

GEFÖRDERT VOM



Bundesministerium
für Bildung
und Forschung

FONA

Sozial-ökologische Forschung

move urban



*Flächeneffiziente Mobilitätskonzepte
in neuen Quartieren*

Mobilität für neue Quartiere - ein Puzzle mit 1000 Teilen

Herzlich Willkommen zum Projekt Slam.
Die Veranstaltung beginnt um 09:15 Uhr.



IKEM



Bauhaus-Universität Weimar

Professur Infrastrukturwirtschaft
und -management (IWM)

GEFÖRDERT VOM



Bundesministerium
für Bildung
und Forschung

FONA

Sozial-ökologische Forschung

move urban



*Flächeneffiziente Mobilitätskonzepte
in neuen Quartieren*

Mobilität für neue Quartiere - ein Puzzle mit 1000 Teilen

Herzlich Willkommen zum Projekt Slam.



IKEM



Bauhaus-Universität Weimar

Professur Infrastrukturwirtschaft
und -management (IWM)

Begrüßung und Einführung

Projektvorstellung Move Urban

Erarbeitung von **Handlungsmöglichkeiten** zur Planung und Umsetzung
flächeneffizienter, integrierter Siedlungs- und Mobilitätskonzepte,
ihrer **Wirkungen** und Übertragbarkeit
in neuen, suburban gelegenen **Quartieren**



IKEM



Bauhaus-Universität Weimar

Professur Infrastrukturwirtschaft
und -management (IWM)

GEFÖRDERT VOM



Bundesministerium
für Bildung
und Forschung

FONA

Sozial-ökologische Forschung

move urban



*Flächeneffiziente Mobilitätskonzepte
in neuen Quartieren*

02 Herausforderungen und Praxisbeispiel

Marvin Gehrke

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herausforderung und Praxisbeispiel

Herausforderung und Interesse der Akteure

Feld: Verkehr und Mobilität in wachsenden Städten mit begrenztem Platz

Gegenstand: Neue Quartiere

Ziel: Passgenaue, flächeneffiziente, mobilitätsreiche Mobilitätskonzepte

**Interessen und
Rahmenbedingungen:** Vielfältig

Begrüßung und Einführung

Interessen, Rahmenbedingungen und Herausforderungen



Begrüßung und Einführung

Interessen, Rahmenbedingungen und Herausforderungen



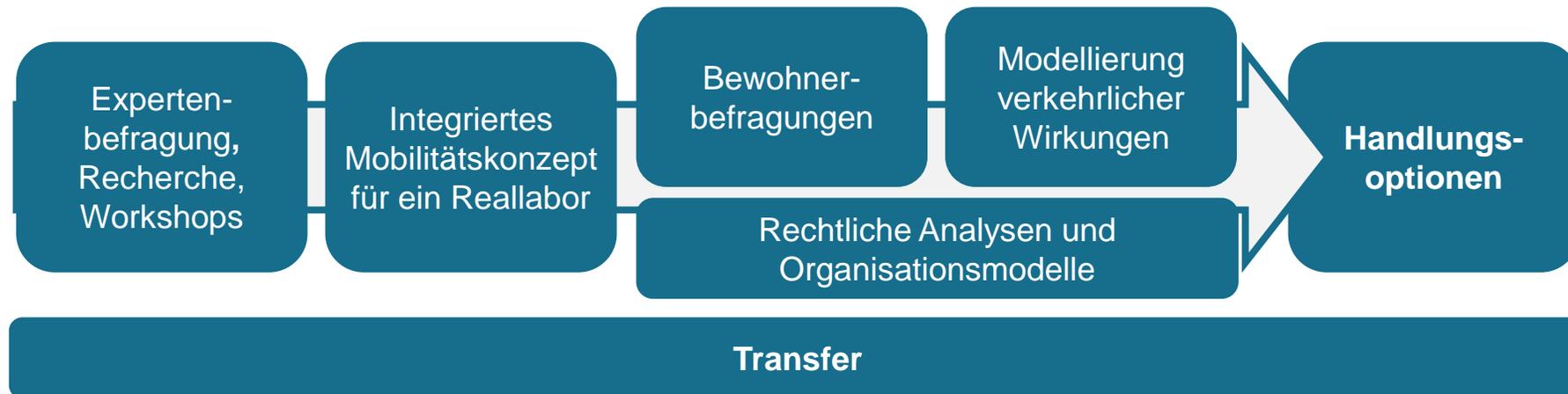
Begrüßung und Einführung

Herausforderung und Interesse der Akteure

Feld: Verkehr und Mobilität in wachsenden Städten mit begrenztem Platz

Gegenstand: Neue Quartiere

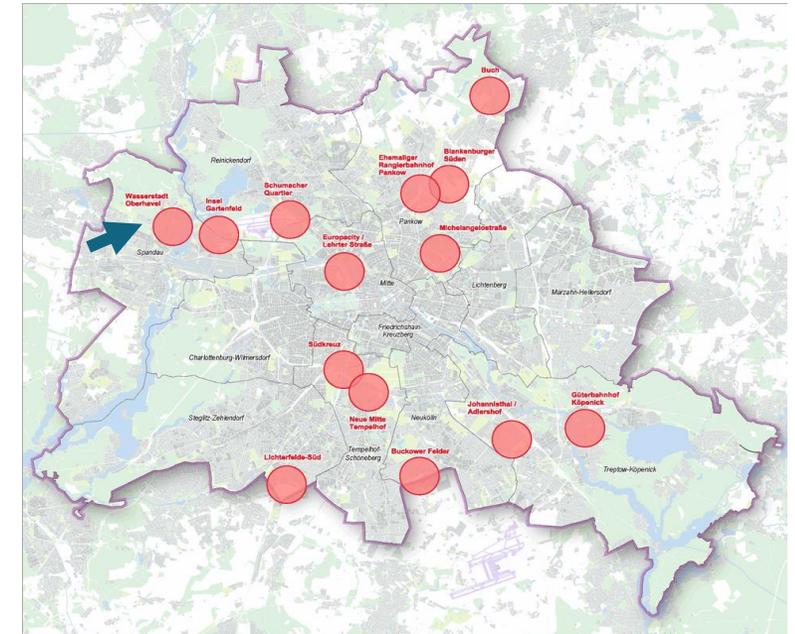
Ziel: Passgenaue, flächeneffiziente, mobilitätsreiche Mobilitätskonzepte



Begrüßung und Einführung

WATERKANT Berlin (Gewobag und WBM)

Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen Berlin, Fotograf Dirk Laubner, Juni 2021



Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen 2018

Begrüßung und Einführung

WATERKANT Berlin (Gewobag und WBM)

Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und
Wohnen Berlin, Fotograf Dirk Laubner, Juni 2021



© Planung 4 Berlin / Eike Becker_Architekten

© Bild: Aurelio Schrey

Quelle:

GEFÖRDERT VOM



Bundesministerium
für Bildung
und Forschung

FONA

Sozial-ökologische Forschung

move urban



*Flächeneffiziente Mobilitätskonzepte
in neuen Quartieren*

03 Grundlagen aus Mobilitätsforschung und Praxis

Benjamin Heldt

DLR Institut für Verkehrsforschung

Integrierte Mobilitätskonzepte für suburbane Quartiere

Handlungsempfehlungen und Maßnahmen

ÖPNV



?? Stellplätze pro
WE

- Optimierung Busangebot
- Beschleunigung
- Erreichbare Haltestellen an Wohn- und Zielorten
- Ridesharing

- Schnelle Verbindung, z.B. durch Sonderfahrstreifen; Taktverdichtung; Rufbusse



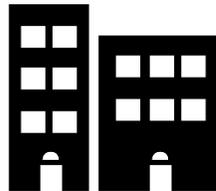
Integrierte Mobilitätskonzepte für suburbane Quartiere

