Wohnbegleitende Dienstleistungen

Nachhaltiges Wohnen durch innovative gemeinschaftliche Angebote fördern

Verbundleitung

ISOE – Institut für sozial-ökologische Forschung
Dr. Jutta Deffner
deffner(at)isoe.de
www.isoe.de

Verbundpartner

Institut für ökologische Wirtschaftsforschung (IÖW)
Dr. Frieder Rubik
frieder.rubik(at)ioew.de
www.ioew.de

Öko-Institut e.V.
Peter Kasten
p.kasten(at)oeko.de
www.oeko.de

Kooperationspartner

TU Kaiserslautern, Fachgebiet Immobilienökonomie
Prof. Dr. Björn-Martin Kurzrock
bjoern.kurzrock(at)bauing.uni-kl.de
www.bauing.uni-kl.de/immobilienoekonomie/team

Bundesverband Baugemeinschaften e. V.
Hubert Burdenski
burdenski(at)abmp-architekten.de
www.bv-baugemeinschaften.de

Praxispartner

Bauhilfe Pirmasens GmbH
Bergedorf-Bille Baugenossenschaft, Hamburg
Communale e. V., Heidelberg
GBS Gemeinnützige Baugenossenschaft Speyer
Konvisionär e. V., Heidelberg
Uferwerk eG, Werder an der Havel
Wohnen am Hochdamm, Berlin

Internet

www.wohnmobil-projekt.de

Förderung

Das Verbundprojekt „WohnMobil“ wurde vom Bundesministerium für Bildung und Forschung im Rahmen der Sozial-ökologischen Forschung (SÖF) zum Themenschwerpunkt „Nachhaltiges Wirtschaften“, Förderkennzeichen 01UT1224A, von Mai 2015 bis November 2018 gefördert.

GEFÖRDERT VOM

Bundesministerium
für Bildung
und Forschung

FONA
Sozial-ökologische
Forschung
BMBF

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung 4

2. Worum geht es? 4

2.1 Was ist unter wohnbegleitenden Dienstleistungen zu verstehen? 5

2.2 Warum es lohnend ist, sich mit wohnbegleitenden Dienstleistungen zu beschäftigen 6

3. Der Forschungsansatz 6

3.1 Forschung in Reallaboren 6

3.2 Knowledge Brokerage 7

3.3 Die Praxispartner 7

4. Drei Beispiele wohnbegleitender Dienstleistungen 8

4.1 Nachbarschaftliche Mobilitätsdienstleistungen 8

4.2 Multifunktionsraum 10

4.3 Gemeinschaftsgarten für das Alter 11

5. Bewertung der Nachhaltigkeitswirkungen 12

5.1 Nachbarschaftliche Mobilitätsdienstleistungen 13

5.2 Multifunktionsraum 16

5.3 Gemeinschaftsgarten für das Alter 17

6. Strategieempfehlungen: Zehn Kernbotschaften 18

7. Publikationen und weitere Hinweise 22

1. Einleitung

Das Wohnen in Deutschland muss nachhaltiger werden. Anders lassen sich die vielschichtigen Herausforderungen der Gegenwart, der soziodemografische Wandel beispielsweise oder die Anforderungen an den Klimaschutz, kaum bewältigen. Wohnbegleitende Dienstleistungen können hier eine entscheidende Rolle spielen. Besonders innovativ bei der Entwicklung solcher Dienstleistungen sind derzeit vor allem gemeinschaftliche Wohninitiativen. Sie stärken durch gemeinschaftliche Aktivitäten die Wohnzufriedenheit und ermöglichen den verbesserten Einsatz von Ressourcen und Investitionen. Auf etablierte Wohnungsunternehmen trifft das bisher erst vereinzelt zu.

In drei Reallaboren haben wir deshalb einerseits untersucht, wie gemeinschaftliche Dienstleistungen in selbstorganisierten Wohnformen gestärkt werden können, und andererseits erarbeitet, welche Aspekte insbesondere die Wohnungswirtschaft beachten muss, um solche Dienstleistungen überhaupt zu etablieren. Diese Broschüre fasst unsere Ergebnisse zusammen und stellt konkrete Empfehlungen vor, wie sich dieses Potenzial gemeinschaftlicher wohnbegleitender Dienstleistungen aufgreifen und nachhaltig nutzen lässt. Unsere Empfehlungen sind an der Vielfalt der Akteure aus Wohninitiativen sowie Wohnungsunternehmen ausgerichtet und beziehen ebenso Fachleute im Bereich Architektur, Planen, Bauen, Soziales und Mobilität mit ein. Denn wohnbegleitende Dienstleistungen als Nachhaltigkeitsinnovationen erfordern das Engagement aller Beteiligten.

2. Worum geht es?

Gemeinschaftliche Wohnformen erleben seit einigen Jahren einen neuen Aufschwung. Wohninitiativen entstehen als junge Genossenschaften, Baugemeinschaften, Vereine oder als Teil gemeinwohlorientierter Wohnungsunternehmen und -genossenschaften. Ihr Kernmerkmal ist die gemeinschaftliche Entscheidungsfindung. Ihre vielfältigen Organisationsformen verbindet das Ziel, bezahlbaren Wohnraum für mehrere Generationen zu schaffen, dabei die soziokulturelle Vielfalt und den Austausch zwischen den Bewohner_innen zu fördern, Mobilität umweltfreundlich zu gestalten und beim Bauen und Wohnen eine hohe Energie- und Ressourceneffizienz zu realisieren.

Um diesen Anspruch zu verwirklichen, entwickeln viele dieser Initiativen wohnbegleitende Dienstleistungen wie etwa gemeinsam organisierte Carsharing-Angebote, FoodCoops oder Gemeinschaftswerkstätten. Gemeinschaftsgärten und -freiflächen oder Gemeinschaftsräume zählen ebenso dazu. Dabei werden häufig progressive Planungsgrundsätze umgesetzt, wie z. B. kurze Wege zwischen Wohnen, Arbeiten, Freizeit und Betreuung. Oft machen die Bewohner_innen in den Wohninitiativen die Erfahrung, dass die sozialen Innovationen ein hohes Engagement und erhebliche Eigenleistung erfordern, die aber dauerhaft privat und unentgeltlich nur schwer zu leisten sind.

Demgegenüber stehen die etablierten Akteure am Wohnungsmarkt, die vermarktbare, bewährte Wohnkonzepte anbieten und je nach Nachfrage nur vereinzelt Elemente gemeinschaftlicher Dienstleistungen integrieren. Aus ihrer Sicht scheinen gemeinschaftliche Dienstleistungen noch wenig marktfähig und wirtschaftlich nicht tragfähig zu sein. Viele kommunale Wohnungsunternehmen und Traditionsgenossenschaften möchten den Gemeinschafts- und Gemeinwohlgedanken aber erneuern.

Der Austausch zwischen innovativen Wohninitiativen und Akteuren der Wohnungswirtschaft kann dabei sehr gewinnbringend sein. Denn so können Verantwortliche und Bewohner_innen beider Sphären voneinander lernen, sich gegenseitig unterstützen und kooperieren, um ihre wohnbegleitenden Dienstleistungen weiterzuentwickeln.

Gemeinsam mit Praxisakteuren aus Wohninitiativen und Wohnungsunternehmen haben ISOE, IÖW und Öko-Institut deshalb im Projekt WohnMobil untersucht, wie solche Dienstleistungen entwickelt werden, welchen Nutzen sie für die Bewohner_innen haben und welche Hemmnisse einer Verbreitung entgegenstehen können.

2.1 Was ist unter wohnbegleitenden Dienstleistungen zu verstehen?

Der aus der Wohnungswirtschaft stammende Begriff der wohnbegleitenden Dienstleistungen wurde Ende der 1990er Jahre geprägt. In einem weiten Dienstleistungsverständnis sind damit Angebote gemeint, die für Bewohner_innen in der Wohnung, im Wohngebäude oder dem Wohnumfeld zugänglich sind. Die Variationsbreite reicht von Raumpflege- oder Einkaufservices über Concierge-Dienste, Aktivitätsangebote bis zur Geräteausleihe. In der damaligen Debatte lag der Blick vor allem darauf, derartige Dienstleistungen als Teil sozialer, ökologischer und ökonomischer Nachhaltigkeitsinnovationen zu etablieren. In der aktuellen Debatte um Sharing-Konzepte und Geschäftsmodelle des Teilens sowie andere soziale Innovationen, wie z. B. Selbsthilfe-Werkstätten, werden diese Ideen wieder aufgegriffen.

In diesem neueren Verständnis bringen die Bewohner_innen sich und ihre Bedarfe bei wohnbegleitenden Dienstleistungen ein und beteiligen sich auch aktiv an deren Organisation. Aber auch externe Anbieter können die Dienstleistung erbringen (z. B. beim Carsharing). Die Nutzung kann gegen ein Entgelt erfolgen (z. B. eine Gebühr für Ausleihe), es kann sich aber auch um ein Tauschgeschäft handeln oder um eine Unterstützung (z. B. der wechselseitige Kinderbegleitservice) sowie ehrenamtliche Tätigkeiten (die Selbst- und Nachbarschaftshilfe).

Unser Forschungsansatz legt den Fokus auf solche wohnbegleitenden Dienstleistungen, bei denen eine *gemeinschaftliche Nutzung und/oder eine gemeinschaftliche Organisation* vorliegen. Diese können wiederum danach unterschieden werden, ob es sich um gemeinschaftlich bereitgestellte und verwaltete materielle Ressourcen oder um gemeinschaftliche ideelle und soziale Ressourcen handelt (siehe Tabelle 1).

Tabelle 1: Beispiele für gemeinschaftliche wohnbegleitende Dienstleistungen
(eigene Darstellung basierend auf Halme et al. 2004: Sustainable Homeservices, Wien)

Ressourcentyp	räumlicher Bezug: innerhalb/Wohnanlage	räumlicher Bezug: außerhalb/Wohnumfeld
materielle Ressourcen (gemeinschaftliche Güter)	**Nutzung und Management** • Gemeinschaftsräume • Mieter-/Gemeinschaftsgärten • Gartenpat_innen • Gerätepools • Regenwassernutzung • Repair-Cafés • FoodCoop • Lager-, Werk-, Atelierräume • Co-Working Spaces	**Mobilitätsdienstleistungen** • Carsharing, Bikesharing • Instandhaltungs-/Reparaturdienste für Fahrzeuge • Fahrradservices • Informationen über die lokalen Verkehrsangebote • Kundenkarten, Mietertickets, Sharing von ÖPNV-Abonnements • Liefer- und Mitnahmeservices • elektronisch gestützte Bewohner-/Mieter-informationen
ideelle/soziale Ressourcen (Vernetzung und Begegnung)	**soziale Kontakte und Nachbarschaft** • altersgerechtes Wohnen • Concierge-Dienste • Freizeit- und Sportangebote • Haushaltshilfen, Home-Sitting, Kinderbetreuung • Mieter- und Kinderfeste • Nachbarschaftstreffs • Mieterbeiräte	**Organisation und Management** • Quartiersmanagement • Stadtteiltreffs • Events im Quartier (für Jugendliche, Senior_innen etc.)

