

Bericht

WIRKSAMKEIT MOBILITÄTSKONZEPTE

Evaluation von Mobilitätsmaßnahmen
im Rahmen des Bremer Stellplatzortsgesetzes



Wirksamkeit Mobilitätskonzepte

Evaluation von Mobilitätsmaßnahmen im Rahmen des Bremer Stellplatzortsgesetzes

Projektgesamtkoordination:

Rebecca Karbaumer

Freie Hansestadt Bremen

Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau

Referat 50 – Strategische Verkehrsplanung

team red Deutschland GmbH

Almstadtstraße 7

10119 Berlin

Tel. +49 (0) 30 138 986 35

Fax +49 (0) 30 138 986 36

info@team-red.net

www.team-red.net

Projektleiter Hannes Schreier

Mitwirkende	Pia Blessing	Dr. Katja Hericks
	Manfred Brümmer	Stephanie Keßler
	Mina Godarzani-Bakhtiari	Dr. Guido Möser
	Claus Grimm	

Layout Christin Müller

Berlin 2020

Dieser Bericht wurde im Rahmen des Projekts SHARE-North durchgeführt, welches im Interreg Nordsee-Programm durch die Europäische Union gefördert wird. SHARE-North befasst sich mit dem Potential des ‚Sharing‘ in der Mobilitätsgestaltung. Weitere Informationen zu SHARE-North sind unter www.share-north.eu verfügbar.



BILDNACHWEIS | Titelbild: Michael Glotz-Richter; GEWOBA

BEGLEITWORT

Grundlagen erfolgreicher intelligenter Mobilitätskonzepte

René Waßmer, VCD-Projektleiter „Bundesweites Netzwerk Wohnen und Mobilität“

Im Bundesweiten Netzwerk Wohnen und Mobilität des VCD e.V. moderieren wir seit vier Jahren in aktuell 16 Städten Dialoge zwischen Kommunen, Wohnungsunternehmen, Mobilitätsdienstleister:innen sowie Verkehrs- und Stadtplaner:innen. Ziel ist es, zu einem gemeinsamen Verständnis von notwendigen, innovativen Mobilitätskonzepten in der Stadtplanung und beim Bau neuer Wohnquartiere zu kommen. Wir sorgen für den notwendigen Wissenstransfer, präsentieren Good Practice-Beispiele und unterstützen die Akteure vor Ort bei der Planung und Umsetzung von intelligenten Mobilitätsansätzen im Stadt- und Wohnquartier.

Dabei haben wir vier zentrale Erfahrungen gemacht:

1. Die Bausteine innovativer Mobilitätskonzepte sind seit vielen Jahren bekannt. An allen Standorten wird in den gleichen Handlungsfeldern gearbeitet, um zu einer Reduzierung des individuellen Pkw-Verkehrs zu kommen. In den meisten Städten gibt es keine Erkenntnis-, aber Umsetzungsprobleme. Nur Investitionen in die Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr, den ÖPNV, in Maßnahmen zum autoreduzierten Wohnen, etc., können die Voraussetzungen schaffen, um die Attraktivität für Alternativen zum privaten Autobesitz zu steigern.
2. Innovative Mobilitätskonzepte ohne ein begleitendes Marketingkonzept, ohne Informationskampagnen und Partizipationsmöglichkeiten für die Bewohner:innen werden nicht angenommen.
3. Eine frühzeitige und gemeinsame, integrierte Planung von Wohnungsunternehmen, Investoren, Kommunen, der Stadt- und Verkehrsplanung ist die Basis für eine erfolgreiche Umsetzung und Implementierung eines übergreifenden Mobilitätskonzepts. Reden hilft – eine Binsenwahrheit, die die Akteure vor Ort viel zu selten beachten. Die kommunale Verwaltung sollte die Verantwortlichkeiten für solche integrierten Planungsprozesse organisieren.
4. Immer wieder werden eine einheitliche Auslegung und Handhabung von rechtlichen und ordnungspolitischen Instrumenten eingefordert. Eine wesentliche Rolle spielen dabei Stellplatzsatzungen. Sie sind in der Kombination

mit einer konsequenten Parkraumbewirtschaftung ein zentrales Steuerungsinstrument, um die Rahmenbedingungen für neue Mobilitätskonzepte zu schaffen.

Schon 2018 hatten wir im Rahmen unserer Dialogforen „Wohnen leitet Mobilität“ die Stadt Bremen eingeladen, um ihre innovative Stellplatzsatzung vorzustellen, die die Umsetzung von Mobilitätskonzepten statt Stellplatzherstellung oder -ablöse ermöglicht. Dieser Ansatz gilt nach wie vor als innovativ und wird noch selten von deutschen Kommunen praktiziert. In den letzten sieben Jahren konnte Bremen einige Erfahrungen mit dieser Gesetzesregelung sammeln. Es freut mich sehr, dass *team red* die Erfahrungen der Kommune und sämtlicher beteiligter Akteure – nicht zuletzt auch der Nutzer:innen der Mobilitätskonzepte – wissenschaftlich untersucht hat. Es wird deutlich, dass es noch einiges an Optimierungsbedarf hinsichtlich der transparenten Handhabung und der Kommunikation dieser Konzepte gibt. Es wird jedoch auch deutlich, dass diese Konzepte insgesamt greifen und, wo vorhanden, zu einer Reduzierung des Pkw-Besitzes und der Pkw-Nutzung führen. Daher ist es nur sinnvoll, die Option „Mobilitätskonzept statt Stellplatzablöse“ nicht nur beizubehalten, sondern auch auszubauen.

Der Prozess für die Novellierung des Bremischen Stellplatzortsgesetzes ist bereits in vollem Gang. Es ist sinnvoll, diese Chance zu nutzen, um auf die positiven Erfahrungen mit Mobilitätskonzepten aufzubauen, Unklarheiten im Prozess auszubügeln und das volle Potenzial einer solchen Gesetzgebung auszuschöpfen.

Ich freue mich sehr, dass unsere Erfahrungen durch die vorliegende Studie von *team red* bestätigt werden. Die Evaluierungsdaten von *team red* liefern hervorragende Argumente für alle, die sich für ein verändertes Mobilitätsverhalten engagieren. Innovative Mobilitätskonzepte können funktionieren, wenn alle wichtigen Akteure bei der Planung eingebunden werden, clever kombinierte Mobilitätsangebote, die zu einer Reduzierung des Pkw-Besitzes führen (z. B. Car-Sharing, ÖPNV, Lastenrad-Sharing) vorhanden sind und diese Konzepte von Marketing- und Kommunikationsmaßnahmen unterstützt werden.

Die Handlungsempfehlungen der Studie an den Auftraggeber kann ich nur unterstützen. Ich hoffe, dass die Ergebnisse der Studie zu klugen und mutigen politischen Entscheidungen führen.

INHALTSVERZEICHNIS

Begleitwort	3
1. ZUSAMMENFASSUNG DER WICHTIGSTEN ERGEBNISSE UND DARAUSS ABGELEITETE HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN	6
1.1 Wichtigste Ergebnisse	6
1.2 Übersicht Handlungsempfehlungen	8
2. HINTERGRUND UND ANLASS DER STUDIE	11
3. ZUSAMMENFASSENDE ERGEBNISSE DER NUTZENDEN- UND KONTROLLGRUPPENBEFRAGUNG	14
3.1 Wirkungen hinsichtlich vorhandener Verkehrsmittel	14
3.2 Effekte auf die Verkehrsmittelnutzung	16
3.3 Wissensstand zu den vorhandenen Mobilitätsangeboten	17
3.4 Bewertung Mobilitätskonzepte	17
4. ZUSAMMENFASSENDE ERGEBNISSE DER EINZELINTERVIEWS MIT NUTZENDEN	19
5. ZUSAMMENFASSENDE ERGEBNISSE DER INTERVIEWS MIT BAUHERREN, PLANUNGSBÜROS UND MOBILITÄTSDIENSTLEISTERN	21
6. GEGENÜBERSTELLUNG DER ANFORDERUNGEN VON NUTZENDEN UND BAUHERREN	23
7. ABGELEITETE HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN	25
8. EXKURS: BEISPIELE AUS ANDEREN STÄDTEN	32
8.1 Steckbriefe der Praxisbeispiele	32
8.1.1 Domagkpark, München	32
8.1.2 Perfektastraße 58, Wien	34
8.1.3 Gartenstadt Farmsen, Hamburg	35
8.1.4 Lincoln Siedlung, Darmstadt	36
8.2 Ableitungen aus den Steckbriefen zur Ausgestaltung von Mobilitätskonzepten	38
8.2.1 Stellplatzsatzung	38
8.2.2 Weitere mögliche Vereinbarungen	38
8.2.3 Einsatz eines Mobilitätsmixes	38
8.2.4 Optimale räumliche Voraussetzungen	38
8.2.5 Finanzierung und Betrieb	39
8.2.6 Mobilitätsmanagement und Kommunikation	39
8.2.7 Konzeption und Umsetzung	39
9. ANHANG UND VERZEICHNISSE	41
9.1 Im Rahmen der Evaluation betrachtete Objekte	41
9.2 Abbildungs- und Tabellenverzeichnis	43

1. ZUSAMMENFASSUNG DER WICHTIGSTEN ERGEBNISSE UND DARAUS ABGELEITETE HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

1.1 Wichtigste Ergebnisse

Im Rahmen der durchgeführten Evaluation konnte die grundsätzliche Wirksamkeit der Mobilitätskonzepte nachgewiesen werden. Bewohner:innen, die in Immobilien mit Mobilitätskonzepten leben, besitzen weniger Pkw als Bewohner:innen in vergleichbaren Immobilien, denen kein solches Konzept zugrunde liegt. Daher ist **grundsätzlich zu empfehlen**, den etablierten **Mechanismus beizubehalten und fortzuführen**, der vorsieht, die Zahl der zu errichtenden Stellplätze bei Vorliegen eines schlüssigen **Mobilitätskonzepts** zu reduzieren.

Die wichtigsten festgestellten Effekte betreffen sowohl die **Anzahl der in den Haushalten verfügbaren Pkw** als auch die **Nutzung von Verkehrsmitteln** des motorisierten Individualverkehrs sowie des Umweltverbunds (hierzu zählen nicht-motorisierte Verkehrsmittel, öffentliche Verkehrsmittel, Car-Sharing und Mitfahrerzentralen). Im Vergleich zur befragten Kontrollgruppe liegt der Anteil an Pkw-freien Haushalten in den betrachteten Wohnobjekten um ca. 18 Prozentpunkte höher. Hingegen sind Zeitkarten für öffentliche Verkehrsmittel bei Befragten aus Objekten mit Mobilitätskonzept deutlich häufiger vorhanden als in Haushalten aus Objekten ohne Mobilitätskonzept.

Korrespondierend mit der geringeren Anzahl an im Haushalt verfügbaren Pkw zeigen sich deutliche **Effekte auf die Verkehrsmittelnutzung**. Es können deutlich niedrigere Nutzungshäufigkeiten für mit dem Pkw zurückgelegte Wege sowie entsprechend höhere Frequenzen für mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV zurückgelegten Wegen festgestellt werden. Die genannten Effekte sind statistisch abgesichert und belegen die Wirkung der evaluierten Mobilitätskonzepte.

Bemerkenswert sind diese Effekte vor dem Hintergrund, dass nur etwa einem Drittel der Bewohner:innen der untersuchten Wohnanlagen vor dem Bezug bereits bekannt war, dass ein Mobilitätskonzept existiert und im Rahmen der Umsetzung besondere Angebote zur Verfügung stehen. Zudem werden die wahrgenommenen Informationen in den Wohnanlagen zurückhaltend bewertet. Die durchgeführten Analysen zeigen auf, dass die beobachteten positiven Effekte nochmals deutlich verstärkt werden, wenn den Bewohner:innen die Maßnahmen bekannt sind und eine Erklärung der für die Nutzung relevanten Regelungen erfolgt. Auf Grundlage dieser Analyseergebnisse ist davon auszugehen, dass durch verstärkte und verbindlich einzufordernde **Kommunikationsmaßnahmen** der Wirkungsgrad realisierter Maßnahmen signifikant erhöht werden kann.

Sowohl von Seiten der Nutzer:innen als auch der interviewten Bauherren wird eine **gute ÖPNV-Anbindung** als wichtige Voraussetzung für die Umsetzbarkeit und Akzeptanz von

Mobilitätskonzepten betont. In der Bewertung der umgesetzten Mobilitätsangebote werden Tickets für öffentliche Verkehrsmittel am besten bewertet. Dies hängt zum einen mit der Niederschwelligkeit des Angebots zusammen: Die Erklärungsbedürftigkeit eines ÖPNV-Tickets ist naturgemäß geringer als die von anderen Angebotsoptionen, wie z.B. den Car-Sharing-Angeboten. Zum anderen spiegelt sich hierin die große Relevanz öffentlicher Verkehrsmittel für alltägliche Wege wider.