Handlungsempfehlungen und Maßnahmen

ÖPNV



Pkw-Verkehr



?? Stellplätze pro
WE

- Parkraummanagement in Sammelgaragen und im öffentlichen Straßenraum
- Verträgliche Abwicklung des Straßenverkehrs
- Stationsbasiertes Carsharing

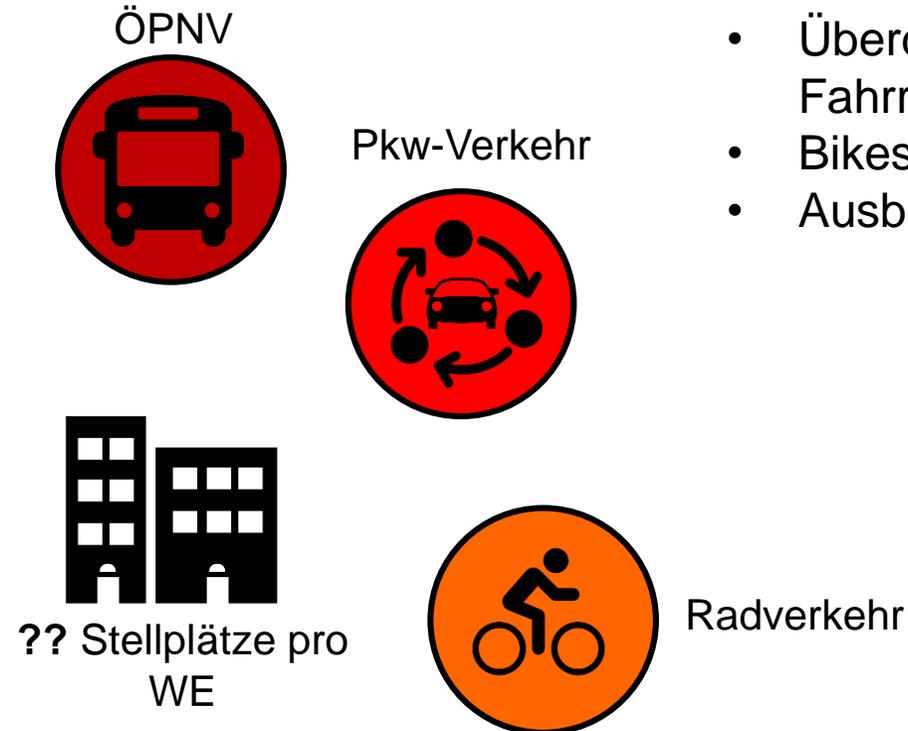
- Quartiersgaragen, automatisierte Garagen, sensorengestützte Parkraumüberwachung



Quelle: Japan Parking System
Manufacturers Association Inc. unter.
[https://www.de.emb-
japan.go.jp/NaJ/NaJ1711/post_parksyst_eme.html](https://www.de.emb-japan.go.jp/NaJ/NaJ1711/post_parksyst_eme.html)
emb-japan.go.jp

Integrierte Mobilitätskonzepte für suburbane Quartiere

Handlungsempfehlungen und Maßnahmen



- Überdachte, gesicherte und zugängliche Fahrradabstellanlagen an Wohn- und Zielorten
- Bikesharing
- Ausbau der Radinfrastruktur

- Fahrradparkhäuser; Sharing für verschiedene Fahrradtypen (z.B. E-Räder, Lastenräder), Luftpumpen



Giken Ltd. unter
https://www.de.emb-japan.go.jp/NaJ/NaJ1711/post_parksysteme.html
emb-japan.go.jp

Integrierte Mobilitätskonzepte für suburbane Quartiere

Handlungsempfehlungen und Maßnahmen

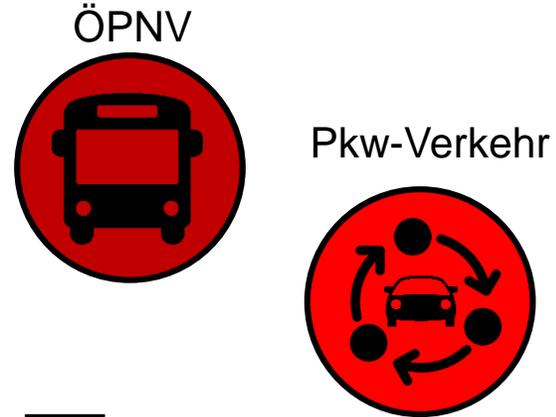


- Konzepte für das Quartier
 - klimafreundliche Zustellung per Lastenrad und klimafreundliche Entsorgung
 - Concierge-Service
- Konzepte für den Stadtteil
 - Mikrokonsolidierungszentrum
- Anbieteroffene Paketstationen
- Entsorgung



Integrierte Mobilitätskonzepte für suburbane Quartiere

Handlungsempfehlungen und Maßnahmen



- Kurze und direkte Wege
- Attraktive und sichere Wege
- Erschließung ÖV und von Gelegenheiten; gute Querungsmöglichkeiten; Ampelschaltung; Aufenthaltsqualität



Integrierte Mobilitätskonzepte für suburbane Quartiere

Handlungsempfehlungen und Maßnahmen

ÖPNV



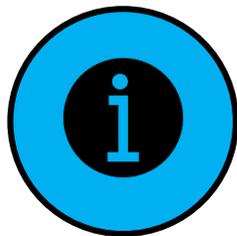
Pkw-Verkehr



?? Stellplätze pro WE



Radverkehr



Information

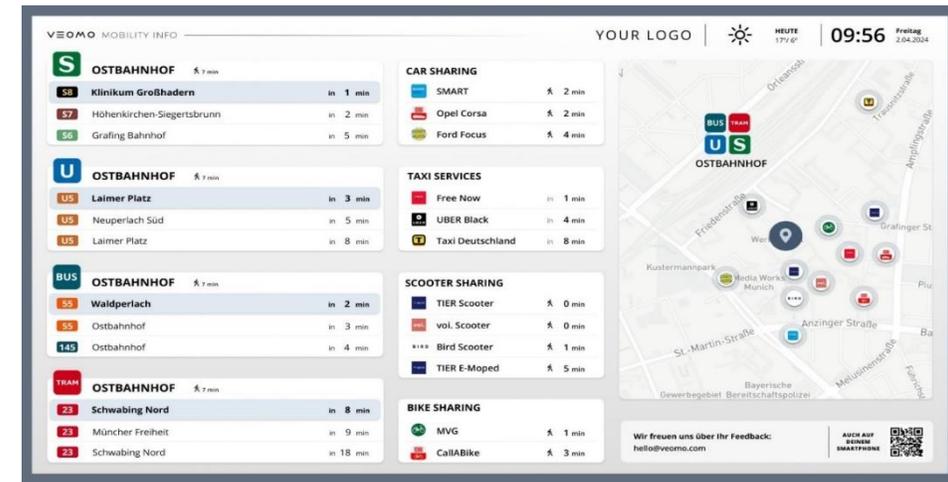


Fußverkehr



Wirtschaftsverkehr

- Neubürgermarketing und Öffentlichkeitsarbeit
 - Echtzeitinformationen
 - Aktionen als Anreiz für die ÖV-Nutzung
 - Mobilitätsberatung
-
- Broschüren; Gutscheine; Stelen; Monitore in Hauseingängen; Aktionstage und Tests



Integrierte Mobilitätskonzepte für suburbane Quartiere

Handlungsempfehlungen und Maßnahmen

- Organisatorische und digitale Bündelung der Mobilitätsangebote
- Mobilitätsstationen
- MaaS und Mobilitätsapps; Mieterticket; Mobilitätspakete und -flatrates; Mobilitätsverträge; Multi- und Intermodalität