2.2 Warum es lohnend ist, sich mit wohnbegleitenden Dienstleistungen zu beschäftigen

Sowohl Initiativen gemeinschaftlichen Wohnens als auch die Wohnungswirtschaft wandeln sich. Sie sind mit vielfältigen, teils globalen Herausforderungen konfrontiert, die Veränderungen notwendig machen. Herausforderungen wie der soziodemografische Wandel, Migration, Wohnungsmangel und Segregation, aber auch Veränderungen der Wohnbedürfnisse sind zu bewältigen. Globale Ziele wie die Sustainable Development Goals – die Nachhaltigkeitsziele der Vereinten Nationen – prägen politische und gesellschaftliche Themen vor Ort wie etwa zum Klimaschutz. Die „klassische" Wohnungswirtschaft verändert sich durch Übernahmestrategien, andere Geschäftspolitiken und Investitionspraktiken. Neue Akteure wie Wohninitiativen, deren Netzwerke und Intermediäre treten für ein Recht auf Wohnen, Gemeinsinn und Nachhaltigkeitsthemen ein. Neue Anbieter von Dienstleistungen wie beispielsweise im Bereich der Mobilität oder als Unterstützungsleistung für Senior_innen entwickeln Geschäftsmodelle für die Wohnungswirtschaft. Es entstehen neue Kooperationen, etwa zwischen Stadt- und Verkehrsplanung und Wohnungswirtschaft oder zwischen sozialer Stadtentwicklung, Gesundheitswesen und sozialer Integration.

All diese Prozesse des Wandels erfordern Änderungen und machen Innovationen notwendig. Nachhaltigkeitsorientierte wohnbegleitende Dienstleistungen spielen dabei eine zentrale Rolle. Sie anzubieten, erhöht die Wohnzufriedenheit durch die gemeinschaftlichen Aktivitäten und ermöglicht einen verbesserten Einsatz von Ressourcen und Investitionen. Hierzu will diese Broschüre Hilfen und Hinweise geben.

3. Der Forschungsansatz

Ziel unseres Forschungsprojektes war es, einen Wissens- und Praxistransfer zwischen gemeinschaftlichen Wohninitiativen und Wohnungsunternehmen anzustoßen, um Merkmale und Bedingungen tragfähiger Geschäfts- und Umsetzungsmodelle für innovative wohnbegleitende Dienstleistungen zu identifizieren. Zum einen wurde untersucht, wie gemeinschaftliche Konzepte in selbstorganisierten Wohninitiativen gestärkt werden können. Zum anderen wurde erarbeitet, welche Aspekte insbesondere die Wohnungswirtschaft beachten muss, um gemeinschaftliche Angebote überhaupt zu etablieren. Im Zentrum stehen dabei die ökonomischen, sozialen und ökologischen Chancen, die sich durch die stärkere Verknüpfung gemeinschaftlicher Dienstleistungen mit dem Wohnumfeld ergeben.

3.1 Forschung in Reallaboren

Kernstück unseres Projektes war die (Weiter-)Entwicklung gemeinschaftlich orientierter Angebote und Aktivitäten in den Wohninitiativen und Wohnungsunternehmen in einem transdisziplinären Prozess (vgl. Abbildung 1). Hierfür wurde der Ansatz der Reallabore herangezogen. Reallabore ermöglichen es, in einem gemeinsamen Prozess von Wissenschaft und Praxis sowohl die Entstehungs- als auch Übertragbarkeitsbedingungen soziotechnischer Innovationen zu erproben.

Die Konzepterarbeitung erfolgte in Teams aus den Forschungs- und Praxispartnern bzw. zukünftigen Nutzer_innen der Angebote. Hierzu dienten persönliche, schriftliche und Onlinebefragungen, um die Interessen an wohnbegleitenden Dienstleistungen zu ermitteln. In mehreren sogenannten Co-Creation-Workshops mit unterschiedlichen Formaten wurden bei drei Praxispartnern – zwei Wohninitiativen und einem Wohnungsunternehmen – Konzepte wohnbegleitender Dienstleistungen durch das Forschungsteam zunächst vorgestellt und anschließend gemeinsam mit den Bewohner_innen diskutiert. Ziel war es zu erarbeiten, wie die Dienstleistungen auf die Anforderungen und Bedürfnisse der Bewohner_innen angepasst und weiter ausgestaltet werden müssen. Wichtig dabei war die Einbeziehung von Expert_innen, die solche Konzepte bereits umgesetzt haben.

Die entwickelten Angebote wurden dann von den Praxispartnern mit den Bewohner_innen vor Ort eingeführt und erprobt sowie wissenschaftlich begleitet. Die Erfahrungen in den Real-

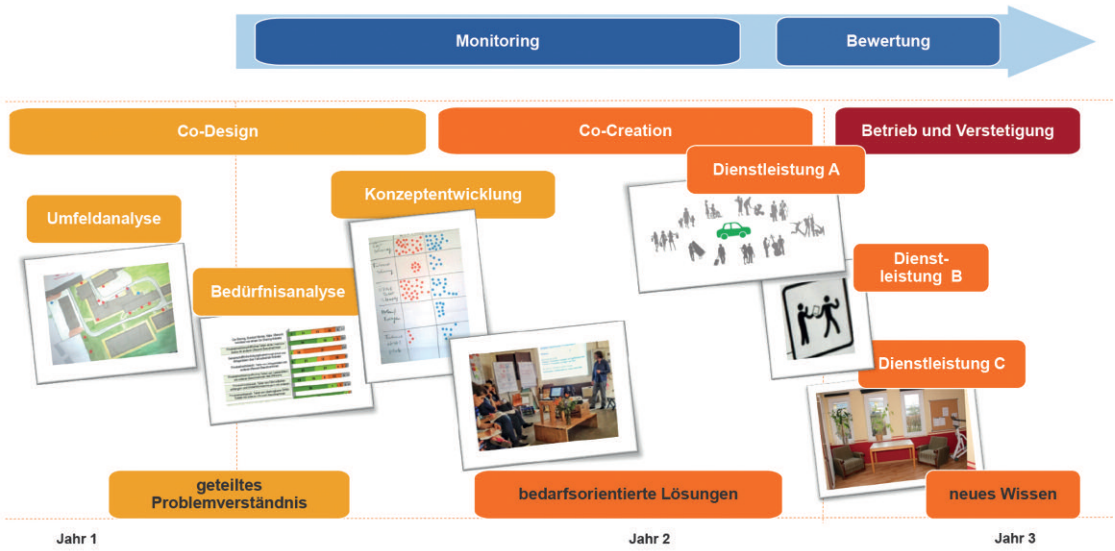

Abbildung 1: Idealtypischer Ablauf der Reallaborprozesse in WohnMobil
(eigene Darstellung, Grundlagen: Uferwerk, WohnMobil, Verkehrswende e.V., Solarcampus Jülich)

laboren wurden innerhalb des Projekts mit allen Partnern ausgetauscht und insbesondere mit Blick auf ihre Nachhaltigkeit bewertet. Zugleich wurde die Wirkung der Maßnahmen durch Befragungen der Bewohner_innen und eine Prozessbewertung ermittelt sowie ihre Übertragbarkeit analysiert.

3.2 Knowledge Brokerage

Ein weiteres Kernstück im Projekt bildete das Knowledge Brokerage, also ein Ansatz, Wissen und auch Erfahrungen transdisziplinär zu vermitteln. Knowledge Brokerage strebt einen Austausch zwischen Wissenschaft und Politik bzw. Gesellschaft an. Kommunikation und Wissensaustausch sollen in einem zweiseitigen Prozess stattfinden, ein besseres Verständnis der beteiligten Akteure erreichen, in einer gemeinsamen Co-Produktion neues Wissen anstoßen und das Lernen aus den gesellschaftlichen Praktiken unterstützen. Einerseits kann so die Wissenschaft durch die Vermittlung ihrer Erkenntnisse zu faktenbasierten und rationalen politischen und gesellschaftlichen Entscheidungen beitragen. Andererseits greift die Wissenschaft so die Vielfalt der Praxis auf und interagiert mit ihr. Dies trägt dazu bei, Wissenschaft stärker an gesellschaftlichen Fragestellungen und Nutzen auszurichten und vom Wissen politischer und gesellschaftlicher Praxis zu profitieren.

Ziel unseres Forschungsprojekts war es, Lösungen für die Entwicklung und Anwendung wohnbegleitender Dienstleistungen zu entwickeln. Um Knowledge Brokerage hierfür erfolgreich zu gestalten, wurden die Schnittstellen der beteiligten wissenschaftlichen Akteure mit den Praxisakteuren aus Wohnungsunternehmen und Wohninitiativen gestärkt und diese in den gesamten Forschungsprozess einbezogen. Zudem sollte die Verbindung zwischen Wohnungsunternehmen, Wohninitiativen und Bewohner_innen intensiviert werden. Dafür wurden verschiedene Formen der Zusammenarbeit mit den Praxispartnern und Bewohner_innen genutzt. Um deren Erfahrungen und Perspektiven ebenso wie die weiterer Akteure aus den Wohnungsunternehmen und Wohninitiativen miteinander austauschen zu können, kamen bspw. die Entwicklung und Diskussion von Factsheets zur Unterstützung der Praxis oder interaktive Formate auf den Transferveranstaltungen zum Einsatz.