Angebote des Car-Sharings spielen im Vergleich zum ÖPNV eine geringere Rolle, gleichzeitig sind diese Angebote jedoch ein bedeutsamer Faktor für die Abschaffung von Pkw. Aus den durchgeführten Interviews geht hervor, dass Car-Sharing dann v.a. für nicht alltägliche Wege wie Materialtransport oder Ausflüge mit mehreren Personen genutzt wird und somit das Vorhalten eines privaten Pkw für solche Zwecke verzichtbar macht. Dies deckt sich auch mit den Ergebnissen der 2017 durchgeführten Evaluation der Car-Sharing-Angebote in Bremen¹, in der sowohl reduzierende Effekte auf den Pkw-Besitz als auch Verlagerungen auf den Umweltverbund nachgewiesen werden konnten.

In der bisherigen Umsetzung werden Angebote mit E-Car-Sharing im Vergleich zu konventionellen Car-Sharing-Angeboten noch erkennbar schlechter bewertet. Hier bleibt abzuwarten, ob mit verbesserter Bereitstellung und zunehmender Nutzungserfahrung derzeit noch vorhandene Hemmschwellen abgebaut werden können.

Aus Sicht der befragten Bauherren und Mobilitätsdienstleistern wird grundsätzlich die Option der **Reduzierung des Stellplatzschlüssels in Verbindung mit einem Mobilitätskonzept** als wichtiges und beizubehaltendes Instrument eingeschätzt. Die Bauherren sehen durch die gegebenen Optionen des Stellplatzortsgesetzes die Möglichkeit, weitere Zielgruppen zu erschließen, v.a. durch günstigere Wohnungen und attraktive Mobilitätsangebote.

In verschiedenen Bereichen werden jedoch **Anpassungswünsche und Optimierungsbedarf** benannt. Inhaltlich umfassen diese einen räumliche differenzierten und an Gegebenheiten des Wohnumfelds angepassten minimal möglichen Stellplatzschlüssel sowie eine klarere Festlegung möglicher Maßnahmen und deren Anrechnung auf den Stellplatzschlüssel. Ebenso sollten inhaltliche Widersprüche zwischen für Bewohner: innen und für Besucher: innen zu errichtende Stellplätze aufgehoben werden.

Organisatorisch wünschen sich die Befragten eine **klarere und einheitlichere Struktur** auf Seiten der Freien Hansestadt Bremen im Sinne einer **zentralen Ansprechperson** zur Abstimmung und Genehmigung der Stellplatzanforderungen für Neubauobjekte. Der bisherige Genehmigungsprozess beinhaltet aus Sicht der Bauherren **hohen Abstimmungsaufwand** mit unterschiedlichen städtischen Ansprechpersonen. Aus Sicht der Bauherren besteht hier **Potenzial für eine Effizienzsteigerung** u. a. durch klarere Richtlinien.

Ein kompletter Verzicht auf die Forderung zur Stellplatzerstellung, d. h. eine Streichung des Stellplatzortsgesetzes wird auf Grundlage der Evaluation nicht empfohlen, da hierdurch wichtige Steuerungsoptionen verloren gingen und sich das Problem der „Aufbewahrung“ von privaten Fahrzeugen auf den öffentlichen Raum verlagern würde. Zudem ist durch das Stellplatzortsgesetz (StellplOG) ein Rahmen gegeben, der sowohl privatwirtschaftlichen als

¹ S. http://mf.team-red.de/fileadmin/user_upload/tr_Endbericht_Bremen_web.pdf

auch kommunalen Wohnbauunternehmen durch Kosteneinsparung ein profitableres Bauen ermöglicht, gleichzeitig aber auch einen Beitrag der Akteure für die Stadtgesellschaft fordert.

1.2 Übersicht Handlungsempfehlungen

Die Untersuchungen zeigen, dass der Erfolg oder Misserfolg der Konzepte vor allem auf die unterschiedlichen Facetten von Kommunikation, Integration und komfortabler Anwendung zurückzuführen ist. Wenn die Wege des Alltags weitgehend durch den ÖPNV und das Rad abgedeckt sind, Informationen über zusätzliche Bausteine eines Mobilitätsmixes vorliegen und diese bequem verfügbar sind, wird die Abschaffung bzw. Nichtanschaffung eines Pkw wahrscheinlicher.

Im Zuge der Evaluation konnten auch Optimierungspotenziale festgestellt werden. Die in der folgenden Übersicht dargestellten **Empfehlungen zielen darauf ab, die Prozesse für die Beteiligten zu optimieren sowie die Effekte der Mobilitätskonzepte zu verstärken**. Die aufgeführten Empfehlungen leiten sich sowohl aus den Beobachtungen der Bauherren und der Nutzenden als auch aus den Best Practice Beispielen ab. Sie sind entlang der Abfolge *Planung und Genehmigung, Umsetzung, Nutzung und begleitende Maßnahmen* strukturiert. Eine detaillierte Herleitung und Beschreibung der empfohlenen Maßnahmen erfolgt in Kap. 7.

	Empfehlung	Inhalt	Akteure
1	Verbesserte Kommunikation nach außen und Prozessoptimierung	Derzeit müssen sich Bauherren mit verschiedenen städtischen Akteuren abstimmen. Die Reihenfolge und die jeweiligen Zuständigkeiten müssen klar kommuniziert werden, um den Prozess für die Bauherren zu optimieren.	Stadt: Erstellung eines Merkblattes für Bauherren
2	Einbindung von Mobilitätskonzepten in frühen Phasen der Quartiersentwicklung	Bei der Planung neuer Quartiere sollten entsprechende Verkehrskonzepte bereits über einzelne Bauvorhaben übergreifend mit entwickelt und fachlich begleitet werden. Insellösungen können so vermieden und Synergien geschaffen werden.	Stadt: Frühzeitige Einbindung von Investoren/Bauherren und Mobilitätsdienstleistern Bauherren: Eingehen von Kooperationen und Planungsgemeinschaften

	Empfehlung	Inhalt	Akteure
3	Erstellung eines Kataloges mit den Bausteinen eines Mobilitätskonzepts	Für Bauherren gibt es bisher keine Übersicht über mögliche Maßnahmen eines Mobilitätskonzeptes.	Stadt: Zusammenstellung einer Übersicht der Bausteine
4	Definition aller Bausteine eines Mobilitätskonzepts	Unterschiedliche Bausteine eines Mobilitätskonzeptes haben unterschiedliche Wirkungen. Während Maßnahmen wie Car-Sharing direkt wirken, entfalten andere Maßnahmen, wie z. B. Lastenräder ihre Wirkung erst in Kombination.	Stadt: Erstellung einer klaren Struktur und Hierarchisierung aller möglichen Bausteine des Mobilitätskonzepts.
5	Anwendung einheitlicher Anforderungen in Bezug auf Besucherparkplätze	Fälle, in denen durch Mobilitätskonzepte reduzierte Stellplatzschlüssel durch eine entsprechend höhere geforderte Zahl zu errichtender Besucherparkplätze „ausgeglichen“ werden mussten, sollten zukünftig vermieden werden.	Stadt: Anpassung und Anwendung der Regelungen/Dienstanweisung
6	Schaffung einer zentralen Beratungs- und Überwachungsstelle für Mobilitätskonzepte	Die Umsetzung der genehmigten Mobilitätskonzepte ist Genehmigungsbestandteil und muss deshalb überprüft werden. Eine zentrale Ansprechperson für die Bewohner: innen von Immobilien mit Mobilitätskonzepten kann Unterstützung bieten, wenn Angebote ausfallen, ablaufen oder Probleme verursachen.	Stadt: Einrichtung eines Fonds zur Finanzierung einer solchen Stelle Bauherren: Prüfung möglicher Sanktionsmechanismen für unzuverlässige Dienstleister
7	Verbesserung der Kommunikation der Angebote vor Einzug	Einem Großteil der Nutzer:innen sind bei der Objektauswahl die Mobilitätskonzepte nicht bekannt. Ein Objekt mit Mobilitätsangebot kann die „richtigen“ Bewohner: innen anziehen.	Bauherren: Einbeziehung des Mobilitätskonzeptes in die Vermarktung

	Empfehlung	Inhalt	Akteure
8	Verbesserung der Kommunikation der Angebote bei und nach Einzug	Viele Bewohner: innen kennen das Mobilitätskonzept nicht oder wissen nicht, wie die Handhabung funktioniert. Um diese Hürde zu überwinden, sollten begleitend umzusetzende Kommunikationskonzepte über die Mobilitätskonzepte informieren.	Bauherren/Mobilitätsdienstleister: Entwicklung und Umsetzung geeigneter Kommunikationskonzepte Stadt: Kommunikationskonzepte als verbindlicher Baustein eines Mobilitätskonzeptes
9	Laufzeit und Ausrichtung der Mobilitätskonzepte	Die Investitionen der Ablösesumme in Infrastruktur, Car-Sharing Mitgliedschaften oder ÖPNV Tickets haben unterschiedliche „Laufzeiten“. Diese müssen hinsichtlich Ihrer langfristigen Wirkung – besonders nach dem Ende einer Maßnahme – hinsichtlich einer dauerhaften Verhaltensänderung der Nutzer bewertet werden.	Stadt: Einführung einer Evaluierung der umgesetzten Maßnahmen in regelmäßigen Abständen Bauherren: Mut zur Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen
10	ÖPNV Infrastruktur und Angebot stärken bei gleichzeitiger Umsetzung von Mobilitätskonzepten	Die Bedeutung des ÖPNV ist auch für den Erfolg von Mobilitätskonzepten nicht zu unterschätzen. Nur wenn der ÖPNV als funktionierendes Rückgrat die Alltagsmobilität löst, können Mobilitätskonzepte ihre volle Wirkung entfalten.	Stadt und BSAG: Ausbau von ÖPNV-Verbindungen in Neubaugebieten. BSAG: Langfristige Integration von anderen Mobilitätsangeboten in die App.
11	Unterstützung durch öffentliche Parkraumbewirtschaftung	Die Wirkung der Mobilitätskonzepte könnte durch die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung im Umfeld der Objekte verstärkt werden.	Stadt: Prüfung der Möglichkeiten zur Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung

Tabelle 1: Übersicht abgeleitete Handlungsempfehlungen

2. HINTERGRUND UND ANLASS DER STUDIE

Anfang 2013 trat ein **novelliertes Bremer Stellplatzortsgesetz** in Kraft. Das Stellplatzortsgesetz (StellpLOG) regelt für Bauherren die Pflicht, Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrradstellplätze zu schaffen oder diese teilweise monetär abzulösen, d. h. einen finanziellen Ausgleich für die nicht errichteten Stellplätze zu bezahlen.

Mit der Novellierung 2013 wurde ein zusätzlicher Baustein in das StellpLOG integriert, welcher Bauherren ermöglicht den Betrag der bisherigen Ablösesumme im Rahmen eines Mobilitätskonzeptes zu nutzen (§ 9 StellpLOG). Der Ansatz ermöglicht eine gezielte Investition der Ablösebeträge in Mobilitätsangebote.

Die Mobilitätsangebote haben zum Ziel, neuen Bewohner:innen einer baulichen Anlage in einer Lebensphase, in der Personen größere Bereitschaft besitzen können, ihr Mobilitätsverhalten zu verändern, z. B. nach einem Umzug, nachhaltige Verkehrsmittel und Alternativen zum Pkw-Besitz zugänglicher zu machen.

Die vorliegende Studie im Auftrag der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau (SKUMS) untersucht die **Wirksamkeit der Mobilitätskonzepte**, die im Rahmen des Stellplatzortsgesetzes im Wohnungsbau umgesetzt wurden. Der Fokus richtet sich darauf, die Wirkung der Mobilitätsangebote auf das Verhalten der Bewohner:innen entsprechender Gebäude zu untersuchen, Faktoren für die Annahme oder Ablehnung einer Maßnahme durch Bewohner:innen entsprechender Objekte zu identifizieren und Verbesserungsansätze abzuleiten.

Darüber hinaus ist auch die Bewertung der Anforderungen und Möglichkeiten des Stellplatzortsgesetzes durch die Bauherren Gegenstand der Studie.

Für die wissenschaftlich fundierte Beantwortung der Fragestellungen wurden Befragungen der Bewohner:innen entsprechender Objekte, Befragungen von Bauherren sowie von Mobilitätsdienstleistern durchgeführt. Es wurden Bewohner:innen aus insgesamt 18 Objekten befragt, für die in Anwendung des StellpLOG ein Mobilitätskonzept erstellt und bereits umgesetzt wurde. Ergänzend wurden Bewohner:innen umliegender Gebäude, in denen kein Mobilitätskonzept umgesetzt wurde, als Kontrollgruppe befragt.

In Abbildung 1 sind die Standorte der untersuchten Objekte dargestellt². Eine tabellarische Übersicht findet sich in Tabelle 4 im Anhang. Die häufigsten angewandten Umsetzungsstrategien waren hier die Bereitstellung von Car-Sharing-Mitgliedschaften, ÖPNV-Tickets und die Integration von Car-Sharing-Stationen auf dem Grundstück der Bauobjekte. Grundsätzlich bestehen auch andere Möglichkeiten, wenn diese in Kombination mit anderen Maßnahmen einen Beitrag zur Minderung der Stellplatznachfrage leisten.

² Eine ausführliche raum- und sozialstrukturelle Darstellung der Untersuchungsgebiete findet sich im ergänzenden Methodik- und Datenband.

