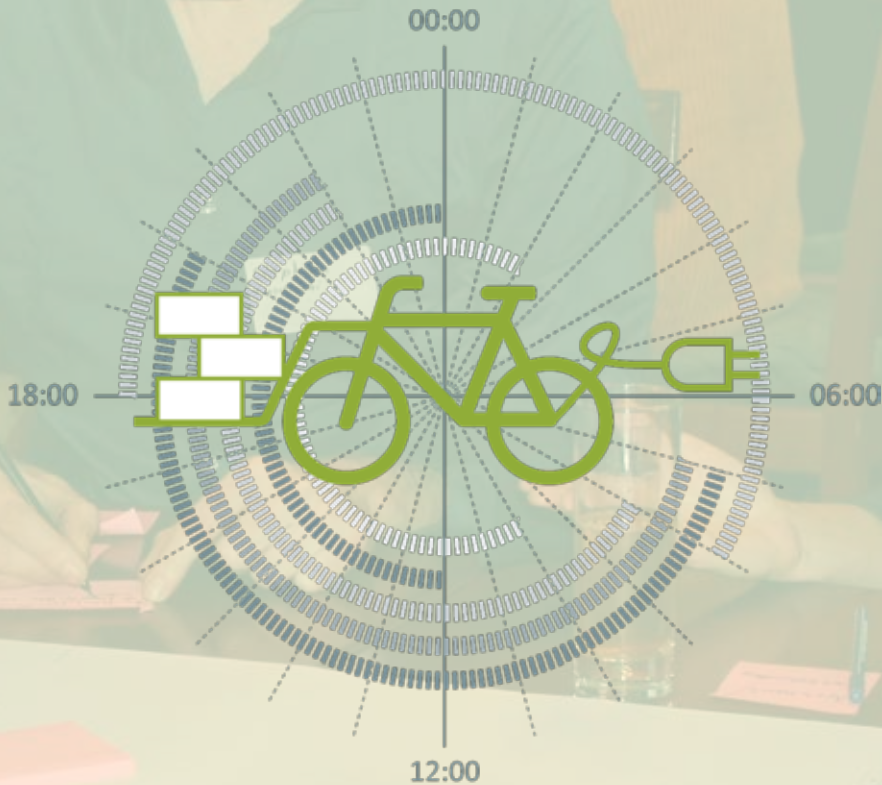


Distribut^e

E-Lastenfahräder als grüne Kiez-Lieferanten



Urban Labs 1 und 2: Empathize
Dokumentation

Impressum



Institut für Stadt- und Regionalplanung

Fachgebiet Bestandsentwicklung und

Erneuerung von Siedlungseinheiten

Sekretariat B7

Hardenbergstraße 40a

10623 Berlin

www.bestandsentwicklung.tu-berlin.de

Kontakt: Prof. Elke Pahl-Weber

Florian Hutterer

Paula Hentschel

Mail: distribute@isr.tu-berlin.de

Tel.: + 49 · (0)30 · 314 75708

Teilnehmer*innen Urban Lab 1 Klausenerplatz: Martin Burth, Wilhelm-Friedrich Graf zu Lynar, Angela Jain, Christian Matheis, Maik Mathey, Simone Mindermann, Simon Schley, Frieder Söling, Henning Voget, Marie Wehinger

Teilnehmer*innen Urban Lab 2 Mierendorff-Insel: Tobias Block, Ilka Brede, Anne Breitreutz, Dagmar Grahl, Andreas Härtling-Mollhelm, Sascha Heymans, Jan Knoefel, Stephan Kopschinski, Bernd Krüger, Michael Kujawski, Frank Markowski, Frank Müller, Florian Sinn, Helmut Todtenhaupt, Andreas Wicher, David Wullbrandt, Markus Zömisich

Konzeption: Julian Alexandrakis, Malte Hager, Paula Hentschel, Florian Hutterer, Prof. Elke Pahl-Weber

Coaches: Marcus Jeutner, Klara Lindner, Kannika Thaimai, Susanne Thomaier

Satz & Layout: TU Berlin, Florian Hutterer, Marcus Jeutner und Mario Timm

Titelbild: Bruna Rohling, 2017

Berlin, Dezember 2017

Inhaltsverzeichnis

1. Einführung - Anlass, Methodik und Ziele der Urban Labs 1 und 2	3
2. Arbeitsgruppe Klausenerplatz I	6
3. Arbeitsgruppe Klausenerplatz II	12
4. Arbeitsgruppe Mierendorff-Insel I	18
5. Arbeitsgruppe Mierendorff-Insel II	24
6. Zusammenfassung und Ausblick auf die folgenden Urban Labs	30



Foto: Bruna Rohling, 2017



1. Einführung

Anlass, Methodik und Ziele der Urban Labs 1 und 2

Anlass, Methodik und Ziele der Urban Labs 1 und 2

Florian Hutterer

Das Projekt Distribute möchte auf der Grundlage von E-Lastenfahrrädern ein Liefer- und Transportsystem aufbauen, das in zwei Berliner Kiezen – am Klausenerplatz und auf der Mierendorff-Insel – eine bessere Organisation des Transports von Waren auf der Letzten Meile ermöglicht. Dazu arbeiten Partner aus der Wissenschaft, der Wirtschaft, der Zivilgesellschaft und der Verwaltung zusammen. Distribute startet in einer Zeit, in der neue Wege des städtischen Lieferverkehrs breit diskutiert werden und die Möglichkeit der Fahrradnutzung vielfach in Pilotprojekten ausprobiert wird. Ein besonderes Ziel unseres Projektes ist es, Entwicklungen aus den Quartieren zu verstehen und aufzugreifen und ein Liefer- und Leihsystem zu entwickeln, das diese Entwicklungen und die erkannten Bedarfe mitdenkt. Ein weiterer Unterschied zu anderen Pilotprojekten ist, dass hier der Transport von Personen und Gütern in einem integrierten Konzept erprobt werden soll. Aus diesem Grund interessieren uns die Erfahrungen der Anwohnerinnen, Anwohner, Unternehmerinnen und Unternehmer mit Mobilität und Verkehr in den Quartieren.

In einem etwa einjährigen Prozess werden wir gemeinsam mit den genannten Akteuren eine Reihe von Workshops, sogenannten Urban Labs, durchführen, um am Ende zu tragfähigen Geschäftsmodellen für Distribute zu kommen. Die Teilnehmer arbeiten als Teams unter Anleitung von Coaches nach der Methode des Urban Design Thinking. Die Methode leitet sich aus dem Design Thinking ab, wie es am Institute of Design der University of Stanford entwickelt wurde und überträgt es auf Fragen der Stadtentwicklung. Damit hebt sie sich von klassischen Beteiligungsformaten ab, die vorwiegend auf In-

formationsvermittlung setzen und folgt dem Grundsatz, dass alle relevanten Akteure auf Augenhöhe von der Bedarfsermittlung bis zur Umsetzung zusammenarbeiten und die Nutzer im Zentrum stehen.

Die Arbeit in den Urban Labs folgt einem klaren Verlauf; jedes Urban Lab steht im Zeichen einer bestimmten Arbeitsphase. So nähert man sich in einem strukturierten Arbeitsprozess von dem Verstehen der Bewohner*innen Unternehmer*innen und ihren Bedarfen über die Ideengenerierung bis hin zu ausdifferenzierten konkreten Lösungen mit Umsetzungsreife. Bei aller Stringenz des Prozesses ist das Verwerfen und Weiterdenken von Erkenntnissen, Ideen und Konzepten wichtiger Bestandteil der Arbeit. Die erarbeiteten Lösungen werden immer wieder an den Teilnehmer*innen gespiegelt und entsprechend angepasst.

