkeit von Grundversorgungszentren und Zielen zur Deckung des täglichen Bedarfs ist hierbei ebenfalls ein wichtiger Faktor. In der Nähe des Quartiers befindet sich entsprechend Abbildung 9 das Grundversorgungszentrum Dorenkamp, an dem insbesondere Einzelhandelsbetriebe für den kurzfristigen Bedarf und ergänzend Dienstleistungsangebote vorhanden sind. Darüber hinaus finden sich dort auch eine Kirche, zwei KiTas, eine Bibliothek und eine Grundschule. Das Zentrum Dorenkamp ist innerhalb von 10 Minuten fußläufig erreichbar. Westlich des Quartiers befindet sich das Schulzentrum Dorenkamp mit einem Gymnasium, einer Abendrealschule sowie einer Förderschule nebst großzügigem Sportplatz.

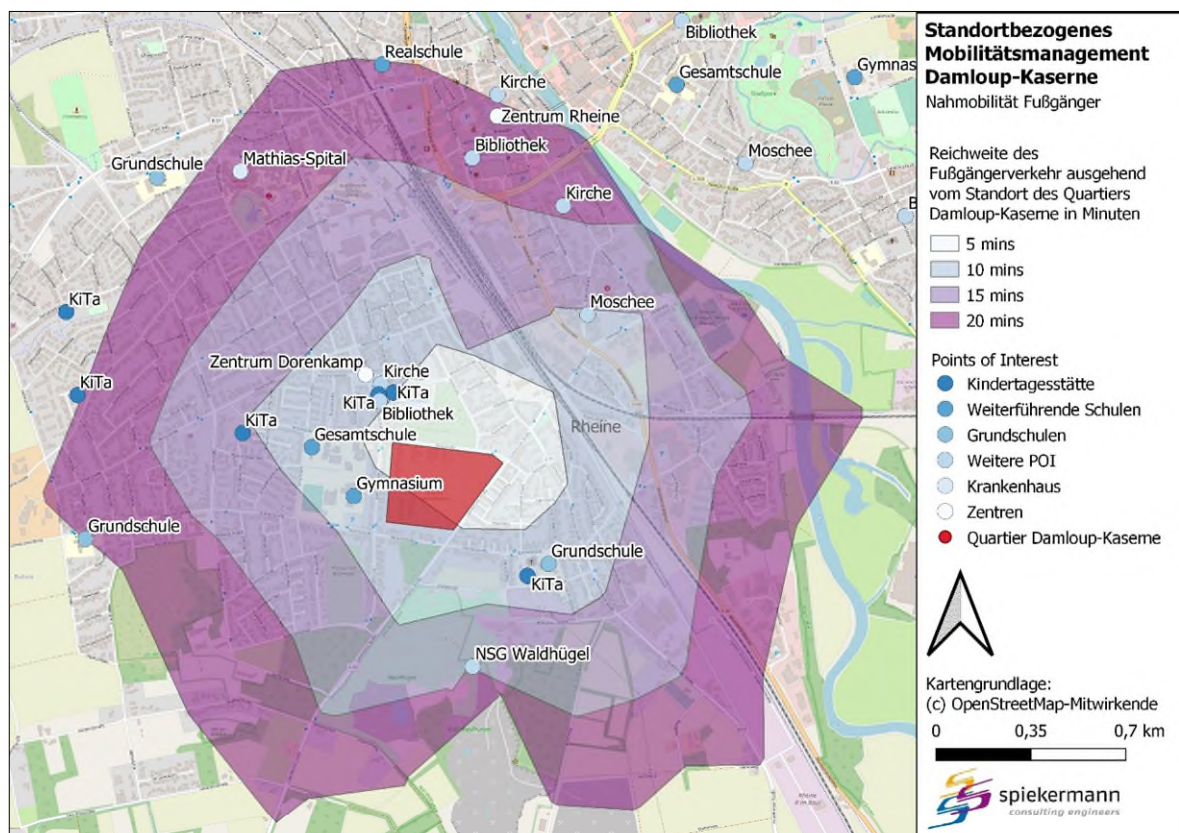


Abbildung 9: Isochronenauswertung Fußgängerverkehr

Über den Nahbereich hinaus sind ausgehend vom Quartier das Mathias-Spital, der Bahnhof Rheine sowie die Stadtmitte Rheine innerhalb von 15 – 20 Gehminuten zu erreichen. In diesem Einzugsbereich befinden sich drüber hinaus weitere Grundschulen, das Naturschutzgebiet Waldhügel sowie eine Moschee.

Wir empfehlen eine genauere Prüfung der Fußwegeverbindungen im direkten Umfeld. Hierbei sollte die Frage geklärt werden, wie Umwege vermieden werden können, um den täglichen Bedarf zu Fuß zu decken und wie ein möglichst engmaschiges Netz geschaffen werden kann. Hierbei sollte z.B. geprüft werden, ob ein kombinierter Fuß- bzw. auch Radweg durch die Kleingartenanlage umsetzbar ist. Hierzu gibt es bereits Überlegungen (s.u., 2.4)

- **Motorisierter Individualverkehr (MIV)**

Das Quartier Damloup-Kaserne liegt zwischen den Bundesstraßen 70 und 481, die innerhalb von etwa 3 (B481) bzw. 5 (B70) Minuten mit dem MIV erreicht werden. Über die B481 besteht in Richtung Süden eine direkte Verbindung über Mesum nach Emsdetten. In Richtung Norden besteht ein Anschluss der B841 an die B70 (Rheine Bentlage). Über die B70 wird an der Anschlussstelle Rheine-Nord eine Anbindung an die Bundesautobahn 30 (BAB 30) hergestellt. In Richtung Süden führt die B70 durch Neuenkirchen, über Wettringen nach Metelen.

Rund 55 % der Bevölkerung Rheines legen ihre täglichen Wege mit dem MIV zurück. Hier von rund 47 % als Selbstfahrer und 8 % als Mitfahrer. Die Ziele, die potenzielle Bewohner des Quartiers Damloup-Kaserne in 5, 10, 15 und 20 Minuten mit dem MIV erreichen können, sind in der nachfolgenden Abbildung 10 dargestellt. Der größte Arbeitsplatzschwerpunkt (Gewerbegebiet Nord Rheine) ist innerhalb von 15 Minuten zu erreichen. Weitere Arbeitsplatzschwerpunkte sind innerhalb von 10 (Neuenkirchen) und 20 (Wettringen, Steinfurt, Emsdetten) Minuten erreichbar.

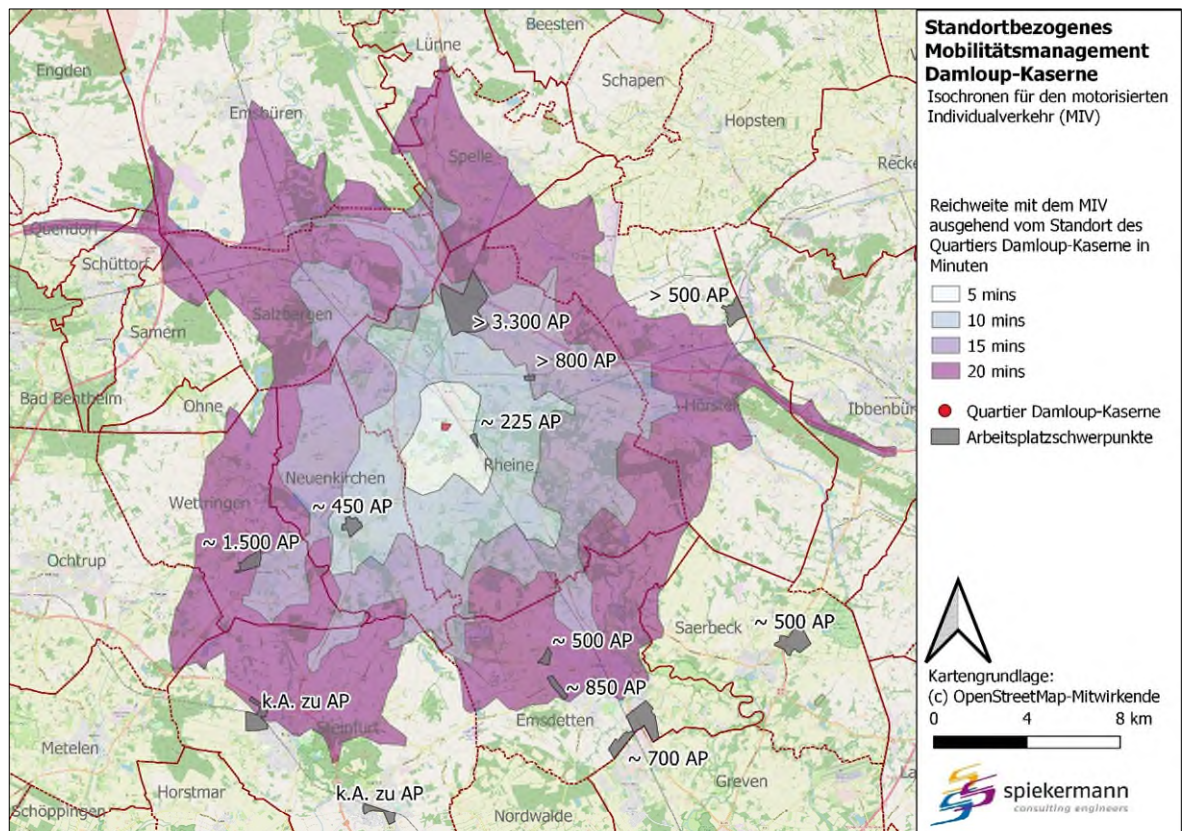


Abbildung 10: Isochronenauswertung MIV

Das Stadtzentrum sowie der Bahnhof Rheine sind innerhalb von 5 Minuten mit dem MIV zu erreichen. Zusätzlich ist hierbei jedoch eine zusätzliche Parkzeit zu berücksichtigen, die benötigt wird, um das Kfz oder Krad am Ziel abzustellen. Das gesamte Stadtgebiet Rheines ist innerhalb von 15 – 20 Minuten mit dem MIV zu erreichen. Zusätzlich werden auch die Nachbarkommunen Salzbergen, Neuenkirchen, Wettringen, Steinfurt, Emsdetten, Hörstel und Spelle in großen Teilen innerhalb von 20 Minuten erreicht.

Im Stadtzentrum befinden sich 3 Kfz-Ladesäulen zur freien Verfügung. Diese Ladesäulen werden durch den Anbieter „ladenetz.de“ und „ladenetz.de Business“ organisiert. Durch einen Online-Login haben Nutzer die Möglichkeit festzustellen, ob die Ladesäulen frei, reserviert, belegt oder außer Betrieb sind. Auch die Nachbarkommunen sind Teil des Ladenetzes und halten Ladesäulen vor, die mit einer kommunenübergreifenden Mitgliedschaft nutzbar sind. In Rheine befinden sich die Ladesäulen an den folgenden Positionen:

- Berufskolleg Rheine (2 Ladesäulen)
- Parkplatz Köpi (2 Ladesäulen)
- Parkhaus Emsgalerie (2 Ladesäulen)

- Isochronen-Vergleich

Anhand der dargestellten Isochronenauswertungen ist ein Vergleich der erreichbaren Reisezeiten der verschiedenen Verkehrsmittel möglich. Der Vergleich der erreichbaren Arbeitsplatzstandorte sowie weiteren POIs ist der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen (Tabelle 2):

POI	Erreichbarkeit an Quartier Damloup-Kaserne in Minuten [Intervall: 5, 10, 15, 20]			
	Fußverkehr	Radverkehr	ÖPNV	MIV
Rheine Bahnhof	15	5	10	5
Stadtzentrum Rheine	20	5	10	5
Zentrum Dorenkamp	5	5	--	5
Gewerbegebiet Nord	60	15	30	15

Tabelle 2: Vergleich der Isochronenauswertung nach Verkehrsmitteln

Es ist zu bemerken, dass sich der Zeitaufwand zur Erreichung der vier untersuchten POIs mit dem Rad oder dem MIV nicht unterscheidet. Minimale Unterschiede sind nur innerhalb der betrachteten Zeitspannen von 5 Minuten möglich. Insbesondere das vergleichsweise weit entfernte Gewerbegebiet Nord ist sowohl mit dem Rad als auch mit dem MIV in 15 Minuten erreichbar. Das nahe gelegene Grundversorgungszentrum Dorenkamp ist in jedem Fall innerhalb von 5 Minuten zu erreichen. Es ist jedoch anzumerken, dass für den MIV für jede Fahrt eine zusätzliche Parkzeit berücksichtigt werden muss. Diese kann je nach Ziel und dem dort vorhandenen Parkdruck eine Erhöhung von rund 20 Minuten zur Folge haben. Auch die Betrachtung der Fahrtzeit mit dem ÖPNV erfordert eine nachträgliche Korrektur. So ist hierbei zusätzlich zur reinen Fahrzeit für jede Fahrt eine Zugangs- und Abgangszeit zu berücksichtigen. Hierbei handelt es sich um den Zeitaufwand, der nötig ist, um den Weg von und zur Haltestelle zurück zu legen. Ebenso ist der Takt zu berücksichtigen, da bei einem verpassten Bus noch die Wartezeit hinzuzurechnen ist.

Im absoluten Zeitvergleich unter Berücksichtigung etwaiger Zeitzuschläge (Parken, Zugangszeit), stellt der Radverkehr die zeitgünstigste Alternative zur Fortbewegung der Quartiersbewohner innerhalb Rheines dar. Dies ist eine gute Voraussetzung für den Aufbau eines Quartiers mit einem verringertem Stellplatzschlüssel und dem Angebot einer Mobilitätszentrale mit alternativen Mobilitäts- und Sharing-Angeboten.

- **Sharing-Angebote**

Rheine	Carsharing	Stadtteilauto in der Klimaschutzsiedlung Gisèle-Freund-Straße, 1 Elektroauto, Stadtwerke Rheine prüfen eine Erweiterung des Fuhrparks (09/2019), Zugriff über Webseite „stadtteilauto.de“ Ladenetz ist Kooperationspartner
	eScooter Sharing	Nicht vorhanden
	BikeSharing	Free-Floating nicht vorhanden, in der Radstation können Räder verschiedener Klassen ausgeliehen werden (Fahrräder, Pedelecs, Lastenräder, Rollfiets).
	Fahrgemeinschaften	Kein eigenes Projekt, nur Auflistung in „fahrgemeinschaft.de“, „blabla-car.de“, „mitfahren.de“, „pendlerportal.de“
	Nachbarschaftshilfe	„Von Mensch zu Mensch“: (engagement@rheine.de), angebunden an die Pfarrei St. Antonius von Padua (östlich des Stadtzentrums), Einkaufshilfe, Handwerk, Kinderbetreuung „Ehrenamt ist Ehrensache“: Kleinstreparaturen durch das Team Anit-Rost Initiative (insbesondere für ältere Mitbürger)
Lingen	eScooter Sharing	meli-Sharing (steht für m eppen und l ingen) in Kooperation mit share2move, Elektroroller als Pilotprojekt, 32 Scooter in Meppen und Lingen
	Carsharing	Emsland Carsharing, Statteilauto, zwei Standorte in Lingen
	BikeSharing	Nicht vorhanden
	Fahrgemeinschaften	Kein eigenes Projekt, nur Auflistung in „fahrgemeinschaft.de“, „blabla-car.de“, „mitfahren.de“, „pendlerportal.de“
	Nachbarschaftshilfe	DRK: Einkaufshilfe für kranke und behinderte Menschen
Osnabrück	Carsharing	Stadtteilauto: ca. 100 Fahrzeuge zur Verfügung (stationär und free-floating)
	eScooter Sharing	Oki-Sharing, Start und Ziel müssen im Businesspark Netter Heide liegen,
	Bike-Sharing	Osnabike, Radstation, Pedelec-Verleihsystem Stadtwerke Osnabrück, 3 E-Lastenräder im Verleih über stadtwerte Osnabrück
	Fahrgemeinschaften	„osnabrueck.pendlerportal.de“
	Nachbarschaftshilfe	„Wohnen für Hilfe Osnabrück“

Münster	Carsharing	Stadtteilauto Münster (225 Fahrzeuge 2019) Wuddi Car-Sharing
	eScooter Sharing	Tretrollersharing (Anbieter: TIER),
	Bike-Sharing	LeihLeeze (Fasst alle Anbieter von Mietfahrrädern zusammen, zb private, Radstation, Fahrradläden, etc), Lasse – dein Lastenrad für Münster
	Fahrgemeinschaften	Kein eigenes Projekt, nur Auflistung in „fahrgemeinschaft.de“, „blablacar.de“, „mitfahren.de“, „pendlerportal.de“
	Nachbarschaftshilfe	Anti Rost Münster e.V. (Ruheständler helfen Senioren), Hilfsbereit (Besuchsdienst im Südviertel), LoWi e.V. (Tauschring für Münster), Stadtteihilfe (Von Mensch zu Mensch)

Tabelle 3: Überblick über neue Mobilitätsdienstleistungen in Rheine und Umgebung (Quelle: Eigene Recherche ohne Gewähr auf Vollständigkeit)

2.3 Nutzeranforderungen

Der Traum vom eigenen freistehenden Haus ist gerade unter jungen Familien in Rheine weit verbreitet. Jedoch gibt es auch hier eine Gruppe von Personen, die sich für alternative Wohnformen interessiert, insbesondere für das Leben in Gemeinschaft und für ein Leben ohne die Gefahren, Schadstoffe und Lärm, die Kraftfahrzeuge verursachen.

Auch für eine zunehmende Gruppe älterer Menschen wird das eigene Haus im Alter zur großen Belastung, vor allem wenn die Kinder nicht vor Ort wohnen und der Partner oder die Partnerin bereits verstorben ist. Zum einen ist die viele Arbeit an Haus und Garten nur noch schwer zu stemmen, zum anderen wird die Abhängigkeit vom Auto im hohen Alter bei zunehmendem Autoverkehr und Hektik zur Last.

Es gibt daher zunehmend Menschen, die sich für ein innerstädtisches Wohnen unter Berücksichtigung der Förderung einer nachhaltigen Mobilität und des Auslebens einer Sharing-Kultur interessieren:

- junge Erwachsene, die nicht mehr bei ihren Eltern wohnen möchten und noch keine eigene Familie haben
- junge Familien, die ihre Kinder zwar in der Stadt, jedoch in autoarmer oder autofreier Umgebung aufwachsen lassen möchten
- Menschen 50+, deren Kinder aus dem Haus sind und die sich verkleinern möchten, um sich schon im „jüngeren“ Alter an eine neue Wohnsituation zu gewöhnen und soziale Kontakte aufbauen

- Menschen 70+, deren Partner pflegebedürftig oder verstorben sind und die auf der Suche sind nach barrierefreiem Wohnen mit Betreuungs-/pflegemöglichkeiten
- Freiberufler
- Unternehmen, die sich der Nachhaltigkeit verschrieben haben, z.B. Bioläden
- Menschen, die sich kein eigenes Auto leisten wollen oder können
- Menschen ohne Führerschein

Eine weitere spannende Nutzergruppe sind Freiberufler oder kleine Gewerbebetriebe, die sich der Nachhaltigkeit verschrieben haben und dies durch entsprechende Büro- bzw. Geschäftsräume unterstreichen möchten. Zudem finden diese innerhalb eines solchen Quartiers die perfekte Zielgruppe für ihre Dienstleistungen oder Waren (z.B. Fahrradladen, Bio-Lebensmittel, Reparaturservices, Heilpraktiker u.ä.).