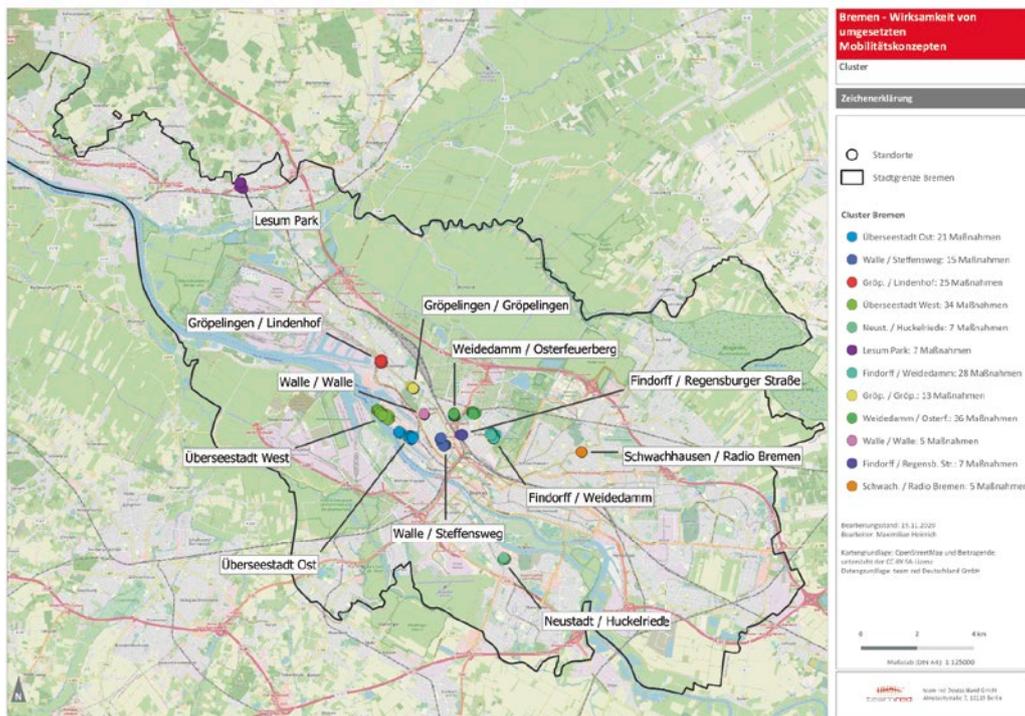


Abbildung 1: Übersicht Untersuchungsstandorte

Für die Evaluation berücksichtigt werden konnten Objekte, die seit Einrichtung der Möglichkeit der Stellplatzreduzierung bei Umsetzung von Mobilitätskonzepten im Jahr 2013 von errichtet, fertiggestellt und bezogen wurden und für die entsprechenden Maßnahmen etabliert wurden. Viele dieser Objekte liegen in dem komplett neu erschlossenen Stadtteil Überseestadt. Dieser ist im Vergleich zu den anderen Standorten durch eine schlechtere ÖPNV-Anbindungsqualität gekennzeichnet, was bei den durchgeführten Analysen und Interpretationen mitberücksichtigt wurde. Die weiteren Standorte liegen in Bereichen, in denen Bremen auf eine Innenverdichtung (Stadtentwicklungsleitbild und Flächennutzungsplan) setzt.

Zu berücksichtigen ist zudem, dass sich derzeit eine steigende Zahl an Objekten mit Mobilitätskonzepten in der Planung oder in der Umsetzung befinden, die im Zuge der Evaluation noch nicht berücksichtigt wurden. In die Planung der Mobilitätskonzepte für diese Objekte gehen bereits gewonnene Erfahrungen realisierter Objekte und weitere Mobilitätsoptionen mit ein, die im Zuge der vorliegenden Evaluation noch nicht berücksichtigt werden konnten und ggf. in einer Folgeevaluation betrachtet werden sollten.

Der vorliegende Bericht fasst die wichtigsten Ergebnisse der durchgeführten Erhebungen und Analysen zusammen. Konkret werden in Kapitel 3 die Befragungen von Bewohner:innen behandelt, Kapitel 4 beschäftigt sich mit den vertiefenden Einzelinterviews mit Bewohner:innen. Die mit Bauherren und Mobilitätsdienstleistern durchgeführten Einzelinterviews sind Thema in Kapitel 5. Die Anforderungen der Bewohner:innen werden den Einschätzungen der Bauherren zu Bedürfnissen der Bewohner:innen in Kapitel 6

gegenübergestellt. Abschließend werden in Kapitel 7 aus den Analyseergebnissen Handlungsempfehlungen abgeleitet.

Als ergänzender Hintergrund sind Beispiele zu Mobilitätskonzepten in anderen Städten dokumentiert (Kapitel 8). Eine detaillierte Darstellung der Methodik und der durchgeführten Analysen findet sich in dem gesondert angefertigten Methodik- und Datenband.

3. ZUSAMMENFASSENDE ERGEBNISSE DER NUTZENDEN- UND KONTROLLGRUPPENBEFRAGUNG

Den folgenden Auswertungen liegen Befragungen zugrunde, die in Gebäuden mit und ohne Mobilitätskonzept durchgeführt wurden. Bewohner aus Gebäuden mit Mobilitätskonzept werden im Folgenden als „Nutzende“ bezeichnet, Bewohner aus Gebäuden ohne Mobilitätskonzept als „Kontrollgruppe“.

3.1 Wirkungen hinsichtlich vorhandener Verkehrsmittel

Die befragten Haushalte der Bewohner:innen mit umgesetzten Mobilitätskonzepten (Nutzende) sowie der Kontrollgruppe unterscheiden sich deutlich in Hinblick auf die Pkw-Verfügbarkeit: In 34 % der Nutzenden-Haushalte, aber nur in 16 % der Kontrollgruppen-Haushalte steht **kein** Pkw zur Verfügung. Damit ist der Anteil der „autofreien Haushalte“ bei den Nutzenden rund doppelt so hoch wie in der Kontrollgruppe.

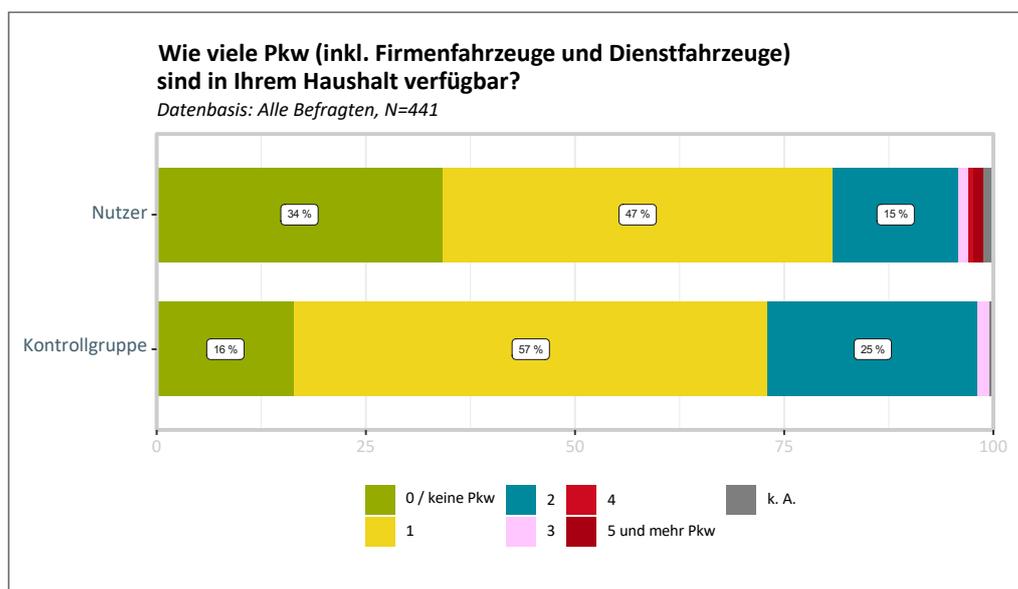


Abbildung 2: Anzahl der im Haushalt verfügbaren Pkw

Unterteilt man die Nutzenden danach, ob sie bereits vor Einzug in die Wohnanlage von den verfügbaren Mobilitätsangeboten Kenntnis hatten oder nicht, fällt zweierlei auf: 44 % der Nutzenden, denen das Mobilitätsangebot vor Einzug bereits bekannt war, steht kein Pkw im Haushalt zur Verfügung. In der Gruppe derjenigen, die bei Bezug der Wohnung keine Kennt-

nis von den Mobilitätsangeboten hatten, liegt der entsprechende Anteil mit 30 % zwar deutlich unter dieser Marke, aber immer noch weit über den autofreien 16 % in der Vergleichsgruppe.

Zwischen Befragten der Kontrollgruppe und den Nutzenden bestehen deutliche Unterschiede hinsichtlich des ÖPNV-Zeitkartenbesitzes. Während in der Kontrollgruppe rund 46 % über eine ÖPNV-Zeitkarte verfügen, sind dies bei den Nutzenden rund 56 %. Zu berücksichtigen ist dabei, dass sofern im Rahmen der Mobilitätskonzepte eine ÖPNV-Zeitkarte angeboten wird, dies in der Regel nur eine Zeitkarte je Wohneinheit umfasst.

Dennoch ist unter den Nutzenden, in deren Wohnanlage VBN/BSAG-Tickets (BOB-Karte) offeriert werden, der Anteil der Zeitkartenbesitzer mit 67 % besonders hoch, während ohne ein solches Angebot der Zeitkartenanteil mit rund 40 % sogar geringer als in der Kontrollgruppe ist. Es kann daraus geschlossen werden, dass die Aufnahme von ÖPNV-Zeitkarten in ein Mobilitätskonzept nicht (nur) vorhandene Zeitkarten substituiert, sondern darüber hinaus in erheblichem Umfang die Verfügbarkeit von ÖPNV-Zeitkarten erhöht.

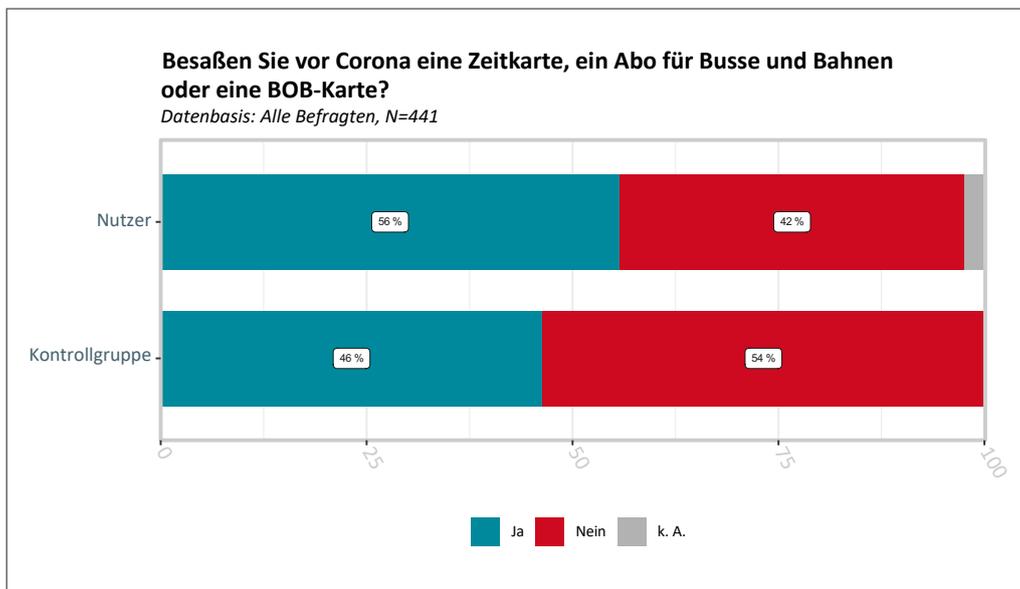


Abbildung 3: Zeitkartenbesitz vor Ausbruch der Covid-19-Pandemie

Über ein verkehrstaugliches Fahrrad verfügen 79 % der Nutzenden und 82 % der Kontrollgruppen-Befragten. E-Bikes sind ebenfalls in der Kontrollgruppe (11 %) etwas weiterverbreitet als unter den Nutzenden (9 %). Aus diesen Zahlen lässt sich ein vorhandenes Potenzial für Bike-Sharing- Angebote im Rahmen von Mobilitätskonzepten ableiten, da die Radnutzung im Rahmen von Bike-Sharing für diejenigen Nutzenden in Frage kommen könnte, die über kein eigenes verkehrstaugliches Rad verfügen.

3.2 Effekte auf die Verkehrsmittelnutzung

Bei der Nutzung der einzelnen Verkehrsmittel treten deutliche Unterschiede zutage: Ein Vergleich der Kategorie „tägliche Nutzung“ verdeutlicht, dass zum einen mit 43% deutlich mehr Angehörige der Kontrollgruppe als der Nutzenden (32%) täglich einen Pkw als Fahrer:in nutzen.