3.3 Die Praxispartner

Die Bauhilfe Pirmasens GmbH ist ein städtisches Wohnungsunternehmen, das einen Bestand von rund 2.100 Wohnungen – davon zu einem Drittel öffentlich gefördert – verwaltet. Neben der Bewirtschaftung des Bestandes entwickelt die Bauhilfe Pirmasens zukunftsfähige und generationenübergreifende Wohnformen im Rahmen einer qualitativen und nachhaltigen Stadtentwicklung. Im „Generationsübergreifenden Wohnen in aktiver Nachbarschaft PS:patio!“ setzt die Bauhilfe in Kooperation mit der Stadt und dem Diakoniezentrum nachbarschaftlich-orientierte Wohnformen um. In zwei Bauabschnitten entstanden in den vergangenen Jahren insgesamt 34 Wohnungen mit verschiedenen Gemeinschaftsflächen. Im Rahmen unseres

Forschungsprojektes fanden mehrere Workshops mit den Bewohner_innen zur gemeinschaftlichen Gartengestaltung und zur Gestaltung eines Gemeinschaftsraumes statt. Ergebnis dieser Workshops ist die Ausarbeitung eines Gestaltungskonzepts einerseits für einen Gemeinschaftsgarten in Kooperation mit einem Landschaftsplanungsbüro und andererseits für einen Multifunktionsraum, der als Fitnessraum, Handarbeitsecke und Treffpunkt mit Bücherecke genutzt wird.

Das Uferwerk ist eine 2011 gegründete Bau- und Wohngenossenschaft, die 2014 ein an einem See gelegenes Fabrikgelände in Werder übernommen hat. Die Wohninitiative hat dort Wohn- und Lebensraum geschaffen für generationenübergreifende, sozial gemischte, nachbarschaftliche Wohnformen in möglichst ökologischen und energieeffizienten Gebäuden. Das Grundstück liegt nicht weit vom Bahnhof Werder direkt an der Havel und hat einen Uferbereich, Bootssteg und Bademöglichkeiten. Bis Mitte 2017 entstanden dort nach der denkmalgerechten Renovierung und der Fertigstellung einiger Neubauten ca. 60 Wohnungen als Einzel- und Familienwohnungen für etwa 140 Menschen jeden Alters. Im Rahmen von WohnMobil wurden im Jahr 2017 mit den Bewohner_innen Workshops durchgeführt, um zu klären, wie das nachbarschaftliche Teilen von Autos, Lastenrädern und übertragbaren ÖPNV-Abonnements weiterentwickelt werden kann. Entstanden ist so ein Buchungs- und Abrechnungstool zum Carsharing und ein entsprechendes Finanzierungs- bzw. Organisationskonzept.

Die Wohneigentümergemeinschaft „Wohnen am Hochdamm“ befindet sich an einem ehemaligen Bahndamm in Berlin. Dort sind 2014 drei Gebäude entstanden, die nach Niedrigenergiestandard gebaut wurden. Die über 60 Wohnungen wurden bewohnerbezogen geplant und individuell auf die Lebensentwürfe und -phasen abgestimmt. Der Großteil der Wohnungen ist barrierearm/barrierefrei gestaltet. Durch einen hohen Freiflächenanteil, Spielstraßen und zusätzliche Gemeinschaftsflächen gibt es zudem Raum für ein belebtes Miteinander und nachbarschaftliches Wohnen drinnen sowie draußen. Bei Wohnen am Hochdamm wurde im Rahmen von WohnMobil mit den Bewohner_innen ein informelles Mobilitätssharing entwickelt. Zur Verfügung stehen einige Privatautos, zwei Lastenräder, Fahrradanhänger, aber auch übertragbare ÖPNV-Tickets, die die Bewohner_innen flexibel und spontan gegenseitig ausleihen können.

4. Drei Beispiele wohnbegleitender Dienstleistungen

Drei wohnbegleitende Dienstleistungen, die sich durch eine gemeinschaftliche Nutzung bzw. die gemeinschaftliche Organisation auszeichnen, wollen wir in diesem Kapitel vorstellen. Die Erfahrungen aus den drei Reallaboren bilden dafür die Grundlage. Ob Angebote nachbarschaftlicher Mobilität, der Multifunktionsraum oder das gemeinschaftliche Gärtnern: Alle drei Beispiele, deren Entstehen wir begleitet haben, zeigen die Potenziale solcher wohnbegleitenden Dienstleistungen für nachhaltiges Wohnen. Wie genau sich deren Nachhaltigkeitswirkungen bewerten lassen und welche Lernschritte daraus abgeleitet werden können, wollen wir deshalb im anschließenden Kapitel diskutieren.

4.1 Nachbarschaftliche Mobilitätsdienstleistungen

Wohninitiativen und Wohnungsunternehmen sind prädestiniert dafür, das Thema Mobilität in ihre Überlegungen bezüglich des Zusammenlebens einzubeziehen: Voraussetzungen in der Wohngegend wie guter öffentlicher Nahverkehr und Fuß- und Radbedingungen machen umweltfreundliche Fortbewegung für die Bewohner_innen attraktiv. Aber auch über das Angebot im direkten Wohnumfeld wie z. B. Autostellplätze werden Mobilitätsgewohnheiten und -bedürfnisse beeinflusst. Das wiederum hat Rückwirkungen auf die Gestaltung des Wohnumfelds. Bewohner_innen mit Autos, (Lasten-)Rädern oder ÖPNV-Tickets, die zum Teil wenig genutzt werden, kommen zusammen, um am selben Ort zu leben. Warum also nicht neben dem gemeinschaftlichen Bauen oder Wohnen auch die Mobilitätsfrage gemeinsam organisieren?

Zu nachbarschaftlichen Mobilitätsdienstleistungen zählen u. a. Carsharing, Fahrrad-/E-Bike- oder Lastenradverleih. Dazu gehören aber auch, wo dies möglich ist, die gemeinsame Nutzung übertragbarer ÖPNV-Tickets, die Organisation des Fahrradparkens innerhalb der Freiflächen der Wohnanlage, gemeinschaftliche Fahrradwerkstätten oder Mobilitätsinformationen und -beratung am Wohnstandort. Auf diese Formen, insbesondere die Möglichkeiten des Carsharings, wollen wir jetzt näher eingehen.

Nachbarschaftliches Carsharing

Da Privatautos im Durchschnitt nur eine Stunde pro Tag gefahren werden, liegt die Überlegung nahe, sich ein Auto zu teilen, anstatt es allein zu nutzen. Das nachbarschaftliche Autoteilen

ist dabei für Bewohner_innen in gemeinschaftlichen Wohnformen besonders interessant und beliebt. Anders als professionelles Carsharing kann es bereits auf rein privater Basis auch mit einer sehr einfachen, unkomplizierten Organisation funktionieren: Die Nachbar_innen teilen untereinander zur Verfügung stehende Autos.

Die Vorteile des nachbarschaftlichen Autoteilens liegen für die Bewohner_innen und für das Wohnungsunternehmen bzw. die Wohninitiative auf der Hand: Es ermöglicht gerade Personen bzw. Haushalten ohne eigenes Auto eine größere Flexibilität für die Erfüllung von Mobilitätsbedürfnissen, bei denen ein Auto erleichternd ist. Verleiher_innen und Ausleiher_innen können durch die gemeinsame Nutzung ihre Mobilitätskosten reduzieren. Gleichzeitig entsteht ein geringerer Bedarf an Pkw-Stellplätzen, wenn in weniger Haushalten in einer Wohnanlage ein oder mehrere eigene Autos vorhanden sind. Dies kann sich einerseits in geringeren Baukosten ausdrücken, andererseits stehen die eingesparten Verkehrsflächen für andere Nutzungen zur Verfügung und verbessern die Aufenthaltsqualität im Außenbereich. Ein weiterer Nutzen ist, dass Haushalte mit keinem oder nur einem Auto in geringerem Maß eine Autoneuanschaffung erwägen, wenn ihnen Carsharing-Fahrzeuge zur Verfügung stehen – dies trägt insgesamt zu einer besseren Umweltbilanz bei.

Formen des nachbarschaftlichen Carsharing

Abhängig von den individuellen Bedürfnissen aus Sicht der Verleiher_innen als auch der Ausleiher_innen lassen sich für das private Autoteilen abgestufte Lösungen finden, die sowohl von Bewohner_innen von Wohninitiativen praktiziert werden können als auch von Wohnungsunternehmen. Grundsätzlich ist es auch möglich, verschiedene Lösungen je nach Wunsch der Gemeinschaft gleichzeitig bereitzustellen. Bei einfachen Modellen liegen Eigentümerschaft und Verantwortung für Pflege und Wartung weiterhin beim Fahrzeughalter oder bei der Fahrzeughalterin. Bei mittleren Modellen kann dies, in Abstufungen, auf die Gemeinschaft übertragen werden (z. B. Überlassungsfahrzeug an einen eigenen Verein).

Ein wesentlicher Unterschied in der Ausgestaltung des nachbarschaftlichen Autoteilens zeigt sich in der Organisation von Reservierungen, Buchungen und Abrechnung. Hier reicht die Spannweite vom spontanen Nachfragen beim Nachbarn oder bei der Nachbarin (persönlich, per E-Mail oder per Telefon) bis hin zu einer planungssicheren digitalen Buchungs- und Reservierungsplattform. Welche Form hier die „bessere“ ist, muss dabei von den Nutzer_innen als Gruppe individuell herausgefunden und festgelegt werden. Besteht bei den Verleiher_innen ein starker Wunsch nach zeitlicher Flexibilität und einem geringen organisatorischen Aufwand, ist eine informelle Form des Teilens zu bevorzugen. Möchte die Gemeinschaft die Planbarkeit vor allem für die Ausleiher_innen erhöhen, den Ausleihprozess standardisieren und somit vereinfachen, ist die Einbindung einer Online-Buchungsplattform (Abbildung 2) zielführend.