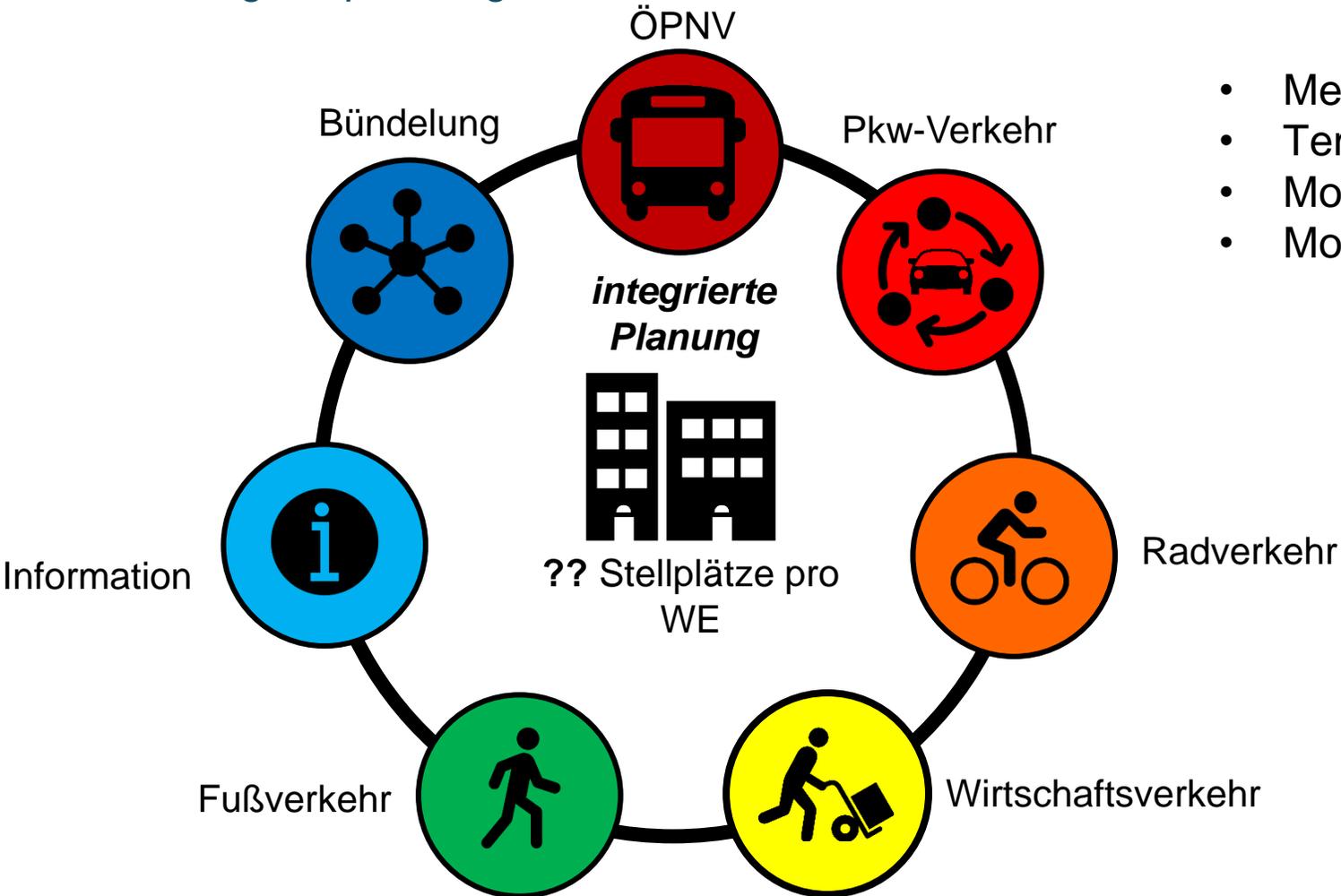


Quelle:
Landeshauptstadt Kiel:
[Mobilitätsstationen für Kiel](#)

Abb 3: „switchh“-Station am Berliner Tor in Hamburg als intermodaler Verknüpfungspunkt (Quelle: Foto: Hamburger Hochbahn AG; Legende: Eigene Darstellung)

Integrierte Mobilitätskonzepte für suburbane Quartiere

Handlungsempfehlungen und Maßnahmen



- Menschenzentriert planen
- Temporäre Maßnahmen für den Übergang
- Modular bauen
- Mobilitätsmanagement

GEFÖRDERT VOM



Bundesministerium
für Bildung
und Forschung

FONA

Sozial-ökologische Forschung

move urban



*Flächeneffiziente Mobilitätskonzepte
in neuen Quartieren*

04 Akzeptanz und Wirkungen

Benjamin Heldt, Rebekka Oostendorp
Johannes Gruber, Saskia Seidel,
Matthias Heinrichs, María Lopez Díaz

DLR Institut für Verkehrsforschung

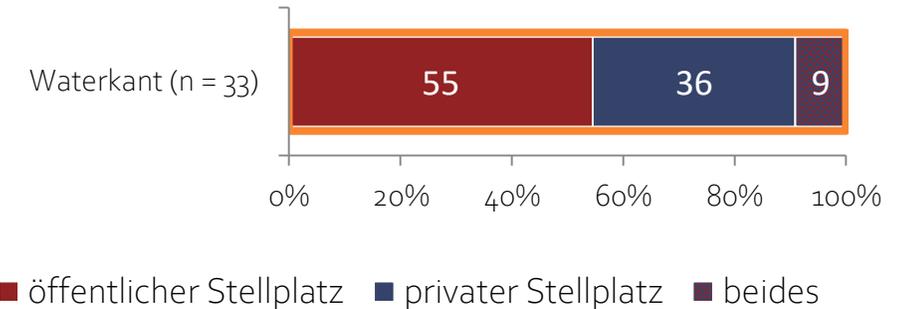
Mobilität in der WATERKANT Berlin

Was wird gelebt?

- Befragung von 360 Haushalten (12 % Antworten)
- Tatsächliche Anzahl Pkw pro Haushalt deutlich über geplanter Anzahl Stellplätze → es bringen mehr Personen ein Auto mit als erwartet
- ½ kann sich nicht vorstellen, auf ihr Auto zu verzichten, ¼ kann dies, ¼ besitzt kein Auto
- Hohe Unzufriedenheit mit Parkplatzsituation
- Flächenverbrauch durch Parken stört Personen am meisten unter allen Verkehrsproblemen