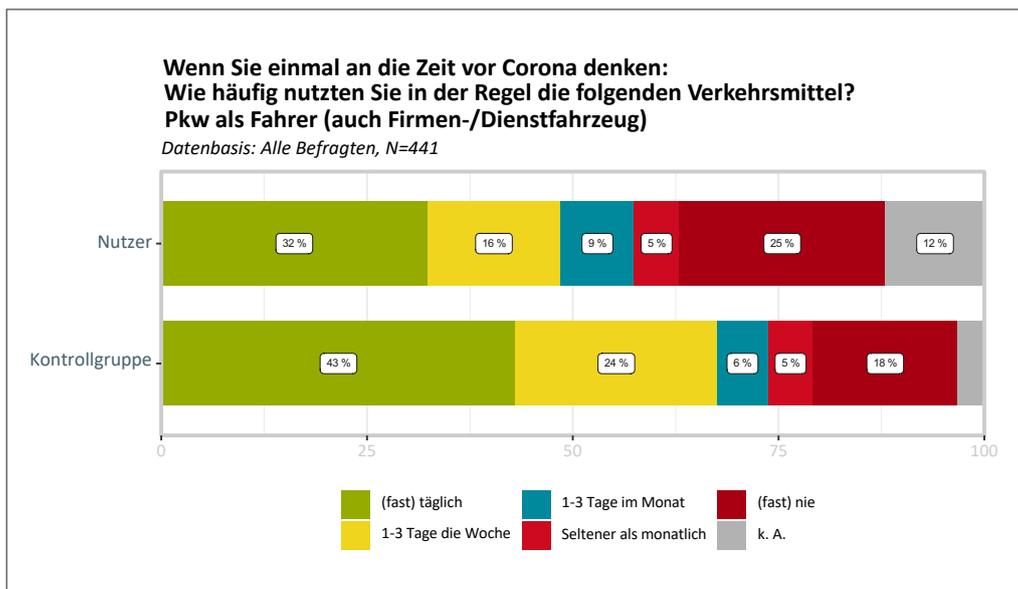


Abbildung 4: Verkehrsmittelnutzung Pkw als Fahrer:in

Zum anderen wird deutlich, dass sowohl öffentliche Verkehrsmittel (+ 14 Prozentpunkte) als auch das Fahrrad (+ 13) von den Nutzenden in erheblich größerem Umfang genutzt werden als von den Befragten aus der Kontrollgruppe.

Überträgt man die Ergebnisse der Verkehrsmittelnutzung auf den sogenannten „Modal Split“, ein Kennwert, der die prozentualen Anteile der Verkehrsmittelnutzung aller zurückgelegten Wege widerspiegelt, ergibt sich folgendes Bild:

Verkehrsmittel / Modal Split	Nutzende	Kontrollgruppe	Bremen Gesamt ³
Motorisierter Individualverkehr als Fahrer:in/Mitfahrer:in	29%	40%	36%
Öffentliche Verkehrsmittel	17%	10%	15%
Fahrrad/E-Bike/Lastenrad	30%	23%	25%
Zu Fuß	24%	27%	25%

Tabelle 2: Vergleich Modal Split

³ Quelle: Freie Hansestadt Bremen, Mobilität in Städten, SrV, 2018

Differenziert man danach, ob die Befragten vor dem Einzug von den für die Wohnanlage vorhandenen Mobilitätsangeboten wussten, so verstärken sich die Verlagerungseffekte weg vom Motorisierten Individualverkehr (MIV) nochmals: Personen mit vorheriger Kenntnis der vorhandenen Mobilitätsangebote nutzen den MIV für rund 21 % der Wege (vs. 34 % ohne vorherige Kenntnis), hingegen werden mehr Wege zu Fuß (27 % vs. 22 %) und mit dem Fahrrad (35 % vs. 24 %) zurückgelegt.

3.3 Wissensstand zu den vorhandenen Mobilitätsangeboten

Nur rund ein Drittel der befragten Nutzenden wussten nach eigenem Bekunden vor dem Unterzeichnen des Miet- bzw. Kaufvertrags bereits von den Mobilitätsangeboten der Wohnanlage.

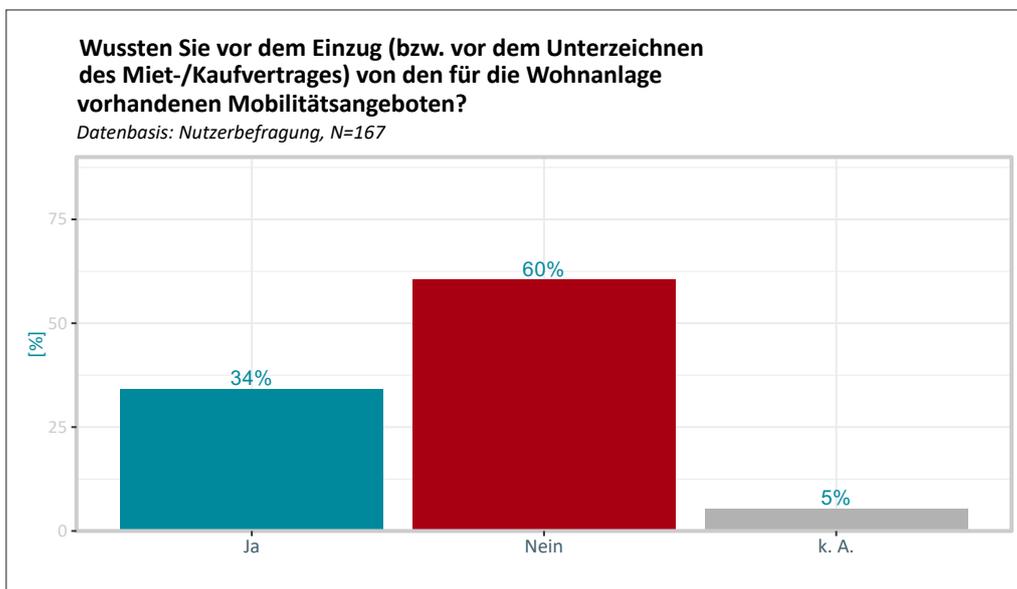


Abbildung 5: Bekanntheit Mobilitätsangebote vor Einzug

Vor diesem Hintergrund überrascht es nicht, dass die Entscheidung für die Miete bzw. den Kauf der Wohnung nur für eine Minderheit der Bewohner:innen maßgeblich von dem vorhandenen Mobilitätsangebot beeinflusst wurde: Für lediglich insgesamt 31 % hatte das Angebot zumindest „großen“ Einfluss, in der Addition für insgesamt rund zwei Drittel hingegen nur „weniger großen“ (26 %), „kaum einen“ (12 %) oder gar keinen Einfluss“ (26 %).

3.4 Bewertung Mobilitätskonzepte

Die grundsätzliche Idee, anstelle von Parkplätzen alternative Mobilitätsangebote anzubieten, wird ganz überwiegend positiv beurteilt: Von allen Teilnehmer:innen der Nutzendenbefragung bewerteten mehr als die Hälfte positiv, dass es alternative Mobilitätsangebote

anstelle von Parkplätzen gibt: 37% halten dies grundsätzlich für „sehr gut“, weitere 17% für gut. Mit den Schulnoten „befriedigend“ oder „ausreichend“ votierten insgesamt 14%, nur rund jeder Fünfte bewertete die Idee als „mangelhaft“ oder „ungenügend“.

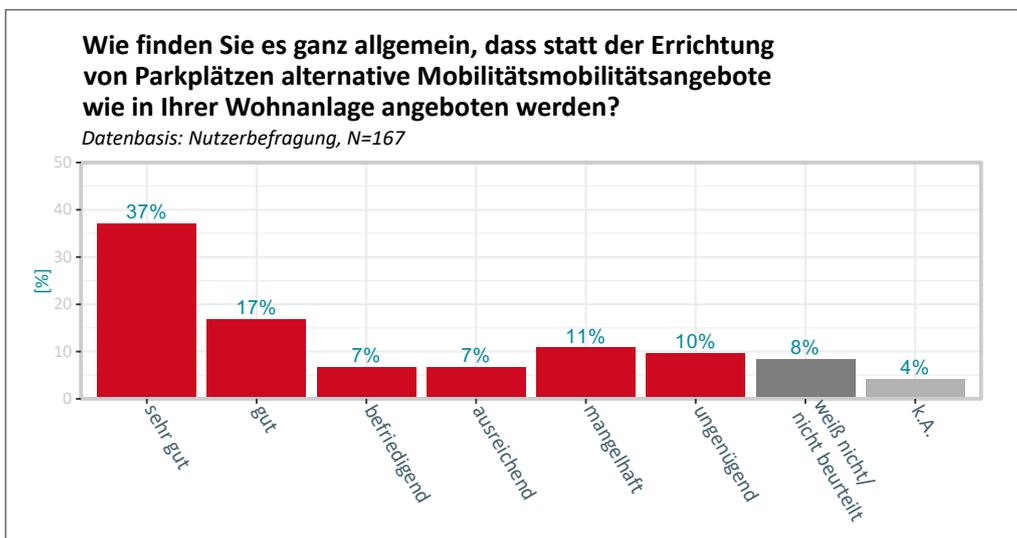


Abbildung 6: Grundsätzliche Beurteilung von Mobilitätsangeboten anstelle von Parkplätzen

Unabhängig von den tatsächlich vorhandenen Mobilitätsangeboten, interessieren sich 60% der Bewohner:innen von Wohnanlagen mit Mobilitätsangeboten für VBN-/BSAG-Tickets: Für 38% sind diese „sehr interessant“, für weitere 22% „eher interessant“. Dahinter folgen in der Attraktivitätsliste die unterschiedlichen Sharing-Angebote: Bike-Sharing (WK-Bike) und E-Car-Sharing ist für jeweils 43% „sehr interessant“ bzw. „eher interessant“, E-Bike-Sharing für 41%. Für *stationsgebundenes* konventionelles Car-Sharing bekunden 35% ihr grundsätzliches Interesse, für *stationsunabhängiges* 33%. Weitere 31% interessieren sich für Lastenrad-Sharing.

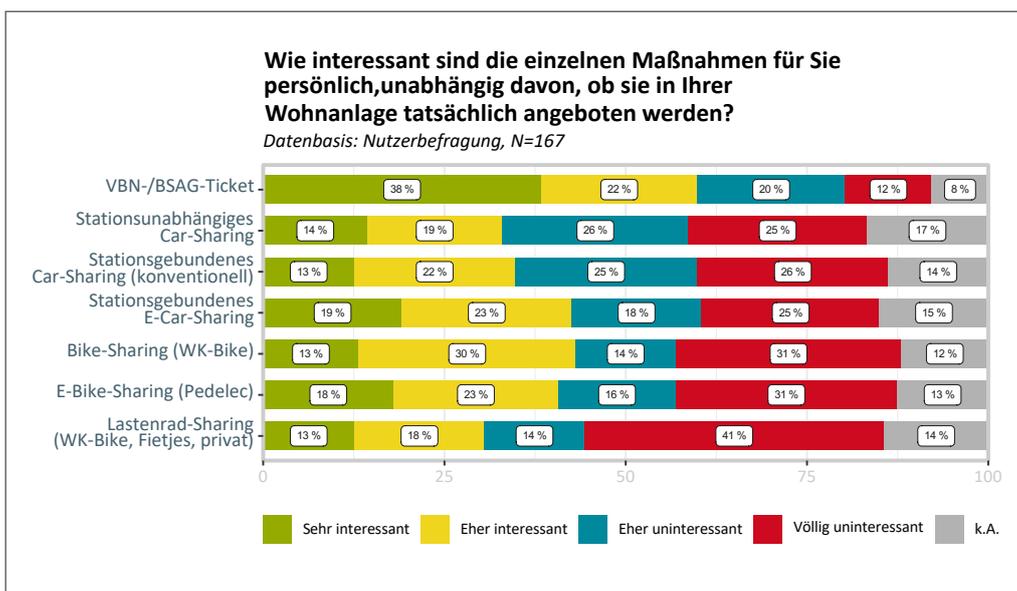


Abbildung 7: Allgemeines Interesse an einzelnen Angeboten

4. ZUSAMMENFASSENDE ERGEBNISSE DER EINZELINTERVIEWS MIT NUTZENDEN

Die aus den Einzelinterviews gewonnenen Erkenntnisse unterstreichen die Ergebnisse der Onlinebefragung: Eine gute Anbindung an die öffentlichen Verkehrsmittel ist von prioritärer Bedeutung für die **Wohnortwahl**. Der ÖPNV wird v.a. für die alltäglichen Wege als wichtig angesehen und eine gute Anbindung hat darum einen hohen Stellenwert. Ergänzend hierzu ist Car-Sharing von Bedeutung, erfährt jedoch in den Interviews keine so hohe Gewichtung.

Auch mit Blick auf eine erfolgte oder mögliche **Abschaffung eines Pkws** wird das Zusammenspiel von ÖPNV und Car-Sharing angesprochen. Während also einerseits der ÖPNV als das wichtigere Verkehrsmittel für die alltäglichen Wege gesehen wird, ist das Car-Sharing ein wichtiger Zusatzaspekt für eine Pkw-Abschaffung. Genannte Nutzungszwecke des Car-Sharings sind dabei eher nicht-alltägliche Anforderungen wie Gütertransport oder Ausflüge mit mehreren Personen. Als **hemmende Faktoren** für die Nutzung von Sharing-Angeboten werden die Verfügbarkeit anderer Verkehrsmittel und Unsicherheiten hinsichtlich Verfügbarkeit der Angebote und spezifischer Regelungen der Angebote angeführt.