Nutzeranforderungen an die Mobilität

Ein Leben ohne eigenes Auto (oder zumindest ohne Zweitwagen) erfordert zunächst eine verlässliche Grundversorgung mit autofreier Mobilität. Jedoch spielen eine Reihe von Faktoren eine Rolle bei der Verkehrsmittelwahl, wie z.B.:

- Allgemeine (Mobilitäts-)Kultur in der Gesellschaft
- Verhalten der direkten Umgebung
- Verhalten der „peer group“ – Freunde, Verwandte
- Familiäre Verpflichtungen (Organisation von Einkauf, Kinderbetreuung, Pflege Angehöriger u.ä.)
- Persönliche Einstellungen (z.B. Umweltbewusstsein, Vorliegen für aktives oder passives Fahren)
- Zurückzulegende Pendelwege
- Vorhandene Mobilitätsangebote
- Vorhandene Verkehrsinfrastruktur
- Angebote der Nahversorgung

Hierbei wird deutlich, dass eine Angebotsverbesserung allein keine hinreichende Bedingung darstellt, um eine Änderung des Mobilitätsverhaltens zu erwirken. Studien haben gezeigt, dass Mobilitätsroutinen in der Regel an den Schnittstellen von Lebensphasen hinterfragt werden, z.B. beim Auszug aus dem Elternhaus, bei der Geburt des ersten Kindes, bei einem Arbeitgeberwechsel oder eben bei einem Umzug.

Die Forschung geht davon aus, dass beim Übergang in eine neue Lebensphase innerhalb von 4-6 Wochen alle Entscheidungen getroffen werden. Es ist daher entscheidend, genau in dieser Phase Bedingungen vorzufinden,

- die das eigene Auto einerseits überflüssig machen (Angebot von alternativen Verkehrsmitteln/Infrastrukturen = „Push-Faktoren“) und andererseits

- die den Besitz und Unterhalt eines eigenen Autos erschweren (z.B. Parkplätze in einiger Entfernung zur Wohnung bündeln und bepreisen = „Pull-Faktoren“).

Dabei ist es wichtig, gleichermaßen mit Push & Pull-Faktoren zu arbeiten, da beide Faktoren allein nicht funktionieren können.

Beispiel:

Familie Müller hat zwei Kinder, 9 und 12 Jahre alt. Sie haben sich einer Baugruppe angeschlossen und ist nach der Fertigstellung auf das Gelände der ehemaligen Damloup-Kaserne gezogen. Sie hatten zuvor ein Auto, sind jedoch auch zu jener Zeit schon viel mit dem Fahrrad gefahren. Sie haben es durchgerechnet: Ein Stellplatz in der 200 m entfernten Quartiersgarage hätte 20.000 EUR⁴ gekostet, hinzu kämen monatlich 500 EUR für Abschreibung und Unterhalt des eigenen Autos. Für dieses Geld können sie sich ausreichend Carsharing, Mietwagen und hin und wieder auch Taxifahrten leisten, da sie im Alltag ohne Auto auskommen. Die Eltern fahren nun täglich mit dem Rad zur Arbeit, die Kinder gehen zu Fuß zur Schule. Jeden Donnerstag mietet sich Herr Müller ein Carsharing-Fahrzeug für den ganzen Tag, weil dann das ältere Kind Handballtraining hat und das jüngere Kind Chorprobe. Gelegentlich buchen sich die vier am Wochenende ein größeres Auto mit Fahrradträger, um damit einen Ausflug zu unternehmen.

2.4 Verschneidung Nutzeranforderungen mit Möglichkeitsrahmen

Wichtig ist, die zukünftigen Eigentümer/-innen möglichst frühzeitig zu identifizieren und in die Entwicklung des Geländes einzubeziehen. Hierfür sind insbesondere Baugruppen wertvoll, die das Gelände über das Konstrukt der Dachgesellschaft von Beginn an mitentwickeln können. Gleichzeitig ist es wichtig, die Ängste und Befürchtungen der umgebenden Anwohner frühzeitig aufzunehmen und zu adressieren:

1. Eine weitgehend autofreies Gelände erzeugt kaum zusätzlichen privaten Autoverkehr, selbst wenn es hoch verdichtet ist. Jedoch kann insbesondere der Wirtschaftsverkehr, vor allem der Lieferverkehr zunehmen. Hier kann es hilfreich sein, frühzeitig mit den Anwohnern ein Konzept für „Liefer-Hubs“ zu entwickeln. Das können kleine Geschäfte sein, die die Paketannahme dezentral übernehmen und die gleichzeitig die Nahversorgung der Anwohner verbessern.

⁴ Vgl. Heinrichs, Schreiber, Rath, Kosarev, Weinke in „Untersuchung von Stellplatzsatzungen und Empfehlungen für Kostensenkungen unter Beachtung moderner Mobilitätskonzepte“, 2015, S. 39 + Laut BKI Baukostenplaner betragen die durchschnittlichen Kosten für den Bau von Stellplätzen im Hochbau 20.269 EUR pro Platz. Hinzu kommen die Kosten für Erschließung (bis zum Gebäude) und Grundstück.

2. Erfahrungen mit anderen auto-armen Arealen haben gezeigt, dass fast immer die Befürchtung besteht, dass PKW von Anwohnern oder Besuchern des autofreien Areals in der Umgebung abgestellt werden. Hiermit ist jedoch an dieser Stelle weniger zu rechnen, da die Bewohner einem Klientel zuzurechnen sind, dass bewusst auf ein Auto bzw. einen Zweitwagen verzichten möchte. In der ersten Zeit ist allerdings ein Monitoring empfehlenswert, um diesbezügliche Befürchtungen aufzunehmen. Wichtiger sind jedoch entstehende Verflechtungen zwischen Neu- und Altbaugebiet, z.B. durch Nachbarschaftsveranstaltungen, aber auch durch eine Mischbebauung des Neubaugebiets, indem dort auch Nahversorgung und Dienstleistungen für die Alt-Anwohner geboten werden.

Das Gelände der ehemaligen Damloup-Kaserne bietet beste Voraussetzungen für ein städtebauliches Projekt mit reduziertem Stellplatzschlüssel und der Verankerung eines Mobilitätsmanagements in Form einer Mobilitätszentrale. Das Umfeld ist gut: Mit schon heute 27 % Radverkehrsanteil am Modal Split hebt sich die Stadt Rheine positiv von anderen Kommunen im bundesweiten Vergleich positiv ab. Auf diesem Erfolg sollte weiter aufgebaut und die Bedingungen für den Radverkehr noch weiter verbessert werden. Die Nähe zur Innenstadt ist vielversprechend. Genauso wichtig wie eine geografische Nähe ist allerdings auch eine Infrastruktur, die besonders komfortabel und sicher ist, so dass auch Kinder und Senior*innen diese ohne Bedenken nutzen können. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Infrastruktur ertüchtigt werden muss, bei jedem Wetter und zu jeder Tageszeit zu funktionieren. Gute Beleuchtung und Räumung im Winter sind wichtig, um die Zuverlässigkeit der Infrastruktur zu gewährleisten und eine dauerhafte Nutzung zu erreichen.

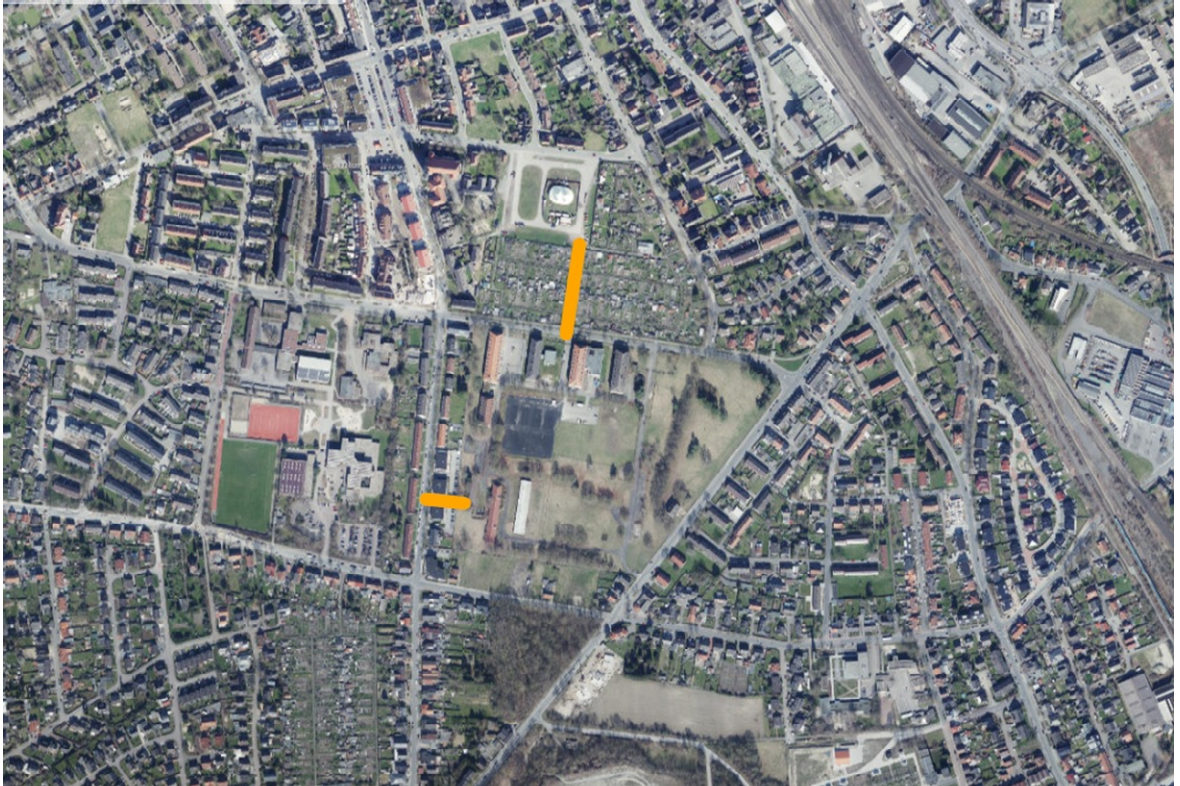


Abbildung 11: Mögliche Radwegeverbindungen zur Attraktivitätssteigerung der Erreichbarkeit per Fahrrad
(Quelle: Stadt Rheine)

3 ORGANISATIONSSTRUKTUR UND MÖGLICHE RECHTSFORMEN

Der Punkt 3.1, Betriebsmodelle im Sharing-Bereich, zeigt zunächst verschiedene Modelle sowie ihre Vor- und Nachteile aus Nutzerinnen- und Betreibersicht auf. Der Punkt 3.2, Anforderungen an Organisationsstruktur, bezieht sich zum einen auf die Organisationsstruktur von Sharing-Modellen (3.2.1) und zum anderen auf die Organisationsstruktur von Wohnarealen (3.2.2). Konkrete Handlungsempfehlungen werden dann in Punkt 5 erteilt.

3.1 Betriebsmodelle im Sharing-Bereich

3.1.1 Stationäres Carsharing

Stationäres Carsharing ist die einfachste und kostengünstigste Methode, Carsharing anzubieten. Entsprechend funktioniert die Mehrzahl der Angebote in Deutschland nach diesem System.

Das Modell

Beim stationären Carsharing hat jedes Fahrzeug eine feste Station. Es wird vom Kunden an dieser Station abgeholt und an dieselbe Station zurückgebracht. Es ist nicht möglich, das Auto an einer anderen Station abzugeben. Der Kunde bucht das Fahrzeug, öffnet es mit Schlüssel, Karte oder Chip. Abgerechnet wird nach gebuchter Zeit und gefahrenen Kilometern. Im Fahrpreis ist der Treibstoff bereits enthalten.

Modell a) Feste Stationen auf Privatflächen

Der Anbieter mietet feste Stellplätze auf privaten Flächen an. Die Stationen können dann entsprechend sichtbar gestaltet werden. Häufig wird der Parkplatz durch eine Absperrung geschützt, um den Platz während der Abwesenheit freizuhalten.

Modell b) Feste Stationen im öffentlichen Raum

Nach neuester Gesetzeslage ist das Ausweisen von Carsharing-Stellplätzen nunmehr auch im öffentlichen Raum möglich. Hierfür gibt es seit der StVO-Novelle vom April 2020 ein eigenes Straßenschild.

Modell c) Definition von Korridoren

Der Anbieter definiert einen „Korridor“, in dem das Auto abgestellt werden muss, z.B. in der x-Straße zwischen Kreuzung A und Kreuzung B. Dieses Modell wird vor allem an Orten eingesetzt, an denen sich kein Stellplatz anmieten lässt.

Einsatzzwecke

Das „klassische“ Carsharing wird meist für Einkäufe, Transporte, das Bringen/Holen von Personen und für Freizeitaktivitäten genutzt. Die Hauptnutzungszeiten sind abends und am Wochenende, vor allem samstags. Der Kunde im klassischen Carsharing kann seine Alltagswege mit dem öffentlichen Nahverkehr und/oder dem Fahrrad bewältigen und braucht das Carsharing-Auto nur für außergewöhnliche Fahrten. Im Durchschnitt wird Carsharing

einmal im Monat genutzt. Stationäres Carsharing eignet sich in der Regel nicht für intermodale Wege. Für „die letzte Meile“ kommt es nur dann sinnvoll zum Einsatz, wenn der Aufenthalt am Zielort kurz ist.

Die Vorteile für den Kunden

Das stationäre Carsharing ist die günstigste Variante der Automobilität für Personen, die den Alltag mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes bewältigen können. Das Auto kann im Voraus reserviert werden und hat in Variante a) und b) bei seiner Rückkehr einen „sicheren“ Parkplatz.

Die Nachteile für den Kunden

Die Attraktivität dieses Modells steht und fällt mit der Entfernung zur nächsten Carsharing-Station, mit der Verfügbarkeit der Fahrzeuge an dieser Station, mit der Vielfalt der verfügbaren Fahrzeuge und mit der Entfernung zu weiteren Stationen. Ein weiterer Nachteil: Der Kunde bezahlt in diesem Modell die Wartezeiten mit. Dadurch lohnt sich Carsharing nicht, wenn es lange Aufenthaltszeiten am Zielort gibt (z.B. morgens zur Arbeit und abends wieder zurück nach Hause).

Die Vorteile für den Anbieter

Stationäres Carsharing ist für den Anbieter die am besten kalkulierbare Carsharing-Variante, die Fahrzeuge am effizientesten nutzt. Das Modell lässt sich einfach und günstig umsetzen, da auch mit einem oder zwei Fahrzeugen sinnvoll gestartet werden kann.

Die Nachteile für den Anbieter

In Deutschland gilt Halterhaftung. Das bedeutet, dass der Halter des Fahrzeugs für alle Unfälle verantwortlich ist, die mit dem Fahrzeug verursacht werden. Es ist daher Aufgabe des Halters, ein vertragliches Konstrukt mit den Kunden/Nutzern einzugehen, dass die Haftung auf den Fahrer überträgt. Stationäres Carsharing ist nur dort umsetzbar, wo zum einen alle Alltagswege mit dem Umweltverbund zurückgelegt werden können und gleichzeitig Parkdruck herrscht.

Die verkehrliche Wirkung

Stationäres Carsharing hat eine sehr positive Wirkung auf den Modal Split. Es ist nachgewiesen, dass Carsharing-Kunden mehr Wege mit ÖV und Rad und viel weniger Wege mit dem PKW zurücklegen als Vergleichsgruppen.

3.1.2 Free-Floating Carsharing

Das Modell

Beim flexiblen Carsharing werden Autos in einem abgegrenzten Bereich (meist der Innenstadt von Großstädten) abgestellt. Sie können von angemeldeten Nutzern eine begrenzte Zeit im Voraus reserviert und so lange wie gewünscht genutzt werden. Abgerechnet wird in der Regel ein Minutenpreis, der die Kosten für den Kraftstoff bereits enthält.

Einsatzzwecke

Free-Floating-Carsharing wird zu ähnlichen Zwecken genutzt wie stationäres Carsharing, aufgrund des Preises jedoch nicht für längere Fahrten/Strecken. Es kommen Zwecke hinzu, die mit dem stationären Carsharing keinen Sinn ergeben, z.B. intermodale Zubringerfahrten zum öffentlichen Nah- und Fernverkehr, Fahrten zur Arbeit oder von der Arbeit nach Hause bzw. von der Arbeit zu Freizeitzielen innerhalb des begrenzten Bereichs. Die Wege sind kürzer als im stationären Carsharing, dafür wird das Auto häufiger genutzt. Flexibles Carsharing eignet sich gut „für die letzte Meile“, sofern sich das Ziel innerhalb der Begrenzung befindet.

Die Vorteile für den Kunden

Bei einer großen Anzahl an Fahrzeugen ist die Chance sehr groß, bei jeder Gelegenheit eines in direkter Nähe vorzufinden. Carsharing lohnt sich für die Kunden auch in den Fällen, wo einer kurzen Wegstrecke eine lange Aufenthaltsdauer folgt (z.B. auf dem Weg zur Arbeit), weil das Auto einfach abgestellt werden kann, ohne weiter zahlen zu müssen (sofern sich das Ziel innerhalb der Begrenzung befindet).

Die Nachteile für den Kunden

Der Kunde hat keinen festen Parkplatz, muss also wie beim privaten Auto wieder einen Parkplatz suchen. Für längere Fahrten ist flexibles Carsharing in der Regel zu teuer. Das Auto kann nicht länger im Voraus reserviert werden. Für wichtige Termine wird es daher als zu unsicher empfunden.

Die Vorteile für den Anbieter

Es können auto-nahe Kundengruppen angesprochen und erreicht werden. Zudem lagert der Anbieter das Stellplatzproblem – also das Finden und Anmieten von festen Stellplätzen – quasi an den Kunden aus.

Die Nachteile für den Anbieter

Free-Floating Carsharing erfordert von vornherein einen hohen Kapitaleinsatz, da es nur mit einer großen Anzahl an Fahrzeugen sinnvoll betrieben werden kann. In kleineren Städten ist es nicht wirtschaftlich, da die zurückgelegten Strecken zu kurz sind und zu viele Personen ein eigenes Auto haben.

Die verkehrliche Wirkung

Free-Floating Carsharing schneidet in der verkehrlichen Wirkung besser ab als individuell genutzte Fahrzeuge, da jede Fahrt ein „Preisschild“ hat. Allerdings erreicht es nicht ganz die Wirkung von stationärem Carsharing. Jedoch spricht es andere Kundengruppen an als jenes und kann eine gute Ergänzung eines stationären Systems sein.

