

Anja, Bierwirth, Frederic Rudolph, Michael Kopatz u.a. | Juni 2018

Wirtschaftsförderung 4.0

Arbeitsbericht: Sharing

Teilbericht im Rahmen des Projekts »Wirtschaftsförderung 4.0: Entwicklung und Umsetzung von Konzepten zur Stärkung kollaborativer Resilienzinitiativen in Kommunen«

GEFÖRDERT VOM



Bundesministerium
für Bildung
und Forschung



Wuppertal
Institut

Dieser Bericht ist Ergebnis des BMBF-Projekts »Wirtschaftsförderung 4.0: Entwicklung und Umsetzung von Konzepten zur Stärkung kollaborativer Resilienzinitiativen in Kommunen«

Das diesem Bericht zugrunde liegende Forschungsvorhaben wurde im Auftrag des Bundesministeriums für Bildung und Forschung durchgeführt. Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei den Autoren.

Bitte den Bericht folgendermaßen zitieren:

Wuppertal Institut (2018): Wirtschaftsförderung 4.0 – Arbeitsbericht »Sharing

Projektlaufzeit: 9/2016 – 9/2019

Projektkoordination:

Dr. Michael Kopatz

michael.kopatz@wupperinst.org - 0202 2492 - 148

Projektpartner:

Stadt Osnabrück

Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH (WI):

Anja Bierwirth, Frederic Rudolph, Michael Kopatz

Impressum

Herausgeber

Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie gGmbH

Döppersberg 19

42103 Wuppertal

www.wupperinst.org

Ansprechpartner/-in

Anja Bierwirth, Zukünftige Energie- und Mobilitätsstrukturen

anja.bierwirth@wupperinst.org

Stand

Juni 2018

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	3
1 Einführung	6
2 Potentiale zur Förderung der Sharing Economy im Rahmen der Wirtschaftsförderung	8
3 Sharing Mobility	13
3.1 Cambio	16
3.1.1 Warum wurde die Initiative für die Wf4.0 ausgewählt	16
3.1.2 Entstehungsgeschichte	16
3.1.3 Formelle Informationen	17
3.1.4 Informelle Informationen und vertiefende Analyse (AP 1.4)	17
3.1.5 Ergebnisse	18
3.1.6 Kontaktdaten	18
3.2 Stadtteilauto Münster	19
3.2.1 Warum wurde die Initiative für die Wf4.0 ausgewählt?	19
3.2.2 Entstehungsgeschichte	19
3.2.3 Formelle Informationen	19
3.2.4 Informelle Informationen	19
3.2.5 Ergebnisse	19
3.2.6 Kontaktdaten	20
3.3 Pony CarSharing	20
3.3.1 Warum wurde die Initiative für die Wf4.0 ausgewählt	21
3.3.2 Entstehungsgeschichte	21
3.3.3 Formelle Informationen	21
3.3.4 Informelle Informationen	22
3.3.5 Ergebnisse	22
3.3.6 Kontaktdaten	23
3.4 Bicing	24
3.4.1 Wieso wurde die Initiative für die Wf4.0 ausgewählt	24
3.4.2 Entstehungsgeschichte	24
3.4.3 Formelle Informationen	25
3.4.4 Informelle Informationen	25
3.4.5 Ergebnisse	25
3.4.6 Kontaktdaten	26
3.5 Vélib'	27
3.5.1 Wieso wurde die Initiative für die Wf4.0 ausgewählt	27
3.5.2 Entstehungsgeschichte	28
3.5.3 Formelle Informationen	28
3.5.4 Informelle Informationen	28
3.5.5 Ergebnisse	29
3.5.6 Kontaktdaten	29
3.6 Coup Sharing	30

3.6.1	<i>Wieso wurde die Initiative für die Wf4.0 ausgewählt</i>	31
3.6.2	<i>Entstehungsgeschichte</i>	31
3.6.3	<i>Formelle Informationen</i>	31
3.6.4	<i>Informelle Informationen</i>	32
3.6.5	<i>Ergebnisse</i>	32
3.6.6	<i>Kontaktdaten</i>	32
3.7	CarRenters	33
3.7.1	<i>Warum wurde die Initiative für die Wf4.0 ausgewählt</i>	34
3.7.2	<i>Entstehungsgeschichte</i>	34
3.7.3	<i>Formelle Informationen</i>	34
3.7.4	<i>Informelle Informationen</i>	35
3.7.5	<i>Ergebnisse</i>	35
3.7.6	<i>Kontaktdaten</i>	35
4	Sharing im Wohnen und Arbeiten	37
4.1	Baugenossenschaft »mehr als wohnen«	39
4.1.1	<i>Warum wurde die Initiative für die Wf4.0 ausgewählt?</i>	40
4.1.2	<i>Entstehungsgeschichte</i>	40
4.1.3	<i>Formelle Informationen</i>	42
4.1.4	<i>Informelle Informationen und vertiefende Analyse (AP 1.4)</i>	42
4.1.5	<i>Ergebnisse</i>	43
4.1.6	<i>Kontaktdaten</i>	44
4.2	Demenz-WG Köln	45
4.2.1	<i>Warum wurde die Initiative für die Wf4.0 ausgewählt?</i>	45
4.2.2	<i>Entstehungsgeschichte</i>	46
4.2.3	<i>Formelle Informationen</i>	46
4.2.4	<i>Informelle Informationen</i>	46
4.2.5	<i>Ergebnisse</i>	47
4.2.6	<i>Kontaktdaten</i>	47
4.3	Handwerkerhof Ottensen	48
4.3.1	<i>Warum wurde die Initiative für die Wf4.0 ausgewählt?</i>	48
4.3.2	<i>Entstehungsgeschichte</i>	48
4.3.3	<i>Formelle Informationen</i>	49
4.3.4	<i>Informelle Informationen</i>	49
4.3.5	<i>Ergebnisse</i>	50
4.3.6	<i>Kontaktdaten</i>	50
5	Sharing im Bereich Gebrauchsgüter	52
5.1	Oxfam Deutschland Shops	52
5.1.1	<i>Warum wurde die Initiative für die Wf4.0 ausgewählt?</i>	53
5.1.2	<i>Entstehungsgeschichte</i>	53
5.1.3	<i>Formelle Informationen</i>	53
5.1.4	<i>Ergebnisse</i>	54
5.1.5	<i>Kontaktdaten</i>	54

5.2	All you can miet	55
5.2.1	<i>Warum wurde die Initiative für die Wf4.0 ausgewählt</i>	55
5.2.2	<i>Entstehungsgeschichte</i>	55
5.2.3	<i>Formelle Informationen</i>	55
5.2.4	<i>Informelle Informationen</i>	55
5.2.5	<i>Ergebnisse</i>	55
5.2.6	<i>Kontaktdaten</i>	55
5.3	Online Tauschbörse der AWB Köln	56
5.3.1	<i>Warum wurde die Initiative für die Wf4.0 ausgewählt?</i>	56
5.3.2	<i>Entstehungsgeschichte</i>	57
5.3.3	<i>Formelle Informationen</i>	57
5.3.4	<i>Ergebnisse</i>	57
5.3.5	<i>Kontaktdaten</i>	57
6	Sharing im Bereich Werkzeuge, Börsen für Bauteile und Baustoffe	59
6.1	Pumpipumpe	60
6.1.1	<i>Teaser</i>	60
6.1.2	<i>Warum wurde die Initiative für die Wf4.0 ausgewählt?</i>	60
6.1.3	<i>Entstehungsgeschichte</i>	61
6.1.4	<i>Formelle Informationen</i>	61
6.1.5	<i>Informelle Informationen</i>	61
6.1.6	<i>Ergebnisse</i>	61
6.1.7	<i>Kontaktdaten</i>	61
6.2	Planning and Sustainability's Deconstruction Program	62
6.2.1	<i>Warum wurde die Initiative für die Wf4.0 ausgewählt?</i>	62
6.2.2	<i>Entstehungsgeschichte</i>	63
6.2.3	<i>Formelle Informationen</i>	64
6.2.4	<i>Informelle Informationen und vertiefende Analyse (AP 1.4)</i>	64
6.2.5	<i>Ergebnisse</i>	65
6.2.6	<i>Kontaktdaten</i>	65
6.3	Bauteilbörse Bremen	66
6.3.1	<i>Warum wurde die Initiative für die Wf4.0 ausgewählt?</i>	66
6.3.2	<i>Entstehungsgeschichte</i>	66
6.3.3	<i>Formelle Informationen</i>	67
6.3.4	<i>Informelle Informationen</i>	67
6.3.5	<i>Ergebnisse</i>	68
6.3.6	<i>Kontaktdaten</i>	68
7	Synthese des Bedarfs	70

1 Einführung

Michael Kopatz

Seit Jahrtausenden betreiben Menschen Tauschhandel, um ihre Bedürfnisse zu befriedigen. Doch mit wachsendem Wohlstand und dem Preisverfall von Haushaltsgeräten, Garten- und Heimwerkzeugen zerfielen gemeinschaftliche Nutzungsformen. Billige Produkte und mehr Einkommen haben den Luxus des Besitzens ermöglicht, häufig zu dem Preis, dass ein minderwertiges Produkt angeschafft wurde, mit hohem Energieverbrauch und kurzer Lebensdauer. Reparieren lohnt sich bei Ramsch nicht.

Heute ist es selbstverständlich, dass für zehn nebeneinanderliegende Reihenhausgärten ebenso viele Rasenmäher, Freischneider und Heckenscheren vorhanden sind. Jeder besitzt sein eigenes Gerät, statt eine gemeinsame Nutzung mit den Nachbarn zu vereinbaren. Lässt sich diese Entwicklung umkehren? Oder kann im Zuge eines kulturellen Wandels die Gemeinschaftswaschmaschine ein Comeback erfahren? Möglicherweise, wenn sich das Lebensumfeld ändert. Vorstellbar ist, dass Wohnungsgesellschaften wieder stärker Waschräume mit hochwertigen Maschinen bereitstellen. Die Überzeugungsarbeit dafür könnte die Wf4.0 leisten, ebenso wie für Initiativen, die Bohrmaschinen, Handkreissägen und Akkuschauber stadtteilorientiert und günstig verleihen.

Kennzeichnend für die Sharing Economy ist die gemeinsame Nutzung von Ressourcen nach dem Prinzip des Nutzens statt Besitzens. Es werden temporäre Nutzungsrechte vergeben, durch die eine gemeinsame, häufig sequentielle Nutzung von Gütern und Dienstleistungen ermöglicht wird (vgl. Monopolkommission 2016). Das Prinzip des Teilens ist nicht neu, jedoch hat in den vergangenen Jahren ein rasantes Wachstum stattgefunden, das auf folgende Umstände zurückzuführen ist:

- Digitalisierung
- Lösung von Vertrauensproblemen
- Werte- und Einstellungswandel

Die Geschäftsmodelle der Sharing Economy werden insbesondere anhand der involvierten Nutzerschaft, der Entgeltlichkeit des Angebots und der Form der Preissetzung unterschieden.

In diesem Arbeitsbericht findet sich zunächst die Einführung zum Thema Sharing Economy verbunden mit einer Diskussion der Vorzüge, Bedenken und politischen Reflexion.

Im Weiteren werden Fallbeispiele aus der Praxis beschrieben. Ähnliche Initiativen finden sich in vielen Kommunen mit unterschiedlicher Ausprägung. Meist sind sie nicht so bedeutsam wie die hier geschilderten Beispiele. Diese sollen vielmehr verdeutlichen, welche sozialen, ökologischen und wirtschaftlichen Potenziale sich damit grundsätzlich erschließen lassen.

Jedes Fallbeispiel wird mit einer Ampel im Hinblick auf die im Hauptteil beschriebenen Kriterien bewertet.

Tabelle 1: Ampel-Bewertung der Initiative als Bestandteil eines Portfolios der Wf4.0.

Grau	Kein direkter Einfluss feststellbar
Grün	Kriterium ist erfüllt
Gelb	Kriterium nur abhängig von der individuellen Ausgestaltung der Initiative erfüllt
Rot	Kriterium ist nicht erfüllt

2 Potentiale zur Förderung der Sharing Economy im Rahmen der Wirtschaftsförderung

Reinhard Loske

Die »Sharing Economy« (auch »Shareconomy« oder »Share Economy«) erfreut sich momentan in Wissenschaft und Medien einer sehr hohen Aufmerksamkeit. Im hier vorgelegten Beitrag soll eine Annäherung an das Phänomen aus einer Nachhaltigkeitsperspektive vorgenommen werden. Im Mittelpunkt soll die Frage stehen: Welchen Beitrag können Ansätze der Sharing Economy leisten, um den Zielen einer nachhaltigen Entwicklung näher zu kommen, also zu Umweltschutz und Ressourceneinsparung, aber auch sozialem Zusammenhalt, Lebensqualität und einer vitalen Ökonomie beizutragen? Um Antworten auf diese Frage geben zu können, soll schrittweise vorgegangen werden. Zunächst soll das Phänomen auf der Basis einer Literaturanalyse und eigener Forschungsarbeiten¹ beschrieben und ergründet werden: Wie lässt es sich definitorisch fassen, welche sozialen, ökonomischen und ökologischen Triebkräfte wirken hier, und haben wir es wirklich mit einem neuen oder doch eher mit einem alten Phänomen zu tun, das sich nur in einem neuen Gewande präsentiert? Wie wird die Sharing Economy von den verschiedenen gesellschaftlichen Akteuren eingeschätzt und wie reagieren sie auf deren hohe Dynamik und ihr disruptives Potenzial?

Ausgehend von dieser Grundsatzbetrachtung werden die wichtigsten Sektoren der Sharing Economy kurz unter die Lupe genommen, vor allem diejenigen, die ein zumindest theoretisch hohes Nachhaltigkeitspotenzial haben und zu Ressourceneinsparung und Umweltschonung in besonderer Weise beitragen könnten. In der ersten Phase des hier vorgelegten Teilprojekts »Sharing Economy« (zum Projekt »Wirtschaftsförderung 4.0«) sollen die Einzelphänomene zunächst nur kurz und allgemein vorgestellt werden, bevor sie zu einem späteren Zeitpunkt näher analysiert und auf ihre politischen Gestaltungs- und auch Regulierungsbedarfe hin betrachtet werden.

Die Sharing Economy: Eine Definition zum Zwecke ihrer Operationalisierbarkeit

Bei Debatten und Medienberichten über die Sharing Economy kann man manchmal den Eindruck gewinnen, es handle sich bei ihr um ein völlig neues Phänomen, das mit der Digitalisierung erst in die Welt gekommen sei. Durch die ungeahnten Möglichkeiten des Internets mit seinem globalen Ausgreifen und seiner enormen Beschleunigung sämtlicher Transaktionen entstehe eine gänzlich neue Ökonomie, die alles bisher Dagewesene vom Kopf auf die Füße stelle. Entscheidend sei zukünftig nicht mehr der Besitz von Dingen, sondern der Zugang zu ihnen bzw. zu den von

¹ Vorarbeiten zum Thema finden sich unter: Loske, R.: Neue Formen kooperativen Wirtschaftens als Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung, in: Leviathan, 42. Jg., H. 3/2014: 463-485. Derselbe: Nachhaltigkeit voranbringen – Wege in eine zukunftsfähige Gesellschaft. Ministerium für Wirtschaft, Klimaschutz, Energie und Landesplanung Rheinland-Pfalz. Mainz 2014. Derselbe: Politische Gestaltungsbedarfe in der Ökonomie des Teilens: Eine Betrachtung aus sozial-ökologischer Perspektive, in: ifo-Schnelldienst, 21/2014, 27. Jg., 13. November 2014: 21-24.

ihnen generierten Leistungen, die immer billiger und für jeden leichter erreichbar würden.

Dieser »Alles neu«-Denkweise wird oft entgegengehalten, dass es Sharing-Praktiken schon seit langem gebe und eine Ökonomie des Teilens, Tauschens und Selbermachens die gesamte menschliche Geschichte geprägt habe: von den Jägern und Sammlern über die Ackerbauern und Viehzüchter und die Feudalgesellschaften bis in die Gegenwart von Industrie- und Dienstleistungsgesellschaften hinein. Zwar treffe es zu, dass im Kapitalismus mehr und mehr Sphären des menschlichen Miteinanders nicht mehr im Modus der Kooperation und der Subsistenz, sondern in dem des Wettbewerbs und der marktorientierten Arbeitsteilung organisiert seien, und zutreffend sei sicher auch, dass die digitale Revolution viele Prozesse beschleunige, aber es müsse beim Sharing doch eher von einer Besinnung auf grundmenschliche Verhaltensweisen gesprochen werden als von einer völlig neuen und anderen Form des Wirtschaftens. »Nichts Neues unter der Sonne« also – und alles schon mal dagewesen?

Beide Perspektiven, die unhistorische »Alles neu«-Denkart ebenso wie die etwas selbstgefällige »Kennen wir doch alles schon«-Sichtweise, weisen zwar Teilplausibilitäten auf, helfen aber bei der Beschreibung und Ergründung der Sharing Economy in ihrer heutigen Ausprägung nicht wirklich weiter. Zunächst also die Frage: Was ist überhaupt die Sharing Economy?

Versucht man sich dem Begriff der Sharing Economy zu nähern, so lässt sich sagen, dass er noch ein vergleichsweise junger ist und noch nicht einmal zehn Jahre als etabliert gelten kann.² 2008 wurde von Lessig erstmalig der Versuch einer Definition vorgenommen, wobei er die Sharing Economy mit dem aus den siebziger Jahren stammenden Begriff des »kollaborativen Konsums« gleichsetzt und feststellt, dass ihr Wesen darin bestehe, durch Aktivitäten des Teilens, Tauschens und Verleihens Zugang zu Ressourcen zu ermöglichen, ohne diese besitzen zu müssen.³

Botsman und Rogers legen in ihrem 2010 erschienenen Standardwerk zur Sharing Economy eine ähnliche, aber etwas anders konnotierte Definition vor und stellen fest:

Die Sharing Economy sei eine Ökonomie, die auf Netzwerken von verbundenen Individuen und Gemeinschaften aufbaue und sich so deutlich unterscheide von der traditionellen Ökonomie, die auf zentralisierten Institutionen basiere. Durch die Sharing Economy werde die Art zu produzieren, zu konsumieren, zu finanzieren und zu lernen grundsätzlich transformiert. Gemeinsam sei allen Spielarten des Sharing, dass sie eine kritische Größe überschritten, über freie Ressourcen verfügten, den Gemeinschaftsgedanken pflegten und auf wechselseitiges Vertrauen unter Unbekannten setzten.⁴

² Erstmals systematisch eingeführt wurde der Begriff 2008 von Lawrence Lessig: *Remix: Making Art and Commerce Thrive in the Hybrid Economy*. Penguin Books, London 2008.

³ Ebenda

⁴ Botsman, R., Rogers, R.: *What's Mine is Yours: How Collaborative Consumption is Changing the Way We Live*. Collins, London 2010.

Netzwerktheoretiker wie Ganski deuten die Sharing Economy als Netzwerk, das auf dezentral in einem Netz von Firmen und Privatpersonen eingebrachten Ressourcen basiert, so dass Konsumenten in ihren Entscheidungsprozessen mehr Wahlmöglichkeiten, mehr Werkzeuge, mehr Informationen und mehr Macht erhalten.⁵

In Arbeiten, die sich dem Phänomen der Sharing Economy eher aus einer Nachhaltigkeitsperspektive nähern, wie etwa derjenigen von Heinrich und Grunenberg,⁶ wird häufig die These vertreten, dass die Ökonomie des Teilens durch eine Dezentralisierung der Wertschöpfung, eine Steigerung von Sozialkapital, eine Entlastung der Umwelt sowie eine bessere Ausnutzung vorhandener Ressourcen zumindest ein theoretisch hohes Potenzial besitze, zur nachhaltigen Entwicklung im Allgemeinen und zu nachhaltigen Konsumformen im Besonderen beizutragen. Allerdings fehlt in kaum einer der nachhaltigkeitsorientierten Analysen der Sharing Economy der Hinweis, dass diese auch zu einer enormen Konsumstimulierung und damit zu erhöhtem Ressourcenverbrauch statt zur Nachhaltigkeit beitragen könne, wenn sie vollends den Gesetzen der Kommerzialisierung und der Expansion unterworfen werde.⁷ Entsprechend findet sich hier der deutliche Hinweis auf die Notwendigkeit gemeinwohl- und nachhaltigkeitsorientierter Gestaltungskonzepte für die Sharing Economy.⁸ Und eben genau hier liegt eine wichtige Aufgabe der Wf4.0

Obwohl es eine kohärente Theorie der Sharing Economy bislang noch nicht gibt und dementsprechend auch keine allgemeingültige definitorische Klarheit besteht, lassen sich m.E. doch einige eindeutige Charakteristika herausstellen, durch die sie sich auszeichnet:

⁵ Gansky, L.: *The Mesh: Why the Future of Business is Sharing*. Penguin Books, London 2010.

⁶ Heinrichs, H. und Grunenberg, H.: *Sharing Economy. Auf dem Weg in eine neue Konsumkultur?* Centre for Sustainability Management (CSM), Leuphana Universität Lüneburg, Dezember 2012 sowie Heinrichs, H.: *Sharing Economy: A Potential New Pathway to Sustainability*, in: *GAIA* 22/4 (2013): 228–231

⁷ Paech, N.: *Die Sharing Economy – Ein Konzept zur Überwindung von Wachstumsgrenzen?*, in: *Zeitgespräch: Ökonomie des Teilens – nachhaltig und innovativ?* Wirtschaftsdienst, 95 Jg., H. 2/2015: 87-105

⁸ Loske, R.: *Aufwachen bitte! Überlasst die Sharing Economy nicht den Internetriesen*, in: *Die Zeit*, Nr. 43/2014, 16. Oktober 2014

- Nutzen (können) wird wichtiger als besitzen (müssen), wobei die Bedeutung von Besitz und Eigentum zwar nicht verschwindet, aber doch voraussichtlich schwächer wird.⁹
- Teilen, Tauschen, Verleihen, Vermieten und Selbermachen nehmen tendenziell an Bedeutung zu, Neukäufe nehmen tendenziell an Bedeutung ab.
- Durch gemeinsame Nutzungsformen nimmt die Nutzungsintensität von vorhandenen Ressourcen zu. Sie werden besser ausgelastet.
- Für Konsumentinnen und Konsumenten erhöhen sich die Wahlmöglichkeiten. Dadurch sowie durch allzeit verfügbare und bessere Informationen steigt ihre Marktmacht gegenüber Anbietern.
- Das Agieren in Netzwerken, in die man etwas einbringen kann, wird in der Sharing Economy immer wichtiger. Umgekehrt gilt aber in der digitalen wie der analogen Welt: Wer nichts einbringen kann, kann auch nicht wirklich partizipieren und profitiert auch nicht.
- Vertrauen muss in Netzwerken auch Unbekannten gewährt werden, über deren Verhalten man nichts oder nur wenig weiß.

Diese generellen Aussagen über die Charakteristika der Sharing Economy dürften relativ unumstritten sein. Sie beschreiben bereits beobachtbare Phänomene und Plausibilitäten. Strittiger sind andere Zuschreibungen, die normative Komponenten enthalten und auf allgemeine Akzeptanz nur rechnen können, wenn sie als Potenzialitäten beschrieben werden, als »Kann-Formulierungen«. Hierzu gehören Aussagen wie:

- Durch die intensivere und gemeinschaftliche Nutzung vorhandener Ressourcen kann ein Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung geleistet werden, weil Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch zurückgehen können.
- Durch Sharing-Praktiken kann das soziale Kapital einer Gesellschaft gemehrt werden, weil das Teilen Zusammenhalt, Gemeinsinn und Kooperation fördern kann.
- Durch die Vielzahl der Akteure in der Sharing Economy kann die Marktmacht Einzelner nicht grenzenlos wachsen, so dass Monopolbildungen ausgeschlossen werden können.
- Durch die gestiegenen Wahlmöglichkeiten kann es letztlich allen besser gehen, weil die Kostensenkung und die Multioptionalität der Konsummöglichkeiten allen zugutekommen können.

Letztgenannte Aussagen, die vor allem von den Protagonisten der Sharing Economy vorgetragen werden und oft nicht frei von Interessen sind,¹⁰ sind zunächst nur Hypothesen. Für jede dieser Aussagen lassen sich Belege wie auch Gegenbelege erbringen.

Ja, es lässt sich empirisch belegen, dass stationsbasiertes Car Sharing individuellen Autobesitz reduziert und die städtische Lebensqualität verbessert. Es lässt sich aber auch zeigen, dass »Free floating Car Sharing« zur Automobilität einlädt und zu Lasten von öffentlichen Verkehrsmitteln und Radverkehr gehen kann.

⁹ <https://www.brandeins.de/archiv/2013/besitz/sein-und-haben/>

¹⁰ www.f-21.de/downloads/f21_sharing-economy.pdf

Ja, es lässt sich zeigen, dass in Tauschringen oder Gemeinschaftsgärten soziales Kapital gebildet wird. Es lässt sich aber auch zeigen, dass in Stadtquartieren, wo über Airbnb in großem Umfang Wohnungen vermietet werden, die Mietpreise steigen, der Zusammenhalt schwindet und soziales Kapital abgebaut wird.

Ja, es lässt sich zeigen, dass Taxidienste durch Uber billiger werden und man mit Helpling günstiger an Haushaltsdienstleistungen kommt. Aber es lässt sich auch zeigen, dass reguläre Beschäftigungsmöglichkeiten durch sehr preiswerte und sozial prekäre Dienstleistungsangebote unter Druck geraten und dass diejenigen, die nichts in die Sharing Economy einbringen können, auch nicht von ihren Vorzügen profitieren. Wer arm ist, bleibt also arm.

Ja, es lässt sich zeigen, dass mit den digitalen Möglichkeiten multioptionaler Konsum für alle möglich wird. Aber es lässt sich auch mit gutem Recht vermuten, dass die Plattformbetreiber im Digitalkapitalismus faktisch Monopolrenditen einstreichen, erst recht, wenn sie ihre marktbeherrschende Stellung weiter festigen können.

Eine problembewusste und zugleich potenzial- und chancenorientierte Definition der Sharing Economy sollte also lauten:

»Teilen, Tauschen, Vermieten, Verleihen und Selbermachen werden in der Sharing Economy wichtiger. Besitz verliert, Zugangsmöglichkeiten gewinnen an Bedeutung. Tendenziell werden Nachfrager gegenüber Anbietern gestärkt, ihre Wahl- und Informationsmöglichkeiten steigen. Kooperation gewinnt gegenüber Wettbewerb an Bedeutung. Durch die kollaborative Nutzung vorhandener Ressourcen steigt deren Nutzungsintensität, woraus sich theoretische Ressourceneinsparungs- und Umweltentlastungspotenziale ergeben. Ob diese aber tatsächlich erschlossen werden, hängt von der konkreten Gestaltung und Regulierung der einzelnen Sektoren der Sharing Economy ab.«

3 Sharing Mobility

Frederic Rudolph

Sharing Mobility bezeichnet das Teilen von Fahrzeugen und von Fahrten. Die ältesten Formen des Teilens von Fahrzeugen sind das Taxi und die Autovermietung. Eine weitere, in Deutschland seit etwa der 90er Jahre existierende und in den letzten Jahren im Zeichen der Digitalisierung stark wachsende Form im Bereich der Sharing Mobility stellt das sogenannte »Carsharing« dar. Unter Carsharing versteht man eine organisierte gemeinschaftliche Nutzung von Autos, wobei im Gegensatz zur Autovermietung eine auch nur minutenweise Nutzung möglich ist. Die ursprüngliche Idee ist, dass Fahrzeuge von festen Mietstationen aus zur Verfügung gestellt werden. Nach Gebrauch müssen die Fahrzeuge wieder an die Mietstation zurückgebracht werden. Durch die Entwicklung mobiler Informationstechnologien sind Carsharing-Unternehmen jedoch mehr und mehr zu einem flexiblen Modell (»free floating car«) übergegangen, bei dem Fahrzeuge frei innerhalb eines fest definierten Nutzungsbereiches im öffentlichen Parkraum parken und dadurch die Option erfüllen, nur für einen Weg genutzt werden zu können.