Analog zu den Online-Befragungsergebnissen wird auch in den Einzelinterviews zwar einerseits die Idee der **Mobilitätskonzepte grundsätzlich positiv bewertet**, von der Mehrheit werden jedoch auch **ungenügende Information** zu den Angeboten kritisiert. Unterschiedliche Ansichten bestehen hinsichtlich der Nachhaltigkeit der Mobilitätskonzepte. Hier wurde mit Blick auf das zeitlich befristete Angebot von z. B. ÖPNV-Tickets auch berichtet, dass nach Auslaufen der kostenfreien Tickets wieder ein Wechsel zurück zum Pkw erfolgte.

Hinsichtlich der **Relevanz verfügbarer Stellplätze** konnten in den Interviews drei verschiedene Gruppen unter den Pkw-Nutzer: innen identifiziert werden:

- Personen, die über einen Stellplatz verfügen und diesen als Notwendigkeit ansehen
- Personen, die über einen Stellplatz verfügen, ihn jedoch als Luxus verstehen
- Personen, die über keinen Stellplatz verfügen.

Die Personen, die keinen Stellplatz für ihr Auto angemietet haben, geben als Grund hierfür überwiegend die Mietkosten an. Einen Stellplatz zu mieten, wird als zu teuer bzw. für die Person im Verhältnis zum Einkommen als nicht zu bewerkstelligen genannt. Gleichzeitig geben viele an, sei es (derzeit noch) möglich im öffentlichen Raum einen kostenlosen Stellplatz zu finden, auch wenn das bedeuten kann, 100 bis 200 Meter zum Wohnhaus laufen zu müssen.

Trotz des reduzierten Stellplatzschlüssels in den Objekten, aus denen die Befragten kommen, wurde bisher **kein hoher Parkdruck** wahrgenommen. Im Gegenteil geben einige der Interviewten an, dass der Parkraum noch viel unvermieteten Platz aufweise.

Die von den Interviewten geäußerten **Verbesserungswünsche** beziehen sich oftmals auf die Verkehrs-Infrastruktur und hier insbesondere auf die ÖPNV-Anbindung im Wohnumfeld. Darüber hinaus wird der Wunsch nach einer besseren Kommunikation der vorhandenen Angebote geäußert.

5. ZUSAMMENFASSENDE ERGEBNISSE DER INTERVIEWS MIT BAUHERREN, PLANUNGSBÜROS UND MOBILITÄTSDIENSTLEISTERN

Das Erkenntnisinteresse der qualitativen Analyse der Interviews mit Bauherren, Planungsbüros und Mobilitätsdienstleistern galt der Möglichkeit zur **Reduzierung des Stellplatzschlüssels durch die Umsetzung von Mobilitätskonzepten** nach § 9 StellpLOG und wie diese Möglichkeit von den Akteuren wahrgenommen wird. Zentrale Fragstellungen waren dabei:

- Welche Aspekte motivieren dazu, Mobilitätskonzepte zu realisieren?
- Welche Chancen und Herausforderungen bestehen?
- Wie verlaufen relevante Entscheidungsprozesse?
- Welche Verbesserungen werden gewünscht?

Zusammenfassend können aus den Interviews vier je nach Interview mit unterschiedlicher Relevanz belegte **Faktoren für die Einführung von Mobilitätskonzepten** identifiziert werden. Diese sind:

- die (inner)städtische Situation, dass wenig Raum für ebenerdige Stellplätze auf den Grundstücken vorhanden ist bzw. verschwendet werden soll, bei
- gleichzeitigem kostenlosen Parken auf der Straße, wodurch die enormen Kosten von Tiefgaragenstellplätzen nicht realistisch umlegbar sind,
- eine (erwartete) gute ÖPNV-Infrastruktur vor Ort
- und eine Antizipation bzw. ein Idealismus, dass in Zukunft weniger Privat-Pkw fahren werden bzw. sollen.

Während die ersten drei Punkte eine Einschätzung der Wirtschaftlichkeit sind, ist der letzte Punkt das ausschlaggebende Kriterium, nach dem die Wirtschaftlichkeit in den nächsten Jahrzehnten antizipiert wird. Die Bauherren sehen die Mobilitätskonzepte aus dieser Perspektive nicht nur als Möglichkeit, Ablösesummen oder Stellplätze zu reduzieren, sondern machen oft über das Mobilitätskonzept hinaus bzw. unabhängig vom StellpLOG Angebote für eine nachhaltigere Mobilität.

Dabei stellen die Bauherren sich äußerst heterogene Nutzengruppen so vor, dass sie im Gros weniger Autos besitzen (werden). Sie sehen daher bei der Reduktion des Stellplatzschlüssels auch keinen Ausschluss von interessanten Zielgruppen, sondern vielmehr die Möglichkeit weitere zu erschließen.

Die **städtische Verpflichtung zum Stellplatzbau wird als größtes Hemmnis zur Umsetzung eines Mobilitätskonzepts** bei Mietwohnungen in innerstädtischen oder gut an den

ÖPNV angebotenen Bereichen angegeben. Außerhalb dieser Bereiche sowie bei Eigentumswohnungen wird die angenommene Erwartung der Nutzenden, einen Stellplatz zur Verfügung zu haben, als größtes Hemmnis angegeben. Als Probleme bei der Planung und Umsetzung von Mobilitätskonzepten werden von den meisten diese Reihenfolge benannt:

1. Uneinheitlichkeit der Aussagen verschiedener Behörden und Intransparenz in der Kommunikation,
2. Schwierigkeiten bei der Planung von Car-Sharing sowie
3. der enge Fokus auf das Car-Sharing bei der Ablösung von Stellplätzen.

Als Verbesserungen wünschen sich die Bauherren nach Häufigkeit:

1. Lastenfahrräder und Lastenpedelecs als gleichwertigen Ersatz für Autos,
2. bedarfsgerechte Stellplatzschlüssel je nach Nutzer:innengruppe und Wohnlage,
3. effizientere Kooperation mit der Stadt, indem die Kompetenz gebündelt wird,
4. Mobilitätskonzepte im StellplOG priorisieren und Bauherren ein Recht dazu einräumen,
5. öffentlichen Raum reglementieren (Parkraumbewirtschaftung) sowie
6. gemeinsame Mobilitätskonzepte verschiedener Bauträger und der Stadt in der Quartiersentwicklung.

Insgesamt zeigt sich in den Interviews, dass für die Befragten das Fahrrad den zentralen Stellenwert in der Alltagsmobilität jetzt und in der Zukunft hat.

6. GEGENÜBERSTELLUNG DER ANFORDERUNGEN VON NUTZENDEN UND BAUHERREN

Wichtig für die Akzeptanz der realisierten Mobilitätskonzepte ist eine möglichst große **Übereinstimmung der von den Bauherren angenommenen Anforderungen der Bewohner: innen an die zukünftige Mobilität mit den tatsächlichen Ansprüchen der Nutzenden**. In der folgenden Übersicht sind, auf Grundlage der durchgeführten Erhebungen, die Anforderungen der Nutzenden zu ausgewählten Aspekten den Annahmen der Bauherren gegenübergestellt.

Themenbereich	Annahmen Bauherren	Anforderungen Nutzende
Mobilität der Zukunft	Zukünftige Mobilität muss nachhaltig und multimodal sein. Verdichtung der Stadt wichtig (Stadt der kurzen Wege).	Grundsätzliche Übereinstimmung, Erreichbarkeit täglicher Ziele jedoch vorrangig. Stadt der kurzen Wege daher sehr wichtig.
Stellplatzbedarf	Aus Sicht der Bauherren differenziert nach Lage und Zielgruppe, Jedoch insgesamt geringe Nachfrage und nicht kostendeckend zu errichten. Kostenfreies Parken im öffentlichen Raum als Ursache für geringe Nachfrage.	Unterschiedliche Einschätzungen von „absolut notwendig“ über „Luxus“ bis „nicht erforderlich“. Parken im öffentlichen Raum für viele aufgrund der Kostendifferenz attraktiv.
Bedeutung ÖPNV	Gute Anbindung an ÖPNV wird als Grundvoraussetzung für das funktionieren und somit auch für das Entwickeln und Beantragen eines Mobilitätskonzeptes gesehen.	ÖPNV als prioritäres Auswahlkriterium bei der Standortwahl und von höchster Bedeutung für alltägliche Wege.

Themenbereich	Annahmen Bauherren	Anforderungen Nutzende
Bedeutung Car-Sharing	Wichtig für ein umfassendes Mobilitätskonzept mittlerer und größerer Objekte. Finanzielle Förderung vor allem in den Außenbezirken (schlechte ÖV-Anbindung) wichtig aus Sicht der Anbieter.	Wichtig v. a. für die Abdeckung nicht-alltäglicher Wege und Anforderungen. Räumliche Nähe und Kenntnis der relevanten Regelungen von Bedeutung. Befürchtungen hinsichtlich der Verfügbarkeit. Car-Sharing v. a. dort wichtig, wo die Anbindung an den ÖPNV schlechter ist.
Bedeutung E-Car-Sharing	Aus Bauherrensicht sehr erwünscht. Aus Anbietersicht nur im Mix mit Verbrennern sinnvoll, um alle Wege- und Mobilitätsbedürfnisse abdecken zu können.	Grundsätzlich hohes Interesse an E-Fahrzeugen gegeben. Bisher noch wenige konkrete Nutzungserfahrungen und Bewertungen. Bedenken hinsichtlich Verlässlichkeit und Reichweite.
Bedeutung Fahrrad	Privates Fahrrad als wichtiges Verkehrsmittel, Bike-Sharing daher weniger wichtig. Pedelecs und Lastenräder sehr interessant.	Hohe Verfügbarkeit und Nutzung privater Räder. Noch keine aussagekräftigen Nutzungserfahrungen mit Bike-Sharing. Pedelecs und Lastenräder erwünscht.
Kommunikation der Mobilitätskonzepte	Wird seitens der Bauherren in den Interviews nicht thematisiert.	Für Bewohner:innen von zentraler Bedeutung.

Tabelle 3: Gegenüberstellung Anforderungen Bauherren und Nutzende

7. ABGELEITETE HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

Das in Bremen geltende Stellplatzortsgesetz bietet im Allgemeinen eine sehr gute Grundlage, um Investitionen in Pkw-Stellplätze in zukunftsfähige Mobilitätskonzepte umzuleiten. Nichtsdestotrotz haben die Befragungen ergeben, dass prozessuale Verbesserungen, eine Standardisierung und klare Nachvollziehbarkeit bestimmter Genehmigungsgrundlagen und ein verbessertes Angebot an die Nutzer:innen, die heute schon positiven Effekte weiter verbessern können. Übergreifend über alle untersuchten Themen konnte die **Kommunikation** zwischen den Beteiligten und insbesondere die Information der Zielgruppe als Thema von großer Bedeutung und mit erheblichen Optimierungspotenzial identifiziert werden.

Aus den durchgeführten Erhebungen lassen sich die folgenden elf Maßnahmen ableiten, die darauf abzielen, die Prozesse für die Beteiligten zu optimieren sowie die Effekte der Mobilitätskonzepte zu verstärken. Die Darstellung der Maßnahmen erfolgt entlang des Ablaufs *Planung und Genehmigung, Umsetzung, Nutzung und begleitende Maßnahmen*.

1. Verbesserte Kommunikation nach außen und Prozessoptimierung

Status Quo: Der derzeitige Abstimmungs- und Genehmigungsprozess, den ein Bauherr für ein Mobilitätskonzept und die damit einhergehende Reduktion von Stellplätzen durchlaufen muss, involviert unterschiedliche Ansprechpartner und Behörden (Baubehörde, Amt für Straßen und Verkehr und die Verkehrsabteilung der SKUMS), deren Zuständigkeiten für den Antragstellenden nicht klar zu erkennen sind und deren Aussagen sich häufig widersprechen.

Empfehlung: Für Bauträger ist die interne Struktur nicht einfach nachzuvollziehen. Aus diesem Grund sollte es ihnen gegenüber eine klare Kommunikation, bzw. ein Merkblatt hinsichtlich der Reihenfolge der Absprache geben, die einhergeht mit der transparenten Darstellung der konkreten Ansprechpartner für jedes Themenfeld.

Potenzial: Der Abstimmungs- und Genehmigungsprozess kann beschleunigt und unnötige „Schleifen“ und divergierende Botschaften können vermieden werden. Außerdem kann die Stadt hierbei eine stärkere Verbindlichkeit erzeugen und ihre Außenwirkung verbessern.

2. Einbindung von Mobilitätskonzepten in frühe Phasen der Quartiersentwicklung

Status Quo: In neuen Quartieren werden Mobilitätskonzepte nicht quartiersübergreifend eingeplant. Demzufolge verbleibt die Mobilitätsplanung danach im Genehmigungsprozess für jedes einzelne Objekt.