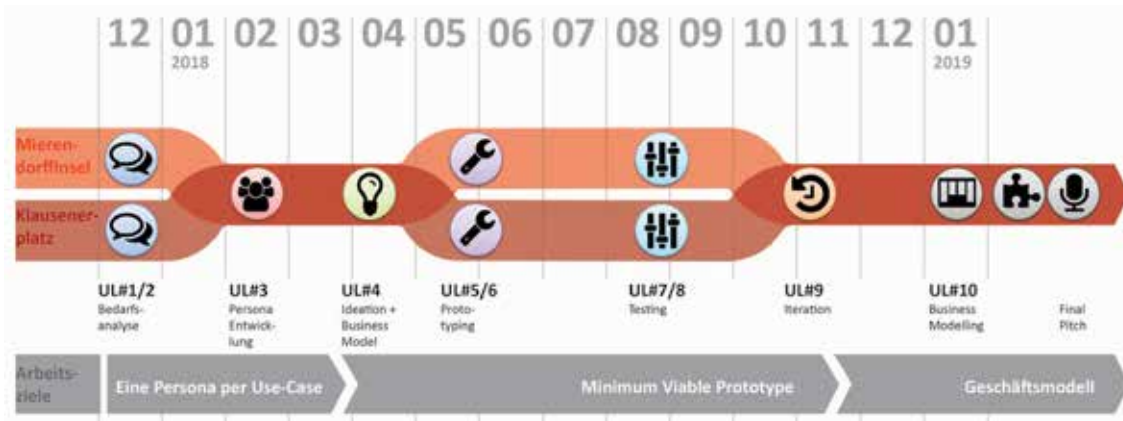
Das Ziel der ersten beiden Urban Labs „Empathize“ war, ein gemeinsames Verständnis über die Bedarfe eines zukünftigen kiezbezogenen E-Lastenfahrradsystems zu entwickeln. Was wird gebraucht? Was wollen verschiedene Zielgruppen? Was sind die Erfordernisse in den Kiezen? Dies waren Kernfragen, die es in den Labs einzugrenzen galt. Während wir in den weiteren Phasen der Labs noch stärker auf die gemeinsame Entwicklung von Kiezakteuren und Projektpartnern fokussieren werden, galt es zu Beginn, vor allem die Außensicht aus den Kiezen kennenzulernen. Wir haben uns bewusst dafür entschieden, die beiden Kieze in ihrer Andersartigkeit und Unterschiedlichkeit kennenzulernen und deshalb in der ersten Phase zwei nach Kiezen getrennte Labs durchzuführen, die wir hier aber gemeinsam dokumentieren.

Die Aufgabe der Urban Labs 1 und 2 für die Teilnehmer*innen war, ein gemeinsames Verständnis über die Themen E-Lastenfahrräder und Kiezlogistik in den Gruppen zu entwickeln. Dazu wurde den Teams eine Leitfrage gestellt, der sie sich mit ihrer jeweiligen Perspektive annähern sollten: Wie erhöhen wir die Lebensqualität im Kiez mithilfe von E-Lastenfahrrädern? Wir haben dabei einen umfassenden Begriff der Lebensqualität, der die Aspekte Umweltfreundlichkeit, Umweltgerechtigkeit sowie wirtschaftliche Entfaltungsmöglichkeit einschließt, zugrunde gelegt. Neben der Reduzierung von Schadstoffen und Lärm sowie einer besseren Nutzung des öffentlichen Raums ist eben auch eine wirtschaftlich tragfähige und dauerhafte Mobilitätslösung gefragt.

Die Gruppen arbeiteten in verschiedenen Schritten, um Bedarfe zu erkennen, Zielgruppen definieren, Entwicklungsthemen zu identifizieren und das Problem zu schär-

fen. Zunächst haben die Teammitglieder ihr vorhandenes Wissen und ihre Kenntnisse zum Themenfeld erfasst und ausgetauscht. Darauf aufbauend wurde eine erste Vorstellung über mögliche Zielgruppen eines auf Lastenfahrräder basierten Liefer- und Leihsystems und deren Bedarfe entwickelt.

Die in diesen ersten Schritten gewonnen Erkenntnisse konnten die Teams mithilfe von Befragungen an Passanten im Umfeld des Rathauses Charlottenburg überprüfen. Außerdem hatten die Teams Zeit erste Eindrücke von besonderen Situationen im städtischen Fahrrad- und Lieferverkehr zu beobachten. Die Ergebnisse der Feldarbeit wurden in einem letzten Arbeitsschritt gesammelt und nach Themen sortiert. Zusammen mit den Erfahrungen aus dem ersten Teil bilden sie nun den inhaltlichen Grundstock zur Weiterarbeit im nächsten Lab, in dem die Nutzergruppen weiter eingekreist und spezifiziert werden.



Geplanter Prozess des Urban Design Thinking im Projekt Distribute (Grafik: Florian Hutterer)



AKTUELLE ENTWICKLUNG

Tendenz /
Strukturen /
Prozesse

Licht, Klima,
...
...
...

...
...
...

AKTEURE 88

...

Foto: Bruna Rohling, 2017

GESELLSCHAFTLICHE TRENDS

ORTE IM KIEZ

Handwritten note on a pink sticky note.

Handwritten note on a pink sticky note.

2. Arbeitsgruppe Klausenerplatz I

Urban Lab 1

Handwritten name tag: MELA...

Arbeitsgruppe Klausenerplatz I

Coaching: Kannika Thaimai

1. Erfahrungen. Was wissen wir bereits?



Aktuelle Entwicklungen im Kiez

Obwohl der Kiez offiziell eine verkehrsberuhigte Zone ist, werden mangelnde Parkplätze sowie durch Liefertransporte/-dienste blockierte Straßen ("Parken in der zweiten Reihe") und Kreuzungen als zentrale negative Entwicklung im Kiez gesehen. Außerdem wurde von steigender Unfallgefahr/-rate gesprochen, vor allem auf der Sophie-Charlotte-Straße.

Demografisch hat sich der Kiez über die Jahre zu einem heterogenen Viertel entwickelt. Teilnehmende Bewohner des Kiezes berichten von einer "bunten Mischung" aus jungen und älteren Menschen, Familien und teilweise Studenten.

Relevante Akteure im Kiez

Eine der zentralen bzw. relevanten Akteure im Kiez ist das Kiezbündnis Klausenerplatz e.V. Laut den teilnehmenden Bewohnern organisiert das Bündnis sowohl Projekte und Arbeitsgruppen (z.B. zum Thema Verkehr) als

auch viele Aktionen, u.a. Flohmärkte, Straßenfeste sowie Sperrmüll-Entsorgung in Kooperation mit der Berliner Stadtreinigung (BSR).

Zu den weiteren Akteuren gehören auch engagierte Kiez-Bewohner, der Stadtbezirk Charlottenburg- Wilmersdorf, die Berliner Stadtmission, Plantane 19 (ein Verein zur Wiedereingliederung psychisch Kranker) sowie das interkulturelle Stadtteilzentrum Divan (ein Nachbarschaftszentrum und Mehrgenerationenhaus).