Das Ziel von Ridesharing liegt darin, dass ein Fahrer sein Auto mit weiteren Fahrgästen teilt, die in dieselbe Richtung wollen (»Fahrgemeinschaft« oder »Trampen«). Durch die Möglichkeiten der technologischen Innovationen sind in den letzten Jahren Dienste entstanden, die dem Geschäftsmodell klassischer Mitfahrzentralen entsprechen, die es in Deutschland schon seit Jahrzehnten gibt.

Darüber hinaus sind über Smartphone-Apps auch Taxisharing und Taxivermittlung möglich, deren Ziel es ist, Personen, die zur gleichen Zeit in eine ähnliche Richtung wollen, zu einer Fahrgemeinschaft in einem Taxi zu verbinden und damit das Verkehrsaufkommen und die Kosten für alle Beteiligten zu reduzieren.

Tabelle 2: Übersicht Initiativen

Name Initiative	Umsetzungsorte	Beschreibung	Orgaform/Träger	Finanzierung
Cambio Carsharing, www.cambio-carsharing.de	21 deutsche Städte mit Schwerpunkt NRW und Niedersachsen	Cambio ist mit über 82.000 Kunden und einer Flotte von mehr als 2.235 Fahrzeugen einer der größten unabhängigen CarSharing-Anbieter. Die Wurzeln des Unternehmens liegen in der Umweltbewegung. 1990 bzw. 1992 starteten engagierte Menschen in Aachen, Bremen und Köln die gemeinschaftliche Nutzung von Fahrzeugen.	Überwiegend in Besitz von Kunden und Mitarbeitern (Kommanditgesellschaft)	Kunden
Uber, www.uber.com	weltweit	Uber ist ein amerikanisches Dienstleistungsunternehmen mit Sitz in San Francisco. Es bietet in vielen Städten der Welt Online-Vermittlungsdienste zur Personenbeförderung an. Die Dienste UberX und UberBlack vermitteln Fahrgäste an Mietwagen mit Fahrer, UberPop vermittelt sie an private Fahrer mit eigenem Auto. UberTaxi vermittelt reguläre Taxis. Die Vermittlung erfolgt über eine Smartphone-App oder eine Website. Das Unternehmen erhebt dabei eine Provision von bis zu 20 Prozent des Fahrpreises. Die mobile Anwendung zählt zu den Taxi-Apps.	Corporation (Gesellschaftsrecht der USA)	Kunden
Stadtteilauto Münster, www.stadtteilauto.com	Münster und weitere nahe gelegene Orte	Die Stadtteilauto Carsharing GmbH Münster in ihrer jetzigen Form wurde im April 1998 gegründet. Es fungiert als CarSharing-Unternehmen. Stadtteilauto expandiert derzeit über die bereits vorhandenen Stationen in Münster, Warendorf, Hamm und Soest hinaus kontinuierlich weiter.	GmbH	Kunden
Tamyca, www.tamyca.de	Deutschland	Tamyca ist eine online-Plattform zur Vermietung von Privatwagen, die seit 2010 betrieben wird. Die Fahrzeuge dürfen maximal 250 000 Kilometer gelaufen sein. Der Neuwert darf nicht mehr als 100 000 Euro betragen. Bei der Anmeldung wird ein Profil mit Ausweis- und Führerscheinnummer angelegt, die Bezahlung erfolgt per Kreditkarte, Paypal oder ähnlichen Diensten. Den Mietpreis bestimmen die Autobesitzer selbst, Tamyca schlägt nur einen Richtwert anhand von Alter und Modell der Wagen vor. Tamyca kassiert von jeder Transaktion 15 Prozent. In der Buchung enthalten ist auch eine Teilkaskoversicherung.	Tamyca GmbH	Kunden
Moosdorf macht mobil, www.dorfmobil.at	Moosdorf/Österreich	Das Moosdorfer Dorfmobil ist ein elektrischer Gemeindebus mit fünf Sitzen und ausreichend Platz für Rollstuhl und Kinderwagen. Rund 40 ehrenamtlich arbeitende FahrerInnen helfen werktags für Wege zum Einkaufen und Erledigungen sowie Freizeit. Eine Fahrt im Ortsgebiet kostet, im Umkreis	ehrenamtlich	öffentliche Förderung

		von 20km 3€.		
Nextbike, www.nextbike.de	Im Jahr 2016 sind in über 100 Städten weltweit insgesamt 30.000 Fahrräder im Einsatz.	Die Nextbike GmbH (Eigenschreibweise: nextbike) ist ein deutsches Unternehmen, das weltweit Fahrradverleihsysteme betreibt. Es wurde 2004 in Leipzig gegründet. Die Zentrale inklusive Produktion hat mit über 100 Mitarbeitern ihren Sitz in Leipzig. An den mehr als 45 deutschen Standorten betreuen regionale Servicepartner die Fuhrparks.	GmbH	Mieteinnahmen und Werbung am Fahrradrahmen.
Pony Car Sharing, www.getpony.com	Rumänien: Cluj-Napoca	GetPony betreibt das als erstes entstandene Carsharing-System Rumäniens in der Stadt Cluj-Napoca. Per App ermittelte und freigeschaltete Autos können im free-floating-System genutzt werden. GetPony ist inzwischen auch in Bukarest aktiv.		Kunden
Bicing, https://www.bicing.cat/es/	Barcelona	Bicing, basierend auf einer Kooperation von Stadt und einem für den Betrieb zuständigen Unternehmen, ist ein Fahrrad-Sharing-System in Barcelona, mit dem die Nutzer tägliche Wege in der Stadt umweltfreundlich zurücklegen können. An den über die Stadt verteilten Stationen können Fahrräder entliehen und zurückgegeben werden. Nach Abschluss eines Jahresabonnements sind die Fahrräder für die ersten 30 Minuten jeder Fahrt kostenlos nutzbar.		Kunden, Einnahmen aus Parkgebühren
Vélib', http://www.velib.paris/	Paris	Das Fahrrad-Sharing-System Vélib' basiert auf einer Kooperation der Stadt Paris mit dem Unternehmen JCDecaux. Die Fahrräder können nach der Registrierung an etwa 1800 Stationen in der Stadt ausgeliehen und zurückgegeben werden.		Kunden, Nutzung Werbeflächen durch JCDecaux
Coup Sharing, www.joincoup.com/	Berlin	Coup betreibt ein App-basiertes Elektroroller-Sharing in Berlin. Die Roller können innerhalb des Geschäftsgebiets frei abgestellt werden. Für die ersten 30 Minuten wird eine Pauschale von 3 Euro bezahlt, nachfolgend in 10-Minuten-Takten 1 Euro. Die Roller haben eine Akkureichweite von etwa 80 Kilometern.	GmbH	Kunden
CarRenters, https://carrenters.is/	Island	Über die isländische Plattform CarRenters können heimische Fahrzeugbesitzer ihre Autos an Privatpersonen vermieten (Peer-to-Peer-Automietung). Dafür ist eine Registrierung notwendig. Die Plattform bietet Vermietern und Mietern den Rahmen für die Ausleihe der Wagen und sorgt so für rechtliche bzw. versicherungstechnische Sicherheit.		

3.1 Cambio

Die cambio Mobilitätsservice GmbH & Co.KG (auch cambio-Gruppe) bietet service- und bedarfsorientiertes CarSharing für Privat- und Geschäftskunden. Das unabhängige Unternehmen kombiniert nach eigenen Angaben moderne und spritsparende Fahrzeuge mit flexiblem 24-Stunden-Service und kostengünstigen Tarifen. cambio unterhält gemeinsam mit Beteiligungs- und Partnerfirmen aktuell in 21 deutschen und 34 belgischen Städten über 2.235 Fahrzeuge für mehr als 83.500 Kunden.

3.1.1 Warum wurde die Initiative für die Wf4.0 ausgewählt

Cambio wurde 1990 als gemeinnütziger Verein gegründet und startete als zweiter Carsharing-Anbieter Deutschlands. Cambio hat sich seitdem stark professionalisiert und hatte 2016 83.500 Kunden in Deutschland und Belgien bei einem Umsatz von 22,4 Mio. Euro. Als Zusammenschluss aus 16 Beteiligungs- und Partnerunternehmen ist Cambio noch immer lokal verankert (siehe unten). Cambio ist ein schönes Beispiel für die Professionalisierung einer Resilienzinitiative.

Die Motivation der sieben Privatleute zur Gründung eines CarSharing-Vereins war, die Anzahl von Privatautos in der Stadt zu senken und damit Umwelt- und Klimaschutz zu betreiben sowie den Stadtraum aufzuwerten, indem mehr Platz für andere Funktionen als Parken geschaffen wird.

3.1.2 Entstehungsgeschichte

1990 gründen sieben Privatleute in Aachen den gemeinnützigen Verein StadtteilAuto e. V. Vereinszweck ist, umweltschonendes Verkehrsverhalten zu fördern und die durch das Auto verursachte Umweltbelastung zu reduzieren. Die Vereinsmitglieder können gemeinsam die zwei angeschafften Gebrauchtwagen nutzen. Gebucht wird über eine Wach- und Schließgesellschaft, welche die Reservierungen auf einem Zeitplan koordiniert. Die Geldkassette mit den Autoschlüsseln hängt frei zugänglich an einem Hauseingang. Alle Vereinsmitglieder besitzen einen Schlüssel und haben somit rund um die Uhr Zugang zu den Fahrzeugen. Da es noch keine reservierten Stellplätze gibt, wird auf einem kleinen Post-it-Zettel der Standort des Wagens vermerkt. 1993 wird mit der Gründung einer GmbH aus dem Verein eine wirtschaftlich unabhängige GmbH.

In den ersten zehn Jahren wächst die Kundenzahl langsam aber beständig. Anfangs werden von den Kunden Kauttionen verlangt, von denen die Fahrzeuge gekauft werden können, sodass keine Verschuldung stattfindet.

Im Jahre 2000 erfolgt mit Gründung der cambio-Gruppe der entscheidende Schritt hin zu einem professionellen Mobilitätsanbieter. Der Zusammenschluss der Car-Sharing-Unternehmen Aachen, Bremen und Köln ermöglicht es, gemeinsame Aufgabenbereiche zentral zusammenzufassen (etwa Marketing) und effizienter zu betreiben. Die weiterhin eigenständigen Unternehmen vor Ort konzentrieren sich seitdem auf die lokalen Aufgaben.

3.1.3 Formelle Informationen

Der Aufbau von Cambio ist eine KG als Systemdienstleister mit örtlichen Gesellschaftern, die als GmbH organisiert sind.

Die örtliche Politik verfolgte Cambio wohlwollend. Die Stadt hat per Satzung festgelegt, dass Cambio öffentliche Parkplätze unter bestimmten Voraussetzungen anmieten darf. Die Aufnahme des CarSharings in den Nahverkehrsplan und die Sondernutzungssatzung der Stadt Aachen erfolgt im Jahr 2007.

3.1.4 Informelle Informationen und vertiefende Analyse (AP 1.4)

Die Gründungsmitglieder des Vereins hatten von vornherein das Ziel, Carsharing zu etablieren und wachsen zu lassen. Es ging nicht um die Befriedigung eigener Mobilitätsbedürfnisse. Bereits früh wurden die örtlichen ÖPNV-Betriebe (ASEAG) gefragt, ob sie ein Carsharing-Angebot in ihr Portfolio integrieren wollten. Nachdem die ASEAG kein Interesse gezeigt hatte, wurde eine GmbH gegründet und damit selbst das Unternehmen aufgebaut. Die Gründungsmitglieder hatten durch ihre Tätigkeit in der Verkehrsplanung über die Entwicklung von Verkehrsentwicklungsplänen bereits eine professionelle Sicht auf ihre Privatinitiative.

Die Weiterentwicklung zur GmbH war allein deshalb unabdingbar, um eine persönliche Haftung der Risiken von Personen- und Sachschäden zu vermeiden.

Eine vertraglich fixierte Kooperation mit den ÖPNV-Betrieben hat bisher nicht stattgefunden, aber es gibt eine gute Arbeitsbeziehung mit gemeinsamen Initiativen, etwa das Auftreten als Werbegemeinschaft ohne vertragliche Bindung.

Mit der Stadt besteht ebenfalls eine gute Arbeitsbeziehung. So hat Cambio auf Vorschlag des Umweltamts eine »Cambio-Wahl« ins Leben gerufen, in der die Cambio-Kunden über den Standort des nächsten Carsharing-Parkplatzes abstimmen dürfen. Dadurch entstehen mehr Standorte in den Randbezirken, was mit den Verkehrsentwicklungszielen der Stadt einher geht. Sie möchte nämlich in den Randbezirken aufgrund des hohen Pendleraufkommens mehr Alternativen zur privaten Automobilität etablieren.

Cambio kooperiert außerdem mit der IHK. Die IHK sensibilisiert ihre Mitgliedsunternehmen für die Möglichkeit des CarSharings.

Lokale Großkunden mit bestimmtem Ansehen, wie z.B. die FH Aachen, helfen bei der allgemeinen Kundenakquise. Die Hochschule ist seit Ende der 1990er Jahre Kundin. Bei Expansionen in kleinere Städte muss sich die jeweilige Stadt aktiv um ein Carsharing-Angebot bemühen. Die Kommune selbst soll Carsharing nutzen und muss in einer Anfangsphase einen Mindestumsatz garantieren.

Ziel von Cambio war es, ökologisch wirksam zu sein, indem Privatautos ersetzt werden. Durch das stationsbasierte Carsharing ist das aus Sicht von Frau Warmke eher möglich als durch die Freefloater. Die sind eher darauf angewiesen, dass die anderen Angebote des Umweltverbunds gut genug sind, wenn sie für Kunden ohne eigenes Auto attraktiv sein wollen. These ist gewissermaßen, dass ÖPNV und Freefloater alleine nicht ausreichen, um das eigene Auto zu ersetzen.

Werbung ist wichtig. Cambio Aachen hat kontinuierlich öffentliches Interesse geweckt und die lokale Presse hat über das Unternehmen berichtet, da es in den 1990 Jahren ein völlig neues Konzept war. Von dem Eintritt der Autohersteller in das Geschäft und dem damit verbundenen Marketing hat auch Cambio profitiert.

3.1.5 Ergebnisse

Cambio ist stetig gewachsen, die lokale Verankerung ist geblieben. Eine Gemeinwohlorientierung findet insofern statt, als verschiedene Unternehmensteile Mitspracherecht bei möglichen Gewinnen haben: Die Gesellschafter finanzieren den Systemdienstleister (die KG), der wiederum für die strategische Entwicklung verantwortlich zeichnet. So wird in sog. Mandantenforen die Entwicklung bestimmter Abteilungen wie Kundenservice oder Marketing gemeinsam diskutiert.

3.1.6 Kontaktdaten

cambio Mobilitätsservice GmbH & Co.KG, Humboldtstraße 131-137
 28203 Bremen, Tel.: 0421 - 79 270 34 81, Arne.Franke@cambio-CarSharing.com
 www.cambio-CarSharing.com

Tabelle 3: Ampel-Bewertung der Initiative als Bestandteil eines Portfolios der Wf4.0.

Leitfragen/Kriterien	Einschätzung Ampel	
Stärkung der regionalen Wirtschaft, kurze/kürzere Wertschöpfungsketten. Geht es in der Initiative um den Ausbau regionaler Wirtschaftskreisläufe?		In jedem Fall werden durch das Angebot Dienstleistungen angefordert, etwa für den Unterhalt der Flotte. Insofern der Anbieter seinen Sitz in der Stadt hat, entstehen Arbeitsplätze.
Förderung der Krisenfestigkeit/Selbstversorgung, Verringerung der Abhängigkeit von Wachstum		CarSharing besonders für Wenignutzer finanziell günstiger als der Autobesitz. In wirtschaftlich schwierigen Zeiten kann das von Vorteil sein.
Maßvolle Renditen – gemeinwohlorientierte Verwendung des Gewinns und/oder Bindung der Rendite innerhalb der Region. Ist die Gewinnverwendung der Rendite gemeinwohlorientiert und/oder bleibt die Rendite in der Region? Ist die Orientierung mehr nutzenorientiert denn gewinnorientiert?		Ja, weil die Organisationsform als KG mit GmbHs als Gesellschafter dafür sorgt, dass viele Akteure ein Mitspracherecht darüber haben, wie Umsätze verwendet werden
Gemeinwohlorientierung. Hat die Initiative das Ziel der Erhöhung des Gemeinwohls? Was trägt sie dazu bei?		Ja, denn im Fokus steht nicht das individuelle Wohl des Besitzers, sondern das Nutzerinteresse einer Gruppe und damit das Gemeinwohl. Da das System zumindest bei Wenignutzung günstiger ist als der Besitz, erhält eine erweiterte Nutzergruppe Zugriff auf Automobilität.
Positive ökologische Wirkungen. Sind aus der Initiative positive ökologische Wirkungen zu erwarten? → i.S.d. Def. zur starken Nachhaltigkeit bleibt der Kapitalstock dann mindestens erhalten. Sind diese insbesondere im lokalen und regionalen Bereich zu verorten?		Senkung der Abhängigkeit von einem Privatwagen, Reduktion von Wegen mit dem Privatwagen
Teilhabe und Transparenz. Verfügt die Initiative über partizipative Elemente, Möglichkeiten der Teilhabe?		Cambio-Wahl: Mitglieder/Kunden entscheiden über Standorte der Carsharing-Station. Insofern gibt es Elemente einer Mitbestimmung der Kunden.

3.2 Stadtteilauto Münster

Stadtteilauto bietet CarSharing für Privat- und Geschäftskunden an. Es sind etwa 1750 Personen Mitglied und 3500 Personen fahrberechtigt. Eine Mitgliedschaft beinhaltet Aufnahmegebühren und Sicherheitsleistungen. Im Januar 2014 bestand der Fahrzeugpool aus 165 Fahrzeugen mit ca. 20 verschiedenen Fahrzeugtypen bei 40 Stationen in und um Münster.

3.2.1 Warum wurde die Initiative für die Wf4.0 ausgewählt?

Stadtteilauto geht auf den Verein Verkehrswende e.V. zurück, der 1991 gegründet wurde. Damals wollte man aufzeigen, dass individuelle Mobilität nicht unbedingt ein privates Auto benötigt, sondern man die meisten Fahrten ohne Pkw vornehmen kann und für die verbleibende Pkw-Mobilität ein geteiltes Auto reicht. Ähnlich wie bei Cambio beschreibt Stadtteilauto die Professionalisierung einer kleinen Vereinsinitiative. Inzwischen ist Stadtteilauto ein kommerzielles Unternehmen, das aber lokal verhaftet geblieben ist.

3.2.2 Entstehungsgeschichte

Im September 1991 wurde der Verein Verkehrswende e.V. mit der Intention gegründet, CarSharing in Münster ins Leben zu rufen. Das erste Stadtteilauto, der »Antonius«, fuhr ab April 1992 durch Münsters Straßen. Die Stadtteilauto Carsharing GmbH Münster in ihrer jetzigen Form wurde im April 1998 gegründet und damit als wirtschaftlicher Geschäftsbetrieb aus dem weiterhin bestehenden gemeinnützigen Verein Verkehrswende e.V. ausgegliedert. Der Verein hat sich zum 30. Juni 2008 aufgelöst. CarSharing findet nunmehr kommerziell über die Stadtteilauto GmbH statt.

3.2.3 Formelle Informationen

Es gibt Initiativen in ganz Deutschland, die sich Stadtteilauto nennen und ähnliche Organisationsformen haben. Sie agieren als rechtlich selbstständige Unternehmen.

In Münster ist Stadtteilauto in den Verkehrsentwicklungsplan der Stadt integriert. Carsharing wird mit dem ÖPNV über gemeinsam angebotene Abonnements (»Firmen-Abo«) verknüpft und an den Mobilitätsberatungsstationen gemeinsam beworben.

Die Stadt Münster hat die CarSharing-Idee von Anfang an unterstützt. Sie stellt der Stadtteilauto GmbH Flächen für CarSharing-Stationen zur Verfügung und unterstützt die Öffentlichkeitsarbeit von Stadtteilauto.

3.2.4 Informelle Informationen

Es arbeiten 2016 8 Vollzeitmitarbeiter und 5 Teilzeitkräfte bei Stadtteilauto Münster. Geplant ist der Aufbau einer Mobilitätszentrale mit den übrigen Verkehrsbetrieben.

3.2.5 Ergebnisse

Stadtteilauto ist stetig gewachsen und verfügt nun über 58 Standorte, davon einige im Umland von Münster, etwa Hamm, Soest und Dülmen. Die lokale Verankerung

ist insbesondere durch die Verknüpfung mit den Stadtwerken geblieben. Auch die Stadt Münster fördert Stadtteilauto, indem sie CarSharing in den Nahverkehrsplan integriert. Indem mehr Stationen auch außerhalb der Kernstadt entstehen, hofft Münster, Einpendler mit eigenem Auto und damit Stau- und Parkplatzprobleme zu reduzieren. Insgesamt ist Stadtteilauto damit wichtiger Bestandteil des Umweltverbundes Münster geworden und trägt dazu bei, dass der mobile Mensch ohne eigenes Auto leben kann.

3.2.6 Kontaktdaten

Mondstraße 158a , 48155 Münster, Tel.: 0251/ 38 3 23 0 , info@stadtteilauto.com

Tabelle 4: Ampel-Bewertung der Initiative als Bestandteil eines Portfolios der Wf4.0.

Leitfragen/Kriterien	Einschätzung Ampel	
Stärkung der regionalen Wirtschaft, kurze/kürzere Wertschöpfungsketten. Geht es in der Initiative um den Ausbau regionaler Wirtschaftskreisläufe?		Ja, da Dienstleistungen wie Wartung, Vertrieb, Marketing und Verwaltung in Münster stattfinden.
Förderung der Krisenfestigkeit/Selbstversorgung, Verringerung der Abhängigkeit von Wachstum		CarSharing besonders für Wenignutzer finanziell günstiger als der Autobesitz. In wirtschaftlich schwierigen Zeiten kann das von Vorteil sein. Die Fahrzeuge sind Eigentum der GmbH. Eine Sicherheitsleistung (unverzinst, rückzahlbar) bindet die Autos an seine Nutzer.
Maßvolle Renditen – gemeinwohlorientierte Verwendung des Gewinns und/oder Bindung der Rendite innerhalb der Region. Ist die Gewinnverwendung der Rendite gemeinwohlorientiert und/oder bleibt die Rendite in der Region? Ist die Orientierung mehr nutzenorientiert denn gewinnorientiert?		Die Renditen sind bisher überschaubar, allerdings ist unklar, wie die Firma mit potenziell hohen Gewinnen umginge.
Gemeinwohlorientierung. Hat die Initiative das Ziel der Erhöhung des Gemeinwohls? Was trägt sie dazu bei?		Ja, denn im Fokus steht nicht das individuelle Wohl des Besitzers, sondern das Nutzerinteresse einer Gruppe und damit das Gemeinwohl. Da das System zumindest bei Wenignutzung günstiger ist als der Besitz, erhält eine erweiterte Nutzergruppe Zugriff auf Automobilität.
Positive ökologische Wirkungen. Sind aus der Initiative positive ökologische Wirkungen zu erwarten? → i.S.d. Def. zur starken Nachhaltigkeit bleibt der Kapitalstock dann mindestens erhalten. Sind diese insbesondere im lokalen und regionalen Bereich zu verorten?		Senkung der Abhängigkeit von einem Privatwagen, Reduktion von Wegen mit dem Privatwagen.
Teilhabe und Transparenz. Verfügt die Initiative über partizipative Elemente, Möglichkeiten der Teilhabe?		

3.3 Pony CarSharing

GetPony initiierte das erste Carsharing-System in Rumänien in der Stadt Cluj-Napoca. Hierbei handelt es sich um ein sehr engagiertes Vorhaben, durch das Rumänien als erstes zu der Liste derjenigen Länder gehörte, in denen stationsfreies

CarSharing (»free floating carsharing«) verfügbar war. Mit einer mobilen App können Nutzerinnen und Nutzer das nächste verfügbare Auto ermitteln, es dann per Telefon freischalten und im free-floating-System nutzen. Das Angebot wurde bereits auf Bukarest ausgeweitet. Hier kommt allerdings ein stationsbasiertes System zum Einsatz, in dem die Autos Unternehmen zur Verfügung stehen, die einen entsprechenden Vertrag unterzeichnet haben.

3.3.1 Warum wurde die Initiative für die Wf4.0 ausgewählt

Mobilitätsdienstleistungen entwickeln sich in Rumänien rasch. Pony CarSharing ist in Cluj-Napoca teils stationsungebunden, teils stationsgebunden, teils Mietwagen-service. Gleichzeitig motorisiert sich das Land stark. Die Frage ist, ob stationsungebundenen CarSharing die Motorisierung einzudämmen in der Lage wäre. Dies kann im Rahmen einer kleinen Fallstudie zwar nicht abschließend beantwortet werden, aber die Zielgruppen der Initiative sind interessant. Ein Erfolg lässt sich vor allem angesichts der Tatsache vermuten, dass bereits ein halbes Jahr nach dem Beginn in der Stadt Cluj eine Erweiterung auf Bukarest erfolgte.

3.3.2 Entstehungsgeschichte

Die Gründer, die Geschäftsleute Iulian Padurariu und Demis Ghideanu, wurden durch ihre eigene Nutzung und Erfahrung mit solchen Angeboten in anderen Ländern inspiriert. Nachdem sie ähnliche Angebote in Rumänien nicht vorfanden, entschieden sie sich, ein solches Angebot selbst zu entwickeln. Entstanden im November 2015 in Cluj, wird das Angebot heute auch in Bukarest bereitgestellt und es gibt inzwischen weitere Expansionspläne in Bezug auf andere Städte und Länder.

3.3.3 Formelle Informationen

Die erste finanzielle Unterstützung erhielt die Initiative von einigen Privatpersonen, die an das Konzept glaubten und Finanzierung anboten. Porsche Rumänien SRL unterstützte das Projekt ebenfalls durch die Finanzierung der ersten anzuschaffenden Automobile. Zusätzliche Unterstützung erhielt das Vorhaben 2016 durch BMW Rumänien und Unicredit Leasing IFN SA.

Die örtlichen Behörden in Cluj-Napoca erkennen grundsätzlich den Wert eines solchen Angebots in einer Stadt, die mit dem Problem vermehrter Verkehrsüberlastung zu kämpfen hat, die Rechtslage lässt derzeit jedoch keine große Unterstützung von öffentlicher Seite zu.