Empfehlung: Die frühzeitige Mitplanung von Mobilitätskonzepten in den Entwicklungsphasen von Quartieren kann sowohl Planungsprozesse vereinfachen, als auch das Angebot an die späteren Nutzer:innen verbessern. Einzelabstimmungsprozesse können durch das Planen von Gesamtkonzepten vermieden werden, wenn beispielsweise gesamtheitliche Mobilitätskonzepte vor dem Bauantrag bereits von der Stadt fachlich begleitet werden. Auf der Angebotsseite können Insellösungen vermieden werden, wenn z. B. Car-Sharing-Angebote gleich quartiersübergreifend geplant werden.

Potenzial: Es werden Mobilitätskonzepte geschaffen, mit dem Potenzial über die Finanzierung durch einen Ablösebetrag hinaus Stand zu halten. Es können durch ein übergeordnetes Mobilitätskonzept für ein Gesamtquartier Synergien geschaffen und so letztendlich der Service verbessert werden. Beispielsweise könnte eine Mobilitätszentrale für ein Einzelobjekt unrentabel sein – aber für ein Gesamtquartier durch eine größere Zielgruppe eine profitable Lösung darstellen.

3. Erstellung eines Kataloges mit möglichen Bausteinen eines Mobilitätskonzepts

Status Quo: Bauträger, die erstmals mit den Möglichkeiten einer Stellplatzreduktion in Berührung kommen, haben keine ortsspezifischen Informationsquellen über die Bausteine im Mobilitätsmix und deren positive Auswirkungen, die in ein Konzept integrierbar sind.

Empfehlung: Die Freie Hansestadt Bremen sollte eine Informationsbroschüre herausgeben, die diese Bausteine gut verständlich darstellt.

Alternativ könnte über ein Portal eine Materialsammlung anderer, bereits existierender Informationsquellen empfohlen werden, wie z. B. „Intelligent mobil im Wohnquartier“ des VCD, „Leitfaden Mobilität für Bauvorhaben“ der Abteilung für Verkehrsplanung der Stadt Graz, oder „Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW“ des Zukunftsnetz Mobilität NRW.

Potenzial: Bauträger können sich mit Hilfe eines Katalogs selbst informieren und mit qualifizierter Unterstützung tragfähige und nachhaltige Mobilitätskonzepte konzipieren. Die Anerkennung verschiedenster Mobilitätsbausteine, erweitert das Angebot für Bewohner:innen von Wohnquartieren und ermöglicht es ihnen, für jeden Weg das richtige Verkehrsmittel zu wählen.

4. Definition aller Bausteine eines Mobilitätskonzepts

Status Quo: Derzeit akzeptiert die Verkehrsabteilung als Mobilitätskonzept folgende Angebote: ÖPNV-Tickets, Car-Sharing Mitgliedschaften, Car-Sharing Stationen, Bike-Sharing, Lastenräder, Fahrradreparaturcafés, Ladeinfrastruktur für Sharing Angebote und zusätzliches Fahrradparken. In der Praxis haben sich viele Bauträger vor Allem für die Optionen Car-Sharing Mitgliedschaften und ÖPNV Tickets entschieden.

Empfehlung: Um das Ziel der Freien Hansestadt Bremen, zu realisieren, dass weniger PKWs im Privatbesitz angeschafft werden, gilt es, Mobilitätsbausteine so zu konzipieren, dass sie wirkungsvoll ineinander greifen und somit den Gesamteffekt erreichen. Dabei kann zwischen zwingend notwendigen und ergänzenden Maßnahmen differenziert werden. Die Bausteine des Mobilitätskonzeptes sollten im § 9 benannt und im Genehmigungsprozess entlang der Leistungsfähigkeit bewertet werden. Hierzu ist ein Austausch mit der Verkehrsabteilung empfehlenswert.

Basierend auf der Car-Sharing Evaluation aus dem Jahr 2018 soll Car-Sharing nach wie vor eine wichtige Rolle spielen. Dabei sollten diese Angebote nicht zwangsläufig mit E-Fahrzeugen realisiert werden, da diese noch nicht optimal von den Nutzern angenommen werden und die Betreiber noch nicht über nötige Kompetenzen verfügen.

Auch die ÖPNV-Tickets zeigen den gewünschten Effekt, daher gilt diese Maßnahme als Kernbaustein.

Kommunikationsmaßnahmen wie im Punkt 7 benannt, sind ein wesentlicher Bestandteil, der zum Erfolg oder Misserfolg des Mobilitätskonzeptes beiträgt und sollten künftig auch immer eingefordert werden.

Lastenräder, Fahrradanhänger, Möglichkeiten zum Bike-Sharing, und die Anschaffung von Fahrrädern, bzw. E-Bikes (je nach Standort) für Wohnanlagen sind keine Stand-Alone Lösungen – tragen aber dazu bei, PKW-Nutzung wesentlich zu reduzieren, um dann in *Kombination* mit Car-Sharing das eigene Auto überflüssig zu machen.

Services, wie zum Beispiel Fahrradreparaturcafés, Paketstationen oder Informationstafeln können alleine keine großen Wirkungen entfalten – aber gute Ergänzungen sein.

Potenzial: Die Bereitstellung eines differenzierten Mobilitätsangebotes samt einer effizienten Kommunikation darüber, schafft Alternativen zum eigenen PKW und macht diese damit überflüssig.

5. Anwendung einheitlicher Anforderungen in Bezug auf Besucherparkplätze

Status Quo: In der Genehmigungspraxis wurde festgestellt, dass eine Stellplatzreduktion nach § 9 des Bremer Stellplatzortsgesetzes zwar unter Nachweis von Mobilitätsmanagementmaßnahmen genehmigt wurde, jedoch im selben Zug eine erhöhte Anzahl von Besucherstellplätzen gefordert wurde. Dieses Vorgehen konterkariert die Intention des § 9. Im November 2020 wurde hierzu eine Dienstanweisung erlassen, die die Anzahl spezifiziert und eine Mindestzahl an Wohnungen vorschreibt, ab der Besucherstellplätze nachgewiesen werden müssen.

Empfehlung: Besucherstellplätze sollten keine „Absicherungsmaßnahme“ für Stellplatzreduktion sein, da auch diese aufwendig erstellt werden müssen. Ein klares und einheitliches Vorgehen sollte deshalb gewählt werden und im Stellplatzortsgesetz verankert werden.

Potenzial: Weniger Stellplätze senden ein klares Signal an die Bevölkerung, dass dem privaten Pkw kein Übermaß an Raum mehr vorbehalten wird. Mit weniger Besucherparkplätzen kann ein bestehendes Mobilitätskonzept verfestigt werden.

6. Schaffung einer zentralen Beratungs- und Überwachungsstelle für Mobilitätskonzepte

Status Quo: In einigen Wohnquartieren wurden die angekündigten Angebote seitens der Mobilitätsdienstleister nicht geliefert. Dies wird seitens der Bewohner:innen teils bedauernd festgestellt, teils wird die geplante Abschaffung des eigenen Pkw hinausgezögert, da es keine Alternative gibt.

Empfehlung: Die tatsächliche Umsetzung des Konzepts also die Schaffung von Angeboten muss überprüft werden, da sie Bestandteil der Baugenehmigung ist. Für die Überprüfung muss eine verantwortliche Stelle eingerichtet und finanziert werden. Neben der Überwachung könnte diese Stelle auch noch weitere Funktionen erfüllen, wie z. B. die zentrale Beratung für Mobilitätskonzepte oder die Anlaufstelle für Nutzende.

Außerdem ist eine Klärung des weiteren Prozesses nötig für den Fall, dass das Fehlen eines Angebots festgestellt wird. Gegenüber einer Bezahlung der Ablösesumme für die nicht hergestellten Stellplätze nach § 7 StellpLOG sollten gangbare und schnell umsetzbare Alternativen präferiert werden. Beispielsweise sollten nicht gelieferte E-Sharing-Fahrzeuge zumindest durch konventionelle Fahrzeuge ersetzt werden. Weitere Rechtssicherheit könnte das Einsetzen von Verpflichtungserklärungen bieten.

Potenzial: Bewohner:innen, die ihren eigenen Pkw noch behalten, bis das Angebot realisiert wird, würden dann ihr Fahrzeug abschaffen, den Stellplatz „freigeben“ und endgültig mehr nachhaltige Mobilitätsangebote nutzen.

7. Verbesserung der Kommunikation der Angebote vor Einzug

Status Quo: Vorhandene Mobilitätskonzepte werden nicht ausreichend an die Interessenten für Wohnungen in den Wohnanlagen kommuniziert. Ein Großteil der Befragten gab an, weder vor noch nach dem Einzug über die verfügbaren Mobilitätsangebote informiert worden zu sein.

Empfehlung: Ein Mobilitätskonzept kann ein schlagendes Argument für die Auswahl einer Wohnung sein. Deshalb sollte die Kommunikation darüber bereits während der Vermarktung bzw. bei der Besichtigung erfolgen. Die Bauherren sollen die Spezifikationen des Konzepts von Anfang an Interessenten klar kommunizieren.

Potenzial: Kommunikation und Information stellen die Verbindung zwischen dem Angebot und den Nutzenden her. Ein Quartier oder eine Wohnanlage mit kommuniziertem Mobilitätskonzept zieht interessierte Bewohner an, die bereit sind, daran teilzunehmen und so automatisch einen Beitrag zum Funktionieren des Konzepts zu leisten.

8. Verbesserung der Kommunikation der Angebote bei und nach Einzug

Status Quo: Ein Großteil der Befragten gab an, auch nach dem Einzug keine Informationen zum Mobilitätskonzept erhalten zu haben. Insbesondere fehlen Informationen zur Funktionsweise („Bedienungsanleitungen“), angekündigten, aber nicht gelieferten Angeboten, und Kosten. Aus den durchgeführten Befragungen lässt sich zudem ein signifikanter Zusammenhang zwischen dem Informationsgrad und der Wirkung der Maßnahmen feststellen. Befragte, denen die Mobilitätskonzepte bekannt sind, verfügen über deutlich weniger Pkw und nutzen stattdessen deutlich häufiger den Umweltverbund für ihre Wegestrecken.

Empfehlung: Die Bereitstellung von Informationen über vorhandene Mobilitätsangebote ist ein essentieller Bestandteil, der über die Akzeptanz und Nutzungsrate entscheidet. Deshalb sollte Kommunikation an die Bewohner: innen als verpflichtender Baustein in jedem Mobilitätskonzept gefordert werden. Die Ausgestaltung ist vielfältig und umfasst z.B. folgende Optionen:

- Flyer und Broschüren als „Willkommens-Paket“
- Integration des Mobilitätsangebots in Quartiers-Apps
- Persönliche Beratung in Mobilitätszentralen
- Mobilitätstag zur offiziellen Eröffnung
- „Sprechstunden“ zur Einweisung in die Nutzung
- Displays in Hauseingängen mit Abfahrzeiten und Verfügbarkeiten des Angebots

Potenzial: Wenn alle Bewohner: innen ausreichend Information und Hilfestellungen erhalten haben, erhöht dies die Wahrscheinlichkeit, dass sie das Angebot annehmen. Durch eine verbesserte Kommunikation der Angebote können vorhandene Reduktions- und Verlagerungspotenziale deutlich besser ausgeschöpft werden.

9. Laufzeit und Ausrichtung der Mobilitätskonzepte

Status Quo: Die Höhe der Investition in Mobilitätsmanagementmaßnahmen entspricht nach dem Äquivalenzprinzip der Höhe des Ablösebetrags. Dieser Ansatz, der 2013 festgelegt wurde, kann in die Umsetzung einer oder mehrerer Maßnahmen investiert werden. Die Praxis zeigt, dass gut 60 % der Bauanträge ÖPNV-Karten für einen Teil der Bewohner für einen gewissen Zeitraum (normalerweise 3–5 Jahre) als Maßnahme planen, davon ein Drittel in Kombination mit Car-Sharing.

Empfehlung: Die temporäre Bereitstellung von ÖPNV Tickets und die zur Verfügung-Stellung von Car-Sharing Stellplätzen haben unterschiedliche „Laufzeiten“ ihrer Wirksamkeit. Während Gratis-Tickets nach der vereinbarten Dauer keine weitere Wirkung haben, bleiben infrastrukturelle Maßnahmen über lange Zeit erhalten. In den Interviews konnte noch kein klarer Beleg für das Mobilitätsverhalten nach dem Ablauf des geförderten ÖPNV Tickets ge-

funden werden. Teilweise wurde nach 3 Jahren ÖPNV Ticket erneut ein Auto angeschafft – in anderen Haushalten blieb man beim ÖPNV. Grundsätzlich sollte die langfristige Wirkung in der Verwendung der Investitionssumme berücksichtigt werden.

Ein weiterer Ansatzpunkt zur Bewertung der Qualität der Mobilitätsangebote ist die festgelegte **Höhe der Ablösesumme** und damit der Investitionssumme: Diese richtet sich nach den Erstellungskosten von Stellplätzen. Allein seit 2015 sind die Baukosten um ca. 17% gestiegen (Quelle: destatis.de). Vor diesem Hintergrund sollte die Höhe der Ablösesumme überdacht und gegebenenfalls angepasst werden.