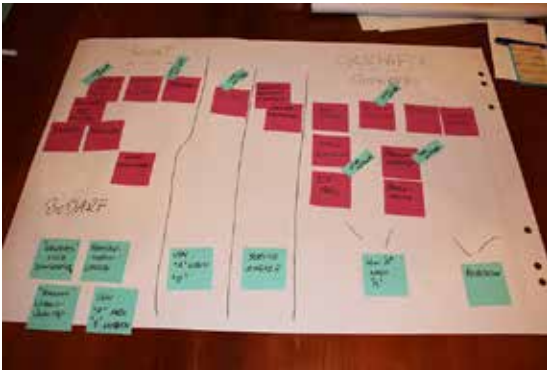
Relevante Orte im Kiez

Der Klausenerplatz selbst ist Treff- und Sammelstelle vieler Aktivitäten im Kiez, der Flohmarkt findet z.B. auf dem Platz statt. Weitere relevante Orte sind der Horst-Wundt-Platz bzw. die Kreuzung Horstweg/Wundtstraße, der Ziegenhof an der Danckelmannstraße, die Bäckerei "Brotgarten" in der Seelingstraße sowie das interkulturelle Stadtteilzentrum Divan.

Gesellschaftliche und technologische Trends

Von den teilnehmenden Anwohnern wird ein Zuzug, insbesondere von jungen Familien, im Kiez beobachtet. Zeitgleich steigt auch die Anzahl älterer Menschen im Kiez ("Überalterung"). Interessant ist die Aussage einiger Teilnehmer bezüglich des steigenden Umweltbewusstseins der Anwohner im Kiez. Viele seien an Klimaschutzkonzepten interessiert und engagieren sich mehr in diesem Bereich. Hinzu kommt der Trend zu Leihfahrrädern, die z.B. von Lidl und nextbike angeboten werden.

2. Nutzer und Bedarfe. Wer sind die Zielgruppen?



Die Teilnehmer haben die Nutzergruppen in zwei Kategorien "Privat" und "Gewerbe/Geschäfte" unterschieden. Zu den "Privat"-Nutzern gehören Haushalte sowohl mit als auch ohne Autos, Singles und Familien, Hausgemeinschaften und Senioren. Zu den Nutzern in der Kategorie "Gewerbe / Geschäfte" gehören ICH-AGs, Handwerker, Essenslieferanten, Pflegedienste, Discounter sowie Getränkemärkte. Des Weiteren wurden Kindertagesstätten und Wohnungsgenossenschaften sowie Hausverwaltungen als Nutzer identifiziert.

Was sind deren Probleme und Bedarfe hinsichtlich Warentransport, Lieferung, Lastenverkehr, Lastenfahrräder? Der Bedarf bei den Privat-Nutzern richtet sich sowohl nach dem Warentransport ("Größeres Stück von A nach B transportieren" bzw. "transportieren lassen") als auch nach Personentransport. Letzteres wurde insbesondere Familien mit Kindern zugeordnet.

Bei Nutzern in der Kategorie "Gewerbe/Geschäfte" geht es vor allem um den Warentransport ("Etwas von A nach B bewegen/transportieren"). Zusätzlich wurde den Discountern sowie Getränkemärkten "Reputation" als Bedarf

sugeriert. Diese würden ihren Kunden den Service aus Reputationsgründen anbieten wollen, um als nachhaltig angesehen zu werden.

Bei den Kindertagesstätten geht es vor allem um eine Alternative zu den sperrigen Kinderwagen zu finden. Zudem gibt es nicht genug Platz für alle Kinder in einem Kinderwagen, um die Kleinen von A nach B zu bewegen. Ein Lastenfahrrad würde dieses Problem beheben.

Ähnlich wie bei den Discountern sowie Getränkemärkten liegt der Bedarf für Wohnungsgenossenschaften sowie Hausverwaltung darin, den Mietern einen Service anzubieten.

Welche Extremnutzer, die für eine Schärfung der Problemstellung hilfreich sein könnten, werden herausgefunden und diskutiert.

Als Extremnutzer hat die Arbeitsgruppe jene Nutzer identifiziert, die die Lösung "Lastenrad" am häufigsten nutzen werden. Dazu gehören Haushalte ohne Autos, Senioren, Kindertagesstätten, "ICH-AGs", Pflegedienste sowie Essenslieferanten.

3. Befragung und Beobachtung



Die Fragen wurden in Bezug auf die Bedarfe der potentiellen Nutzer erarbeitet:

„Was assoziiert die/der Befragte mit Lastenräder?“

„Ist die/der Befragte bereits mit einem Lastenrad gefahren? Wenn ja, wie war diese Erfahrung? Wenn nein, warum?“

„Wofür kann bzw. würde die/der Befragte einen Lastenrad nutzen?“

„Würde die/der Befragte einen Lastenrad kaufen? Oder leihen? Wenn nein/ja, warum?“

Es wurden keine spezifische Vorauswahl der Personen bzw. Personengruppen getroffen. Das Team bzw. die Arbeitsgruppe möchte die Umgebung bzw. den "Raum" während des Interviews in Betracht ziehen. Wo "sind" sie jetzt? Z.B. vor einem Geschäft, wartend an der Bushaltestelle, etc. Außerdem möchte das Team die befragten Personen beobachten, z.B. was haben die Personen bei sich (Einkaufstüten, Paket, etc.), sind sie alleine oder werden diese begleitet von z.B. Kindern?

Im Rahmen der Befragung wurden Passanten auf der Straße (Otto-Suhr-Allee) um das Rathaus Charlottenburg befragt. Insgesamt wurden sechs Interviews geführt.

Mittels der Empathy-Map wurden die Interviews analysiert. Ziel dabei ist es, die Nutzerbedürfnisse klar zu benennen, indem man dabei stärker auf die Gefühlslage der potenziellen Nutzer fokussiert. Dadurch können die potenziellen Nutzer und ihre Wünsche nicht nur beschrieben, sondern auch umfassend verstanden werden.



"Fühlen" - Die Assoziation mit Lastenräder deckt das komplette Spektrum von "interessiert und begeistert" bis "genervt" ab.

"Tun & denken" - Die Mehrheit der Befragten würde sich gegen Lastenräder entscheiden, da diese keinen Mehrwert bringt. Die gegebenen Mittel (z.B. "besitzen ein Auto", "fahren Fahrrad", "bestellen online") sind für die Befragten ausreichend. Eine befragte Person findet Lastenräder "ökologisch sinnvoll". In ihrem Alltag kämen Lastenräder vor allem beim Warentransport im Einsatz (z.B. Pakete transportieren).

"Sehen" - Die Mehrheit der Befragten hat bereits Lastenräder im Alltag "gesehen". Bis auf eine Beobachtung waren die Aussagen neutral. Eine negative Beobachtung wurde mit einer Nutzergruppe "Müttern" assoziiert, die ihre Kinder mit einem Lastenrad transportieren und oft-

mals den Gehweg blockieren würden.

“Sorgen” - Die Größe der Lastenräder war der Hauptgrund unter den Befragten, weshalb sie sich gegen ein Lastenrad entscheiden würden. Es gäbe nicht genügend Platz zum “Parken” (weder zu Hause noch auf den Straßen). Des Weiteren waren Vandalismus und Diebstahl sowie schlechte Infrastruktur (“Schlechte Radwege”) die Sorgen der Befragten.