0,3 Stellplätze pro
WE

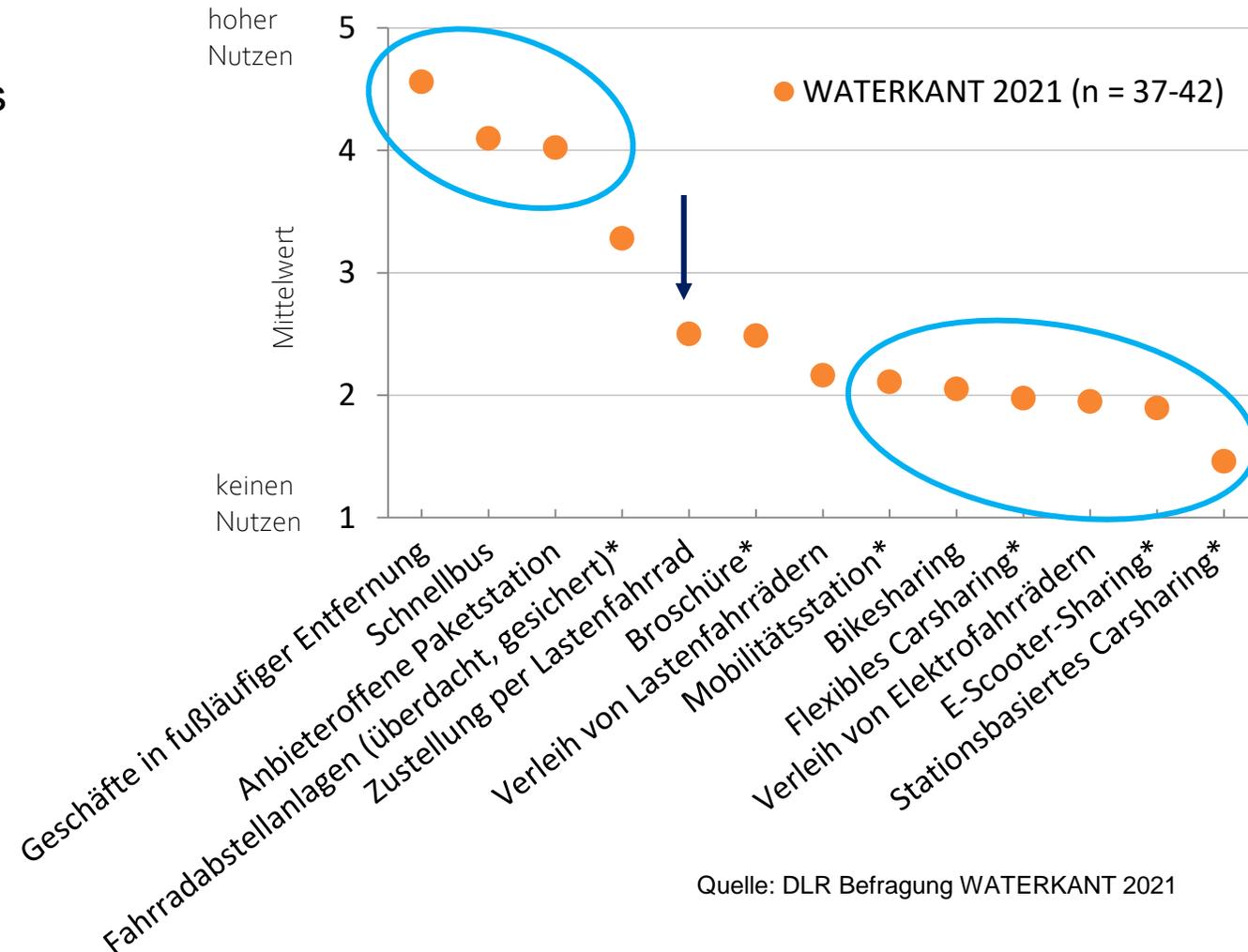


Quelle: DLR Befragung WATERKANT 2021

Mobilität in der WATERKANT Berlin

Wie werden neue Angebote angenommen?

- Sharing scheint weniger Nutzen zu bringen als Verbesserungen im ÖPNV oder bei der Radinfrastruktur
- Bisher nutzten 2-33% der Befragten die verschiedenen Angebote
- Für 6% war das Konzept wichtig bei der Wahl des Wohnortes
- Erfolgsfaktoren: vielfältige Mobilitätsangebote in Wohnortnähe, guter ÖPNV, Nahversorgung

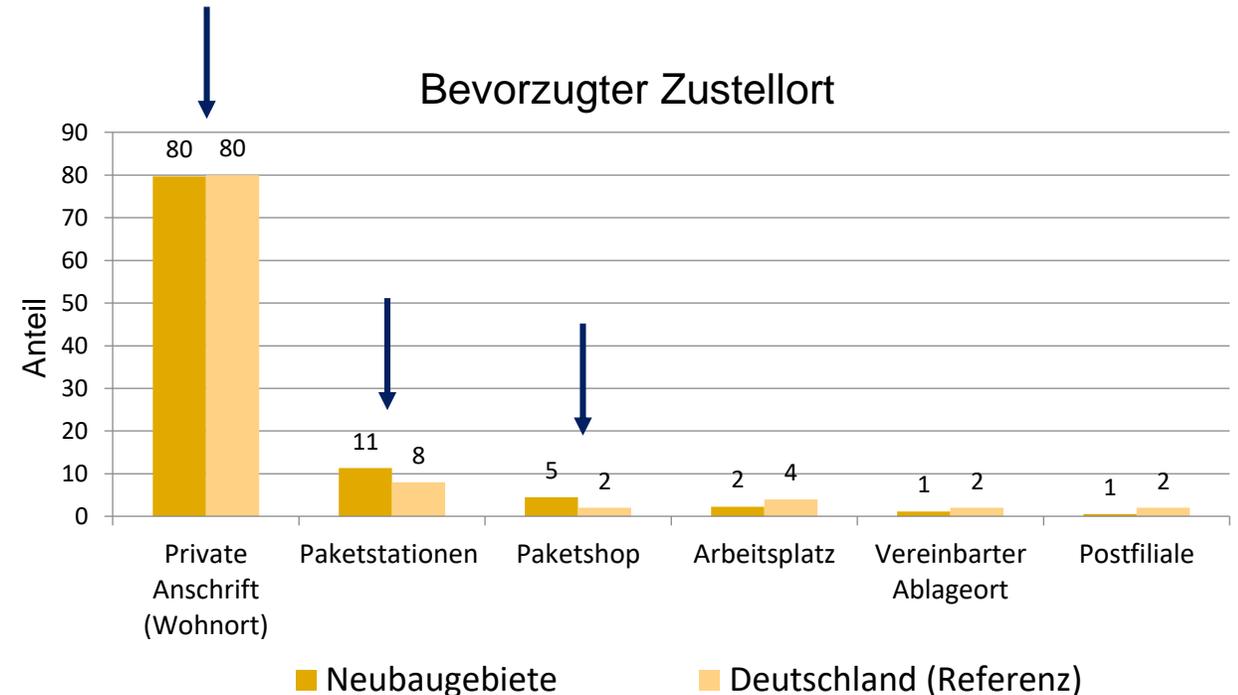


Quelle: DLR Befragung WATERKANT 2021

Lieferverkehr in der WATERKANT Berlin

Wieviel und wohin wird bestellt?

- Im Untersuchungsgebiet wird mehrheitlich die Haustürzustellung bevorzugt – genau wie im bundesweiten Schnitt
- Paketstationen und Paketshops in befragten Neubaugebieten beliebter als im deutschen Mittel
- In den Neubaugebieten deutlich höheres Bestellaufkommen:
5 vs. 3 Bestellungen pro Person und Monat



Quelle: DLR-Befragungen Move Urban 2021

„Neubaugebiete“: WATERKANT und Pepitahöfe, 3. Welle, Einfachantworten, n=177

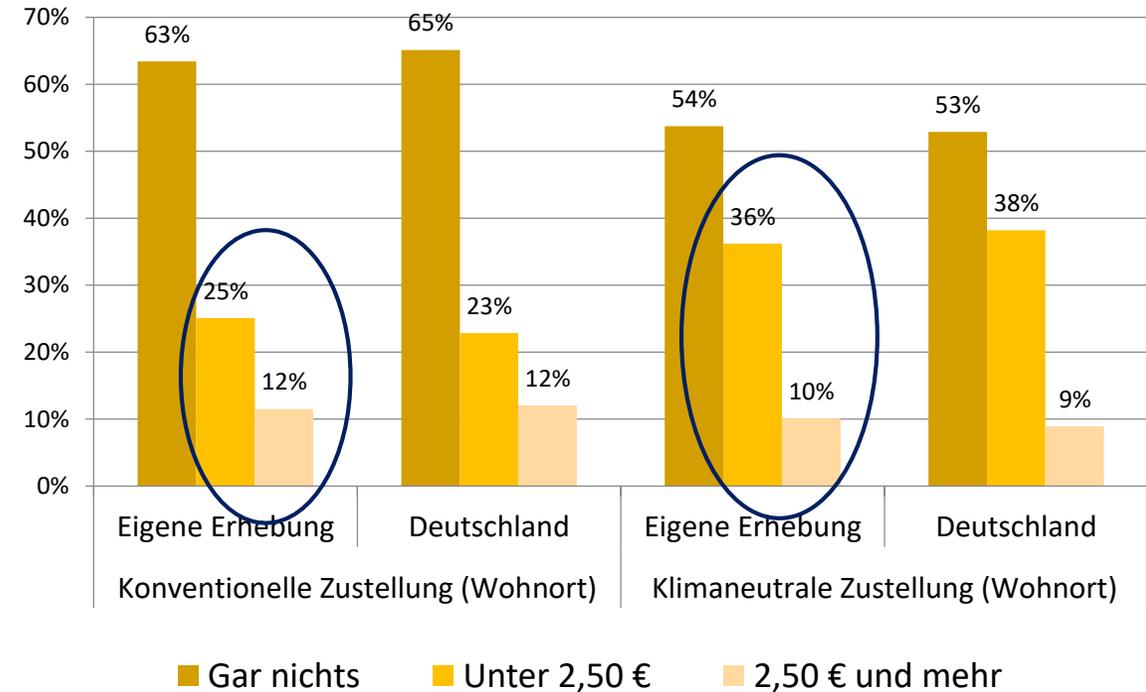
„Deutschland“: DLR-Erhebung UBA Digitalisierung im Verkehr (2019), n=919