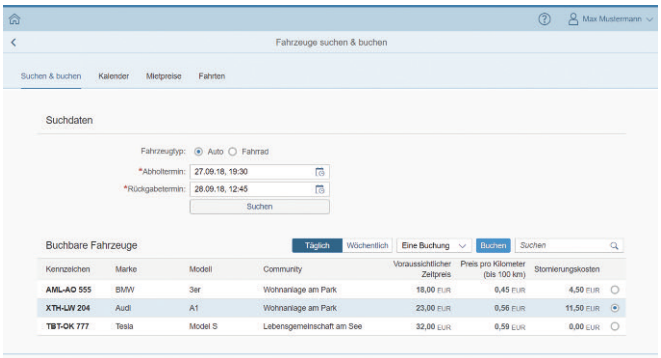

Abbildung 2: Open-Source-Buchungs- und Abrechnungssystem OTUA *(Quelle: otua shared mobility)*

Daneben stellt sich auch die Frage, ob und in welcher Höhe Nutzungsgebühren erhoben werden sollen. Auch hier gibt es unterschiedliche Modelle, die auf die Bedarfe der Nutzer_innen abgestimmt sein sollten. Eine niedrigschwellige Form des nachbarschaftlichen Teilens von Fahrzeugen kann im Rahmen einer weitestgehend unentgeltlichen Nachbarschaftshilfe verwirklicht werden. Ein anderes Modell ist es, einheitliche Nutzungsgebühren zu erheben. Die Ausleiher_innen zahlen dann an die Verleiher_innen eine Nutzungsgebühr, um einen Beitrag an den Fahrzeugkosten zu leisten. Diese Gebühr können die Verleiher_innen frei festlegen. Zumeist wird diese aber an den Eckdaten des jeweiligen Autos (Alter, Verbrauch, Betriebskosten etc.) festgemacht. Hierfür stehen von Initiativen inzwischen Kalkulationstools zur Verfügung. Gerechte Nutzungsgebühren nachbarschaftlichen Carsharings zielen folglich nicht auf einen Gewinn ab, sondern sollen die entstehenden Betriebskosten decken. Zudem wird vermieden, dass eine Geschäftstätigkeit entsteht, die steuerpflichtig ist.

Auch hinsichtlich der Fahrzeug- bzw. Schlüsselübergabe gibt es verschiedene Möglichkeiten: Schlüssel können an der Wohnungstür übergeben oder in einem Schlüsselsafe hinterlegt werden, zu dem die Bewohner_innen unabhängig voneinander Zugang haben.

Ein wesentlicher Punkt, den Bewohner_innen in Wohninitiativen und von Wohnungsunternehmen beim informellen Teilen insbesondere von Autos bedenken müssen, sind versicherungsrechtliche Fragen. Im Schadensfall können schnell sehr hohe Kosten entstehen. Und auch Konflikte, wenn vorher nicht geklärt ist, wie Schadensfälle geregelt werden. Dies ist dann nicht nur finanziell schwierig, sondern beeinträchtigt das nachbarschaftliche Miteinander. Umso wichtiger ist es, vorher zu klären, wer für eine eventuelle Höherstufung im Versicherungstarif oder eine Selbstbeteiligung aufkommt. Hier zeigt sich der Vorteil formalisierter Organisationsformen: Auch in sehr einfach organisierten nachbarschaftlichen Carsharing-Modellen sollte gewährleistet sein, dass nur Fahrzeuge ausgeliehen werden können, die zumindest eine entsprechende Absicherung aufweisen. Ein anderes Modell ist es, eine eigens für diesen Zweck angebotene gemeinschaftliche Carsharing-Versicherung abzuschließen, die weitere Absicherungen mit sich bringt (z. B. Schadensfreiheit bei einem Unfall pro Jahr und Fahrzeug).

Weitere Informationen zum praktischen Einstieg und Hilfestellungen, um das geeignete Modell zum nachbarschaftlichen Carsharing zu finden, gibt es im WohnMobil Factsheet „Carsharing für Wohninitiativen und Wohnungsunternehmen“.

Weitere nachbarschaftliche Mobilitätsdienstleistungen

Die dargestellten Lösungen zum nachbarschaftlichen Teilen von Autos lassen sich auch – mit gewissen Einschränkungen – auf das Teilen weiterer Verkehrsmittel oder Mobilitätsangebote übertragen: Insbesondere sind hier (Lasten-)Räder, E-Bikes und ÖPNV-Tickets zu nennen.

Da der Bedarf daran meist nur für gelegentliche Nutzungen besteht und eine gute Vertrauensbasis in der Nachbarshaft unterstellt wird – vor allem bei Wohninitiativen – kann das Sharing ohne viel Aufwand mit einem wenig formalisierten Einstiegsmodell umgesetzt werden. Eine Erprobungsphase gibt die Möglichkeit, die Bedürfnisse und -wünsche der Ausleiher_innen und Leihenden festzustellen. Auf diesen Erkenntnissen kann dann aufgebaut werden und, nach Wunsch und Bedarf, eine formellere Organisation (z. B. durch eine digitale Buchungsplattform) eingeführt werden. Durch geringere Investitions- und Betriebskosten im Vergleich zum Auto und die mittlerweile recht große Verbreitung privater Spezialfahrräder und ÖPNV-Tickets sind hier beim nachbarschaftlichen Teilen informellere Modelle mit geringeren Einstiegsbarrieren für Verleiher_innen und Ausleiher_innen möglich.

Ein WohnMobil Factsheet widmet sich dem Thema Lastenradsharing. Hier sind die wichtigsten Punkte, die es bei der Organisation zu berücksichtigen gilt, aufgeführt.

4.2 Multifunktionsraum

Neben den in vielen Wohninitiativen wichtigen Gemeinschaftsräumen als Treffpunkte für Kommunikation und Begegnung lassen sich auch stärker funktionale Räume schaffen, die für verschiedene Nutzungen ausgelegt sind und hierfür ggf. spezielle Möblierung und Ausstattung aufweisen, wie z. B. ein Fitnessraum oder eine Bastelecke. Solche Multifunktionsräume liegen innerhalb der Wohngebäude, sind aber deutlich getrennt von den Wohnräumen. Planung und Möblierung sowie Nutzung und Instandhaltung erfolgen durch die Bewohner_innen gemeinsam. Kernmerkmal eines Multifunktionsraums ist, dass in einem gemeinsam nutzbaren Raum Geräte und andere Gegenstände für unterschiedliche Nutzungen zur Verfügung stehen.

Damit wird einerseits der Raumbedarf in der eigenen Wohnung oder in Keller- bzw. Lagerräumen durch eine gemeinsame Raumnutzung vermindert, andererseits können eben auch diese Geräte gemeinsam genutzt und müssen nicht mehr individuell angeschafft werden. Neben einer besseren Auslastung werden so auch Kosten eingespart.

Ein Multifunktionsraum kann je nach Konzept einerseits ein Ort zur individuellen Nutzung sein. Beispiele sind Leseecken, die durch ein Büchertauschregal ergänzt werden, Bastel- und Nähecken oder die schon genannten Fitnessräume, die durch aufgestellte Fitnessgeräte ermöglicht werden (vgl. Abbildung 3).

Ein Multifunktionsraum kann andererseits auch ein Ort der Begegnung, der Gemeinschaft und der gemeinsamen Aktivitäten der Bewohner_innen sein. Dadurch wird der Austausch innerhalb der Gemeinschaft gestärkt. Ähnlich wie bei Gemeinschaftsgärten können diese Angebote Anreize setzen, sich mit anderen zusammenzuschließen und sich beispielsweise gemeinsam fit zu halten.

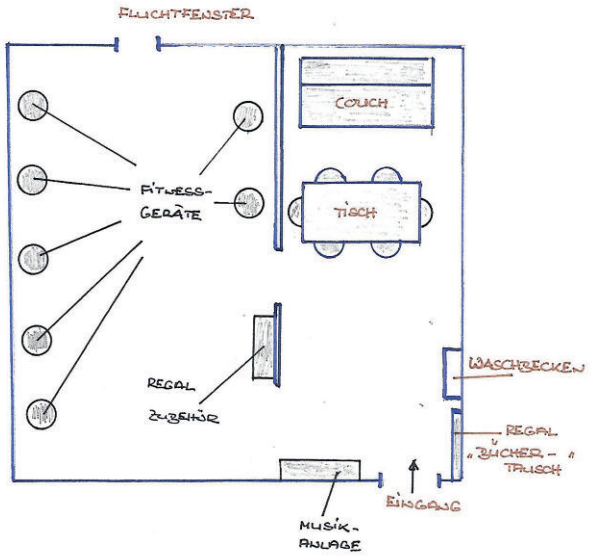

Abbildung 3: Skizze Multifunktionsraum
(Quelle: Bauhilfe Pirmasens)

Wohnungsunternehmen und Wohninitiativen verbessern durch einen Multifunktionsraum die Wohnqualität und können so die Wohnzufriedenheit ausbauen. Sie erreichen aber auch neue Zielgruppen und heben sich dadurch positiv von anderen Wettbewerbern ab.

Ein Multifunktionsraum sollte zusammen mit den künftigen Nutzer_innen geplant werden. Ein erster Impuls kann beispielsweise durch Aushänge oder durch Informationsveranstaltungen gesetzt werden. So können sich Mitstreiter_innen finden. Sobald sich eine kleine Gruppe von circa fünf Personen gebildet hat, kann der Austausch über Aufbau und Umsetzung des Multifunktionsraums beginnen – die Gruppengröße wird von der Anstiftung (siehe Publikationen und weitere Hinweise) als Erfahrungswert für gemeinschaftlich organisierte Aktivitäten empfohlen. Bevor weitere Planungen angegangen werden, sollte aber gemeinsam mit allen Bewohner_innen der konkrete Bedarf ermittelt werden. Anschließend kann ein Nutzungskonzept in einer Planskizze festgehalten und bei Bedarf weiter konkretisiert werden. Wichtig sind dabei Aufgabenteilung, Raum- und Ausstattungsplanung, infrastrukturelle Erfordernisse (v. a. Wasser- und Abwasseranschluss, Heizung/Kühlung und Stromanschluss), Organisations- und Trägermodell, Kosten und Finanzierung.

Wir haben zwei Factsheets zu den Themen erstellt, die hier eine Hilfestellung geben können: Gemeinschaftswerkstatt und Repair-Café.

4.3 Gemeinschaftsgarten für das Alter

Eine weitere Form gemeinschaftlicher wohnbegleitender Angebote, die in Wohninitiativen, bei Genossenschaften oder in Wohnungsunternehmen und bei deren Bewohner_innen immer beliebter wird, sind Gemeinschaftsgärten. Darunter sind Gärten zu verstehen, die in unmittelbarer Nähe zu den Wohngebäuden liegen, aber keinen direkten Anschluss an eine Wohnung haben. Sie werden von den Bewohner_innen gemeinsam bepflanzt und gepflegt, häufig auch gemeinsam geplant und können ein Ort des gemeinsamen Verweilens und der Begegnung sein.

Abbildung 4: Beispielhafte Planung des Gemeinschaftsgartens bei PS:patio! *(Quelle: Bauhilfe Pirmasens/Dutt & Kist)*

Die gemeinsame Aktivität der Nachbar_innen im Garten fördert den Austausch untereinander und trägt zu einer guten Nachbarschaft und einem stärkeren Gemeinschaftsgefühl bei. Sich dabei erholen oder sich an der frischen Luft bewegen,

können außerdem positive Auswirkungen auf die körperliche und geistige Fitness haben. Gerade für ältere Bewohner_innen kann Gärtnern eine sinnstiftende Tätigkeit darstellen. Gemeinschaftsgärten eignen sich auch gut als Orte der Begegnung zwischen den Generationen. Dabei sollten die Bedürfnisse der älteren Generationen durch eine entsprechende Gartengestaltung beachtet werden, damit ein angenehmer und sicherer Garten entsteht.