Für die Vergrößerung der Flotte um Elektrofahrzeuge des Typs BMW i3 wurde eine Förderung durch das von der Regierung initiierte Rabla-Plus-Programm beantragt, durch das, zur Reduzierung der CO₂-Emissionen im rumänischen Verkehrssektor, Privatpersonen, Firmen und andere Einrichtungen angeregt werden sollen, Elektrofahrzeuge zu kaufen. Der Zuschuss aus dem Umweltfonds wird in Form eines Ökotickets für den Kauf neuer Elektro- oder Hybridfahrzeuge vergeben. Bürger, die ein reines Elektrofahrzeug erwerben möchten, erhalten dabei ein »Öko-Ticket« im Wert von 20.000 Lei (4600 Euro) und diejenigen, die ein Hybridfahrzeug kaufen, zahlen mit dem Öko-Ticket 5.000 Lei (1100 Euro) weniger. Dieses Programm finanzierte

den Kauf von zehn Elektrofahrzeugen mit 200.000 Lei (46.000 Euro), die für das Angebot in Bukarest verwendet werden.

3.3.4 Informelle Informationen

Die längerfristigen Pläne der Initiative zielen auf die Etablierung des Dienstes in mehreren Städten ab, durch die Fortentwicklung hin zu einem klassischen Carsharing-Angebot. Die Erweiterung des Dienstes in Bukarest, für die die Gründer eine notwendige Anzahl von mindestens 800 Fahrzeugen kalkulieren, stellt angesichts der Investitionserfordernisse und den Schwierigkeiten zu Beginn der Einführungsphase eine Herausforderung für die Initiative dar.

Seit Februar 2017 verfügt die Initiative über 80 Autos in Cluj-Napoca, die im free-floating-System genutzt werden. Das BMWi3-Modell wird für den stationären Service für Firmenkunden oder bestimmte Wohnviertel genutzt, welches Bewohnerinnen und Bewohnern bzw. Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern Carsharing zur Verfügung stellt.

3.3.5 Ergebnisse

Die Fahrzeuge werden für verschiedene Zwecke verwendet. Einige Kunden nutzen das Auto für das Pendeln zur Arbeit, andere mieten die Autos am Abend oder am Wochenende für soziale Aktivitäten. Einige von ihnen mieten die Fahrzeuge das ganze Wochenende, wieder andere für einen gesamten Monat.

Durch die Bereitstellung von Stellflächen am Flughafen von Cluj werden Fahrzeuge für Fahrten zum Flughafen und zurück verwendet. Diese Fahrzeuge werden vorwiegend für Geschäftsreisen während des Tages genutzt.

Waren zunächst Finanzierung und der Erwerb der ersten Fahrzeuge größere Herausforderungen, so bleiben nach der Einführung vor allem Probleme bezüglich des Rechtsrahmens und der benötigten Infrastruktur. So sind Ladestationen für Elektroautos praktisch nicht vorhanden. Die Initiative plant nun eigene Ladestationen zu errichten. Das größte Problem besteht aber weiterhin in der fehlenden Anpassung der bestehenden rechtlichen Rahmenbedingungen auf die neuen Entwicklungen im Bereich der urbanen Mobilität.

Ein weiterer Aspekt, bei dem Anpassungen an die neue Realität städtischer Mobilität notwendig sind, ist die Versicherung von Fahrzeugen solcher Angebote. Die Gründer der Initiative hatten zunächst Probleme dabei, eine Versicherungsgesellschaft zu finden, die einen entsprechenden Vertrag mit ihnen schließt, da sich die Vertreter der Versicherungsgesellschaften, als ihnen das Geschäftsmodell vorgestellt wurde, nicht vorstellen konnten, dass Schlüssel und Dokumente der Fahrzeuge im Fahrzeug verbleiben würden. Das Geschäftsmodell der Initiative entspricht nicht den Rahmenbedingungen, Angeboten und internen Verfahren der Versicherung. Letztendlich konnte das Problem durch ein Unternehmen, das Mitglied der Porsche Rumänien Gruppe ist, gelöst werden.

Nach einigen Monaten Betrieb in Cluj erfragten 6.000 Personen Informationen über das Angebot und 2.500 Personen erwarben eine Mitgliedskarte. Die durchschnittliche Nutzungszeit beträgt 30-40 Minuten pro Tag. Die meisten Kunden sind zwischen

22 und 28 Jahren alt, es gibt aber auch Nutzer über 60 Jahren. Fahrer zwischen 21 und 23 Jahren konnten das Angebot ursprünglich nutzen, diese Altersgruppe wurde dann jedoch aufgrund hoher Unfallzahlen ausgeschlossen. In den ersten sechs Monaten gab es in Cluj 16.000 Kunden. Manche Nutzer banden sich stark an bestimmte Fahrzeuge und fragten entsprechend nur dieses spezielle Fahrzeug an. Einige Kunden wuschen und tankten sogar die Fahrzeuge, obwohl dies nicht notwendig ist, wodurch aber Boni von Pony Car Sharing erworben werden können, die später dann für weitere Fahrten eingelöst werden können.

3.3.6 Kontaktdaten

Strada Pitești nr. 19/2, Cluj-Napoca, 400124, Județul Cluj, Rumänien

Tel.: +40 741 284 888, contact@getpony.ro, www.getpony.ro

Tabelle 5: Ampel-Bewertung der Initiative als Bestandteil eines Portfolios der Wf4.0.

Leitfragen/Kriterien	Einschätzung Ampel	
Stärkung der regionalen Wirtschaft, kurze/kürzere Wertschöpfungsketten. Geht es in der Initiative um den Ausbau regionaler Wirtschaftskreisläufe?		Da hier die Abhängigkeit großer Investoren gegeben ist, die Fahrzeuge zum Leasing bereitstellen, ist hier keine regionale Wertschöpfung erkennbar.
Förderung der Krisenfestigkeit/Selbstversorgung, Verringerung der Abhängigkeit von Wachstum.		Es ist für Wenignutzer finanziell günstiger als der Autobesitz. In wirtschaftlich schwierigen Zeiten kann das von Vorteil sein.
Maßvolle Renditen – gemeinwohlorientierte Verwendung des Gewinns und/oder Bindung der Rendite innerhalb der Region. Ist die Gewinnverwendung der Rendite gemeinwohlorientiert und/oder bleibt die Rendite in der Region? Ist die Orientierung mehr nutzenorientiert denn gewinnorientiert?		Das Angebot macht derzeit kaum Gewinn, ist aber gewinn- und expansionsorientiert. Gewinne würden nicht gemeinwohlorientiert verwendet. Eine gemeinwohlorientierte Verwendung wäre aber auch denkbar.
Gemeinwohlorientierung. Hat die Initiative das Ziel der Erhöhung des Gemeinwohls? Was trägt sie dazu bei?		Ja, denn im Fokus steht nicht das individuelle Wohl des Besitzers, sondern das Nutzerinteresse einer Gruppe und damit das Gemeinwohl. Da das System zumindest bei Wenignutzung günstiger ist als der Besitz, erhält eine erweiterte Nutzergruppe Zugriff auf Automobilität.
Positive ökologische Wirkungen. Sind aus der Initiative positive ökologische Wirkungen zu erwarten? → i.S.d. Def. zur starken Nachhaltigkeit bleibt der Kapitalstock dann mindestens erhalten. Sind diese insbesondere im lokalen und regionalen Bereich zu verorten?		Senkung der Abhängigkeit von einem Privatwagen, Reduktion von Wegen mit dem Privatwagen sind hier gegeben. Gleichwohl ist hier der Anreiz gegeben, über das Ausprobieren neuester Automodelle einen Weg in die Motorisierung zu finden.
Teilhabe und Transparenz. Verfügt die Initiative über partizipative Elemente, Möglichkeiten der Teilhabe?		

Literatur/Quellen:

www.afm.ro, www.getpony.com

<http://www.capital.ro/bucurestiul-va-avea-primul-serviciu-de-car-sharing-dedicat-firmelor.html>

<http://www.profit.ro/stiri/asiguratorii-locali-nu-sunt-pregatiti-pentru-afaceri-specifice-conceptului-sharing-economy-15423402>

3.4 Bicing

Fahrräder machen einen großen und bedeutenden Teil des Verkehrssystems von Barcelona aus. Um den Radverkehr weiter zu fördern, startete die Stadtverwaltung am 22. März 2007 das Fahrrad-Sharing-System »El Bicing«. Sie möchte etwas zum Klimaschutz beitragen, indem kürzere und mittlere tägliche Wege innerhalb der Stadt vermehrt mit Rädern zurückgelegt werden. Zugleich sollen lokale Emissionen, Lärm und Staus durch Kraftfahrzeuge gesenkt werden.

War es anfangs auch den Besucherinnen und Besuchern der Stadt möglich, dieses Angebot zu nutzen, wurde diese Option bald wieder aus dem Angebot herausgenommen, um die Verbreitung und Nutzung des Angebots zu kontrollieren. Der Service ist nun beschränkt auf Menschen, die in der Stadt arbeiten und leben.

3.4.1 Wieso wurde die Initiative für die Wf4.0 ausgewählt

Das Stadt-Bike-System wird von Einwohnern Barcelonas genutzt und ist als öffentliches Verkehrsmittel als Alternative zum privaten Pkw vorgesehen und erhöht damit die lokale Resilienz. Es ist also nicht dazu gedacht, als Sightseeing-Fahrrad von Touristen genutzt zu werden.

Das Ziel von Bicing war und ist es, die Einwohner Barcelonas dafür zu gewinnen kurze Wege mit dem Fahrrad zu erledigen, um die Zahl der Autos in der Metropole zu begrenzen. Viele der Fahrradstationen befinden sich aus diesem Grund an Metrostationen, Parks und Parkplätzen. Es ist damit eine lokale Initiative für die Einwohnerinnen und Einwohner.

3.4.2 Entstehungsgeschichte

Die Stadtverwaltung und *Clear Channel Outdoor Holdings Inc. (CCOH)* verwalten und warten das System. Diese Partnerschaft ist Ergebnis der öffentlichen Ausschreibung der Stadtverwaltung, in der CCOH am stärksten den Bedingungen genügte, die in der Ausschreibung gestellt wurden. Der Barcelona Municipal Service, die öffentliche Stelle zuständig für Verwaltung, bot 2.2 Millionen Euro pro Jahr für das Unternehmen, dass die Ausschreibung gewinnt, so wird CCOH die vereinbarte Summe jährlich für die Übernahme von Logistik, Installationen, Wartung und Personal gezahlt.

Um das Angebot nutzen zu können, müssen Kunden eine Jahresmitgliedschaft abschließen. Derzeit besteht das System aus über 420 Stationen für Verleih und Rückgabe von insgesamt 6000 Fahrrädern. Die Stationen befinden sich in den meist flachen Gebieten der Stadt, in einer Entfernung von etwa 300 bis 400 Metern, viele von ihnen befinden sich in der Nähe zu öffentlichen Haltestellen, um eine intermodale Nutzung zu ermöglichen. Metrostationen verfügen in der Regel über Schilder, die auf die nächste Fahrradstation hinweisen. Alle Stationen sind dabei gleichzeitig Abhol- und Rückgabeorte, sodass One-Way-Fahrten ermöglicht werden. Jede Station hat 15 bis 30 Abstellplätze um das Fahrrad festzumachen und abzuschließen. In hoch frequentierten Gebieten liegen die Stationen teils sehr nah aneinander.

Um ein Fahrrad zu mieten, muss man eine RFID-Karte an eine der Stationen halten, um sich persönlich zu identifizieren, wodurch dann ein Fahrrad freigeschaltet und

vom Stützrahmen entriegelt wird. Um ein Fahrrad zurückzubringen, muss es in einem freien Abstellplatz einer Station positioniert werden, wodurch das Fahrrad automatisch erkannt und eingeschlossen wird.

Der Preis enthält eine Haftpflichtversicherung für eventuell verursachte Schäden.

3.4.3 Formelle Informationen

Bicing wird sowohl finanziert über Mitgliedsbeiträge als auch über die Einnahmen des Green-Area-Parking-Systems, welches 2005 entstand (ebenso über den B:SM – Barcelona Municipal Services), um einen saubereren Verkehr in Barcelona zu fördern.

Die Finanzierung von Seiten der Nutzer stammt aus der jährlichen Abonnementgebühr. Die Fahrräder können in den ersten 30 Minuten ohne weitere Kosten genutzt werden, mit nachfolgenden halbstündigen Blöcken (bis zu zwei Stunden) für 0,74 Euro. Die Nutzung eines Fahrrads für mehr als zwei Stunden wird mit einer Strafe von 4,49 Euro aber auch mit der Möglichkeit der Kündigung der Mitgliedschaft nach einer gewissen Anzahl Übertretungen verhindert.

Die Nutzereinnahmen decken 25 Prozent der Gesamtkosten des Barcelona Biking-Systems.

Im Jahr 2015 wurde eine Erweiterung der Initiative um elektrische Fahrräder ins Leben gerufen, die das bisherige Angebot ergänzen und lange Fahrten sowie Fahrten bergauf ermöglichen. Die Beitragsgebühr beträgt 14 Euro, die ersten 30 Minuten kosten 0,45 Euro, mit folgenden halbstündigen Zeiteinheiten (bis zu zwei Stunden) je 0,80 Euro. Die Benutzung eines Fahrrads für mehr als zwei Stunden wird hier mit einer Gebühr von 5 Euro tarifiert.

3.4.4 Informelle Informationen

Die Bicing-Mitgliedskarten werden nur an Adressen innerhalb Kataloniens geschickt, um zu verhindern, dass auch Touristen das System nutzen. Diese Beschränkung wurde von der Stadtverwaltung auferlegt. Bereits bestehende lokale Fahrradvermietungen befürchteten eine illegitime Konkurrenz über das Bicing-System (formiert unter *Bicitours*). *Bicitours* und der Stadtrat stimmten über eine Benutzerblockung von zehn Minuten an den Fahrrädern überein. Das heißt, dass ein Nutzer nach Ankunft an einer Station 10 Minuten warten muss, um mit einem anderen Fahrrad weiterfahren zu können. Infolgedessen sind die Touristen von dem Fahrrad-System ausgeschlossen, welches offiziell als «öffentliches Verkehrsmittel» verstanden wird.

3.4.5 Ergebnisse

In den ersten zwei Monaten traten 30 000 Nutzer dem System bei. In 2008 gab es 150 000 Nutzer, 6 000 Fahrräder und über 400 Stationen. *Bicing* verfügt außerdem über Reparatur-Teams.

Der Service wird über einen zentralen Server gesteuert, der die Nutzung und Verfügbarkeit von Fahrrädern und Räumen an den Docking-Stationen aufzeichnet.

Eines der Hauptprobleme war die Verfügbarkeit von Fahrrädern oder Abstellplätzen an bestimmten Stationen, die zu Stoßzeiten zu Wartezeiten von bis zu 40 Minuten

fürten. Eine Lösung für dieses Problem war die Einführung der Nutzung von Lastwagen, um die Fahrräder auf andere Stationen umzuverteilen.

Bicing ist in Barcelona sehr beliebt. Über 100 000 Personen sind Mitglieder. Als das Angebot 2007 ins Leben gerufen wurde, standen lediglich 750 Fahrräder an 50 pick-up/drop-Stationen in der Stadt zur Verfügung. Im Dezember 2016 gab es hingegen 420 Stationen und 6.000 zur Verfügung stehende Fahrräder und im Jahr 2016 wurden mit diesen 15 Millionen Fahrten getätigt.

Jedes Fahrrad wird am Tag zehn bis fünfzehn Mal von verschiedenen Personen genutzt. Mehr als 95 Prozent der Fahrten sind dabei kürzer als 30 Minuten. Nach der Rückgabe eines Fahrrads muss der Nutzer dann 10 Minuten warten, bevor er mit einem anderen fahren kann.

Obwohl es im September 2007 über 90.000 angemeldete Mitglieder gab, nutzten nur ein Drittel das System regelmäßig.

Das Fahrrad-Sharing-System wurde von den Einwohnern mit großer Begeisterung aufgenommen und deckte etwa 70 Prozent des Stadtgebiets ab, darunter Ciutat Vella, Eixample und Teile von Sant Martí und Gràcia. Allerdings sind keine Stationen in Bereichen mit einer Steigung von mehr als vier Prozent errichtet wurden, wie beispielsweise in den hügeligen Gebieten Montjuïc und Tibidabo.

Die Nachfrage nach mehr Fahrrädern und neuen Stationen in allen Stadtgebieten war groß und die Erweiterung konnte dadurch zeitweise nicht mit der Nachfrage Schritt halten. Es gab zahlreiche technische Probleme, etwa dass ganze Stationen Fahrräder nicht freigaben oder nicht das Parken von Fahrrädern erlaubten. Eine Umfrage im Auftrag des Stadtrats im Jahr 2008 stellte fest, dass einige Nutzer nicht zufrieden waren mit dem Zustand der Fahrräder (durchschnittlich wurden 6.5 von 10 Punkten vergeben). Viele Kunden waren zudem nicht mit dem Angebot des Kundenservices zufrieden, da er schwer zu erreichen war (5.5 von 10 Punkten). Daraufhin wurde eine frei erreichbare Hotline eingerichtet und mehr Personal eingestellt.

3.4.6 Kontaktdaten

Plaça de Carles Pi i Sunyer, 8, 08002, Barcelona, +34 902315531

info@bicing.com, www.bicing.cat

Tabelle 6: Ampel-Bewertung der Initiative als Bestandteil eines Portfolios der Wf4.0.

Leitfragen/Kriterien	Einschätzung Ampel	
Stärkung der regionalen Wirtschaft, kurze/kürzere Wertschöpfungsketten. Geht es in der Initiative um den Ausbau regionaler Wirtschaftskreisläufe?		Es ist eine lokale Initiative für die Einwohnerinnen und Einwohner. Vertrieb, Verwaltung und Wartung werden lokal vorgenommen.
Förderung der Krisenfestigkeit/Selbstversorgung, Verringerung der Abhängigkeit von Wachstum.		Das Fahrrad ist ein günstiges Transportmittel im Alltag, steht jederzeit sehr günstig zur Verfügung und kann damit gerade in Krisenzeiten die Mobilität sichern.
Maßvolle Renditen – gemeinwohlorientierte Verwendung des Gewinns und/oder Bindung der		Die Initiative ist nicht auf Gewinn ausgelegt, sondern zur günstigen Bereitstellung von Mo-

Rendite innerhalb der Region. Ist die Gewinnverwendung der Rendite gemeinwohlorientiert und/oder bleibt die Rendite in der Region? Ist die Orientierung mehr nutzenorientiert denn gewinnorientiert?		bilität für alle.
Gemeinwohlorientierung. Hat die Initiative das Ziel der Erhöhung des Gemeinwohls? Was trägt sie dazu bei?		Sicherung der Daseinsvorsorge, Mobilität wird sehr günstig angeboten.
Positive ökologische Wirkungen. Sind aus der Initiative positive ökologische Wirkungen zu erwarten? → i.S.d. Def. zur starken Nachhaltigkeit bleibt der Kapitalstock dann mindestens erhalten. Sind diese insbesondere im lokalen und regionalen Bereich zu verorten?		Senkung der Abhängigkeit von einem Privatwagen, Reduktion von Wegen mit dem Privatwagen.
Teilhabe und Transparenz. Verfügt die Initiative über partizipative Elemente, Möglichkeiten der Teilhabe?		

Literatur/Quellen:

<https://www.bicing.cat/es/>

<https://en.wikipedia.org/wiki/Bicing>

<http://www.barcelonayellow.com/bcn-transport/78-bicing-city-bikes>

<https://www.shbarcelona.com/blog/en/pros-and-cons-of-bicing-barcelona/>

http://www.bikeoff.org/design_resource/dr_PDF/schemes_public_bicing.pdf

3.5 Vélib'

Velib' ist einer der größten Fahrrad-Sharing-Services der Welt und der größte außerhalb von China. Einerseits ist dies eine Geschichte geschäftlichen Erfolgs, andererseits aber vor allem auch Beispiel für die erfolgreiche Verankerung eines nachhaltigen grünen Fortbewegungssystems auf städtischer Ebene. Das Angebot wurde 2007 in Paris geschaffen und wuchs seitdem zu einem System mit rund 250.000 Abonnenten und etwa 30 Millionen Mietnutzungen jährlich. Inzwischen hat es sich zu einem Mittel der täglichen Mobilität für hunderttausende Pariser als auch für die Bewohner der angrenzenden Städte entwickelt und verändert den Gebrauch von Fahrzeugen für das tägliche Pendeln massiv. Velib' hält an den alle 300 Meter vorzufindenden 1800 Fahrradstationen 20.000 Fahrräder über die ganze Stadt verteilt bereit, die das ganze Jahr über 24 Stunden täglich zur Verfügung stehen. Der Service bewirbt sich selbst als alternative Möglichkeit der Mobilität in der Metropole, was angesichts der zahlreichen positiven Auswirkungen auf die Umwelt als bescheiden angesehen werden kann.

3.5.1 Wieso wurde die Initiative für die Wf4.0 ausgewählt

Durch die Zusammenarbeit von JCDecaux und der Stadt Paris wurde eine neue Möglichkeit geschaffen, der Öffentlichkeit Zugang zu einem sauberen und preiswerten Fortbewegungsmittel zu schaffen, wodurch sich die städtischen Luftbelastungen und die Pkw-bedingten Verkehrsbelastungen reduzieren. Die Initiative basiert auf dem wechselseitigen Nutzen für den Inhaber (Stadt Paris) und den Betreiber (JCDecaux).

Das Betreibermodell ist einfach und ermöglicht es der Stadt, Bürgerinnen und Bürgern ohne eigene Investitionen ein Fahrradverleihsystem aufzubauen. Außerdem ist

die Nutzung eines Fahrrads anfangs kostenlos. Insofern ist es für die Wirtschaftsförderung 4.0 interessant.

3.5.2 Entstehungsgeschichte

Für die Firma JCDecaux ist das Pariser Fahrrad-Sharing-System nicht das erste Projekt dieser Art. Das gleiche Angebot wurde 2003 bereits in Wien etabliert und wird auch in anderen europäischen Städten verfolgt. JCDecaux hat für den Betrieb eine Lizenz der Stadt Paris. Im Gegenzug garantiert die Stadt Paris JCDecaux einen großen Teil der Einnahmen aus Straßenwerbung. Die Gründer haben seither eine Strategie zur Nachhaltigkeitsentwicklung ins Leben gerufen, in denen unter anderem Ziele wie die Reduzierung des Energieverbrauchs sowie anderer Umweltauswirkungen verankert sind, mit einem starken Fokus auf Umweltverantwortung.

3.5.3 Formelle Informationen

Velib' ist ein großes Fahrrad-Sharing-System in Paris. Die Fahrräder werden in Ungarn von der französischen Firma Mercier gebaut, während die Wartung von JCDecaux durchgeführt wird. Die Fahrräder verfügen über eine Dreigang-Schaltung, sind mit einem Schließsystem, einem Fahrradkorb an der Vorderseite und einer dynamo-betriebenen LED-Beleuchtung ausgestattet. Die Nutzer können sich über ein Anmeldesystem registrieren und dann für eine festgelegte Zeit beliebig oft Fahrräder leihen, wobei Studenten und junge Erwachsene eine Preisreduzierung erhalten. Darüber hinaus gibt es in bestimmten Fällen Preisreduktionen oder zusätzliche Zeitgutschriften, etwa wenn Fahrräder zu Stationen auf Anhöhen von 60 Metern Höhe zurückgebracht werden oder in den Außenbezirken der Stadt gemietet oder dorthin zurückgebracht werden.

Die Startinvestition von JCDecaux betrug zusammengefasst über 140 Millionen US-Dollar. Derzeit werden rund 285 Mitarbeiter in Vollzeit für den Betrieb beschäftigt, unter anderem um Fahrräder von vollen zu leeren Stationen zu verteilen und Reparaturen durchzuführen. JCDecaux zahlt der Stadt eine Gebühr von 4,3 Millionen US-Dollar pro Jahr und verfügt über die gesamten Einnahmen des Dienstes. Im Gegenzug hat JCDecaux die exklusiven Nutzungsrechte über 1.628 Werbetafeln erhalten, die an verschiedene Unternehmen vermietet werden.

3.5.4 Informelle Informationen

Aufgrund der hohen Nachfrage wurde das System 2008 auf benachbarte Gemeinden ausgeweitet (bis zu 1,5 Kilometer entfernt von der Pariser Stadtgrenze). Seither wurden weitere 4.000 Fahrräder auf 29 Städte an den Rändern von Paris verteilt.

Velib' hat sein System mit dem Pionierprogramm P'titVelib' auch um ein Angebot für Kinder erweitert. 300 Kinderfahrräder an fünf grünen Bereichen und Fußgängerzonen in der Stadt werden angeboten. Hier soll den jungen Parisern und seinen jungen Besuchern geholfen werden, sich mit einem umweltfreundlichen Verkehrsmittel vertraut zu machen.

3.5.5 Ergebnisse

Das Fahrrad-Sharing-Angebot Velib' ist sehr erfolgreich. Das Angebot von 7.000 Fahrrädern und 750 Ausleihstationen erweiterte sich zu 20.000 Fahrrädern und 1.800 Stationen, die alle 300 Meter in der Stadt zu finden sind¹¹. Nach eigenen Angaben finden jährlich 30 Millionen Ausleihen statt und die Zahl der Abonnenten beträgt 250.000.

Das Angebot hat ökologische Erfolge vorzuweisen, da den Nutzerinnen und Nutzern Alternativen zum privaten Pkw geboten werden.

Doch trotz des Erfolgs hat das System auch mit einigen Schwierigkeiten zu kämpfen. Vandalismus und Diebstahl sind die größten Probleme, zusammen mit Wartungsschwierigkeiten. JCDecaux verstärkte die Fahrradketten und Körbe und realisierte einen besseren Diebstahlschutz, indem der Mechanismus gestärkt wurde, der die Fahrräder an den elektronischen Parkdocks befestigt.

Ein anderes Problem das auftrat war die Frage, wie man die Nutzer davon abhalten konnte, ein von einem früheren Fahrer beschädigtes Fahrrad zu entleihen bzw. solche, die gewartet werden müssen. Hier hat sich ein System etabliert, das erheblich von der freiwilligen Mitarbeit der Kunden abhängt: Bei beschädigten Fahrrädern dreht der Nutzer beim Abstellen den Sattel um 180 Grad, sodass dieser nach hinten zeigt. Diese Praxis hilft auch dem Personal schnell zu erkennen, welche Fahrräder gewartet werden müssen.

Vélib' ist auch mit der logistischen Herausforderung konfrontiert, im Laufe eines Tages immer wieder Fahrräder verlegen zu müssen, ein Problem für das mehr Personal eingestellt wurde.

Anpassungen waren auch im Verleihsystem notwendig. So erhalten Nutzer, die ihr Fahrrad an einer überfüllten Station nicht abgeben können dort 15 Minuten Extra-Zeit und bekommen freie Stationen in der Umgebung angezeigt. Der Nutzer kann auf das Freiwerden an der Station warten oder eine andere Station anfahren, die 15-Minuten-Zeitgutschrift kann auch erneut ausgelöst werden. Auch an Stationen am Stadtrand und hoch gelegenen Stationen bekommt der Nutzer eine 15-Minuten-Gutschrift.

Insgesamt hat das Angebot die Bindung zwischen den Parisern gestärkt, die sich um die von ihnen genutzten Fahrräder gemeinsam kümmern müssen.

3.5.6 Kontaktdaten

Velib' ist eine Dienstleistung der Stadt Paris und wird betrieben von JCDecaux.

Die Stadt Paris hat ihren Hauptsitz im Hotel de Ville, 75004 Paris, Frankreich.