Lieferverkehr in der WATERKANT Berlin

Wie werden neue Angebote angenommen?

- Hohe Nutzungsbereitschaft für alternative Zustellkonzepte vorhanden: z.B. 95 % für anbieteroffene Paketstationen in der WATERKANT
- Zahlungsbereitschaft insgesamt relativ gering: Mehrheit wäre weder bereit für konventionelle noch alternative Lieferformen mehr zu zahlen
- Mehr Personen (~45 %) würden Aufpreis für klimafreundliche Haustürzustellung zahlen, als für die Beibehaltung konventioneller Zustellung (~35%)
- Untersuchung weiterer Konzepte

Zahlungsbereitschaft (je Sendung)



Quelle: DLR-Befragungen Move Urban 2021
„Eigene Erhebung“: WATERKANT, Pepitahöfe und Haveleck, n=495/581
„Deutschland“: DLR-Erhebung UBA Digitalisierung im Verkehr (2019), n=919

Wirkungen der Maßnahmen in der WATERKANT Berlin

Nahversorgung

Zustand VOR dem ersten Bauabschnitt:

- Keine Einkaufsmöglichkeiten
- Apotheken und Schulen auf der östlichen Havelseite in 1km Radius

Versorgung im Projektgebiet
und Umfeld
Einzelhandel

- Lebensmittelmarkt
- weitere Lebensmittel (z.B. Getränke, Bäcker)
- sonstiger kurzfristiger Bedarf (Drogerie, Apotheke, Blumen)
- mittelfristiger Bedarf (z.B. Bücher, Kleidung)
- langfristiger Bedarf (z.B. Elektronik, Möbel)
- Einkaufszentrum

Private Erledigungen

- Bank, Post
- Gesundheit (Arzt, Apotheke)
- Bildung und Soziale Einrichtungen

1 km Umkreis

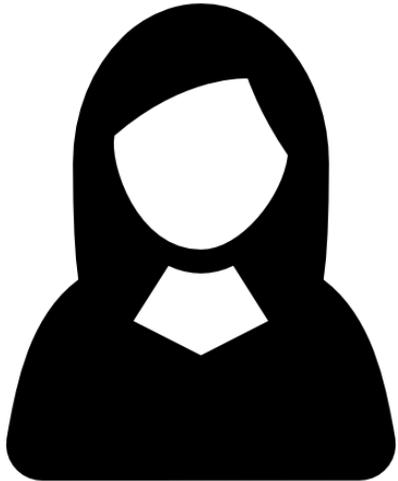
- Bestand (Haveleck)
- Neubau (Waterkant TP1)
- Gebiete im Bau 10/2020
- Gebäude (geplant)
- Gebäude (vorhanden 10/2020)

Bearbeitung: DLR 12/2021
Daten:
OpenStreetMap
Geoportal Berlin / ALKIS Berlin Gebäude
VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH
Geoportal Berlin / WebAtlas Berlin

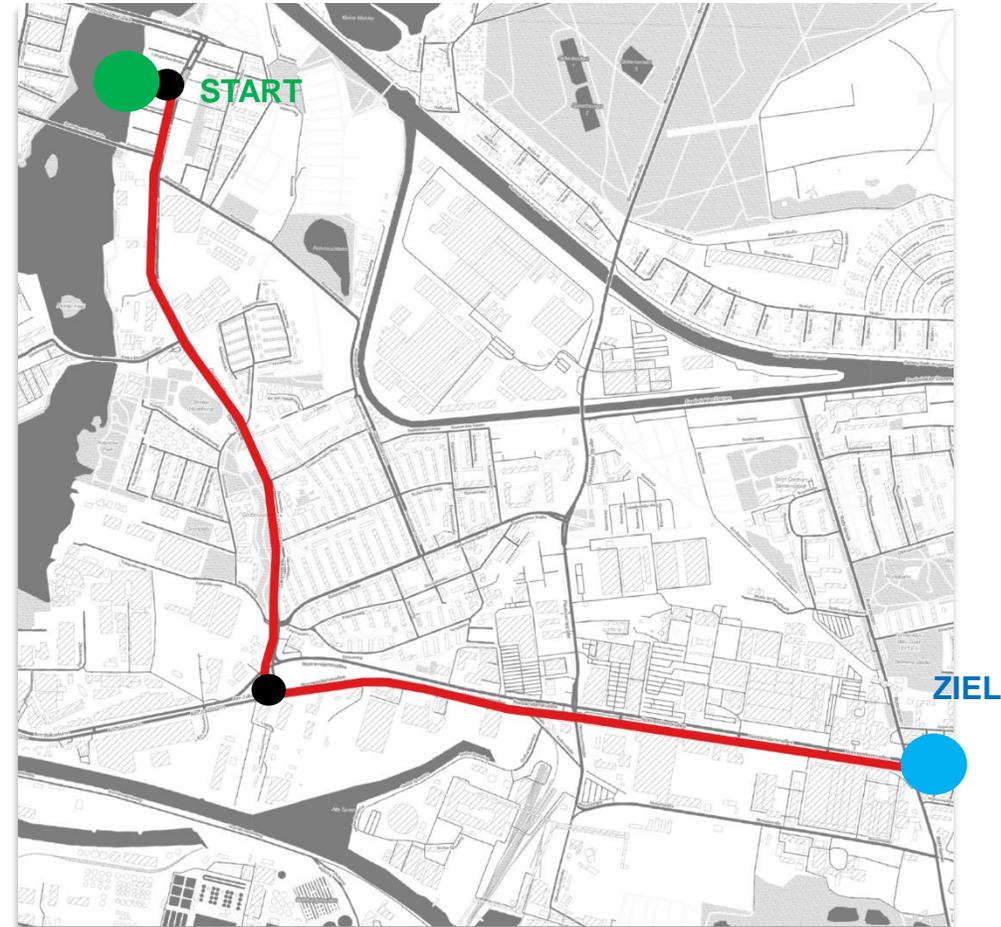


Wirkungen der Maßnahmen in der WATERKANT Berlin

Praxisbeispiel Mobilität: „Ich fahre um 8:15 zur Ausbildung“



- Alter: 21 Jahre
- Geschlecht: weiblich
- Auszubildende
- Besitzt ein ÖV-Ticket
- Wohnt in einem 2 Personen-Haushalt: 2 Erwachsene