Für Wohnungsunternehmen und Wohninitiativen kann die Anlage eines Gemeinschaftsgartens zudem ein Alleinstellungsmerkmal sein, mit dem sie nicht nur die Wohnzufriedenheit erhöhen, sondern auch neue Zielgruppen ansprechen können. Überdies wird das Verantwortungsgefühl für die gemeinschaftlichen Freiflächen der Wohnanlage gesteigert. Durch die Übernahme von Pflege- und Bewirtschaftungsaufgaben durch die Bewohner_innen können außerdem die laufenden Kosten der Freiraumpflege gesenkt werden. Bei entsprechender Bepflanzung und Gestaltung kann ein Gemeinschaftsgarten auch positive Wirkungen auf das Mikroklima und die Artenvielfalt im Quartier haben.

Bei der Planung und Umsetzung von Gemeinschaftsgärten ist es sinnvoll, sich mit fünf zentralen Aspekten zu beschäftigen: Initiierung und Partizipation, Fläche, Aufgaben und Zusammenarbeit, Organisationsmodelle und Finanzierung.

Von Anfang an sollten alle Bewohner_innen der Wohnanlage über das Gartenprojekt informiert werden, um Interessierten die Möglichkeit zu geben, mitzumachen. Über Aushänge, Gremien der Bewohnerschaft und Informationsveranstaltungen kann sich eine Gruppe von Gärtner_innen zusammenfinden, die sich als Organisationsteam um die Planung, Anlage und Pflege des Gemeinschaftsgartens kümmert. Empfehlenswert ist auch hier eine Gruppengröße von etwa fünf Personen. Es ist auch möglich, Bewohner_innen benachbarter Häuser oder Einrichtungen wie Alters- oder Flüchtlingsheimen sowie Kindergärten und Schulen in der Nachbarschaft an dem Garten zu beteiligen.

Zum praktischen Einstieg gibt es das WohnMobil Factsheet „Gemeinschaftsgärten für das Alter“.

5. Bewertung der Nachhaltigkeitswirkungen

Ein entscheidender Aspekt unseres Forschungsprojekts besteht darin, die spezifischen Nachhaltigkeitswirkungen wohnbegleitender Dienstleistungen herausfinden zu können. Dazu haben wir ein Bewertungssystem entwickelt, das eine Abschätzung der Nachhaltigkeitswirkungen nach fünf Kriterien umfasst: die klassischen drei Nachhaltigkeitsdimensionen Ökologie, Soziales und Ökonomie. Hinzu kommt die Bewertung des Prozesses, d. h. die Entwicklung der wohnbegleitenden Dienstleistungen in Kooperation zwischen Verantwortlichen, dem Forscherteam und den Bewohner_innen. Ein weiteres Kriterium ist die konkrete Nutzung der Dienstleistung.

Aus der Bewertung der Nachhaltigkeitswirkungen können wir wiederum entsprechende Schlussfolgerungen und Anpassungen im Sinne von Lernschritten ableiten. In den nachfolgenden Grafiken sind die jeweils näher untersuchten Dimensionen dargestellt. Zusätzlich zu der farblich abgestuften Bewertung der Nachhaltigkeitskriterien gibt die Struktur der Grafiken die zugrunde gelegten „Kausalitäten“ wieder. Die Erläuterungen fassen die empirischen Bewertungsergebnisse der evaluierten Dienstleistungen zusammen. Als Ergebnis einer sowohl theoriegeleiteten als auch empiriegestützten Vorgehensweise wurden in den fünf Nachhaltigkeitskriterien die folgenden Indikatoren als besonders relevant identifiziert und für die Nachhaltigkeitswirkung herangezogen:

- Es wurde die Art, Ausprägung und Intensität der Nutzung erfasst, um damit die Aneignung der Dienstleistungen durch die Bewohner_innen auszudrücken und auf deren Basis Nachhaltigkeitswirkungen abzuleiten.
- Die Prozessdimension wurde anhand der Kriterien Zusammenarbeit, Transparenz, Zeit, Lernen und Ergebnis bewertet. Sie ist ein wesentliches Element, um die Mitgestaltung der Prozesse durch Bewohner_innen zu erfassen.
- Für die ökologische Dimension wurden Flächennutzung, Verkehrsvermeidung, Ressourcenaufwand und Veränderungen im Energie- bzw. Ressourcenverbrauch herangezogen.
- In der sozialen Dimension waren dies soziale Interaktion zwischen den Bewohner_innen, Gestaltungsmöglichkeiten und Kompetenzstärkung (nur PS:Patio!) sowie Gerechtigkeit und Chancengleichheit des Zugangs. Ebenso wurden der Beitrag der Dienstleistung zur Flexibilität und freien Zeiteinteilung, die Aufenthaltsqualität bzw. Raumqualität und das Gesundheitsempfinden (nur PS:Patio!) bewertet.

– Zur ökonomischen Dimension zählen Aspekte der systemischen Tragfähigkeit für die jeweilige Organisation wie Investitionen, Unterhalts- und Betriebskosten sowie individuelle Kosten und Nutzen der Nutzer_innen.

5.1 Nachbarschaftliche Mobilitätsdienstleistungen

Die gemeinschaftlichen Mobilitätsdienstleistungen, die im Rahmen von WohnMobil entwickelt wurden, haben alle eine sehr unterschiedliche Ausprägung. Nachbarschaftliches Carsharing wird in zwei Varianten praktiziert: einerseits als flexibles, informelles Leihen direkt beim Nachbarn oder bei der Nachbarin und andererseits formeller über ein onlinebasiertes Buchungs- und Abrechnungstool. Das nachbarschaftliche Leihen von Lastenrädern und übertragbaren Abonnements für den öffentlichen Nahverkehr wird in beiden Fällen vorwiegend informell gehandhabt.

Mobilitätsdienstleistungen mit hohem Anspruch an Flexibilität für Verleiher_innen und Ausleiher_innen

Der Bedarf für Carsharing bei Wohnen am Hochdamm ist recht gering. Das Sharing- und ÖPNV-Angebot im Umfeld sowie die zentrale Lage in der Stadt bewirken die vergleichsweise geringe Teilnehmerzahl und Nachfrage. So stellt das nachbarschaftliche Carsharing für die wenigen Nutzer_innen vielmehr eine Ergänzung dar und ist als Teil der Nachbarschaftshilfe zu verstehen. Das begrenzte, stark auf Flexibilität ausgerichtete Angebot an nachbarschaftlich geteilten Pkw führte in ökologischer Hinsicht demnach auch zu keiner Abschaffung von Privatautos, somit konnte auch der Flächenbedarf für Privat-Pkw nicht reduziert werden.

Trotz der geringen Zahl an aktiven Nutzer_innen entwickelte sich das Sharingangebot als sozial verbindendes und die Gemeinschaft und Vertrauensbasis stärkendes Element, bei dem

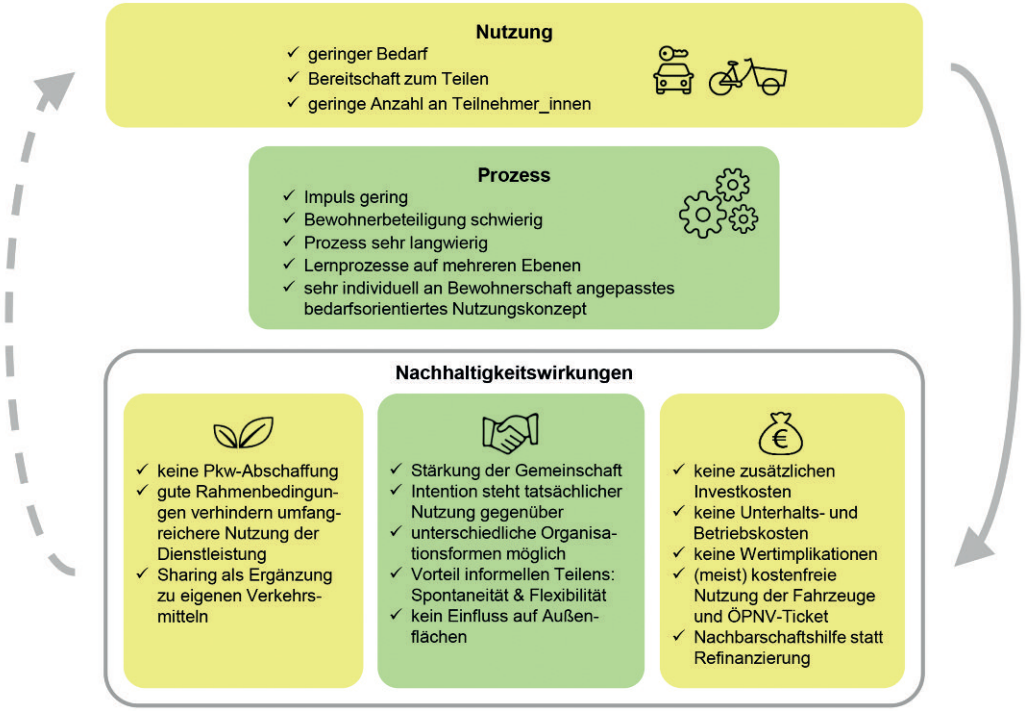

Abbildung 5: Bewertung flexible Mobilitätsdienstleistung *(gelb = keine Veränderung, hellgrün = geringfügige Verbesserung/positive Entwicklung mit Einschränkungen, eigene Darstellung)*

sich die Bewohner_innen für den Aufbau einer solchen nachbarschaftlichen Mobilitätsdienstleistung engagierten. Dennoch lagen Intention und reale Möglichkeiten auseinander: Der hohe Eigenbedarf und insbesondere der Wunsch nach Flexibilität und Spontaneität bei den Autoverleiher_innen führt zu eingeschränkten Nutzungsmöglichkeiten. Das Leihen direkt beim Nachbarn bzw. bei der Nachbarin oder über eine im Intranet stehende Fahrzeugliste ermöglicht zwar die spontane Nutzung, eine mittelfristige Planungssicherheit fehlt bei diesem Modell jedoch und grenzt so auch den Kreis der Nutzer_innen ein. Andererseits ist das Modell auch ein gutes Beispiel dafür, dass wohnbegleitende Dienstleistungen immer an die Bedürfnisse der daran Beteiligten angepasst sein sollten und nicht zwingend einer weiteren Formalisierung bedürfen. Durch die informelle Form des nachbarschaftlichen Carsharings werden bislang alle Investitionen von den Verleiher_innen getragen, deren Fahrzeuge sich ausschließlich in Privatbesitz befinden. Die Ausleihe erfolgt fast ausschließlich unentgeltlich, weshalb selten eine Übernahme der Betriebskosten durch die Nutzer_innen erfolgt. Ein Kfz-Kosten-Berechnungstool, mit dessen Hilfe eine Kostenzurechnung erfolgen kann, ist vorhanden, wird bislang jedoch nur von einzelnen Autoverleiher_innen in Anspruch genommen. Durch die geringe Formalisierung werden auch kaum Erlöse erzielt, die einen Beitrag zur ökonomischen Tragfähigkeit leisten könnten. Die sozialen Aspekte der Hilfe unter Nachbar_innen überwiegen.