3.1.3 Carsharing im One-Way-Betrieb

Es gab und gibt einige wenige Carsharing-Flotten im One-Way-Betrieb, z.B. Car2Go Black. Das Auto wird bei diesem System vom Kunden an einer Station entliehen und an einer anderen Station wieder abgestellt. Das One-Way-Carsharing ist kaum verbreitet, da es eine wenig praktikable Anwendung ist. Es erfordert Stationen, die im Zweifelsfall ausreichend Parkplätze für alle Fahrzeuge der Flotte bieten und/oder Stationen, die gleichermaßen attraktiv für die Carsharing-Kunden sind, so dass es nicht zur Bildung von „Senken“ kommt. Auch dieses System erfordert eine ausreichend große Zahl von Fahrzeugen, um eine gewisse Zuverlässigkeit zu erzeugen, da die Autos nicht länger im Voraus gebucht werden können.

3.1.4 Elektroautos im Carsharing

Elektroautos kämpfen nach wie vor mit dem Problem der begrenzten Reichweite. Auf den ersten Blick ist Carsharing mit seinen kurzen Wegen das ideale Einsatzfeld für die leisen und lokal emissionsfreien Fahrzeuge. Um diese Hypothese zu überprüfen, gab und gibt es eine Reihe von Forschungsprojekten in Deutschland, in denen Elektroautos im Carsharing getestet wurden.

Die Vorteile für die Nutzer

Elektroautos bieten den Kunden einen höheren Fahrspaß. Das unbeliebte Tanken entfällt; die Autos können bequem zu Hause an Steckdose oder Wallbox geladen werden. Sofern selbst Strom erzeugt wird, kann das E-Auto als zusätzlicher Energiespeicher eingesetzt und somit der preislich attraktive Eigenverbrauch erhöht werden, sofern Stromerzeuger und Stromverbraucher dieselbe (juristische) Person sind.

Die Nachteile für die Nutzer

Elektroautos sind eher für kurze Wege geeignet, was bei der Buchung vom Kunden berücksichtigt werden muss und diesen in der Wahl des Fahrzeugs einschränkt. Das Bedienen der Elektroautos und der Ladeinfrastruktur müssen zunächst erlernt werden und stellen damit bei den ersten Nutzungen eine Zugangshürde dar, insbesondere für technikfernere Nutzergruppen. Gerade im Anfangsstadium führen Bedienfehler anderer Nutzer häufiger zum Ausfall des Fahrzeugs, so dass gebuchte Fahrten nicht stattfinden können. Auf langen Strecken muss der Umgang mit öffentlicher Ladeinfrastruktur erlernt werden, was eine große Hürde darstellt.

Eine rein elektrische Flotte deckt daher – bei höheren Anschaffungskosten für Fahrzeuge und Infrastruktur – nicht alle Nutzungszwecke ab, so dass sie nicht vollwertig ein eigenes Auto ersetzen. Durch Fördermittel, eine Erhöhung der Eigennutzung selbst erzeugten Stroms und eine Mischung der Flotte (z.B. 2 E-Autos, 8 „Verbrenner“) und/oder eine Kooperation mit einem Autovermieter, z. B. für Urlaubsfahrten, können diese Nachteile allerdings aufgewogen werden.

3.1.5 Zwischenfazit Carsharing

Free-Floating-Carsharing ist für Rheine als Startmodell ungeeignet. Stationäres Carsharing kann alle automobilen Einsatzzwecke abdecken, sofern die Alltagsmobilität zu Fuß, per Fahrrad oder mit dem Bus gesichert werden kann. Weitere Voraussetzung für den Erfolg eines Sharing-Systems ist, dass die tatsächlich mit dem Besitz eines eigenen Autos verbundenen Kosten sichtbar gemacht werden und das Parken der eigenen PKW gebündelt wird (d.h. Reduktion von Außenflächen und Bepreisung von Parkflächen in der Quartiersgarage). Ansonsten wäre das Carsharing wirtschaftlich nicht tragfähig und müsste dauerhaft bezuschusst werden.

Der Einsatz von E-Autos empfiehlt sich vor allem in Kombination mit selbst erzeugtem Strom, wobei dann eine juristische Konstruktion gewählt werden sollte, bei welcher Stromerzeuger auch Stromverbraucher und Fahrzeughalter sind.

3.1.6 Zweirad-Sharing

In den letzten Jahren haben sich viele weitere Sharing-Modelle mit unterschiedlichen Fahrzeugen etabliert:

- Kickscooter (elektrische Tretroller)
- E-Scooter (E-Mopeds)
- Pedelecs (Fahrräder mit elektrischer Unterstützung)
- Fahrräder (Leihsysteme mit robusten Rädern)

Die Systeme werden meist innerhalb eines definierten Geschäftsgebietes im Freefloating oder mit One-Way-Stationen betrieben. Sie eignen sich besonders für verdichtete Innenstadträume mit intermodaler Nutzung, d.h. wenn Pendler ihr Fahrrad nicht mit in den Zug nehmen können oder wollen, aber auf dem Weg zum oder vom Bahnhof das Fahrrad nutzen wollen. Solche Sharing-Systeme sind teuer in Aufbau und Unterhalt; jedoch gibt es auch bereits Beispiele in anderen kleineren Städten. So kann z.B. der Kontakt zu Share2Move gesucht werden, einem Start-Up aus Wiethmarschen:



E-Mobilität erfolgreich im ländlichen Raum ausrollen.

Innovativ und absolut ökologisch: Dass Elektromobilität im urbanen Umfeld funktioniert, leuchtet ein. Die Natur da zu bewahren wo sie ist und die Stärken ländlicher und suburbaner Räume zu schützen ist nicht weniger naheliegend. Gerade deshalb macht es Sinn, Elektromobilität auch in Gebieten wie dem Emsland zu etablieren.

Das Projekt share2move macht genau das. Seit Mai 2018 kommen deshalb emco Elektroroller in Meppen und Lingen zum Einsatz.

© share2move

Abbildung 12: Share2Move

3.1.7. Empfehlungen zum Zweirad-Sharing

Am eigenen Wohnort ist Bike-/Scootersharing vor allem dann attraktiv,

- wenn das Abstellen von Rädern im öffentlichen Raum unattraktiv ist (z.B. keine gesicherten Plätze für Pedelecs vorhanden sind)
- wenn das Rad häufig mit dem öffentlichen Nahverkehr kombiniert wird, wobei Einstiegs- und Ausstiegshaltestelle nicht identisch sind
- wenn Radtouren mit Gästen geplant sind

Es bietet sich dann an, anstelle eines komplexen Sharing-Systems gesicherte und reservierbare Abstellmöglichkeiten für private Fahrräder und Pedelecs zu schaffen (z.B. am Bahnhof und anderen zentralen Orten) und einen kleinen nachbarschaftlichen Radverleih zu organisieren. Eine Kooperation mit Sharing-Anbietern anderer Städte kann geprüft werden, z.B. für Auspendler nach Lingen oder Münster. Die Mobilitätszentrale sollte hierzu ausführlich informieren.

3.1.8 Sharing-Kultur

Unabhängig von Mobilität hat sich in den letzten Jahren generell ein Trend zum „Teilen statt Besitzen“ entwickelt – auch hier stark abhängig von der jeweiligen „peer group“, in der die Menschen sich bewegen. So kann heute alles geteilt werden, von der Bohrmaschine bis

hin zu Dienstleistungen wie Babysitting gegen Rasenmähen. Dabei gibt es mehrere Möglichkeiten der Abwicklung von „Sharing“, die im folgenden Punkt erläutert werden.

3.2 Anforderungen an die Organisationsstruktur

In diesem Abschnitt werden allgemeine Anforderungen an die Organisationsstruktur von Sharing-Angeboten formuliert. Konkrete Handlungsempfehlungen folgen im Kapitel 5.

3.2.1 Allgemeine Anforderungen an Sharing-Modelle

Im Modell Wohnen + sind eine Reihe von Mobilitätsangeboten und weiteren Aktivitäten denkbar. Diese können z.B. sein:

- Anlegen und Pflege eines Gemeinschaftsgartens/Nachbarschaftsgartens (Obst, Gemüse, Blumen)
- Partyraum/Gemeinschaftsraum
- Organisation eines Gästeartments
- Gemeinschaftsräder zum Verleih
- Verleih von Partyzubehör, Spielzeug, Gartengeräten
- Verleih von Fahrzeugzubehör: z.B. Auto- oder Fahrradsitze, Fahrradanhänger
- Organisation von Nachbarschaftshilfe bzw. Nachbarschaftsaustausch – Spieleabende, Gesprächsrunden, gemeinsame Ausflüge
- Carsharing
- Förderung erneuerbarer Energien: Auf-/Ausbau und Pflege von PV-Anlagen oder kleineren Windkraftanlagen
- Gemeinschaftlich genutzte Waschmaschine o.ä.

Hierfür bietet sich sehr gut eine Vereinsstruktur an, die neben der Genossenschaft agiert und, gerade auch im Carsharing, auch für Nicht-Genossenschaftler offensteht. Zu beachten ist allerdings, dass bei der Verzahnung von E-Carsharing und erneuerbaren Energien aus eigener Anlage die Regelungen des Erneuerbaren Energien Gesetzes und des Energiewirtschaftsgesetzes berücksichtigt werden müssen. Die finanziell vorteilhafte Kategorie „Eigenverbrauch“ greift beispielsweise nur dann, wenn es sich bei Stromerzeuger und Stromverbraucher um ein und dieselbe (juristische) Person handelt. Das EEG befreit Solaranlagen bis 10 kWp von der EEG-Umlage, wenn sie Eigenverbrauch betreiben. Zudem gibt es bestimmte Regelungen für „Mieterstrom“.

Die Anforderungen ergeben sich im Wesentlichen aus den Bedingungen, die vor Ort herrschen. Dabei spielt das Carsharing jedoch eine Sonderrolle, da hier Haftungsfragen besonders wichtig sind. In Deutschland gilt die sogenannte Halterhaftung. Das bedeutet, dass der Halter eines Fahrzeugs für Schäden haftet, die mit diesem verursacht werden. Der Halter kann zwar den Fahrer oder die Fahrerin benennen. Können diese jedoch glaubhaft versichern, nicht gefahren zu sein, bleibt der Halter auf dem Schaden „sitzen“. Das ist natürlich insgesamt bei teuren Gebrauchsgegenständen eine Gefahr des gemeinschaftlichen

Teilens. Diese Gefahr kann einerseits über persönliches Vertrauen bzw. soziale Kontrolle oder andererseits über Kontrollmechanismen und Verträge ausgehebelt werden. Je höher der Grad der Kontrolle und vertraglichen Bindung, desto höher sind wiederum die im Vorfeld entstehenden Kosten.

Die letztendliche Entscheidung über die Rechtsform sollte daher im Mobilitätsbeirat getroffen werden (s.u., Kapitel 5). Dabei ist es möglich, zunächst den Betreiber der Quartiersgaragen/Mobilitätszentrale im Vorfeld auszuschreiben und im Mobilitätsbeirat zu einem späteren Zeitpunkt die weiteren Elemente zu entwickeln bzw. fortzuschreiben.

Bei einer Gruppe von mehr als 5 Personen empfiehlt sich bereits ein Mindestmaß an Organisation (z.B. das Führen eines Buchungskalenders, die regelmäßige Wartung der Gegenstände oder eine Schlüsselübergabe). Dabei kann diese Arbeit kostensparend auch in Form von ehrenamtlicher Arbeit erbracht werden, z.B. über einen Fahrzeugbetreuerin oder einen ehrenamtlichen Hausmeister. Jedoch ist zu bedenken, dass die Abhängigkeit von einzelnen Personen bei einem wachsendem System zum Zusammenbruch führen kann, sobald diese Personen ihr Engagement zurückfahren (müssen). Insbesondere dann, wenn viele und/oder teure Gegenstände verwaltet werden, sollte auf eine Organisationsstruktur und personenunabhängigere Hilfsmittel zurückgegriffen werden. Dies gilt vor allem, weil heute günstige digitale Hilfsmittel zur Verfügung stehen.

Variante 1: Keine formelle Organisation

Die Gegenstände werden privat angeschafft und informell verliehen. Hierzu werden gerade in der erweiterten Nachbarschaft vermehrt die Möglichkeiten der Digitalisierung genutzt. Whats-App-Gruppen oder die im Nachbarschaftsbereich verbreitete App „nebenan.de“ erleichtern die Möglichkeiten des Austauschs und bieten eine niedrighschwellige Möglichkeit des Teilens/Verleihens/Verschenkens/Tauschens von z.B. Haushaltsgeräten wie Bohrmaschinen, Rasenkantenschneidern oder ähnlich selten benötigten Dingen. Die persönliche Übergabe stellt sicher, dass Schaden oder Verlust schnell auffallen und behoben werden können.

Vorteile: Geringer Aufwand, keine Kosten für die Gemeinschaft

Nachteile: Wenig zuverlässig, den gewünschten Gegenstand zu bekommen, wenig geeignet für sehr hochpreisige Gegenstände oder Autos (da der Halter für Schäden haftet).

Eine Möglichkeit besteht darin, die Abwicklung insbesondere des Carsharings einer Plattform zu übertragen, um die Nachteile auszugleichen. Das führt jedoch zu erheblichen Kosten in Form von Provisionen. Plattformen wie „Snappcar“ oder „Getaround“ ermöglichen die Freigabe des eigenen Fahrzeugs für Dritte. Die Plattform kümmert sich dabei (gegen Provision) um die Abwicklung, d.h. insbesondere um die Buchung und Versicherung des Fahrzeugs. Die Organisation über eine Plattform lohnt sich vor allem dann, wenn sich die Parteien untereinander nicht kennen.

Bei einer kleinen Hausgemeinschaft und einem überschaubaren Sharing-Angebot ist unter Umständen keine Organisationsform erforderlich. Eine informelle Ausleihe von günstigen und robusten Alltagsgegenständen muss nicht unbedingt vertraglich geregelt werden (z.B. Sandspielzeug, Bobby-Cars, Bierbänke, Sitzerrhöhungen). Es empfiehlt sich dann allerdings – wie auch bei den anderen Organisationsformen – vor dem Einzug und auch in der ersten Zeit nach dem Einzug eine Organisation und Moderation durch den Vermieter, die (Dach-)Genossenschaft oder eine sonstige kommunale Einrichtung.

Variante 2: Gemeinschaftliche Anschaffung („Hauskasse“), gemeinsame Bewirtschaftung/Wartung und freier Zugriff

Die Gegenstände werden von der Gemeinschaft angeschafft und auch von dieser verwaltet und in einem frei zugänglichen Gemeinschaftsraum aufbewahrt. Hier besteht die Gefahr, dass Schäden oder Verlust nicht sofort auffallen und es darüber zu Konflikten in der Gemeinschaft kommt. Dies lässt sich allerdings über händische oder digitale Buchungskalender eindämmen, indem jede*r Nutzer*in Verantwortung dafür übernimmt, auf Schäden zu achten und bei Verlust für Ersatz zu sorgen. Ein öffentlicher Buchungskalender schafft hier Transparenz und Klarheit, schützt jedoch z.B. nicht vor Diebstahl.

Vorteile: Ermöglicht Absprachen, welche Gegenstände gemeinschaftlich beschafft werden können. Gut geeignet für kleinere Gruppen mit hoher sozialer Kontrolle. Hauskasse und gemeinschaftliches Arbeiten (z.B. Hausgarten, Gemeinschaftsraum) erzeugen Verbindlichkeit.

Nachteile: Gefahr des „Schluderns“ besteht: Gegenstände werden ggf. nicht gewartet, verschmutzt abgegeben o.ä., häufig Abhängigkeit vom Engagement Einzelner

Variante 3: Gemeinschaftliche Anschaffung, definierte Nutzungsbedingungen, Zugriffskontrolle

Die Gegenstände werden nicht nur über einen Buchungskalender verwaltet, sondern der Zugriff wird beschränkt und ggf. überwacht. So können beispielsweise smarte Schlüsseltresore oder smarte Zugangsschlösser App-gesteuerten Zugriff ermöglichen. Gleichzeitig werden gemeinschaftlich verbindliche Nutzungsbedingungen festgelegt.

Vorteile: Es kann leicht nachvollzogen werden, wer Gegenstände in Benutzung hatte, so dass die soziale Kontrolle verstärkt wird.

Nachteile: Die Kosten sind höher.

3.2.2 Mögliche Organisationsformen

Eingetragener Verein (e. V.):

Der eingetragene Verein ist die häufigste Rechtsform bei Nachbarschaftshilfen und kleinen Carsharing-Angeboten, da die Gründung eines Vereins vergleichsweise einfach und kostengünstig ist. Ein Verein verfolgt in erster Linie ideelle Ziele, die in der Vereinssatzung festgeschrieben sind. Dies könnte bei Carsharing-Vereinen beispielsweise der Umwelt- und Klimaschutz, das Eintreten für ein umweltentlastendes Verkehrssystem, die Umwelt- und Verkehrserziehung sein. Die Organisation des Sharing-Angebotes ist dabei Mittel zum Zweck. Wirtschaftliche Interessen, also die Erzielung von Gewinn, dürfen nicht der Hauptzweck des Idealvereins sein. Er darf jedoch Überschüsse aus dem wirtschaftlichen Geschäftsbetrieb erwirtschaften, die dem weiteren Wachstum des Angebotes zugeführt oder aus denen die satzungsgemäßen ideellen Zwecke des Vereins finanziert werden.

Die Vereinsform setzt die Teilnahme von mindestens sieben Personen bei der Gründungsversammlung voraus. Die Satzung regelt, aus wie vielen Personen ein Vorstand gebildet wird und ob es eine Aufteilung von engerem und erweitertem Vorstand gibt. Zweckmäßig ist es, dass jedes Mitglied des (engeren) Vorstandes alleinvertretungsberechtigt nach außen ist. Die Aufnahme neuer Mitglieder ist problemlos. Die Schuldenhaftung ist auf das Vereinsvermögen beschränkt. Für die Forderungen Dritter können die Mitglieder grundsätzlich nicht herangezogen werden. Vereine müssen eine einfache Einnahmen- und Ausgabenrechnung führen. Sie sind grundsätzlich als Körperschaften steuerpflichtig. Über die Mitgliederversammlung haben die Mitglieder Möglichkeiten der Einflussnahme auf die Vereinspolitik und zur Mitbestimmung bei Grundsatzentscheidungen. Aufgrund der geringen Kreditwürdigkeit im Vergleich zu Kapitalgesellschaften kann die Erlangung von Bankkrediten schwierig sein und eventuell nur mit Hilfe von Bankbürgschaften erschlossen werden.⁵

Im folgenden Kapitel und im anschließenden Punkt 4 wird ausführlich auf die zweite mögliche Organisationsform eingegangen: Die Genossenschaft.