JCDecaux hat seinen Hauptsitz in 92200 Neuilly-sur-Seine, 33-48 rue Ybry, Frankreich, www.jedecaux.com/en

¹¹<http://en.velib.paris.fr/How-it-works/Stations>

Tabelle 7: Ampel-Bewertung der Initiative als Bestandteil eines Portfolios der Wf4.0.

Leitfragen/Kriterien	Einschätzung Ampel	
Stärkung der regionalen Wirtschaft, kurze/kürzere Wertschöpfungsketten. Geht es in der Initiative um den Ausbau regionaler Wirtschaftskreisläufe?	Yellow	Es geht nicht primär um regionale Wertschöpfungsketten. Gleichwohl lässt die Kombination aus lokalem Marketing und lokaler Mobilität regionale Wertschöpfungsketten erwarten.
Förderung der Krisenfestigkeit/Selbstversorgung, Verringerung der Abhängigkeit von Wachstum.	Green	Günstiges Transportmittel im Alltag, steht jederzeit sehr günstig zur Verfügung
Maßvolle Renditen – gemeinwohlorientierte Verwendung des Gewinns und/oder Bindung der Rendite innerhalb der Region. Ist die Gewinnverwendung der Rendite gemeinwohlorientiert und/oder bleibt die Rendite in der Region? Ist die Orientierung mehr nutzenorientiert denn gewinnorientiert?	Yellow	JCDecaux hat Gewinnmaximierung zum Ziel. Gleichwohl erwartet die Stadt Paris eine Dienstleistung zu einem angemessenen Preis.
Gemeinwohlorientierung. Hat die Initiative das Ziel der Erhöhung des Gemeinwohls? Was trägt sie dazu bei?	Green	Das Verkehrsmittel trägt zur Sicherung der Daseinsvorsorge bei, gleichzeitig ist seine Nutzung sehr günstig.
Positive ökologische Wirkungen. Sind aus der Initiative positive ökologische Wirkungen zu erwarten? → i.S.d. Def. zur starken Nachhaltigkeit bleibt der Kapitalstock dann mindestens erhalten. Sind diese insbesondere im lokalen und regionalen Bereich zu verorten?	Green	Senkung der Abhängigkeit von einem Privatwagen, Reduktion von Wegen mit dem Privatwagen.
Teilhabe und Transparenz. Verfügt die Initiative über partizipative Elemente, Möglichkeiten der Teilhabe?	Grey	

Literatur/Quellen:

<http://www.velib.paris/>

<http://www.jcdecaux.com/en/Sustainable-Development/Environmental-Responsibility>

<http://www.transport-research.info/>

<http://www.ipsnews.net/2012/07/the-bicycle-revolution-in-paris-five-years-later/>

<http://www.france24.com/en/20130920-france-theft-vandalism-paris-bike-share-system-velib>

<https://www.theguardian.com>

<http://www.spiegel.de/international/europe/paris-bike-hire-scheme-is-five-years-old-a-840775.html>

3.6 Coup Sharing

Coup ist ein Elektroroller-Sharing-Unternehmen, das die Anmietung von Elektrorollern für kurze Fahrten rund um die Uhr in Berlin anbietet. *Coup* ist eine hundertprozentige Tochtergesellschaft der *Bosch GmbH*, wobei Gestaltung, Entwicklung und Betrieb von *Coup* in enger Kooperation mit *Gogoro* entwickelt wurde, einem Hersteller aus Taiwan und der *Boston Consulting Group* mit *Digital Ventures*.

Die Technologie für die Elektroroller kommt von dem asiatischen Start-Up *Gogoro*, das die Roller und seine austauschbaren Batterien entwickelt. Die Motorroller sind emissionsfrei, haben eine Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h und können von Führerscheininhabern ab einem Alter von 21 Jahren genutzt werden.

3.6.1 Wieso wurde die Initiative für die Wf4.0 ausgewählt

Die Elektroroller von *Coup* sind eine flexible Alternative zu Auto, Bus und Bahn. Das Coup-Angebot kombiniert die Design- und Innovationsleistung von *Gogoro* mit einem App-basierten Sharing-System, wodurch effiziente, nachhaltige und lärmfreie Fortbewegung ermöglicht wird. Das Preismodell basiert auf einer Pauschale von drei Euro für 30 Minuten bzw. 20 Euro für einen gesamten Tag. Das Sharing-System wird von einer App getragen, die das Finden, Buchen und Bezahlen der Roller ermöglicht.

Das Beispiel *Coup* wurde wegen folgender Besonderheiten in diese Sammlung aufgenommen: Im Vergleich zu vielen anderen Sharing-Systemen besteht die Möglichkeit, die Roller an beliebiger Stelle abzustellen (free floater). Zudem ist der Roller elektrisch betrieben und steht für die Nutzerinnen und Nutzer damit symbolhaft für einen Einstieg in die Elektromobilität. Roller sind als Zweiräder ähnlich dem Fahrrad, es ist im Vergleich zum Fahrrad allerdings keine eigene Aktivität erforderlich. Damit erschließt der Roller andere Nutzergruppen und das System kann als interessante Ergänzung zur Vielzahl an Verleihsystemen in Berlin angesehen werden.

3.6.2 Entstehungsgeschichte

Die Idee für das Angebot stammt von *Bosch Mobility Services*. Die Initiative will dabei helfen, den aktuellen Herausforderungen im städtischen Mobilitätssektor zu begegnen. Die sich ändernden Anforderungen und Bedarfe im Bereich Mobilität lösen einen Wandel aus, den die *Bosch GmbH* mit ihren eigenen Konzepten und Angeboten gestalten will. *Coup* startete mit 200 *Gogoro* Elektrorollern in den Berliner Bezirken *Mitte*, *Prenzlauer Berg*, *Friedrichshain* und *Kreuzberg*.

Um das Angebot nutzen zu können, wird die entsprechende *Coup*-App benötigt, die den Kunden zum nächsten freien Roller leitet und diesen reserviert. Der Sitz wird mit einem Knopf am Lenker geöffnet und im Anschluss muss der sich dort befindliche Helm aufgesetzt werden. Die Buchung beginnt mit dem Drücken des *Go-Knopfes*. Zur Beendigung der Fahrt muss der Roller geparkt werden. Dies ist am eigenen Zielort innerhalb des Geschäftsgebietes möglich, die Fahrt muss nicht an einem speziellen Parkplatz des Unternehmens beendet werden. Der Lenker muss nach links gedreht werden und der Helm im Sitz verstaut werden. Die Buchung kann über die App beendet werden.

Das Roller-Sharing-System ist auf ein bestimmtes Geschäftsgebiet des Unternehmens beschränkt, Buchungen können daher auch nur durch das Abstellen des Rollers innerhalb dieses Gebietes beendet werden.

3.6.3 Formelle Informationen

Die Elektroroller haben eine Reichweite von rund 80 Kilometern. Die Batterie-Aufladung erfolgt durch das von *Gogoro* entwickelte Austauschsystem. Die Roller sind mit zwei Lithium-Ionen-Batterien von *Panasonic* ausgestattet. Die Aufladung bzw. der Austausch der Batterien erfolgt nicht durch den Kunden, sondern wird von *Coup* geleistet. Dabei muss nicht auf das Aufladen der jeweilig entnommenen Batterien gewartet werden. Stattdessen können die Akkus aus dem Fahrzeug entnommen, in einen speziellen Ladekiosk eingesteckt werden und gleichzeitig zwei bereits geladene Akkus in den Roller eingeführt werden.

Die Elektroroller von *Gogoro* sind gedrosselt auf eine Höchstgeschwindigkeit von 45 Stundenkilometern, sodass diese ohne Motorradführerschein gefahren werden können.

Für die Versicherung der Fahrten ist das Unternehmen eine Partnerschaft mit der *Allianz* eingegangen, durch die die Kunden während der Buchungen abgesichert sind. Die Selbstkostenbeteiligung für Schäden an dem Roller ist auf 150 Euro begrenzt, was einer Vollkasko- inklusive Teilkaskoversicherung entspricht.

3.6.4 Informelle Informationen

Die Initiative startete mit 200 *Gogoro*-Elektrorollern, plant aber bei entsprechender Nachfrage Ausweitungen. *Gogoro* basiert im Wesentlichen auf dem Akku-Austauschprinzip. Die sich unter dem Sitz befindlichen Akkus können bei Bedarf ausgetauscht und zur Ladestation gebracht werden.

Die Elektroroller sind mit zahlreichen Sensoren ausgestattet, die Informationen über Leistungs- und Wartungszustand sammeln. Die Mitarbeiter von *Coup* sorgen für den Austausch der Akkus und verhindern, dass es zu Batteriewarnungen aufgrund eines sehr geringen Akkustandes kommt. Es wird vermutet, dass die meisten Fahrten maximal 10 Kilometer lang sein werden. Voll geladene Elektroroller haben aufgrund ihrer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 45 km/h eine Reichweite von etwa 80 km.

3.6.5 Ergebnisse

Coup selbst wirbt damit sein Angebot zu einem sehr günstigen Preis bereitzustellen. Die Grundgebühr beträgt für die (ersten) 30 Minuten drei Euro. Im Anschluss, also ab der 31. Minute, wird für alle 10 Minuten ein Euro abgerechnet. Für eine Tages-Leihgebühr von 20 Euro kann der Elektroroller von 7 bis 19 Uhr gemietet werden. Für 10 Euro kann der Roller am Abend und in der Nacht zwischen 19 und 7 Uhr entliehen werden. Anmelde- oder Mitgliedsgebühren bestehen nicht.

Coup will Akkus mit einem Ladestand von unter 20 Prozent in 6 bis 12 Stunden austauschen. In der Zwischenzeit ist der Elektroroller über die Kunden-App nicht ansteuerbar, sodass er nicht für eine neue Fahrt entliehen werden kann. Die Roller werden außerdem regelmäßig auf Schäden und Sauberkeit überprüft.

Sharing-Angebote wie *Coup* können, vor allem auch Hinblick auf den Bevölkerungszuwachs in den Städten, dazu beitragen, dass sich Mobilitätsformen etablieren, die nicht auf dem Kauf bzw. Besitz eigener Fahrzeuge beruhen.

Die Initiative plant auch auf andere Städte zu expandieren. Hierfür wird unter anderem Amsterdam in den Fokus genommen.

3.6.6 Kontaktdaten

Coup Mobility GmbH, Friedrichstr. 148, 10117 Berlin, Tel: +493056838025,
contact@joincoup.com, www.joincoup.com

Tabelle 8: Ampel-Bewertung der Initiative als Bestandteil eines Portfolios der Wf4.0.

Leitfragen/Kriterien	Einschätzung Ampel	
Stärkung der regionalen Wirtschaft, kurze/kürzere Wertschöpfungsketten. Geht es in der Initiative um den Ausbau regionaler Wirtschaftskreisläufe?		Grundsätzlich können Marketing, Vertrieb, Verwaltung und Wartung in Berlin stattfinden.
Förderung der Krisenfestigkeit/Selbstversorgung, Verringerung der Abhängigkeit von Wachstum.		Sharing mobility ist besonders für Wenignutzer finanziell günstiger als der Besitz eigener Fahrzeuge. In wirtschaftlich schwierigen Zeiten kann das von Vorteil sein.
Maßvolle Renditen – gemeinwohlorientierte Verwendung des Gewinns und/oder Bindung der Rendite innerhalb der Region. Ist die Gewinnverwendung der Rendite gemeinwohlorientiert und/oder bleibt die Rendite in der Region? Ist die Orientierung mehr nutzenorientiert denn gewinnorientiert?		Ziel ist eine Gewinnmaximierung und Vermarktung der Elektroroller. Gleichwohl ist die Gewinnspanne über die Verleihung von Fahrzeugen im Vergleich zum Verkauf vermutlich reduziert.
Gemeinwohlorientierung. Hat die Initiative das Ziel der Erhöhung des Gemeinwohls? Was trägt sie dazu bei?		Das Verkehrsmittel trägt zur Sicherung der Daseinsvorsorge bei.
Positive ökologische Wirkungen. Sind aus der Initiative positive ökologische Wirkungen zu erwarten? → i.S.d. Def. zur starken Nachhaltigkeit bleibt der Kapitalstock dann mindestens erhalten. Sind diese insbesondere im lokalen und regionalen Bereich zu verorten?		Senkung der Abhängigkeit von einem Privatwagen, Reduktion von Wegen mit dem Privatwagen
Teilhabe und Transparenz. Verfügt die Initiative über partizipative Elemente, Möglichkeiten der Teilhabe?		

Literatur/Quellen:

<https://joincoup.com/>

<http://www.theverge.com/2016/8/3/12358280/gogoro-electric-scooter-sharing-app-berlin-taiwan>

<https://www.electrive.net/2016/08/02/bosch-startet-elektro-scooter-sharing-namens-coup-in-berlin/>

<http://www.prnewswire.com/news-releases/gogoro-partners-with-new-coup-scooter-sharing-service-launching-in-berlin-today-300308200.html>

<http://www.electrive.com/2016/08/02/coup-surprise-boschs-first-electric-scooter-sharing-conquers-berlin/>

<http://www.berlin.de/tourismus/infos/verkehr/sharing/4512382-4550357-e-motorroller-coup-berlin.html>

<http://getmobility.de/20160922-erfahrungsbericht-coup-escooter-sharing-berlin/>

3.7 CarRenters

Der isländische Marktplatz CarRenters verbindet Besitzerinnen und Besitzer sowie Mieterinnen und Mieter von Fahrzeugen. Der Zugang zu dem Angebot ist kostenlos und es werden keine Gebühren erhoben. Die Einrichtung eines Kontos kann innerhalb weniger Minuten vorgenommen werden. Die Vermietungen erfolgen nach isländischem Gesetz und die Autos sind während der Mietzeit als Mietwagen entsprechend versichert.

CarRenters stellt den Rahmen und die Verträge zur Verfügung, die für alle Vermietungen über carrenters.is gelten. Die Zusammenarbeit mit allen großen isländischen Versicherungsgesellschaften stellt sicher, dass die Vermietungen so sicher sind wie traditionelle Autovermietungen.

3.7.1 Warum wurde die Initiative für die Wf4.0 ausgewählt

Der Pkw-Besitz pro Kopf in Island ist hoch, die meisten Haushalte besitzen mehr als ein Auto. Die begrenzten Möglichkeiten im Bereich der öffentlichen Verkehrsmittel in Island machen ein privates Auto für Einheimische und Touristen gleichermaßen notwendig. Es gibt rund 750 Fahrzeuge pro 1.000 Einwohner, viele werden die meiste Zeit nicht benutzt, vor allem wenn Isländer in den Sommerferien im Ausland sind.

Gleichzeitig steigt die Nachfrage nach Mietwagen zur Hauptreisezeit (Juni bis August) punktuell deutlich an. Die Vermietung von Privatwagen macht hier besonders Sinn, da viele Einwohnerinnen und Einwohner nur in der Hauptsaison auf ihren Wagen verzichten müssen und diesen Verzicht gut planen können.

Aufgrund der ungleichmäßigen Besucherzahlen im Jahresverlauf gehören Autovermietungen in Island zu den teuersten der Welt, vor allem in der Hochsaison, sodass hier eine Marktnische identifiziert wurde. Es erschließt sich ein Nebenverdienst für die Einwohnerinnen und Einwohner. Auch die geographischen Rahmenbedingungen als Inselnation machen diese Initiative zu einem besonderen Fall. Es müssen weniger Autos importiert werden.

3.7.2 Entstehungsgeschichte

Im März 2013 gegründet, ist CarRenters der erste und größte peer-to-peer-Autoverleih in Island und verbindet Nutzer und Mieter der Fahrzeuge zum gegenseitigen Vorteil aller Teilnehmer. Gepflegt wird so eine vernetzte Gemeinschaft kollaborativer Nutzung. Einerseits wird eine Vielzahl erschwinglicher Mietwagen bereitgestellt, andererseits wird Autobesitzern die Möglichkeit geboten, etwas Geld mit der Vermietung ihrer Autos zu verdienen.

3.7.3 Formelle Informationen

Alle Mieten finden in Übereinstimmung mit Gesetzesvorgaben und Vorschriften statt. Die Autos sind während der Nutzungszeit versichert und haben den gleichen Status wie die einer traditionellen Autovermietung. Das isländische Parlament, Alþingi, verabschiedete das Gesetz no. 65 am 9. Juli 2015, welches am 18. Juli 2015 in Kraft trat, das die sogenannte Peer-to-Peer-Autovermietung ermöglicht und Privatpersonen erlaubt, zwei Autos pro Jahr über eine registrierte Carsharing-Agentur zu vermieten. Ursprünglich auf den Touristensektor ausgerichtet, wurde das Konzept einer Carharing-Agentur errichtet, um beide Parteien abzusichern und der Kundenschaft Vertrauen in diesen sich neu entwickelnden Markt zu geben. Die Agentur muss sicherstellen, dass die richtigen Versicherungen vorhanden sind und die Mitfahrzeuge auf ihre Fahrtüchtigkeit inspizieren.

Der Dienstleister stellt die Verträge zur Verfügung, die für alle Vermietungen durch carRenters.is gelten. Die Zusammenarbeit mit allen großen isländischen Versicherungsgesellschaften stellt sicher, dass die Vermietungen so sicher wie traditionelle

Autovermietungen sind. Für jede abgeschlossene Mietung wird die entsprechende Versicherung kontaktiert und über die Vermietung informiert, sodass das Fahrzeug für die genutzte Zeit versichert ist.

Die Geschäftsbedingungen müssen auf der Website akzeptiert werden, bevor man ein Fahrzeug anbieten oder buchen kann. Bei Übergabe des Autos muss ein Mietvertrag unterzeichnet werden und bei Rückgabe des Autos ist ein Rückgabedokument zu unterschreiben.

Die Regelung ist ähnlich wie die der beliebten Website *Airbnb Inc.*, auf der Personen ihr Haus zeitweilig an Reisende vermieten können und die Interessen beider Parteien über die Vermittlung der Agentur geschützt sind. Bestimmte Anforderungen an die ordnungsgemäße Versicherung und Inspektion von gemieteten Fahrzeugen sind zu beachten und Carsharing-Agenturen sind dafür verantwortlich, dass diese eingehalten werden.

3.7.4 Informelle Informationen

Das Angebot begann mit der Einstellung von Programmierern und einigen freiberuflichen Vermarktern. Die Investition wurde von den Gründern geleistet, die für etwa eineinhalb Jahre ohne Bezahlung arbeiteten. Inzwischen finanziert sich die Initiative selbst und wächst ohne Bedarf an externen Zuschüssen.

Das größte zu überwindende Problem waren die rechtlichen Rahmenbedingungen, unter denen solche Aktivitäten zunächst als illegal galten. Die Initiative stand davor, geschlossen zu werden und die Gründer wurden angeklagt. Die Staatsanwaltschaft ließ die Klage aber letztendlich fallen, nachdem ein neues Gesetz erlassen wurde, das nun die Vermietung der privaten Fahrzeuge ermöglicht. Dieses neue Gesetz erlaubt es Privatpersonen, bis zu zwei Autos pro Jahr durch eine zertifizierte Car-Sharing-Agentur zu vermieten - sodass mehr Isländer von den Vorteilen des zunehmenden Tourismus in ihrem Land profitieren können.

3.7.5 Ergebnisse

Es gab nur wenige Probleme zwischen Mietern und Autobesitzern. So gab es Fragen, wenn nicht klar war, ob Defekte am gemieteten Auto als Schäden durch den Mieter zu sehen sind oder es sich um einfache Schäden im Rahmen der üblichen Nutzung handelt, da die Trennlinie hier eher ungenau ist.

Die Öffentlichkeit reagierte auf das Angebot gut, obwohl zu Beginn eher eine Zurückhaltung in Bezug auf diese neue Form des Services zu bemerken war, die sich aber nach und nach abbaute. Die Gründer erwarten ein langfristiges Wachstum für diese Art von Angeboten in diesem spezifischen Marktumfeld.

Viktor Thorisson, CEO von CarRenters, sagt, dass sich die Buchungen im Januar 2016 im Vergleich zum selben Zeitraum in 2015 versiebenfacht haben. Allerdings findet die Mehrheit der Buchungen während der touristischen Hauptsaison von Juni bis August statt.

3.7.6 Kontaktdaten

Borgartún 28, Reykjavík, Island, Tel.: +354 866 5211,

E-Mail: carrenters@carrenters.is, Website: carrenters.is

Tabelle 9: Ampel-Bewertung der Initiative als Bestandteil eines Portfolios der Wf4.0.

Leitfragen/Kriterien	Einschätzung Ampel	
Stärkung der regionalen Wirtschaft, kurze/kürzere Wertschöpfungsketten. Geht es in der Initiative um den Ausbau regionaler Wirtschaftskreisläufe?		Einnahmen aus der Vermietung bleiben bei den Einwohnerinnen und Einwohnern Islands.
Förderung der Krisenfestigkeit/Selbstversorgung, Verringerung der Abhängigkeit von Wachstum		Es sind keine Mietwagenangebote für Touristen nötig und damit keine Mindestmietdauer für den Service
Maßvolle Renditen – gemeinwohlorientierte Verwendung des Gewinns und/oder Bindung der Rendite innerhalb der Region. Ist die Gewinnverwendung der Rendite gemeinwohlorientiert und/oder bleibt die Rendite in der Region? Ist die Orientierung mehr nutzenorientiert denn gewinnorientiert?		
Gemeinwohlorientierung. Hat die Initiative das Ziel der Erhöhung des Gemeinwohls? Was trägt sie dazu bei?		
Positive ökologische Wirkungen. Sind aus der Initiative positive ökologische Wirkungen zu erwarten? → i.S.d. Def. zur starken Nachhaltigkeit bleibt der Kapitalstock dann mindestens erhalten. Sind diese insbesondere im lokalen und regionalen Bereich zu verorten?		Weniger Import von Fahrzeugen, hier Mietwagen, bedeutet weniger Ressourcenverbrauch
Teilhabe und Transparenz. Verfügt die Initiative über partizipative Elemente, Möglichkeiten der Teilhabe?		Durch die Initiative können mehr Menschen vom Tourismus profitieren. Dies ermöglicht zumindest indirekt auch mehr Mitspracherecht bei politischen Entscheidungen in diesem Bereich.

Literatur/Quellen:

<https://carrenters.is>, <http://www.althingi.is/english>, <http://icelandmag.visir.is/article/private-car-rental-rise-iceland-bookings-increased-sevenfold-between-years>

<http://icelandreview.com/news/2015/07/08/law-passed-allowing-peer-peer-car-sharing>

http://skemman.is/stream/get/1946/22749/52072/1/%C3%81sta_Karen_Helgad%C3%B3ttir.pdf

4 Sharing im Wohnen und Arbeiten

Anja Bierwirth

Konzepte des Teilens in der Wohnungswirtschaft haben eine lange Geschichte. Historisch gesehen könnte man demnach feststellen, dass gemeinschaftliche Wohnkonzepte die eigentlich konventionelle Form des Wohnens sind. Heute allerdings ist das Wohnen stark individualisiert. Unter ‚konventionell‘ wird eher das Wohnen in der (Klein-)Familie, mit dem Partner, der Partnerin oder alleine verstanden. Seit Anfang der 1960er Jahre ist der Anteil der Einpersonenhaushalte in Deutschland von gut 20 auf über 40 Prozent im Jahr 2015 gestiegen und ist damit heute die am meisten vertretene Haushaltsgröße. Auch der Anteil von Haushalten mit zwei Personen ist in diesem Zeitraum von 26,5 auf 34,2 Prozent gestiegen, Haushalte mit drei oder mehr Personen sind anteilig zurückgegangen.¹² Gemäß den Vorausberechnungen des Statistischen Bundesamtes setzt sich dieser Trend auch in Zukunft fort.¹³

Entgegen dieser Entwicklung zeichnet sich in den letzten Jahren ein vermehrtes Interesse an gemeinschaftlichen Wohnformen ab. Dies gilt sowohl für den Erstwohnsitz (Gemeinschaftswohnprojekte, Mehr-Generationen-Wohnen, Baugruppen etc.) wie auch für Zweitwohnsitze, etwa aus beruflichen Gründen (z.B. Berufstätigen-Wohngemeinschaften, Wohnen auf Zeit) oder für Unterkünfte auf Reisen (Couch-Surfing, Airbnb).

Nicht nur im Bereich des Wohnens wird Raum geteilt. Auch Arbeitsplätze entwickeln sich in den letzten Jahrzehnten von Großraumbüros über Einzelbüros bis hin zu Mehrpersonenbüros. Eine hierbei neu entstandene Form der Arbeitsplatznutzung ist das sogenannte Co-Working, das vor allem für Freiberufler oder auch kleine Unternehmen, wie z.B. Start Ups, geeignet ist. Hierbei teilen sich verschiedene Parteien einen offenen Raum, in dem sie einerseits unabhängig voneinander agieren, andererseits von der Gemeinschaft profitieren können. Zur Organisation dieser Räume gibt es unterschiedliche Anbieter für »Co-Working Spaces«. Diese vermieten zeitlich begrenzt ihre Arbeitsplätze mit der nötigen Infrastruktur. Aufgrund der damit entstehenden geringen Bürokosten ist dies vor allem für neugegründete Unternehmen interessant.

Tabelle 10: Übersicht Initiativen im Gestaltungsfeld Sharing in der Wohnungswirtschaft

Initiative und Umsetzungsort	Beschreibung	Orgaform/Träger	Finanzierung
Hunziker Areal, Zürich Oerlikon	Die Genossenschaft »mehr als wohnen« wurde gegründet, als in dem industriell geprägten Stadtteil Zürich Leutschenbach das Hunziker Areal zu einem neuen Wohnquartier entwickelt wurde. In 13 Gebäuden wurde Wohnraum für rund 1.200 Personen geschaffen. Dabei wurden in den Gebäuden ganz unterschiedliche gemeinschaftliche	Genossenschaft »mehr als wohnen«	Genossenschaftliche Finanzierung

¹² Statistisches Bundesamt (2017) a: Bevölkerung. <https://www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/Indikatoren/LangeReihen/Bevoelkerung/Irbev05.html> (Zugriff vom 25.01.2017).

¹³ Statistisches Bundesamt (2017) b: Vorausberechnung Haushalte in Deutschland. <https://www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/GesellschaftStaat/Bevoelkerung/HaushalteFamilien/Tabellen/VorausberechnungHaushalte.html> (Zugriff vom 25.01.2017).