“Wünsche”- Die Befragten wünschten sich ein Lastenrad sowohl für Waren- als auch Personentransport. Für den Warentransport wäre ein Leihservice wünschenswert. Idealerweise sollte das Geschäftsmodell eines Leihservice nicht mit einem bestimmten Einkaufsbetrag verbunden sein.

Was waren die interessantesten Aussagen?

“Unsicher beim Fahren”

“Mütter mit Lastenräder sperren den Gehweg”

“Ausleihe nicht erst ab einen bestimmten Einkaufsbetrag”

“Ich bestelle ehe alles online”

“Lastenräder sind zu groß”

“Lastenräder belegen Parkraum”

Was wurde zusätzlich im Raum beobachtet?

Alle sechs Befragten waren auf der Otto-Suhr-Allee unterwegs. Ein paar hatten kleinere Sachen (Rucksack, Tüte) bei sich, eine befragte Person schob ein Paket auf dem Fahrrad, eine weitere Befragte war mit einem Zwilings-Kinderwagen unterwegs. Es war Hauptverkehrszeit und viele Menschen waren unterwegs. Das Wetter war jedoch ungemütlich, kühl und nass. Es war bereits dunkel und man konnte viele Gesichter nicht mehr erkennen.



Relevant One

Achtuelle Entwurfe

Handwritten notes on a whiteboard under the heading "Relevant One".

- GEN - ... - ...
- Jahres
- Mit / ...
-
- ...

Handwritten notes on a whiteboard under the heading "Achtuelle Entwurfe".

- ...
- ...
- ...
- ...
- ...

... ..

Track

Handwritten notes on a whiteboard under the heading "Track".

- Track
- ...
- ...
- ...
- ...
- ...
- ...
- ...
- ...
- ...
- ...
- ...

Foto: Bruna Rohling, 2017



3. Arbeitsgruppe Klausenerplatz II

Urban Lab 1

Arbeitsgruppe Klausenerplatz II

Coaching: Klara Lindner

1. Erfahrungen. Was wissen wir bereits?



Aktuelle Entwicklungen im Kiez

- Gentrifizierung, identifiziert durch Verdrängung, Anstieg der Mieten, coole Cafés, „Hipsterläden“, Touristen und Kiez-Initiativen
- Verkehrskollaps
- Mehr Auslieferungen von Paketen
- Abnahme sozialen Engagements, Verlust an Kontrolle, Sperrmüll in den Straßen

Relevante Akteure im Kiez

- Familien, Kinder, Mütter & ihre Kinder
- Ladenbesitzer, lokale Unternehmensnetzwerke und Gewerbetreibende
- Ältere Menschen
- Nicht-mobile Menschen
- Migranten
- Bürger mit Einkaufsstüten
- Mieterbeirat
- Block im Kiez
- Kiezbündnis und andere lokale Bürgergruppen bzw.

- Vereine
- Lieferanten
- Schöngelster
- Studenten
- Kirche /Moschee
- Politiker

Relevante Orte im Kiez

- ÖPVN-Knotenpunkte wie die U-Bahn-Höfe
- Biocompany
- Die schmale Café-Straße
- Schule, Kindergarten & KiTa
- Bibliothek
- Kreuzungen
- Post-Amt
- Parkplätze vor den Geschäften
- Park

Gesellschaftliche und technologische Trends

- Mobilität, aktuell beeinflusst durch Mobilitätsgesetz, Volksentscheid Fahrrad, E-Mobilität, zunehmendem Verkehr und „Platzkampf“
- Transnationalität
- Sharing Economy (z.B. Bike-Sharing)
- Privatpersonen, die Lieferungen ausüben

2. Nutzer und Bedarfe. Wer sind die Zielgruppen?



Welche Nutzergruppen werden diskutiert? Was sind deren Probleme und Bedarfe hinsichtlich Warentransport, Lieferung, Lastenverkehr, Lastenfahrräder?

- Studenten und Menschen ohne Führerschein
- Eltern bzw. Mütter, die ihre Kinder transportieren wollen (Extremnutzer)
- Lieferanten, die Essen und Lebensmittel („Biokiste“) ausliefern (Extremnutzer)
- Lieferanten von Paketen
- Briefträger

- Soziale Einrichtungen, die mobile Altenpflegedienste oder „Essen auf Rädern“ anbieten (Extremnutzer)
- Personentransporter wie Rikschas-Bikes
- Handwerker der GeWoBag (Fletwerk)
- Kleingewerbe-Verkauf
- Entsorger (E-Schrott & Sondermüll) (Extremnutzer)
- Gartenbauamt des Bezirks
- Café / Restaurant-Mitarbeiter
- Auto + ÖPNV-Nutzer (letzte Meile)
- Autofahrer, die keinen Parkplatz finden
- Umweltbewusste Menschen
- Neugierige Menschen

3. Befragung und Beobachtung



Wer wurde befragt?

- Radfahrer
- Junge Frau mit Hund
- Wohnmobil-Liebhaberin
- Studenten
- Minijobber
- Pragmatisches Autofahrer-Ehepaar
- Sportler
- Mutter

Die Ergebnisse wurden in Form einer Empathy-Map nach Clustern sortiert und festgehalten:

Tun & Denken-Cluster (Was tun/denken bzw. verbinden die Befragten über/mit die oben benannten Themen?)

- Aktiv sein
- Einkaufen
- Ökologisch handeln
- Einen Umzug durchführen
- Fahrradfahren

Sehen-Cluster (Welche Perspektive haben die Befragten in Bezug auf die oben benannten Themen?, Was fällt Ihnen in ihrem Umfeld auf?)

- In Eile
- Transportiert ihren Einkauf mit dem Fahrrad
- Durchschnittlich
- Mutter
- Pragmatische Verkehrsteilnehmerin
- Sportler

Hören-Cluster (Was haben die Interviewer in Bezug auf die oben benannten Themen von den Befragten gehört?)

- „Ich fahre kein Rad.“ / Desinteresse
- Nutzt den Rewe-Lieferservice
- „Ich kenne mich schon damit aus, habe das recherchiert.“
- Gleichgültig, uninteressiert
- Interessiert

Fühlen-Cluster (Was fühlen die Befragten in Bezug auf die oben benannten Themen?, Welche Charaktereigenschaften lassen sich aus den Aussagen und der Gestik/Mimik des Befragten ableiten?)

- „Ich mache das schon, nur ohne Elektro.“
- Zufrieden

- Freundlich, aufgeschlossen
- Positiv, selbstverständlich
- Unterstützend
- Freigeist
- Intellektuell

Sorgen-Cluster

- Angst, dass Pedelec-Fahren zu schwierig ist
- Ansonsten keine Sorgen

Wünsche-Cluster

- Für den Trödelmarkt
- Als Paketdienst, Paketdrohne
- Für kleine Umzüge
- Wie in Amsterdam
- Muss einen Preis haben „damit gut damit umgegangen wird“
- Als Skate-Mobil





Foto: Bruna Rohling, 2017



Small white sign on the wall with illegible text.