3.2.3 Betrieb durch städtische Tochtergesellschaft

Neben einem eingetragenen Verein oder einer Genossenschaft können Bau, Betrieb und Verwaltung auch (ggf. befristet) von einer städtischen Tochtergesellschaft übernommen werden. Im Fall der Stadt Rheine kommen hier bspw. die Stadtwerke Rheine in Frage, die bereits heute die städtischen Parkhäuser betreiben, Erfahrung mit Carsharing haben und im Bereich der Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge aktiv sind. Als Betreiber einer Mobilitätszentrale könnten die Stadtwerke ihr Wissen einbringen und gleichzeitig ihre Kompetenzen durch ein wachsendes Mobilitätsangebot am Standort der Damloup-Kaserne weiter ausbauen. Sowohl die Quartiersgaragen als auch die Mobilitätshubs könnten von den Stadtwerken Rheine gebaut und betrieben werden. Finanziert würde die Mobilitätszentrale über die einzelnen Bauherren. Dabei wird über einen Mobilitätsbeirat sichergestellt, dass

⁵ Vgl. Loose, Willi: Leitfaden zur Gründung neuer Carsharing-Angebote, S. 59

einerseits nicht über den Bedarf hinaus gebaut wird, andererseits aber auch der öffentliche Raum und die umliegenden Anwohner nicht über Gebühr belastet werden. Nach einer Anlaufzeit (z.B. wenn ein Viertel der Grundstücke bebaut sind) kann ein von den Anwohnern zu gründender Verein die Mobilitätszentrale übernehmen, diese kann jedoch auch in städtischer Hand verbleiben. Die Entscheidung hierüber sollte im Mobilitätsbeirat getroffen werden.

3.3 Charakteristika der genossenschaftlichen Rechtsform sowie Gründe der neuen Aktualität

Die eingetragene Genossenschaft (eG):

Eine Genossenschaft ist ein Zusammenschluss von natürlichen beziehungsweise juristischen Personen, deren Ziel der Erwerb oder die wirtschaftliche beziehungsweise soziale Förderung ihrer Mitglieder durch einen gemeinschaftlichen Geschäftsbetrieb ist. Die Miteigentümer/Träger sind zugleich Geschäftspartner (Abnehmer, Lieferant) und Eigenkapitalgeber (Dreifachbeziehung). Ein Nachteil sind die regelmäßig anfallenden Prüfkosten durch den Genossenschaftsverband. Eingetragene Genossenschaften treten in diesem Zusammenhang häufig als Energiegenossenschaften mit dem Ziel des Auf- und Ausbaus erneuerbarer Energieanlagen auf, wobei Carsharing ein ergänzendes Angebot sein kann, um den Eigenverbrauch der PV-Anlagen zu steigern.

Auch wenn die Idee der Genossenschaft schon etwa 200 Jahre alt ist, erleben gerade derzeit genossenschaftliche Werte einen Aufschwung. Nachhaltiges Wirtschaften wird wichtiger; auch der Wunsch nach Regionalität hat eine Renaissance erfahren. Die Suche nach Verankerung und Identität gibt vielen Menschen Sicherheit in einer komplexer empfundenen, stärker international ausgerichteten Welt. Die Genossenschaften können dabei das Heimatgefühl stärken – im Sinne des alten Slogans „Global denken – lokal handeln“. Regional organisierte, kleinere, nicht rein auf Profit ausgerichtete Einheiten können näher an den Wünschen und Bedürfnissen der Menschen agieren. Sie können zudem passgenauer und nachhaltiger wirtschaften.

3.4 Anforderungen und genossenschaftliche Gestaltungsoptionen

Nicht alle (zukünftigen) Bewohner haben Interesse am Teilen von Gegenständen, Carsharing oder gemeinsamen Aktivitäten. Daher ist es empfehlenswert, neben der möglichen Umsetzung einer genossenschaftlichen Wohnform eine zweite Organisation zu schaffen, die sich mit den Mobilitätsangeboten und weiteren Aktivitäten befasst (Mobilitätszentrale). Welche konkreten Handlungsempfehlungen sich hieraus ergeben, wird im Kapitel 5 dargelegt.

3.5 Ablauf und möglicher Zeitplan zur Umsetzung

Das Konstrukt der Dachgenossenschaft ermöglicht es auch privaten Baugruppen, von den Vorteilen einer Genossenschaft zu profitieren. Gleichzeitig erfordern sie eine frühzeitige Bürgerinformation und Bürgerbeteiligung. Hierzu braucht es eine Moderation und Unterstützung, um Interessenten für eine solche Wohnform ausfindig zu machen und dafür zu werben. Auf diese Art und Weise kann auf dem Baufeld jedoch eine große Vielfalt an künftigen Bewohnerinnen und Bewohnern erreicht werden. Im folgenden Kapitel werden die einzelnen genossenschaftlichen Modelle vorgestellt. Ein genauer Ablauf und Zeitplan findet sich dann im Kapitel 5.

4 WOHNUNGSBAUGENOSSENSCHAFTEN ALS UMSETZUNGSAKTEURE

Das nachfolgende Kapitel behandelt die Besonderheiten von Wohnungsbaugenossenschaften. Insbesondere werden hier die rechtlichen und steuerlichen Rahmenbedingungen vorgestellt, denen die Wohnungsbaugenossenschaft unterliegt. Zunächst wird jedoch darauf eingegangen, wo die Wohnungsbaugenossenschaft innerhalb der Genossenschaften einzuordnen ist und welche Vorteile die Organisationsstruktur dieser mit sich bringt. Anschließend werden bestehende Wohnungsgenossenschaften, eine Dachgenossenschaft sowie ein Nachbarschaftsverein hinsichtlich ihrer Organisationsstruktur sowie der rechtlichen und steuerlichen Einordnung analysiert.

4.1 Besonderheiten von Wohnungsbaugenossenschaften

Die grundsätzliche Rechtsform der Genossenschaft hat bereits lange Tradition und wird auch heute noch zur Erreichung gemeinsamer Ziele der Mitglieder gewählt. Genossenschaften sind ein Zusammenschluss von Personen mit „nicht geschlossener Mitgliederzahl, welche die Förderung, [...] ihrer Mitglieder mittels gemeinschaftlichen Geschäftsbetriebs bezwecken“⁶. Hierbei folgt die Genossenschaft den drei Grundprinzipien der Selbsthilfe, der Selbstverantwortung und der Selbstverwaltung. Im Sinne der Selbsthilfe werden durch die Gemeinschaft Ziele verfolgt, deren Erreichung für Einzelne kaum möglich ist. Unter Selbstverantwortung einer Genossenschaft versteht sich die Verbindlichkeit der Mitglieder für die Genossenschaft. Durch die Haftung der Mitglieder für die Genossenschaft (deren Ausmaß sich an den Genossenschaftsanteilen der Mitglieder bemisst) wird ein Bewusstsein für die eigene Verantwortung geschaffen. Die Selbstverwaltung einer Genossenschaft wird dadurch deutlich, dass die Mitglieder sämtlicher Organe selbst Mitglied der Genossenschaft sein müssen. Entsprechend werden auch der Vorstand sowie der Aufsichtsrat aus Mitgliedern bestimmt, wodurch deren Handeln den Zielen und Bedürfnissen der Mitglieder entspricht. Bereits durch die drei Grundprinzipien wird deutlich, dass Genossenschaften sehr autonom agieren und so durch die Zusammenarbeit der Mitglieder die Ziele und Werte der von den Gründungsmitgliedern verabschiedeten Satzung verfolgen. Mittels dieser schriftlich festgelegten Satzung wird durch mindestens drei natürliche und/oder juristische Personen eine eingetragene Genossenschaft (eG) gegründet.

Genossenschaften können in vielen verschiedenen Branchen gegründet werden, die sich in die nachfolgenden Sparten zusammenfassen lassen:

- Genossenschaftsbanken,
- Raiffeisen-Genossenschaften,
- Gewerbliche Genossenschaften,
- Konsumgenossenschaften und
- Wohnungsgenossenschaften.⁷

⁶ §1 GenG, i. D. F. v. 17.07.2017

⁷ <https://www.genossenschaften.de/genossenschaftliche-gruppe>, abgerufen am 27.05.2020

Letztere ist für den Anwendungsbereich im Quartier Damloup-Kaserne besonders interessant. Die Gründung einer Wohnungs(bau)genossenschaft hat hauptsächlich zum Ziel, ihre Mitglieder mit Wohnraum zu versorgen. Die Mitglieder der Wohnungsgenossenschaft sind dabei sowohl Kapitalgeber (durch ihren Genossenschaftsanteil), als auch Mieter bzw. Bewohner. Den Mitgliedern der Wohnungsgenossenschaft wird im Gegensatz zu einem üblichen Mietverhältnis ein lebenslanges Wohnrecht eingeräumt. Die hierzu aufzuwendenden Nutzungsentgelte sind in der Regel – verglichen mit den örtüblichen Mietpreisen – gering. Bei der Wohnungsgenossenschaft kommen die Grundprinzipien des Genossenschaftsgedankens besonders zum Ausdruck, da die Mitglieder der Wohnungsgenossenschaft diese selbst aktiv mitgestalten. Da die Mitglieder selbst Miteigentümer sind, haben sie die Möglichkeit, die Entwicklung der Genossenschaft zu beeinflussen. Dies betrifft auch die Bestandsentwicklung sowie die Ausgestaltung und Organisation ihrer eigenen Hausgemeinschaft oder des eigenen Quartiers.

- **Selbsthilfe in der Wohnungsgenossenschaft**

Mittels der Wohnungsgenossenschaft wird insbesondere das Ziel aller Mitglieder, nämlich günstigen und langfristig sicheren Wohnraum zu erhalten, durch die Gemeinschaft erreicht. Durch die Erzielung von Größenvorteilen der Genossenschaft besteht die Möglichkeit, Projekte wie bspw. die Erstellung, den Erwerb oder die Bewirtschaftung von Wohnraum zu realisieren, für die er Einzelne zu schwach ist. Darüber hinaus besteht die Selbsthilfe der Wohnungsgenossenschaft darin, dass das Allgemeinwohl durch die Arbeitsleistung einzelner Mitglieder gestärkt wird, wie bspw. in Form von Nachbarschaftshilfen.⁸

- **Selbstverantwortung in der Wohnungsgenossenschaft**

Da jeder Mieter auch zeitgleich Mitglied der Wohnungsgenossenschaft ist, ist er jederzeit Teil der Genossenschaft und somit für den wirtschaftlichen Erfolg dieser verantwortlich. Mit dem Kauf von Genossenschaftsanteilen (auch Geschäftsguthaben genannt) und dem damit verbundenen Eintritt in die Genossenschaft geht das Mitglied eine gewisse Verbindlichkeit ein, für die es einstehen muss. Die Haftung der Mitglieder ist hierbei zwar auf das jeweilige Geschäftsguthaben beschränkt, sie verdeutlicht jedoch die Verantwortung, die das Mitglied für den Erfolg der Genossenschaft trägt, der durch den eigenen Einsatz begünstigt werden kann.⁹

- **Selbstverwaltung in der Wohnungsgenossenschaft**

Dadurch, dass die Gremien innerhalb der Genossenschaft (siehe auch Abbildung 13) immer aus Mitgliedern bestehen¹⁰, wird die Genossenschaft schlussendlich von den Mitgliedern selbst verwaltet. Die Selbstkontrolle innerhalb der Genossenschaft wird durch die Funktion des Aufsichtsrates deutlich. Da die Mitglieder selbst die Verwaltungsorgane bilden

⁸ Vgl. Brunner, Friebel, Hanrath, Weber: „Modelle genossenschaftlichen Wohnens“, S. 3

⁹ Ebd.

¹⁰ Vgl. §9 Abs. 2 GenG

ist gewährleistet, dass die Unternehmensleitung mit den Bedürfnissen der Mitglieder übereinstimmt. Innerhalb der Wohnungsgenossenschaft wird so eine allgemein hohe Wohnqualität aber auch die Berücksichtigung einzelner Wohnansprüche, wie bspw. von einzelnen Bewohnergruppen, sichergestellt.¹¹

Die Organisationsstruktur einer Wohnungsgenossenschaft entspricht grundsätzlich dem nachfolgenden Schaubild (Abbildung 13).

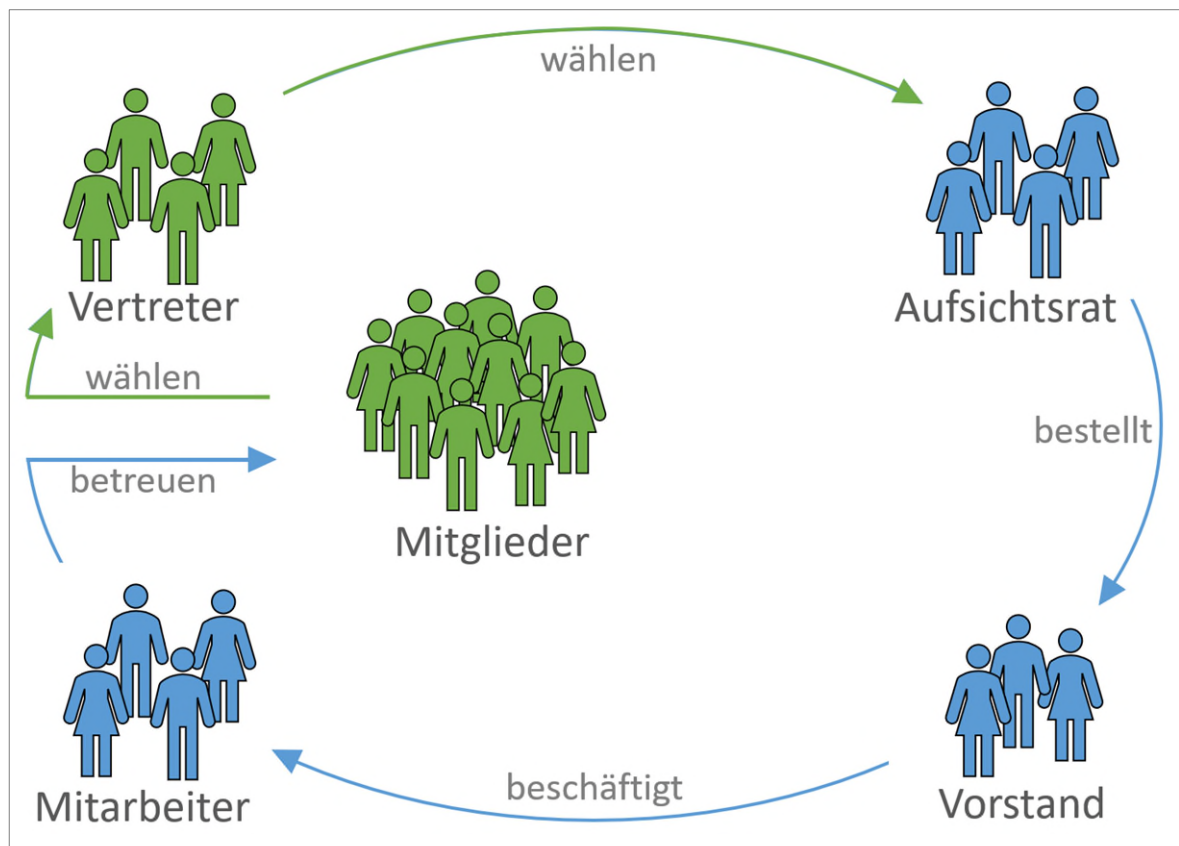


Abbildung 13: Grundstruktur einer Wohnungsgenossenschaft [Quelle: <https://gwg-dresden.de/ueber-uns/wir-sind-kulturerbe/>, abgerufen am 27.05.2020, eigene Darstellung]

Die Mitglieder wählen aus ihrer Mitte über eine demokratische Wahl Vertreter, die die Interessen der Mitglieder vertreten. Die Vertreter der Mitgliedschaft wählen den Aufsichtsrat (ab 20 Mitgliedern erforderlich) der Genossenschaft, der wiederum den Vorstand bestellt. Der Vorstand wird in seinem Handeln vom Aufsichtsrat kontrolliert bzw. überwacht und beraten. Besteht die Genossenschaft aus weniger als 20 Mitgliedern, kann der Vorstand direkt gewählt und auf die Bildung eines Aufsichtsrates verzichtet werden. Der Vorstand setzt sich für alle Mitglieder der Genossenschaft ein und beschäftigt Mitarbeiter, die die Mitglieder betreuen. Diese Organe, also die Vertreter der Mitglieder, der Aufsichtsrat sowie der

¹¹ Vgl. Brunner, Friebel, Hanrath, Weber: „Modelle genossenschaftlichen Wohnens“, S. 3

Vorstand, sind immer selbst Mitglieder der Genossenschaft¹². Die Mitglieder werden über die Entscheidungen und Handlungen des Vorstandes informiert. Der Einfluss, den die Mitglieder auf die Aktivitäten der Genossenschaft hat, hängt dabei von der Organisationsform innerhalb der jeweiligen Genossenschaft ab, also innerhalb der in Abbildung 13 dargestellten Struktur. Das Maß an Mitbestimmung innerhalb einer Wohnungsgenossenschaft obliegt folglich der Genossenschaft selbst und kann bspw. hinsichtlich des Maßes an Mitbestimmung der Mitglieder bzw. Bewohner variieren. Hierzu werden im Kapitel 4.3 einige Beispiele genannt und analysiert. Darüber hinaus bringen Wohnungsgenossenschaften insbesondere hinsichtlich der rechtlichen und steuerlichen Rahmenbedingungen einige Vorteile mit sich, die nachfolgend erläutert werden.

4.2 Rechtliche und steuerliche Rahmenbedingungen

4.2.1 Steuerliche Rahmenbedingungen

Genossenschaften sind grundsätzlich körperschaftssteuerpflichtig sowie gewerbsteuerpflichtig. Handelt eine Genossenschaft jedoch gemäß §5 Abs. 1 Nr. 10 KStG, ist sie von der Körperschaftssteuer befreit. Im KStG heißt es, dass Genossenschaften von der Körperschaftssteuer befreit sind, sofern sie „Wohnungen herstellen oder erwerben und sie den Mitgliedern auf Grund eines Mietvertrags oder auf Grund eines genossenschaftlichen Nutzungsvertrags zum Gebrauch überlassen“¹³. Hierbei hat die Genossenschaft „Gemeinschaftsanlagen oder Folgeeinrichtungen her[z]ustellen oder [zu] erwerben und sie [zu] betreiben, wenn sie überwiegend für Mitglieder bestimmt sind und der Betrieb durch die Genossenschaft [...] notwendig ist“¹⁴. Für eine Steuerbefreiung dürfen die Einnahmen aus Mietverträgen bzw. Nutzungsverträgen hierbei 90 % der Einnahmen der Genossenschaft nicht unterschreiten. Eine Erhöhung der sonstigen Einnahmen von 10 % auf bis zu 20 % ist nur dann möglich, wenn die Genossenschaft „Einnahmen aus der Lieferung von Strom aus Anlagen, für den [sie] unter den Voraussetzungen des § 21 Absatz 3 des Erneuerbare-Energien-Gesetzes einen Anspruch auf Zahlung eines Mieterstromzuschlags hat [sowie] die Grenze [von 10 %] nur durch diese Einnahmen überschritten wird“¹⁵. Sofern eine Genossenschaft nach KStG von der Körperschaftssteuer befreit ist, ist sie ebenso von der Gewerbesteuer befreit¹⁶.