Insgesamt bewirken vor allem die Rahmenbedingungen (homogene Bewohnerstruktur, Dichte und Zugänglichkeit von Carsharing- oder auch anderen Sharingangeboten im Umfeld, hoher Eigenbedarf an privaten Pkw) bei dem flexiblen Angebot die Wahrnehmung der Dienstleistung als unkomplizierte Nachbarschaftshilfe. Der Prozess in unserem Projekt WohnMobil konnte nur einen geringen Impuls setzen, da die Begeisterung für die Idee und deren Nutzung bei vielen Bewohner_innen gering war. Dennoch fand ein Lernprozess vor allem unter Bewohner_innen und Impulsgeber_innen statt. Entstanden ist ein sehr individuell an die Bewohnerschaft angepasstes Nutzungskonzept, welches neben dem Bedarf der Ausleiher_innen insbesondere auch den Wunsch nach Flexibilität bei den Verleiher_innen umfassend berücksichtigt.

Mobilitätsdienstleistungen mit größerer Planungssicherheit

Die Variante, die in der Wohninitiative Uferwerk umgesetzt wurde, sind Mobilitätsdienstleistungen, die eine größere Planungssicherheit gewährleisten. Sie können den meist geringen Eigenbedarf der Verleiher_innen ausgleichen und gleichzeitig den Bedarfen der Ausleiher_innen gerecht werden. Die Nutzung war hier mit einer oft mehrmals monatlichen Ausleihe wesentlich häufiger als bei der zuvor betrachteten flexibleren Gestaltungsoption.

Die Sharing-Dienstleistungen, insbesondere das nachbarschaftliche Carsharing, unterstützen Bewohner_innen mit einem ausgeprägten ökologischen Bewusstsein dabei, die Anzahl der Autos auf dem Areal der Wohngenossenschaft zu reduzieren. Am Beispiel des Uferwerks wird dies deutlich: Laut der Stellplatzsatzung wären 71 Autoparkplätze nachzuweisen, 31 Stellplätze werden tatsächlich nur benötigt. Zudem möchten weitere 40 Prozent der befragten Autobesitzer_innen zukünftig ihr Auto abschaffen. Die geringe Autobesitzquote und das Sharing tragen damit zu einem verkehrssparsamen Verhalten bei. Das Carsharing ergänzt dabei ein Verhalten, das überwiegend über den Umweltverbund organisiert wird.

Auch in sozialer Hinsicht entfaltet das nachbarschaftliche Teilen von Verkehrsmitteln für die Bewohner_innen viele Vorteile: Es wird als sozial verbindend und die Gemeinschaft stärkend bewertet. Die Bewohner_innen engagierten sich sowohl bei der Entwicklung als auch in der Umsetzung des Angebotes. Ebenso schätzen sie den direkten gegenseitigen Kontakt durch die Nutzung der Sharingangebote. Das in Bezug auf die Formalisierung abgestufte Sharingkonzept (u. a. Carsharing über ein Buchungs-/Abrechnungstool bzw. Lastenräder und ÖPNV-Abonnements auf direkte Nachfrage) wird diesem Anspruch gerecht. So entstand eine an den Mobilitätsbedarf angepasste Funktionalität, die außerdem eine hohe Zeitsouveränität der Beteiligten gewährleistet – so entfallen z. B. durch einen Schlüsseltresor zeitlich gebundene Übergaben. Auch der Gewinn an Gemeinschaftsfläche und die damit verbundene Erhöhung der Aufenthaltsqualität auf dem Areal der Wohngenossenschaft ist positiv zu bewerten.

Abbildung 6: Bewertung planungssichere Mobilitätsdienstleistung *(hellgrün = geringfügige Verbesserung/positive Entwicklung mit Einschränkungen, grün = maßgebliche Verbesserung/uneingeschränkt positive Entwicklung, eigene Darstellung)*

Die ökonomischen Überlegungen wurden erst in den vergangenen Monaten verstärkt berücksichtigt. In das Gemeinschaftskonzept wurden bislang bereits vorhandene Fahrzeuge und ÖPNV-Abonnements eingebracht. Ein Berechnungstool ermöglicht es den Verleiher_innen, die individuell entstehenden Kosten zu kalkulieren und dann über Nutzungsgebühren die zusätzlichen Betriebskosten und ggf. den Wertverlust zu refinanzieren. Nicht enthalten sind organisatorische Tätigkeiten zum Erhalt der Dienstleistung. Die Entwicklung und der Betrieb des Mobilitätskonzeptes werden über Eigenleistungen sichergestellt. Abgesehen von den Eigenleistungen (Zeit/Personal) fallen annähernd keine weiteren Kosten an, da das genutzte Buchungs-/Abrechnungstool kostenlos zur Verfügung steht. Als Absicherung und Beitrag für potenzielle zukünftige gemeinschaftliche Investitionen dienen eine einmalige Einlage der Mitglieder und das Abführen von zehn Prozent der Nutzungsgebühren auf ein Gemeinschaftskonto.

Am Beispiel des gestaffelt formalisierten Systems, wie es im Uferwerk eingeführt wurde, wird sichtbar, dass sowohl soziale Aspekte des Teilens und die hohe Nutzerorientierung als auch ökonomische Überlegungen bedacht werden sollten, um ein angemessenes Kosten-Nutzen-Verhältnis zu erreichen. Hier konnten wir durch WohnMobil Impulse setzen, indem externe Expertise einfloss, um die Stufen eines planungssicheren Konzeptes mit den Nutzer_innen auszuarbeiten und das Buchungstool auf die Bedürfnisse der Uferwerk-Bewohner_innen zuzuschneiden. In allen Phasen des Prozesses fand eine intensive Bewohnerbeteiligung statt.

5.2 Multifunktionsraum

Der Fokus bei der Entwicklung des Multifunktionsraumes bei PS:patio! lag von Beginn an auf den sozialen Aspekten: Ein Multifunktionsraum wirkt sozial aktivierend und stärkt den Gemeinschaftssinn der Bewohner_innen innerhalb eines Gebäudes – oder von Bewohner_innen mehrerer Gebäude, falls diese einen solchen Raum gemeinsam nutzen. Ein Multifunktionsraum kann ein attraktives gesundheits- und kommunikationsstärkendes Angebot darstellen, das für alle sehr flexibel nutzbar ist.

In Bezug auf ökologische Wirkungen können mit einem Multifunktionsraum ebenfalls positive Wirkungen erzielt werden. Zum Beispiel können Wege der Bewohner_innen für Aktivitäten außer Haus vor allem in der Freizeit verringert werden: Ein gemeinschaftlicher Fitnessraum kann die bisherigen Wege zum außerhalb gelegenen Fitnessstudio reduzieren. Auch die Weiternutzung und das Einbringen von Geräten aus der Bewohnerschaft haben positive ökologische Effekte. Hier müssen allerdings auch Sicherheit und Wartung mitgedacht werden und wer sich darum kümmert. Werden Multifunktionsräume, genauso wie andere Gemeinschaftsräume, von vornherein in der baulichen Planung berücksichtigt, lassen sich z. B. Wohnungsgrundrisse so konzipieren, dass ein geringerer individueller Wohnflächenbedarf notwendig ist, wenn die Funktionen in den Gemeinschaftsflächen von vornherein berücksichtigt sind. Beispiele für solche Flächen sind Arbeits-, Fitnessräume oder Gästezimmer.

Die ökonomische Tragfähigkeit von PS:patio! aus Sicht des Wohnungsunternehmens berücksichtigt Kosten und Erlöse und mögliche Wertimplikationen auf die Immobilie. Es stand schon frühzeitig fest, dass durch den Multifunktionsraum keine direkten Erlöse erzielbar sein würden (keine Nutzungs-

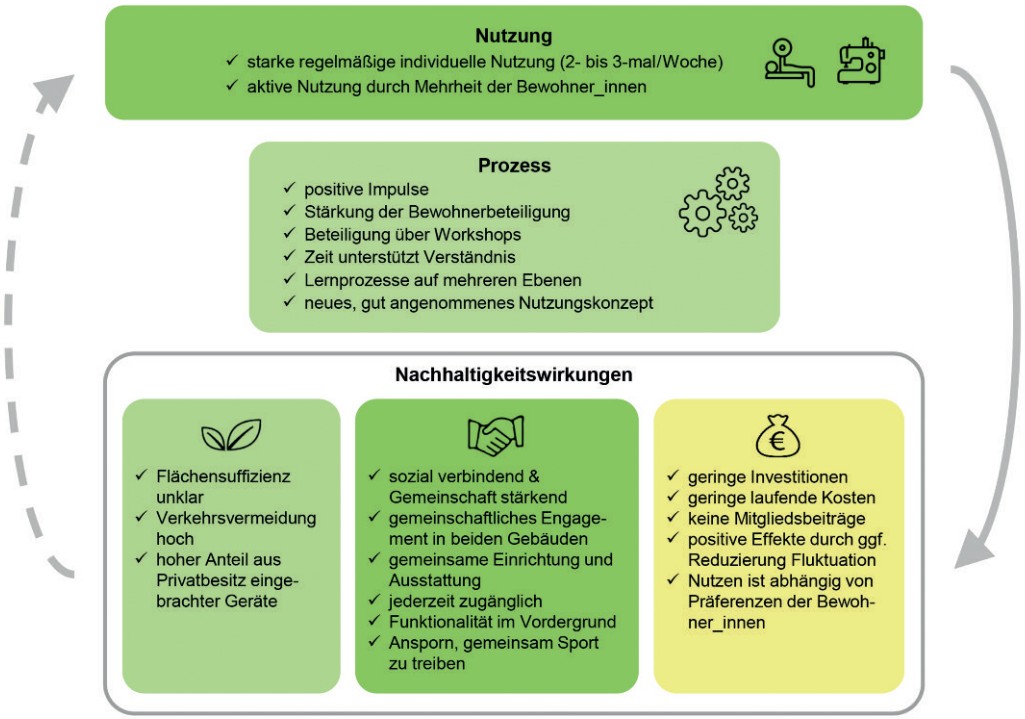

Abbildung 7: Bewertung Multifunktionsraum *(gelb = keine Veränderung, hellgrün = geringfügige Verbesserung/positive Entwicklung mit Einschränkungen, grün = maßgebliche Verbesserung/uneingeschränkt positive Entwicklung, eigene Darstellung)*