Um weitere Belege für die Wirkung nach Ablauf der Förderung von ÖPNV Tickets zu erhalten, sollte dieser Sachverhalt zu einem geeigneten Zeitpunkt noch einmal untersucht werden.

Potenzial: Das Ziel aller Maßnahmen sollte sein, das Mobilitätsverhalten der Nutzer:innen auf Dauer zu ändern, da auch die Stellplätze auf Dauer nicht vorhanden sind. Aus diesem Grund muss auch die Langfristigkeit der Maßnahmen gesichert sein.

10. ÖPNV Infrastruktur und -Angebot stärken bei gleichzeitiger Umsetzung von Mobilitätskonzepten

Status Quo: Die Analyse der Einzelinterviews hat ergeben, dass der ÖPNV das wichtigste Verkehrsmittelangebot für die alltägliche Fortbewegung im urbanen Raum ist. Besonders für die Überseestadt wurde starke Kritik am ÖPNV geäußert (Linienführung, Fahrtzeiten, Taktung, Komfort), was die Bedeutung deutlich macht. Die Unzufriedenheit führt, wie die Interviews belegen, nachweislich zu einem vermehrten Pkw Gebrauch. Gleichzeitig haben Personen, die täglich auf ihr Auto zurückgreifen, weniger Interesse an neueren Mobilitätsangeboten. Nur eine Person merkt an, dass gerade durch die ungenügende öffentliche Anbindung andere Mobilitätangebote am Wohnort gewünscht sind.

Empfehlung: Es gilt zur erfolgreichen Wirkung von Mobilitätskonzepten die Infrastruktur sowie das Angebot des ÖPNV zu stärken. Um Personen langfristig vom privaten Pkw zu lösen ist eine ausreichende ÖPNV Anbindung notwendig. Neben dem privaten Fahrrad ist dies das einzige Verkehrsmittelangebot, welches die Nutzer:innen als alltägliches Bewegungsmittel anerkennen (unter anderem aus Kostengründen). Erst mit der Sicherung der alltäglichen Mobilität durch den ÖPNV, können auch neuere Verkehrsmittel langfristig angenommen werden. Dabei kommt Car-Sharing eine besondere Rolle zu. Interviewte betonen, dass die Möglichkeit eines Rückgriffs auf ein Leihauto für seltene/besondere Anlässe (z. B. Großeinkäufe und Ausflüge) von vielen gewünscht wird. Wichtig ist jedoch, dass Car-Sharing überwiegend nicht als alltägliche Alternative verstanden wird, sondern als wichtige Ergänzung zum ÖPNV zu betrachten ist.

Potenzial: Wenn ÖPNV und Mobilitätskonzepte zusammengedacht werden kann langfristig die Heranführung der Nutzer:innen an neuere, nachhaltige Mobilität gelingen. Eine gut ausgebaute ÖPNV Infrastruktur garantiert Alltagsmobilität abseits des privaten Pkw und Fahrrads. Darauf aufbauend bildet Car-Sharing den letzten Baustein hin zur Loslösung vom privaten Pkw.

11. Unterstützung durch öffentliche Parkraumbewirtschaftung

Status Quo: Derzeit wird in Bremen vor allem das Schaffen neuer Angebote und die Reduktion von Parkflächen im privaten Raum vorangetrieben. Allerdings gibt es noch viele Quartiere, in denen Bewohner kostenfrei auf öffentliche Stellplätze ausweichen können bzw. Quartiere, die konkret Einpendler:innen durch das Fehlen von Parkraumbewirtschaftung bzw. Bewohnerparkausweisen „anziehen“, so dass der öffentliche Raum größtenteils als Parkfläche entwertet wird.

Empfehlung: Eine öffentliche Parkraumbewirtschaftung ergänzt die gemeinsame Konzeption des Mobilitätskonzepts und sorgt dafür, dass Mieter:innen von den Bauherren angebotene Stellplätze auch nutzen, so dass öffentlicher Raum frei wird und ggf. für Fahrradverkehr und Sharing-Angebote genutzt werden kann.

Potenzial: Eine erfolgreiche Mobilitätspolitik muss Angebotsmaßnahmen mit restriktiven Maßnahmen verknüpfen, um das gesamte Potential zu heben. Solange der Erst- oder Zweitwagen günstig und unkompliziert überall im öffentlichen Raum abgestellt werden kann, können Mobilitätsangebote nicht dieselbe Akzeptanz erreichen.

8. EXKURS: BEISPIELE AUS ANDEREN STÄDTEN

Deutsche und andere europäische Städte bieten seit ungefähr 2012 die Möglichkeit der Integration von Mobilitätskonzepten in Wohnimmobilien zu Gunsten einer Verringerung der geforderten Stellplätze an. Diese anfangs noch per Sonderverträge geregelten Maßnahmen, wurden im Nachgang zunehmend in den entsprechenden Stellplatzverordnungen verankert, wie es die Städte Bremen, München oder Darmstadt zeigen.

Dementsprechend entstehen seit nunmehr ca. 5 Jahren innovative Wohnprojekte, die diesem Ansatz folgen. Der potentielle Hebel dieser Maßnahmen, das Mobilitätsverhalten der Anwohner:innen zu verändern und den PKW-Besitz der Haushalte zu verringern ist erkannt – aber bisher noch nicht ausreichend dokumentiert. Trotz umfangreicher Recherche wurden kaum existierende Evaluationen über die tatsächlichen Auswirkungen gefunden. Die Ursache hierfür ist der noch immer kurze Zeitraum der Implementierung, bzw. des Bezugs der Wohngebiete.

Parallel zu den umgesetzten Mobilitätskonzepten entstanden auch bereits einige Leitfäden, mit Hilfe derer interessierte Bauträger die Idee besser verstehen, planen und umsetzen können.

Nachfolgend präsentieren wir vier Siedlungen aus unterschiedlichen Städten, die sich bezüglich Ihrer Größe, Grundvoraussetzungen und Ausgestaltung des Mobilitätskonzeptes unterscheiden. Ihnen allen gemeinsam ist die hohe Akzeptanz bei Bewohnern und Vermietern.

8.1 Steckbriefe der Praxisbeispiele

8.1.1 Domagkpark, München

Wohn-einheiten/ Bewohner	1600 4000	Bestand oder Neu- bau	Neubau Fertigstellung 2016	Fertig- stellung Mobilität	
Wohn- einheiten mit red. Stell- plätzen	180	Beteiligte Akteure	LHM, SWM/MVG, Quartiersgenos- senschaft Domagk- park, Green City, TUM	Evalua- tion	2017 (nach 10 Monaten) als Master- arbeit TUM. 2020 geplant
Stellplatz- schlüssel	0,5	Flexible Stellplatz- satzung	Nein zum Zeit- punkt der Bauge- nehmigung	Voraus- setzung	Verpflich- tungserklä- rung

Maßnahmen

Flächenplanung	Stellplatzmanagement	Mobilitätsmanagement
Quartier wurde mit zahlreichen Nutzungen entwickelt: KITAS, Schule, Gewerbe, Gastronomie	Stellplätze in Gemeinschaftseigentum	Integrierte Buchungsplattform via Stattauto Mobilitätszentrale mit E-Station. Schlüsselsafe
ÖPNV	Sharing Angebote	E-Mobilität
2 Buslinien, Tramstation (ca. 750 m), U-Bahn Station (ca. 1 km) Übertragbares ÖPNV Ticket	6 Car-Sharing Fahrzeuge konventionell stationär, Kooperation mit Share-Now, P2P Car-Sharing via Flinc	Photovoltaik in Wohngebäude 3 Ladepunkte im Quartier 3 Car-Sharing Fahrzeug el. 4 Pedelecs 3 E-Lastenräder, 2 E-Scooters
Services	Kommunikation	Zugangssystem
Fahrradreparaturservice Paketannahmeservice (Concierge)	Mobilitätsbroschüre „Vielfältig mobil“, Nachbarschaftsportal, Zusammenarbeit mit Münchner Neubürgermarketing, umfassende Presseberichterstattung	Registrierung (in Geschäftsstelle) Vertragsabschluss – Identifikationskarte mit PIN – Zugang rund um die Uhr; Zugangsmedium: PIN, der einen Schlüsselkasten öffnet

Beobachtungen/Erkenntnisse

- Laut Erst-Evaluation sinkt Pkw-Besitz von 0,85 (vor Umzug) auf 0,55 PKW/HH, davon besonders stark bei Bewohnern der Baugenossenschaft.
- Mobilitätskonzept als Teil des Stellplatznachweises wird Bestandteil der Baugenehmigung
- Faustregel: Hälfte der Ersparnis sollte in das Mobilitätskonzept fließen (mind. 5000 € / eingesparten Stellplatz)

Probleme

- Tiefgarage in Gemeinschaftseigentum vs. Teilungserklärung für Bauträger schwer akzeptabel
- Rechtssicherheit der Verpflichtungserklärung derzeit ungeklärt

8.1.2 Perfektastraße 58, Wien

Wohneinheiten/ Bewohner	115	Bestand oder Neubau	Neubau Fertigstellung 2016	Fertigstel- lung Mobi- lität	
Wohneinheiten mit red. Stell- plätzen	alle	Beteiligte Ak- teure	Österreichisches Siedlungswerk, MO.Point	Evaluation	Nein
Stellplatz- schlüssel	0,7	Flexible Stell- platzsatzung	Ja	Vorausset- zung	

Maßnahmen

Flächenplanung	Stellplatzmanagement	Mobilitätsmanagement
Fahrradraum im Erd- geschoß		Integrierte Plattform durch den Betreiber MO.Point – Mobilitätsservices GmbH
ÖPNV	Sharing Angebote	E-Mobilität
Bus, U-Bahn Station (ca. 100 m) 1 Wiener Linien Ticket/ Haushalt vom ÖSW	1 Car-Sharing Fahrzeug konventionell	1 E-Auto 5 E-Bikes 1 E-Lastenrad Ladepunkt für Elektrofahr- zeuge, herkömmliche Steck- dosen für E-Bikes
Services	Kommunikation	Zugangssystem
Lieferboxen Fahrradwerkstätten	Leitsystem mit Hinweis- schildern im Quartier und einheitliches Bran- ding der Fahrzeuge	Registrierung – Vertragsab- schluss – Identifikationskarte – Zugang rund um die Uhr; Zugangsmedium: RFID-Karte für Schlösser und Fahrzeuge Nutzung des Angebots auch für Externe

Beobachtungen/Erkenntnisse:

- Übergabe des Betriebs an professionelle Betreiberfirma MO.Point über eine Betriebsvereinbarung mit dem Bauträger.
- Alle Maßnahmen wurden während der Bauplanung mitgeplant, deshalb war eine vollständige Integration in die Wohnanlage möglich.

8.1.3 Gartenstadt Farmsen, Hamburg

Wohneinheiten/ Bewohner	2610 4800	Bestand oder Neubau	Bestand mit Denkmal- schutz	Fertig- stellung Mobilität	2015
Wohneinheiten mit red. Stell- plätzen	alle	Beteiligte Akteure	Gartenstadt Farmsen eG, Cambio	Evaluation	Nein
Stellplatz- schlüssel	0,4	Flexible Stell- platzsatzung	Nein	Voraus- setzung	

Maßnahmen

Flächenplanung	Stellplatzmanagement	Mobilitätsmanagement
Barrierearmer Umbau der Siedlung (Aufzüge, Wege, Rampen), Ausbau der Fußwege, Attraktive Freiraumgestaltung durch Spielplätze und Erlebnispfade	Zentrales Parkplatzmanagement von 845 KFZ-Stellplätzen, wegen Denkmalschutz keine Aufstockung möglich. Erhöhung Fahrradstellplätze: Geräteschuppen für Räder in Mietergärten, Fahrradbügel vor Eingängen, Fahrradboxen, gesamt: ca. 1800 Stellplätze	Erstberatung in der Geschäftsstelle der Genossenschaft
ÖPNV	Sharing Angebote	E-Mobilität
U-Bahn Farmsen bis zu 1,2 km entfernt	Car-Sharing Station von Cambio 1 Lastenanhänger 1 Kinderanhänger	4 E-Bikes kostenlos
Services	Kommunikation	Zugangssystem
Mobile kostenlose Fahrradwerkstatt	Regelmäßige Infos in Mieterzeitung, Infoveranstaltungen zum Thema Mobilität für die Bewohner:innen, Infolyer für Cambio	

Beobachtungen/Erkenntnisse

- Erhöhter Parkplatzbedarf aufgrund des Wechsels in der Altersstruktur der Mieter – Maßnahmen nötig, da keine weiteren Stellplätze gebaut werden können (Denkmalschutz).
- Konzeptentwicklung und Investitionen durch Genossenschaft.