4.2.2. Rechtliche Rahmenbedingungen

Nicht zuletzt aufgrund dieser steuerlichen Vorteile ist die Wohnungsgenossenschaft eine beliebte Rechtsform. Die Bildung und Verwaltung einer Genossenschaft ist jedoch mit einem nicht unerheblichen Aufwand verbunden. Zur Gründung einer Genossenschaft (also auch einer Wohnungsgenossenschaft) sind mindestens drei Mitglieder erforderlich

¹² Vgl. §9 Abs. 2 GenG, i. d. F. v. 17.07.2020

¹³ §5 Abs. 10 Nr. 10 Satz 1 KStG, i. d. F. v. 21.12.2019

¹⁴ Ebd.

¹⁵ §5 Abs. 10 Nr. 10 Satz 2 KStG, i. d. F. v. 21.12.2019

¹⁶ §3 Nr. 15 GewStG, i. d. F. v. 12.12.2019

(natürliche oder juristische Personen)¹⁷. Nach dem Beschluss über die angefertigte Satzung der Genossenschaft muss eine Eintragung in das Genossenschaftsregister erfolgen, welche notariell zu beglaubigen ist¹⁸. Nach dieser Eintragung erhält die Genossenschaft den Zusatz eG (eingetragene Genossenschaft) und damit die Rechtsstellung der eingetragenen Genossenschaft. Vor der notariellen Beglaubigung der Eintragung in das Genossenschaftsregister besteht eine so genannte Vorgenossenschaft (Zeitraum zwischen Satzungsbeschluss und Registereintrag), die jedoch bereits nach dem GenG besteht. Vor dem Satzungsbeschluss handelt es sich bei den Personen, die beabsichtigen eine Genossenschaft zu gründen um eine Gründungsgesellschaft in der Rechtsform einer GbR nach §§ 705 ff. BGB¹⁹.

Die bereits erwähnten Genossenschaftsanteile (deren Höhe in der Satzung festgelegt ist) der Mitglieder bilden das mit der Mitgliederzahl variierende Kapital der Genossenschaft. Sofern also keine zusätzlichen Einzahlungen oder Sacheinlagen getätigt werden, ist die Wohnungsgenossenschaft erst ab einer bestimmten Anzahl von Mitgliedern handlungsfähig, um Wohnraum zu erwerben oder zu errichten. Die zur Gründung der Genossenschaft erstellte Satzung ist als „Leitfaden für den genossenschaftlichen Alltag der Mitglieder und Organe“²⁰ zu verstehen. Die notwendigen Satzungsbestandteile sind in §§6 und 7 GenG geregelt:

- Firma und Sitz der Genossenschaft,
- Gegenstand des Unternehmens,
- Haftsumme,
- Form der Berufung der Generalversammlung,
- Form der genossenschaftlichen Bekanntmachungen,
- Minimal- sowie Maximalbetrag für Einlagen der Mitglieder,
- Rücklagenbildung zur Deckung von Verlusten (und Art dieser Rücklagenbildung)²¹.

Darüber hinaus hat die Genossenschaft die Möglichkeit, die Inhalte der Satzung entsprechend der Bedürfnisse der Mitglieder und den Zielen der Genossenschaft anzupassen.

Nach Gründung der Genossenschaft hat der Vorstand zum Abschluss eines jeden Geschäftsjahres einen Jahresabschluss aufzustellen, der vom Aufsichtsrat geprüft wird. Innerhalb der Genossenschaft werden folglich entsprechende Fachkenntnisse verlangt.

Die umfangreichen Fachkenntnisse und die anfallenden Kosten für die Gründung und den laufenden Betrieb einer Genossenschaft machen diesen Vorgang sehr aufwändig. Gerade bei einer zunächst kleinen Gruppe von Interessenten empfiehlt sich daher eine besondere

¹⁷ Vgl. §4 GenG i. d. F. v. 17.07.2020

¹⁸ Vgl. §10 GenG i. d. F. v. 2006

¹⁹ Vgl. <https://www.wohnungsgenossenschaften-gruenden.de/category/gruendungsglossar/>, abgerufen am 05.06.2020

²⁰ Ebd.

²¹ Vgl. §§6, 7 GenG i. d. F. v. 17.07.2020

Form der Genossenschaft: Die Dachgenossenschaft. Sie bietet die Möglichkeit, die steuerlichen Vorteile nutzen zu können, aber gleichzeitig den Aufwand der Gründung und die nötigen Fachkenntnisse für den Betrieb der Genossenschaft zu minimieren.

Die Dachgenossenschaft

Eine Dachgenossenschaft ist eine besondere Form der Kooperation, bei der z.B. in Vereinen organisierte Wohnprojekte, Hausgemeinschaften, Wohngruppen oder auch Einzelpersonen Mitglieder sein können.

Die so genannte Dachgenossenschaft hat den Rechtsstand einer klassischen Genossenschaft und erfüllt demnach die zuvor genannten Anforderungen an eine solche. Funktional betrachtet ist die Dachgenossenschaft eine „besondere Kooperationsform von und für Genossenschaften“²². Hierbei kann die Dachgenossenschaft als zweite Ebene verstanden werden, die für die Wohnprojekte Aufgaben übernimmt und bündelt, indem sie ihr Know-how und ihre Dienstleistung einsetzt. Um den einzelnen Wohnprojekten die nötige Entscheidungsgewalt zuzusprechen, werden die Organe der Dachgenossenschaft um das Organ der Wohnprojekte ergänzt, die sich jeweils aus den zugehörigen Mitgliedern zusammensetzen. Hierzu wird in der Satzung der Dachgenossenschaft verankert, welche Entscheidungen und Befugnisse den Wohnprojekten übertragen werden.

Es ergeben sich 6 „wichtige Vorteile einer Dachgenossenschaft aus Sicht der Wohnprojekte und ihrer Bewohner:

- Die Wohnprojekte können sich einer (existierenden bzw. zu gründenden) Dachgenossenschaft als Trägerstruktur bedienen.
- Die Wohnobjekte werden durch die Eingliederung in eine Genossenschaft dauerhaft dem spekulativen Wohnungsmarkt entzogen.
- Die Wohnprojekte und ihre Bewohner haben Entscheidungsautonomie über die sie direkt betreffenden wichtigen Sachverhalte.
- Die Dachgenossenschaft entlastet die Wohnprojekte und ihre Bewohner von Aufgaben, die diese nicht oder nur mit geringer Effizienz durchführen können.
- Die Bewohner identifizieren sich stark mit „ihrem“ Haus und ihrer Hausgemeinschaft und fühlen sich nicht als „eines unter (möglicherweise sehr) vielen Mitgliedern“.
- Die Existenz von aktiven Hausgemeinschaften kann helfen, soziale Notstände und Isolationen zu mildern.“

Für die Umsetzung im Quartier Damloup-Kaserne empfiehlt sich der Aufbau einer genossenschaftlichen Struktur in funktionaler Zweistufigkeit. Sie hat den Vorteil, dass die Bewohnergruppen einerseits autonom sind und einige Rechte der Selbstbestimmung haben, andererseits jedoch die rechtlichen Vorzüge der Dachgenossenschaft genießen können.

²² Brunner, Friebe, Hanrath, Weber: „Modelle genossenschaftlichen Wohnens“, S. 4

Hierzu zählen insbesondere die steuerrechtlichen Vorteile, die die Dachgenossenschaft mit sich bringt.

Die zweistufige Struktur kann sowohl funktional als auch rechtlich erfolgen. Innerhalb einer Dachgenossenschaft besteht die Möglichkeit sowohl funktional zweistufige als auch rechtlich zweistufige Strukturen zu schaffen. Bei der funktionalen Zweistufigkeit handelt es sich um ein einziges Rechtsgebilde, in das mehrere Wohnungsgemeinschaften organisatorisch und strukturell eingegliedert sein können. Bei der rechtlichen Zweistufigkeit handelt es sich um mehrere Rechtsgebilde, sodass die Wohnungsgemeinschaft eine rechtlich selbstständige Vereinigung darstellt, die funktional dennoch der Dachgenossenschaft untergeordnet ist.

Eine reine „funktionale Zweistufigkeit liegt vor, wenn eine Hausgemeinschaft als rein innergenossenschaftliche Einrichtung fungiert, und selbst nicht als rechtsfähige Person (Verein, GbR, eG) nach außen auftritt“²³. Diese Hausgemeinschaften und/oder Wohnungsgemeinschaften innerhalb der Dachgenossenschaft können entweder ein selbstständiges Organ bilden, welches neben den ordentlichen Gremien ebenfalls in der Satzung verankert wird, oder als informelle Gesellschaft auftreten. Sind die Wohnprojekte innerhalb der Dachgenossenschaft selbst als Verein oder GbR organisiert, handelt es sich um eine rechtliche Zweistufigkeit. Darüber hinaus ist eine rechtliche Zweistufigkeit gegeben, wenn „der Primärgenossenschaft eine sog. Dienstleistungsgenossenschaft als Dach-Unterstützungsstruktur nachgelagert ist“²⁴. Die Struktur unter einer Dachgenossenschaft kann wie folgt gestaltet werden (Abbildung 14):



Abbildung 14: Dachgenossenschaftliche Strukturen [Quelle: Brunner, Friebe, Hanrath, Weber: „Modelle genossenschaftlichen Wohnens“, S. 45, eigene Darstellung]

²³ Brunner, Friebe, Hanrath, Weber: „Modelle genossenschaftlichen Wohnens“, S. 32

²⁴ Ebd., S. 33

Bei der Anwendung von dreistufigen Strukturen wird eine rechtliche (und damit auch steuerliche) Selbstständigkeit der Einzelprojekte vorausgesetzt. Für die Anwendung im Quartier Damloup-Kaserne wird diese Alternative daher nicht weiter betrachtet. Durch die dreistufige Struktur entsteht ein enormer Gründungsaufwand für einzelne Genossenschaften. Zusätzlich sind die zuvor erläuterten rechtlichen und steuerlichen Vorteile hierdurch geschmälert. Eine so genannte Unterstützungsstruktur bildet die Dachgenossenschaft dann, wenn sie den nachgelagerten Wohnprojekten bzw. Wohngemeinschaften oder selbstständigen Genossenschaften bzw. Vereinen als eine Art Service-Genossenschaft dient. Hierbei handelt es sich dann um ein Outsourcing von Aufgaben, das keine Veränderung der rechtlichen oder steuerlichen Belange der einzelnen Organisationsformen nach sich zieht.

4.3 Analyse vorhandener Modelle in genossenschaftlicher Hand

- **Dachgenossenschaft: Isarwatt eG**

Die Isarwatt eG fungiert in dachgenossenschaftlicher Struktur als Dienstleistungsgenossenschaft. Gemäß ihrer Satzung hat die Genossenschaft „die Förderung ihrer Mitglieder durch die Erbringung von Investitionen und Dienstleistungen in den Bereichen Energieversorgung, Mobilität sowie Datenverarbeitung“²⁵ zum Zweck. Die Mitglieder der Isarwatt eG setzen sich aus Wohnungsunternehmen und Baugenossenschaften zusammen. Eine mögliche Mitgliedschaft ist gem. §3 der Satzung der Isarwatt eG auf eingetragene Wohnungsgenossenschaften und andere Unternehmen in der Wohnungswirtschaft beschränkt. Dies hat zur Folge, dass die Mitglieder alle rechtlich unabhängig von der Dachgenossenschaft sind und folglich eigenständige Unternehmen sind. Die Isarwatt eG fungiert hierbei also lediglich als Dienstleister.

²⁵ <https://www.isarwatt.de/satzung>, abgerufen am 17.06.2020

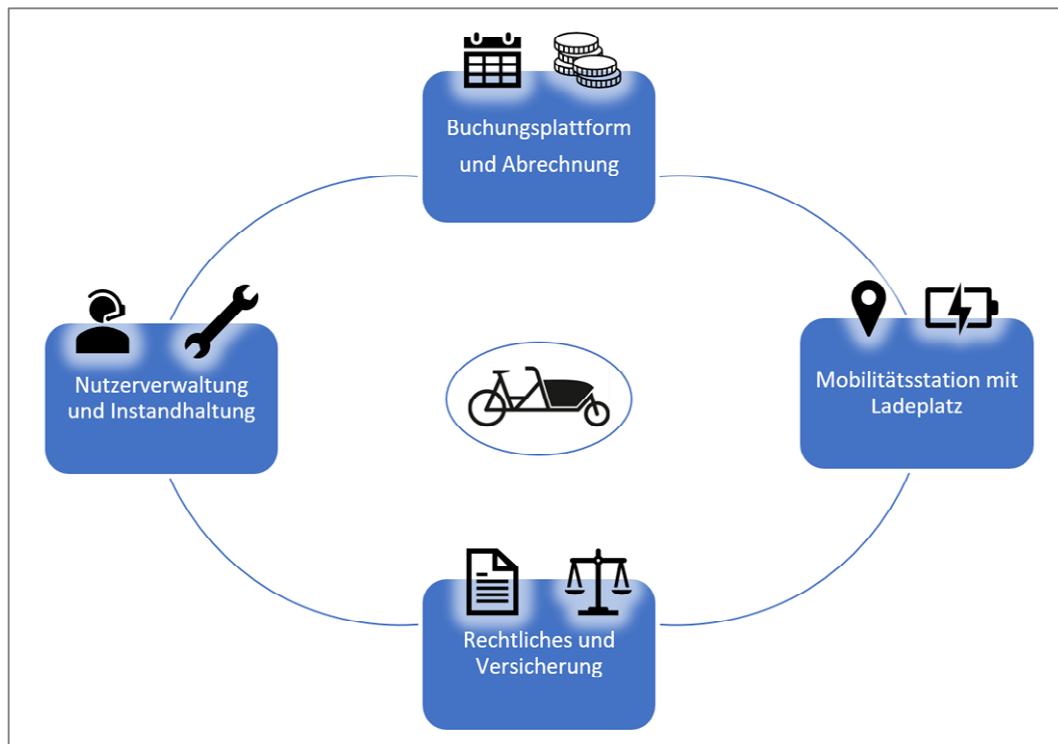


Abbildung 15: Bestandteile der Shared-Mobility [Quelle: <https://www.isarwatt.de/mobilitaet>, abgerufen am 17.06.2020, eigene Darstellung]

Die Isarwatt eG erarbeitet für ihre Mitglieder und deren Projekte individuelle Energie- und Mobilitätskonzepte, die auf die jeweiligen Standorte zugeschnitten sind. Beispielsweise integriert die Isarwatt eG Mieterstromkonzepte direkt im Quartier, um die Mitglieder der Genossenschaften als Akteure der Energiewende mit einzubeziehen. Durch die Mieterstrommodelle werden Nutzungsentgelte und weitere Abgaben reduziert. Andererseits entstehen aus mehreren Mobilitätsbestandteilen eine so genannte Shared-Mobility, wie in Abbildung 15 dargestellt. Die Isarwatt eG ist folglich nicht ausschließlich auf die Konzeptentwicklung, sondern auch auf die Errichtung, den Betrieb, die Abrechnung sowie die Nutzerverwaltung und Instandhaltung der Mobilitätsangebote spezialisiert. Darüber hinaus werden über die Dachgenossenschaft auch rechtliche und versicherungstechnische Aspekte der Mobilitätskonzepte abgewickelt.

- **Wohnungsgenossenschaft: WOGENO München**

Die WOGENO München ist eine eingetragene Genossenschaft und Mitglied der Isarwatt eG. Die Münchener Wohnungsbaugenossenschaft versteht sich selbst als eine „Genossenschaft für selbstverwaltetes, soziales und ökologisches Wohnen“²⁶. Für ihre ökologischen, sozialen und selbstverwalteten Wohnungsbauprojekte hat die WOGENO seit 1997 bereits einige Auszeichnungen erhalten. In Zusammenarbeit mit der Isarwatt eG bietet die

²⁶ <https://www.wogeno.de/ueber-uns/die-wogeno-idee.html>, abgerufen am 17.06.2020

WOGENO ihren Mitgliedern und damit den Mietern nachhaltige Mobilitätskonzepte direkt am Standort an. Eines der Wohnungsbauprojekte befindet sich am Reinmarsplatz in München und ist autofrei ausgestaltet worden. Das Quartier verfügt über großzügige Flächen für den Fußgänger- und Radverkehr. Zusätzlich werden hier verschiedene Mobilitätsangebote zur Verfügung gestellt.



Abbildung 16: Wohnungsbauprojekt Reinmarplatz München [Quelle: <https://www.wogeno.de/haeuser/haeuser-im-portrait/reinmarplatz/bilder.html>, abgerufen am 17.06.2020]

Gemäß der Zielsetzung der Genossenschaft wird das Mobilitätskonzept regelmäßig mit einer Arbeitsgruppe Mobilität, die sich aus den Bewohnern zusammensetzt, weiterentwickelt und das Angebot somit um weitere Bausteine ergänzt. So kann die WOGENO eG gewissermaßen auch als Dachgenossenschaft für ihre Bewohnergruppen angesehen werden. Die Bewohnergruppen agieren untereinander selbstverantwortlich informell und bilden Arbeitskreise wie bspw. die Arbeitsgruppe Mobilität, um die Angebote für ihr eigenes Quartiers stetig weiterzuentwickeln. Abbildung 16 zeigt das aktuelle Sharing-Angebot für die Bewohner des Reinmarplatzes sowie die aktuelle Ausgestaltung des Innenhofes der Bebauung.

- **Nachbarschaftsverein: Siedlung „Stellwerk 60“ Köln**

Der Nachbarschaftsverein „Nachbarn 60 e.V.“ besteht ausschließlich aus Bewohnern der Siedlung Stellwerk 60 in Köln. Der Verein hat laut eigener Satzung unter anderem „die Umsetzung der Idee des autofreien Wohnens und die bedarfsgerechte Regelung der Befahrbarkeit des Siedlungsgebietes“²⁷ zum Zweck. In diesem Sinne vertritt der Verein die Interessen der Bewohner der Siedlung gegenüber sämtlichen Institutionen und Organisationen wie bspw. der Stadt Köln, dem Rettungsdienst, Sharing-Anbietern sowie Energielieferanten und weitere. Darüber hinaus ist der Verein verantwortlich für die Sicherung der Mobilität im Quartier durch Vorhalten von Fahrzeugen in der Mobilitätsstation und an anderen Standorten, die durch den Verein stetig weiterentwickelt werden. Außerdem werden weitere

²⁷ https://www.nachbarn60.de/fileadmin/protokolle/Vereinssatzung_Nachbarn60_final2.pdf, abgerufen am 17.06.2020

Sharing-Elemente, wie bspw. Bierzeltgarnituren, mobile Tischtennisplatten, Außenspielzeug und Festzelte, durch den Verein verwaltet. Des Weiteren werden vom Verein Nachbarn 60 e.V. Quartiersfeste organisiert und durchgeführt sowie die Kommunikation innerhalb der Siedlungsbewohner und darüber hinaus gepflegt und gefördert. Das besondere an der Siedlung ist, dass die Bewohner sich dazu verpflichten auf einen eigenen Pkw zu verzichten. Diese „Autofreiheit“ des Quartiers erhält die rechtliche Grundlage durch den städtebaulichen Vertrag sowie eine notarielle Einigung. Eine reduzierte Anzahl von Stellplätzen (0,2 Stellplätze je WE) befindet sich in einer am Quartiersrand platzierten Quartiersgarage. Sollten die Stellplätze nicht ausreichen, besteht eine weitere Reservefläche neben der Quartiersgarage. Diese Fläche wird heute als Gemeinschaftsgarten genutzt.