Wirkungen der Maßnahmen in der WATERKANT Berlin

Untersuchte Maßnahmen

- Szenario **Business as Usual (BU)**:
 - Bustaktverdichtung
 - Radabstellanlagen im Gebiet + U-Bhf
 - PKW-Schlüssel (0,7/Hh)
- Szenario **Förderung Waterkant (FW)**:
 - Parkraumbewirtschaftung
 - Busspur
 - Kreuzungsfreier Radweg
- Szenario **Entwicklungsboost (EB)**:
 - S-Bahnanbindung
 - Anbindung ans Berliner Radfernnetz
 - Kontingentierung Anwohnerparkausweise (0,5PKW/Hh) - 440PKW weniger



440 Autos weniger geparkt
sparen eine Fläche der
Größe:

eines kleinen
Fußballfeldes: 6.000 m²



oder

eines kleinen Stadtparks
(Boxhagener Platz):
5.100 m²



Bearbeitung:
DLR 12/2021

Daten:
Geoportal Berlin / Straßenbefahrung 2014 - Parkfläche
Umweltatlas Berlin / Verkehrsmengen 2014
Erhebung Parkflächen SenUVK Berlin 2019
Geoportal Berlin / ALKIS Berlin Gebäude
Geoportal Berlin / WebAtlas Berlin



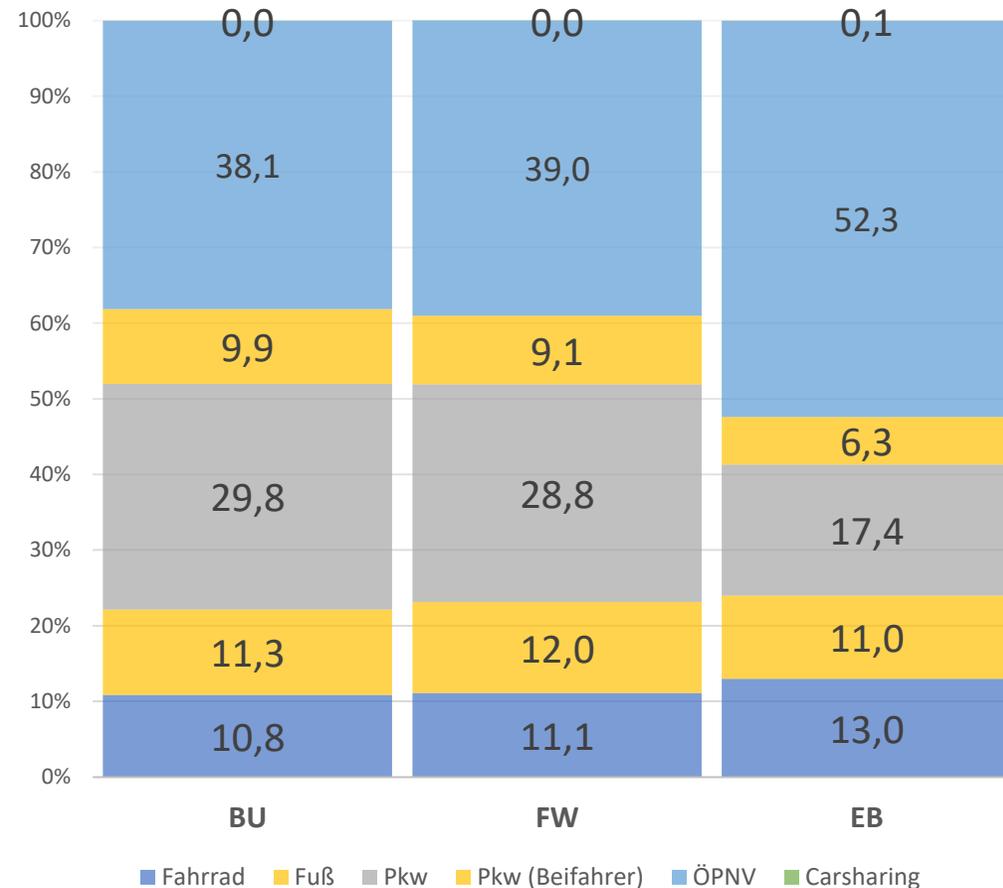
0 50 100 150 m

Quelle: Ergebnis der DLR-Verkehrsnachfragemodellierung

Wirkungen der Maßnahmen in der WATERKANT Berlin

Ergebnisse

- Starke Autozentrierung in BU und FW
- Leichte Veränderungen zum ÖV und Rad zwischen BU und FW
- Parkraumbewirtschaftung in FW und EB hat kaum Wirkung wegen geringer Kosten für Anwohnerparkausweise
- Starke Maßnahmen in EB führen zu großen Effekten



Mobilität und Verkehr in der WATERKANT Berlin

Planerideal und gelebte Realität

- Zeitliche Reihenfolge bei großen Bauprojekten erzeugt Unzufriedenheit → Infrastruktur sollte vorhanden sein, wenn Bewohner:innen ankommen
- Autozentrierte Mobilität in der äußeren Stadt trotz innovativer Konzepte erfordert Mobilitätsmanagement und vielfältige Alternativen direkt an der Wohnung
- Einschränkung der Pkw-Nutzung funktioniert nur im Zusammenspiel mit Förderung von Fahrrad und ÖV und Nahversorgung
- Nachhaltigere Logistiklösungen wirtschaftlich interessant machen



- Was wollen wir? Parks oder Parkplätze?

GEFÖRDERT VOM



Bundesministerium
für Bildung
und Forschung

FONA

Sozial-ökologische Forschung

move urban



*Flächeneffiziente Mobilitätskonzepte
in neuen Quartieren*

Grundlagen, Akzeptanz und Wirkungen

Fragen und Diskussion

GEFÖRDERT VOM



Bundesministerium
für Bildung
und Forschung

FONA

Sozial-ökologische Forschung

move urban



*Flächeneffiziente Mobilitätskonzepte
in neuen Quartieren*

05 Umsetzung – Teil Organisatorische Grundsätze und Finanzierung

Tim Becker

Bauhaus-Universität Weimar, Professur Infrastrukturwirtschaft und -management (IWM)

Organisatorische Grundsätze und Finanzierung

Abstrakt – Themenfelder bei der organisatorischen Umsetzung von Mobilitätsangeboten

Begriffsdefinition von Mobilitätsangeboten aus ökonomischer Perspektive

Allgemeine organisatorische Rahmenbedingungen von Mobilitätsangeboten

- Aufgaben bestimmter Mobilitätsangebote im Verkehrssystem
- Notwendige Entscheidungen seitens der öffentlichen Hand bei der Etablierung oder Regulierung von Mobilitätsangeboten
- Prozessschritte bzw. Wertschöpfungsstufen sowie Kosten von Mobilitätsangeboten

Umsetzung

- Ebene der Bereitstellung und Ebene der Leistungserstellung
- (Potentielle) Akteure
 - z. B. (öffentliche und private) Unternehmen: Verkehrsunternehmen (BVG), Wohnungsbauunternehmen (Gewobag) etc.
 - z. B. öffentliche Hand: Bezirk Spandau, Land Berlin, Bund
- Finanzierung
 - Nutzungsgebühren
 - Staatliche Zahlungen

Organisatorische Grundsätze und Finanzierung

Konkret – Carsharing-Angebote in Berlin und in der WATERKANT

Carsharing-Angebote (stationsbasiert / free-floating) aus verkehrswissenschaftlicher Perspektive wichtiger Bestandteil des Umweltverbunds auch in (neuen) suburbanen Quartieren

Situation in Berlin: hohe Diskrepanz zwischen Berliner Innenstadt und Randbezirken: Carsharing-Angebote sind in den Randbezirken kaum etabliert; in der Innenstadt hingegen in sehr umfangreichem Maße

- Stationsbasierte Angebote: Cambio, Flinkster, stadtmobil, Greenwheels, ...
- Free-floating-Angebote: ShareNow, SIXT share, WeShare, MILES, ...