	Wohnkonzepte umgesetzt und allgemein verfügbare Räume, Flächen und Angebote geschaffen (https://www.mehralswohnen.ch).		
Spreefeld, Berlin	»Die Bau- und Wohngenossenschaft Spreefeld Berlin eG betrachtet es als ihre Aufgabe, Wohnraum für generationsübergreifende, sozial gemischte, nachbarschaftliche Arbeits- und Wohnformen zum Nutzen ihrer Mitglieder und auf nachhaltige Art und Weise zu schaffen« (http://www.spreefeld-berlin.de).	Spreefeld Berlin eG	Genossenschaftliche Finanzierung
Airbnb, Weltweit	Airbnb ist eine Online-Plattform, auf der Menschen Unterkünfte inserieren und buchen können. Die Plattform bietet Privatpersonen die Möglichkeit, die eigene Wohnung oder das eigene Haus bei Abwesenheit zur Zwischenmiete anzubieten ebenso wie professionelle Vermietung zu betreiben (https://www.airbnb.de).	Privates Unternehmen	k.A.
Couch-Surfing, Weltweit	Couchsurfing ist eine Online-Plattform, auf der Menschen Schlafmöglichkeiten für Besucher/innen inserieren können. Dabei geht es gemäß der Idee, die auf der Internetseite vorgestellt wird, nicht nur darum einen günstigen Schlafplatz zu finden, sondern auch mit den Menschen vor Ort in Kontakt zu kommen (https://www.couchsurfing.com).	Privates Unternehmen CouchSurfing International Inc.	k.A.
Berufstätigen-WG, Deutschland	Berufstätigen-WG ist eine Online-Plattform, auf der Berufstätige ein Zimmer suchen oder inserieren können. Die Idee dahinter ist, dass die Ansprüche an das Wohnen nach der Ausbildung oder dem Studium steigen, Wohnortwechsel, die mit dem Einstieg in das Berufsleben oft einhergehen, erleichtert werden und es einfacher ist, über das gemeinsame Wohnen mit Menschen in einer ähnlichen Lebensphase, Anschluss in einer neuen Stadt zu finden (http://www.berufstaetigen-wg.de).		k.A.
Claudius-Höfe, Bochum	Die Claudius-Höfe sind ein Wohnprojekt, in dem Menschen unterschiedlichen Alters mit und ohne Handicap zusammen leben und teilweise auch arbeiten. Das »Dorf in der Stadt« bietet Wohnraum für knapp 200 Personen, eine Schule, ein Café, ein Restaurant, ein Veranstaltungssaal und ein Hotel (http://claudius-hoefe.mcs-bochum.de/willkommen/index.html).	Verein	für den Bau: Stiftungsgelder, Fördermittel des Landes NRW im laufenden Betrieb: Mieten und sonstige Einnahmen aus der Bewirtschaftung
Mieterstrom, Deutschland	Neben Räumen, Flächen und Dienstleistungen kann auch die Energieversorgung im Wohnen gemeinschaftlich gestaltet werden, so etwa durch Mieterstrommodelle. Hierbei handelt es sich überwiegend um Solaranlagen, die die Bewohner/innen innerhalb eines Gebäudes mit Strom versorgen. Mit der Novellierung des EEG (2017) wurde eine Verordnungsmächtigung zugunsten der Bundesregierung eingeführt, die es dieser ermöglicht, für Lieferungen von Strom aus einer an, auf oder in einem Wohngebäude angebrachten Solaranlage an Dritte zur Nutzung innerhalb dieses Gebäudes, Vergünstigungen bei der EEG-Umlage vorzusehen. In Nordrhein-Westfalen und Thüringen wurden zudem Förderprogramme zur Umsetzung von Mieterstromprojekten eingeführt.	Unterschiedlich je nach Projekt / Gebäude / Investor	Investition, Refinanzierung über Stromverkauf
Wohnen für Hilfe	In mehreren Städten Deutschlands gibt es inzwischen das Angebot »Wohnen für Hilfe«. Hierbei bieten Menschen günstig Wohnraum an und erhalten dafür unentgeltlich Unterstützung im Alltag, etwa Haushaltshilfe, Gartenpflege, Ein-	Karitative Einrichtungen, Studierendenwerke	

	kaufen, gemeinsame Spaziergänge oder Unternehmungen. Die Programme in den Städten werden von unterschiedlichen Trägern organisiert, etwa von karitativen Einrichtungen, oft auch von Studierendenwerken. Die Absprachen über Hilfeleistungen können individuell getroffen werden. Für die meisten Programme aber gilt die Regel: Pro m ² bezogenen Wohnraum leistet der Mieter oder die Mieterin eine Stunde Hilfe im Monat.		
Tauschwohnung, Deutschland	Die Internet-Plattform tauschwohnung.com bietet die Möglichkeit, gezielt die eigene Wohnung gegen eine andere zu tauschen. Die Anbieter selbst schreiben: »Im Grunde genommen gibt es zwischen Wohnungstausch und dem «normalen» Umziehen keinen Unterschied. Es ist ganz einfach. Du musst genauso deinen jetzigen Mietvertrag kündigen und für die neue Wohnung einen neuen Mietvertrag eingehen. Das einzige Besondere an einem Wohnungstausch ist, dass du in die Wohnung deines Nachmieters ziehst, was bei der «normalen» Wohnungssuche eher nicht der Fall ist.«	swap-me UG (haftungsbeschränkt)	k.A.
Demenz-WG, Köln	Menschen mit Demenz haben oft spezielle Bedürfnisse, auf die nicht alle Alten- oder Pflegeheime eingestellt sind. Die "Dabei sein!" Wohngruppeninitiative für demenzerkrankte Menschen e.V. hat in Köln zwei Wohngemeinschaften für je 10 Menschen mit Demenz gegründet, die von dem Pflegedienst »Medden em Levve« 24 Stunden am Tag betreut werden.	Verein	Einnahmen für Vermietung und Betreuung der Bewohner/innen, Spenden
Handwerkerhof Ottensen, Hamburg-Ottensen	Vor dem Hintergrund, dass kleine und mittlere Handwerksbetriebe in Altona, wie auch in ganz Hamburg, kaum noch bezahlbaren Gewerberaum finden schlossen sich 15 Einzelpersonen und Betriebe zu einer »Solidargemeinschaft« zusammen, um den Handwerkerhof-Ottensen zu planen und zu errichten. Diese sind alle gleichermaßen verantwortlich für dieses Haus und haben den Planungsprozess aktiv begleitet, http://www.handwerkerhof-ottensen.de/	Handwerkerhof Ottensen Verwaltungsgesellschaft mbH	Genossenschaftliche Finanzierung
Co-Working Space, Weltweit	Co-Working Spaces sind Orte, welche gemeinsame Arbeitsplätze und die benötigte Infrastruktur flexibel und zeitlich befristet zur Verfügung stellen. Dabei gibt es unterschiedliche Anbieter mit verschiedenen Angeboten. Eine Übersicht der in Deutschland verfügbaren Co-Working Spaces liefert dabei www.coworking.de .	Diverse	Miete

4.1 Baugenossenschaft »mehr als wohnen«

Die Baugenossenschaft »mehr als wohnen« hat in Zürich Leutschenbach auf einer vier Hektar großen Industriebrache ein Wohn- und Gewerbeareal entwickelt, das umfassende Nachhaltigkeitsziele verfolgt. Diese umfassen (bau)ökologische Maßstäbe, Regenwassernutzung und Wärmeversorgung durch die Abwärme eines benachbarten Heizkraftwerks, eine Begrenzung des Wohnflächenbedarfs der Bewohner/innen und den Beschluss, eine autoarme Siedlung zu entwickeln. Mit diesen Maßnahmen wird das Ziel »2000-Watt-Gesellschaft« der Stadt Zürich¹⁴ verfolgt.

¹⁴ https://www.stadt-zuerich.ch/gud/de/index/umwelt_energie/2000-watt-gesellschaft.html (Zugriff vom 01.09.2017).

Darüber hinaus stehen inklusives und sozial durchmischtes Wohnen, die Schaffung von preisgünstigem Wohnraum sowie die Förderung von Eigeninitiative und Selbstorganisation in den Leitlinien der Genossenschaft (vgl. mehr als wohnen 2013)¹⁵. Neben Räumen und Außenflächen für gemeinschaftliche Nutzungen der Bewohner/innen (z.B. Waschräume, Gemeinschaftsgärten, Allmendräume für verschiedene Veranstaltungen und Aktivitäten), stehen in der Mobilitätsstation Leihfahrräder und -anhänger zur Verfügung. Durch das Vorhalten von nur 80 Stellplätzen wird der Besitz privater PKW stark beschränkt. Allerdings besteht die Möglichkeit, bei Bedarf ein Auto zu leihen. Auf dem Areal sind zudem Einrichtungen für Kinderbetreuung und ein Gästehaus entstanden, finden sich gastronomische Angebote, ein Geschäft für ökologische Lebensmittel und Dinge des täglichen Bedarfs und weiteres Kleingewerbe.

4.1.1 Warum wurde die Initiative für die Wf4.0 ausgewählt?

Auf dem Hunziker Areal ist Wohnraum für insgesamt rund 1.200 Personen entstanden. Es gibt unterschiedliche Wohnangebote für Familien, Einzelpersonen, ältere Menschen und jede Art von Lebensgemeinschaften, Wohnstudios bis zur 7½-Zimmer-Wohnung, vom Wohnatelier bis zur 12½-Zimmer-Gemeinschaftswohnung. Die Wohnungen sind nach hohen bauökologischen Standards gebaut und preiswert. Ein Fünftel der Wohnungen ist subventioniert. Über die Genossenschaft wie auch durch die Selbstorganisation der Bewohnenden werden Dienst- und Serviceleistungen für Bewohner, Gewerbetreibende und Gäste angeboten. Die Gewerbetreibende im Areal bieten Mikrojobs für Bewohner an und arbeiten mit sozialen und gemeinnützigen Organisationen zusammen. Nachbarschaftliche Hilfe wird gezielt gefördert und Instrumente geschaffen, um persönliche Notsituationen zu mildern.

In wirtschaftlicher Hinsicht ist es Ziel der Genossenschaft, Wohnraum auf dem angespannten Wohnungsmarkt in Zürich zu schaffen, der für Menschen aller Gesellschaftsschichten bezahlbar ist. Die Gewerbe im Areal bieten teilweise Arbeits- und Ausbildungsstellen für besondere Zielgruppen an (z.B. für Geflüchtete im Restaurantbetrieb). Die Initiative der Bewohnerinnen und Bewohner schafft weitere Angebote wie etwa die Versorgung mit Obst und Gemüse aus solidarischer Landwirtschaft, Gemeinschaftsbüros und -werkstätten, kulturelle und sportliche Veranstaltungen.

Durch die hohen bauökologischen und energetischen Standards, die in den Gebäuden umgesetzt wurden, besteht eine enge Verbindung zu dem Cluster »Cleantech« der Wirtschaftsförderung der Stadt Zürich. Der Schwerpunkt des Cleantech-Clusters liegt auf der Entwicklung von Produkten und Verfahren zum nachhaltigen Einsatz von Ressourcen und mit geringer Umweltbelastung unter anderem im Bauwesen.

4.1.2 Entstehungsgeschichte

Die Stadt Zürich erlebt seit den 1990er Jahren einen relativ beständigen Zuzug. Verbunden mit der steigenden Einkommensentwicklung in der Bevölkerung führt dies zu einer stetig wachsenden Nachfrage nach Wohnraum. Während das Angebot im

¹⁵ mehr als wohnen (2013): Leitbild. Download unter https://www.mehralswohnen.ch/fileadmin/downloads/Wir_ueber_uns/maw_Leitbild.pdf (Zugriff vom 11.02.2017).

hochpreisigen Sektor aufgrund dieser Entwicklung weiter ausgebaut wurde, zeigt sich vermehrter Bedarf an Wohnungen, die auch für weniger Verdienende bezahlbar sind. Die Stadt Zürich setzt hier bereits seit vielen Jahren auf die Unterstützung durch den genossenschaftlichen Wohnungsbau und bietet, trotz gelegentlicher Widerstände im Gemeinderat, ihre Unterstützung und Kooperation.

Im Jahr 2007 feierten die Stadt Zürich und die örtlichen Genossenschaften das 100-jährige Jubiläum des gemeinnützigen Wohnungsbaus, in dem in den letzten 20 Jahren ein deutlicher Innovations Schub feststellbar war. Basierend auf dem Motto der Feierlichkeit »100 Jahre mehr als wohnen« mündete der intensive Dialog mit vielen Beteiligten und Disziplinen über Zukünfte des Wohnens in der Gründung der Baugenossenschaft »mehr als wohnen« im Dezember 2007 als Innovations- und Lernplattform für den gemeinnützigen Wohnungsbau. Hierfür haben sich eine Vielzahl Zürcher Wohnbaugenossenschaften und Stiftungen sowie der Verband Wohnbaugenossenschaften Zürich zusammengetan. Unterstützung in der Planung und Entwicklung kam zudem von Hochschulen, Mitgliedern mit juristischer Expertise und nicht zuletzt der Stadt Zürich selbst¹⁶.

Im Jahr 2008 hat das Amt für Hochbauten der Stadt Zürich und »mehr als wohnen« einen internationalen Wettbewerb ausgeschrieben, in dem Lösungen für ein zukunftsweisendes Quartier entwickelt werden sollten. Hieraus wurden 26 Einreichungen ausgewählt, um für das Hunziker Areal einen städtebaulichen Entwurf sowie ein prototypisches Gebäude zu entwickeln. Die Rahmenbedingungen für die zweite Wettbewerbsrunde waren die Entwicklung neuer Wohnformen, die Orientierung an den Normen der 2000-Watt-Gesellschaft, Schaffung von Generationenwohnen und günstigem Wohnraum sowie Optimierungen im Planungs- und Bauprozess.

In einem anschließenden halbjährigen Dialogprozess haben die Teams der Siegerprojekte, der Jury und weitere Beteiligte die Gebäude- und Wohntypologien und -strukturen, den Nutzungsmix von Wohnen und Arbeiten im Quartier sowie den Bezug zwischen Innen und Aussen diskutiert und entwickelt. Ziel war es, ein ökologisch, ökonomisch und sozial nachhaltiges Quartier zu entwickeln, in dem mehr als »nur« Wohnen stattfindet. Der Dialogprozess, insbesondere mit interessierten zukünftigen Bewohnerinnen und Bewohnern, ging auch mit dem Baubeginn im Jahr 2012 weiter. In Workshops und »Echo-Räumen« gab es die Möglichkeit, unterschiedliche Themen wie etwa Fragen zur Mobilität oder zu einer Quartierswährung zu diskutieren. Im darauffolgenden Jahr konnte der Vermietungsprozess beginnen und noch ein Jahr später fand die erste Schlüsselübergabe statt. 2015 wurde auch das letzte Haus bezogen und das Areal mit einem Eröffnungsfest eingeweiht.

Die Genossenschaft »mehr als wohnen« setzt sich heute zusammen aus 55 Zürcher Wohnbaugenossenschaften, den Bewohnenden des Hunziker Areals und weiteren juristischen und privaten Personen. Auf dem gut vier Hektar großen Areal einer ehemaligen Betonfabrik wohnen heute rund 1.200 Menschen und sind etwa 150 Arbeitsplätze entstanden.

¹⁶ Eine Übersicht über die Partnerschaften findet sich unter <https://www.mehralswohnen.ch/genossenschaft/partnerschaften/> (Zugriff vom 13.10.2017).

Baubeginn war im Jahr 2012. Im Jahr 2013 waren die ersten Anmeldungen für Wohnungen möglich. Das letzte Haus wurde 2015 bezogen und das Areal mit einem Eröffnungsfest eingeweiht.

4.1.3 Formelle Informationen

Träger der Baugenossenschaft »mehr als wohnen« sind 55 Zürcher Wohnbaugenossenschaften, die Bewohnenden des Hunziker Areals und weitere juristische und private Personen. Die Stadt Zürich war in den Prozess der Entwicklung des Hunziker Areals permanent eingebunden.

Für gemeinschaftliche, kulturelle und ökologische Projekte steht ein Solidaritäts- und Genossenschaftsfonds zur Verfügung, der von der sogenannten »Allmendkommission« verwaltet wird. Die Kommission ist ein genossenschaftliches Gremium, das finanzielle Mittel an Quartiergruppen vergibt und die Nutzung von Allmendräumen koordiniert.

4.1.4 Informelle Informationen und vertiefende Analyse (AP 1.4)

Die vertiefte Analyse zum Hunziker Areal basiert auf einem dreitägigen Besuch des Areals. In dieser Zeit wurden mehrere Interviews mit der Geschäftsführung, der Leitung des Gästehauses, Bewohnerinnen und Bewohnern geführt. Die Interviews orientierten sich an einem Leitfaden zu Motivationen, Schwierigkeiten im Prozess und Fragen zu den Vor- und Nachteilen des Projekts, wurden aber relativ offen geführt, um auf die unterschiedlichen Rollen innerhalb des Projekts (Geschäftsleitung, Vorstand, Bewohnerin etc.) und damit verbundene individuelle Erfahrungen und Schwerpunktsetzung im Gespräch eingehen zu können. Mit einer Bewohnerin wurde zudem ein Interview nach der Go-Along Methode¹⁷ durchgeführt, in dem das Gespräch bei einem Rundgang durch das Quartier stattfand, um Eindrücke und Wohn Erfahrungen vor Ort aufzunehmen. Die Datenaufnahme wurde durch eine Dokumentenanalyse ergänzt.

Ein wesentlicher Erfolgsfaktor für die Entstehung des Projekts auf dem Hunziker Areal ist die langjährige Erfahrung, die die Genossenschaften in Zürich mit gemeinschaftlichen Wohnprojekten haben. Dies betrifft sowohl Fragen zur Größe eines Projekts und welche Wohnkonzepte – beispielsweise flexibel nutzbare oder zumietbare Räume – gut oder weniger gut funktionieren wie auch die Ausgestaltung des partizipativen Prozesses zur Einbindung verschiedener Akteure und der zukünftigen Bewohnerschaft. Langwierige Aushandlungsprozesse können zu Verzögerungen und damit gegebenenfalls auch Verteuerung führen. Für die Genossenschaft »mehr als wohnen« war es darum wichtig, den Beteiligungsprozess an den zeitlichen Rahmen der Planungs- und Bauphase anzupassen, nicht umgekehrt.

Auch in der Nutzungsphase zeigt sich, dass nicht alle zukünftigen Bewohnerinnen und Bewohner Interesse an einer intensiven Einbindung in die Ausgestaltung des Projekts haben. Von den rund 1.200 Bewohnerinnen und Bewohnern haben sich nach

¹⁷ Die Go-Along Methode oder »Walking Interview« wird insbesondere bei der Untersuchung von Alltagsroutinen und Mobilitätsverhalten eingesetzt (u.a. Clark, Emmel 2010). Mit einer Mischung aus qualitativem Interview und teilnehmender Beobachtung wird die Diskrepanz aus rein berichtetem Verhalten und tatsächlich genutztem Aktionsraum reduziert.

Schätzung der Geschäftsleitung etwa 200 bewusst aufgrund des auf Nachhaltigkeit und Solidarität ausgerichteten Quartierkonzepts für das Wohnen im Hunziker Areal entschieden bzw. bringen sich aktiv ein. Für einige geht es darum, in einer aktiven Nachbarschaft zu leben, andere sind eingezogen, weil Freunde und Bekannte dort bereits wohnten. Der Großteil aber, so die Schätzung, hat sich aufgrund des preisgünstigen Wohnraums für das Hunziker Areal entschieden. Ein Indiz hierfür ist die Auswertung des internen Online-Portals für Quartiersgruppen des Hunziker Areals. Die Quartiersgruppen sind Initiativen der Bewohnerschaft, die gemeinsame Angebote oder Aktivitäten schaffen und umsetzen möchten. Im Oktober 2016 waren in den Quartiersgruppen gut 150 Menschen als aktive Mitglieder eingetragen.

Eine besonders wichtige Rolle für die (Selbst)Verwaltung und Organisation innerhalb des Quartiers spielt die Rezeption des Gästehauses. Die Mitarbeitenden an der Rezeption sind zudem Ansprechperson bei Fragen und Problemen und bieten diverse Dienstleistungen für die Bewohnerinnen und Bewohner an. Hierzu gehören etwa der Verleih von Fahrzeugen, Anmieten von Räumlichkeiten und Anmeldung von Veranstaltungen. Sie vermieten zudem die Zimmer des Gästehauses, die auch externen Gästen offenstehen. Aufgrund der Nähe zum Messegelände ist die Auslastung der Zimmer relativ gut. Die Preise für externe Gäste liegen dabei deutlich über denen für Reservierungen, die aus der Bewohnerschaft kommen. Diese unterschiedliche Preisstruktur findet sich auch in anderen Angeboten im Quartier, etwa in dem kleinen Bioladen oder bei den Leihgebühren für Fahrräder.

Um in der Zusammensetzung der Bewohnerschaft eine ausgewogene Sozialstruktur und Inklusion zu erreichen, hat sich die Genossenschaft Belegungsvorschriften gegeben. Ziel ist es, in etwa einen repräsentativen Querschnitt der Bevölkerungsstruktur des Kantons Zürich abzubilden. Damit ist es möglich, Bewerbungen spezieller Gruppen oder Personen bevorzugt zu behandeln. Zudem sind einzelne Wohneinheiten an Vereine vermietet, die sich um spezielle Zielgruppen kümmert, etwa minderjährige Jugendliche, Menschen mit körperlichen oder geistigen Einschränkungen oder Geflüchtete.

Das Hunziker Areal ist allein aufgrund seiner Größe ein besonderes Projekt für gemeinschaftliches Wohnen und Leben. Diese Größe ist letztlich entscheidend für die Möglichkeit, eine gewisse Bandbreite von Angeboten vorhalten zu können. Das gilt sowohl im Hinblick auf die Dienstleistungen wie auch auf die gemeinschaftlich genutzten Räume (»Allmend-Räume«) und die verschiedenen Wohnkonzepte. Erst ab einer gewissen Anzahl von Personen wird auch ein Grad an Flexibilität erreicht, so dass bei Bedarf über das Zumieten von Räumen oder Wohnungswechsel der Wohnraum dem aktuellen individuellen Bedarf angepasst werden kann bzw. ein gewisser Auslastungsgrad gemeinschaftlicher Einrichtungen (Allmend-Räume, Mobilitätsstation, Werkstatt etc.) erreicht, der für die Wirtschaftlichkeit der Angebote nötig ist.

4.1.5 Ergebnisse

Die Genossenschaft mehr als wohnen hat mit dem Hunziker Areal ein Quartierprojekt verwirklicht, das in vielerlei Hinsicht Ansprüche an Nachhaltigkeit und Gemeinnützigkeit berücksichtigt und umgesetzt hat. Diese Einschätzung bezieht sich sowohl

auf den Bereich Wohnen wie auch auf Mobilität, Energieversorgung, soziale Inklusion und den Lebensmittelkonsum.

4.1.6 Kontaktdaten

Baugenossenschaft mehr als wohnen, Hagenholzstrasse 104b, 8050 Zürich, Tel.: 044 325 40 40, Mail: info@mehralswohnen.ch, <https://www.mehralswohnen.ch>

Tabelle 11: Ampel-Bewertung der Initiative als Bestandteil eines Portfolios der Wf4.0.

Leitfragen/Kriterien	Einschätzung Ampel	Begründung
Stärkung der regionalen Wirtschaft, kurze/kürzere Wertschöpfungsketten. Geht es in der Initiative um den Ausbau regionaler Wirtschaftskreisläufe?		Die regionale Wirtschaft wird durch das Angebot der Versorgung mit Lebensmitteln aus solidarischer Landwirtschaft in unmittelbarer Nähe zum Quartier gefördert. Das Angebot basiert auf der Initiative einzelner Bewohner/innen im Quartier, die in der landwirtschaftlichen Genossenschaft aktiv sind.
Förderung der Krisenfestigkeit/Selbstversorgung, Verringerung der Abhängigkeit von Wachstum		Auch hier ist das Angebot von Lebensmitteln aus solidarischer Landwirtschaft zu nennen. Darüber hinaus gibt es Werkstätten, in denen Möbel und sonstige Gegenstände gebaut und repariert werden können. Die gezielte Förderung nachbarschaftlicher Hilfe kann ebenfalls hierzu gezählt werden.
Maßvolle Renditen – gemeinwohlorientierte Verwendung des Gewinns und/oder Bindung der Rendite innerhalb der Region. Ist die Gewinnverwendung der Rendite gemeinwohlorientiert und/oder bleibt die Rendite in der Region? Ist die Orientierung mehr nutzenorientiert denn gewinnorientiert?		Die Genossenschaft wirtschaftet nicht profitorientiert sondern ist am Gemeinwohl ihrer Mitglieder orientiert. Das Hunziker Areal arbeitet wirtschaftlich, wobei Gewinne und Renditen in die Unterhaltung des Quartiers und die Unterstützung von Aktivitäten und Angeboten investiert werden.
Gemeinwohlorientierung. Hat die Initiative das Ziel der Erhöhung des Gemeinwohls? Was trägt sie dazu bei?		Die Gemeinwohlorientierung hat in der Genossenschaft mehr als wohnen eine sehr hohe Priorität. Durch die Schaffung von bezahlbarem Wohnraum und Belegungsrichtlinien fördert sie die soziale Durchmischung im Quartier. Die Ausrichtung an den Prinzipien einer 2000-Watt-Gesellschaft berücksichtigt zudem das Gemeinwohl zukünftiger Generationen. Über öffentliche Angebote werden auch Menschen, die nicht auf dem Areal wohnen, angesprochen. Das Projekt soll als Vorbild für weitere Quartiere dienen.
Positive ökologische Wirkungen. Sind aus der Initiative positive ökologische Wirkungen zu erwarten? → i.S.d. Def. zur starken Nachhaltigkeit bleibt der Kapitalstock dann mindestens erhalten. Sind diese insbesondere im lokalen und regionalen Bereich zu verorten?		Das Hunziker Areal ist an den Richtlinien der 2000-Watt Gesellschaft ausgerichtet. Sowohl in der Planungs- und Bauphase wie auch im Betrieb standen und stehen ökologische Aspekte im Fokus (Energieversorgung, ökologisches und energieeffizientes Bauen, autoarme Siedlung, Regenwassernutzung).
Teilhabe und Transparenz. Verfügt die Initiative über partizipative Elemente, Möglichkeiten der Teilhabe?		Durch die genossenschaftliche Organisation sind die Bewohner/innen finanziell an der Entwicklung des Quartiers beteiligt. Zudem besteht über ein Internetportal, die Gründung von Quartiergruppen und die Gremienarbeit die Möglichkeit, sich aktiv in die Lebensgestaltung im Quartier einzubringen. Initiative wird von Seiten der Genossenschaft gezielt gefördert.

dert.

4.2 Demenz-WG Köln

In den beiden Demenz-WGs der »Dabei sein« Wohngruppeninitiative für demenzerkrankte Menschen e.V. am Kölner Barbarossaplatz leben insgesamt 20 demenzerkrankte Bewohner und Bewohnerinnen gemeinschaftlich zusammen. Die bewohnten Demenzerkrankten der Pflegegrade 2-5, die in ihren vorherigen Wohnungen oft nicht mehr ausreichend gepflegt und betreut werden konnten, werden dort rund um die Uhr durch den zuständigen Pflegedienst »Medden em Levve« betreut. Trotz der intensiven Betreuung sollen die Pflegebedürftigen so gut es eben geht in die Bewältigung der Alltagsaufgaben eingebunden werden. Dabei wird innerhalb des Zusammenlebens und der Pflege stets darauf geachtet, dass kein Bewohner zu irgendetwas gezwungen wird. Viel mehr sollen die Erkrankten möglichst viele Entscheidungen selber treffen. Jeder Bewohner richtet sich beispielsweise sein Zimmer in der 400m² großen Wohngemeinschaft nach seinen eigenen Vorstellungen ein und darf eigene Möbel sowie Erinnerungsstücke, Bilder oder andere persönliche Gegenstände mitbringen. Außerdem gibt es zum Beispiel auch keine festen, verpflichtenden Aufsteh- oder Frühstückszeiten für die Bewohner oder abgesteckte Besuchszeiträume für die Angehörigen. Generell kann jeder, der gerne einen der Bewohner besuchen möchte, zu jedem Zeitpunkt in der WG vorbeischaun. Die Bewohner können außerdem auch in Begleitung an Kirchen- oder Theaterbesuchen, Spaziergängen oder sonstigen Aktivitäten teilnehmen.