Die autofreie Siedlung in Köln-Nippes ist nach dem bottom-up-Prinzip entstanden. Dies bedeutet, dass zu Beginn der Entwicklung des Quartiers bereits eine Personengruppe bestand, die das Bestreben hatte in der autofreien Siedlung zu leben und diese zu gestalten. Dies Gruppe positionierte ihr Bestreben für die Entwicklung der Konversionsfläche des ehemaligen Stellwerks in der Kölner Politik. Folglich haben die zukünftigen Bewohner des Quartiers Stellwerk 60 dieses selbst mit entwickelt und waren somit von Beginn an in die Idee einer autofreien Siedlung involviert. Durch diese Entstehungsgeschichte des Quartiers, herrschte von Beginn an eine besonders hohe Akzeptanz bei der künftigen Bevölkerung.

- **Lincoln-Siedlung Darmstadt**

Mit der Lincoln-Siedlung entsteht eine autoarme Siedlung in Darmstadt, in der je Wohneinheit 0,65 Stellplätze zur Verfügung stehen. Hiervon werden 0,5 Stellplätze in Quartiersgaragen untergebracht und 0,15 Stellplätze im Nahbereich der Wohneinheiten angelegt. Der Auslöser für diese autoarme Entwicklung der Siedlung waren unzureichende Leistungsfähigkeiten zur Abwicklung des MIV an den umliegenden Knotenpunkten. Darüber hinaus wurden grenzwertüberschreitende Lärm- und Emissionsbelastungen im Umfeld sowie innerhalb der Siedlung prognostiziert. Aufgrund eines mangelnden Ausbaupotenzials für die umliegenden Straßeninfrastruktur, hat die Stadt Darmstadt sich für die Umsetzung eines Mobilitätskonzeptes entschieden, das die Nutzung des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad- und Fußgängerverkehr) fördert. Hierzu wurde eigens für die Lincoln-Siedlung eine Einschränkungs- und Verzichtssatzung zum Herstellen von Stellplätzen erlassen. Hierdurch konnte der von der örtlichen Stellplatzsatzung abweichende Stellplatzschlüssel vereinbart werden. Die Vergabe der Stellplätze in der Lincoln-Siedlung wird seither über eine Stellplatzvergabeordnung geregelt. Entsprechend verfügt nicht jeder Mieter oder Eigentümer der Lincoln-Siedlung automatisch über einen eigenen Stellplatz. Vielmehr werden die Stellplätze ausschließlich an jene Bewohner vergeben, die einen Stellplatz benötigen. Um eine nachhaltige Mobilität unter den Bewohnern zu fördern, werden alternative Mobilitätsangebote sowie umfangreiche Infrastruktur für den Rad- und Fußgängerverkehr hergestellt. Zur Durchführung des Mobilitätskonzeptes steht innerhalb der Siedlung von Beginn an ein Mobilitätsmanagement bzw. eine Mobilitätszentrale zur Verfügung, das sowohl die Umsetzung begleitet als auch als direkter Ansprechpartner für die Akteure vor Ort fungiert. Die Akteure im Quartier sind neben den Bewohnern und Investoren auch die Anbieter von Service- und

Mobilitätsdienstleistungen. Diese Mobilitätszentrale wird von der Stadt Darmstadt mit Unterstützung des städtischen Verkehrsunternehmens (HEAG mobilo) betrieben.

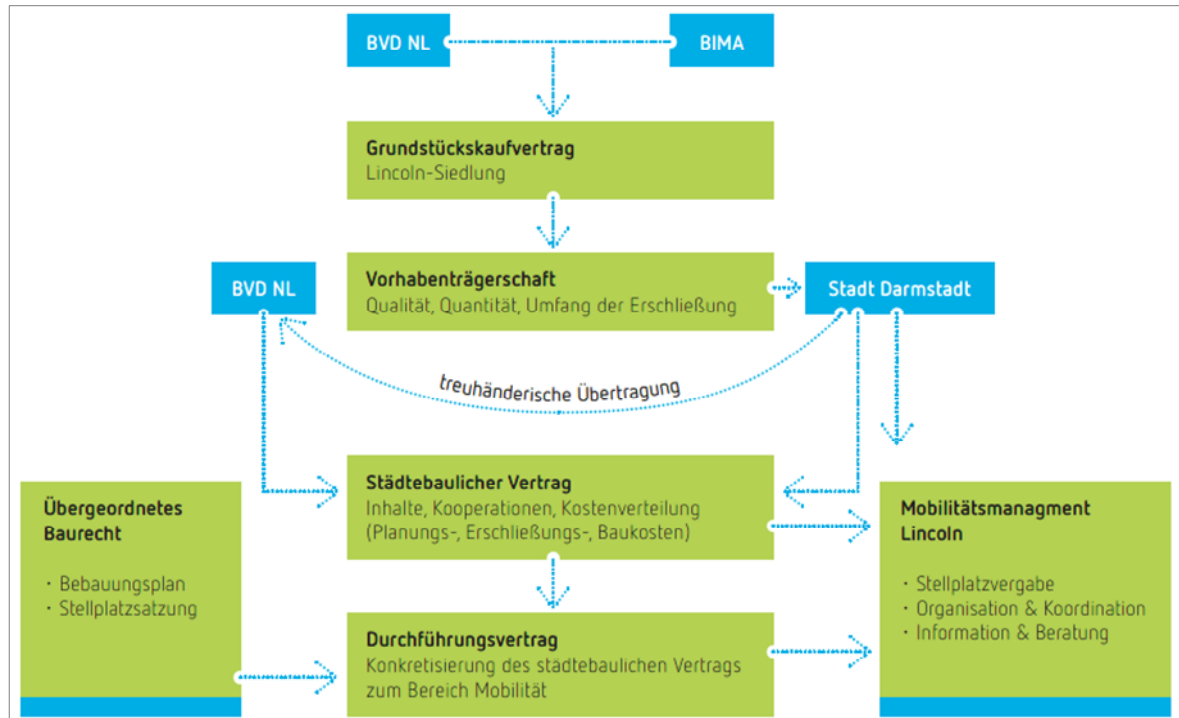


Abbildung 17: Planungsrechtliche Strukturen Konversionsfläche Lincoln-Siedlung Darmstadt [Quelle: Wissenschaftsstadt Darmstadt: "Lincolnsiedlung Mobilitätskonzept"]

Abbildung 17 stellt die planungsrechtlichen Strukturen der Lincoln-Siedlung dar. Da es sich bei der zu bebauenden Fläche um einen ehemaligen Militärstandort handelt, wird der Grundstückskaufvertrag mit der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BIMA) geschlossen. Käufer ist in diesem Fall das Tochterunternehmen der bauverein AG BVD New Living (BVD NL). Die Stadt Darmstadt besitzt die Vorhabenträgerschaft für das Grundstück und sichert somit Qualität, Quantität und Umfang der Erschließung. Darüber hinaus ist die Stadt Darmstadt für das Mobilitätsmanagement Lincoln zuständig (wird mit Unterstützung der HEAG mobilo umgesetzt) und erarbeitet gemeinsam mit dem BVD NL den städtebaulichen Vertrag für die Lincoln-Siedlung. Ausgehend von den Inhalten des städtebaulichen Vertrages wird ein Durchführungsvertrag entwickelt, der die im städtebaulichen Vertrag festgelegten Elemente zur Mobilität hinsichtlich der Durchführung konkretisiert. Insbesondere das Mobilitätsmanagement Lincoln wird im Durchführungsvertrag sowie im städtebaulichen Vertrag verankert und festgehalten. Hierbei wird die Stellplatzvergabe, die Organisation und Koordination sowie die Information und Beratung konkretisiert. Baurechtlich werden die Inhalte des Durchführungsvertrages im Bebauungsplan sowie der Stellplatzsatzung (bzw. hier in der Einschränkung- und Verzichtssatzung) verankert. So wird in der Lincoln-Siedlung auch rechtlich die Bereitstellung von Car-Sharing-Fahrzeugen, E-Car-Pooling-Fahrzeugen, Bike-Sharing-Fahrzeugen und einem Lastenradverleihsystem sichergestellt. Bei der Entwicklung der Lincoln-Siedlung wird im Gegensatz zum Stellwerk 60 in Köln nach

dem top-down-Prinzip vorgegangen. Hierbei entsteht das Quartier nicht seitens eines Bürgerbegehrens, woraus sich ein Wohnverein gründet. In Darmstadt entsteht die nachhaltige Siedlung durch einen von Stadt und Investor entwickelten städtebaulichen Vertrag, der die Nachhaltigkeit der Siedlung festschreibt.

4.4 Ableitung von Handlungsempfehlungen

Die bisher erarbeiteten Inhalte und die Best-Practice-Beispiele zeigen, dass es sich empfiehlt, auf zwei Ebenen zu agieren: Zum einen auf der Ebene des Wohnens in einem Zusammenspiel aus Genossenschaften, Privatinvestoren und einer Dachgenossenschaft für private Baugruppen. Zum anderen auf der Ebene der Mobilität mit den Themen Quartiersgarage und Mobilitätszentrale. Dies bedeutet, dass das Konstrukt über juristische Maßnahmen abgesichert werden muss. Es eröffnen sich im Zusammenspiel mit dem Bebauungsplan zwei Möglichkeiten der Verankerung von Vorschriften im Hinblick auf die Arealentwicklung, nämlich einerseits städtebauliche Verträge zur Fixierung der allgemeinen Ziele einerseits und privatrechtliche Verträge zur Fixierung der Durchführungsbestimmungen:

1. Städtebauliche Verträge

Der städtebauliche Vertrag ist ein Mittel der Zusammenarbeit der öffentlichen Hand mit privaten Investoren. Er wird im Zusammenhang mit einem Bebauungsplanverfahren geschlossen. Städtebauliche Verträge sind im Baugesetzbuch in § 11 BauGB geregelt und stellen eine Sonderform der öffentlich-rechtlichen Verträge dar. Sie dienen der Erfüllung städtebaulicher Aufgaben; sie ergänzen somit das hoheitliche Instrumentarium des Städtebaurechts. Sie dürfen natürlich nicht gegen gesetzliche Regelungen verstoßen oder sittenwidrig sein. Mit dem § 11 Abs. 1 Nr. 4 BauGB, nach dem insbesondere die Nutzung von Anlagen zur Kraft-Wärme-Kopplung und von Solaranlagen geregelt werden kann, soll aber offenbar verdeutlicht werden, dass die auf den allgemeinen Klimaschutz bezogenen Zielvorgaben in §§ 1 Abs. 5 und 6 BauGB auch durch vertragliche Vereinbarungen umsetzbar sind. Außerdem stellt § 11 Abs. 1 Nr. 4 BauGB ausdrücklich klar, dass damit auch verhaltensbezogene Anforderungen in Form von Anschluss- und Benutzungspflichten geregelt werden können. Allerdings muss auch zwischen den vereinbarten Maßnahmen und den von der Gemeinde verfolgten Planungszielen ein „städtebaulicher Zusammenhang“ bestehen. Das ergibt sich aus dem Wortlaut von § 11 Abs. 1 Nr. 4 BauGB („entsprechend den mit den städtebaulichen Planungen und Maßnahmen verfolgten Zielen...“). Die Vereinbarungen sollten mit einer darauf ausgerichteten Planungskonzeption der Gemeinde verknüpft sein. D.h. die Vereinbarungen werden wohl nur ergänzend zu einem Bebauungsplan getroffen werden können, der die Grundlage für die Umsetzung derartiger Maßnahmen schafft (damit sind nicht zwingend Festsetzung nach § 9 Abs. 1 Nr. 23 BauGB gemeint).

Zu beachten ist schließlich noch, dass bei städtebaulichen Verträgen die vereinbarten Leistungen gemäß § 11 Abs. 2 BauGB den gesamten Umständen nach angemessen sein müssen. Auch hier spielt es eine Rolle, ob z.B. die vereinbarte Nutzung einer Quartiersgarage mit zumutbaren Aufwendungen realisierbar ist. Es ist also ähnlich wie bei den Festsetzungen in Bebauungsplänen eine Prüfung der Wirtschaftlichkeit erforderlich.

2. *Privatrechtliche Verträge*

Privatrechtliche Verträge können zwischen den Kommunen und den Grundstückskäufern von kommunalen Baulandgrundstücken geschlossen werden. Entsprechend der öffentlich-rechtlichen städtebaulichen Verträge gilt auch hier der Grundsatz der Angemessenheit. Dies kann ggf. auch durch Subventionen durch den Bodenpreis erreicht werden. Zudem wird eine stellplatzoptimierte Planung der gesamten Siedlung zu einer Baukostensparnis führen, die dann die Mehrkosten für Quartiersgaragen aufwiegt.

Zur Frage der Zulässigkeit von Autoverzichtsklauseln schreibt das Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung: Es „bestehen sowohl mietvertragliche als auch kaufvertragliche Möglichkeiten, die Bewohner einer Siedlung durch wirksame Vertragsklauseln zu binden. In Kaufverträgen kann beispielsweise eine Nichtnutzungsklausel vereinbart werden, die mittels Unterlassungsklagen, Vertragsstrafen oder durch die Vereinbarung von Rückkaufsrechten durchgesetzt werden kann. Mit der Aufnahme einer Weitergabeverpflichtungsklausel kann die Bindung auch an Rechtsnachfolger der Ersterwerber weitergegeben werden. Auch Mieter können durch Vertragsklauseln und durch Androhung von Kündigungen zu einem bestimmten Mobilitätsverhalten verpflichtet werden. Eine solche Klausel für Mieter wird allerdings immer unter einem sog. Zumutbarkeitsvorbehalt stehen“.²⁸

Stellplatzsatzung

In diesem Zusammenhang empfiehlt sich eine Prüfung der noch nicht verabschiedeten Stellplatzsatzung im Hinblick darauf, dass Stellplatzschlüssel verringert werden können, sofern ein Mobilitätskonzept entwickelt und umgesetzt wird. Diese Möglichkeit wird aktuell durch die Stadt Rheine geprüft. Zukünftig ist es beabsichtigt, bei Neubauvorhaben von einem gewissen Umfang (ab 50 WE Neubau) durch ein Mobilitätskonzept eine von der Stellplatzsatzung abweichende Stellplatzanzahl herstellen zu können. Ein solches Vorgehen kann an dieser Stelle nur begrüßt werden. Insbesondere für innerstädtische Quartiere erweist sich ein hoher Stellplatzschlüssel als kontraproduktiv für die klimafreundliche Entwicklung der Stadt, sowohl im Hinblick auf die Aufenthaltsqualität und versiegelte Flächen als auch im Hinblick auf die Förderung des Fuß- und Radverkehrs.

²⁸ Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung: „Mobilitätsmanagement in der Stadtplanung“, S. 55

5 HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

Zur Entwicklung eines Mobilitätsmanagements im Wohnquartier Damloup-Kaserne in Rheine sind zahlreiche Fäden aus unterschiedlichen Bereichen zusammenzuführen, auf die nachfolgend genauer eingegangen wird. Die Entwicklung eines Wohnquartiers mit integrierten Mobilitätsangeboten und Quartiersgaragen bedarf einer frühzeitigen Integration eines Mobilitätskonzepts in die städtebauliche Planung. Für die rechtliche Konstruktion der Nutzung der Konversionsfläche südlich des Stadtzentrums ist die Stadt Rheine als Vorhabenträgerin (nach Grundstückskaufvertrag mit der BIMA) zuständig. Somit ist sie für die Erarbeitung von städtebaulichen Regelungen sowie für den Abschluss von Kaufverträgen mit den jeweiligen Akteuren verantwortlich. Hinsichtlich der speziellen Ausgestaltung der Mobilitätsangebote im Quartier sowie des verringerten Stellplatzschlüssels ist die Verankerung eines Mobilitätskonzeptes in diesen städtebaulichen Regelungen erforderlich. Weitere Inhalte, insbesondere Weitergabeverpflichtungsklauseln stellen im Rahmen des Kaufvertrags sicher, dass die Absichten zu einer nachhaltigen und ressourcenschonenden Mobilitätsentwicklung im Quartier langfristig verfolgt werden.

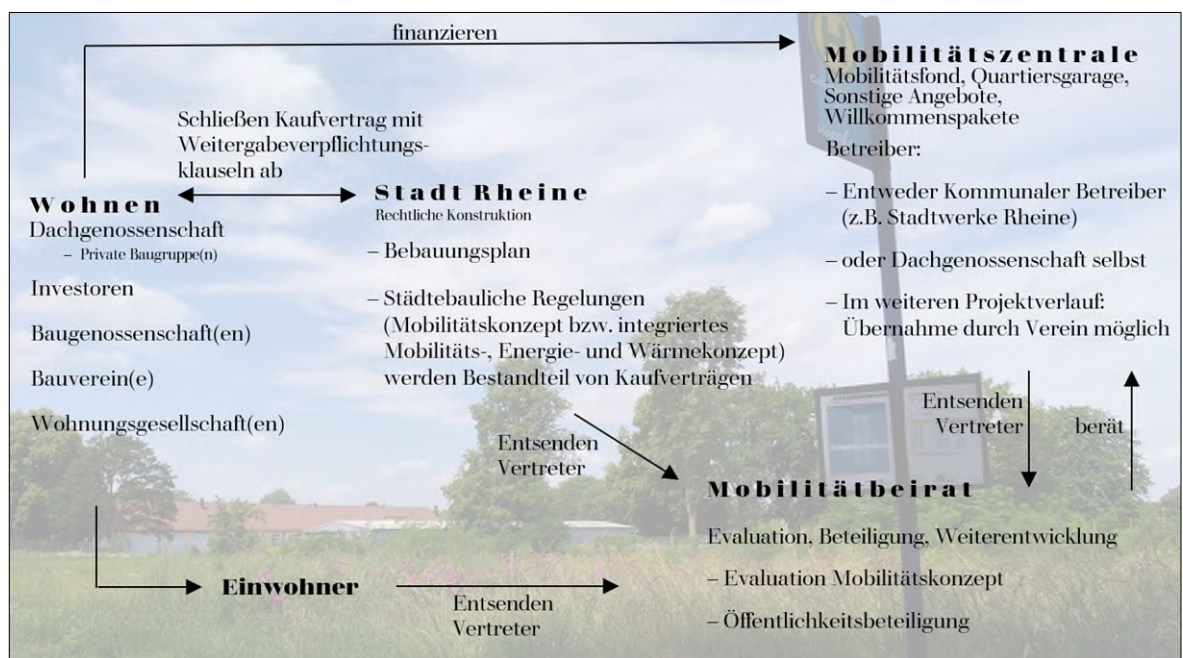


Abbildung 18: Gesamtkonstrukt Wohnen und Mobilität

Das Areal Damloup-Kaserne soll in einzelnen Bauabschnitten an diverse Akteure vergeben werden, um eine städtebauliche Vielfalt zu sichern und das Quartier facettenreich gestalten zu können. Als Akteure im Wohnungsbau kommen private Investoren, Baugenossenschaften sowie Bauvereine und Wohnungsgesellschaften in Frage. Darüber hinaus ist geplant, einzelne Flächen privaten Baugruppen zur Verfügung zu stellen. Es wird empfohlen, diese privaten Baugruppen unter einer Dachgenossenschaft, bspw. dem Genossenschaftsverband, zu verwalten. So kann der Aufwand von abzuschließenden Verträgen zwischen der Stadt Rheine und einzelnen Baugruppen auf die Dachgenossenschaft reduziert werden.