4. Arbeitsgruppe Mierendorff-Insel I

Urban Lab 2

Arbeitsgruppe Mierendorff-Insel I

Coaching: Marcus Jeutner

1. Erfahrungen. Was wissen wir bereits?



Gesellschaftliche & technologische Trends

E-Mobilität und Digitalisierung werden derzeit vielfach als Hebel für die Entwicklung nachhaltiger Mobilitätskonzepte gesehen. Die Gruppe findet diese Begriffe aber noch sehr abstrakt und wenig greifbar.

Auffällig ist, dass es bisher kaum etablierte Angebote für den „alternativen“ Warentransport im Kiez zu geben scheint. Jedoch ist auch feststellbar, dass in zahlreichen Initiativen neue Organisations- und Umsetzungsstrukturen erprobt werden. Auch wird die vielfache Neuentwicklung neuer Klein- und Kleinstfahrzeugkonzepte beobachtet. Unterschiedliche Fahrradkonzepte sind hier ebenso sichtbares Ergebnis, wie auch neue Kraftfahrzeuge (Bspw. Fahrzeugentwicklungen der Deutschen Post). Auch greifen nach Wahrnehmung der Gruppe immer mehr Menschen auf Fahrradanhänger zurück.

Einer der stärksten Trends der jüngeren Vergangenheit stellt für die Gruppe das Sharing dar. Besitzen oder teilen? Besitzen oder benutzen? Das sind Fragen, die sich immer mehr Menschen stellen. Insbesondere die Notwendigkeit ein eigenes Auto zu besitzen wird immer öfter infrage gestellt. Aussagen wie „Ich schaffe mein Auto ab!“ und „Ich share“ sind mittlerweile keine Seltenheit mehr. Kernfrage für viele potentielle Nutzer von Sharing-Angeboten ist die Wahrung von Flexibilität und Spontanität. Wie können alltägliche Wege – auch die ungeplanten – weiterhin komfortabel und sicher bewältigt werden, wenn man über kein eigenes Fahrzeug verfügt? Lässt sich immer sicherstellen, dass ein Fahrzeug verfügbar ist, wenn man es benötigt?

Die Gruppe erkennt jedoch im Zusammenhang mit Sharing-Diensten negative Entwicklungen. So werden Sharing-Unternehmen aufgrund ihrer Preisgestaltung und Lohnstrukturen als unsozial bezeichnet. Auch nimmt die Gruppe wahr, dass diese Angebote allein für Innenstädte konzipiert werden und daher in den Außenbereichen kaum funktionieren – wenn sie denn dort angeboten werden. In

den Innenstädten ist durch die vermehrte Einführung von unterschiedlichen Free-Floating-Flotten immer öfter zu beobachten, dass die frei im öffentlichen Raum abgestellten Fahrräder immer wieder auch Stellplätze, Fahrradständer, Gehwege oder Einfahrten blockieren.

Auch die immer häufiger angebotenen und nachgefragten Bringdienste sieht die Gruppe als Trend. Allerdings mahnt sie auch hier einen Mangel an Transparenz und sozialer Verantwortung an. So wird ihrer Beobachtung nach dadurch ein „Tagelöhnerturn“ gefördert, statt sozialverträgliche Arbeitsverhältnisse.

Entwicklungen im Kiez

Verkehr auf der Insel wird spürbar mehr. Mittlerweile reichen die Rückstaus und Umfahungsverkehre von der Autobahn bis in den Kiez hinein. Fahrspuren und insb. Fahrradstreifen werden immer öfter zugeparkt. Der große Parkdruck wird durch die Besucher des Charlottenburger Schlosses immer wieder verschärft. Das Hauptproblem wird jedoch täglich an den Zugängen zur Insel deutlich – den Brücken. Hier staut sich der Verkehr erheblich, kommt es immer wieder zu Flaschenhals-Situationen mit erheblichen Rückstaus. Hierbei wird auch die Verkehrslenkung an diesen Knotenpunkten als Mitverursacher der Stauprobleme bezeichnet.

Das Fahrradwegenetz der Insel ist nach einhelliger Meinung der Gruppe zu schlecht ausgebaut und ist überhaupt nur auf wenigen Hauptstraßen vorhanden. Die wenigen Fahrradwege der Insel seien jedoch zu schmal und in einem schlechten Zustand. Dies trägt zu einem hohen Gefühl der Unsicherheit bei der Benutzung von Fahrradwegen und Busspuren bei.

Neben den Fahrradwegen ist jedoch auch sämtliche weitere Fahrradinfrastruktur schlecht ausgebaut. So sind sichere Abstellplätze im öffentlichen Raum ebenso selten vorhanden oder schwer erreichbar, wie Fahrradräume in den Privathäusern. Gleiches gilt für die kaum vorhandenen Ladeinfrastrukturen. Für viele Bewohner mit Elektrofahrzeugen ist die Verlängerungsschur von der eigenen Wohnung in den Hinterhof keine angestrebte Dauerlösung.

Hauptsächlich werden auf der Mierendorff-Insel alltägliche Einkäufe transportiert. Aber auch der Transport von Kindern von A nach B stellt für Viele eine alltägliche Herausforderung dar. Gewerbetreibende transportieren zudem oft Equipment und Waren. Hinzu kommt die Anlieferung von Geschäftsbedarf und Werkstücken. Die Wege auf der Insel sind insgesamt eher kurz und liegen nach Ansicht der Gruppe bei unter 800 m. Jedoch nehmen viele lieber Umwege in Kauf, um sicher ans Ziel zu kommen, statt den direkten Weg zu wählen.

Relevante Akteure im Kiez

Als Hauptverursacher werden der Publikumsverkehr vom Schloss Charlottenburg sowie der Durchgangslieferverkehr mit Lkw vom Großmarkt bezeichnet. Hinzu kommen die zahlreichen Lieferverkehre des Kleingewerbes und der Gastronomie sowie Paketdienste, die täglich die Straßen blockieren.

Als hauptsächlich Beeinträchtigte werden Kinder genannt. Für sie wird die Benutzung von Straßen und Gehwegen im Kiez zunehmend gefährlicher. Aber auch Einsatzfahrten der Polizei und von Rettungsdiensten werden immer wieder durch verstopfte oder zugeparkte Straßen behindert.

Relevante Orte im Kiez

Herz der Mierendorff-Insel ist der Mierendorff-Platz. Hier sind zahlreiche Versorgungs-, Freizeit- und Dienstleistungsangebote angesiedelt, wodurch er einen festen Anker im Alltagsleben der Inselbewohner darstellt. Weitere stark frequentierte Orte auf der Insel sind der Goslarer Platz und das Jobcenter, sowie das LAF. Ärztehäuser werden ebenfalls stark frequentiert. Ihre Zugänglichkeit wird immer wieder durch den ruhenden Verkehr eingeschränkt. Die U-Bahn-Höfe stellen wichtige Knotenpunkte dar. Für viele Inselbewohner sind sie auf ihren täglichen Arbeits- und Freizeitwegen Ein- und Ausgang der Insel.

Als besonders verkehrsbelastet werden die Tegeler Straße und die Kaiserin-Auguste-Allee wahrgenommen. Hier kommt es immer wieder zu Staus und sind die Fahrradwege in besonders schlechtem Zustand. Auch an der Keplerstraße und am Mierendorffplatz findet man regelmäßig in zweiter Reihe abgestellte Fahrzeuge. Die Kreuzung Kamminer Straße / Osnabrücker Straße wird ebenfalls als stark belastet bezeichnet.