Der Verein »Dabei sein« selbst sieht sich innerhalb dieses Wohnkonzeptes als Wohngruppeninitiative, die als Organisator den Wohnraum anmietet und zwischen den Bewohnern, deren Angehörigen sowie den Pflegern des zuständigen Pflegedienstes vermittelt. Außerdem verstehen sie sich als eine Art »Verbraucherschutzinformation« für die demenzerkrankten Bewohner und begleiten die Einhaltung der bedarfsgerechten Standards innerhalb der Pflege.

4.2.1 Warum wurde die Initiative für die Wf4.0 ausgewählt?

Initiativen wie die Demenz-WG in Köln eignen sich insbesondere aufgrund der hohen Gemeinwohlorientierung für eine Förderung im Rahmen der Wirtschaftsförderung 4.0. So erhalten demenzerkrankte Menschen und ihre Angehörigen eine oft kostengünstigere Alternative zum Altenheim, die ihnen darüber hinaus Mitbestimmungsrechte zusichert. So finden beispielsweise regelmäßig Angehörigengremien statt, in denen die Familien der Bewohner und Bewohnerinnen Anregungen, Wünsche und Kritik äußern können. Darüber hinaus kann in Köln prinzipiell jeder, der an Demenz leidet, unabhängig seines finanziellen Status in eine solche WG einziehen. In Härtefällen übernimmt beispielsweise das Sozialamt die Kosten der Unterbringung.

Außerdem können die Wohngemeinschaften in städtische Viertel integriert werden, ohne dass sie von außen als abgeschottet wahrgenommen werden. So bleibt eine Nähe zum gesellschaftlichen und städtischen Leben erhalten und erhöht die Wahrscheinlichkeit, mit Nachbarn in direkten Kontakt zu treten oder spontane Besuche von Familienmitgliedern zu erhalten. Dies bringt ein gewisses Maß an Normalität in den Alltag der Bewohner und Bewohnerinnen.

4.2.2 Entstehungsgeschichte

Die Idee entstand aus dem Wunsch zweier Bekannter, ein Wohnumfeld für Demenzerkrankte zu schaffen, in dem auf die sehr unterschiedlichen Ausprägungen und Stadien der Krankheit eingegangen werden kann. Diese Möglichkeiten sind in den meisten Pflege- oder Altenheimen nur sehr eingeschränkt oder gar nicht vorhanden und die Lebensqualität für die Bewohnerinnen und Bewohner entsprechend gering. Auch pflegende Angehörige sind oft ab einem gewissen Stadium oder je nach Verlauf der Krankheit mit der alleinigen Betreuung überfordert. Auf Basis dieser Motivation wurde im Jahr 2009 die erste »Demenz-WG« gegründet.

4.2.3 Formelle Informationen

Die Finanzierung des Pflegedienstes übernimmt die Pflegekasse der Bewohner und Bewohnerinnen jeweils in Abhängigkeit von deren Pflegestufe. Die Kosten für Miete, die Betreuung und Versorgung außerhalb der Pflege zahlen entweder die Demenzerkrankten oder ihre Angehörigen selbst, sofern dies finanziell möglich ist. Sollte dies nicht der Fall sein, übernimmt das Sozialamt die Mietkosten.

Der initiiierende Verein finanziert sich zudem zusätzlich über Mitgliedsbeiträge und Spenden. Der minimale Jahresbeitrag für eine Mitgliedschaft, in die jeder unkompliziert eintreten kann, beträgt 60€. Über die Homepage kann aber auch jede interessierte Privatperson oder jedes Unternehmen dem Verein ohne den Abschluss einer Mitgliedschaft eine Spende zugute kommen lassen.

4.2.4 Informelle Informationen

Eine finanzielle Unterstützung durch die Stadt Köln oder deren Behörden gibt es bisher nicht. Jedoch unterstützen eine Reihe (lokaler) Einzelpersonen, Unternehmen und Stiftungen die Arbeit des Vereins durch Spenden oder anderweitige Hilfeleistungen wie z.B. der Verein »Köln bewegt« mit seinem Film über das Leben in der Demenz-WG¹⁸.

Eine wichtige Stütze im Rahmen des Konzepts sind aber vor allem die Angehörigen, die im Rahmen ihrer Besuche Versorgungsaufgaben übernehmen wie z.B. Essen und Trinken anreichen, Tisch decken etc. Im Sinne des gemeinschaftlichen Wohnens sollen sie nicht nur zu Besuch sein, sondern an dem Leben in der WG partizipieren. Zu diesem Konzept gehört auch, dass Geburtstage und andere Feste regelmäßig gefeiert werden.

Die Nachfrage nach den Plätzen ist seit Gründung der WGs kontinuierlich hoch. Leer werdende Zimmer können in der Regel sehr schnell wieder vermietet werden, was vermutlich neben dem besonderen Konzept auch daran liegt, dass die Kosten für einen Platz in der WG im Vergleich zu den meisten Alten- und Pflegeeinrichtungen in Köln relativ günstig sind.

Die Zimmer werden in der Regel leer übernommen und können mit den privaten Möbeln und vertrauten Sachen aus dem ehemaligen Zuhause eingerichtet werden.

¹⁸ <https://player.vimeo.com/video/110235966>

Fehlt die Einrichtung, so kann im Einzelfall mit Möbeln ausgeholfen werden, die von ehemaligen Bewohnerinnen und Bewohnern übernommen wurden.

4.2.5 Ergebnisse

Aufgrund der guten Erfahrung mit dem Modell einer »Demenz-WG« wurde schon ein Jahr nach Gründung der ersten WG eine weitere Etage im selben Haus in der Kölner Südstadt angemietet. Hier finden weitere zehn Erkrankte eine Möglichkeit zum Wohnen. Außerdem plant der Verein, in naher Zukunft auch weitere Wohngemeinschaften im Raum Köln/Bonn zu eröffnen.¹⁹

4.2.6 Kontaktdaten

»Dabei sein!« Wohngruppeninitiative für demenzerkrankte Menschen e.V.
Sömmeringerstr. 44, 50823 Köln, Tel.: 01575 – 0774521, dabei-sein@arcor.de,
www.demenz-leben.de

Tabelle 12: Ampel-Bewertung der Initiative als Bestandteil eines Portfolios der Wf4.0.

Leitfragen/Kriterien	Einschätzung Ampel	Begründung
Stärkung der regionalen Wirtschaft, kurze/kürzere Wertschöpfungsketten. Geht es in der Initiative um den Ausbau regionaler Wirtschaftskreisläufe?		Die Stärkung der regionalen Wirtschaft steht nicht in direktem Zusammenhang mit den Zielen der Demenz-WG.
Förderung der Krisenfestigkeit/Selbstversorgung, Verringerung der Abhängigkeit von Wachstum		Die Initiative sichert den Bewohnern und Bewohnerinnen ein Mindestmaß an Selbstversorgung zu. Ein Fokus auf einer Stärkung der Resilienz oder Wachstumsunabhängigkeit der Region ist allerdings nicht zu erkennen.
Maßvolle Renditen – gemeinwohlorientierte Verwendung des Gewinns und/oder Bindung der Rendite innerhalb der Region. Ist die Gewinnverwendung der Rendite gemeinwohlorientiert und/oder bleibt die Rendite in der Region? Ist die Orientierung mehr nutzenorientiert denn gewinnorientiert?		Der »Dabei sein« e.V. finanziert sich rein aus Spenden und Mitgliedsbeiträgen, weshalb die finanziellen Mittel nur für die ideellen Zwecke des Vereins, die Wohnsituation von demenzerkrankten Menschen zu verbessern, eingesetzt werden. Die Orientierung der Initiative ist somit eindeutig nutzenorientiert.
Gemeinwohlorientierung. Hat die Initiative das Ziel der Erhöhung des Gemeinwohls? Was trägt sie dazu bei?		Die Initiative erhöht das Allgemeinwohl, indem demenzerkrankten Personen und ihren Angehörigen eine persönlichere und selbstbestimmtere Alternative zum Seniorenheim geboten wird.
Positive ökologische Wirkungen. Sind aus der Initiative positive ökologische Wirkungen zu erwarten? → i.S.d. Def. zur starken Nachhaltigkeit bleibt der Kapitalstock dann mindestens erhalten. Sind diese insbesondere im lokalen und regionalen Bereich zu verorten?		Wie bei allen Wohngemeinschaften, die über kollektiv genutzte Räume wie Küchen, Bäder oder Aufenthaltsräume und deren Einrichtung verfügen, profitiert auch die Umwelt durch die verminderte pro-Kopf-Wohnfläche und den dadurch verringerten Ressourceneinsatz. Allerdings stehen ökologische Positiveffekte nicht im Vordergrund der Initiative.
Teilhabe und Transparenz. Verfügt die Initiative über partizipative Elemente, Möglichkeiten der Teilhabe?		Die Teilhabe der Bewohner/innen und deren Angehörigen an Entscheidungen bezüglich der Wohninitiative ist hoch. Die Angehörigen können beispielsweise innerhalb des Angehö-

¹⁹ <http://www.meinesuedstadt.de/vor-der-haustuer/gesellschaft/wohngemeinschaft-fuer-demenzerkrankte-menschen>

		<p>rigengremiums direkten Einfluss auf die Alltagsgestaltung innerhalb der Wohngemeinschaften nehmen. Außerdem treffen die Bewohner und Bewohnerinnen im Rahmen ihrer Möglichkeiten eine Vielzahl an Entscheidungen selbst, die sie selbst und ihr Leben innerhalb der Wohngruppe beeinflussen.</p>
--	--	---

4.3 Handwerkerhof Ottensen

Auf dem Handwerkerhof Ottensen im Stadtteil Hamburg-Ottensen bewirtschaften derzeit 19 (Handwerks-)Betriebe gemeinsam eine Gebäudenutzfläche von mehr als 1.400m². Mieter und Mieterinnen sind dort neben Tischlereien und Zimmereien beispielsweise auch Architekten oder Anwälte, die sich zudem gemeinschaftliche Einrichtungen wie Küchen, Toiletten oder auch Arbeitswerkstätten teilen. Besonders ist hier, dass die ansässigen Betriebe sowohl den Grundstückserwerb als auch die Realisierung des viergeschossigen Neubaus in Kooperation mit dem Unternehmensverband »Miethäuser Syndikat« in Eigenregie durchgeführt haben. Dementsprechend konnte den steigenden Mietpreisen und dem daraus resultierenden Verdrängungsdruck von mittelständischen (Handwerks-)Betrieben in der Metropole Hamburg entgentreten werden.

4.3.1 Warum wurde die Initiative für die Wf4.0 ausgewählt?

Der Handwerkerhof Ottensen zeigt in Verbindung mit dem Miethäuser Syndikat auf, wie mittelständische Betriebe kollektiv eine Verdrängung des Gewerbes aus Wachstumsregionen umgehen können. Mieteinnahmen wandern in diesem Fall beispielsweise nicht in z.B. anonyme Immobiliengesellschaften ab, sondern dienen rein zur Instandhaltung des Gebäudes. Darüber hinaus profitieren die ansässigen Betriebe aber nicht nur von den günstigen Mieten, sondern können auch vielfältige, überbetriebliche Synergien nutzen. Handwerksbetriebe können beispielsweise Folgeaufträge, die sich auf mehrere unterschiedliche Dienstleistungen beziehen, hausintern weitergeben oder kollektiv teure Werkzeuge oder Materialien anschaffen. Das stärkt die Betriebe sowie die lokale Wirtschaft und macht sie resilienter gegenüber Krisen. Von solchen Lösungen »aus einer Hand« profitieren die Kunden im Viertel dann genauso wie von der Nähe zu den Betrieben, die mithilfe des Handwerkerhofes erhalten bleiben kann.

Aber auch der Umwelt kommt ein solcher kollektiver Neubau zugute. Die hohe Flächen- und Ressourceneffizienz sowie die gemeinschaftliche Nutzung von Toiletten oder Küchen spart Energie und mindert den Ausstoß von Treibhausgasen.

4.3.2 Entstehungsgeschichte

Der heutige »Trend«-Stadtteil Ottensen in Hamburg ist geprägt durch steigende Mietpreise und eine zunehmende Verdrängung von handwerklichen Hinterhofbetrieben infolge eines massiven Wohnungsneubaus. In den Jahren 2010/2011 schlossen sich ein Kfz-Händler, ein Klempner und eine Zimmerei aus dem Stadtteil daher zusammen, um gemeinsam eine Alternative zu dem mangelnden Angebot an Gewer-

beflächen zu schaffen. Ziel war es, sich kollektiv eine Fläche anzueignen, um dort die notwendigen Räumlichkeiten zu errichten. Kurz darauf schlossen sich zwölf weitere interessierte Betriebe aus dem Stadtteil und den umliegenden Quartieren den drei Initiatoren an und gründeten den Verein Ottensen e.V.. Nach langer Konzeptionierung und Prüfung des Vorhabens durch den Wirtschaftsausschuss konnte im Jahr 2013 dann eine städtische, brachgefallene Fläche im Stadtteil Ottensen mithilfe des Unternehmensverbundes »Mietshäuser Syndikat« von der gegründeten Handwerkerhof Ottensen GmbH aufgekauft werden. Zwei Jahre später war der nach den Wünschen der zusammengeschlossenen Betriebe gestaltete Neubau bereit zur Inbetriebnahme.

4.3.3 Formelle Informationen

Die Organisation und Verteilung der Eigentumsanteile an der immobilienbesitzenden Handwerkerhof Ottensen GmbH ist wie bei allen Syndikatsprojekten zu etwa gleichen Teilen zwischen dem Verein und dem Mietshäuser Syndikat aufgeteilt. Demnach besitzt keiner der ansässigen Einzelbetriebe ein individuelles Eigentum an dem Handwerkerhof, sondern ist gemeinsam mit den anderen Vereinsmitgliedern und dem Syndikat Eigentümer der Gesamtimmobilie.

Finanziert wird das insgesamt 2,9 Millionen Euro teure Projekt zu einem Großteil über Kredite der GLS-Bank²⁰. Die restlichen knapp 700 000€ stammen aus Direktkrediten, Vorleistungen und Einlagen vom Verein und dem Mietshäuser Syndikat. Die Tilgung der Bank- und Direktkredite erfolgt über Mieteinnahmen, die für jeden ansässigen Betrieb je Quadratmeter genutzter Fläche anfallen. Die Gewerberäume weisen beispielsweise eine vergleichsweise günstige Kaltmiete von 8,61€/m² auf; die Büroräume im 3. OG liegen leicht höher bei 13,62€/m². Bis zum Herbst 2016 konnten so etwa 780 000 Euro an Mieteinnahmen generiert werden, die fast vollständig zur Tilgung der Kredite eingesetzt werden konnte. Innerhalb der Mietpreise ist zwar keine Gewinnspanne für den Verein selbst inkludiert, ein kleiner Teil der Einnahmen wird aber für die Bildung von Rücklagen genutzt, um diese für eventuelle Sanierungen oder Mietausfälle vorzuhalten. Neben den Mietkosten müssen alle Vereinsmitglieder außerdem zusätzlich Mitgliedseinlagen sowie regelmäßige Solidarbeiträge an das Syndikat leisten.

Das Vorhaben wurde u.a. durch die Stadt Hamburg unterstützt, welche den zusammengeschlossenen Betrieben nicht nur die Fläche zum Kauf angeboten hat, sondern auch sämtliche Bodengutachten sowie die Beseitigung bestehender Altlasten übernommen hat. Darüber hinaus haben auch die Hamburger Wirtschaftsförderung, die Bürgerschaftsgemeinschaft Hamburg, die städtische Baubehörde sowie die Laewetz Stiftung das Projekt insbesondere während des Bauprozesses begleitet.²¹

4.3.4 Informelle Informationen

Bis heute sind alle Räume des Handwerkerhofes bezogen und fest vermietet. Die bisher erwirtschafteten, hohen Mieteinnahmen sorgen dafür, dass die Gewerbebetriebe

²⁰ Die GLS Bank ist eine Genossenschaftsbank, die ausschließlich in sozial-ökologische Projekte investiert (siehe www.gls.de)

²¹ »Handwerkerhof Hamburg-Ottensen | neue-nachbarschaft.de«.

eine verfrühte Rückzahlung des GLS-Kredites in Form von Sondertilgungsrechten in Anspruch nehmen können. Nichtsdestotrotz sucht das Projekt weiterhin Investoren für Direktkredite, damit der Bankkredit so schnell wie möglich vollständig abbezahlt werden kann.

4.3.5 Ergebnisse

Die Stadt Hamburg sieht das Projekt des Handwerkerhofes Ottensen in den Punkten Effizienz, Finanzierung und Nachhaltigkeit als Vorbild für andere Handwerksbetriebe, die ebenfalls mit den steigenden Mietpreisen zu kämpfen haben. Die Hamburger Wirtschaftsförderung (HWF) will beispielsweise u.a. nach Vorbild des Handwerkerhofes städtische Industrie- und Gewerbeflächen bevorzugt an Betriebe vergeben, die Gebäude ähnlich innovativ und flächeneffizient planen. Dementsprechend soll der Kriterienkatalog der HWF für die Vergabe städtischer Flächen überarbeitet werden.²²

4.3.6 Kontaktdaten

Handwerkerhof Ottensen Verwaltungsgesellschaft mbH
 Bahrenfelder Straße 321, 22765 Hamburg, Tel.: 040/398 054 95,
mail@handwerkerhof-ottensen.de, www.handwerkerhof-ottensen.de

Tabelle 13: Ampel-Bewertung der Initiative als Bestandteil eines Portfolios der Wf4.0.

Leitfragen/Kriterien	Einschätzung Ampel	Begründung
Stärkung der regionalen Wirtschaft, kurze/kürzere Wertschöpfungsketten. Geht es in der Initiative um den Ausbau regionaler Wirtschaftskreisläufe?		Die Initiative stärkt die regionale Wirtschaft, da die Standorte lokaler Betriebe im Viertel langfristig gesichert und kürzere Wertschöpfungsketten über Synergien und die Zusammenarbeit zwischen den ansässigen Betrieben realisiert werden.
Förderung der Krisenfestigkeit/Selbstversorgung, Verringerung der Abhängigkeit von Wachstum		Da die Betriebe Aufträge untereinander optimieren und ihre Auftragsauslastung so besser aufteilen können, stehen die Handwerksbetriebe unter einem geringeren Wachstums- und Krisendruck.
Maßvolle Renditen – gemeinwohlorientierte Verwendung des Gewinns und/oder Bindung der Rendite innerhalb der Region. Ist die Gewinnverwendung der Rendite gemeinwohlorientiert und/oder bleibt die Rendite in der Region? Ist die Orientierung mehr nutzenorientiert denn gewinnorientiert?		Es werden keinerlei Gewinne aus den Mieteinnahmen abgeführt und Überschüsse nur für die Instandhaltung der Räume oder zukünftige Mietausfälle genutzt. Die Rendite, die innerhalb der ansässigen, mittelständischen Betriebe erwirtschaftet wird, bleibt zum Großteil in der Region erhalten.
Gemeinwohlorientierung. Hat die Initiative das Ziel der Erhöhung des Gemeinwohls? Was trägt sie dazu bei?		Die Initiative hat eine grundlegende Gemeinwohlorientierung.
Positive ökologische Wirkungen. Sind aus der Initiative positive ökologische Wirkungen zu erwarten? → i.S.d. Def. zur starken Nachhaltigkeit bleibt der Kapitalstock dann mindestens erhalten. Sind diese insbesondere im lokalen und regionalen Bereich zu verorten?		Der Handwerkerhof Ottensen zeichnet sich durch eine hohe Flächen- und Ressourceneffizienz aus. Das Grundstück wird aufgrund der mehrgeschossigen Bauweise optimal ausgenutzt, während die gemeinsame Nutzung von Gemeinschaftseinrichtungen zusätzlich notwendige Nutzfläche spart und so zu einem

²² Meyer-Wellmann, »Gewerbebauten in Hamburg sollen höher werden«.

		verminderten Einsatz von Baustoffen und einem reduzierten Energiebedarf führt. Außerdem wird der Ressourceneinsatz durch die kollektive Nutzung von z.B. Werkzeugen weiter vermindert.
<p>Teilhabe und Transparenz. Verfügt die Initiative über partizipative Elemente, Möglichkeiten der Teilhabe?</p>		<p>Jedes Vereinsmitglied konnte im Rahmen der Planung seine individuellen Wünsche zur Ausgestaltung des Neubaus äußern. Im Betrieb finden alle zwei Wochen Mitgliedertreffen statt, in denen sämtliche den Handwerkerhof betreffende Entscheidungen (z.B. Neumieter) gemeinsam getroffen werden.</p> <p>Der Handwerkerhof bietet zudem regelmäßige Führungen und Informationsveranstaltungen an und weist daher eine hohe Transparenz gegenüber der Nachbarschaft, interessierten Bürgern und Bürgerinnen und z.B. Fachexperten wie Architekten oder Bauingenieuren auf. Außerdem können Private Direktkredite an den Verein geben und ihn so bei der Rückzahlung des Kredites unterstützen.</p>

5 Sharing im Bereich Gebrauchtwaren

Anja Bierwirth

Fast jeder besitzt Gegenstände, welche nicht mehr in Gebrauch sind, aber in zu gutem Zustand, um sie zu entsorgen. Sei es ein alter Pullover, welcher nicht mehr getragen wird, oder Möbelstücke, die nur noch auf dem Dachboden Platz finden. Die Weitergabe an andere Personen erhöht die Nutzungsdauer und -intensität solcher Sachen und trägt damit zu einer Reduktion des Ressourcenbedarfs für Neuwaren bei. Dabei gibt es unterschiedliche Konzepte zur Weitergabe seiner gebrauchten Waren. So bieten Dienstleister unter anderem den Verkauf an, dienen als Vermittler zum Tausch oder auch zum Verschenken.

Tabelle 14: Übersicht Initiativen im Bereich Gebrauchtwaren

Name Initiative / Umsetzungsorte	Beschreibung
Oxfam Deutschland Shops. gGmbH 34 Städte in D	In den Oxfam Shops in Deutschland nehmen ehrenamtlich Arbeitende Kleider- und Sachspenden entgegen, um sie weiterzuverkaufen. Der Erlös kommt dem Verein Oxfam Deutschland e.V. zu Gute, der damit entwicklungspolitische Projekte finanziert.
All you can miet, www.aycm.de , Dortmund	Bei »all you can miet« können Privatpersonen nicht mehr gebrauchte Gegenstände verkaufen. Dafür können Regalfächer in einem innerstädtischen Geschäft gemietet werden.
Umsonstläden weltweit	Umsonstläden sind oftmals soziale Projekte, welche neue sowie gebrauchte Gegenstände aufnehmen und diese tauschfrei und zur kostenlosen Mitnahme für jeden bereitstellen.
Sozialkaufhaus	Sozialkaufhäuser bieten meist ein Angebot an gebrauchten und/oder gespendeten Gebrauchsgütern, Haushaltswaren oder auch Textilien. Diese sollen zu einem erschwinglichen Preis bereitgestellt werden, um so finanziell sowie sozial schwachen Menschen eine Einkaufsmöglichkeit zu bieten. Neben dem Warenangebot bieten die Kaufhäuser u.a. Langzeitarbeitslosen Möglichkeiten, dort als Personal zu arbeiten. Näheres hierzu findet sich im Arbeitsbericht »Sozialunternehmen«
ebay, weltweit	Ebay ist wohl die bekannteste und auch erfolgreichste online Verkaufsplattform für private, aber auch kommerzielle Verkäufer. Dabei können Produkte zur Auktion als auch zum Festpreis angeboten und verkauft werden. Die Plattform ebay dient dabei nur als Vermittler für die Transaktion. Die Nutzung für Käufer ist kostenlos, lediglich bei Verkäufern fällt eine Nutzungsbühr an. Ebay Kleinanzeigen verbindet Kleinanzeigen in regionalen Zeitschriften mit der Online-Funktion, wodurch Sachen in der Nähe gesucht und angeboten werden können.
Online-Tauschbörse, weltweit	Online-Tauschbörsen funktionieren im Prinzip wie ein Tausch im richtigen Leben. Doch im Internet zu tauschen, bietet oft eine größere Reichweite und Produktauswahl. Bei einigen Tauschbörsen lässt sich auch gegen sogenannte »Tauschpunkte« tauschen, so entsteht innerhalb dieser Börse eine interne Währung, mit der andere Güter erworben werden können. Zudem bieten oft die örtlichen Stadtreinigungen eine Online Tauschbörse an, wie es zum Beispiel die AWB Köln macht. Doch nicht nur materielle Dinge können eingetauscht werden. In verschiedenen Zeittauschbörsen werden sogar Dienstleistungen angeboten. z.B. AWB Köln, Tauschring – Zeittauschbörse
Flohmärkte, weltweit	Flohmärkte gibt es in jeder Stadt. Dort können, gegen eine Standgebühr oder manchmal auch ohne, gebrauchte Gegenstände verkauft werden. Jedoch rechnet sich ein Stand oft nur, wenn eine größere Menge zum Verkauf bereitsteht.
Bücherschrank	Öffentliche Bücherschränke sind frei zugängliche Schränke, welche dazu dienen, kostenlos, anonym und ohne Formalitäten Bücher zum Tausch oder zur Mitnahme anzubieten.

5.1 Oxfam Deutschland Shops

Oxfam Shops sind der Idee nach Gebrauchtwarenläden, basieren aber auf einem besonderen Konzept: Ehrenamtliche Teams verkaufen hier Dinge, die andere gespendet haben. Die erwirtschafteten Finanzmittel kommen der entwicklungspolitischen

Arbeit des Oxfam Deutschland e.V. zugute. Somit kann die Arbeit von Oxfam durch Kleider- und andere Sachspenden unterstützt werden, durch ehrenamtliche Mitarbeit oder den Einkauf in Oxfam Shops.

Neben den gespendeten Artikeln nehmen die Shops mit »Oxfam unverpackt« Geldspenden an. Mit Karten und Magneten wird in der Art eines Gutscheins gezeigt, wofür gespendet wurde. So kann man etwa symbolisch Nutztiere, Schulbildung oder Wasserversorgung erwerben, die in konkreten Projekten den Menschen vor Ort zugute kommen.

5.1.1 Warum wurde die Initiative für die Wf4.0 ausgewählt?

Oxfam verbindet in seinem Konzept unterschiedliche Aspekte, die zur Wirtschaftsförderung 4.0 passen. Zum einen werden gebrauchte, aber noch nutzbare Kleider, Bücher und andere Gegenstände weitergegeben und so ihre Nutzungsdauer verlängert, Abfälle und Ressourcenverbrauch vermieden. Die durch den Verkauf der Spenden generierten Einnahmen werden für sozialpolitische Projekte in benachteiligten Ländern eingesetzt, wobei der ehrenamtliche Einsatz der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den Shops in Deutschland die Ausgaben so gering hält, dass immerhin 19 Prozent der Umsätze an den Oxfam Deutschland e.V. gehen und 3 Prozent in Form von Dienstleistungen für den Verein (Öffentlichkeitsarbeit, EDV-Unterstützung etc.) erbracht werden. Und schließlich bieten Oxfam-Shops die gespendeten Sachen zu relativ kleinen Preisen an, so dass im Sinne des Gemeinwohls auch Menschen mit geringen Einkommen hier ein Angebot finden.