Darüber hinaus können sich die Baugruppen so im bestehenden System der Genossenschaft eingliedern und somit die Vorteile der Dachgenossenschaft nutzen. Mit den einzelnen Bauträgern oder Bauherren wird jeweils ein Kaufvertrag geschlossen.

Zur Umsetzung des Mobilitätskonzeptes wird von Beginn an, d.h. zeitgleich mit dem ersten Verkauf, eine Mobilitätszentrale betrieben. Diese ist zunächst für den Bau der ersten Quartiersgarage verantwortlich, später dann sowohl für die Verwaltung und den Betrieb der Quartiersgaragen als auch für die Verwaltung eines Mobilitätsfonds zuständig. Darüber hinaus betreibt und verwaltet sie zeitgleich mit dem Einzug der ersten Mieter die örtlichen Mobilitätsangebote und steuert hier jeweils mit dem Einzug neuer Mieter nach, bzw. wenn sich die Nutzerbedürfnisse der Bewohnerschaft verändern sollten. Die Erstellung und Vergabe von Willkommenspaketen an neue Eigentümer und Mieter gehört ebenso zum Leistungsumfang der Mobilitätszentrale. Die Mobilitätszentrale kann sowohl von einer Dachgenossenschaft als auch von einem kommunalen Betreiber (bspw. Stadtwerke Rheine) betrieben werden. An dieser Stelle wird empfohlen, die Stadtwerke Rheine frühzeitig in die Planung mit einzubeziehen und zu ermitteln, in welchem Umfang die Stadtwerke Rheine an der Entwicklung und dem Betrieb einer Mobilitätszentrale mitwirken kann und möchte. Insbesondere das Wissen der Stadtwerke Rheine hinsichtlich des Betriebes von Parkgaragen und der Energieversorgung können hier von Vorteil sein. Mit fortschreitender Entstehung des Quartiers ist es denkbar, dass sich aus der Bewohnerschaft ein Mobilitätsverein Damloup-Kaserne gründet, der langfristig den Betrieb der Mobilitätszentrale sichern kann.

Bei der Evaluation und Weiterentwicklung der Mobilitätsangebote wird die Mobilitätszentrale vom Mobilitätsbeirat unterstützt. Der Mobilitätsbeirat setzt sich zusammen aus Bewohnern des Quartiers sowie Vertretern der Stadt und des Betreibers der Quartiersgarage. Der Mobilitätsbeirat bildet das Sprachrohr der Bewohnerschaft und kann so Anpassungswünsche direkt in der Mobilitätszentrale platzieren und neue Angebote oder Angebotsanpassungen erarbeiten. Hierbei kann es sich beispielsweise um das Angebot von Kurzzeitparkplätzen oder eine zeitliche Begrenzung der Besucherparkplätze handeln. Darüber hinaus kann der Mobilitätsbeirat Ansprechpartner für Anwohner des Quartiers sein und hier etwaige Beschwerden oder Entwicklungsvorschläge entgegennehmen. Hier findet insbesondere der Genossenschaftsgedanke der Selbstverwaltung Anwendung. Daher kann aus dem Mobilitätsbeirat heraus die Anregung zur Gründung eines Vereins erfolgen, der den Betrieb der Mobilitätszentrale langfristig übernehmen kann. Insbesondere zu Beginn der Quartiersentwicklung kann der Mobilitätsbeirat einen wichtigen Beitrag zur Akzeptanz der Mobilitätsentwicklung bei den Anwohnern leisten. Anregungen, Beschwerden, Wünsche und Forderungen werden durch den Mobilitätsbeirat gefiltert und an den Betreiber der Mobilitätszentrale herangetragen.

5.1 Aufbau einer MOBILSTATION+

Die Stadt Rheine erarbeitet städtebauliche Regelungen, die in den Kaufverträgen mit den einzelnen Akteuren Anwendung finden. Hinsichtlich der speziellen Ausgestaltung der

Mobilitätsangebote im Quartier sowie des verringerten Stellplatzschlüssels ist die Verankerung eines Mobilitätskonzeptes in diesen städtebaulichen Regelungen erforderlich. Weitere Inhalte wie Weitergabeverpflichtungsklauseln stellen sicher, dass die Absichten zu einer nachhaltigen und ressourcenschonenden Mobilitätsentwicklung im Quartier langfristig verfolgt werden. Der Mobilitätsbeirat wird ins Leben gerufen und setzt sich zusammen aus Vertretern der Eigentümer, der Stadt Rheine und später dem Betreiber der Mobilitätszentrale. Die Inbetriebnahme von Mobilitätszentrale und Quartiersgarage erfolgt mit Vollendung des ersten Bauabschnitts. Hierbei wird zunächst mit einem kleinen Angebot gestartet (z.B. zwei Fahrzeuge im stationären Carsharing, zwei Räder zum Verleih an Besucher und ein Lastenrad).

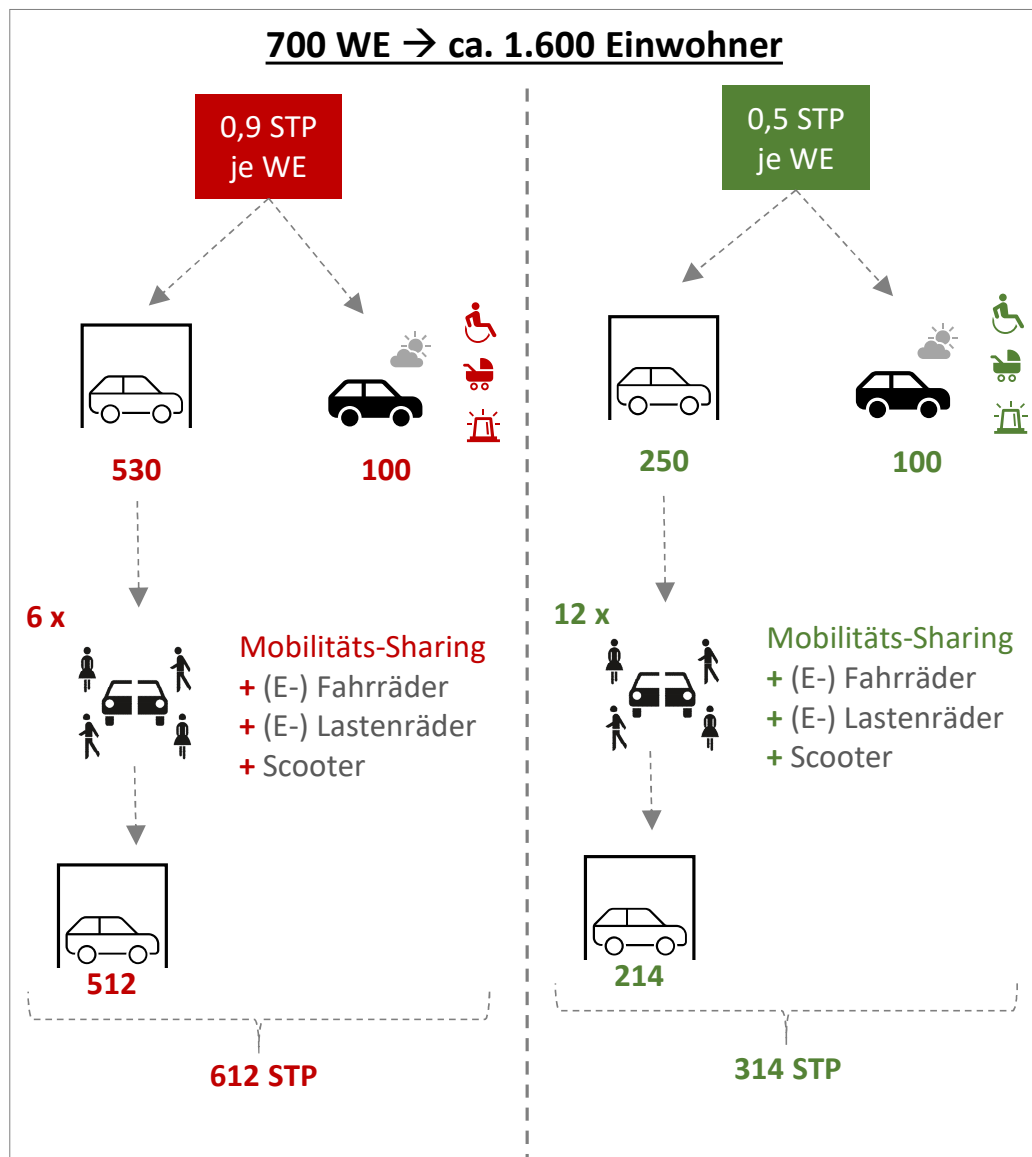
5.2 Entwicklung einer MOBILSTATION+

- Empfehlung zur Stellplatzanzahl

Die Anzahl sowie die Verortung von Stellplätzen am Wohnort hat einen maßgeblichen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl der Bewohner. Rund 80 % der täglichen Wege beginnen und enden am Wohnort, sodass in 80 % der Fälle auch am Wohnort darüber entschieden wird, mit welchem Verkehrsmittel der tägliche Weg zurückgelegt wird. Durch die Errichtung von Quartiersgaragen in der Damloup-Kaserne wird die Zugangszeit der Bewohner zum eigenen Pkw der Zugangszeit zu nahe gelegenen ÖPNV-Haltestellen angeglichen. Darüber hinaus findet in den Quartiersstraßen eine deutliche Aufwertung durch Grünflächen und Aufenthaltsorte sowie durch eine höhere Flächenverfügbarkeit für den Fußgänger- und Radverkehr statt. Durch die Verlagerung von Teilen des ruhenden Verkehrs in Quartiersgaragen entsteht eine außergewöhnliche Aufenthaltsqualität innerhalb des Quartiers.

Die Ermittlung der Anzahl an benötigten Stellplätzen im Quartier ist der nachfolgenden Abbildung 19 zu entnehmen. Sowohl in Variante 1 als auch in Variante 2 wird ein vom Entwurf der örtlichen Stellplatzsatzung der Stadt Rheine abweichender Stellplatzschlüssel zugrunde gelegt. Die benötigten Stellplätze im Quartier werden auf Quartiersgaragen und wohnungsnahen Stellplätzen aufgeteilt. Hierbei kommt der Großteil der herzustellenden Stellplätze den Quartiersgaragen zu. Ein geringer Anteil von 100 Stellplätzen wird wohnungsnah hergestellt und soll vornehmlich der Nutzung durch Behinderte, Familien mit Kleinkindern und im Polizei- und Rettungsdienst tätigen Personen vorbehalten sein. Wir raten dringend davon ab, darüber hinaus wohnortnahe Kurzzeitparken für PKW anzubieten, da dieses die Aufenthaltsqualität stark einschränkt.

Abbildung 19: Berechnung der benötigten Stellplätze in zwei Varianten



Die Verpflichtung zum Bau von Stellplätzen im Rahmen von Stellplatzsatzungen soll sicherstellen, dass der öffentliche Raum weitgehend freigehalten wird vom ruhenden Verkehr. Untersuchungen haben jedoch gezeigt, dass dieses Ziel häufig nicht erreicht wird. Zum

einen gilt das Parken im öffentlichen Raum als Gemeingebrauch desselben, so dass außerhalb von Halte- und Parkverbotszonen das Parken überall erlaubt ist. Hiervon machen Anwohner aus verschiedenen Gründen Gebrauch, auch wenn Stellplätze auf dem Grundstück vorhanden sind. Zum anderen hat das Vorhandensein von wohnortnahen Stellplätzen einen großen Einfluss auf den motorisierten Individualverkehr insgesamt. So haben Studien gezeigt, dass der wichtigste Einflussfaktor auf den PKW-Besitz die Verfügbarkeit von wohnortnahen Stellplätzen ist. Damit ist die Wahrscheinlichkeit groß, bei vorhandenem Stellplatz auch tatsächlich einen PKW zu beschaffen und zu nutzen. Gleichzeitig wird Fläche versiegelt. In innenstadtnahen Bereichen, in denen mit Rad und öffentlichem Nahverkehr alle wichtigen Orte gut erreichbar sind, ist daher ein niedriger Stellplatzschlüssel eine der wichtigsten Stellschrauben für eine nachhaltige Mobilität, sofern gleichzeitig ausreichend sichere Abstellflächen für Fahrräder und Pedelecs geschaffen werden. In ähnlich gelagerten Objekten hat sich dabei ein sukzessives Vorgehen bewährt, bei dem selbst ein niedriger Stellplatzschlüssel unterboten werden darf, solange der öffentliche Raum nicht darunter leidet und solange Reserveflächen vorhanden sind, mit denen der vorgesehene Stellplatzschlüssel erreicht werden könnte (z.B. über eine interimswise Nutzung der Fläche als Gemeinschaftsgarten). Um zu gewährleisten, dass die Vereinbarungen auch eingehalten werden, hat sich das Instrument eines Mobilitätsbeirats bewährt.

Es ist ausdrücklich zu empfehlen, den niedrigeren Stellplatzschlüssel von 0,5 Stellplätzen pro Wohneinheit anzuwenden und auch diesen Stellplatzschlüssel lediglich als Obergrenze anzusetzen, die nur dann erfüllt werden muss, wenn Druck auf den umliegenden öffentlichen Raum droht.

Durch das Angebot von Car-Sharing-Fahrzeugen an der Mobilitätszentrale, die im Erdgeschoss der Quartiersgaragen verortet werden sollen, können entsprechend dem Entwurf zur Stellplatzsatzung der Stadt Rheine je Car-Sharing-Fahrzeug 3 Stellplätze eingespart werden. In Variante 1 wird ein Angebot von 6 und in Variante 2 ein Angebot von 12 Car-Sharing-Fahrzeugen unterstellt, sodass es zu einer Minderung von 18 bzw. 36 Stellplätzen kommt. Zusätzlich zum Car-Sharing-Angebot sollten an der Mobilitätszentrale weitere Mobilitätsangebote hergestellt werden. Hierbei handelt es sich bspw. um Bike-Sharing, Lastenrad-Sharing (jeweils auch als Elektrovariante) oder Scooter-Sharing.

Insgesamt ergibt sich somit ein Stellplatzbedarf an maximal 100 wohnungsnahen Stellplätzen (Stellplätze im Straßenraum) bezogen auf den Vollausbau des Geländes. Besonders bei diesen Stellplätzen empfiehlt sich ein behutsames sukzessives Vorgehen, um den Straßenraum soweit wie möglich frei vom Parkverkehr zu halten. Innerhalb der Quartiersgarage sind 512 bzw. 214 Stellplätze herzustellen. Bei einer Herstellung von 70 Stellplätzen je Parkebene werden entsprechend 7-8 bzw. 3 Parkebenen benötigt. Diese Parkebenen können auf mehrere Quartiersgaragen aufgeteilt werden. Es ist zu beachten, die Quartiersgaragen so zu platzieren, dass kein Bewohner eine Entfernung von mehr als 300 m Luftlinie zu dieser hat. Es ist darüber hinaus zu empfehlen, die Quartiersgaragen so zu gestalten, dass diese im Falle einer positiven Veränderung der Verkehrsmittelwahl innerhalb des Quartiers (höhere Nachfrage im Umweltverbund) rückgebaut oder umgenutzt werden können. Andererseits sollten ebenso so genannte Reserveflächen vorgehalten werden, um ggf.

hinsichtlich der Stellplatzkapazität nachträglich nachsteuern zu können und ggf. eine weitere Quartiersgarage errichten zu können. Hierbei ist jedoch zu berücksichtigen, dass eine maximale Anzahl an Quartiersgaragen (im Fall der Damloup-Kaserne nach aktueller Planung 3) nicht überschritten werden soll.

Es wird empfohlen, zunächst eine Quartiersgarage mit ca. 140 Stellplätzen, d.h. zwei Ebenen mit je 70 Stellplätzen, zu errichten. Hiervon werden 12 Stellplätze für Carsharing und Besucher reserviert. Die restlichen Plätze werden kostendeckend an Anwohner verkauft oder vermietet. Auf diese Weise lässt sich leicht ermitteln, wie viele Stellplätze im weiteren Verlauf des Ausbaus hergestellt werden müssen.

- Empfehlung zur Frage feste Stellplätze versus flexible Stellplatzwahl

Eine weitere Empfehlung hinsichtlich des Stellplatzangebotes ergibt sich aus der Fragestellung nach fest zugeordneten Stellplätzen oder einer freien Stellplatzwahl. Im Falle der Damloup-Kaserne wird zunächst eine feste Zuordnung an Stellplätzen empfohlen, so dass Interessenten einen festen Stellplatz ankaufen bzw. anmieten müssen. So werden die Stellplätze von denen gezahlt, die sie nutzen.

Innerhalb eines reinen Wohngebietes wie hier sind wenig wechselseitige Nutzungen der Stellplätze zu erwarten. Da die Stellplätze innerhalb des Quartiers in der Regel von der Bewohnerschaft zur gleichen Zeit (Abendstunden und über Nacht) benötigt werden, sind hier keine Synergieeffekte mit anderen Nutzergruppen zu erzielen. Dies wäre der Fall in einem Mischquartier, in dem bspw. sowohl Wohnungen als auch Arbeitsplätze zu finden sind. Insbesondere zum Schutz der Anwohner des Damloup-Quartiers ist eine feste Stellplatzzuordnung sinnvoll, um sicherzustellen, dass Kfz-Nutzer ihren eigenen Stellplatz im Quartier zu jeder Zeit nutzen können und nicht auf außenliegende Stellplätze im Straßenraum ausweichen müssen. Durch eine feste Stellplatzzuordnung kann darüber hinaus eine gewisse Planungssicherheit gewährleistet werden, die Anzahl an Stellplätzen passend zu dimensionieren. Sollte sich die Planung von einem Wohnquartier hin zu einem Mischquartier ändern, wäre hingegen eine Flexibilisierung der Stellplatzvergabe sinnvoll.

Zu den festen Stellplätzen kommt eine Zahl von nicht zugeordneten Besucherstellplätzen, auf denen auch die Carsharing-Fahrzeuge untergebracht werden. Eine zeitliche Nutzungsbegrenzung ist hierbei im ersten Schritt nicht sinnvoll, da Langzeitbesucher (z.B. mit PKW angereiste Großeltern) ansonsten in den öffentlichen Raum ausweichen würden. Sollte es hier zu Konflikten kommen (z. B. wenn Besucherparkplätze ständig von Bewohnern genutzt werden), können diese über das Instrument des Mobilitätsbeirats gelöst werden. Die Umlage für diese Stellplätze muss (ggf. zusätzlich zum Kauf/Miete fester Stellplätze) von den Eigentümern getragen werden. Denkbar ist auch eine kombinierte Lösung aus einer bestimmten Anzahl fester Stellplätze und einer Zahl nicht zugeordneter Stellplätze. Auf jeden Fall empfiehlt es sich, mit der ersten Quartiersgarage Erfahrungen zu sammeln und im Mobilitätsbeirat zu bewerten, bevor die zweite Garage errichtet und vergeben wird.