2. Nutzer und Bedarfe. Wer sind die Zielgruppen?



Als Kernzielgruppen wurden an dieser Stelle Kinder, Berufstätige und ältere Menschen identifiziert. Diese sind in sich jedoch sehr divers. Daher müssen die Zielgruppen im weiteren Projektverlauf genauer untersucht und spezifiziert werden.

3. Befragungen und Beobachtungen

Generell kam bei allen Beobachtungen und Gesprächen die Problematik alltäglicher Wegeketten zum Ausdruck. Demnach erfordern verschiedenen Tagesabläufe immer wieder andere Verkehrsmittel oder schließen bestimmte Fortbewegungsarten aus. Demnach müssen Alltagsabläufe stärker nachvollzogen werden, wenn man neue Mobilitätskonzepte erarbeiten will. Insbesondere die Mobilität für Familien scheint eine komplexe Frage darzustellen. Auch die Verschneidung von Verkehrsträgern scheint noch problematisch zu sein – bspw. die Mitnahme von Fahrrädern in Bussen und Bahnen. Fahrradfahrer leiden meist unter fehlenden oder mangelhaften Abstellmöglichkeiten im Außen und Innenraum.

Die Beobachtung vor einem Supermarkt zeigte, dass viele ihre Einkäufe wahrscheinlich bei einem Zwischenstopp auf dem Heimweg erledigen. Selbst kleinste Mengen wurden mit dem Auto transportiert. Zweithäufigste Fortbewegungsart war das Laufen. Nur wenige kamen mit dem Fahrrad. Deutlich wurde aber auch, dass „große“ und „kleine“ Einkäufe je nach Personengruppe und individuellen Einschränkungen neu definiert werden müssen.

>> Kinder

Kinder werden zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Kita gebracht (ca. 800 m). Manche transportieren ihre Instrumente auf dem Rücken.

>> Berufstätige

Lässt man das Fahrrad am Freitagnachmittag an der Kita stehen, weil man bspw. danach noch einkaufen gehen möchte, kann es passieren, dass es eingeschlossen wird und man erst am Montag wieder herankommt. Damit steht das Verkehrsmittel am Wochenende nicht zur Verfügung.

Viele Einkäufe werden mit Beuteln oder Tüten nachhause getragen. Hinzukommen aber meist noch andere Gegenstände, wie Rucksäcke, Taschen der Kinder. Viele gehen dazu über, sperrige und schwere Einkäufe nachhause zu liefern zu lassen.

Viele nutzen das Auto, um einmal pro Woche einen größeren Einkauf zu erledigen. Eine Familie nutzt dabei im Winter den Kofferraum als Zwischenlager und trägt die Lebensmittel bei Bedarf nach und nach hoch in die Wohnung.

Vor der Postfiliale ist zu beobachten, dass einige von der Größe der Pakete überrascht zu sein scheinen und dennoch versuchen, selbst sperrige und lange Gegenstände auf ihnen zu transportieren.

Die Gruppe hat einige Personen um die 50 getroffen, die mit ihrem Fahrrad für alltägliche Besorgungen auch bis nach Moabit fahren. Hierfür haben sie min. einen Fahrradkorb, manche sogar zwei. Für schwerere Transporte leihen sie sich auch mal ein Auto von einem Car-Sharing-Unternehmen. Ihrer Meinung nach müssten Fahrräder spontan und kurzfristig buch- und verfügbar sein.

Ein Herr (50) transportiert Gartenzubehör auch über weitere Distanzen mit dem Fahrrad. Dabei fährt er sogar bis nach Spandau oder Mitte.

Ein Familienvater bezifferte seine Einkäufe auf einen großen pro Woche mit dem Auto und drei kleinere zu Fuß. Die Distanz bis zum Wohnort beträgt rund 600 m.

An einem Supermarkt wurde beobachtet, dass die Mehrzahl aller Einkäufer Waren für geschätzt zwei Mahlzeiten einkaufen.

>> Ältere

Eine ältere Frau war auf dem Weg vom Babysitten (Enkel) nachhause (Spandau). Unterwegs würde sie noch einige Besorgungen erledigen müssen.

Ein Paar erledigt ihre Einkäufe zweimal pro Woche mit einer Tasche. Ist die Tasche etwas schwerer, nehmen sie den Bus. Für Großeinkäufe nutzen sie dann einmal pro Woche das Auto. Das Fahrradfahren ist ihnen zu gefährlich.

Eine Frau nutzt zum Einkaufen am liebsten ihren Hackenporsche.





Foto: Bruna Rohling, 2017

A group of five people are seated around a dark wooden table in a room with extensive wood paneling. The paneling features a repeating pattern of small, square decorative medallions. The individuals are dressed in casual to semi-formal attire. One man on the left wears a black turtleneck and a name tag. A woman next to him wears a black top and a bright red headband. In the foreground, a woman with long blonde hair is seen from behind, and another woman in a green sweater is leaning forward, appearing to be in conversation. The table is set with papers, a glass of beer, and a white cup. The overall atmosphere is that of a professional meeting or workshop.

5. Arbeitsgruppe Mierendorff-Insel II

Urban Lab 2

Arbeitsgruppe Mierendorff-Insel II

Coaching: Susanne Thomaier

1. Erfahrungen. Was wissen wir bereits?



Aktuelle Entwicklungen im Kiez

- Die geplante Werkbundsiedlung im Süden der Insel wird neue Bewohner bringen, deren Mobilitätsbedürfnisse auch gedeckt werden müssen; ggf. werden im Zuge dessen zusätzliche Pkw-Stellplätze und/oder andere Mobilitätsangebote geschaffen
- Es existieren Planungen für eine Tram-Line durch die bzw. am Rande der Mierendorff-Insel; diese Planungen blockieren teilweise andere Projekte/Planungen, da oft argumentiert wird, eine verkehrliche Neuorganisation mache keinen Sinn, solange die Tram-Planungen nicht final seien. Ähnliches gilt für die geplante Sanierung der Schlossbrücke.
- Die Stauphasen am Tegeler Weg nehmen zu; zudem gibt es einen quasi permanenten Stau auf der Tauroggener Straße und dem Tegeler Weg.
- Der Kiez wird von Fluggästen des Flughafens Tegel als Parkraum genutzt: viele Menschen parken günstig ihr Auto im Kiez, um von dort die Reststrecke mit dem Bus zum Flughafen zu fahren.

- Der Milieuschutz ist im Kiez wirksam. Die Anzahl von Sharing-Rädern nimmt zu (Lidl, nextbike etc.).