5.1.2 Entstehungsgeschichte

Gegründet wurde Oxfam 1942 in Großbritannien von vier Engländern und einem Deutschen als OXFord Committee for FAMine Relief (Oxforder Komitee zur Linderung der Hungersnot). Anlass war das Leid der Bevölkerung im von Deutschland besetzten Griechenland. Oxfam setzte sich in den Nachkriegsjahren für die Linderung der Not in Europa und Hilfe für Kriegsflüchtlinge ein. 1948 wurde der erste Oxfam Shop in Oxford eröffnet, um die Arbeit der Organisation zu finanzieren. Seit Ende der 1950er Jahre setzt sich Oxfam vermehrt für die Armutsbekämpfung in den ehemaligen Kolonien und anderen armen Ländern ein. Mitte der 1980er Jahre eröffnete eine Gruppe Engagierter nach Vorbild der britischen Idee den ersten Oxfam Shop in Bonn, ein weiterer wurde 1991 in Köln eröffnet. 1995 wurden die gemeinnützige Entwicklungsorganisation Oxfam Deutschland e.V. und die gewerbliche Oxfam Deutschland Shops GmbH unter dem Motto »Wir machen Überflüssiges flüssig« gegründet. Im Jahr 2015 erlangte die GmbH den Status der Gemeinnützigkeit. Aktuell gibt es in Deutschland 52 Shops in 34 Städten (Oxfam Deutschland Shops gGmbH 2017)²³.

5.1.3 Formelle Informationen

Die insgesamt 52 Oxfam Shops sind innerhalb einer gGmbH, die ein 100%-iges Tochterunternehmen des Oxfam Deutschland e.V. ist, organisiert. Gemeinsam wol-

²³ <https://shops.oxfam.de> (Zugriff vom 07.07.2017).

len sie so zu dem verfolgten Ziel beitragen, ein flächendeckendes Netz an Läden aufzubauen, in denen ehrenamtlich gespendete Secondhand-Waren verkauft werden können. Derzeit beschäftigt die gGmbH etwa 3 200 Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen auf ehrenamtlicher Basis. Außerdem unterstützt sie den Oxfam Deutschland e.V. durch Leistungserbringungen in den Bereichen Service, Finanzen , Personal und IT.

Die interne Organisation der gGmbH setzt sich aus der Geschäftsführung, die vom fünfköpfigen Vorstand des Oxfam Vereins ernannt wird, sowie einem Aufsichtsrat, welcher die Geschäftsführung kontrolliert, zusammen. Dabei werden sowohl in der gGmbH, als auch im Verein die jeweiligen Vorstands- und Aufsichtsratsaufgaben streng von den Aufgaben der jeweiligen Geschäftsführungen getrennt.

Die Positionen innerhalb der Vorstands- und Aufsichtsratsorgane werden größtenteil von Mitgliedern des Vereins auf ehrenamtlicher Basis besetzt. Die Geschäftsführer innerhalb beider Instanzen arbeiten hingegen hauptamtlich und auf Vergütungsbasis.

5.1.4 Ergebnisse

Im Geschäftsjahr 2015 erzielten die zu diesem Zeitpunkt eröffneten 50 Oxfam-Shops einen Umsatz von etwa 12,3 Millionen Euro. Hiervon konnte die gGmbH nach Abzug von u.a. Betriebskosten, Kosten für den Aufbau neuer Shops und Verwaltungskosten insgesamt etwa 2,35 Millionen Euro an den Verein zwecks seiner entwicklungspolitischen Arbeit ausschütten. Außerdem trug die gGmbH die Kosten von mehr als 360 000€ für die dem Verein zur Verfügung gestellten Service-, Finanz-, Personal- und IT-Dienstleistungen. Über Spendeneinnahmen konnten die Shops außerdem insgesamt 415 000€ zusätzlich an Kapital einnehmen, die dem Verein zugute kamen.

5.1.5 Kontaktdaten

Oxfam Deutschland Shops gGmbH Geschäftsstelle Berlin

Am Kölnischen Park 1, 10179 Berlin, Tel: +49 (0)30 453 069 10, shopinfo@oxfam.de

Leitfragen/Kriterien	Einschätzung Ampel	Begründung
Stärkung der regionalen Wirtschaft, kurze/kürzere Wertschöpfungsketten. Geht es in der Initiative um den Ausbau regionaler Wirtschaftskreisläufe?		Auch wenn der Wiederverkauf von gespendeten Sachen in gewisser Weise zu einem regionalen Warenkreislauf beiträgt, ist die Stärkung der regionalen Wertschöpfung nicht der Schwerpunkt von Oxfam Deutschland Shops. Vielmehr werden die erwirtschafteten Mittel in benachteiligten Länern investiert.
Förderung der Krisenfestigkeit/Selbstversorgung, Verringerung der Abhängigkeit von Wachstum		Die Förderung der Krisenfestigkeit/Selbstversorgung steht insbesondere in den Ländern im Fokus, in denen Oxfam Projekte durchführt, nicht in den Städten, in denen über die Shops die Mittel hierfür erwirtschaftet werden.
Maßvolle Renditen – gemeinwohlorientiere Verwendung des Gewinns und/oder Bindung der Rendite innerhalb der Region. Ist die Gewinnverwendung der Rendite gemeinwohlorientiert und/oder bleibt die Rendite in der Region? Ist die Orientierung mehr nutzenorientiert denn gewinnorientiert?		Oxfam Deutschland Shops erlangten im Jahr 2015 den Status der Gemeinnützigkeit. Die Verwendung der Rendite ist gemeinwohlorientiert. Eine Bindung der Rendite in der Region ist damit aber nicht verbunden.

Gemeinwohlorientierung. Hat die Initiative das Ziel der Erhöhung des Gemeinwohls? Was trägt sie dazu bei?		Die Gemeinwohlorientierung lässt sich darauf zurückführen, dass die Gewinne der Shops in Deutschland dazu genutzt werden, Projekte zur Förderung einer globalen Gerechtigkeit zu initiieren und zu unterstützen.
Positive ökologische Wirkungen. Sind aus der Initiative positive ökologische Wirkungen zu erwarten? → i.S.d. Def. zur starken Nachhaltigkeit bleibt der Kapitalstock dann mindestens erhalten. Sind diese insbesondere im lokalen und regionalen Bereich zu verorten?		Durch die Weiterverwendung der gespendeten Sachen kann von einer positiven ökologischen Wirkung ausgegangen werden.
Teilhabe und Transparenz. Verfügt die Initiative über partizipative Elemente, Möglichkeiten der Teilhabe?		Möglichkeiten der Teilhabe ergeben sich durch das ehrenamtliche Engagement in den Shops bzw. die Abgabe von Sachspenden in den Shops. Die Transparenz der Organisation und hinsichtlich der Verwendung von Mitteln ist auf den Internetseiten von Oxfam Shops gegeben.

5.2 All you can miet

Bei »all you can miet« können Privatpersonen nicht mehr gebrauchte Gegenstände verkaufen. Dafür können Regalfächer in einem innerstädtischen Geschäft Dortmunds gemietet werden. Die Preise werden pro Woche berechnet und variieren zwischen 20 € für ein komplettes Regal und 1 € für einen kleinen Platz in einer Vitrine.

5.2.1 Warum wurde die Initiative für die Wf4.0 ausgewählt

Dies ist eine lokale Initiative, die komplementär zu einem Trödelmarkt sowie zu einer Internetauktion fungiert.

5.2.2 Entstehungsgeschichte

Die Eröffnung war im September 2012. Das Ladenlokal existiert seitdem in einer Seitenstraße in der Dortmunder City.

5.2.3 Formelle Informationen

Neben dem Ladenlokal existiert eine Internetseite, die punktuell Angebote des Ladens darstellt.

5.2.4 Informelle Informationen

Die lokale Presse hat punktuell über das Geschäft berichtet. Auch die Dortmunder Wirtschaftsförderung hat bereits in seinem Newsletter das Geschäft thematisiert. Die Finanzierung findet über die Regale statt. Das Ladenlokal dient außerdem als Abholstelle eines Paketzustelldienstleisters.

5.2.5 Ergebnisse

Das Geschäft trägt sich seit 2012 über das beschriebene Geschäftsmodell.

5.2.6 Kontaktdaten

ALL YOU CAN miet, Regalvermietung Jon Durdel

Brückstraße 20-26 / Hohe Luft, 44135 Dortmund, www.aycm.de, info@aycm.de

Tabelle 15: Ampel-Bewertung der Initiative als Bestandteil eines Portfolios der Wf4.0.

Leitfragen/Kriterien	Einschätzung Ampel	
Stärkung der regionalen Wirtschaft, kurze/kürzere Wertschöpfungsketten. Geht es in der Initiative um den Ausbau regionaler Wirtschaftskreisläufe?		Kurze Wertschöpfungsketten durch lokalen Verkauf.
Förderung der Krisenfestigkeit/Selbstversorgung, Verringerung der Abhängigkeit von Wachstum		Das System funktioniert auch in wirtschaftlich schwierigen Zeiten und dürfte gerade dann besonders gefragt sein.
Maßvolle Renditen – gemeinwohlorientierte Verwendung des Gewinns und/oder Bindung der Rendite innerhalb der Region. Ist die Gewinnverwendung der Rendite gemeinwohlorientiert und/oder bleibt die Rendite in der Region? Ist die Orientierung mehr nutzenorientiert denn gewinnorientiert?		Gewinne bleiben in der Region.
Gemeinwohlorientierung. Hat die Initiative das Ziel der Erhöhung des Gemeinwohls? Was trägt sie dazu bei?		Es gibt auf der Website Werbung für Slow-food.
Positive ökologische Wirkungen. Sind aus der Initiative positive ökologische Wirkungen zu erwarten? → i.S.d. Def. zur starken Nachhaltigkeit bleibt der Kapitalstock dann mindestens erhalten. Sind diese insbesondere im lokalen und regionalen Bereich zu verorten?		Längere Nutzungszyklen, kurze Wegeketten im Verkauf des Produkts.
Teilhabe und Transparenz. Verfügt die Initiative über partizipative Elemente, Möglichkeiten der Teilhabe?		

5.3 Online Tauschbörse der AWB Köln

Auf der Online-Tauschbörse der Abfallwirtschaftsbetriebe Köln (AWB) können Kölner Bürger und Bürgerinnen kostenlos gut erhaltene Gebrauchsgegenstände jeglicher Art tauschen oder verschenken. Hierfür müssen die Nutzer und Nutzerinnen lediglich online ein Anzeige mit dem Gesuch oder dem anzubietenden Gegenstand aufgeben. Die Erstellung einer Anzeige dauert dabei nur wenige Minuten und ist ohne Anmeldung möglich. Anhand der hinterlegten Information zum Gegenstand und dem Stadtbezirk des Abholortes können die Inserate dann von Kölner Interessenten über einen Anzeigenfilter gefunden werden. Die angebotenen und/oder gesuchten Gegenstände erstrecken sich dabei vielfältig von Büchern und Elektrogeräten bis zu Möbeln oder sogar Lebensmitteln.

5.3.1 Warum wurde die Initiative für die Wf4.0 ausgewählt?

Über das Online-Portal können die Bürger und Bürgerinnen aktiv den Warenkreislauf innerhalb ihrer Stadt anregen und kostenlos Möbel, Bücher, Elektrogeräte etc. zum Tausch anbieten oder verschenken. Im besten Fall wird so ein Neukauf des durch den Tausch erworbenen Objektes vermieden und somit sowohl Ressourcen als auch Treibhausgase eingespart, die andernfalls bei der Neuproduktion entstanden wären. Zudem sorgt das verminderte Sperrmüllaufkommen für eine Entlastung des

Müllheizkraftwerkes und beugt auch hier dem Ausstoß von CO₂ oder anderen Klimagasen vor.

Die Initiative wurde auch ausgewählt, weil sie das Angebot eines kommunalen Abfallunternehmens im Bereich Abfallvermeidung erweitert.

5.3.2 Entstehungsgeschichte

In der Stadt Köln wächst die Menge des Sperrmülls seit 2010 jährlich an. Allein im Jahr 2012 sammelten die städtischen Abfallwirtschaftsbetriebe beispielsweise etwa 62 500 Tonnen Sperrmüll der Bürger und Bürgerinnen.²⁴ Die ausrangierten Gegenstände landen dann größtenteils in Müllverbrennungsanlagen, obwohl ein immenser Teil des vermeintlichen Mülls eigentlich noch funktionsfähig und in gutem Zustand wäre.

Um die Abfallmengen zu reduzieren und so die Umwelt zu schonen, haben die Abfallwirtschaftsbetriebe Köln daher im Jahr 2013 eine Online-Tauschbörse eröffnet. Mithilfe der Börse können die Kölner und Kölnerinnen seitdem ausrangierte Gegenstände untereinander tauschen oder verschenken, anstatt diese wegzuschmeißen.

5.3.3 Formelle Informationen

Die Online-Tauschbörse ist Teil der AWB-Kampagne »Aktiv für Köln«. Diese hat zum Ziel, vorhandene Ressourcen zu schützen und die Recyclingquote der Stadt zu verbessern. Dementsprechend soll neben der Börse durch Projekte wie Online-Erklärvideos zur Mülltrennung, einer Altkleidersammlung oder einer Rezeptbrochure für übergebliebene Lebensmittel innerhalb des Stadtgebietes mehr Müll vermieden, verwertet oder wiederverwertet werden.²⁵

5.3.4 Ergebnisse

Es liegen keine Ergebnisse vor, wie intensiv das Angebot genutzt wird oder wie viele Gegenstände im Rahmen der Börse tatsächlich verschenkt oder getauscht werden. Inserate werden nach 30 Tagen automatisch gelöscht, um die Angebote auf einem aktuellen Stand zu halten. Wiederholtes Aufrufen des Portals zwischen Juli 2017 und Februar 2018 ergab stets zwischen 10 und 30 Inserate, so dass von einer nicht allzu intensiven, aber doch stetigen Nutzung des Portals ausgegangen werden kann.

5.3.5 Kontaktdaten

AWB Abfallwirtschaftsbetriebe Köln GmbH
 Maarweg 271, 50825 Köln, Tel.: 0221 9 22 22 24, kundenberatung@awbkoeln.de
www.awbkoeln.de/tauschboerse

Tabelle 16: Ampel-Bewertung der Initiative als Bestandteil eines Portfolios der Wf4.0.

Leitfragen/Kriterien	Einschätzung Ampel	Begründung
----------------------	--------------------	------------

²⁴ »Nicht für die Tonne: AWB stellt Online-Tauschportal vor«.

²⁵ »Jetzt richtig trennen!«

<p>Stärkung der regionalen Wirtschaft, kurze/kürzere Wertschöpfungsketten. Geht es in der Initiative um den Ausbau regionaler Wirtschaftskreisläufe?</p>		<p>Durch das Tauschen und Verschenken der Gebrauchsgüter wird der Warenkreislauf innerhalb der Stadt Köln angeregt. Eine Stärkung der regionalen Wirtschaft lässt sich hingegen nicht erkennen.</p>
<p>Förderung der Krisenfestigkeit/Selbstversorgung, Verringerung der Abhängigkeit von Wachstum</p>		<p>Auf der Tauschbörse können Gegenstände zum Tausch oder Verschenken abgeboten werden. Der Verkauf, auch gegen geldwerte Gutscheine, ist gemäß der Nutzungsbedingungen ausgeschlossen. In diesem Sinne kann ein – wenn auch geringer – Beitrag zur Verringerung der Abhängigkeit von Wachstum festgestellt werden.</p>
<p>Maßvolle Renditen – gemeinwohlorientierte Verwendung des Gewinns und/oder Bindung der Rendite innerhalb der Region. Ist die Gewinnverwendung der Rendite gemeinwohlorientiert und/oder bleibt die Rendite in der Region? Ist die Orientierung mehr nutzenorientiert denn gewinnorientiert?</p>		<p>Da die Online-Tauschbörse für die Nutzer und Nutzerinnen vollkommen kostenfrei ist, erwirtschaftet die AWB keinerlei Gewinne. Die Orientierung der Plattform ist somit stark nutzenorientiert.</p>
<p>Gemeinwohlorientierung. Hat die Initiative das Ziel der Erhöhung des Gemeinwohls? Was trägt sie dazu bei?</p>		<p>Die Kölner Bürger und Bürgerinnen können mithilfe der Plattform vollkommen kostenfrei Gebrauchsgegenstände erwerben und gleichzeitig neue Kontakte innerhalb ihrer Stadt oder ihres Bezirks knüpfen. Außerdem profitieren sie zum Beispiel über die Vermeidung von Sperrabfällen von einem verbesserten Straßenbild. Die AWB gehört zu den Stadtwerken, deren einziger Gesellschafter die Stadt Köln ist.</p>
<p>Positive ökologische Wirkungen. Sind aus der Initiative positive ökologische Wirkungen zu erwarten? → i.S.d. Def. zur starken Nachhaltigkeit bleibt der Kapitalstock dann mindestens erhalten. Sind diese insbesondere im lokalen und regionalen Bereich zu verorten?</p>		<p>Die Wiederverwendung vermeintlich ausrangierter Waren vermindert indirekt den Verbrauch von Ressourcen und den Ausstoß von Treibhausgasen in der Produktion von Neuwaren. Außerdem wird so einer ansteigenden Menge an Sperrmüll entgegengewirkt, was wiederum die städtische Müllverbrennunganlage entlastet und auch dort für einen verminderten Ausstoß von klimaschädlichen Gasen sorgt.</p>
<p>Teilhabe und Transparenz. Verfügt die Initiative über partizipative Elemente, Möglichkeiten der Teilhabe?</p>		<p>Alle Kölner Bürger und Bürgerinnen können auf der Plattform ihre Gebrauchsgüter zum Tausch oder als Geschenk anbieten sowie gezielt nach Gegenständen suchen. Eine Partizipation darüber hinaus, zum Beispiel in Form einer finanziellen Teilhabe an der Plattform, gibt es allerdings nicht.</p>

6 Sharing im Bereich Werkzeuge, Börsen für Bauteile und Baustoffe

Werkzeuge im Privatbesitz werden in der Regel relativ selten genutzt. Das Teilen von Werkzeugen bietet damit ein großes Potenzial, Ressourcen einzusparen.

Ein noch weitaus größeres Potenzial zur effizienteren Nutzung bieten Bauteile und Baustoffe. Jährlich werden rund 120 Mio. t Materialien durch Neubau und Sanierung von Gebäuden verbraucht. Insgesamt geht man davon aus, dass rund 15,1 Mrd. t an Materialien in Gebäuden gebunden sind²⁶. Rund 52 Prozent des deutschen Abfallaufkommens im Jahr 2014 waren laut Statistischem Bundesamt Bau- und Abbruchabfälle²⁷.

Name Initiative / Umsetzungsorte	Beschreibung	Orgaform / Träger / Finanzierung
»Haus der 1000 Maschinen«, Köln	Das Haus der 1000 Maschinen in Köln bietet einen Werkzeugverleih von kleinen Baumaschinen über Luftentfeuchter, Gerüste bis hin zu großen Baumaschinen für den privaten wie auch professionellen Bedarf. Darüber hinaus kann man in der Automietwerkstatt den eigenen Wagen reparieren. Hierfür steht sämtliches Equipment zur Verfügung.	GmbH, Mieteinnahmen, Parkettverkauf
Pumpipumpe, Schweiz, weltweit	Hinter Pumpipumpe verbirgt sich die relativ einfache Idee, über Sticker am eigenen Briefkasten in der Nachbarschaft zu zeigen, welche Gegenstände man selbst besitzt und bereit ist zu verleihen. Gegründet im Oktober 2012 in Bern, war die Nachfrage nach den Stickern bald so groß, dass die drei Gründerinnen und Gründer bald nach Unterstützung suchten. Seit September 2014 ist Pumpipumpe ein Verein, der aus überwiegend ehrenamtlich arbeitenden aktiven Mitgliedern besteht und aus Gönnermitgliedern, die den Verein finanziell unterstützen.	Verein, Verkauf von Sticker, Spenden, Beiträge
Werkzeugverleih Baumarkt, weltweit	Viele Baumärkte bieten einen Werkzeugverleih an. Manche haben auch den Verleih von Transportmöglichkeiten (Anhänger, Transporter etc.) in ihrem Angebot.	GmbH, kommerzieller Verkauf
Bauteilbörse Bremen, Bremen	Die Bauteilbörse Bremen hat das Ziel, möglichst viele gebrauchte Bauteile, die bei Abbruch oder Umbau anfallen und wieder zu verwenden sind, weiter zu vermitteln. Damit wendet sich die Börse gleichermaßen an Privatleute, Handwerksbetriebe, Abrissunternehmen, Baugesellschaften, Planungsbüros und Behörden. Wiederverwendbare Bauteile aus Umbau / Sanierung / Abbruch können abgegeben werden, werden bei Bedarf auch abgeholt oder ausgebaut. http://www.bauteilboerse-bremen.de	Der Verein "Alt-Bauteile Bremen" ist als ein Zusammenschluss von Handwerksbetrieben und Büros aus dem Baubereich im Jahr 2002 gegründet worden. Er ist Initiator eines Netzwerkes, das die Wiederverwendung gebrauchter Bauteile in Bremen fördert. Der Verein ist der Träger der bauteilbörse bremen und arbeitet als wirtschaftlich arbeitender Verein. Verkauf von Bauteilen, Dienstleistungen
Planning and Sustainability's Deconstruction Program, Portland, Oregon,	Die Stadt Portland im US Staat Oregon hat ein »Planning and Sustainability's Deconstruction Program« aufgelegt, um den Rückbau und die Wiederverwendung von Baumaterialien im Gegensatz zum maschinellen Abriss zu fördern. Das Programm um-	Stadt, Stadt

²⁶ Schiller, G. et al. 2015: Kartierung des anthropogenen Lagers in Deutschland zur Optimierung der Sekundärrohstoffwirtschaft. UBATexte 83/2015. Dessau-Roßlau: Umweltbundesamt.

²⁷ Statistisches Bundesamt 2016: Abfallbilanz – Abfallaufkommen/-verbleib, Abfallkennzahlen, Abfallaufkommen nach Wirtschaftszweigen 2014. Wiesbaden.

USA	fasst Beratung und Information, die Weiterbildung und Zertifizierung von Unternehmen nach den Richtlinien der »Building Materials Reuse Association (BMRA)« sowie die finanzielle Förderung von Rückbaumaßnahmen. BMRA ist eine non-profit Organisation für Bildung und Forschung im Bereich der Rückgewinnung, Wiederverwendung und Recycling von Baumaterialien.	
-----	--	--

6.1 Pumppumpe

6.1.1 Teaser

Pumppumpe ist der Name für eine Initiative aus der Schweiz, die durch ihre Einfachheit besticht. Durch Aufkleber auf dem Briefkasten kann man seiner Nachbarschaft zeigen, welche Geräte man hat und bereit ist zu verleihen (vgl. Abbildung 1).

Abbildung 1: Sticker, die zeigen, welche Geräte und Utensilien man besitzt und bereit ist, an Nachbarn zu verleihen.



Die Sticker können online bestellt oder in manchen Geschäften in der Schweiz, Deutschland und Österreich gekauft werden. Über die Aufkleber an den Briefkästen anderer kann man sehen, was man eventuell selbst einmal leihen möchte. Dafür steht außerdem eine Online-Karte auf der Website von Pumppumpe zur Verfügung, die die Adresse und die dort auszuleihenden Gegenstände zeigt.

6.1.2 Warum wurde die Initiative für die Wf4.0 ausgewählt?

In der Pressemitteilung heißt es: »Pumppumpe ist ein Sharing-Projekt, das sich für einen bewussten Umgang mit Konsumgütern und mehr soziale Interaktion in der Nachbarschaft einsetzt.«²⁸ Die Sticker, die auf den Briefkästen angebracht werden, ermöglichen eine Kommunikation zum Teilen von Haushaltsgeräten, Werkzeugen und vielem anderen auf einfachste Art und Weise. Damit trägt die Initiative dazu bei, dass Sachen intensiver genutzt werden, die Anschaffung einzelner Geräte und Ge-

²⁸ Pressemitteilung unter http://www.pumppumpe.ch/wp-content/uploads/2015/05/Pumppumpe_Presse_DE.pdf (Zugriff vom 10.07.2017).

genstände in Haushalten ggf. unterbleibt und so Ressourcen gespart werden. Das eigentliche Verleihen fördert zudem die Kommunikation in der Nachbarschaft.

6.1.3 Entstehungsgeschichte

Die Idee wurde im Oktober 2012 von Lisa Ochsenbein, Ivan Mele und Sabine Hirsig in Bern (Schweiz) als Projekt umgesetzt. Die Nachfrage nach den Aufklebern wurde schnell so groß, dass sie sich Unterstützung suchen mussten. Im September 2014 wurde ein Verein zur Fortführung des Projekts gegründet, der aus aktiven, überwiegend ehrenamtlich Arbeitenden Vorstands- und Aktivmitgliedern besteht und aus Gönnermitgliedern, die den Verein durch ihre Beiträge finanziell unterstützen.

6.1.4 Formelle Informationen

Das Sortiment an Stickern umfasst aktuell 40 Haushaltsgeräte, Kleinwerkzeuge und andere Gegenstände (Stand Juli 2017). Eine Online-Bestellung kostet fünf Schweizer Franken, worüber die Produktions- und Versandkosten gedeckt werden und der Betrieb des Projekts langfristig gesichert werden soll.

6.1.5 Informelle Informationen

Befragt nach dem Namen des Projekts meinte eins der Gründungsmitglieder in einem Gespräch, dass sie sich, wenn sie gewusst hätten, wie weit die Idee sich verbreiten würde, einen anderen Namen als »Pumpipumpe« überlegt hätten.

6.1.6 Ergebnisse

Laut Projekt-Website haben bis heute knapp 19 000 Haushalte Sticker bestellt. Auf der Online-Karte, die seit Mai 2015 auf der Homepage läuft, lässt sich erkennen, dass sich die Sticker neben der Schweiz, Deutschland und Österreich auch in Frankreich relativ weit verbreitet haben. Einzelne Haushalte finden sich inzwischen weltweit.

6.1.7 Kontaktdaten

Verein Pumpipumpe, Altenbergstrasse 28, 3013 Bern, bonjour@pumpipumpe.ch

Tabelle 17: Ampel-Bewertung der Initiative als Bestandteil eines Portfolios der Wf4.0.

Leitfragen/Kriterien	Einschätzung Ampel	Begründung
Stärkung der regionalen Wirtschaft, kurze/kürzere Wertschöpfungsketten. Geht es in der Initiative um den Ausbau regionaler Wirtschaftskreisläufe?		Regionalwirtschaft steht nicht im Fokus der Initiative, vielmehr Ressourcenschonung und soziale Interaktion.
Förderung der Krisenfestigkeit/Selbstversorgung, Verringerung der Abhängigkeit von Wachstum		Krisenfestigkeit/Selbstversorgung und die Verringerung der Abhängigkeit von Wachstum wird durch das Projekt begünstigt (etwa durch den Verleih von Gartengeräten an sich selbst versorgende Haushalte), ist aber nicht Schwerpunkt der Idee.
Maßvolle Renditen – gemeinwohlorientierte Verwendung des Gewinns und/oder Bindung der Rendite innerhalb der Region. Ist die Gewinnverwendung der Rendite gemeinwohlorientiert		Die Renditen des Vereins werden zur Weiterführung des Projekts verwendet und verbleiben damit in der Region. Es werden sehr maßvolle Renditen erwirtschaftet, die Unkos-

und/oder bleibt die Rendite in der Region? Ist die Orientierung mehr nutzenorientiert denn gewinnorientiert?		ten dienen in erster Linie der Deckung der eigenen Unkosten.
Gemeinwohlorientierung. Hat die Initiative das Ziel der Erhöhung des Gemeinwohls? Was trägt sie dazu bei?		Das Projekt trägt zum Gemeinwohl bei, indem es einerseits zu einem bewussten Umgang mit Konsumgütern und damit zur Ressourcenschonung und andererseits zu mehr sozialer Interaktion in der Nachbarschaft anregt.
Positive ökologische Wirkungen. Sind aus der Initiative positive ökologische Wirkungen zu erwarten? → i.S.d. Def. zur starken Nachhaltigkeit bleibt der Kapitalstock dann mindestens erhalten. Sind diese insbesondere im lokalen und regionalen Bereich zu verorten?		Eine positive ökologische Wirkung ergibt sich aus der Ressourcenschonung, wenn sich benachbarte Haushalte Geräte und Werkzeuge miteinander teilen, anstatt sie selbst anzuschaffen.
Teilhabe und Transparenz. Verfügt die Initiative über partizipative Elemente, Möglichkeiten der Teilhabe?		Die Grundidee der Initiative beruht auf dem Gedanken der Partizipation: Nur wenn viele Einzelne mitmachen, die Sticker auf ihren Briefkästen anbringen und zum Ver- und Ausleihen miteinander in Kontakt treten, funktioniert das Projekt. Die Teilhabe ist dabei nicht finanzieller Art, wohl aber im Sinne eines sozialen Kapitals zu sehen.