Hierzu sollte eine Evaluation stattfinden und im Mobilitätsbeirat diskutiert werden. Hieraus wird sich eine laufende Anpassung des Angebots ergeben. Erfahrungen aus ähnlichen Quartieren haben gezeigt, dass die Anzahl der ursprünglich geplanten Stellplätze selten benötigt wurde und auch Reserveflächen meist nicht mehr entwickelt wurden. Jedoch wurde das Carsharing-Angebot oft weiter ausgebaut als ursprünglich geplant. Hierbei sollte geprüft werden, inwieweit aus dem Quartier heraus weitere Gebiete mit Carsharing bedient werden können, um schon zu Beginn die Wirtschaftlichkeit des Angebots zu sichern. Dabei sollte beachtet werden, dass sich die Carsharing-Station in der Nähe der Bushaltestellen befindet und dass der Zugang zu den Quartiersgaragen (bzw. zu bestimmten Bereichen der Garage) dann rund um die Uhr für externe Personen gesichert sein muss. Entsprechend ist es auch sinnvoll, verteilt an den Rändern der Siedlung einige Carsharing-Plätze außerhalb der Garagen auf den wohnungsnahen Stellplätzen anzulegen.

- Empfehlung zur Frage der Elektrifizierung der Stellplätze

Eine Elektrifizierung der Stellplätze ist ein großer Kostenfaktor bei Planung und Bau einer Quartiersgarage, wobei zum heutigen Zeitpunkt nicht absehbar ist, wie groß die Anzahl an Elektroautos ist, die in der Garage geladen werden. Dabei ist auch die Frage entscheidend, ob alle Fahrzeuge gleichzeitig geladen werden müssen, oder ob die Ladung gesteuert erfolgen kann, so dass die besonders teuren Lastspitzen vermieden werden können. Hinzu kommt die Frage, ob Schnellladestationen benötigt werden (die Fahrzeuge innerhalb ca. einer halben Stunde „tanken“) oder ob eine „normale“ Ladekapazität ausreicht, bei der mindestens 4 Stunden für eine Füllung erforderlich sind. All diese Faktoren bestimmen die Frage, für welche Last das Netz ausgelegt werden muss.

Möglichkeit 1: Eine begrenzte Zahl an Plätzen (z.B. 10%) wird mit einer vergleichsweise teuren intelligenten Wallbox versehen, an welcher der Strombezug erfasst und über die die Ladung gesteuert wird. Das Stromnetz wird dann genau für diese Zahl an Plätzen ausgelegt. Diese Variante bietet später wenig Flexibilität, macht allerdings die Kosten von Beginn an transparent.

Möglichkeit 2: Jeder Platz wird mit einer im Vergleich zur Wallbox günstigen Steckdose versehen. Die Intelligenz befindet sich später im Ladekabel (verschiedene Anbieter am Markt); hierüber erfolgt auch die Abrechnung. Diese Variante bietet große Flexibilität, da später alle Stellplätze mit einer Lademöglichkeit versehen sind. Allerdings muss auch hier vorab festgelegt werden, wie viele Stellplätze *gleichzeitig* mit Strom versorgt werden sollen. Zu den Kosten für den Stellplatz kommen dann noch die Kosten für das Ladekabel.

Darüber hinaus stellt sich die Frage nach der Erzeugung des Stroms und nach einer Nutzung von ggf. selbst erzeugtem Strom über mehrere Gebäude hinweg. Hierzu empfiehlt sich der Aufbau eines „Micro Smart Grid“ für das Gelände, das mit Hilfe von Zwischenspeichern Stromerzeugung und -verbrauch steuert. Es ist entsprechend empfehlenswert, nicht nur ein Mobilitäts- sondern auch ein Energie- und ggf. Wärmekonzept erstellen zu lassen, um das gesamte Quartier klimaschonend aufzubauen und die Nebenkosten für Mieter und Käufer insgesamt gering halten zu können.

Unabhängig von der Elektrifizierung der Stellplätze in den Garagen sollten an allen innen-gelegenen Fahrradstellplätzen Steckdosen für das Laden von Pedelecs bereitgestellt werden.

5.3 Betrieb einer MOBILSTATION+

Der Betrieb einer Mobilitätszentrale wird meist über eine Ausschreibung gesichert. Als Betreiber in Rheine kommt z.B. die Dachgenossenschaft oder die Stadtwerke Rheine in Frage. Die Vergabe kann so geregelt werden, dass zu einem späteren Zeitpunkt ein „interner“ Betreiber die Mobilitätszentrale oder Teile dieser, wie z.B. Sharingsysteme übernehmen kann, indem z.B. aus dem Mobilitätsbeirat oder der Bewohnerschaft heraus ein „Mobilitätsverein“ gegründet wird. Ein solcher Verein könnte vermutlich günstiger und stärker bedürfnisorientiert arbeiten als ein externer Betreiber. Gleichzeitig empfiehlt sich zu Beginn jedoch ein externer Betreiber, da sich noch nicht von Beginn an ein Verein gründen kann, solange die Bewohnerschaft noch nicht vor Ort ist.

5.4 Fahrplan zur Entwicklung der Damloup-Kaserne

Für die Entwicklung der Damloup-Kaserne ist eine frühzeitige und regelmäßige Öffentlichkeitsbeteiligung von besonderer Bedeutung. Besonders frühzeitig hat entsprechend bereits ein Bürgerworkshop zur Entwicklung der Konversionsfläche stattgefunden.

Die nachfolgend erläuterten Arbeitsschritte, dargestellt in Abbildung 20, sollten weiter unter Beteiligung der Öffentlichkeit stattfinden bzw. durchgeführt werden. Insbesondere die Beteiligung von Anwohnern und potenziellen Eigentümern und Mietern des zukünftigen Wohnquartiers Damloup-Kaserne wird die Entwicklung des Mobilitätskonzeptes positiv beeinflussen. Darüber hinaus sollte so früh wie möglich aktiv die Möglichkeit der Gründung von Baugruppen beworben werden. Hierzu sollten Informationsabende für Interessenten angeboten werden, so dass diese bereits in der Planungsphase die Möglichkeit der Mitarbeit haben.

Zunächst wird ein Mobilitätskonzept für das Quartier erarbeitet. Hierauf basierend werden die städtebaulichen Elemente der zu schließenden privatrechtlichen Verträge entwickelt. Das Mobilitätskonzept sollte die nachfolgenden Inhalte behandeln:

- Anbindung und Erschließung MIV und ÖPNV
- Erschließung Rad- und Fußverkehr
- Ruhender Verkehr (MIV und Rad)
- Multimodalität
- Mobilitätsmanagement

Zusätzlich zur Erstellung des Mobilitätskonzeptes schlagen wir die Erstellung eines Energie- und Wärmekonzeptes für das Gelände vor, da große Synergieeffekte durch den

gemeinsamen Bau und Betrieb von Energieanlagen und einer umweltfreundlichen Heizungsanlage zu erwarten sind.

In den zu erarbeitenden städtebaulichen Bausteinen der Kaufverträge finden die Inhalte des verabschiedeten Mobilitätskonzeptes Anwendung. Hier werden die Mobilitätsaspekte hinreichend detailliert beschrieben und somit festgesetzt. Die Verträge werden mit den jeweiligen Käufern geschlossen.

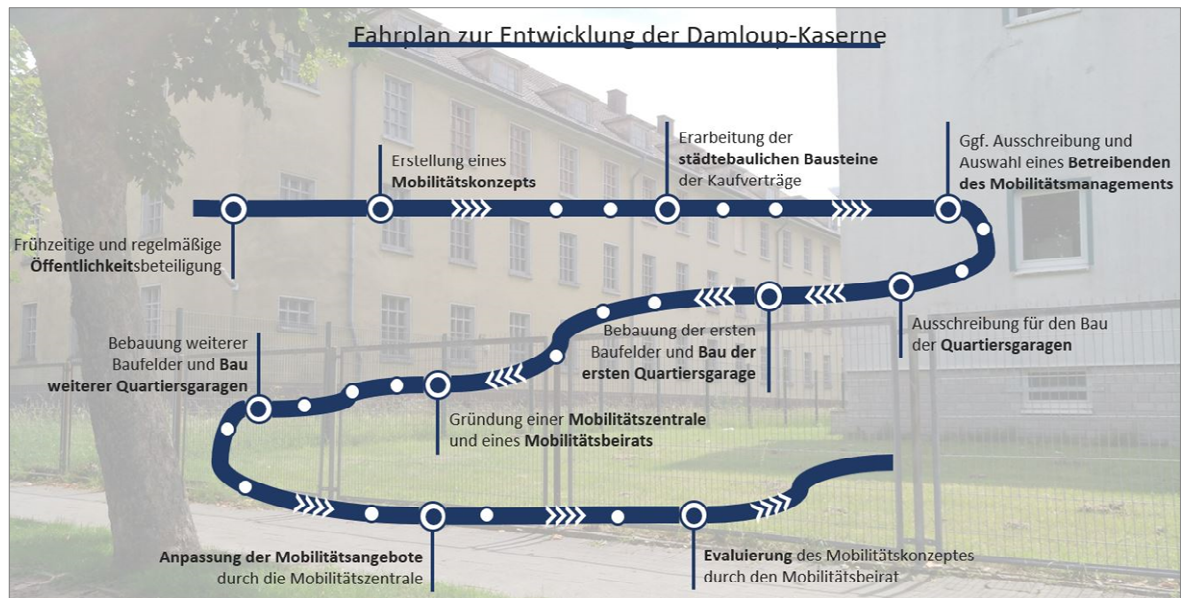


Abbildung 20: Möglicher Fahrplan für das weitere Vorgehen

Nach Entwicklung der Bausteine und der Kaufverträge ist ein Betreiber des Mobilitätsmanagements bzw. einer innerhalb des Quartiers verorteten Mobilitätszentrale auszuwählen. Hierbei handelt es sich um einen Betreiber, der sowohl die Quartiersgaragen als auch die Mobilitätszentrale mit Mobilitätsfonds, Willkommenspaketen und sonstige Mobilitätsangebote (insbesondere Sharing-Angebote) in seiner Verantwortung hat. Ggf. wird hierzu eine Ausschreibung nötig, um einen geeigneten Akteur zu finden. Spätestens nach Ermittlung der ersten Akteure für den Wohnungsbau und einem Betreiber für die Mobilitätszentrale sollte eine Ausschreibung zum Bau der Quartiersgarage(n) erfolgen. Die Fertigstellung der ersten Quartiersgarage ist zwingend spätestens zum Zeitpunkt der Nutzungsaufnahme der Wohnbebauung notwendig, um den Bewohnern von Anfang an die zugesicherten Mobilitätsangebote zur Verfügung zu stellen. Ansonsten besteht die Gefahr, dass sich zu Beginn bei spärlicher Bebauung wohnortnahes Parken „einschleicht“ und später als Gewohnheitsrecht betrachtet wird.

Nach Einzug der ersten Mieter ist aus Eigentümern, Bewohnern, dem Betreiber der Mobilitätszentrale und Vertretern der Stadt Rheine ein Mobilitätsbeirat zu bilden. Der Mobilitätsbeirat evaluiert die Zahl der benötigten Stellplätze sowie die Auswirkungen des Quartiers auf die umliegenden Quartiere, z.B. im Hinblick auf das Parken von Kfz in der Umgebung.

Der Mobilitätsbeirat erfüllt dabei zwei wesentliche Funktionen: Einerseits ermöglicht er den Interessensausgleich zwischen den Parteien, in dem möglichen Konflikten – insbesondere im Bereich der Besucherparkplätze – vorgebeugt wird. Andererseits dient der Mobilitätsbeirat auch dazu, die möglichen Bedenken umliegender Anwohner aufzunehmen, zu adressieren und mögliche Maßnahmen vorzuschlagen und umzusetzen. Zudem ist es Aufgabe des Mobilitätsbeirats, eine Erweiterung oder Anpassung des bestehenden Angebotes an Mobilitätsdienstleistungen umzusetzen. Er prüft die Auslastung der Fahrzeuge und nimmt Beschwerden der Bewohner auf.

Im weiteren Verlauf werden weitere Baufelder erschlossen und bebaut sowie ggf. parallel weitere Quartiersgaragen errichtet. Der Betreiber der Mobilitätszentrale wird folglich mit fortschreitender Entwicklung im Quartier mehr Standorte und somit ein erhöhtes Angebot an Mobilitätsdienstleistungen verwalten und betreiben. In Zusammenarbeit mit dem durch die Bewohnerschaft besetzten Mobilitätsbeirat werden die Mobilitätsangebote, wenn nötig, regelmäßig angepasst. Hierzu erfolgt durch den Mobilitätsbeirat eine regelmäßige Evaluierung der Mobilitätsangebote und der Akzeptanz sowie Nutzungsintensität durch die Bewohner. Der Mobilitätsbeirat prüft ebenfalls, ob die Mobilitätszentrale in Teilen oder in Gänze an einen zu gründenden Verein übergeht.

6 ZUSAMMENFASSUNG

Als innenstadtnahes Quartier eignet sich das Gelände der ehemaligen Damloup-Kaserne hervorragend für die Entwicklung eines Quartiers mit hoher Aufenthalts- und Wohnqualität. Die rechtlichen Grundlagen werden durch privatrechtliche Kaufverträge mit städtebaulichen Bausteinen gelegt und eine dauerhafte Ausrichtung an den Zielen durch Weitergabeverpflichtungsklauseln gesichert. Eine Dachgenossenschaft ermöglicht Baugruppen gemeinschaftliches genossenschaftliches Bauen; gleichzeitig steht das Gelände einer Vielfalt und Vielzahl an Projektentwicklern offen.

Entscheidende Faktoren sind hierbei:

- Eine hervorragende Erschließung des Geländes für Fußgänger- und Radverkehr sichert eine direkte umwegfreie Anbindung für diese Verkehrsarten an die Innenstadt und macht diese somit attraktiver als die Nutzung des Autos.
- Ausreichend (mindestens 2 pro Wohneinheit) gesicherte, wohnungsnah, ebenerdige und mit Lademöglichkeit versehene Stellplätze für Fahrräder/Pedelecs machen die Nutzung des Fahrrades zusätzlich attraktiv.
- Ein optimaler Stellplatzschlüssel (Kfz) mit einer Obergrenze von 0,5 Stellplätzen je Wohneinheit bei maximal 100 STP im Außenraum (bezogen auf den Vollausbau), um die Aufenthaltsqualität zu optimieren, die Kosten gering zu halten und Mobilitätsangebote zu ermöglichen.
- Stationäres Carsharing sowie Lastenräder und weitere Angebote, welche die Fuß- und Radmobilität der Bewohner ergänzen, so dass diese nicht auf ein eigenes Auto angewiesen sind.
- Eine dauerhafte Evaluation und Begleitung durch einen Mobilitätsbeirat, der die optimale Weiterentwicklung der Mobilitätszentrale sichert und ebenfalls die umliegenden Anwohner einbindet.

Darüber hinaus empfiehlt sich die Entwicklung eines integrierten Mobilitäts-, Energie- und Wärmekonzepts für das Gelände, um frühzeitig in allen und zwischen allen drei Bereichen Synergieeffekte zu erzielen und das Gelände insgesamt klimaschonend entwickeln zu können.

Berlin, 18.09.2020

Spiekermann GmbH
Consulting Engineers

Korinna Stephan
Projektleiterin

Laura Schmitz
Projektingenieurin

7 LITERATURVERZEICHNIS

- Brunner, F. H. (kein Datum). *Modelle genossenschaftlichen Wohnens*. Marburg.
- Bundesverband deutscher Wohnungs- und Immobilienunternehmen e.V. (05. 06 2020). *Gründungsglossar*. Von <https://www.wohnungsgenossenschaften-gruenden.de/category/gruendungsglossar/> abgerufen
- büro stadtkverkehr. (2020). *Klimaschutzteilkonzept Radverkehr Stadt Rheine*. Hilden.
- Deutscher Genossenschafts- und Raiffeisenverband e.V. (27. 05 2020). *Genossenschaften in Deutschland*. Von <https://www.genossenschaften.de/genossenschaftliche-gruppe> abgerufen
- Gemeinnützige Wohnungsbau-Genossenschaft Dresden-Ost. (27. 05 2020). *Wir sind Weltkulturerbe*. Von <https://gwg-dresden.de/ueber-uns/wir-sind-kulturerbe/> abgerufen
- Genossenschaftsgesetz*. (2017). Berlin.
- Gewerbsteuergesetz*. (2019). Berlin.
- Heinrichs, S. R. (2015). *Untersuchung von Stellplatzsatzungen und Empfehlungen für Kostensenkungen unter Beachtung moderner Mobilitätskonzepte*. Berlin.
- Institut für Landes- und stadtentwicklungsforschung. (2008). *Mobilitätsmanagement in der Stadtplanung*. Berlin: BMVBS.
- Isarwatt eG. (17. 06 2020). *Mobilität*. Von <https://www.isarwatt.de/mobilitaet> abgerufen
- Isarwatt eG. (17. 06 2020). *Satzung*. Von <https://www.isarwatt.de/satzung> abgerufen
- Körperschaftssteuergesetz*. (2019). Berlin.
- Kreis Steinfurt. (20. 05 2020). Von https://www.kreis-steinfurt.de/kv_steinfurt/Ressourcen/Stra%C3%9Fenbauamt/Stra%C3%9Fenprojekte/Radwege/K%2069;%20Rheine,%20Radweg%20Catenhorn.pdf abgerufen
- Loose, W. (2018). *Leitfaden zur Gründung neuer Carsharing-Angebote*. Berlin.
- Nachbarn 60 e.V. (17. 06 2020). *Vereinssatzung Nachbarn 60 e.V.* Von https://www.nachbarn60.de/fileadmin/protokolle/Vereinssatzung_Nachbarn60_final_2.pdf abgerufen
- Stadtwerke Rheine. (20. 05 2020). *Fahrpreise*. Von <https://www.stadtwerke-rheine.de/de/Stadtbuss-und-Parken/Tickets-Preise/Fahrpreise/> abgerufen

Wissenschaftsstadt Darmstadt. (2015). *lincolnsiedlung Mobilitätskonzept*. Darmstadt: DRACH Print Media GmbH.

WOGENO eG. (17. 06 2020). *Die WOGENO-Idee*. Von <https://www.wogeno.de/ueberuns/die-wogeno-idee.html> abgerufen

WOGENO eG. (17. 06 2020). *Reinmarplatz*. Von <https://www.wogeno.de/haeuser/haeuser-im-portrait/reinmarplatz/bilder.html> abgerufen