Relevante Akteure im Kiez

- Kitas: Mütter bringen/ holen ihre Kinder mit dem Auto
- Schüler und Schulen
- Studierende (starker Zuzug)
- Künstler
- Gewerbetreibende
- Menschen ohne Führerschein
- Rentner
- Mobilitätsschule
- E-Bike-Interessierte (Leute, die sonst nicht Rad fahren)

Relevante Orte im Kiez

- Mierendorffplatz und Haus am Mierendorffplatz
- Edeka bzw. Supermärkte generell
- Gustav-Adolf-Kirche
- Landgericht Berlin
- Bahnhöfe Jungfernheide und Mierendorffplatz
- Radwege: schlechte Infrastruktur (Wege fehlen oder sind qualitativ schlecht)
- Sichere Radabstellplätze (v.a. für Lastenräder): schlechtes Angebot

Gesellschaftliche und technologische Trends

- Zunehmende Bürgerbeteiligung
- Elektromobilität und zunehmende Neugierde an E-Fahrrädern
- Digitalisierung
- Zunehmende Flexibilität: Mobilitätsangebote müssen dieser Anforderung gerecht werden

- Zunahme von E-Commerce und damit auch Paketlieferungen
- „Besitz ist Luxus“: steigende Kosten führen dazu, dass man nicht mehr alles selbst besitzen will/ kann (z.B. Pkw)
- Zunehmendes ökologisches Bewusstsein. Dadurch mehr Bereitschaft zum Sharing. Lastenräder und E-Bikes werden cool und deren Nachfrage und Bedarf steigen
- Mobilitätsgesetz: es ist zu erwarten und zu erhoffen, dass die Fahrrad-Infrastruktur verbessert wird und Radwege breiter, d.h. für Cargobikes geeignet, ausgebaut werden

2. Nutzer und Bedarfe. Wer sind die Zielgruppen?



Lebensmitteleinzelhandel (LEH):

- Handhabung und Abrechnung eigener Fahrten muss praktikabel und effizient sein. Dafür braucht es ein umfassendes Service-Konzept
- Positives Image (umweltfreundlich)

Kunden des LEH (v.a. Senioren, Familien, Studenten):

- Eigener Warentransport vom Laden nachhause
- Lieferung von Lebensmitteln nachhause (vom Edeka)

- Eine bessere Transparenz darüber, wie man seine Waren geliefert bekommt und was das für die Umwelt und die Lebensqualität in Städten bedeutet, könnte das Bewusstsein bei den Kunden für eine umweltfreundliche Zustellung fördern. Durch eine entsprechende Nachfrageänderung könnten die Kunden wiederum Druck auf den Handel ausüben, entsprechend umweltfreundliche Lieferdienste zu etablieren

Projektgruppen und zivilgesellschaftliche Initiativen

- Sinnvolle Nutzung vor allem bei vereinzelt, besonderen Anlässen
- Dafür benötigt es Planbarkeit mit teilweise längeren Vorlaufzeiten
- Gewerbetreibende und Dienstleister (z.B. Handwerker)
- Planbarkeit und Verlässlichkeit ist essentiell. Sharing-Angebot wird deshalb als ungeeignet angesehen
- Auto ggf. zuverlässigere Option?
- Lastenrad-Leasing als Variante?

Familien und Touristen

- Lastenrad eher für Freizeitwecke und einzelne Anlässe
- Mangelnde Verlässlichkeit eines Sharing-Systems bei Familien problematisch
- „Probefahren und Ausprobieren“ sowohl für Familien als auch Touristen attraktiv

3. Befragung und Beobachtung



Für die Interviews erarbeitete das Team folgende Fragen:
„Was sind persönliche Probleme beim Transport von Gütern und Waren?“
„Was wären Einsatzzwecke für ein Lastenrad in der eigenen Freizeit?“
„Ist Ihnen eine umweltfreundliche Lieferung von bestellten Waren wichtig?“
„Gäbe es für Sie als Gewerbetreibenden betriebliche Einsatzzwecke für ein Lastenrad?“

Für die Befragung hielt das Team insbesondere Kunden des Einzelhandels, Passanten sowie Gewerbetreibende interessant. Für die Beobachtung wollte die Gruppe herausfinden, welche Dinge auf welche Art und Weise Personen transportieren. Als zu beobachtende Orte wurden die Post in der Otto-Suhr-Allee sowie das Umfeld des U-Bahnhofs Richard-Wagner-Platz ausgewählt.

Befragt wurden eine junge Frau mit Baby, ein Student, seit August in Berlin, eine Familie sowie der Inhaber eines Blumenladens. Beobachtet wurden eine Frau mit Kind auf dem Fahrrad sowie das allgemeine Geschehen vor der Post und vor verschiedenen Einzelhandelseinrichtungen.

Durch die Befragung haben sich folgende Themencluster herauskristallisiert:

- Sichere Abstellanlagen (auch für Kinderwagen)
- Tarifstruktur eines Sharing-Systems muss erschwinglich, einfach und praktikabel ausgestaltet sein, u.a. werden tageszeitabhängige Tarif sowie Abrechnung pro Zeiteinheit oder Distanz oder Mischform (vgl. Emmy) genannt. Als akzeptable Preise gelten 10 Euro für 4 Stunden (20 Euro pro Tag wäre zu viel), 50 Cent pro 100 Meter oder 5-10 Euro pro Stunde
- Free-floating vs. stationäres System
- Online-Bestellungen: 1 Euro zahlen für letzte grüne Meile und/oder CO2 Ausgleichszahlung

In den Gesprächen wird ein grundsätzliches Interesse an E-Lastenrädern und eine große Aufgeschlossenheit geäußert. Folgende mögliche Nutzungszwecke werden genannt: Freizeitnutzungen, Umzüge innerhalb einer gewissen Distanz, für Schwangere (weil sicherer und einfacher/ bequemer zu fahren). Ein E-Lastenrad-Verleih ist für Familien grundsätzlich interessant, aber nur wenn kein Auto vorhanden ist.

Überraschend war, dass einige Befragte kein Fahrrad fahren, weil sie entweder keines besitzen, Wochenendausflüge nur mit dem Auto machen oder selbst sehr kurze Strecken mit den Öffentlichen zurücklegen; es wird vermutet, dass viele Menschen ein Informationsdefizit über die Vielfalt der Mobilitätsangebote haben.

Für den befragten Gewerbetreibenden ist ein E-Lastenrad nicht relevant, er nutzt sein Auto; für die Kunden des Blumenladens wäre es allerdings eine sinnvolle Transportmöglichkeit, weil viele (70%) der Kunden aus dem Kiez kommen, meistens ohne Auto bei ihm einkaufen und gerade deshalb Probleme beim Transport von Blumen, Balkonkästen etc. haben.

Folgende Situationen wurden beobachtet:

- Der Transport eines Kindes auf einem Kindersitz (hinten) ist eine wackelige Angelegenheit, es fällt schwer, im Stand (z.B. an der Ampel) das Gleichgewicht zu halten; ein Lastenrad wäre hier einfacher zu handhaben
- Ein Paar kommt mit zwei sehr großen Tüten und Buggy aus einem Lebensmittelgeschäft und hat offensichtliche Probleme, alles angemessen zu transportieren.
- Ein Herr kommt mit sehr kleinem Einkauf aus dem Supermarkt und steigt damit in seinen Kleintransporter. Auch wenn die Hintergründe unklar sind, zeigt das Beispiel, dass Denkprozesse über das eigene Verhalten und die Konsequenzen stärker angestoßen werden müssen.
- Wetterverhältnisse schränken Nutzungsmöglichkeiten von Lastenrädern ein
- Viele Menschen kommen mit offenbar unerwartet großen Paketen aus der Post und haben dann Probleme, diese auf ihrem Rad unterzubringen

- Es steht an vielen Stellen (Sperr)Müll im öffentlichen Straßenland. Dies deutet darauf hin, dass Leute (v.a. ohne eigenes Auto) Probleme haben, größere Dinge unkompliziert zu entsorgen; dies wird auch innerhalb der Gruppe durch zahlreiche eigene Erfahrungen bestätigt
- Ein seit offenbar längerer Zeit auf dem Radweg parkender Pkw lässt vermuten, dass die Polizei oder das Ordnungsamt nicht dagegen vorgehen. So wie aktuell Fahrradwege oder Gehwege durch Pkw blockiert werden, könnten auch Lastenräder zum Hindernis für andere Nutzer werden, z.B. wenn sie zur Belieferung auf dem Weg oder auf der Straße stehen.
- Die existierende Infrastruktur ist ein Problem. Es fehlen diebstahlsichere Abstellplätze.