Frage: Wie löst man diese Aufgabe seitens der öffentlichen Hand? Seitens der VU? Seitens der WBG?

→ Unterschiedliche Ansätze zur Bereitstellung bzw. Regulierung von Carsharing-Angeboten

- Berlin: Regulierung bestehender Angebote, aber bislang kaum (großflächige) Etablierung in Außenbezirken
- Augsburg: Eigenerstellung eines Carsharing-Angebots durch die Stadtwerke Augsburg (swa Carsharing)
- ...
- Weitere Organisationsmodelle und verantwortliche Akteure auf Bereitstellungs- und Leistungserstellungsebene
 - Vielzahl an Optionen
 - Unterschiedliche Vor- und Nachteile

GEFÖRDERT VOM



Bundesministerium
für Bildung
und Forschung

FONA

Sozial-ökologische Forschung

move urban



*Flächeneffiziente Mobilitätskonzepte
in neuen Quartieren*

05 Umsetzung – Rechtliche Grundlagen und wechselnde Rahmenbedingungen

Ass. Jur. Friederike Pfeifer

IKEM – Institut für Klimaschutz, Energie und Mobilität e.V.

Rechtliche Grundlagen und wechselnde Rahmenbedingungen

“Geht das rechtlich überhaupt?”

Carsharinggesetz
StEPMOVE
Gebäuderichtlinie
Berliner Mobilitätsgesetz
BundesfernstraßenG
LadesäulenVO
PBefG
AFID
WohnungseigentumsG
GEIG
BerlStrG
ElektromobilitätsG
StVG PreisangabenVO
Gebührenordnung
ElektrokleinstfahrzeugeVO

Rechtliche Grundlagen und wechselnde Rahmenbedingungen

Schwerpunkt: Umgehen mit Dynamik – ausgewählte Beispiele

Bundesrecht

- „**Erprobungsklausel**“ für Verkehrsversuche – Probe-Fußgängerzone in Hamburg noch 2020 nach alter Rechtslage angegriffen und vorzeitig beendet; zwischenzeitliche Änderung von § 45 Abs. 9 S. 4 StVO durch Novelle 2020 erleichtert verkehrliche Experimente
- Bundes-Carsharinggesetz 2017 geschaffen – **Sinnbilder** zur Beschilderung und Reservierung von Parkflächen für Fahrzeuge erst 2020 in die StVO aufgenommen
- PBefG-Novelle 2021: Flexibilisierung der Rahmenbedingungen für **Ridesharing- und Ridepooling-**Angebote (Berlin: z.B. BerlKönig); Vorgaben für Umgang mit Verkehrsdaten: Teil der Angebotsveränderung im kollektiven und dadurch bestenfalls flächeneffizienteren Verkehr
- Ausblick
 - Koalitionsvertrag 2021: Aufnahme von Zielsetzungen Klima- und Umweltschutz, Gesundheit städtebaulichen Entwicklung in Straßenverkehrsgesetz und Straßenverkehrsordnung in Aussicht gestellt

Rechtliche Grundlagen und wechselnde Rahmenbedingungen

Schwerpunkt: Umgehen mit Dynamik – ausgewählte Beispiele

Landesrecht Berlin: Flächeneffizienz und Verteilung von Verkehrsflächen kontinuierlich im Wandel und im Konflikt, rechtlich und tatsächlich

- **Tatsächlich:**
 - Seit 2017 Akteure „neuer Mobilität“ dazugekommen, darunter Free Floating Leihfahrräder, Free Floating Carsharing, E-Scooter
 - Mittlerweile auch kommerzielle und nichtkommerzielle Lastenradverleihe
 - Ansätze der Bündelung und Integration in ÖPNV-Angebot (z.B. 2019 erste Jelbi-Station der BVG)
- **Rechtlich:**
 - Debatte Gemeingebrauch/Sondernutzung von öffentlichen Flächen (2018: „bis zu 4 Leihrädern noch verkehrsüblich“?) – Anpassung Berliner Straßengesetz zur Sondernutzung in Beratung
 - **Berliner Mobilitätsgesetz als Pioniergesetz:** 2018 Abschnitte zu verkehrsmittelübergreifende Zielen, ÖPNV, Radverkehr; 2021 Abschnitt Fußverkehr; Abschnitte Wirtschaftsverkehr und neue Mobilität müssen nach Diskontinuität in der neuen Legislaturperiode weiterberaten werden
- **Ausblick:** Koalitionsvereinbarung Berlin 2021-26 sieht Vielzahl an Vorhaben für ÖPNV-Förderung und Flächenbereitstellung für Fuß- und Radverkehr vor.

GEFÖRDERT VOM



Bundesministerium
für Bildung
und Forschung

FONA

Sozial-ökologische Forschung

move urban



*Flächeneffiziente Mobilitätskonzepte
in neuen Quartieren*

Umsetzung – Organisation, Finanzierung, Recht

Fragen und Diskussion

GEFÖRDERT VOM



Bundesministerium
für Bildung
und Forschung

FONA

Sozial-ökologische Forschung

move urban



*Flächeneffiziente Mobilitätskonzepte
in neuen Quartieren*

06 Abgleich mit der Praxis

Patrick Isensee

Gewobag Wohnungsbaugesellschaft AG

Abgleich mit der Praxis

Jelbi – Mobilitätsstation mit verschiedenen Sharing-Angeboten



Bild: City Press GmbH

Bild: City Press GmbH



Bild: City Press GmbH

Bild: City Press GmbH



Bild: City Press GmbH



Bild: Gewobag AG



Bild: Jelbi



Abgleich mit der Praxis

Aus- und Vorrüstung von Stellplätzen mit Ladeinfrastruktur

Informationsflyer für Mieterinnen und Mieter



So erreichen Sie uns

Gewobag Service-Center
Für alle Fragen rund um die Vermietung der E-Stellplätze

- Fon: 0800 4780 800 (kostenfrei)
Montag bis Donnerstag, 10:00 – 18:00 Uhr
und Freitag, 10:00 – 12:00 Uhr
- E-Mail: service@gewobag.de

Vattenfall InCharge Kundenservice
Für alle Fragen rund um den technischen Betrieb und die Wartung der Ladeboxen sowie den Lade- und Abrechnungsservice

- Fon: 0800 2335 335 (kostenfrei)
Montag bis Freitag, 8:00 – 18:00 Uhr
- E-Mail: kundenservice@gotcharge.com

Auswahl/Hinweis
Vorliegendes Angebot beschränkt sich auf vorgerüstete E-Stellplätze in der Waterkant und der Dolgerstraße. Für eventuelle zwischenzeitliche oder zukünftige Preispassagen sowie für die inhaltliche Ausgestaltung der Angebote seiens Vattenfall wird keine Haftung übernommen.

Wohnanlage AdolfsRock, KEBA AG, Vattenfall

Einfach zu Hause auftanken

Mieten Sie Ihren E-Stellplatz mit Ladestation bei der Gewobag!

Los geht's:
Auftanken. Losfahren!