gebühren, geringe Zahlungsbereitschaft). Deswegen wurde darauf geachtet, die Investitionskosten soweit wie möglich zu begrenzen (Notausstieg, Sanitärbereich, Elektroinstallation). Die Ausstattung des Multifunktionsraums wurde durch die Nutzer_innen kostenlos bereitgestellt. Wiederkehrenden Kosten, z. B. für die Verwaltung, sind überschaubar, die Betriebskosten für die Heizung bspw. oder Versicherung werden auf alle Mietparteien als Nebenkosten umgelegt. Die Reinigung wird durch die Nutzer_innen selbst erbracht. Die Kosten- bzw. Nutzenbetrachtung aus Sicht der Bewohner_innen für den Multifunktionsraum ist von deren Struktur abhängig. Derzeit zeigen zehn Mietparteien von PS:patio! größeres Interesse mit einem regelmäßigen Engagement. Je nach Fluktuation können sich die Zusammensetzung und Präferenzen der Mieter_innen im Zeitverlauf aber ändern. Interesse und Engagement der Bewohnerschaft müssen also regelmäßig hinterfragt und geprüft werden.

Für alle Dienstleistungen, insbesondere aber für Multifunktionsräume, die die Bedürfnislagen der Bewohner_innen sehr spezifisch aufnehmen müssen, ist es wichtig, den tatsächlichen Bedarf und die Möglichkeiten der Bewohner_innen zu berücksichtigen. Hier spielt z. B. das Alter der voraussichtlichen Nutzer_innen eine wichtige Rolle. Dies wurde beispielsweise bei PS:patio! in Pirmasens deutlich: Eine kleine Gemeinschaftswerkstatt entsprach weniger dem Bedarf als eine Bastel- und Handarbeitsecke. Gleichzeitig sollte die Planung und Einrichtung des Raumes gewährleisten, dass je nach der Entwicklung der Bedarfe andere Nutzungen möglich sind. Ein Multifunktionsraum kann (und wird) sich mit der Zeit wandeln, neue Bewohner_innen und Altersgruppen kommen hinzu und so entstehen neue Wünsche an die Nutzungsmöglichkeiten.

Eine zentrale Herausforderung für niedrigschwellige Angebote wie ein durch die Bewohner_innen gestalteter Multifunktionsraum ist, dass vor allem in Wohnungsunternehmen nicht nur Ressourcen für die Planung und Ausstattung zur Verfügung gestellt werden, sondern die organisatorische Verankerung (Verantwortlichkeit) im Unternehmen festgelegt werden muss.

5.3 Gemeinschaftsgarten für das Alter

Der erreichte Stand des bei PS:patio! entwickelten Gemeinschaftsgartens ermöglicht zum aktuellen Zeitpunkt nur eine eingeschränkte Bewertung. Nach einer langen Phase der Umplanung muss der Garten erst noch angelegt werden.

Der bisherige Prozess lässt sich jedoch bewerten. Durch unser Projekt, aber auch durch das Wohnungsunternehmen selbst, wurden positive Impulse gesetzt, die die Konkretisierung des Gemeinschaftsgartens erst ermöglichten. Beispielsweise wurde ein Freiraumplanungsbüro einbezogen, um mit den Bewohner_innen die Idee zu konkretisieren. Damit einher ging die Stärkung der Bewohnerbeteiligung über Workshops – die Idee des Gartens konkretisierte sich auf den Co-Creation-Workshops und entfaltete auch eine Gemeinschaft stärkende Funktion (siehe Soziales). Schwieriger war es, die unterschiedlichen Sichtweisen und Bedarfe in der Bewohnerschaft in dem Gartenkonzept aufzunehmen. Den Bewohnergruppen der beiden Bauabschnitte waren durch ihre Wohnsituation und teilweise ihre Lebenslage unterschiedliche Aspekte am Garten wichtig (Pflegeaufwand, Größe, Art der Bepflanzung und Aufenthaltsmöglichkeiten). Zusätzlich führten Verzögerungen in der Umsetzung dazu, dass sich die Prioritäten bei den Bewohner_innen verlagerten. Das hatte zur Folge, dass der Garten eine kleinere Fläche erhielt. Dennoch konnten die beteiligten Verantwortlichen positive Lernprozesse für die Bewohner_innen und das Wohnungsunternehmen feststellen. Insgesamt birgt die Stagnation des Prozesses die Gefahr, dass das Engagement und das Interesse der Bewohner_innen, den Garten zu betreuen, erst wieder aufgebaut werden müssen.

Bei den sozialen Wirkungen deutet sich an, dass der Garten ein verbindendes und Gemeinschaft stärkendes Potenzial haben kann. Dies wurde bereits während der gemeinschaftlichen Planung zur Gartengestaltung deutlich.

6. Strategieempfehlungen: Zehn Kernbotschaften

Innovative wohnbegleitende Dienstleistungen fördern das nachhaltige Wohnen. Das hat die Arbeit in den Reallaboren und ihre Auswertung gezeigt. Aber welche Empfehlungen, Hilfestellungen und Hinweise können aus den gemachten Erfahrungen und Erkenntnissen konkret abgeleitet werden? Hier sind viele Aspekte zu nennen, die während der Planung, im Einführungsprozess und des Betriebs beachtet werden können, um erfolgreiche, tragfähige wohnbegleitende Dienstleistungen zu ermöglichen. Diese haben wir aus der wissenschaftlichen Begleitung des Entstehungsprozesses der Dienstleistungen sowie der Bewertung des Prozesses, der Nutzung und der Wirkungen hier zusammengefasst.

Dabei ist klar, die Empfehlungen richten sich nicht nur an Entscheider_innen in Wohninitiativen und Wohnungsunternehmen sowie an Bewohner_innen. Eine wichtige Ebene sind auch die Kommunal- und Landespolitik. Deshalb haben wir die Hauptadressat_innen jeder Empfehlung farblich markiert.

Bewohner_innen · Wohninitiativen · Wohnungsunternehmen · Förderung (kommunal/Landesebene)

Nutzen wohnbegleitender Dienstleistungen

1. Gemeinschaftlichkeit und Sharing-Dienstleistungen liegen voll im Trend. Dieses Möglichkeitsfenster sollte genutzt werden, denn der vielschichtige Wert wohnbegleitender Dienstleistungen zur Erhöhung der Nachhaltigkeit des Wohnsektors liegt auf der Hand.

- Nachhaltige Angebote rund ums Wohnen greifen dieses Potenzial wohnbegleitender Dienstleistungen auf und erzeugen einen vielfältigen Mehrwert: bessere Teilhabemöglichkeiten, Vertrauen und Wertschätzung für Bewohner_innen, ökologisch positive Wirkungen und aus ökonomischer Perspektive eine höhere Wohnzufriedenheit und Bewohnerbindung.
- Sowohl in Wachstumsregionen als auch in nachfrageschwachen Regionen tragen nachhaltige Wohnkonzepte zur langfristigen Bewohnerbindung bei.

Entwicklung und Management gemeinschaftlicher Dienstleistungen

2. Wohnbegleitende Dienstleistungen als Nachhaltigkeitsinnovationen erfordern das Engagement aller Beteiligten.

- Bei Wohnungsunternehmen ist ein unternehmerisches Bekenntnis der Entscheidungsträger_innen Voraussetzung für das Gelingen. Ebenso erforderlich ist die Bereitstellung und Zeit von Mitarbeiter_innen („Kümmer_in“-Funktion), um engagierte Bewohner_innen zu unterstützen.
- Bei Wohninitiativen drückt sich dieses Engagement schon deutlich in der Selbstorganisation und den Eigenleistungen der Bewohner_Innen als grundlegende Verfasstheit aus. Beides sollte weiter gestärkt werden.

3. Lernen und Flexibilität ermöglichen.

- Der Prozess von der Entstehung, Umsetzung bis zum Betrieb wohnbegleitender Dienstleistungen lässt sich nicht vollständig vorhersehen – Nutzungsinteressen werden oft erst während des Einzugs und durch die Zusammensetzung der Bewohner_innen konkret. Daher ist es wichtig, dass Spielräume bleiben und nicht alle Funktionen und Nutzungen (Räume/Flächen) vorab festgelegt werden.

– Es muss eine Balance gefunden werden zwischen notwendigen Festlegungen, Steuerung, Vorgaben und der Möglichkeit für Offenheit und Variabilität in der Entwicklung und Verstetigung von Dienstleistungen. Um dies zu ermöglichen, helfen partizipative Methoden und niedrigschwellige Möglichkeiten mitzumachen und etwas auszuprobieren.

– Planung, Umsetzung und Betrieb wohnbegleitender Dienstleistungen erscheinen häufig sehr individuell und sehr spezifisch bei jeder Wohninitiative und in jedem Wohnungsunternehmen. Der gegenseitige Erfahrungsaustausch zwischen Wohnungsunternehmen und Wohninitiativen unter- und miteinander ist deshalb wichtig, um von Erfolgen und Misserfolgen zu lernen.

4. Gemeinsame Verständigung über Visionen und Ziele der Ausgestaltung einer Dienstleistung herbeiführen und deren Nutzen klar kommunizieren.

– Die Verständigung auf eine Vision zielt darauf ab, dass zum einen mit den Bewohner_innen und zum anderen mit den Entscheidungsträger_innen ein Konsens gefunden und darauf aufbauend eine Vereinbarung über das Nutzungskonzept getroffen wird.

– Kollektiv eine Dienstleistung für alle Bewohner_innen zu entwickeln schafft bereits einen Nutzen („gemeinsam etwas machen/angehen“).