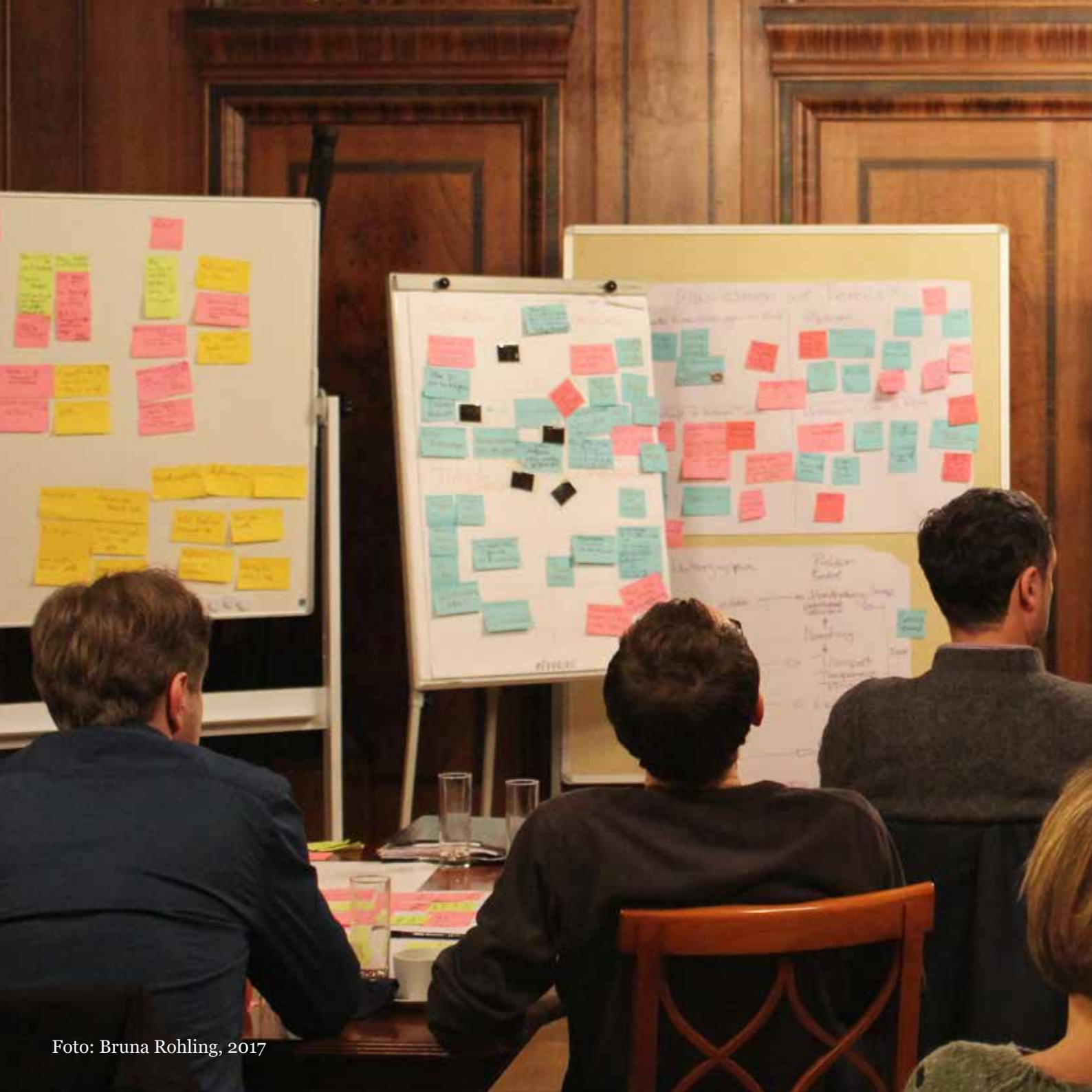


Foto: Bruna Rohling, 2017



6. Zusammenfassung und Ausblick

auf die folgenden Urban Labs



Alle Fotos dieser Doppelseite: Dagmar Grahl, 2017

Zusammenfassung und Ausblick

Die Ergebnisse aus den Arbeitsgruppen sind für das Projekt ein erster Schritt hin zur Entwicklung von Geschäftsmodellen. Distribute kann aber bereits jetzt von den Erkenntnissen profitieren, indem es die bereits angelauten Testbetriebe daraufhin optimieren und anpassen kann. Zum Vorschein kamen u.a. neue Transportbedarfe, die wir bisher nicht im Blick hatten, insbesondere Haustiere oder Sperrmüll. Aber auch kleine Einkäufe können bei etwas größeren Distanzen für den Transport mit Lastenfahrrädern attraktiv sein.

Einige Aspekte, die im Projekt bereits angedacht und konkretisiert werden, haben sich durch die Aussagen und Erkenntnisse der beiden Labs bestätigt. Dazu gehört vor allem die Bedeutung des Themas Fahrsicherheit. Hier entwickelt Distribute mit Fahrsicherheitstrainings ein entsprechendes Angebot in den Kiezen.

Für die weitere Entwicklung ergeben sich nach den Labs aber auch offene Fragen, auf die wir reagieren müssen. Dazu gehören solche nach der Preisgestaltung, nach der flexiblen Verfügbarkeit von Rädern, nach der Ansprache von Personengruppen, die skeptisch auf Lastenfahrräder

reagieren, nach Unterstellmöglichkeiten für Lastenfahräder und nach neuen Konkurrenzen und Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmer*innen, vor allem Fußgänger*innen.

Im kommenden Urban Lab wird es darum gehen, die nun gefundenen Bedarfe und Nutzergruppen in der Form fiktiver, aber möglichst konkreter Personas weiter zu konkretisieren. Für diese idealtypischen Nutzer werden dann im weiteren Verlauf Ideen für die Entwicklung eines passgenauen Leih- und Liefersystems gesammelt und ausgearbeitet.

Die in den Labs angewandte Methode des Urban Design Thinking zielt darauf ab, auch außerhalb der einzelnen Workshops Erkenntnisse und Anregungen zu sammeln. Die Teilnehmer wurden deshalb gebeten, spezielle Eindrücke zu sammeln und an das Projektteam weiterzuleiten. Wir freuen uns sehr, dass wir bereits Rückmeldungen erhalten haben. Eine Auswahl davon liefern die nachfolgenden Bilder.

Wir freuen uns auf die kommenden Labs.



Berlin 2017



**Institut für Stadt-
und Regionalplanung**
Fachgebiet Bestandsentwicklung
und Erneuerung von
Siedlungseinheiten
www.isr.tu-berlin.de

www.distribut-e.de

GEFÖRDERT VOM



Bundesministerium
für Bildung
und Forschung

Das Forschungsvorhaben wird mit Mitteln
des Bundesministeriums für Bildung und
Forschung (BMBF) gefördert.