VATTENFALL
InCharge



Die Vorteile auf einen Blick

Ihr Gewobag Stellplatz

- Keine lästige Parkplatzsuche mehr
- Kein Warten auf freie E-Stellplätze

Ihre leistungsstarke Vattenfall Hardware

- KEBA-F30-Ladebox mit bis zu 22 Kilowatt
- Wandmontiert und sofort betriebsbereit
- Eichrechtskonform und lastmanagementfähig

Ihr Vattenfall Lade- und Abrechnungsservice

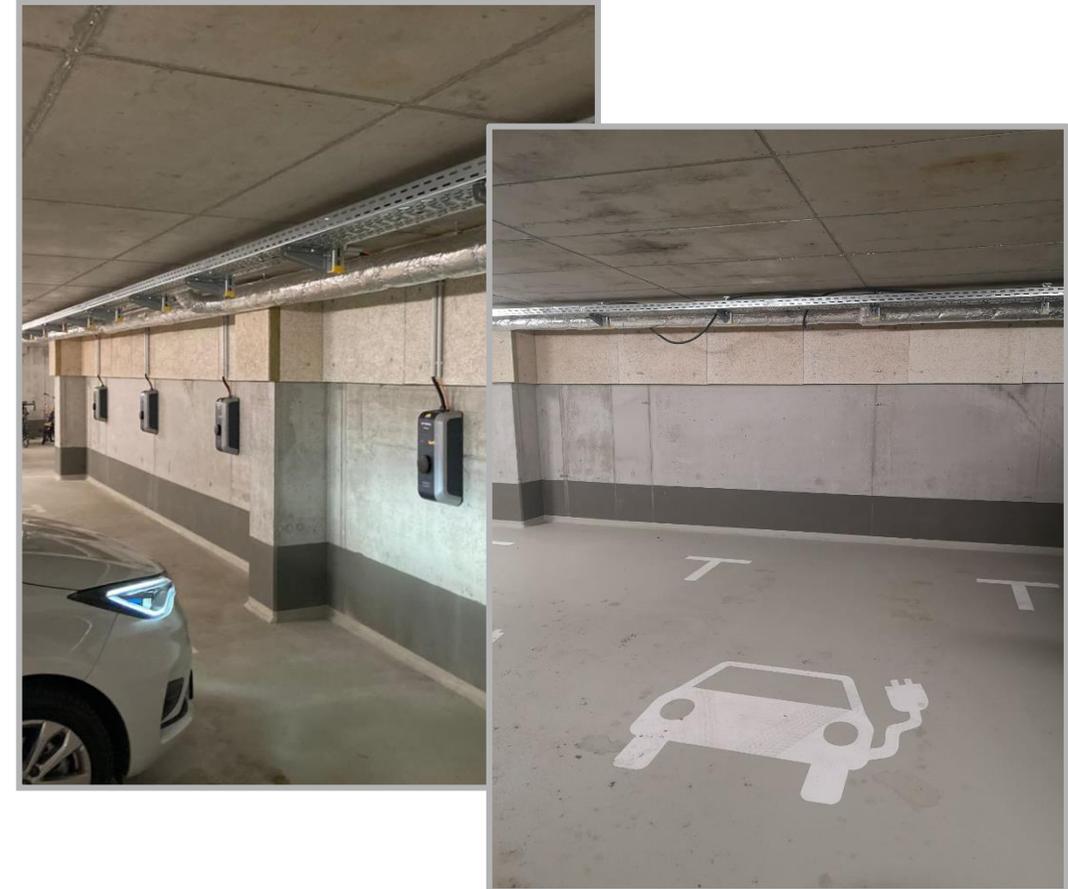
- Komfortable Zähleranmeldung, Wartung und Reparatur durch Vattenfall
- Umfassende Verbrauchsübersicht im „My InCharge“-Portal
- Freischaltung ausgewählter Nutzer mit „InCharge Key“-Ladekarten
- Separate Abrechnung Ihres Firmenwagens möglich

Europaweites Laden

- Zugang zur Nutzung von mehr als 85.000 Ladepunkten in Europa mit der Vattenfall InCharge-App

Mit 100% Grünstrom von Vattenfall

Wallboxen in der Tiefgarage der Waterkant



Abgleich mit der Praxis

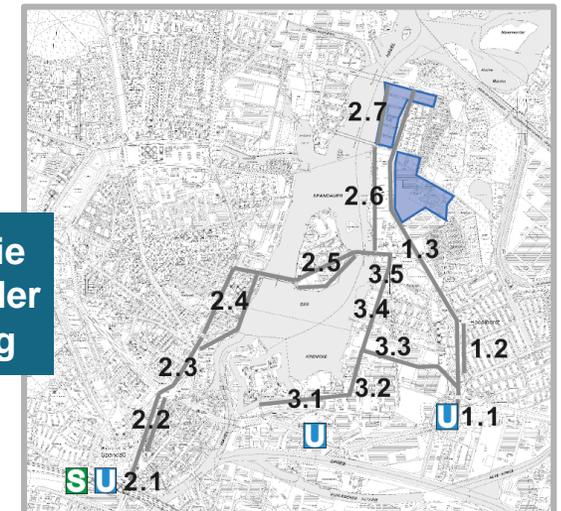
Förderung des Radverkehrs

Fahrradparkhäuser



Bild: Aurelio Schrey

Machbarkeitsstudie
zur Verbesserung der
Fahrradanbindung



Abgleich mit der Praxis

Kommunikation

Mobilitätsheft



50 € Mobilitätsguthaben



Mieterzeitschrift



Vor-Ort-Informationen



Abgleich mit der Praxis

Mehrwert der Kombination Praxis und Forschung

- **Analysen** zum **zukünftigen Mobilitätsverhalten** der Bewohnerinnen und Bewohner
- **Analyse Rechtlicher Regularien** (bspw. GEIG, WeMoG)
- **Querschnittsaufgabe Mobilität**
- **Governance** und **Betreibermodelle**
- **Forschungsprojekte** als „Nährboden“ für Kooperationen



GEFÖRDERT VOM



Bundesministerium
für Bildung
und Forschung

FONA

Sozial-ökologische Forschung

move urban



*Flächeneffiziente Mobilitätskonzepte
in neuen Quartieren*

Abgleich mit der Praxis

Fragen und Diskussion

GEFÖRDERT VOM



Bundesministerium
für Bildung
und Forschung

FONA

Sozial-ökologische Forschung

move urban



*Flächeneffiziente Mobilitätskonzepte
in neuen Quartieren*

07 Fazit und Verabschiedung

Marvin Gehrke

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Fazit und Verabschiedung

Schlussbetrachtung



Fazit und Verabschiedung

Ausblick

Informationsveranstaltung Modellierung

Morgen 09:00 – 10:00 Uhr

Online: Bitte per Mail an marvin.gehrke@senuvk.berlin.de um Zugangsdaten bitten

Abschlussbericht Move Urban

Voraussichtlich im Frühjahr 2022

Projekthomepage SenUVK:

<https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrspolitik/forschungs-und-entwicklungsprojekte/laufende-projekte/move-urban-1020865.php>

GEFÖRDERT VOM



Bundesministerium
für Bildung
und Forschung

FONA

Sozial-ökologische Forschung

move urban



*Flächeneffiziente Mobilitätskonzepte
in neuen Quartieren*

Mobilität für neue Quartiere - ein Puzzle mit 1000 Teilen

Vielen Dank für Ihre Teilnahme am Projekt Slam.



IKEM



Bauhaus-Universität Weimar

Professur Infrastrukturwirtschaft
und -management (IWM)

Marvin Gehrke
Projektkoordination

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Mail: marvin.gehrke@senuvk.berlin.de
Tel: 030 9025 1603

Patrick Isensee
Praxispartner

Gewobag Wohnungsbau- Aktiengesellschaft

Mail: p.isensee@gewobag.de
Tel: 030 4708 2418

Benjamin Heldt
Empirie

Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V.
Institut für Verkehrsforschung

Mail: marvin.gehrke@senuvk.berlin.de
Tel: 030 9025 1603

Tim Becker
Organisatorische Grundsätze und Finanzierung

Bauhaus-Universität Weimar, Professur
Infrastrukturwirtschaft und -management (IWM)

Mail: tim.becker@uni-weimar.de
Tel: 03643 58 4579

Friederike Pfeifer
Rechtswissenschaftliche Begleitung

IKEM – Institut für Klimaschutz, Energie und Mobilität

Mail: friederike.pfeifer@ikem.de
Tel: 030 40 818 70 – 10

Bild: Gehrke 2021