Planung

5. Ideen zur Nutzung frühzeitig in den Planungsprozess einbinden und Umsetzungsmöglichkeiten für die Konzeptentwicklung von Dienstleistungen schaffen.

– In der baulichen Planung (unabhängig ob Neubau oder z. B. Sanierung) muss berücksichtigt werden, dass unterschiedliche oder ggf. noch nicht festgelegte Nutzungen möglich sind – nutzungsoffene Flächen und Räume sollten zunächst „weiße Flecken“ sein. Spätere Ergänzungen bzw. Umnutzungen sind oft teuer bzw. baulich selten möglich.

– Bestimmte wohnbegleitende Dienstleistungen – insbesondere Mobilitätsdienstleistungen – bedürfen häufig einer frühzeitigen Planung. Durch Ausstattung und Lage – z. B. von Kfz-Stellplätzen, Radabstellanlagen, Lademöglichkeiten etc. – werden bauliche Vorfestlegungen getroffen, die die Baukosten erheblich beeinflussen und Nutzungsmuster und Verhaltensroutinen langfristig festlegen. Diese können später nur schwer revidiert werden.

6. Robuste Lösungen entstehen durch partizipative und professionell moderierte Planung.

– Partizipative Planungsprozesse, professionell moderiert, machen Lösungen attraktiv und gewährleisten, dass sie an den Nutzerbedürfnissen orientiert und langfristig tragfähig sind.

– Eine iterative Planung muss angestoßen werden: Für die Planungsphase in partizipativen Planungsprozessen sollten erfahrene und spezialisierte Intermediäre (Architekt_innen/Projektsteuerer_innen/Moderator_innen) ausgewählt und dafür ein entsprechendes Budget vorgesehen werden.

– Ziele der Ausgestaltung sollten gemeinschaftlich erarbeitet werden, um deren Heterogenität berücksichtigen zu können. Hierfür müssen auch Nutzerbedürfnisse sehr genau bekannt sein (Zielgruppenkenntnis; siehe auch den Abschnitt „Lernen und Flexibilität“).

7. Wohnbegleitende Dienstleistungen größer denken: Kooperationspartner_innen und Nutzer_innen müssen nicht nur die eigenen Bewohner_innen sein. Sie können auch aus dem Quartier/Stadtteil kommen.

- Die Dienstleistungsentwicklung sollte von den Bewohner_innen und deren Interessen ausgehen.
- Für die fachliche und organisatorische Unterstützung, zur Erweiterung des Nutzerkreises und zur Verstetigung der Dienstleistung kann es jedoch wichtig sein, über die eigenen Grundstücksgrenzen hinaus zu denken. Auf diese Weise können die Dienstleistungen nützlich für viele Personen – als Nutzer_innen oder als Dienstleister_innen – im gesamten Quartier sein.

Wissen

8. Internes und externes Praxiswissen erschließen und erweitern.

- Bewohner_innen haben viele Kompetenzen („Talente“) – diese sollten aktiviert und in Planung und Betrieb einbezogen werden. Damit können auch Neugierde und andere Bewohner_innen zur Teilnahme stimuliert werden.
- Bei Wohnungsunternehmen sollten ebenfalls Wissen und Kompetenzen der Mitarbeiter_innen aktiviert und einbezogen werden.
- Fachexpertise (von Professionals, aber auch von „Eigenentwickler_innen“) zu spezifischen Aspekten der Dienstleistungen sind frühzeitig und kontinuierlich einzuholen. Zu Beginn lohnt es sich, gelungene Beispiele gemeinsam zu besichtigen (haptisches Erleben).
- Versicherungsrechtliche Aspekte bei nachbarschaftlichem Sharing müssen beachtet werden, vor allem wenn teurere Investitionsgüter betroffen sind (z. B. Infos zu Versicherungen für gemeinschaftliche Autonutzung).
- Netzwerke lassen sich ins Quartier hinein aufbauen – so können Synergien für Partnerschaften, ob zur Unterstützung in einer Dienstleistung oder zu deren Erweiterung, entstehen.

Investitionen anschieben und Wirkungen ernten

9. Wohnbegleitende Dienstleistungen als Nachhaltigkeitsinnovationen erfordern Investitionen zum Anschub und laufende Ausgaben zum Betrieb/Unterhalt.

- Investitionen können dabei monetäre Aufwendungen für Bau, technische Infrastruktur u. a. sein, aber auch zeitlicher Aufwand für Prozesse und zur Aktivierung von Bewohner_innen, Mitarbeiter_innen und Entscheider_innen.
- Investitionen sollten möglichst früh im Planungsprozess und bei der Entwicklung der Dienstleistung klar sein – dies erhöht deren Effizienz.
- Finanzierbarkeit ist eine Grundherausforderung. Hier können neue Kooperationen, z. B. mit Autohäusern oder Unternehmen, hilfreich sein, um Angebote aufzubauen.
- Aufbauphasen mit externen Anbieter_innen sind vertraglich so absichern, dass Lasten und Kosten unsicherer Bedingungen in der Anfangsphase auf beiden Seiten berücksichtigt werden (Nachfrage, Bedarf, Kennenlernen der Dienstleistung).
- Der Nutzen der Dienstleistungen wird meist mittel- bis langfristig wirksam.

Politische Förderung

10. Für Verbreitung wohnbegleitender Dienstleistungen sind mehrere Förderziele wichtig: Gemeinwohlorientierung als Kriterium bei der Wohnstandortentwicklung, Wissenstransfer, Veränderung rechtlicher Rahmenbedingungen sowie Anschubfinanzierungen.

- Gemeinwohlaspekte sollten als Kriterien für Grundstücksvergaben in kommunalen Konzeptverfahren verankert werden. Die kommunale Planung sollte hierfür auch einen frühzeitigen Dialog mit Bewohnerinitiativen anstoßen.
- Netzwerkstellen zu gemeinschaftlichem Wohnen (kommunal, regional) sollten ausgebaut werden. Diese beraten und unterstützen fachlich und organisatorisch und können eine Vermittlerfunktion haben (Planung/Entwicklung von Dienstleistungen und Beratung zu Fördermöglichkeiten).
- Rechtliche Vorgaben (wie z. B. Stellplatzsatzungen) sollten mehr Flexibilität für die Ausgestaltung wohnbegleitender Dienstleistungen bieten (z. B. ein Mobilitätskonzept mit Sharing-Angeboten).
- Möglichkeiten für Anschubfinanzierungen sollten gestärkt werden (z. B. niedrigschwellige Wettbewerbe, Förderprogramme, Bürgschaften).

Publikationen und weitere Hinweise

Factsheets aus WohnMobil

Factsheet Carsharing für Wohninitiativen
www.wohnmobil-projekt.de/fileadmin/user_upload/Downloads/WohnMobil_Factsheet_Carsharing.pdf

Factsheet Lastenradsharing
www.wohnmobil-projekt.de/fileadmin/user_upload/Downloads/WohnMobil_Factsheet_Lastenrad.pdf

Factsheet Gemeinschaftswerkstatt
www.wohnmobil-projekt.de/fileadmin/user_upload/Downloads/WohnMobil_Factsheet_Werkstatt.pdf

Factsheet Repair-Café
www.wohnmobil-projekt.de/fileadmin/user_upload/Downloads/WohnMobil_Factsheet_Repaircafe.pdf

Factsheet Gemeinschaftsgärten für das Alter
www.wohnmobil-projekt.de/fileadmin/user_upload/Downloads/WohnMobil_Factsheet_Garten.pdf

Werkstattberichte

Schönau, Manuela/Kasten, Peter/Birzle-Harder, Barbara/Kurzrock Björn-Martin/Deffner, Jutta (2018): Nachhaltigkeitswirkungen wohnbegleitender Dienstleistungen in gemeinschaftlichen Wohnformen. Analyse von drei Praxisbeispielen gemeinschaftlicher Flächennutzung und Mobilitätsangebote. Werkstattbericht. Berlin/Frankfurt.
www.wohnmobil-projekt.de/fileadmin/user_upload/Downloads/Nachhaltigkeitswirkungen_Werkstattbericht.pdf

Deffner, Jutta (2017): Wohnbegleitende Dienstleistungen in gemeinschaftlichen Wohnformen: Systematisierung, Fallbeispiele und erste Überlegungen zur Verallgemeinerung. Werkstattbericht Frankfurt.
www.wohnmobil-projekt.de/fileadmin/user_upload/Downloads/Wohnbegleitende_Dienstleistungen_Werkstattbericht_Deffner.pdf

Rubik, Frieder/ Hummel, Tabea (2016): Geschäftsmodelle und Anwendung auf Wohnungsunternehmen und Wohninitiativen. Werkstattbericht. Frankfurt/Berlin.
www.wohnmobil-projekt.de/fileadmin/user_upload/Downloads/Geschaeftsmodelle_Werkstattbericht_Rubik_Hummel.pdf

Netzwerke

Anstiftung. Offene Werkstätten, Reparatur-Initiativen, Interkulturelle und Urbane Gemeinschaftsgärten
www.anstiftung.de

Bundesverband Baugemeinschaften e.V.
www.bundesverband-baugemeinschaften.de

Forum freie Lastenräder
www.dein-lastenrad.de

FORUM. Gemeinschaftliches Wohnen e.V. Bundesvereinigung
www.fgw-ev.de

Stiftung trias
www.stiftung-trias.de

wohnbund. Verband zur Förderung wohnungspolitischer Initiativen
www.wohnbund.de

Wohnprojekte Portal
www.wohnprojekte-portal.de

Verkehrswende e.V.
www.verkehrswende-ev.de

VisionInForm – Joos van den Dool
www.partizipativ-gestalten.de/joos-van-den-dool

Herausgeber: ISOE – Institut für sozial-ökologische Forschung

Redaktion: Jutta Deffner, Peter Kasten, Frieder Rubik, Manuela Schönau, Immanuel Stieß

Redaktion und Lektorat: Sönke Hallmann

Konzept, Design, Layout: Harry Kleespies, Edith Steuerwald

Bildnachweis: wup – wimmerundpartner (Titelbild)

Copyright: Institut für sozial-ökologische Forschung (ISOE) GmbH

Stand: Oktober 2018

Zitiervorschlag: Deffner, Jutta/Kasten, Peter/Rubik, Frieder/Schönau, Manuela/Stieß, Immanuel (2018): Wohnbegleitende Dienstleistungen. Nachhaltiges Wohnen durch innovative gemeinschaftliche Angebote fördern. Broschüre. Frankfurt