Probleme

- Trotz umfassender Kommunikation dauerte Anlaufphase für das Car-Sharing-Angebot 1 Jahr

8.1.4 Lincoln Siedlung, Darmstadt

Wohn-einheiten/ Bewohner	2000 5000	Bestand oder Neubau	Neubau, Konversion	Fertig- stellung	2021
Wohn- einheiten mit red. Stell- plätzen	alle	Beteilig- te Akteure	Stadtplanungsamt, StetePlanung, BVD New Living/ Bau- verein AG, Magis- trat und Stadtpar- lament, HEAGmobilo, Entega, Book-n-drive, Calla- Bike, Solar-Parker, Wohngruppen, Bür- gerinitiative »Wir auf Lincoln«	Evalua- tion	Erste qualitative Umfrage 2020 (mit ca. 500 be- zogenen Einhei- ten). Komplette Eva- luation geplant 2021, ab dann 5-jährig
Stellplatz- schlüssel	0,65	Flexible Stell- platz- satzung	Nein zum Zeit- punkt der Bauges- nehmigung	Voraus- setzung	Städtebaulicher Vertrag + Ein- schränkungs- satzung

Flächenplanung	Stellplatzmanagement	Mobilitätsmanagement
Flächensparsame und verkehrs-beruhigte Erschließung für Kfz-Verkehr bei gleichzeitig dichtem Netz für Fuß- und Radverkehr. Öffnung und Verbindung der Rad- und Fußwege zu umliegenden Vierteln	Zentrale Stellplatzvergabe PKW, Bewirtschaftung aller Stellplätze. Erhöhtes Angebot von Fahrradabstellanlagen (2,4 Stellplätze/Wohneinheit) in qualitätsvoller Ausführung (teilweise Fahrrad aufzüge)	Mobilitätszentrale bietet Koordinierung und Optimierung der unterschiedlichen Mobilitätsangebote, Anlaufstelle für Stakeholder, Marktbeobachtung, individuelle Mobilitätsberatung
ÖPNV	Sharing Angebote	E-Mobilität
2 Straßenbahnhaltestellen mit gesamt 3 Linien bereits zu Beginn der Quartiersbesiedelung in Betrieb Ticket-Sharing-System	Car-Sharing Station von book-n-drive, 2 Stationen von Call-a-Bike (auch E-Bikes), 1 Lastenrad beim Baumarkt stationiert	Schaffung von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge, 3 E-Fahrzeuge (Zoe) als Sharing Angebot nur für Anwohner
Services	Kommunikation	Zugangssystem
3-mal jährlich Fahrrad-service	Regelmäßige Informations-veranstaltungen und Workshops. Mobilitätsbroschüre und -flyer Mobilitätsberatung	

Beobachtungen/Erkenntnisse

- Stellplatzschlüssel 0,65 entspricht realem STP-Bedarf in vergleichbaren Quartieren.
- Genehmigt vor neuer Stellplatzsatzung, deshalb Einschränkungssatzung angewendet.
- Keine Verzichtserklärung der Bewohner, da Quartier zu groß.
- Gemischte Einwohnerstruktur (Sozialer Wohnungsbau, Eigentumswohnungen, Wohngruppen, betreutes Wohnen, Studentenwohnheime)

Probleme

- Durch die Bezugsfertigkeit in Phasen wurde das geringe Stellplatzangebot anfangs nicht „ernst genommen“.
- Trotz umfassender Kommunikation längere Anlaufphase zur Nutzung der Angebote

8.2 Ableitungen aus den Steckbriefen zur Ausgestaltung von Mobilitätskonzepten

8.2.1 Stellplatzsatzung

Die Möglichkeit zur Reduktion von Stellplätzen durch Flexibilisierung der Stellplatzsatzungen erweitert die Handlungsspielräume von Städten, um eine Win-Win-Win Situation zu kreieren. Unter anderem existiert ein solches Vorgehen in folgenden Städten: München, Darmstadt, Rüsselsheim, Wien, etc.

Die gezeigten Beispiele weisen einen Stellplatzschlüssel von 0,4–0,7 STP/WE auf und befinden sich somit weit unterhalb eines „geläufigen“ Stellplatzschlüssels von 1,0–2,0 in anderen deutschen Städten.

Stellplatzanforderungen können stufenweise mit unterschiedlichen Auflagen reduziert werden: Die Landeshauptstadt München definiert beispielsweise für „Mobilitätsfaktor“ zwei Stufen:

- Für MF = 0,8: Mehr Fahrradstellplätze (1 STP / 30 m² statt 40 m²), Flächen für Sharing Angebote, Lastenfahrrad
- Für MF < 0,8: 20 % des Flächengewinns wieder in Sharing Flächen investieren, mehr Fahrradstellplätze (1 STP / 25 m²), Leihfahrräder, zentrale Paketzustellung, etc.

Stellplatzschlüssel können sich an real gemessenen Stellplatzbedarfen einer Stadt orientieren und Besonderheiten bezüglich Förderung von Wohnungsbau, Haushaltsgrößen oder zusätzlichen Vereinbarungen, z. B. Verpflichtung zur Autofreiheit aufnehmen.

8.2.2 Weitere mögliche Vereinbarungen

Eine Verpflichtungserklärung kann Bauherren klare Bedingungen vorschreiben, z. B. Kommunikationsauflagen des Vermieters an Bewohner, Beibehaltung des Angebots für x Jahre, etc.

8.2.3 Einsatz eines Mobilitätsmixes

Viele der genannten Beispiele bieten unterschiedlichste Mobilitätsformen an. Die zugrundeliegende Logik besteht darin, möglichst viele Wege auf unterschiedliche Art ohne Auto abwickeln zu können. Die angenehmere Nutzung des eigenen Fahrrads durch optimierte Stellplätze oder Fahrradwerkstätten trägt ebenso zur langfristigen Verhaltensänderung bei wie geteilte Lastenräder, Workshops oder Car-Sharing.

8.2.4 Optimale räumliche Voraussetzungen

Mobilitätsangebote in genannten Beispielen können sich sowohl in Außen- als auch in Innenräumen befinden. Beide Varianten haben Vor- und Nachteile. In jedem Fall muss der Zugang einfach und barrierefrei möglich sein. Eine gute Sichtbarkeit des Angebots selbst oder einer einprägsamen Beschilderung ist essentiell.

8.2.5 Finanzierung und Betrieb

Je nach Eigentumsstruktur sind unterschiedliche Finanzierungs- und Betreiberstrukturen für Shared-Mobility-Angebote denkbar.

Selbst-Organisierte, nicht-kommerzielle Betriebsformen (z. B. Vereine, Baugruppen) eignen sich bei geringer Bebauungs-Dichte und bei entsprechendem Engagement der Hausgemeinschaft, z. B. Mfg Farmsen. Die Fahrzeuge können abhängig vom gewählten Betriebsmodell entweder im Eigentum des Betreibers oder im Eigentum des Bauträgers bzw. der WEG sein. Letztere Alternative bezieht sich häufig aber nur auf Fahrzeuge wie E-Bikes oder Lastenräder. Car-Sharing-Fahrzeuge werden meist durch professionelle Betreiber bereitgestellt.

8.2.6 Mobilitätsmanagement und Kommunikation

Aktives Mobilitätsmanagement und umfassende Kommunikationsmaßnahmen sind in allen Beispielgebieten ein wesentlicher Bestandteil des Mobilitätskonzepts. Entlang der Entscheidungsfindung des (zukünftigen) Bewohners werden folgende Aspekte abgebildet – im Idealfall durch eine (physische) Mobilitätszentrale.

- Information über das Angebot, inkl. Organisation ansprechender Mobilitätstage
- Individuelle Mobilitätsberatung
- Anlaufstelle für alle Stakeholder, z. B. auch Mobilitätsanbieter, Bewohner, etc. zur Unterstützung bei operativen Anliegen (z. B. Registrierung für Angebote, Schnittstellen zur baulichen Integration, etc.)
- Parkraummanagement, bzw. Stellplatzvergabe
- Koordination und fortlaufende Optimierung aller Angebote
- Marktbeobachtung
- Sammeln von Feedback der Nutzer und vorbereitende Tätigkeiten für Evaluationen

Durch proaktive Information und Kommunikation ist davon auszugehen, dass sich die entsprechenden Quartiersentwicklungen auch „ihre Bewohner“ auswählen.

Erfolgreiche Beispiele finden sich häufig in Genossenschaften, in denen davon auszugehen ist, dass die Grundeinstellung gegenüber gemeinsamem Eigentum auch leicht auf geteilte Mobilitätsausstattung übertragbar ist. Doch auch die Mieter in städtischen Wohnbaugesellschaften stehen nachhaltigen, verkehrsreduzierenden Maßnahmen häufig positiv gegenüber, insbesondere, wenn diese die Miet- und Mobilitätskosten senken.

8.2.7 Konzeption und Umsetzung

Bei allen dargestellten Projekten fällt auf, dass die Konzeption und Umsetzung wenig standardisiert sowohl in der Planungs-, als auch in der Umsetzungsphase vorstatten ging. In der derzeitigen Phase, in der Mobilitätskonzepte noch immer für Innovation stehen, haben sich die Bauträger, bzw. die Bestandhalter erstmals mit dem Themengebiet beschäftigt. Dies be-

deutet einen hohen personellen Einsatz seitens des Bauträgers, der sich in die juristischen, planerischen und operativen Themen zunächst einarbeiten muss, um sie dann zunächst für die Genehmigung aufzubereiten und sie dann mit zahlreichen Anbietern in komplexen Verhandlungen und Prozessen umzusetzen.

Einzig das Projekt Perfektastraße in Wien wurde mit einem Anbieter aus einer Hand geplant und betrieben.

9. ANHANG UND VERZEICHNISSE

9.1 Im Rahmen der Evaluation betrachtete Objekte

Adresse Bauvorhaben	Zone des StellpIOG	Anzahl Wohneinheiten	Anzahl Läden/Büros/Sonstige Nutzfläche statt Wohnen	Stellplatznormbedarf	Anzahl Realherstellung Pkw-Stellplätze	Anzahl Stellplätze über MobKonzept nach § 9 StellpIOG abgelöst	Anzahl eingerichteter Car-Sharing Stellplätze	Kooperationspartner
Gröpelinger Heerstraße 246	2	25	1	nicht bekannt	nicht bekannt	19	0	BSAG
Lange Reihe 28	1	13	0	3	0	2	0	cambio
Bersestraße 4	2	23	0	19	7	12	0	BSAG
Waltjenstr. 109–115	2	20	0	16	11	5	0	BSAG
Buntentorsdeich 21	2	21	0	13	6	7	0	BSAG
Gröpelinger Heerstraße 9–13	2	28	10	Nicht bekannt	Nicht bekannt	25	0	BSAG
Scharnhorststr.177	1	2	0	Nicht bekannt	0	2	0	BSAG
Kommodore-Johnsen-Boulevard/Hafenkante	2	118	6	nicht bekannt	nicht bekannt	16	3	Move About
Dresdener Str.2–8/Leipziger Str.21–25/Halbstädter Str.45–49	1	30	0	22	13	9	0	BSAG/Cambio

Adresse Bauvorhaben	Zone des StellpLOG	Anzahl Wohneinheiten	Anzahl Läden/Büros/Sonstige Nutzfläche statt Wohnen	Stellplatznormbedarf	Anzahl Realherstellung Pkw-Stellplätze	Anzahl Stellplätze über MobKonzept nach § 9 StellpLOG abgelöst	Anzahl eingerichteter Car-Sharing Stellplätze	Kooperationspartner
Holsteiner Straße 82–88, Theodorstr.	2	11	0	9	1	8	2	Cam-bio und BSAG
Kommodore-Johnsen-Boulevard 28, 30, 32, 34	2	Nicht bekannt	Nicht bekannt	Nicht bekannt	Nicht bekannt	11	2	Move About
Kissinger Straße 3	1	28	0	15	3	12	2	Move About
Kissinger Straße 5	1	16	0	25	3	21	2	cambio und WK Bike
Münchener Str. 9–13	1	4	1	5	0	5	0	BSAG
Konsul-Smidt-Str. 54	2	58	2	49	2	30	2	Move about
Arndtstraße 2, 4 und 6	1	15	0	14	7	7	1	PMC
Hafenstraße 50–52 A, Konsul-Smidt-Str. 33–37 („Hafenpassage“)	2	203	?	Nicht bekannt	Nicht bekannt	Nicht bekannt	0	BSAG und cam-bio
Herzogin-Cicilie-Allee 10 und Ehrenfelsstraße 5, 7, 9, 11, 13	2	84	1	Nicht bekannt	0	49	4	PMC

Tabelle 4: Übersicht betrachtete Bauvorhaben

9.2 Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

Abbildung 1: Übersicht Untersuchungsstandorte	12
Abbildung 2: Anzahl der im Haushalt verfügbaren Pkw	14
Abbildung 3: Zeitkartenbesitz vor Ausbruch der Covid-19-Pandemie	15
Abbildung 4: Verkehrsmittelnutzung Pkw als Fahrer:in	16
Abbildung 5: Bekanntheit Mobilitätsangebote vor Einzug	17
Abbildung 6: Grundsätzliche Beurteilung von Mobilitätsangeboten anstelle von Parkplätzen	18
Abbildung 7: Allgemeines Interesse an einzelnen Angeboten	18
Tabelle 1: Übersicht abgeleitete Handlungsempfehlungen	10
Tabelle 2: Vergleich Modal Split	16
Tabelle 3: Gegenüberstellung Anforderungen Bauherren und Nutzende	24
Tabelle 4: Übersicht betrachtete Bauvorhaben	42