6.2 Planning and Sustainability's Deconstruction Program

Das »Deconstruction Program« des Bureau of Planning and Sustainability (BPS) im US-amerikanischen Portland/Bundesstaat Oregon möchte die Rückbauquote von zu beseitigenden Gebäuden im Stadtgebiet erhöhen. Unter »Rückbau« versteht das Programm die größtenteils händische, schonende Zerlegung eines nicht mehr genutzten Gebäudes in seine Einzelteile. So können – im Gegensatz zum mechanischen Abriss – bis zu 85 Prozent der entnommenen Materialien und Bauteile wiederverwendet werden. Die Gebrauchtteile können dann an Bauherren oder –unternehmen weiterverkauft und in Neubauten erneut genutzt werden.

Zentraler Inhalt des Programms war die Vergabe von Fördermitteln an Eigentümer und Eigentümerinnen aus Portland für den Rückbau ihrer abrissreifen Eigenheime. Außerdem stand auch die Qualifikation von Betrieben im Rückbau von Gebäuden sowie die Etablierung von rückbaufördernden Gesetzen und Politikstrategien im Vordergrund.

6.2.1 Warum wurde die Initiative für die Wf4.0 ausgewählt?

Von Initiativen wie dem »Deconstruction Program« können starke Impulse auf die regionale Wirtschaft und insbesondere die Baubranche ausgehen. Abrissunternehmen und ihre Beschäftigten werden im Rahmen des Rückbaus beispielsweise weiter qualifiziert und können so ihre Produktpalette und Kompetenzen erweitern. Zusätzlich entstehen durch den aufwendigen Gebäuderückbau etwa 6-7 mal so viele Arbeitsplätze wie im Vergleich zum mechanischen Abriss, da sämtliche Einzelteile dort händisch entfernt und nicht mithilfe schwerer oder stark automatisierter Maschinen zerstört werden.²⁹

²⁹ »531805.pdf«.

Daran anknüpfend wird die Nachbarschaft von den negativen Begleiteffekten eines Einsatzes schwerer Geräte und Werkzeuge weitestgehend verschont. Außerdem können Gefahrenstoffe innerhalb der Bauteile (z.B. Asbest) durch einen schonenden Rückbau ggf. eher erkannt und sachgerecht entsorgt werden, ohne dass sie in Boden, Grundwasser oder Luft eintreten können. Alte, gebrauchte Bauteile, die vereinzelt heute einen Seltenheitswert aufweisen können, werden kostengünstig weiterverkauft und verringern das Müllaufkommen sowie die Ressourcen- und Treibhausgasproduktion in den Baustofffabriken.

Das Programm setzt zudem auf eine Evaluation der Ergebnisse und will diese zukünftig auf ihrer Website veröffentlichen. Dementsprechend zielt das BPS darauf, Erfahrungswerte und Wissen auch anderen Kommunen und Interessierten zur Verfügung zu stellen.

6.2.2 Entstehungsgeschichte

In Portland werden jährlich etwa 300 Gebäude abgerissen. Dabei entstehen jedes Jahr mehrere tausend Tonnen an Müll, da etwa 90 Prozent der Gebäude durch konventionelle, mechanische Abrissmethoden beseitigt werden.³⁰ Im April 2015 rief das BPS daher einen Fachrat aus Vertretern der Bürgerschaft und der (Bau-)Industrie ein, um mit deren Hilfe ein Konzept zur Steigerung des qualitativen Rückbaus von Gebäuden zu entwickeln. Im Ergebnis wurde ein Förderprogramm für den Rückbau zu beseitigender Gebäude in Absprache mit dem City Council verabschiedet. Zwischen Juni 2015 und April 2016 konnten sich Eigentümer von ausrangierten Gebäuden in Portland dann für einen finanziellen Zuschuss zum Rückbau der Eigenheime bewerben.

Gleichzeitig zertifizierte die Behörde zum einen 13 Betriebe zu offiziellen Rückbaubetrieben, welche die eigenst entwickelten Qualitätsstandards an Rückbauunternehmen erfüllen konnten.³¹ Um eine Zertifizierung zu erhalten, mussten die Betreiber und/oder Beschäftigten neben einer praktischen und schriftlichen Prüfung auch mehr als 500 Stunden an praktischer Erfahrung im Bereich des Rückbaus vorweisen.³² Zum anderen wurde ein Gesetz (»Deconstruction of Buildings Law«) zum verpflichtenden Rückbau von vor 1916 errichteten Gebäuden sowie historisch bedeutsamen Bauten erlassen.³³

Heute vergibt das BPS keine Fördermittel mehr, ist aber weiterhin innerhalb der Betriebszertifizierung tätig und stellt regelmäßig kurze Portraits über die Unternehmen auf der Website der Stadt ein. Im Herbst 2017 soll zudem eine Fortbildung stattfinden, bei der Beschäftigte und Betreiber von Abrissunternehmen im Hinblick auf Rückbauten geschult werden.

³⁰ Ebd.

³¹ »Deconstruction Grants Come to a Close | Explore Deconstruction | The City of Portland, Oregon«.

³² »591612.pdf«.

³³ »Chapter 17.106 Deconstruction of Buildings Law | The City of Portland, Oregon«.

6.2.3 Formelle Informationen

Finanziert wurde das Programm durch die Stadt sowie das Umwelt-Department des Bundesstaates Oregon, welches Zuschüsse von etwa 50 000\$ zum Projekt beisteuerte. Der Fördersatz, der an die Eigentümer und Eigentümerinnen ausgezahlt wurde, betrug für Komplett-Rückbauten maximal 2 500\$ und für Teilrückbauten etwa 500\$.^{34 35}

6.2.4 Informelle Informationen und vertiefende Analyse (AP 1.4)

Die ersten Gespräche zu einem »Deconstruction Program« begannen 2012 zwischen Shawn Wood vom Bureau of Planning and Sustainability der City of Portland, Oregon, USA und zwei weiteren Personen der Abfallwirtschaft. Aufgrund der steigenden Abbruchraten von Gebäuden und den darauf folgenden Bürgerbeschwerden über die Verluste bezahlbaren Wohnraums und des Nachbarschaftscharakters, das Müllproblem sowie die Umweltverschmutzung, sahen die drei Parteien im manuellen Rückbau eine umweltfreundliche Lösung, welche die Stadt Oregon fördern könnte. Durch zusätzlichen politischen Druck des Denkmalschutzes konnte die Entwicklung eines Programms letztendlich auch initiiert werden. Die Grundsteine dafür wurden in verschiedenen Dokumenten und Richtlinien der Stadt Portland gelegt. So wurde der manuelle Rückbau in den »Climate Action Plan«, »Comprehensive Plan« »Portland Recycles! Plan« als auch in die »Green City Policy« mit einbezogen. Schließlich kam es mit der Gründung des »Deconstruction Advisory Comitee« (DAG) 2015 über Vorschläge zur Förderung individueller Rückbauprojekte zu einer Richtlinie, die den manuellen Rückbau aller Gebäude, die bis 1916 gebaut worden sind, fordert. Hierauf folgte eine einstimmige Bewilligung des Stadtrates für das gesamte Projekt.

Die größten Hürden des Projekts waren die im Vergleich zu maschinellm Abriss höheren Kosten und Zeitaufwand einer manuellen Rückbaumaßnahme. Das Programm selbst, die Förderung einer Rückbauindustrie und offene Gespräche mit den Bauunternehmen waren dabei die vorrangigen Mittel, diese Schwierigkeiten anzusprechen. Im Gegensatz dazu wirkten die negativen Einflüsse eines mechanischen Abbruchs auf die Nachbarschaft eher fördernd. Dabei versprachen sich die Initiatoren Senkungen des CO₂ Ausstoßes, Erhaltung grauer Energie, Reduzierung giftiger Ausstöße in die Luft sowie mehr Arbeitsplätze, v.a. für Frauen, People of Colour und weitere benachteiligte Gruppen, zu schaffen. Tatsächlich konnten ein Jahr später schon 70 Prozent des Rückbaus wiederverwendet und 15 neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (über die Hälfte Frauen) gefördert werden. Aufgrund dieses Erfolges werden daher weitere Ziele in der Ausweitung der Vorschriften und der Erstellung eines attraktiven Marktes für Sekundärbaustoffe angestrebt.

³⁴ »BPS News: Portland City Council adopts new deconstruction ordinance to save quality, historic materials | News | The City of Portland, Oregon«.

³⁵ »New deconstruction grants from City of Portland encourage alternatives to mechanical demolition; save valuable materials for reuse | News | The City of Portland, Oregon«.

6.2.5 Ergebnisse

Innerhalb der Förderperiode wurden rund 25 Gebäude rückgebaut und 13 Betriebe zu offiziell zertifizierten Rückbauunternehmen ernannt. Seitdem wurden etwa 50 weitere Genehmigungen für den Rückbau von Gebäuden erteilt.³⁶

Mithilfe des erlassenen »Deconstruction of Buildings Law« können rund 33 Prozent der abrisssreifen Gebäude jährlich verpflichtet werden, Rückbauten durchzuführen. Dadurch könnten jedes Jahr bis zu 4 000 Tonnen Baumaterialien wiederverwendet und so vor der Beseitigung gerettet werden.³⁷

6.2.6 Kontaktdaten

Bureau of Planning and Sustainability Portland
19000 SW 4th Ave, Suite 71000, Portland, OR 97201, Tel: +1 503 823 7700
bps@portlandoregon.gov, www.portlandoregon.gov/bps

Tabelle 18: Ampel-Bewertung der Initiative als Bestandteil eines Portfolios der Wf4.0.

Leitfragen/Kriterien	Einschätzung Ampel	Begründung
Stärkung der regionalen Wirtschaft, kurze/kürzere Wertschöpfungsketten. Geht es in der Initiative um den Ausbau regionaler Wirtschaftskreisläufe?		Durch das Zertifizierungsverfahren erhalten Betriebe im Stadtgebiet ein Alleinstellungsmerkmal gegenüber externen Betrieben und erhalten somit einen Wettbewerbsvorteil. Neue Arbeitsplätze können im Zuge der Erweiterung der Angebotspalette durch Rückbauten geschaffen werden, durch die Wiederverwendung der Materialien wird der Warenkreislauf in der Stadt angeregt.
Förderung der Krisenfestigkeit/Selbstversorgung, Verringerung der Abhängigkeit von Wachstum		Durch die Erweiterung der Produktpalette von Abrissbetrieben werden die Unternehmen resistenter gegenüber Krisen.
Maßvolle Renditen – gemeinwohlorientierte Verwendung des Gewinns und/oder Bindung der Rendite innerhalb der Region. Ist die Gewinnverwendung der Rendite gemeinwohlorientiert und/oder bleibt die Rendite in der Region? Ist die Orientierung mehr nutzenorientiert denn gewinnorientiert?		Innerhalb des Programms selbst wird keine Rendite erwirtschaftet. Allein die durch das Projekt beauftragten, regionalen Rückbauunternehmen erwirtschaften Gewinne.
Gemeinwohlorientierung. Hat die Initiative das Ziel der Erhöhung des Gemeinwohls? Was trägt sie dazu bei?		Die Bürger und Bürgerinnen der Stadt Portland profitieren von den Fördergeldern, welche ihre finanzielle Belastung im Zuge von Rückbauten verringert. Außerdem kommt der Gesellschaft das verringerte Müllaufkommen, die schonenderen Eingriffe in die Nachbarschaft durch den sparsameren Einsatz von schweren Maschinen sowie die Möglichkeit, günstig gebrauchte Bauteile zu erwerben, zugute.
Positive ökologische Wirkungen. Sind aus der Initiative positive ökologische Wirkungen zu erwarten? → i.S.d. Def. zur starken Nachhaltigkeit bleibt der Kapitalstock dann mindestens erhalten.		Die Initiative trägt zur Verringerung des Abfallaufkommens im Zuge von Gebäudeabbrissen bei und verringert durch die Wiederverwendung den Einsatz von Ressourcen sowie den

³⁶ »Deconstruction Grants Come to a Close | Explore Deconstruction | The City of Portland, Oregon«.

³⁷ »BPS News: Portland City Council adopts new deconstruction ordinance to save quality, historic materials | News | The City of Portland, Oregon«.

Sind diese insbesondere im lokalen und regionalen Bereich zu verorten?		CO ₂ -Ausstoß.
Teilhabe und Transparenz. Verfügt die Initiative über partizipative Elemente, Möglichkeiten der Teilhabe?		(Finanzielle) Teilhabemöglichkeiten sind nicht Kern der Initiative.

6.3 Bauteilbörse Bremen

Über die Bauteilbörse Bremen können, z.B. im Zuge einer Sanierung oder eines Gebäudeabrisses, ausrangierte, aber noch funktionstüchtige Baustoffe und –materialien zur Wiederverwendung in anderen Gebäuden weiterverkauft werden. Das Sortiment der Börse, deren Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen die Verkäufer auch beim Ausbau der Bauteile unterstützen, umfasst jegliche Bauteile von Türen über Fenster bis hin zu Sanitäreinrichtungen, Elektrogeräten oder auch Gartentoren. Dabei sind die Objekte oft historische, künstlerisch sowie handwerklich anspruchsvolle Raritäten. Es gibt aber auch eine Reihe neuer Gegenstände im Angebot, die gar nicht erst in Gebäude eingebaut wurden, da sie zum Beispiel falsch lackiert wurden oder eine unpassende Größe aufweisen.

Interessenten können die Bauteile entweder über einen Online-Katalog einsehen oder vor Ort einen Teil des Angebots innerhalb des Börsenlagers begutachten. Die Börse richtet sich somit gleichermaßen an regionale Privatpersonen und Behörden als auch an Akteure wie Handwerker oder Baugesellschaften aus der Baubranche selbst, die über die bauteilboerse bremen Bauteile ver- und einkaufen können.

6.3.1 Warum wurde die Initiative für die Wf4.0 ausgewählt?

Bauteilbörsen wirken sich insbesondere auf das Klima positiv aus. Eine erneute Verwendung von Baumaterialien und –stoffen spart Ressourcen, verringert das Müllaufkommen und trägt somit zur Minderung des Treibhausgasausstoßes bei.

Aber auch die Gesellschaft und Betriebe der Branche profitieren von der Möglichkeit, günstig handwerklich einwandfreie Waren im Rahmen regionaler Warenkreisläufe aufkaufen zu können. Dabei bleiben insbesondere auch Stücke alter, heimatlicher Handwerkskunst erhalten.

Die Bauteilbörse Bremen sieht sich darüber hinaus verantwortlich, die Öffentlichkeit im Hinblick auf einen bewussten und nachhaltigen Umgang mit Ressourcen zu schulen und Erfahrungswerte zu kommunizieren. Dementsprechend berät der tragende Verein potenzielle Initiatoren ähnlicher Initiativen, wirbt Netzwerkpartner und bietet öffentliche Informationsveranstaltungen an.

6.3.2 Entstehungsgeschichte

Die Bauteilbörse wurde als eine der ersten in Deutschland zwischen 2001 und 2004 durch den Verein Alt-Bauteile Bremen e.V. aufgebaut und eröffnet. Sie ist eine Art »Produkt« einer Reihe von Forschungsprojekten und Vorstudien der Stadt Bremen zur Wiederverwendung von Bauteilen in Sanierungsprozessen und zum Aufbau einer Bauteilbörse im Stadtgebiet (zwischen 1988-2000).

Kurz nach Eröffnung der Bauteilbörse initiierten weitere Akteure aus Bremen im Jahr 2006 ein bundesweites Netzwerk von Bauteilbörsen, u.a. unter Beteiligung der bauteilboerse bremen.³⁸ Die Stadt Bremen gilt seitdem als »Ursprungsort« für Börsen in Deutschland, die sich der Wiederverwendung von Baustoffen und –materialien widmen.

6.3.3 Formelle Informationen

Träger der bauteilboerse bremen ist der 2002 gegründete Verein »Alt-Bauteile Bremen e.V.«. Dieser setzt sich aus einer Vielzahl Bremer Handwerksbetriebe und Baubüros zusammen, welche die Wiederverwendung von Bauteilen innerhalb der Stadt fördern sowie Impulse für ein ressourcenschonendes und abfallvermeidendes Bauen geben möchten. In diesem Zuge engagiert sich der wirtschaftlich arbeitende Verein in diesem Bereich neben dem Betrieb der Bauteilbörse auch durch öffentliche Informationsveranstaltungen und wirbt Betriebe der Branche sowie andere Börsen und Organisationen als Netzwerkpartner.

Außerdem wurde die Bauteilbörse insbesondere in der Gründungsphase durch die Wirtschaftsförderung Bremen und den Bremer Energie-Konsens gefördert. Es bestehen aber auch viele weitere Partnerschaften und Kooperationen mit anderen Bauteilbörsen sowie lokale Organisationen wie dem Umweltbetrieb, dem BUND und der FUTUR ZWEI Stiftung in Bremen. Darüber hinaus ist sie Mitglied im deutschen und schweizerischen Bauteilbörsennetzwerk und dem Unternehmensverband Historische Baustoffe e.V..

Im Hinblick auf die Finanzierung versteht sich die Bauteilbörse Bremen als Vermittler zwischen Käufern und Verkäufern, weswegen der eigentliche Kaufvertrag über die Bauteile ausschließlich zwischen An- und Verkäufern zustandekommt. Die bauteilboerse bremen finanziert sich daher ausschließlich über eine Bearbeitungsgebühr von etwa 4-20 Prozent des Objektpreises, die für die dreimonatige Einstellung der Bauteile auf der Internetplattform anfällt. Kommt innerhalb dieses Zeitraumes kein Kauf zustande, muss eine weitere Gebühr von 10€ gezahlt werden, sofern das Objekt weiter im Bauteilkatalog angeboten werden soll.

6.3.4 Informelle Informationen

Eine zentrale Persönlichkeit, welche nicht nur für die Gründung der Bremer Bauteilbörse von immenser Bedeutung war, sondern sich auch signifikant für die bundesweite Entwicklung von Initiativen zur Wiederverwendung von Baustoffen eingesetzt hat, ist Ute Dechantsreiter. Seit 1988 engagiert sich die Architektin innerhalb der Forschung sowie in Projekten zum Einsatz gebrauchter Bauteile und hat neben der bauteilboerse bremen auch beim Aufbau des bundesweiten Bauteilbörsennetzwerkes mitgewirkt.³⁹

³⁸ »Entstehungsgeschichte.pdf«.

³⁹ Ebd.

6.3.5 Ergebnisse

Das Konzept der Bauteilbörsen ist europaweit betrachtet nicht neu: Insbesondere in der Schweiz oder in den Niederlanden gibt es solche Initiativen bereits seit Jahrzehnten, da es in den Niederlanden zum Beispiel gesetzlich vorgeschrieben ist, alte Bauteile wiederzuverwenden.⁴⁰ Dennoch hat die Stadt Bremen sowie die bauteilboerse bremen als erste deutsche Bauteilbörse in der landesweiten Betrachtung eine Vorbildfunktion eingenommen und Impulse für die weitere Gründung von Bauteilbörsen, zum Beispiel in Berlin-Brandenburg oder Gronau, gesetzt.

Auch veröffentlichte Zahlen zur Tätigkeit der Bauteilbörse bestätigen den Erfolg des Projekts. In 2010 wurden über die Börse beispielsweise etwa 1 200 Artikel verkauft⁴¹; in 2003 fanden allein 140 m² Fensterfläche eine neue Verwendung und ersparten der Umwelt somit etwa fünf Tonnen an CO₂, die durch die Neuproduktion dieser Fensterfläche entstanden wären.⁴² Das Konzept scheint somit zu funktionieren und leistet nachweislich einen erfolgreichen Beitrag zum Klimaschutz.

6.3.6 Kontaktdaten

bauteilboerse bremen, Getreidestraße 16/18, 28217 Bremen, Tel.: 0421 57 96 088, info@bauteilboerse-bremen.de, www.bauteilboerse-bremen.de

Tabelle 19: Ampel-Bewertung der Initiative als Bestandteil eines Portfolios der Wf4.0.

Leitfragen/Kriterien	Einschätzung Ampel	Begründung
Stärkung der regionalen Wirtschaft, kurze/kürzere Wertschöpfungsketten. Geht es in der Initiative um den Ausbau regionaler Wirtschaftskreisläufe?		Von der Wiederverwendung gebrauchter Baustoffe profitieren insbesondere die lokalen und regionalen Handwerksbetriebe. Diese können beispielsweise den Wiedereinbau von Second-Hand Bauteilen in ihr Angebotsportfolio aufnehmen. Darüber hinaus profitieren Bau- und Abrissbetriebe von der Möglichkeit, Bauteile kostenbringend an zum Beispiel Planungsbüros weiterverkaufen zu können. Die regionalen Wirtschaftskreisläufe werden somit definitiv ausgebaut.
Förderung der Krisenfestigkeit/Selbstversorgung, Verringerung der Abhängigkeit von Wachstum		Die Wiederverwendung von Bauteilen macht die Region zumindest geringfügig unabhängiger von externen Zulieferern.
Maßvolle Renditen – gemeinwohlorientierte Verwendung des Gewinns und/oder Bindung der Rendite innerhalb der Region. Ist die Gewinnverwendung der Rendite gemeinwohlorientiert und/oder bleibt die Rendite in der Region? Ist die Orientierung mehr nutzenorientiert denn gewinnorientiert?		Die Ausrichtung der Börse ist klar nutzenorientiert, da nur ein kleiner Teil der Erlöse als Gebühren an die Börse selbst abgeführt wird, wobei letztere primär zur Finanzierung des Projekts eingesetzt werden. Die eigentlich erwirtschafteten Renditen kommen den Nutzern – also Privatpersonen oder Baubetrieben etc. – aus der Region zugute.
Gemeinwohlorientierung. Hat die Initiative das Ziel der Erhöhung des Gemeinwohls? Was trägt sie dazu bei?		Das Gemeinwohl wird in dem Hinblick gestärkt, dass regionalen Bauherren ein kostengünstige Angebot an qualitativen Bauteilen zur

⁴⁰ Hasemann, »Alles für die Tür gibt es in der Bauteilbörse«.

⁴¹ Deutsche Bundesstiftung Umwelt DBU, *Bauteilnetz Deutschland*.

⁴² »- Bauteilbörse Bremen«.

		Verfügung gestellt wird. Außerdem profitiert die Gesellschaft von dem verringerten (Sperr)Müllaufkommen und dem Erhalt regionaltypischer Handwerkskunst.
Positive ökologische Wirkungen. Sind aus der Initiative positive ökologische Wirkungen zu erwarten? → i.S.d. Def. zur starken Nachhaltigkeit bleibt der Kapitalstock dann mindestens erhalten. Sind diese insbesondere im lokalen und regionalen Bereich zu verorten?		Durch die Wiederverwendung werden Ressourcen und Treibhausgase durch die Vermeidung einer Neuproduktion der benötigten Bauteile vermieden. Außerdem profitiert die Region von dem geringeren, zu entsorgenden Sperrmüllaufkommen.
Teilhabe und Transparenz. Verfügt die Initiative über partizipative Elemente, Möglichkeiten der Teilhabe?		Jeder kann innerhalb der Börse Bauteile an- oder verkaufen – Partizipation ist somit das zentrale Element hinter der Idee einer Bauteilbörse. Eine finanzielle Teilhabe der Bürgerschaft an der Börse ist allerdings nicht vorgesehen.

7 Synthese des Bedarfs

Anja Bierwirth

Das Gestaltungsfeld »Sharing« bietet eine Reihe von Ansatzpunkten, um eine Wirtschaftsförderung auf kommunaler Ebene verstärkt an dem Gemeinwohl der Bevölkerung, regionalwirtschaftlichen Aspekten und einer nachhaltigen Stadtentwicklung auszurichten. Die hier zusammengefassten Projekte, Initiativen und Unternehmensformen sind vielfältig und werden von einer klassischen Wirtschaftsförderung bisher nur teilweise erfasst.

Relativ einfach erscheint eine Unterstützung in den verschiedenen Aktionsfeldern immer dann, wenn gewerblich verfasste Unternehmen angetroffen werden, die bereits in das Aufgabenportfolio der Wirtschaftsförderung passen, etwa im Bereich Car-Sharing, Baustoffe oder Gebrauchsgüter. Die Beispiele in diesen Aktionsfeldern zeigen Unternehmen, die sich gemeinwohlorientierte, sozialunternehmerische, regionalwirtschaftliche oder ökologische Ziele gesetzt haben. Maßvolle Renditen, Gemeinwohlorientierung, Expansionslimits zur Förderung der Wirtschaft vor Ort aber sind in der Regel nicht konform mit den Zielen der kommunalen Wirtschaftsförderung. Trotz ihrer gewerblichen Rechtsform werden sie als nicht wirtschaftlich genug gesehen, während sie aufgrund ihrer gewerblichen Rechtsform von Seiten des zivilgesellschaftlichen Dritten Sektors als unternehmerisch wahrgenommen werden (vgl. Unterberg et al. 2015)⁴³. Für diese Unternehmen ist es darum wichtig, die Abgrenzung von rein profit-orientierten Unternehmen zu dokumentieren und nach außen zu kommunizieren. Hierbei kann eine kommunale Wirtschaftsförderung unterstützen.

Nicht zu den klassischen Kunden der Wirtschaftsförderung gehören Genossenschaften, gemeinnützige Privatinitiativen oder Vereine. Wie das genossenschaftliche Wohnprojekt auf dem Züricher Hunziker Areal im Aktionsfeld Wohnen aber zeigt, können die Projekte dieser Klientel eine beachtliche Größenordnung erreichen. Für eine Kommune, die die Aufgabe der Daseinsvorsorge zu erfüllen und bezahlbaren Wohnraum vorzuhalten hat, stellen solche Projekte eine Entlastung dar und können über Stadt- und Landesgrenzen hinaus ein Leuchtturmprojekt für die Verbindung von Nachhaltigkeit und Lebensqualität sein. Vor diesem Hintergrund wird deutlich, dass unabhängig von der unternehmerischen Rechtsform die Unterstützung solcher Projekte als Aufgabe kommunaler Wirtschaftsförderung gesehen werden kann.

⁴³ Unterberg, M. et al. (2015): Herausforderungen bei der Gründung und Skalierung von Sozialunternehmen. Welche Rahmenbedingungen benötigen Social Entrepreneurs? Enbericht für das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi).