

WIRKSAMKEIT MOBILITÄTSKONZEPTE

Methodik- und Datenband

Evaluation von Mobilitätsmaßnahmen im Rahmen des Bremer
Stellplatzortsgesetzes



Wirksamkeit Mobilitätskonzepte: Methodik und Datenband

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

Berlin 2020

BILDNACHWEIS | Titelbild: GEWOBA

Inhaltsverzeichnis

1.	Ansatz und Konzeption der Studie	4
2.	Bewertung der Maßnahmen aus Sicht der Nutzenden.....	7
2.1	Allgemeines Interesse an Mobilitätsangeboten	7
2.2	Bekanntheit und Nutzung der Angebote	8
2.3	Bewertung der Angebote	11
3.	Wirkungen der Mobilitätsangebote: Strukturvergleich Nutzende mit Kontrollgruppe.....	15
3.1	Haushaltsgröße und-zusammensetzung	15
3.2	Soziodemografie.....	17
3.3	Wirkungen auf Pkw-Besitz und Parksituation	18
3.4	Wirkungen auf die Verkehrsmittelverfügbarkeit	22
3.5	Wirkungen auf die Verkehrsmittelnutzung	24
4.	Bewertungen aus Einzelinterviews	27
4.1	Die Bedeutung von Mobilitätsangeboten und Stellplätzen für die Wohnortwahl.....	27
4.2	Allgemeines Interesse der Interviewten an den Angeboten der Mobilitätskonzepte	31
4.3	Bewertung der Mobilitätsangebote	32
4.4	Hemmnisse der Nutzung von Sharing-Angeboten	33
4.5	Mobilitätskonzepte am Wohnort	35
4.6	Wünsche	38
5.	Die Sicht von Bauherren, Planungsbüros und Mobilitätsdienstleistern.....	42
5.1	Zusammenfassende Ergebnisse	42
5.2	Detailanalyse	43
5.2.1	Der weiche Faktor Wirtschaftlichkeit	43
5.2.2	Ablösezahlung und Parkdruck: Motivation und Entscheidungshintergründe	44
5.2.3	Die Nutzenden aus Bauherren-Sicht	48
5.2.4	Hemmnisse und Wünsche	49
5.3	Spezifika der Mobilitätsdienstleister	51
6.	Methodik und Datenbasis	54
6.1	Onlinebefragungen von Nutzenden und Kontrollgruppe.....	54
6.1.1	Betrachtete Objekte, Grundgesamtheiten und Stichproben	54
6.1.2	Charakterisierung der Erhebungsgebiete (Standort-Cluster)	54
6.2	Einzelinterviews mit Nutzenden	79
6.3	Interviews mit Bauherren, Planungsbüros und Mobilitätsdienstleistern	79
6.4	Umfeldanalyse	80
6.4.1	Bewertung der Qualität der ÖV-Anbindung untersuchter Wohnstandorte	80
6.4.2	Schulen und Einkaufsmöglichkeiten im Wohnumfeld	80
6.4.3	Distanzen zu Car-Sharing und Bike-Sharing-Stationen	80
7.	Verzeichnisse	81

1. Ansatz und Konzeption der Studie

Ziel der durchgeführten Studie war die möglichst umfassende Betrachtung der bisher realisierten Mobilitätskonzepte. Die Betrachtung umfasst dabei sowohl vorhandene Rahmenbedingungen, prozessuale Aspekte (Entwicklung, Abstimmung und Umsetzung der Konzepte) als auch die Wahrnehmung und Nutzung durch die Betroffenen sowie daraus resultierenden Wirkungen auf die Verkehrsmittelnutzung.

Für die Untersuchung herangezogen wurden Objekte mit realisiertem Mobilitätskonzept, deren Fertigstellung bis Ende 2019 erfolgt war. Bewohner:innen dieser Objekte wurden im Rahmen der vorliegenden Studie als „Nutzende“ bezeichnet. Als Referenz wurden zudem Bewohner:innen umliegender Objekte ohne Mobilitätskonzept befragt. Befragungsteilnehmer:innen aus diesen Objekten werden als „Kontrollgruppe“ bezeichnet. Die nachfolgende Abbildung liefert eine Übersicht über die räumliche Verteilung der Untersuchungsgebiete.

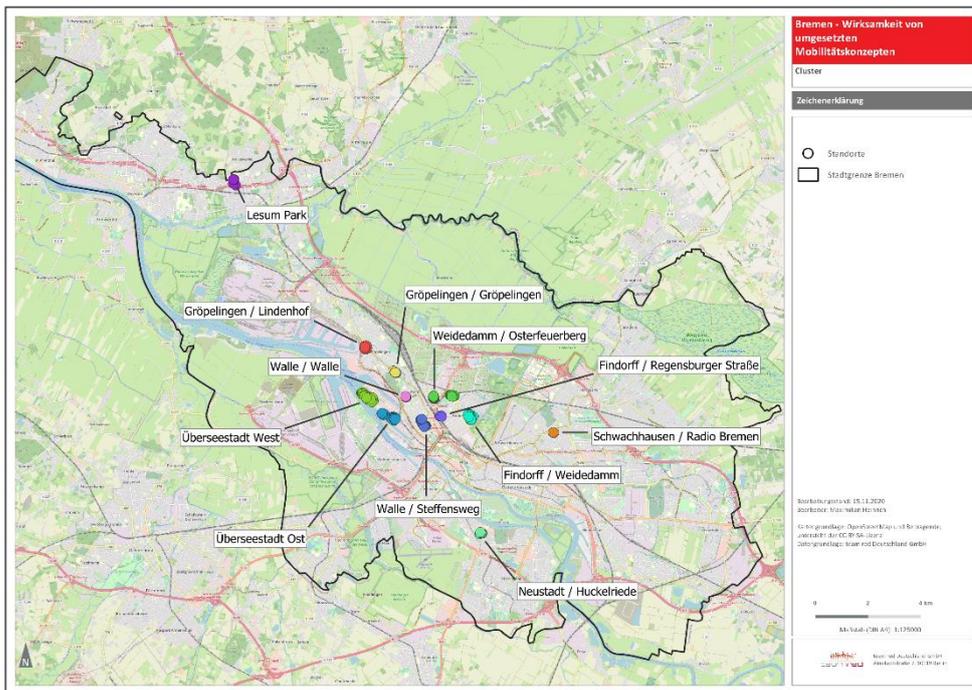


Abbildung 1: Lokalisierung der Untersuchungsgebiete

Den Erhebungen vor Ort wurde eine Analyse vergleichbarer Ansätze vorangestellt. Ziel dieser Untersuchung war es, Praxisbeispiele aus anderen Kommunen zu sammeln sowie daraus hervorgehende Erkenntnisse in die durchzuführenden Erhebungen, Bewertungen und Ableitungen einfließen zu lassen.

Hierauf aufbauend wurden die Erhebungsinstrumente für die Evaluation vor Ort konzipiert sowie die Erhebungen durchgeführt. Die durchgeführten Erhebungen sowie deren inhaltliche Schwerpunkte sind in Abbildung 2 dargestellt:

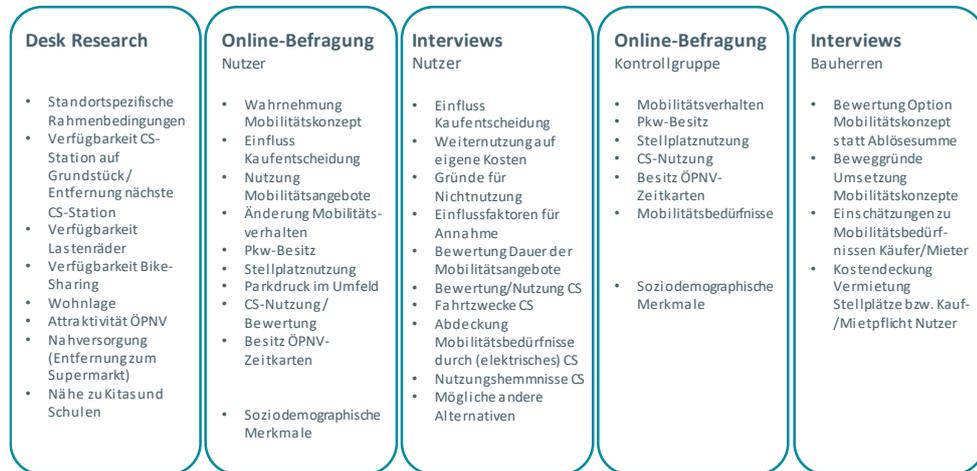


Abbildung 2: Durchgeführte Erhebungen

Fragestellungen, die sich gut mittels geschlossener Auswahlfragen abbilden lassen, wurden im Zuge der Onlinebefragung der Nutzenden erhoben. Zur Bewertung der durchgeführten Maßnahmen aus Nutzer:innensicht wurde zunächst eine Befragung der Bewohner:innen von Gebäuden durchgeführt, bei deren Errichtung ein Mobilitätskonzept realisiert wurde. Mittels eines schriftlichen Anschreibens wurde dabei zur Teilnahme an einer Online-Befragung eingeladen. Ergebnisse zur Bewertung der realisierten Angebote sind in Kap.2 dargestellt.

Die Online-Befragung der Kontrollgruppe beinhaltete vergleichbare Fragestellungen zu Verkehrsmittelverfügbarkeit und-Nutzung. Als Kontrollgruppe wurden dabei Bewohner:innen umliegender Gebäude ohne Mobilitätskonzept herangezogen. Die Ergebnisse aus den beiden Online-Befragungen sind vergleichend in Kap. 3 dargestellt.

Standortspezifische Informationen wurden im Rahmen einer Desk-Research ermittelt, z.B. durch Abfrage öffentlich verfügbarer Schnittstellen und Informationsquellen (VBN-Open-Service-API, Google-Places-API) oder Standortangaben der Car-Sharing- bzw. Bike-Sharing Anbieter. Die recherchierten Daten werden über die Standortadressen den Onlinebefragungsdaten zugespielt.

Die Online-Befragung der Bewohner:innen von Gebäuden mit realisierten Mobilitätskonzepten diente darüber hinaus zur Rekrutierung von Teilnehmer:innen für vertiefende qualitative Interviews. Im Rahmen dieser aufgrund der Covid-19-Pandemie nicht persönlich-mündlich vor Ort, sondern telefonisch durchgeführten ca. 20-minütigen Interviews wurden Fragestellungen z.B. zu Motivationslagen, Bedürfnissen und Nutzungshemmnissen behandelt. Aus diesen Einzelinterviews gewonnene Erkenntnisse sind in Kap.4 dargestellt.

Die Einschätzungen von Bauherren und Mobilitätsdienstleistern wurden ebenfalls mittels qualitativer Interviews in Einzel- bzw. Gruppeninterviews erhoben (Kap.5).

Daran schließen eine ausführliche Methodenbeschreibung und eine Darstellung der Datenbasis an (Kap. 6.1). Hierzu zählen im Einzelnen: Erläuterungen zu den Erhebungsinstrumenten und deren Realisierungen, Wohnobjektbeschreibungen, Charakterisierungen der Erhebungsgebiete und eine Analyse des Wohnumfelds in Bezug auf verkehrliche Anbindung, Erreichbarkeit von Schulen und vorhandenen Einkaufsmöglichkeiten sowie Distanzen zu Car-Sharing- und Bike-Sharing-Stationen.

2. Bewertung der Maßnahmen aus Sicht der Nutzenden

2.1 Allgemeines Interesse an Mobilitätsangeboten

Unabhängig von den tatsächlich vorhandenen Mobilitätsangeboten in ihrer Wohnanlage, interessieren sich grundsätzlich 60% der Bewohner:innen von Wohnanlagen mit Mobilitätsangeboten (nachfolgend Nutzende) 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.

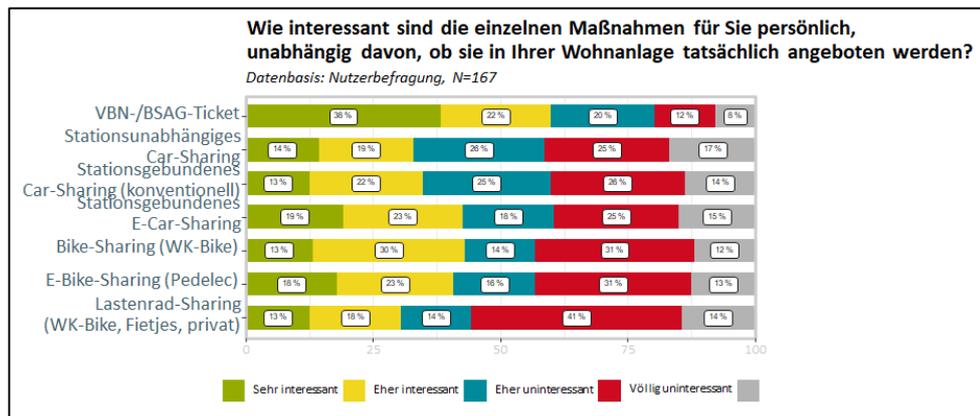


Abbildung 3: Allgemeines Interesse an einzelnen Maßnahmen

2.2 Bekanntheit und Nutzung der Angebote

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

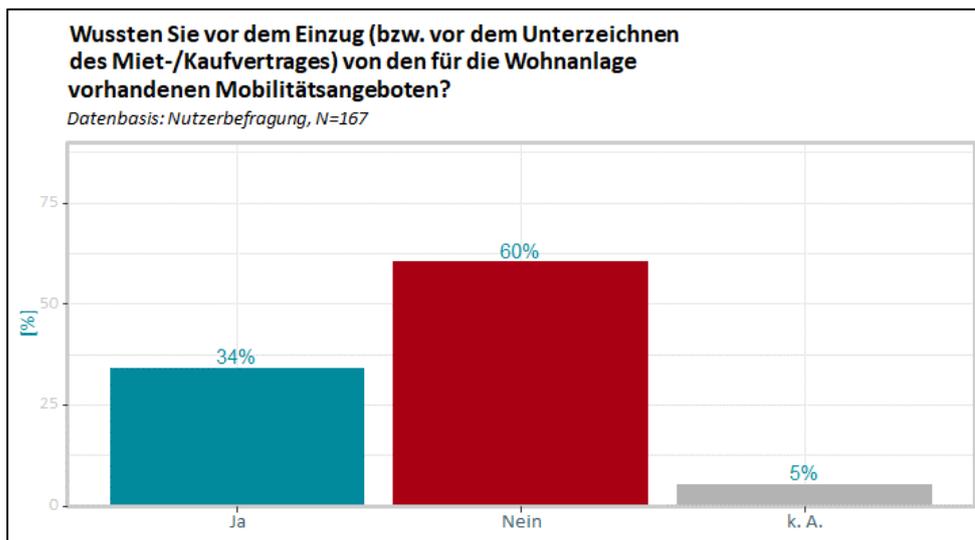


Abbildung 4: Bekanntheit Mobilitätsangebote vor Einzug

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

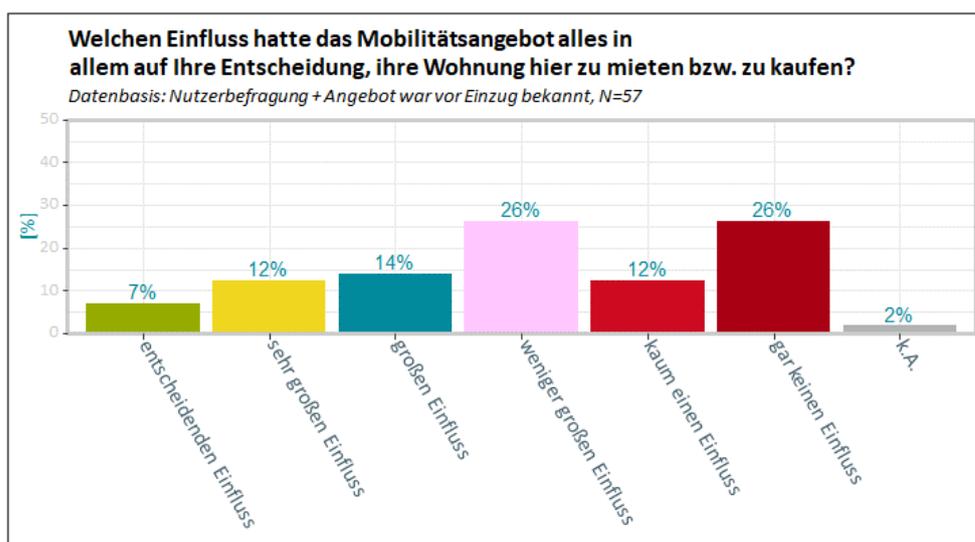


Abbildung 5: Einfluss angebotene Mobilitätsangebote für Kauf / Miete des Objektes

Rund 60% der befragten Nutzenden wohnen in Wohnanlagen, in denen VBN-/BSAG-Tickets im Rahmen der realisierten Mobilitätskonzepte zur Verfügung stehen. Von den in der Wohnanlage tatsächlich verfügbaren Mobilitätsangeboten ist dieses Angebot damit am weitesten verbreitet. Von den Nutzenden mit einem entsprechenden Angebot nutzen 26% dieses Mobilitätsangebot „täglich“, weitere 17% mindestens einmal in der Woche. 11% geben eine monatliche Nutzung zu Protokoll und 9% eine noch seltenere. 23% nutzen das angebotene Ticket „nie“ und 15% konnten oder wollten die Frage nicht beantworten.

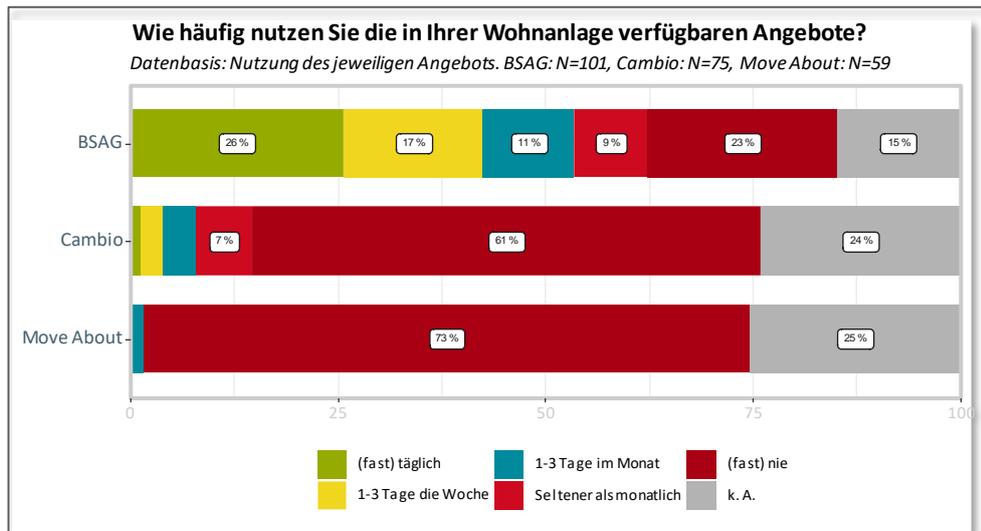


Abbildung 6: Nutzungshäufigkeiten Mobilitätsangebote

Das zweite Mobilitätsangebot, für das aussagekräftige Fallzahlen vorliegen, ist das von Cambio realisierte stationsgebundene Car-Sharing mit überwiegend konventionellen Fahrzeugen. Für rund 45% der befragten Nutzenden steht ein solches Angebot in ihrer Wohnanlage zur Verfügung.

8% nutzen dieses Mobilitätsangebot zumindest monatlich, weitere 7% noch seltener. Insgesamt 85% nutzen es „nie“ oder machten keine Angabe.

Ähnlich verhält es sich mit dem in den untersuchten Objekten realisierten stationsgebundenen E-Car-Sharing: Die Elektrovariante ist zwar für rund jeden dritten Nutzenden grundsätzlich verfügbar, wird aber nur von einer kleinen Minderheit auch tatsächlich genutzt¹. Lediglich 2% setzen sich zumindest einmal im Monat ans Steuer eines entsprechenden Fahrzeugs.

Zu den beiden anderen überprüften Mobilitätsangeboten liegen keine aussagekräftigen Ergebnisse vor. Von den insgesamt 169 Teilnehmenden aus Haushalten mit entsprechenden Mobilitätsangeboten waren nur in den Wohnanlagen von fünf Befragten Bike-Sharing-Angebote verfügbar, stationsunabhängiges Car-Sharing bei keinem einzigen.

¹ Aus den Interviews ist hier auch bekannt, dass es hier zu z. T. massiven Problemen bei der Bereitstellung der Fahrzeuge durch einen Mobilitätsdienstleister kam.

Diejenigen Bewohner:innen mit (E-) Car-Sharing-Mobilitätsangebot, die das Angebot auch tatsächlich zumindest wenigstens ab und zu nutzen, wurden zusätzlich gebeten, die Nutzungszwecke anzugeben. Jeweils zwei Drittel nutzen die (E)Car-Sharing-Fahrzeuge demnach für *Einkäufe / Besorgungen / Erledigungen*, ebenso viele geben *Freizeitwege*, nur 19% den Weg zur *Arbeit bzw. Ausbildung*.

Berücksichtigt man die Häufigkeiten für unterschiedliche Nutzungsmöglichkeiten ergibt sich folgendes Bild: 19% der Nutzer:innen von (E)Car-Sharing-Angeboten legen mit den Fahrzeugen zumindest einmal die Woche *Einkaufs-, Erledigungs- und Besorgungswege* zurück, weitere 19% nutzen die Fahrzeuge hierfür „monatlich“ und weitere 30% „seltener“.

Nicht ganz so häufig werden die Fahrzeuge für Wege in der *Freizeit* genutzt: 7% der Nutzer:innen entsprechender Angebote in der Wohnanlage nutzen ein Fahrzeug hierfür wenigstens einmal die Woche, weitere 26% zumindest monatlich und 33% seltener.

Für den Weg zur *Arbeits- oder Ausbildungsstelle* nutzen lediglich 8% diese Angebote mindestens einmal pro Woche, weitere 11% seltener als monatlich.

Aufgrund der vergleichsweise geringen Fallzahl (n=27) sind die Ergebnisse jedoch nur als Tendenzaussagen zu bewerten.

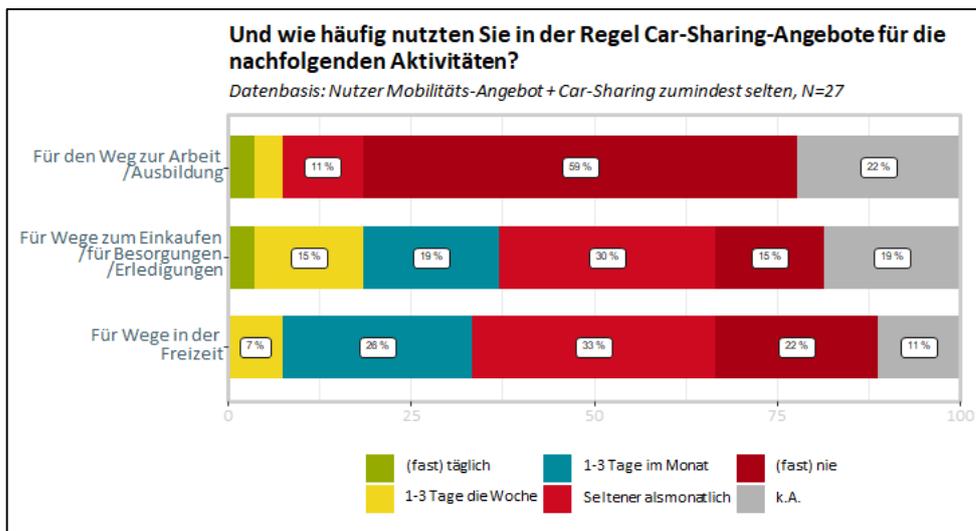


Abbildung 7: Nutzungshäufigkeit (E)Car-Sharing-Angebote nach Wegezwecken

2.3 Bewertung der Angebote

Die grundsätzliche Idee, anstelle von Parkplätzen alternative Mobilitätsangebote zu offerieren, wird ganz überwiegend positiv beurteilt: Von allen Teilnehmer:innen der Nutzendenbefragung bewerteten mehr als die Hälfte den Ansatz 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 vergab für die Idee schlechte Zensuren.

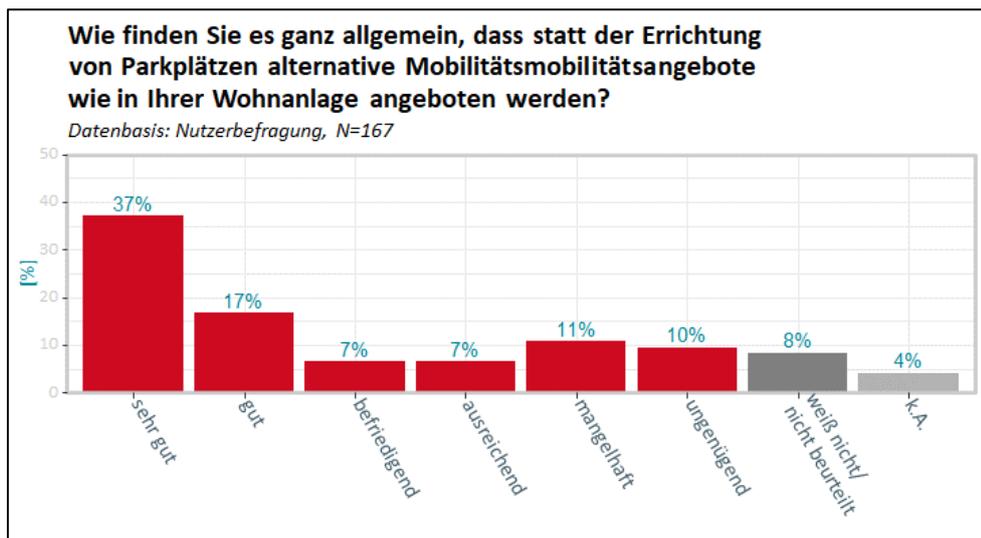


Abbildung 8: Grundsätzliche Beurteilung von Mobilitätsangeboten anstelle von Parkplätzen

Allerdings stimmen nur 27% der Aussage, die Mobilitätsangebote in der eigenen Wohnanlage seien in der Realität ein guter Ersatz für die nicht eingerichteten Stellplätze, unumschränkt oder eher zu. 36% sind gegensätzlicher Ansicht, weitere 16% antworten mit „teils/teils“. Rund ein Fünftel kann hierzu keine Beurteilung abgeben.

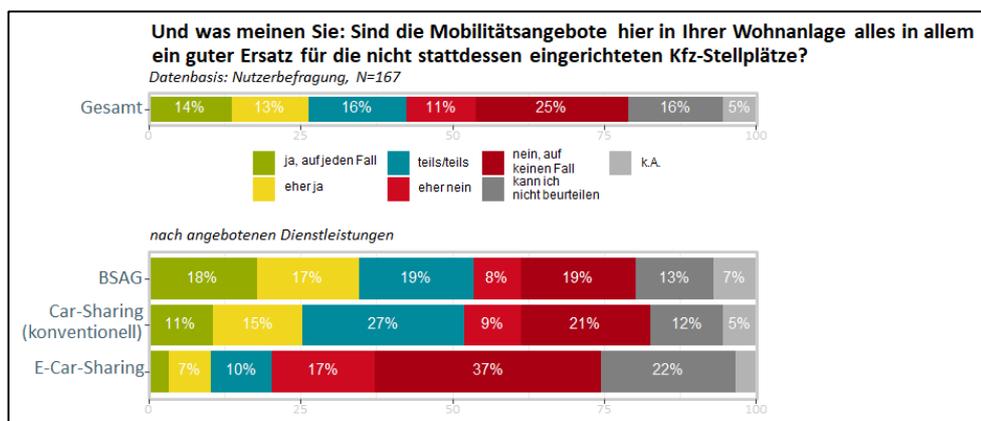


Abbildung 9: Beurteilung der umgesetzten Mobilitätsangebote als Parkplatzeratz

Dabei werden die Angebote durchaus unterschiedlich bewertet: Am positivsten antworten Nutzende von Wohnanlagen, in denen BSAG-/VBN-Tickets angeboten werden: 35% halten das entsprechende Angebot „auf jeden Fall“ oder „eher“ für einen guten Ersatz. Unter den Nutzenden mit angebotenen konventionellen Car-Sharing liegt die Zustimmung bei insgesamt 26%, bei denen mit angebotenen E-Car-Sharing nur bei 10%.

Die Einzelaspekte der jeweils angebotenen Mobilitätsangebote werden unterschiedlich beurteilt. Das BSAG-/VBN-Zeitkartenangebot an sich wird im Durchschnitt mit einer Schulnote 3,0, also glatt „befriedigend“ bewertet. Etwas besser schneidet der Aspekt Zugang zur Angebotsnutzung mit 2,9 ab, etwas schlechter die Gültigkeitsdauer der Angebote (3,1), die tatsächliche Umsetzung (3,2), die Verfügbarkeit der Angebote und die bereitgestellten Informationen (jeweils 3,3) und vor allem die Kosten (3,6). Auffällig sind die jeweils hohen Anteile an Befragten, die keine Bewertungen zum vorhandenen Mobilitätsangebot vornehmen können oder wollen (zwischen 27% und 42%).

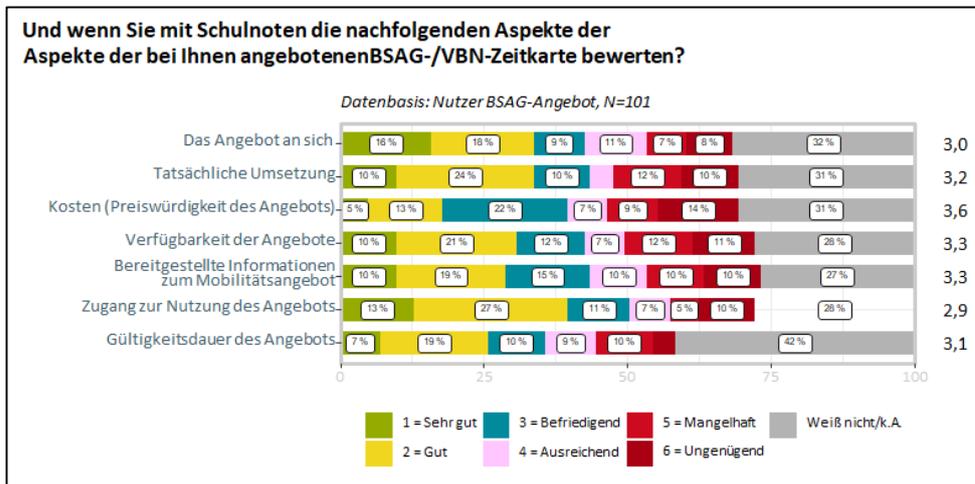


Abbildung 10: Beurteilung der angebotenen BSAG-/VBN-Zeitkarte

Noch höher sind die Anteile der Bewohner:innen von Wohnanlagen mit angebotenem stationsgebundenen konventionellen Car-Sharing, die keine Bewertung der Einzelaspekte vornehmen können oder wollen mit Werten zwischen 49% und 71%. Das Angebot an sich wird mit 3,1 zwar auch im Durchschnitt mit „befriedigend“ bewertet, die tatsächliche Umsetzung erhält jedoch mit 3,9 eine deutlich negativere Bewertung. Ebenso kritisch werden die Verfügbarkeit der Fahrzeuge und die bereitgestellten Informationen beurteilt. Etwas besser schneiden die Gültigkeitsdauer (3,5), die Kosten sowie der Zugang zum Mobilitätsangebot ab (jeweils 3,6).

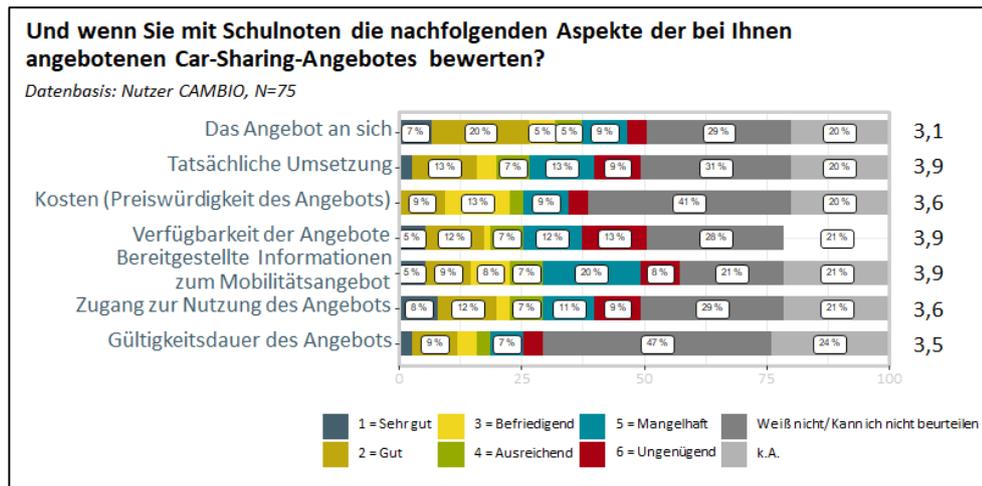


Abbildung 11: Beurteilung des angebotenen konventionellen Car-Sharing

Besonders kritisch wird das E-Car-Sharing-Angebot von den Nutzenden, denen dieses Mobilitätsangebot zur Verfügung steht, beurteilt. Das Angebot an sich erhält mit einem Mittelwert von 3,9, ebenso wie die Kosten (4,2) und die Gültigkeitsdauer (4,3), die Zensur „ausreichend“, andere Aspekte werden mit der Schulnote „mangelhaft“ benotet: Hierzu zählen die tatsächliche Umsetzung sowie der Zugang zum Angebot (jeweils 4,6), die Verfügbarkeit der Angebote (4,8) und vor allem die (nicht) bereitgestellten Informationen (5,2).

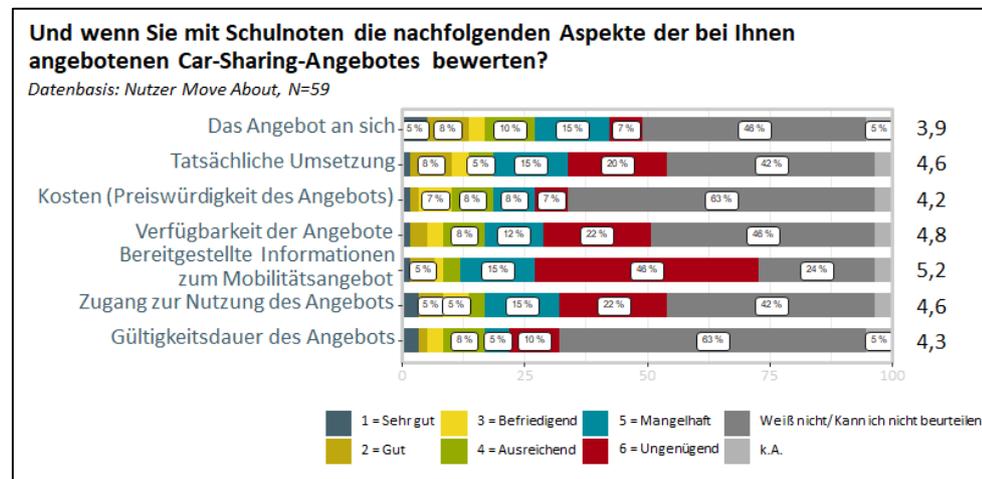


Abbildung 12: Beurteilung des angebotenen E-Car-Sharing

Die hohen Anteile der Nutzenden, die kein Urteil zum jeweils angebotenen Mobilitätsangebot vornehmen können oder wollen, deuten auf vorhandene Informationsdefizite hin. Die „vor dem Einzug“ weit verbreitete „Unwissenheit“ über die Mobilitätsangebote in den Wohnanlagen (siehe Kap. 2.2) ist weiterhin aktuell. Viele Bewohner:innen in Wohnanlagen mit Sharing-Angeboten haben ganz offensichtlich Informationsdefizite und/oder sind an den Angeboten nicht oder nur wenig interessiert – insbesondere die Aspekte Kosten und Gültigkeitsdauer von Angeboten können nur von einer Minderheit der Nutzenden beurteilt werden.

Wichtig zu wissen: Die benötigten Informationen können für die meisten Nutzenden in deutscher Sprache verfasst werden: In 83% der Haushalte in Wohnanlagen mit Mobilitätsangeboten wird ausschließlich oder überwiegend deutsch gesprochen, in lediglich 13% (vorwiegend) eine andere Sprache (keine Angabe: 4%). Von diesen Bewohner:innen, in deren Haushalt überwiegend oder ausschließlich eine andere Sprache gesprochen wird, wün-

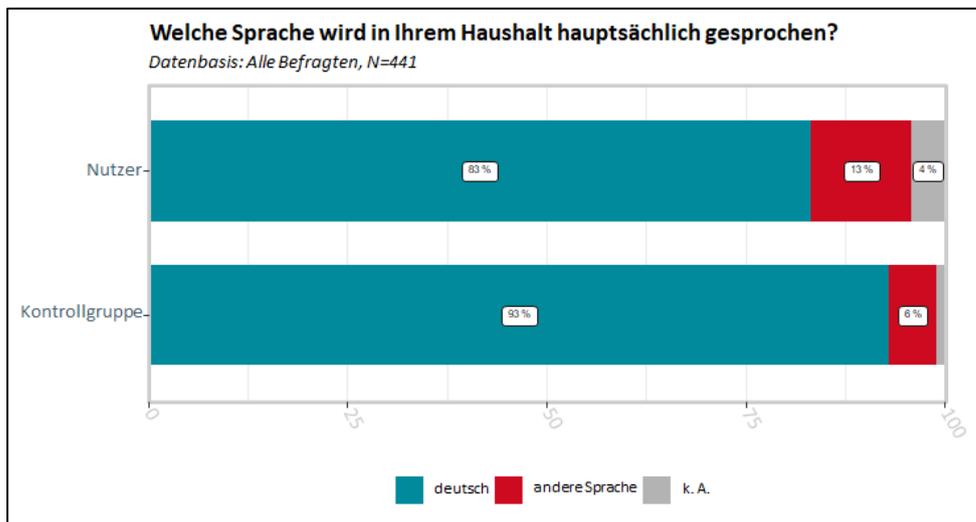


Abbildung 13: Überwiegend gesprochene Sprache im Haushalt

schen 43% Informationen in dieser Sprache. Hier wurden vor allem Englisch (8 Nennungen), arabisch (5) albanisch (5), bulgarisch (2), polnisch (3), persisch (3) und italienisch (2) genannt, von den anderen Sprachen liegen nur Einzelnennungen vor. Da die Befragung nur in deutscher Sprache durchgeführt wurde, ist es jedoch möglich, dass die „Dunkelziffer“ an Haushalten, in denen die deutsche Sprache keine dominierende Rolle spielt, hoch ist und dass der Anteil der Nutzenden, die kaum oder gar nicht deutsch sprechen, in der Befragung unterrepräsentiert ist.

3. Wirkungen der Mobilitätsangebote: Strukturvergleich Nutzende mit Kontrollgruppe

Zur Bewertung der Wirkungen wurde ergänzend zu den Befragung der Bewohner:innen der Wohnanlagen mit Mobilitätskonzepten eine Kontrollgruppenbefragung durchgeführt. Als Kontrollgruppe wurden Bewohner:innen in Objekten im unmittelbaren räumlichen Umfeld zu den jeweiligen Wohnanlagen ebenfalls mittels einer Onlinebefragung befragt².

Den Analysen der Wirkungen ist ein kurzer Abgleich der Strukturdaten von Nutzenden- und Kontrollgruppenbefragung vorangestellt. Für die Analysen ebenfalls mit berücksichtigt wurde das räumliche Umfeld³. Die hierzu durchgeführte Umfeldanalyse ist in Kap. 6.4 ausführlich dargestellt.

Die Wirkungen der Mobilitätskonzepte werden dann mit Blick auf die in den Haushalten verfügbaren Pkw sowie die Verkehrsmittelnutzung hin untersucht.

3.1 Haushaltsgröße und -zusammensetzung

Die Haushaltsgrößen der befragten Nutzenden aus Wohnanlagen mit Mobilitätsangeboten und der Befragten aus der Kontrollgruppe unterschieden sich im Durchschnitt kaum, wohl aber in der Zusammensetzung der Personen und im Anteil an Kindern im Haushalt: Im Schnitt wohnen 2,1 Bewohner:innen in Nutzenden-Haushalten und 2,0 Personen in Kontrollgruppen Haushalten.

Die meisten Nutzenden leben zwar in Zweipersonen-Haushalten (38%), viele wohnen jedoch auch in Ein-Personen-Haushalten (37%), sowie in Haushalten mit mindestens drei Mitgliedern (25%); in den Kontrollgruppen-Haushalten leben mit deutlichem Abstand am häufigsten zwei Personen (56%), Singlehaushalte (26%) und Mehrpersonen-Haushalte (18%) sind seltener.

² Eine detaillierte Darstellung hierzu findet sich in Kap. 6.1.

³ S. Kap. 6.1.2

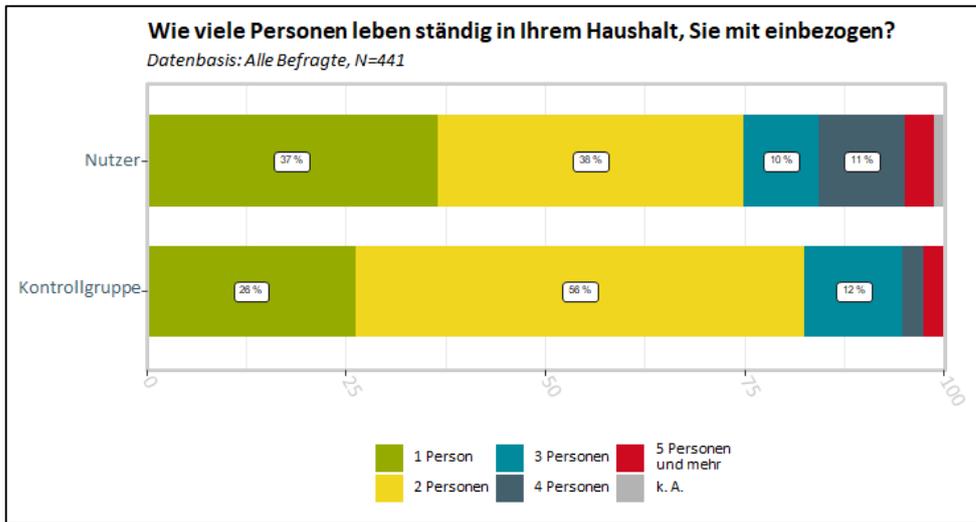


Abbildung 14: Haushaltszusammensetzungen

Weitere Befunde zum Haushaltsvergleich:

- In 27% der Nutzenden-, aber nur in 17% der Kontrollgruppen-Haushalte, wohnen Kinder bzw. Jugendliche unter 18 Jahren.
- Jeweils 69% der Nutzenden- und der Kontrollgruppen-Haushaltsmitglieder haben auch vor dem Umzug in die aktuelle Wohnanlage bereits in Bremen gewohnt (Postleitzahl 28xxx).

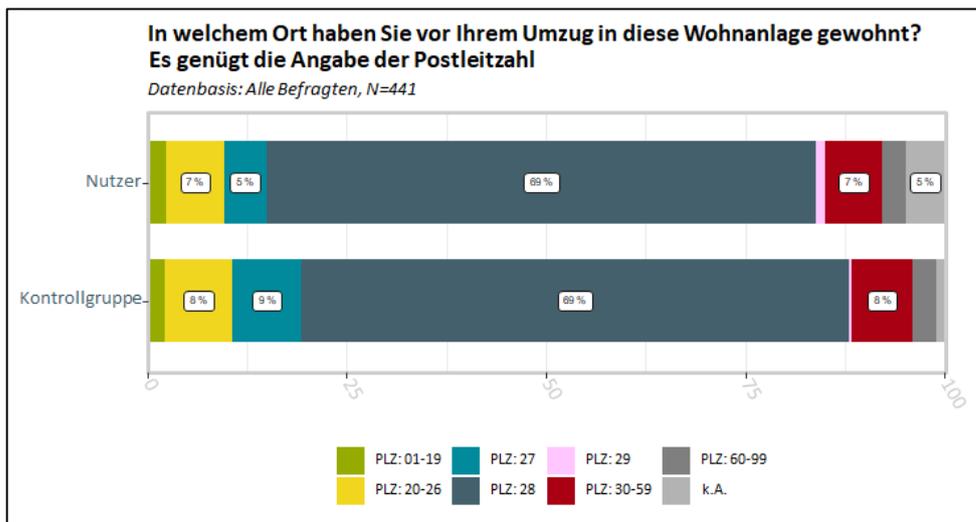


Abbildung 15: Wohnort vor Einzug in aktuelle Wohnanlage

3.2 Soziodemografie

Ein Vergleich der soziodemografischen Rahmendaten der Befragten ergibt, dass die Geschlechtsverteilung nahezu identisch ist. Die befragten Nutzenden sind bei einem Mittelwert von 41,6 Jahren dafür im Schnitt rund fünf Jahre jünger (Kontrollgruppe: 46,9 Jahre). Während unter den Nutzenden die Anteile der unter 30-Jährigen im direkten Vergleich überrepräsentiert sind, gilt gleiches für die Kohorten ab 45 Jahren in der Kontrollgruppe.

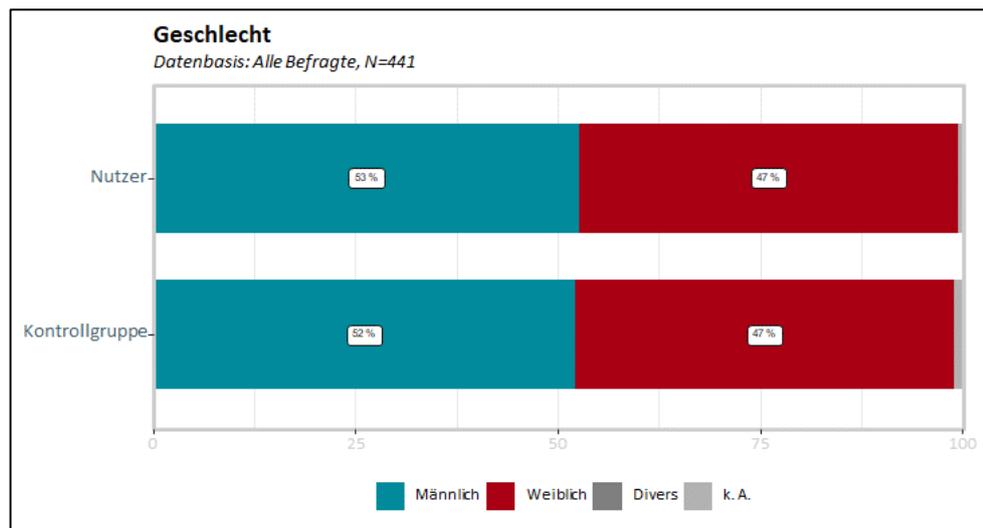


Abbildung 16: Geschlechterverteilung

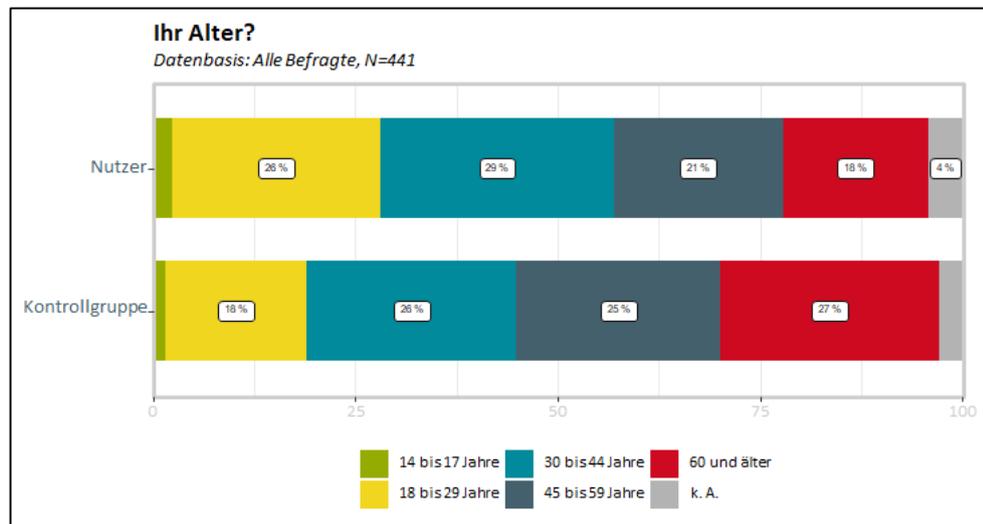


Abbildung 17: Verteilung der Altersgruppen

Die Erwerbstätigen-Quoten sind in beiden Gruppen nahezu identisch: Während 49% der Nutzenden in Vollzeit und weitere 8% in Teilzeit erwerbstätig sind, trifft dies in der Kontrollgruppe auf 50% (in Vollzeit) bzw. 12% (in Teilzeit) zu. Der Anteil der Auszubildenden ist in der Gruppe der Nutzenden (14%) größer als in der Kontrollgruppe (9%).

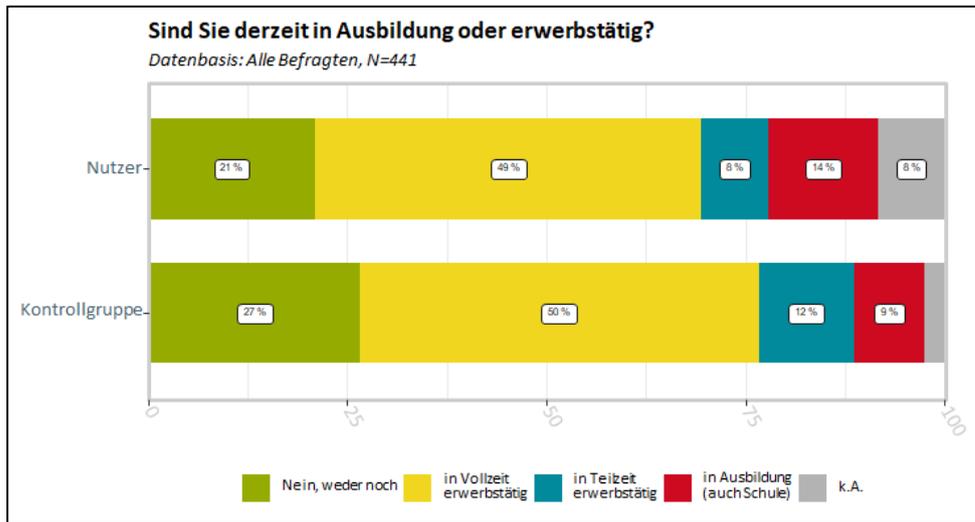


Abbildung 18: Aktueller Erwerbstätigenstatus

Die räumliche Verteilung der Arbeits- und Ausbildungsstellen unterscheidet sich kaum: 29% der Nutzenden und 28% der Kontrollgruppenangehörigen arbeiten im Innenstadtbereich, 53% der Nutzenden (Kontrollgruppe: 49%) außerhalb der Innenstadt in Bremen, jeweils weitere 3% in einem Ort außerhalb der Hansestadt im Nahbereich, 14% der Nutzenden in weiterer Entfernung (Kontrollgruppe: 18%).

3.3 Wirkungen auf Pkw-Besitz und Parksituation

Nutzenden- und Kontrollgruppen-Haushalte unterscheiden sich deutlich in Hinblick auf den Pkw-Besitz: 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.

Ein Pkw ist in 47% der Nutzenden-Haushalte und in 57% der Kontrollgruppen-Haushalte verfügbar, von zwei oder mehr Fahrzeugen berichten 18% der Nutzenden- und 26% der Kontrollgruppenhaushalte.

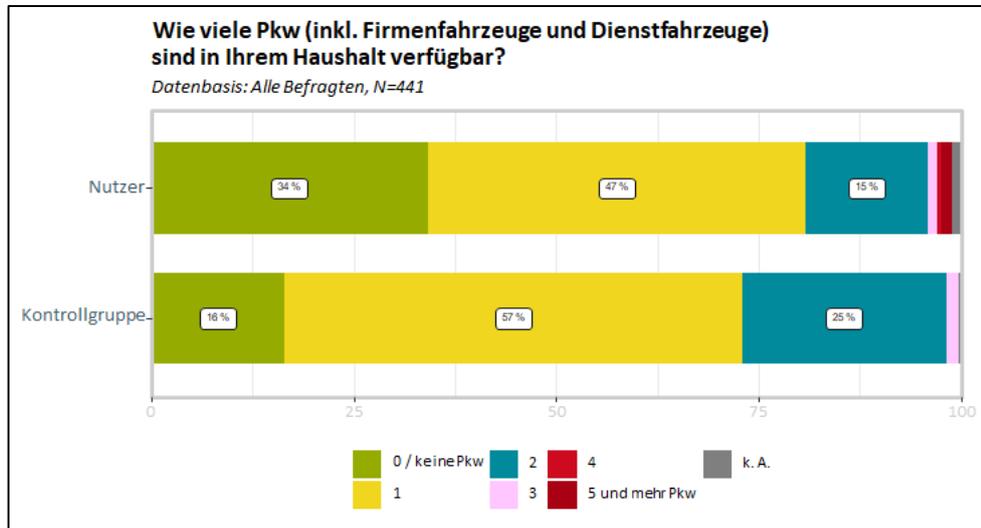


Abbildung 19: Anzahl der im Haushalt verfügbaren Pkw

Unterteilt man die Nutzenden danach, ob sie bereits vor Einzug in die Wohnanlage von den verfügbaren Mobilitätsangeboten Kenntnis besaßen 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 Kenntnis 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.

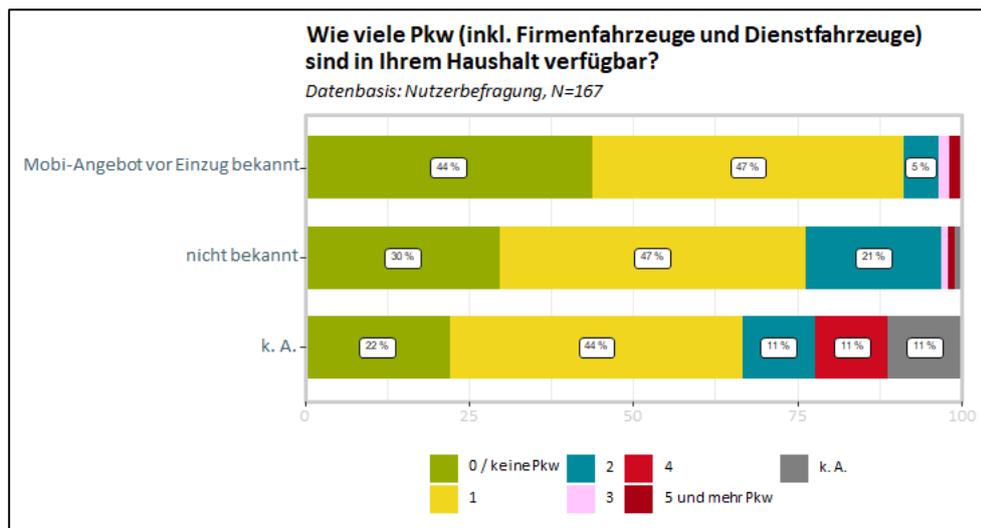


Abbildung 20: Anzahl der im Haushalt verfügbaren Pkw nach Bekanntheit der Mobilitätsangebote vor Einzug

Hinsichtlich der angebotenen Mobilitätsdienstleistungen ergibt sich ein differenziertes Bild auf die Pkw-Verfügbarkeit. 46% der Haushalte, in deren Wohnobjekten ein VBN/BSAG-Ticket Teil des Mobilitätsangebotes ist, verfügen über keinen Pkw. Sofern in dem Mobilitätskonzept ein stationäres Car-Sharing-Angebot mit überwiegend konventionell angetriebenen Fahrzeugen beinhaltet ist, liegt der Anteil Pkw-freier Haushalte mit rund 33% ebenfalls noch deutlich über dem entsprechenden Anteil der Kontrollgruppe. Ob sich der auf Niveau der Kontrollgruppe befindliche Anteil Pkw-freier Haushalte bei angebotenen rein elektrischen Car-Sharing (17%) auf Probleme bei der Bereitstellung von Fahrzeugen oder auf eine generell höhere Hemmschwelle bei der Nutzung von E-Fahrzeugen zurückführen lässt, kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht valide beurteilt werden.

Die Unterschiede im Pkw-Besitz wurden mittels einer Regressionsanalyse hinsichtlich möglicher Effekte aufgrund der geringfügig abweichenden sozial-strukturellen Zusammensetzung der Nutzer- und der Kontrollgruppe untersucht (s. Kap. 3.1 und Kap. 3.2). Durch das statistische Verfahren können entsprechende beeinflussende Effekte „neutralisiert“ werden und der tatsächliche Effekt der Mobilitätskonzepte analysiert werden.

Wie aus Tabelle 1 ersichtlich, ergibt sich auch unter Berücksichtigung sozio-demographischer Einflussvariablen ein signifikanter Unterschied zwischen Nutzenden- und Kontrollgruppe⁴. Der festgestellte Unterschied von rund 18 Prozentpunkten hinsichtlich Pkw-freier Haushalte kann somit als statistisch abgesichert angesehen werden.

⁴ In der Tabelle aufgeführt sind Kenngrößen zur Bewertung der Effekte. Für die Bewertung der Stärke der Effekte relevant sind die standardisierten Regressionskoeffizienten (Wertebereich zwischen -1 und +1) sowie die Signifikanz oder auch Irrtumswahrscheinlichkeit. Je geringer die Irrtumswahrscheinlichkeit (z. B. 0,019 (zu lesen als 1,9%) für den Unterschied zwischen Nutzer und Kontrollgruppe ist, desto sicherer kann man sein, dass ein in den Befragungsdaten gefundener Zusammenhang auf die Gesamtheit der untersuchten Zielgruppe (in der Fachsprache Grundgesamtheit genannt) übertragen werden kann. In der Regel gilt ein Zusammenhang bis zu einer Irrtumswahrscheinlichkeit von 5% als „signifikant“.

Während der standardisierte Regressionskoeffizient auf einen für alle Eingangsvariablen vergleichbaren Wertebereich normiert ist, ist der unstandardisierte Regressionskoeffizient direkt im Wertebereich der eingehenden Variablen interpretierbar. Der Koeffizient von 0,174 für Nutzende vs. Kontrollgruppe lässt sich entsprechend so interpretieren, dass in der Kontrollgruppe im Schnitt 0,174 mehr Pkw je Haushalt vorhanden sind.

Standort	Regressions- koeffizient (nicht standar- disiert)	Regressions- koeffizient (standardi- siert)	Signifikanz
(Konstante)	0,955		0,000
Nutzer (0) / Kontrollgruppe (1)	0,174	0,112	0,019
Alter	0,001	0,027	0,570
Personen im Haushalt	0,065	0,092	0,313
Haushalttyp: Single (Referenz: 2- Personen-Haushalt)	-0,459	-0,283	0,000
Haushalttyp: Mehrpersonen (Refe- renz: 2-Personen-Haushalt)	-0,368	-0,186	0,013

Tabelle 1: Regressionsanalyse Anzahl Pkw im Haushalt

Auffällig ist zudem: Während in Mehrpersonen-Haushalten mit Kindern 47% der Nutzenden zu den „autofreien Haushalten“ zählen, sind es in der Kontrollgruppe lediglich 19%.

Von den Haushalten mit Pkw-Besitz parken 54% der Haushaltsmitglieder der Nutzenden ihr Fahrzeug/ihre Fahrzeuge in der Regel auf privaten Abstellplätzen und 49% im öffentlichen Straßenraum. Von den Kontrollgruppenangehörigen parken 73% das Fahrzeug/die Fahrzeuge auf privaten Stellplätzen und 41% ein oder mehrere Fahrzeuge im öffentlichen Raum (Mehrfachnennungen waren hierbei möglich).

Von den Nutzenden antworteten 43%, es sei „sehr/ eher schwer“ im öffentlichen Raum in den umliegenden Straßen der jeweiligen Wohnanlage einen Parkplatz zu finden, in der Kontrollgruppe 63%. Die Parkplatzsituation bzw. -suche spielt in der Kontrollgruppe offensichtlich eine größere Rolle als unter den Nutzenden.

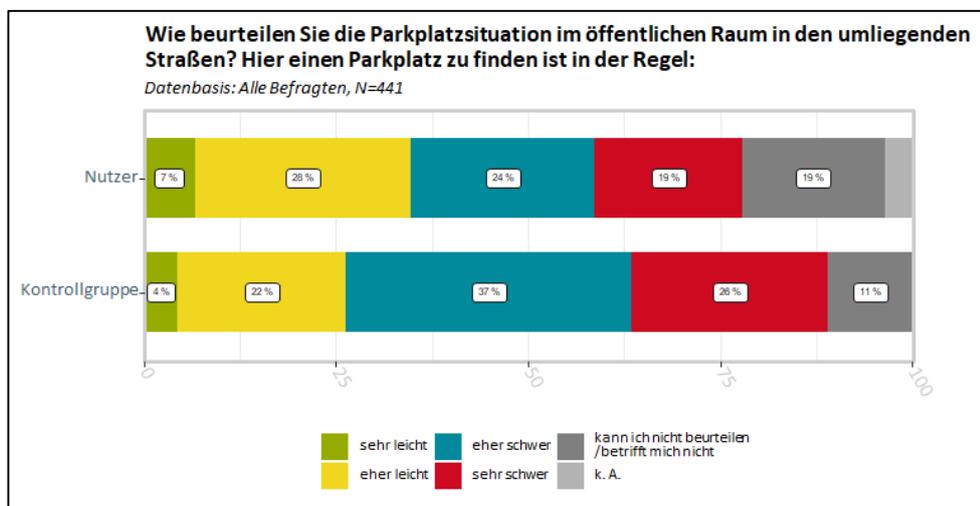


Abbildung 21: Beurteilung der Parkplatzsituation im öffentlichen Raum im Umfeld der Wohnung

3.4 Wirkungen auf die Verkehrsmittelverfügbarkeit

Aufgrund der Verteilung der Pkw nach Haushalten ist der Unterschied zwischen den beiden Gruppen bei der individuellen Pkw-Verfügbarkeit der Bewohner:innen erwartbar groß: Während 62% der Nutzenden „jederzeit“ ein Pkw zur Verfügung stünde, unabhängig davon, ob das Fahrzeug dann auch tatsächlich genutzt wird, trifft dies auf 77% in der Kontrollgruppe zu.

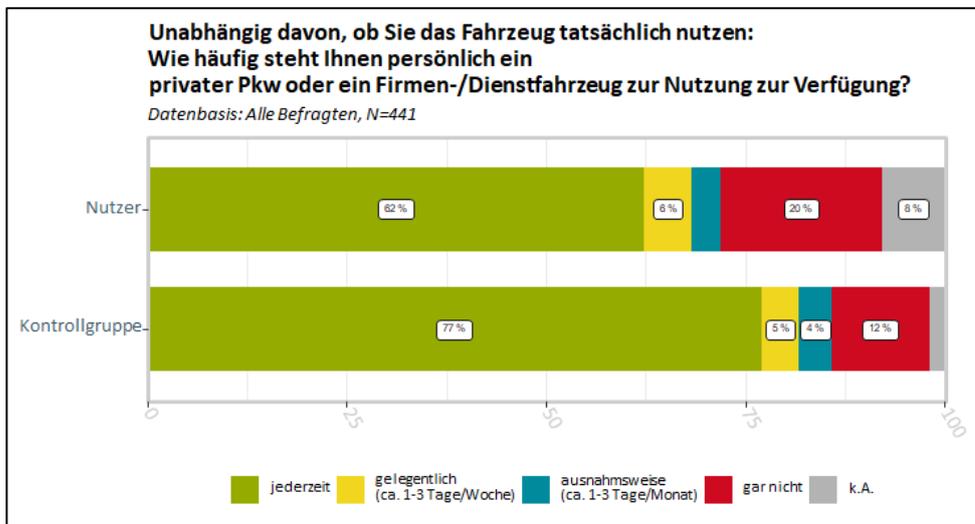


Abbildung 22: Individuelle Pkw-Verfügbarkeit

Hinsichtlich der Verfügbarkeit einer ÖPNV-Zeitkarte ist aus anderen Forschungszusammenhängen bekannt, dass coronabedingt insbesondere die Nutzung des ÖPNV zurückgegangen ist. Zum Zeitpunkt der Befragungen im Sommer 2020 lagen hier die Nutzungsanteile weiterhin unter dem Stand von Beginn des Jahres. Dies hat selbstverständlich auch zumindest kurz- und mittelfristig Auswirkungen auf den Erwerb von Zeitkarten. Um diesem Umstand Rechnung zu tragen und um Verzerrungen zu vermeiden, wurde explizit nach dem Zeitkartenbesitz vor Ausbruch der Covid-19-Pandemie gefragt.

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 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 Nachfrage nach ÖPNV-Zeitkarten erhöht wird.

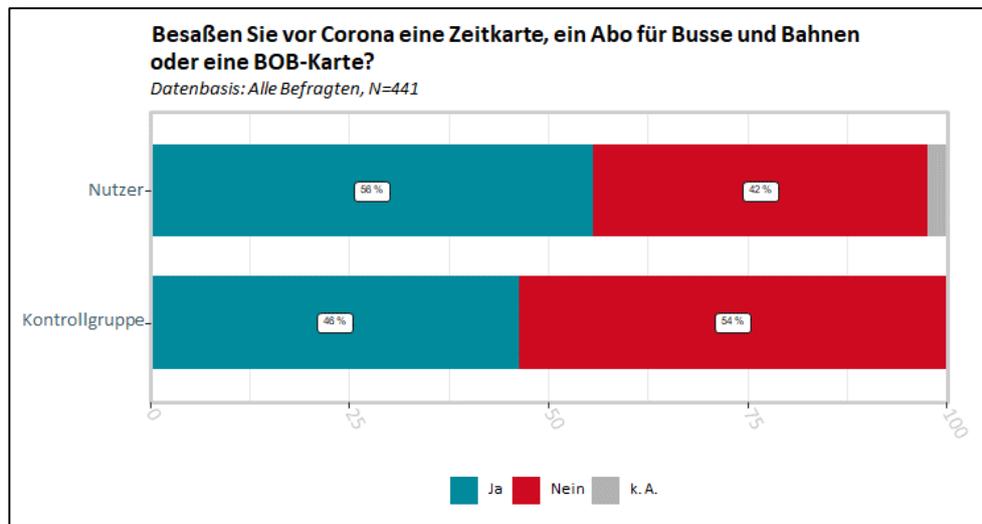


Abbildung 23: Zeitkartenbesitz vor Ausbruch der Covid-19-Pandemie

Über ein verkehrstaugliches Fahrrad verfügen 79% der Nutzenden und 82% der Kontrollgruppen-Befragten. E-Bikes sind in der Kontrollgruppe (11%) etwas weiterverbreitet als unter den Nutzenden (9%).

3.5 Wirkungen 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.

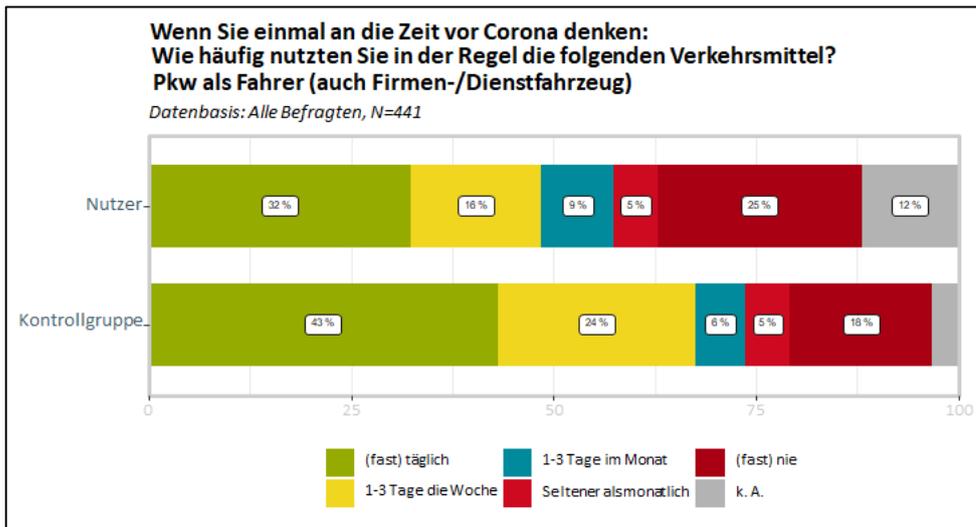


Abbildung 24: Verkehrsmittelnutzung: Pkw als Fahrer

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.

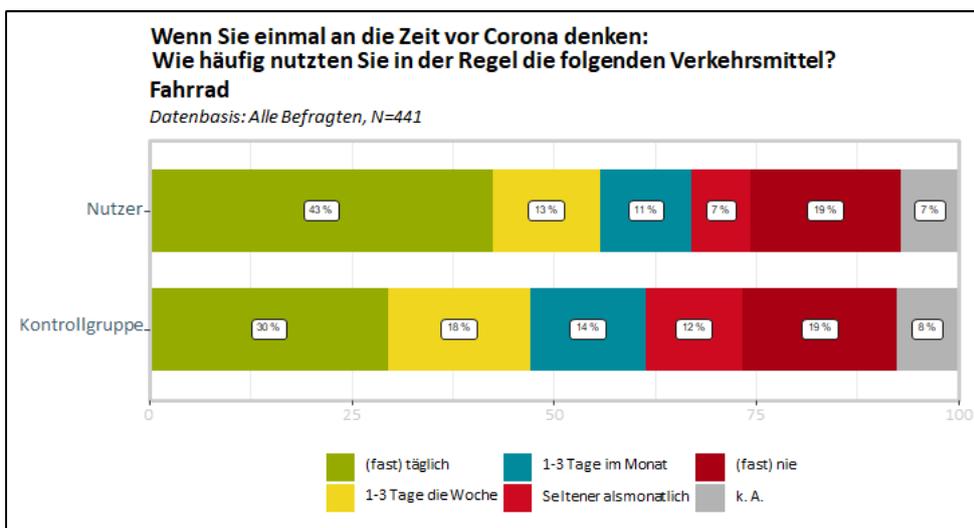


Abbildung 26: Verkehrsmittelnutzung: Fahrrad

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die Bewohner:innen von Wohnobjekten mit Mobilitätsangeboten im Vergleich mit den Befragten aus der Kontrollgruppe deutlich häufiger Verkehrsmittel des Umweltverbunds und deutlich seltener den Pkw nutzen.

Tägliche Nutzung	Nutzende	Kontrollgruppe
Pkw als Fahrende	32%	43%
Pkw als Mitfahrende	7%	5%
Motorrad/Kraftrad	1%	1%
Öffentliche Verkehrsmittel	28%	14%
Fahrrad	43%	30%
E-Bike	4%	3%
Lastenrad	1%	---
Zu Fuß	43%	46%
Car-Sharing	1%	---

Tabelle 2: Vergleich tägliche Nutzung von Verkehrsmitteln

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 ⁵
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 3: Vergleich Modal Split

Auch diese Unterschiede wurden mittels einer Regressionsanalyse untersucht. Dabei ergeben sich auch unter Berücksichtigung von Alter und Haushaltsgrößen signifikante Unterschiede dahingehend, dass im Vergleich zur Kontrollgruppe Nutzende aus Wohnanlagen mit Mobilitätskonzepten seltener den Pkw und dafür häufiger das Rad sowie den ÖPNV nutzen.

Differenziert man danach, ob die Befragten vor dem Einzug von den für die Wohnanlage vorhandenen Mobilitätsangeboten wussten, so verstärken sich die Verlagerungseffekte

⁵ Quelle: Freie Hansestadt Bremen, Mobilität in Städten, SrV, 2018

weg vom motorisierten Individualverkehr (MIV) nochmals: Personen mit vorheriger Kenntnis über die 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. Das Wissen über vorhandene Mobilitätskonzepte vor dem Einzug verstärkt entsprechend die Verlagerungseffekt weg vom MIV.

4. Bewertungen aus Einzelinterviews

Für die eingehende Bewertung der Mobilitätsmanagementmaßnahmen, die im Rahmen des Stellplatzortsgesetzes umgesetzt wurden, wurden 20 Einzelinterviews mit Anwohner:innen geführt, die in einem Wohnobjekt mit Mobilitätskonzept ansässig sind. In den Interviews wurde auf folgende Aspekte eingegangen:

- Motivation und Hemmnisse bzgl. der Nutzung des Angebotes: subjektive und objektive Ursachen und Einflussfaktoren
- Einflussfaktoren auf Nutzungsänderungen
- Bewertungen der Mobilitätsangebote
- Wünsche und Alternativen zum gegebenen Mobilitätskonzept
- Einflüsse des Mobilitätskonzeptes auf die Entscheidung das Objekt zu kaufen/zu beziehen

Zur Einordnung der Ergebnisse aus den Interviews ist zu berücksichtigen, dass die Mehrzahl der Interviewten in der Überseestadt ihren Wohnstandort haben. Da die Analysen entsprechend stark durch das räumliche Umfeld der Überseestadt geprägt sind, wird in einigen der Unterkapitel explizit auf die Besonderheiten der Überseestadt Bezug genommen.

4.1 Die Bedeutung von Mobilitätsangeboten und Stellplätzen für die Wohnortwahl

Hinsichtlich der Wirkungen der Mobilitätskonzepte wurde im Rahmen der Interviews erörtert, in welcher Form sich diese bereits bei der Wohnortwahl auswirken. Hierzu wurden zwei Aspekte herausgearbeitet:

- Die Bedeutung verfügbarer Mobilitätsangebote
- Die Bedeutung vorhandener Stellplätze

Die Bedeutung verfügbarer Mobilitätsangebote

Grundlegend wurde in den Interviews mit den Nutzenden besprochen, inwieweit für sie Mobilität ein Kriterium bei der Wohnortwahl war. Spielte es für sie eine Rolle, welche Mobilitätsangebote im zur Auswahl stehenden Wohnobjekt gegeben sind? Inwiefern haben sie sich darüber informiert? Wenn ja, warum? Oder warum nicht?

Die Ergebnisse zeigen, dass für eine Vielzahl der Personen Mobilitätsangebote am Wohnort kein Kriterium bei der Wohnortwahl darstellte. Für sie fallen andere Faktoren bei der Entscheidung durchweg stärker ins Gewicht. Beispielhaft antworteten Interviewte auf die Frage, inwiefern Mobilitätsangebote vor Ort die Wohnortwahl beeinflusst hat:

„Wir sind hier auf den Stadtteil festgelegt, weil wir hier gerne wohnen. Aber Mobilität hat da keine Rolle gespielt bisher“ (20).

„Eigentlich nicht. Ich meine OK, wir haben uns schon Gedanken gemacht, dass wir irgendwann älter werden und nicht mehr Autofahren können, aber da hoffen wir natürlich, dass hier die Verkehrsanbindung, sprich die Geschäfte, eben wesentlich mehr werden“ (4)

Interessant ist in diesem Zusammenhang, dass beide Interviewten die Irrelevanz der Mobilitätsangebote zeitlich begrenzen. Demnach waren die Angebote *bisher* bzw. auf Grund des Alters *noch nicht* ein entscheidendes Kriterium bei der Wohnortwahl. Dieser Aspekt verdeutlicht, dass die Notwendigkeit von Mobilitätsangeboten in Zusammenhang mit der Lebensphase jeweils unterschiedliche Bedeutung erhalten kann. Als Grund für die Irrelevanz wird überwiegend angegeben, dass die Nutzenden selbst in dem Moment der Wohnungssuche und der aktuellen Lebensphase über andere Verkehrsmittel bereits verfügen (Auto/Fahrrad), was für sie die Notwendigkeit von Mobilitätsangeboten vor Ort minimiere.

Über diese Verfügbarkeit von privaten Verkehrsmittel lässt sich eine Differenzierung der Bewohnenden beobachten: So gibt die andere Hälfte der Befragten, die nur begrenzt auf ein privates Verkehrsmittel zurückgreifen können, an, dass sie sich über die gegebenen Angebote informierten. Besondere Aufmerksamkeit erhielten die öffentlichen Verkehrsmittel.

„Das Einzige, wo ich mich informiert hatte, auch sehr stark informiert hatte war, wie die Verbindung zum Hauptbahnhof und zum Neustadt-Bahnhof ist mit den Öffis. Weil von vorneherein feststand, dass ich nach Oldenburg pendeln muss. Und die war super, die Verbindung, ein direkter Bus von der Haustür bis zum Hauptbahnhof in zehn Minuten. Und wir sind eingezogen und diese Busverbindung wurde gestrichen. Aber das war auch das Einzige, worüber wir uns informiert haben“ (12).

„Also tatsächlich vor allem über die ÖPNV Anbindung informiert zumindest. Dann aber leider feststellen müssen, dass das nicht so super ist. Und ansonsten nein, das war eigentlich so das Hauptinformationskriterium“ (13).

„Ja, auf jeden Fall. Immer. Weil ich bewege mich ja nur mit der Straßenbahn und Bussen. Das war für mich ein sehr wichtiger Punkt. Egal wo ich gewohnt habe, das war nicht so weit weg von der Straßenbahn. Da ich in der Krankenpflege bin, muss ich ganz früh bei der Arbeit sein“ (15).

Der öffentliche Nahverkehr wird von diesen Interviewpartner:innen für ihre alltägliche Mobilität wie dem beruflichen Pendeln als zentral angesehen und erhält daher viel Aufmerksamkeit.

An zweiter Stelle, weitaus seltener als die öffentlichen Verkehrsmittel, wird von den Interviewten Car-Sharing genannt – wie das folgende Zitat (jedoch erst auf Nachfrage) verdeutlicht:

*I: „Das heißt von dem Cambio in der Nähe wussten Sie zum Beispiel auch nichts?“
N: „Oh doch, davon wusste ich was. Stimmt, da habe ich mich sogar schlau gemacht. Das war auch so eine Frage, die in der Gemeinschaft aufkam, haben wir da ein Cambio in der Nähe? Und ich glaube, die wurde da gerade erst frisch gemacht, die Cambio Station. Oder wir haben sogar bei Cambio angerufen, kommt da was? Genau, das war tatsächlich eine relevante Frage“ (8).*

Andere Verkehrsmittel wurden von den Befragten hier nicht aufgezählt. Dementsprechend deuten diese Ergebnisse darauf hin, dass bei den Interviewten als Verkehrsmittel vor allem folgende als für sie relevante Bewegungsmittel definiert werden:

- Individualverkehr mit Auto oder Fahrrad
- Öffentliche Verkehrsmittel (Bus/Straßenbahn)
- Car-Sharing (selten genannt)

Unter Mobilität versteht die überwiegende Mehrzahl der Befragten demnach die „traditionellen“ Verkehrsmittel. Neuere (z.B. Sharing-) Angebote werden von ihnen kaum (Car-Sharing) oder gar nicht (Bike-Sharing; E-Scooter) ins Gespräch gebracht und scheinen demnach in Bezug auf die Wohnortwahl sehr nachgeordnet oder nicht relevant zu sein.

„Wir wussten, dass die Anbindung in dem Gebiet generell ausgebaut werden soll. Aber wir wussten nicht, wie genau und wann genau und in welcher Form, also Bus oder Straßenbahn oder was auch immer. Und bezüglich anderer Sachen, Car-Sharing oder irgendwas, sind wir ehrlich gesagt der Meinung gewesen, dass es so was gar nicht gibt in Bremen“ (18).

Besonderheit Überseestadt

Aufgrund der konkreten Erfahrungen in der Überseestadt bewerten es einige Nutzenden im Nachhinein kritisch, sich nicht umfassender über Mobilitätsangebote vor Ort informiert zu haben. An diesem Wohnstandort sei vor allem die Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel und allgemein die Infrastruktur (Geschäfte etc.) schlechter als angenommen, weshalb die Notwendigkeit von Mobilitätsangeboten steige. So bereuen einige, Mobilitätsangebote nicht als Aspekt in die Wohnortwahl einfließen gelassen zu haben und ziehen den Schluss, dass sie die Mobilitätsangebote in zukünftiger Wohnortwahl als ein Kriterium integrieren möchten.

„Nein, darüber habe ich mich nicht informiert. Im Nachhinein war das ein Fehler, glaube ich. Das lag aber auch ein bisschen daran, weil ich von weiter weg hierhergezogen bin. Da war dieses Informieren zunächst mal zweitrangig, was die Mobilitätsangebote angeht“ (7).

Die Bedeutung von Stellplätzen

Die Einschätzung zu Stellplätzen in Wohnobjekten ist aus zweierlei Gründen von Interesse: Erstens, um konkret zu erfassen, welcher Bedarf an Stellplätzen existiert und worauf sich dieser subjektiv gründet und zweitens, inwiefern die durch das Stellplatzortsgesetz durch Mobilitätskonzepte ermöglichten reduzierten Stellplatzschlüssel vor Ort eine Auswirkung auf das tatsächliche Mobilitätsverhalten und die Stellplatznutzung der Bewohner:innen hat bzw. haben kann.

Vor diesem Hintergrund wird erst auf die Ergebnisse bzgl. der subjektiven Bedeutung von Stellplätzen eingegangen, während abschließend kurz die Bewertung der Auslastung der Stellplätze beleuchtet wird.

Durch die Analyse der Interviews bzgl. der Bedeutung von Stellplätzen für die Anwohner:innen lassen sich drei Nutzergruppen ausdifferenzieren:

- 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.

Zur Gruppe 1) Stellplatz notwendig

Die Interviewten dieser Gruppe haben gezielt nach einem Wohnobjekt mit zugeordneten Stellplätzen gesucht.

„Ich wäre hier nicht hingezogen, wenn ich keinen Tiefgaragenstellplatz bekommen hätte“ (5).

Diese Person möchte Wohneinheiten nicht unabhängig von einem verfügbaren Stellplatz betrachten. Demensprechend ist der Pkw-Besitz und die geschützte Unterbringung dessen in dem Wohnobjekt hier von großer Bedeutung. Eine andere Person dieser Gruppe hebt hervor, dass der Stellplatz ein Auswahlkriterium bei der Wohnortwahl darstellt:

„Über die typischen Immobilienportale gibt es zum Glück Ausstattungsmerkmale, die man ankreuzen kann, die man braucht. Mein Ausstattungsmerkmal war eben Tiefgarage und Aufzug. Und das waren die kritischen Punkte. Ich brauche eine Tiefgarage, und ich brauche einen Aufzug von der Tiefgarage in die Wohnung. Alles andere war völlig irrelevant“ (6).

Diese extreme Überbetonung des Stellplatzes („alles andere war völlig irrelevant“) erklärt den Stellplatz nicht nur zu einem notwendigen, sondern auch zu einem prekären Gut, wie folgendes Zitat verdeutlicht:

„Also meine persönliche Meinung ist, meine eigene Erfahrung ist, ich wohne in einem Neubau. Für jede Wohneinheit gibt es die Möglichkeit, einen Stellplatz in der Tiefgarage anzumieten. Und ich habe mich extra für dieses Objekt entschieden, weil ich hier diesen Tiefgaragen-Stellplatz habe, wo man barrierearm mit dem Aufzug in die Wohnung kommt, trockenen Fußes, alles cool. Dass es nicht überall zu realisieren geht, verstehe ich. Aber es ist meiner Meinung nach zwingend notwendig, dass man zumindest vorsieht, dass es für jede Neubauwohnung, also für jede Wohneinheit, auch einen Pkw-Stellplatz geben kann. Altenheime, Sozialunterkünfte und so ausgenommen“ (6).

Zu Gruppe 2) Stellplatzmietung als Luxusobjekt

Im Gegensatz zu Gruppe 1 hat die Mehrzahl der Befragten mit verfügbarem Stellplatz angegeben, dass ein Stellplatz für sie keine Notwendigkeit darstelle, sondern eher eine Komfortfrage sei. Kurze Wege und ‚trockenen Fußes‘ in die Wohnung zu gelangen, wird von diesen Personen geschätzt. Dabei wird der Besitz eines Stellplatzes als positives Angebot gewertet, welches die allgemeine Wohnqualität steigere („Luxus“):

„Ich nehme das immer schon als sehr luxuriös wahr, dass man da einfach nach Hause kommt, sein Auto da abstellen kann, wenn ich das mal mache. Das nehme ich als reines Komfort-Luxusthema war. Und ein Stellplatz, was soll so viel daran schlecht sein? Ich glaube, man kann da keinen ‚schlechten Stellplatz‘ haben, womit man irgendwie unzufrieden wäre. Das ist schon echt bequem. Man fährt rein, hat die Einkäufe vielleicht noch, und kann dann direkt in den Fahrstuhl. Das war ich vorher halt überhaupt nicht so gewohnt“ (16).

Diese Gruppierung scheint die Bedingungen zur einfachen Nutzung ihres Pkw im urbanen Wohnraum zwar zu begrüßen, jedoch ist sie im Gegensatz zur ersten Gruppe offener gegenüber Alternativen. In Bezug auf die Möglichkeiten, die durch den §9 des Stellplatzortsgesetzes anvisiert werden, Mobilitätsangebote statt Stellplätze umzusetzen, ist diese Gruppe eine wichtige Zielgruppe, da sie ein gewisses Grad an Flexibilität auszeichnet.

Zu Gruppe 3) Kein Stellplatz zur Verfügung

Die Personen, die trotz Autobesitz keinen Stellplatz angemietet haben, rückten als Grund hierfür überwiegend die Mietkosten in den Vordergrund. Gleichzeitig wird darauf hingewiesen, es sei (derzeit) noch möglich, im öffentlichen Raum einen kostenlosen Stellplatz zu finden, auch wenn das bedeuten könnte, 100-200 Meter zum Wohnhaus laufen zu müssen.

„Draußen auf den Stellflächen ist es gut, da muss man nichts bezahlen. Man könnte sich auch in unserem Wohnblock unten einen Platz in der Tiefgarage nehmen, aber das muss man sich auch leisten können. Der kostet 90 Euro im Monat“ (2).

Dieser Aspekt ist von entscheidender Tragweite für die Evaluation des Stellplatzortsgesetzes. Denn existieren im Wohngebiet genügend Parkflächen, die zur kostenfreien Nutzung zugänglich sind, konterkariert dies die Bemühungen, die hinter den Mobilitätsmanagementmaßnahmen stehen.

Auslastung der Stellplätze in den Wohnobjekten

Einige der Interviewten geben an, dass noch viel unvermieteter Parkraum vorhanden ist. Dies steht in engem Zusammenhang mit dem bereits erwähnten kostenfreien Parkraum außerhalb der Wohnobjekte:

„Bei uns am Wohnort, wir haben eine Tiefgarage in dem Haus. Da haben wir auch zwei Stellplätze angemietet. Das heißt, wir haben immer Platz, also können die [Pkw] immer da abstellen. Vor dem Haus und in der Umgebung sind nicht so viele Parkplätze. Es stehen viele auch auf den Bürgersteigen. Obwohl ich sagen muss, dass die Tiefgaragen leer sind. Also die anderen Anwohner sind einfach nur nicht bereit, für die Tiefgaragenplätze noch Geld zu zahlen. Deswegen ist die Parksituation außerhalb des Hauses eigentlich eine Katastrophe. Und in der Garage, die ist zu einem Drittel leer“ (18).

4.2 Allgemeines Interesse der Interviewten an den Angeboten der Mobilitätskonzepte

Anhand der Analyse der Interviews in Bezug auf (mögliche) Angebote, die in Mobilitätskonzepten vorhanden oder realisierbar sind, konnten folgende Unterschiede zwischen den Nutzenden festgestellt werden:

- A) Diejenigen, die bereits Erfahrungen mit entsprechenden Angeboten gemacht haben und diese gern (noch mehr) in ihren Alltag integrieren möchten (3 Personen).
- B) Diejenigen, die zwar schon einige wenige Erfahrungen gemacht haben, jedoch überwiegend von Unsicherheit (Kosten/Verfügbarkeit/Bedienung) bezüglich der Nutzung beeinflusst sind (8 Personen).

- C) Diejenigen, die zufrieden sind mit ihren privat verfügbaren Verkehrsmitteln, die jedoch prinzipiell offen wären für Alternativen dazu (7 Personen).
- D) Diejenigen, die prinzipiell kein Interesse an der Nutzung möglicher Angebote haben (2 Personen). Diese sind identisch mit denjenigen, für die der eigene Stellplatz eine unumgehbare Notwendigkeit darstellt.

Gruppen A bis C sind mit Mobilitätsangeboten erreichbar, Gruppe D dagegen nicht. Die ersten drei Gruppen unterscheiden sich in dem Maß, in dem es ihnen ein Bedürfnis ist, ihre Mobilität umstellen zu wollen und Alternativen zum Pkw angeboten zu bekommen.

4.3 Bewertung der Mobilitätsangebote

Car-Sharing

Die Hälfte der interviewten Nutzenden interessieren sich für Car-Sharing. Im Vergleich zu den anderen Mobilitätsangeboten hat sich Car-Sharing damit als beliebte Option hervorgetan. Besonders groß ist das Interesse an E-Autos und an Kleintransportern. Als Grund für das E-Auto-Interesse wird überwiegend Neugier und Umweltbewusstsein genannt, während bei den Kleintransportern die Praktikabilität im Vordergrund steht. Auf die Frage, wann und warum die Nutzenden auf Car-Sharing als Verkehrsmittel zurückgreifen, wurden folgende Aspekte genannt:

- Für Gütertransport
- Wenn privater Pkw oder Fahrrad nicht verfügbar sind
- Für Ausflüge mit mehreren Personen

Ein wichtiges weiteres Ergebnis in Bezug auf die Bedeutung von Car-Sharing ist, dass ein Teil der Interviewten eine Ausweitung des Car-Sharing-Angebots als Voraussetzung für einen Verzicht auf den privaten Pkw zu Protokoll gab.

Neben denjenigen, die bereits keinen Pkw besitzen, gab es auch fünf Personen, die ihr Auto nicht abschaffen wollen. Mehr als die Hälfte der Befragten wäre allerdings langfristig zu einem Autoverzicht bereit. Diese Interviewten haben entweder allgemein eine Verbesserung der Mobilitätsoptionen (z.B. im ÖPNV) oder explizit beim Car-Sharing gefordert. Während einerseits der ÖPNV als ‚das Verkehrsmittel‘ für die alltägliche Mobilität verstanden wird, kann das Car-Sharing zum ‚Zünglein an der Waage‘ zugunsten der Abschaffung des Pkw werden.

Von allen an Car-Sharing Interessierten bzw. bereits Nutzenden wurde als Hauptkritikpunkt genannt, dass zu wenig Fahrzeuge bzw. Stationen vorhanden seien. Zudem gab es vereinzelt Kritik am stationsbasierten System.

Diejenigen, die kein Interesse an Car-Sharing haben, nannten als Grund hierfür überwiegend den vorhandenen privaten Pkw oder auch (jedoch seltener) das Fahrrad als bereits vorhandene Individualverkehrsmittel.

Bike-Sharing

Die meisten Interviewten sehen für klassisches Bike-Sharing in ihrem Alltag keine Notwendigkeit. Besonders die private Verfügbarkeit von Fahrrädern oder eines Pkws wird als Grund genannt. Infrage kommt die Nutzung lediglich

- Für Besucher (Familie/Freunde) oder andernorts für persönliche touristische Ausflüge
- Für spontane Wege, wenn das eigene Rad nicht verfügbar ist

Viele Befragte äußerten ihr generelle Interesse an E-Bike-Sharing und Lastenrad Sharing. Die sind in der Regel im Haushalt (noch) nicht verfügbar und deren Anschaffung wäre mit hohen Kosten verbunden.

E-Scooter

E-Scooter fallen im Interesse der Interviewten als alltägliches Fortbewegungsmittel am meisten ab. So werden diese beispielsweise nicht als eine Alternative für den Berufsverkehr verstanden. Zwar gab ca. ein Viertel der Befragten an, dass sie zu bestimmten Gelegenheiten bereits darauf zurückgreifen bzw. in Zukunft zurückgreifen könnte, jedoch werden E-Scooter eher zu besonderen Anlässen und nicht für alltägliche Wege genutzt. Als Nutzungsgründe gaben die Interviewten an:

- Für Vergnügungsfahrten
- Für Freizeitaktivitäten (Freunde treffen/was trinken gehen am Wochenende)
- Als spontanes Verkehrsmittel bei Busausfall und/oder anstelle eines Fußweges

Gegen eine Nutzung von E-Scootern für alltägliche Wege werden folgende Hinderungsgründe wurden benannt:

- Zu teuer
- Nicht geeignet für weite Strecken
- Unsicheres Fahrerlebnis
- Unzuverlässige Verfügbarkeit

Diejenigen, die bereits Erfahrungen mit E-Scootern gemacht haben, bewerten die Nutzung zwar insgesamt positiv, jedoch bemängeln viele, dass die E-Scooter ungeordnet abgestellt und somit den Gehweg versperren würden.

4.4 Hemmnisse der Nutzung von Sharing-Angeboten

Hindernisse und Hemmnisse zur Nutzung von Sharing-Angeboten werden seitens der Interviewten auf drei Ebenen benannt:

- Verfügbarkeit anderer Verkehrsmittel
- Unsicherheiten hinsichtlich des Angebots
- Ortsspezifische Besonderheiten der Überseestadt.

Verfügbarkeit anderer Verkehrsmittel

Aus der quantitativen Umfrage geht hervor, dass ein Fahrrad für die allermeisten Nutzenden zur Verfügung steht. Mehr als die Hälfte der persönlich interviewten Personen geben entsprechend auch an, dass Radfahren ein fester Bestandteil ihrer Alltagsmobilität ist. Sie nutzen mehrmals die Woche bis täglich ihr Rad, um sich innerhalb Bremens zu bewegen. Relevant hierfür ist u.a. die vorhandene Fahrradinfrastruktur. Die meisten interviewten Nutzenden geben an, mit der vorhandenen Infrastruktur zufrieden zu sein und loben insbesondere den Weserweg. Ergänzend werden in der Fahrradnutzung weitere Vorteile gesehen, etwa ein zügigeres und entspannteres Vorankommen oder gesundheitliche Vorteile und der als ‚Freiheit‘ empfundene Genuss der frischen Luft. Dieser Personenkreis benennt ein eher geringes Interesse an Shared-Mobility-Angeboten.

In Bezug auf die Nutzung des privaten Pkw gab ein Viertel der Befragten an, den privaten Pkw als ein unverzichtbares Verkehrsmittel zu sehen. Sie legen die Mehrheit ihrer alltäglichen Wege mit diesem zurück und sind zufrieden damit. Auf den eigenen Pkw möchten diese Interviewten ungern verzichten.

Allgemein schätzen die Interviewpartner an dem privaten Pkw vor allem, dass dessen Nutzung bequem und zeitsparend ist, sowie Flexibilität und Freiheit ermöglicht. Besonders für Einkäufe, Ausflüge und Reisen wird der eigene Pkw als unverzichtbar gesehen. Zwar besteht bei vielen eine gewisse Offenheit, diese Fahrten mit Car-Sharing-Fahrzeugen zu bestreiten, allerdings wird zeitgleich die vermutete Unsicherheit bezüglich der Verfügbarkeit angesprochen.

Trotz häufig geäußerter Kritik am ÖPNV ist dieser für die meisten Interviewten ein häufig genutztes Verkehrsmittel. Im Vergleich zu Sharing-Angeboten werden öffentliche Verkehrsmittel als günstige Möglichkeit der Fortbewegung gesehen. Besonders bei schlechtem Wetter und bei fehlender Verfügbarkeit eines eigenen Pkw wird auf den ÖPNV zurückgegriffen. Gerade Interviewte, die auf Grundsicherung angewiesen sind, haben darauf hingewiesen, dass dies neben der Radnutzung ein kostengünstiges Fortbewegungsmittel ist.

Unsicherheiten hinsichtlich des Angebots von Sharing-Angeboten

Folgende Faktoren sind hier von Bedeutung:

- Unsicherheit bzgl. Verfügbarkeit des Angebotes
- Spezifische Regelungen der Angebote
- Distanz zu Stationen.

Im Vergleich mit dem privaten Pkw oder dem Fahrrad stellt die Sorge um Verfügbarkeit von Sharing Angeboten ein wesentliches Hemmnis zur Nutzung dar. Es besteht die Befürchtung, dass ein Fahrzeug zum gewünschten Nutzungszeitpunkt nicht verfügbar ist, insbesondere dann, wenn man es kurzfristig nutzen möchte. Zusätzlich werden bestehende Regelungen wie z. B. Zonenbegrenzungen, als hemmender Faktor angeführt. Die Nutzenden müssten zunächst Kenntnis über die jeweiligen Regelungen erlangen und diese bei der Nutzung berücksichtigen. Als weiteres Hemmnis wird von den Interviewten hervorgehoben, dass der Weg zu den jeweiligen festen Stationen die Nutzung verkompliziere. Zusammenfassend werden die angeführten Punkte als eine abschreckende Komplexität wahrgenommen.

Ortsspezifische Besonderheiten Überseestadt

Viele der befragten Nutzenden sind in der Überseestadt ansässig. Alle hier ansässigen Interviewten bemängeln, dass es zu wenig Geschäfte, Arztpraxen und Kulturangebote in der Überseestadt gibt, sodass von den Wohnstandorten oft weite Wege bestritten werden müssen, um die Bedürfnisse zu befriedigen. Zu Fuß oder mit dem Fahrrad seien diese Wege häufig zu weit und auch das Netz der öffentlichen Verkehrsmittel könne dieses Defizit nicht aufheben. Mehrere Interviewte gaben dementsprechend an, dass diese Gegebenheiten zu einer höheren Pkw-Nutzung führen. Die ‚Stadt der kurzen Wege‘ war in diesen Interviews die wichtigste Forderung für eine nachhaltige Mobilität, wichtiger noch als die ÖPNV-Anbindung.

4.5 Mobilitätskonzepte am Wohnort

Nachdem zuvor auf das prinzipielle Interesse der Interviewten an potentiellen Bausteinen von Mobilitätskonzepten eingegangen wurde, werden in diesem Abschnitt die Ergebnisse vorgestellt, die sich auf die konkreten Mobilitätsangebote der Wohnobjekte beziehen.

Zunächst wird das Informationsmanagement rund um die Mobilitätsangebote betrachtet. Daran anschließend wird auf die konkret gemachten Erfahrungen mit den jeweiligen Angeboten eingegangen. Abschließend werden die (möglichen) Mobilitätsveränderungen im Zusammenhang mit den realisierten Mobilitätskonzepten vorgestellt.

Informationen zu den Mobilitätsangeboten der Wohnobjekte

Insgesamt wird die Idee, Mobilitätskonzepte an Wohnobjekte anzugliedern, überwiegend positiv bewertet. Die Interviewten heben die Bestrebungen diesbezüglich als sehr gute Option der Wohnortgestaltung hervor. Dementsprechend wird die Frage danach, ob ein umgesetztes Konzept den Wert der Wohnung steigere, von den Beteiligten fast ausschließlich bejaht.

„Ich sage mal so, ich wäre hier auch eingezogen, wenn das nicht gewesen wäre. Aber man hat schon jedes extra Ding sich doch als Pluspunkt noch mit so vermerkt. Und das war schon ein Pluspunkt auch, dass man hörte, man kriegt hier Autos auf den Hof und wir kriegen dann noch Sondertarife oder so. Und das war auch schon ein interessanter Punkt“ (14).

Die grundsätzliche Offenheit der Bewohner:innen den Mobilitätskonzepten gegenüber trifft hierbei jedoch oftmals auf einen geringen Wissensstand bezüglich der verfügbaren Angebote. In den Interviews gaben viele der Bewohner:innen an, nichts von den in ihrem Wohnobjekt umgesetzten Konzept zu wissen. Rund ein Drittel der Befragten aus Objekten mit Mobilitätskonzept verneinen die Frage, ob es bei ihnen im Wohnobjekt angegliederte Mobilitätsangebote gibt. Einige der Befragten gaben an, dass sie erst durch die Befragung davon erfahren haben, dass in ihrem Wohnobjekt ein Mobilitätskonzept zu vorhanden sei.

„Und jetzt im Zuge dieser Befragung, ich habe ja auch einen Brief gekriegt, online ausgefüllt, ist mir auch aufgefallen, dass da die Rede war von Mobilitätsangeboten von Elektrofahrzeugen. Und dann ist mir zum ersten Mal aufgefallen, dass diese Ladestation, die bei

uns hier im Keller ist, gar nicht für Elektroautos ist von Mietern, also für Mieter. Sondern dass es eine Ladestation ist für Leihfahrzeuge. Darüber hatte zum Beispiel die Maklerin bei der Besichtigung gar nicht viel verloren. Sie wusste, glaube ich, auch selber gar nicht, was das genau ist. Und das ist mir halt auch nochmal gestern aufgefallen, dass ich mir da auch ein Auto leihen kann, ein Elektroauto. Das wusste ich gar nicht (...). Also hätte ich das gewusst, sage ich mal, dann hätte ich mir das bestimmt schon mal genauer angeguckt. Und wenn sich die Situation ergeben hätte, hätte ich das bestimmt auch mal genutzt aus Interesse, wie das so funktioniert“ (16).

„Ich habe auch, nachdem ich den Fragebogen ausgefüllt habe, nochmal gegoogelt, ob es dazu irgendwas gibt von unserem Vermieter aus oder irgendwas in die Richtung. Und ich habe überhaupt nichts gefunden in die Richtung, dass da irgendwas gefördert werden würde. Also es gibt halt diese E-Roller, die überall rumstehen. Aber ich habe nicht den Eindruck, dass das einen Zusammenhang hätte zu unserer Wohnanlage. Und dazu gibt es keine Infos, wir wurden nicht darüber informiert, einfach gar nichts“ (12).

Es bleibt festzuhalten, dass es oftmals eine deutliche Informationslücke hinsichtlich vorhandener Mobilitätsangebote gibt.

Mobilitätskonzept: Car-Sharing

Insgesamt lässt sich feststellen, dass Car-Sharing ein sehr gefragtes Angebot ist. Von zehn Interviewten, die in einem Wohnobjekt mit Car-Sharing-Konzept wohnen, geben acht an, dass sie Interesse daran haben, Car-Sharing zu nutzen. Neben dem allgemeinen hohen Interesse an Car-Sharing offenbarten die Interviews jedoch, dass eine starke Diskrepanz existiert zwischen der Planung und der Umsetzung des Angebotes. So betonen fast alle Befragten, die angeben, dass Car-Sharing Teil des Mobilitätskonzeptes ihres Wohnobjektes ist, dass es nicht zur Umsetzung gekommen ist. Nur eine Person gab an, dass im Wohnobjekt Pkw eines Car-Sharers zur Verfügung stehen würden. Die anderen hoben hervor, dass am Wohnobjekt zwar die Car-Sharing Plätze gebaut (und Ladestationen angebracht) wurden, jedoch seither die dazugehörigen Autos fehlten. Für nahezu alle Nutzenden war es aus diesem Grund bisher nicht möglich, auf das Angebot zurückzugreifen.

Positiv ist hervorzuheben, dass trotz oftmals nicht erfolgter Realisierung fast alle Interviewten Interesse bekundeten, Car-Sharing auszuprobieren.

„Wenn es denn so wie geplant gekommen wäre, also professionell aufgesetzt, dann auf jeden Fall. Warum nicht, klar. Die Idee ist super. Das muss natürlich entsprechend umgesetzt sein und natürlich in irgendeiner Form müssen auch Fahrzeuge verfügbar sein“ (13).

„Und ich muss dazu sagen, jetzt kommt ja auch demnächst, ich weiß den Anbieter, ich habe das Prospekt hier, wir bekommen jetzt hier vier Autos von E-Car-Sharing powered by... Von PMC bekommen wir hier Car-Sharing vor die Tür gesetzt, vier Wagen von ganz klein bis zu einem Transporter auch. Und da freue ich mich auch drauf, dass ich dann die Möglichkeit habe, wenn ich zum Beispiel zu Hornbach will oder zum Bauhaus oder so, wo man doch mal mehr einkauft. Oder zu Ikea, dass man irgendwas für die Wohnung kaufen will. Dass man dann ein Auto hat, mit dem man das transportieren kann“ (10).

Während viele Interviewte ein großes Interesse äußerten, Car-Sharing auszuprobieren und/ oder für einzelne Fahrten zu nutzen, gehen andere noch weiter und hinterfragen ihren eigenen Pkw-Besitz in Gänze, wenn auch zum Teil unter deutlichem Vorbehalt:

„Und wenn sich die Situation ergeben hätte, hätte ich das bestimmt auch mal genutzt aus Interesse, wie das so funktioniert. Und wer weiß, wie sich dann meine Meinung dazu ändert. Ob ich dann noch ein eigenes Auto brauche, keine Ahnung. Das muss sich dann eher so aus der Erfahrung erschließen, sage ich mal. Wenn das gut funktioniert und ich davon überzeugt bin, dann würde ich meine Meinung da auch anpassen. Aber solange ich das nicht kenne, und dann jetzt einfach vorab sagen würde Auto weg, mein eigenes, ich mache nur noch das. Nein, das müsste ich erst mal gut kennen, damit ich weiß, dass ich mich auch darauf verlassen kann. Ja, das müsste ich erst mal ausprobieren“ (16).

I: „Sollte es nun kommen, was würde das für Sie verändern?“

N: „Das könnte zumindest mittelfristig, wenn es denn funktioniert und verfügbar ist, dafür sorgen, dass möglicherweise ein Pkw aus dem Haushalt verschwindet. Das wäre grundsätzlich eine durchaus mögliche Option“ (13).

N: „Wir warten darauf, dass sich unser Auto verabschiedet, weil das schon 20 Jahre alt ist. Und wir dann etliche Kosten sparen würden wie Versicherung, Wartungskosten und so weiter, TÜV. Und wir einfach zu wenig Auto fahren, als dass wir ein eigenes haben müssten“

I: „Das heißt wenn das E-Auto kommt oder das E-Car-Sharing kommt, Ihr eigenes Auto wird eventuell abgeschafft?“

N: „Genau. Das war damals unser Plan.“ (14).

In Bezug auf Car-Sharing wurden folgende Mängel bzw. Befürchtungen bzgl. des Mobilitätsangebotes von den Befragten benannt:

- Zu wenig Autos für Wohneinheiten gegeben
- Befürchtung, dass es unzuverlässig ist und deshalb nicht für zeitlich festgelegte Fahrten genutzt werden kann (Arbeit)
- Zu teuer für Personen mit Grundsicherung

Dabei werden durchaus Nutzungspotenziale von den Interviewten gesehen:

- Personen mit wenig Einkommen haben darauf hingewiesen, dass sie sich kein eigenes Auto leisten können und Car-Sharing es ihnen ermöglicht, für besondere Anlässe auf ein Auto zurück zu greifen.
- Interviewte des ‚Blauhauses‘ haben darauf aufmerksam gemacht, dass dies genutzt werden könnte, um mit Personen mit Behinderung private Ausflüge zu machen, was mit den öffentlichen Verkehrsmitteln ein großer Aufwand wäre.

VBN/BSAG – Karte

An den Interviews nahmen nur wenige der Befragten teil, die beim Einzug in das Wohnobjekt ein ÖPNV-Ticket erhielten. In diesen Interviews wurden folgende Erfahrungen berichtet:

- Nutzung des Monatstickets bei hoher Zufriedenheit mit dem Angebot.

- Nutzung des Pkws vor dem Einzug und mit dem Erhalt der VBN/BSAG-Karte Wechsel auf die öffentlichen Verkehrsmittel umgestiegen. Nach Ablauf der Subventionierung erfolgte hier wieder ein Wechsel zurück auf den privaten Pkw um, da die Anbindung der Öffentlichen ungenügend erschien.

Veränderungen des Mobilitätsverhalten

Potenziale für Veränderungen im Mobilitätsverhalten sind durchaus vorhanden und werden zum Teil heute auch schon genutzt.

Generell lässt sich vermerken, dass insgesamt großes Interesse an Mobilitätskonzepten besteht, weshalb es umso wichtiger ist, die Informationsverbreitung voranzutreiben und die Umsetzung zu verbessern, wo es nötig ist.

Die Problematiken, mit welchen insbesondere die Überseestadt konfrontiert ist, machen die Bedeutung von Kommunikation, Umsetzung der Angebote, öffentlicher Verkehrsanbindung, „Stadt der kurzen Wege“ und Car-Sharing umso sichtbarer.

4.6 Wünsche

Ein Ergebnis der Analyse der Wünsche der Nutzenden ist, dass die meisten Interviewten die Grenze zwischen den Mobilitätskonzepten angegliedert an Wohnobjekte und der öffentlichen Versorgung unklar oder unbedeutend erscheint. Demensprechend verstehen sie die offene Frage, was sie sich an Mobilitätsangeboten konkret am Wohnort noch wünschen, in der Regel breiter als die Mobilitätskonzepte nach § 9 StellplOG.

I: „Haben Sie denn irgendwelche Wünsche jetzt konkret, was Sie sich an Mobilitätsangeboten bei Ihnen am Wohnort noch wünschen würden?“

N: „Nein, nur verbesserte Straßenqualitäten. Das ist das einzige, was mir einfällt. Also, dass einfach für Fahrradfahrer mehr getan wird. Dass mehr Fahrradstraßen entstehen. Mehr Haltebügel, wo man sein Fahrrad anschließen kann und so was. Eigene Ampeln für Fahrradfahrer und so was halt. Und mehr Überwegungsmöglichkeiten für Fußgänger. Hier ist ja auch immer das Problem mit dem Parken, dass die Autos immer mit zwei Rädern auf dem Bürgersteig stehen. Dass man da nicht durch kommt mit dem Rollator, mit dem Rollstuhl. Wir haben hier auch einen Rollstuhlfahrer im Haus. Dass einfach nicht immer nur vom Auto geguckt wird, sondern vom Menschen geguckt wird, das würde ich mir sehr wünschen bei der Planung“ (21).

I: „Was würden Sie sich wünschen für Angebote noch in der Nähe Ihrer Wohnanlage oder in der Stadt allgemein?“

(...)

N: „Also erst mal von der reinen Bewegung her, jetzt kann man natürlich sagen, das Busnetz noch feingliedriger machen oder wie auch immer. Aber in Summe finde ich, es ist akzeptabel und man muss auch einfach in Grenzen bleiben“ (15).

Die im StellplOG angelegte Differenzierung der Verantwortlichkeiten zwischen Bauherren, Verkehrsträgern und Hansestadt wird hier ausgeblendet oder ist unbekannt. Mobilität wird als Einheit gesehen, die eine solche Differenzierung letztlich irrelevant macht. Die Möglichkeit, dass direkt am Wohnort Mobilitätskonzepte umgesetzt werden und Nutzende hierzu

Wünsche artikulieren können, wird entsprechend nicht wahrgenommen. Die Mehrzahl der Befragten beantwortet die Frage in Hinblick auf infrastrukturellen Gegebenheiten. Am meisten Aufmerksamkeit erhält in diesem Zusammenhang der ÖPNV, an zweiter Stelle der allgemeine Ausbau des Sharing-Angebotes, drittens, der Autoverkehr und viertens die Fahrradinfrastruktur.

ÖPNV

In Bezug auf den ÖPNV äußerten die Befragten verhältnismäßig großen Unmut. Dies hängt auch damit zusammen, dass dieser ein sehr häufig genutztes Verkehrsmittel darstellt und es deshalb die Wahrnehmung geschärft ist. Dementsprechend formulierten die Nutzenden vielfältige Wünsche:

- Veränderte Fahrtzeiten (häufiger, unter anderem am Wochenende)
- Besserer Anbindung
- Direkte Verbindungen
- Ausbau Straßenbahn
- Mehr Rücksicht (auf ältere Menschen/Behinderte),
- Mehr Komfort (z.B. Sitzgelegenheiten, kürzere Stationen)
- Kleinere Busse
- Fähre unter der Woche
- Günstigere Preise
- Zuverlässigkeit

Sharing-Angebote

Auch Sharing-Angebote wurden vor dem Hintergrund des infrastrukturellen Ausbaus bewertet. Wünsche werden vor allem formuliert in Bezug auf:

- Mehr Car-Sharing-Angebote generell
- Mehr Car-Sharing im Freefloating
- Mehr E-Car-Sharing-Angebote
- Mehr E-Bike-Sharing-Angebote
- E-Scooter-Sharing
- Lastenradverleih
- Mobilitätsstationen
- Ride-Sharing

Autoverkehr

Auffallend ist, dass die Wünsche überwiegend in Richtung der Einschränkung des Autoverkehrs deuten. Dieser Aspekt ist besonders vor dem Hintergrund des Stellplatzortsgesetzes ein wichtiger Hinweis, der belegt, dass aus Nutzenden-Sicht der Perspektivwandel vom Pkw hin zu nachhaltigen Verkehrsmitteln gestützt wird. Folgende Wünsche wurden artikuliert:

- Autoverkehr einschränken
- Autofreie Innenstadt
- Geschwindigkeit drosseln
- Staus planerisch verhindern

Fahrradinfrastruktur

Von den Interviewten wurde die Radinfrastruktur überwiegend sehr positiv beurteilt, dennoch hatten sie auch hier weitere Wünsche:

- Pflege von Radwegen
- Fahrradschnellstraße
- Abstellmöglichkeiten

All diese von den Interviewten beleuchteten Aspekte machen deutlich, dass Wünsche hauptsächlich für den Verkehrsinfrastrukturbereich vorhanden sind

Wünsche bezüglich Mobilitätskonzepten

Betrachtet man die verhältnismäßig wenigen Aussagen, die sich konkret auf Mobilitätskonzepte von Wohnobjekten beziehen, so treten die Aspekte in den Fokus, die bereits in der Analyse der Mobilitätsangebote betont wurden. Ersten die Verbesserung des Informationsmanagements von Mobilitätskonzepten und zweitens die tatsächliche Umsetzung der Konzepte. Beide Punkte werden von den Befragten als Wünsche artikuliert.

„Ich würde mir wünschen, dass man erst mal darüber informiert wird, wenn es so was (Mobilitätskonzepte) gibt, dass es das gibt. Ich fände es auch prinzipiell super, wenn es so was gäbe. Also gerade so vergünstigte ÖPNV Karten oder so, wäre vielleicht für das Semesterticket nicht so relevant. Aber man weiß ja nie, ob man doch nochmal hier hinzieht oder hier wohnen bleibt oder was auch immer. Ja, wäre einfach schön zu wissen. Oder auch wenn es ein Car-Sharing Angebot gäbe, dann hätte sich das auch fast erledigt mit dem Auto, was ich jetzt von meinen Großeltern bekommen habe. Wenn ich wüsste, dass es hier ein vergünstigtes Angebot für mich gäbe, dann hätte ich das ja auch nutzen können. Also einfach mehr Transparenz generell. Also dass es ein Angebot gäbe, wäre schon mal schön. Und dann wenn man davon erfahren würde, wäre noch schöner“ (12).

I: „Wenn Sie jetzt noch abschließend ein paar Wünsche artikulieren könnten, welche wären das?“

N: „Ein paar Wünsche? Wunsch eins wäre definitiv Ausbau ÖPNV. Und Wunsch zwei wäre, dass dieses erdachte und zumindest gestartete Konzept des Car-Sharings, das ja nun kommen sollte, umgesetzt worden wäre. Das wäre super gewesen. Aber das ist leider nichts geworden“ (13).

Neben Kommunikation und Umsetzung wurden folgende konkrete Wünsche bzw. Forderungen noch bezüglich des Angebotes explizit formuliert:

- E-Bike-Sharing
- (E-)Lastenrad-Verleih
- MIA Ticket

„Was ich wichtig fände in so einem Wohnkomplex wären halt diese E-Roller und Fahrrad, genau, E-Bike-Vermietung, das fände ich irgendwie ganz spannend. Also so was auch als Mobilitätskonzept“ (17).

Abschließend lässt sich zusammenfassen, dass sich die Wünsche der Nutzer:innen v. a. im Themenfeld der städtischen Mobilitätsinfrastruktur bewegen. Gleichzeitig werden die Mobilitätsangebote als Teil von Mobilitätskonzepten von Wohnobjekten zwar von den Nutzer:innen häufig begrüßt, deren tatsächliche Umsetzung wird jedoch im Gegensatz zur städtischen Infrastruktur nicht als Selbstverständlichkeit wahrgenommen. Die Grenze zwischen den Mobilitätskonzepten der Wohnobjekte und der öffentlichen Infrastruktur ist für die Nutzenden vermutlich nicht immer klar – auf jeden Fall aber nicht relevant.

5. Die Sicht von Bauherren, Planungsbüros und Mobilitätsdienstleistern

5.1 Zusammenfassende Ergebnisse

Das Erkenntnisinteresse der Interviews mit Bauherren, Planungsbüros und Mobilitätsdienstleistern galt der Bewertung der Möglichkeit zur Reduzierung des Stellplatzschlüssels durch die Umsetzung von Mobilitätskonzepten nach § 9 StellpLOG. Zentrale Fragestellungen waren dabei:

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

Dafür wurden zwölf teilnarrative Interviews geführt.

Zusammenfassend können aus den Interviews vier Faktoren für die Einführung von Mobilitätskonzepten zusammengefasst werden, die für die Interviewpartner jeweils eine unterschiedliche Relevanz haben. Diese sind:

- die (inner)städtische Situation, dass wenig Raum für ebenerdige Stellplätze auf den Grundstücken besteht 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 daher nicht nur als Möglichkeit, Ablösesummen oder Stellplätze zu reduzieren, sondern gewährleisten oft über das Mobilitätskonzept hinaus bzw. unabhängig vom StellpLOG Angebote für eine nachhaltigere Mobilität.

Dabei stellen sich die Bauherren die äußerst heterogenen 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 angebundenen Bereichen angesehen. Außerhalb dieser Bereiche sowie bei Eigentumswohnungen wird die angenommene Erwartung der Nutzenden, einen Stellplatz zur Verfügung zu haben, als größtes Hemmnis angesehen.

Als Probleme bei der Planung und Umsetzung von Mobilitätskonzepten werden nach Häufigkeiten in dieser Reihenfolge genannt:

1. Uneinheitlichkeit der Aussagen verschiedener Behörden und Intransparenz in der Kommunikation,
2. Schwierigkeiten bei der Planung von Car-Sharing sowie
3. Wahrgenommene Einschränkungen hinsichtlich alternativer Mobilitätsoptionen 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:innengruppen 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.

5.2 Detailanalyse

5.2.1 Der weiche Faktor Wirtschaftlichkeit

In allen Interviews mit Bauträgern, Planungsbüros oder Mobilitätsdienstleistern wurde die Wirtschaftlichkeit als Faktor betont. Dies ist nicht verwunderlich da wirtschaftliches Handeln für privatwirtschaftliche Unternehmen essentiell ist. Wirtschaftlichkeit ist nicht einfach ein „hard factor“. Er wird in den Interviews aus drei Richtungen gespeist, die dann wiederum subjektiv gewichtet werden:

- Erfahrungswerte
- Unmittelbare Kosten
- Erwartete Einnahmen auf Grundlage einer angenommenen zukünftigen Mobilität.

Vor allem Letzteres ist relevant, weil für die meisten Bauprojekte die Bewohnenden vorher nicht bekannt sind. Zwar spielen in die Einschätzung des Bedarfs der Nutzenden auch Erfahrungswerte hinein, wichtiger sind jedoch (angenommene) Zukunftskonzepte. In all diesen Zukunftskonzepten spielt die „autoarme Stadt“ eine wichtige Rolle. Die geäußerten Zukunftsvisionen zur Mobilität umfassen dabei zwar auch in vielen Fällen E-Fahrzeuge oder andere alternative Antriebsarten, häufiger jedoch Fahrräder, öffentlichen Nahverkehr, Sharing und Lieferung.

In den Interviews wird aus den drei genannten Faktoren in ihrer (unterschiedlichen) Ausdeutung und Gewichtung eine Präferenz des Mobilitätskonzepts gegenüber dem Bau von Stellplätzen hergeleitet, wengleich hier zwischen Lage der Objekte (dicht bebautes Um-

feld vs. Randlagen), Zielgruppen und Art der Objekte (Eigentumswohnungen vs. Mietswohnungen) differenziert wird. Die Wirtschaftlichkeitserwägung wird dabei oftmals in ein Verhältnis zu Nachhaltigkeit gestellt. Bei keinem interviewten Bauträger wurden die beiden Aspekte jedoch sich *entgegenstehend* betrachtet. Das ist folgenreich, weil so keine Abwägung zwischen Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit erfolgt, z.B. Nachhaltigkeit, Wirtschaftlichkeitserwägungen unter- oder nachgeordnet wird. Vielmehr stehen sie als zwei Leitbilder nebeneinander und fließen so in die Betrachtung ein.

5.2.2 Ablösezahlung und Parkdruck: Motivation und Entscheidungshintergründe

Wirtschaftlichkeit ist also deutungsoffen und nicht einem harten Kosten-Nutzen-Kalkül unterworfen. Dadurch entsteht Spielraum für andere Motive. Zwar wird beispielsweise stets thematisiert, dass der Bau von Tiefgaragenstellplätzen nicht rentabel ist, jedoch wird in Mobilitätskonzepten sehr viel Zeit des eigenen Personals investiert, die nicht gegengerechnet wird. Am wirtschaftlichsten wäre es, das erläutert beispielsweise Bauherr 04 ganz explizit, die Ablösesumme zu zahlen. Diese Lösung wird von den Bauherren aber nicht bevorzugt. Daher ist von Interesse, welche Faktoren von den Befragten betont werden und ggf. gegen andere abgegrenzt werden.

Idealismus

Die interviewten Bauherren⁶ sehen Mobilitätskonzepte als eine Chance die Stadt zu verändern, als zukunftsweisend und Erhöhung der Lebensqualität. Sichtbar wird das z.B. daran, dass sie Elektro-Car-Sharing wünschen, ökologische Abwassersysteme bevorzugen und sich gegen unnötige Flächenversiegelung aussprechen:

„Dann gibt es den ökologischen Aspekt, dass man, dass ich persönlich und wir eben auch als Firma so wenig wie möglich Raum unnötig versiegeln möchten.“ (Bauherr 03).

Vor diesem Hintergrund einer eigenen oder firmenbezogenen Orientierung auf Nachhaltigkeit werden auch Bestandteile umweltfreundlicherer Mobilität in den Bauprojekten eingesetzt, die nicht ins Mobilitätskonzept geschrieben werden oder *„insofern ist ein Stück weit dieses Mobilitätskonzept, was wir aufs Papier geschrieben haben, eben der schriftliche Nachweis gewesen um eine Genehmigungslage zu erzeugen, mit Inhalten die wir ohnehin gemacht hätten.“ (Bauherr 02).*

Das Mobilitätskonzept wird daher nicht selten als Ziel anvisiert und nicht als Mittel zur Stellplatzreduktion vorgenommen, so zum Beispiel *„wenn wir (...) versuchen zu reduzieren die 0,8, um Geld für ein Mobilitätskonzept auszuwerfen“ (Bauherr 03).* An der Formulierung des „um zu“ zeigt sich, dass die Reduktion hier als Mittel zur Finanzierung eines Mobilitätskonzepts dargestellt wird.

Diese Haltung zeigt sich auch im persönlichen Fahrverhalten von Interviewten: Mehrere der Befragten kommen mit dem Rad zur Arbeit, besitzen teilweise nicht einmal ein Auto oder überhaupt einen Führerschein.

⁶ Hier sowie im Folgenden werden die Befragten als Bauherren, Dienstleister und Planungsbüros differenziert. Stets wird vorausgesetzt, dass die Aussagen für Befragte gelten und nicht uneingeschränkt übertragbar sind auf Nicht-Befragte. Qualitative Forschung verfolgt nicht den Ansatz eine repräsentative Stichprobe zu erheben, sondern generalisierbare Muster zu entwickeln.

„Es ist auch meine Überzeugung, dass man viel aufs Auto verzichten muss, mich ärgert das auch. Ich bin selbstständig, aber habe auch kein Auto und ich habe auch als Firmenfahrzeug ein E-Bike und Cambio reicht einfach eben aus. Das ist eigentlich ein Luxus, aber auch das merkt man erst, wenn man es probiert“ (Bauherr 05).

„Ich wünsche mir vor allem mehr Platz in den Straßen, dass auch dort die Plätze oder die Räumlichkeiten nicht vom Auto bestimmt werden, sondern dass auch da mehr passieren würde an der Stelle und möglichst wenig Parkraum auch an der Ecke zur Verfügung gestellt würde, um andere Dinge zu ermöglichen, z.B. zum Spielen für Kinder und solche Dinge, das wäre mein Wunsch eigentlich an der Ecke. Wie gesagt, ich bin dafür, dass das Auto verschwindet aus den Städten und möglichst andere Verkehrsmittel nach vorne treten und man andere Konzepte entwickelt, wie man die verschiedenen Verkehrsträger optimal verbindet und damit eben weniger Raum braucht fürs Auto, das gilt auch für Parkraum“ (Bauherr 06).

Stadtgestaltung und ‚Mission‘

Nicht nur in Hinsicht auf eine ökologische Orientierung sehen sich die Bauherren (sowie Dienstleister) als Gestalter der Stadt. Vielmehr wird die Bauträgerschaft zu einer Mission für eine attraktive Stadt; sie denken laut über Verkehrsgestaltung und öffentlichen Raum nach und nehmen in ihren Überlegungen über Wünsche zur Änderung des StellpLOG auch die Perspektive der Stadt ein. Obwohl über das ersatzlose Streichen des StellpLOG nachgedacht wird und von manchen der aktuellen Fassung vorgezogen würde (z.B. Bauherr 02), bevorzugen die Bauherren mehrheitlich, dieses Instrument zu nutzen, um Mobilitätskonzepte zu stärken oder gar verpflichtend zu machen.

„Es ist ja die Frage, inwieweit durch so ein Stellplatzortsgesetz der Bedarf verringert mit dem Auto zu fahren z.B. oder so, das ist ja auch Teil der Verkehrsplanung und ich finde schon, dass das auch ein Instrument ist, um das wirklich zu machen an der Ecke“ (Bauherr 06).

Deswegen gehen ihrerseits Vorschläge in die Richtung einer Stärkung der nachhaltigen Mobilität und der Reduktion des Verkehrs:

„Wenn man so neue Projekte heute betrachtet, könnte man eher sagen, lasst uns doch Car-Sharing und Bike-Sharing in Zukunft als Grundlage nehmen und grundsätzlich überall umsetzen, weil die kann man tatsächlich überall gebrauchen. Das ist, glaube ich, zeitgemäß und macht auch Sinn“ (Bauherr 02).

Für das Ziel einer attraktiven, lebenswerten Stadt verstehen sie sich also als verantwortliche Akteure.

Auch die kleinen Bauherren, die nur wenige und kleinere Bauprojekte verantworten, denken über die ideale ökologische und soziale Stadtplanung nach. Doch gerade diejenigen, die auch Quartiersentwicklung betreiben, wünschen sich eine noch intensivere Kooperation mit der Hansestadt und anderen Akteuren (z.B. Dienstleistern, Verkehrsplanungsbüros und Mitbewerbern), die es erlaubt, übergreifende Konzepte zu entwickeln, z.B.:

„Man hat ja nicht gesagt, man hat so und so viel Hektar Neubaugebiet wo verschiedene Akteure sind und wir sammeln das Geld zentral ein für jede Wohnung und machen ein Gesamtkonzept, sondern jeder muss es für sein Bauvorhaben machen. (...) Das wäre natürlich in den großen Neubau-Quartieren, wo mehrere Bauherren aktiv sind, auch sinnvoll, das gemeinsam zu denken und nicht immer nur mal hier, mal da was zu machen. (...) man sieht halt, dass man die Sinnhaftigkeit hinterfragen kann“ (Bauherr 03).

Eine Ablösesumme hierfür gemeinsam zu verwenden, z.B. eine Mobilitätsstation mitzufinanzieren, aber auch gemeinsam zu bauen, so dass Sharing-Stellplätze nach der besten Lage und nicht den Besitzverhältnissen des Grundes installiert werden, ist ein daraus resultierender Wunsch.

Parkraum und Stellplatzkosten

Die Frage der Stellplätze wird aus zwei Perspektiven in den Interviews beleuchtet. Zum einen aus der Perspektive der Stellplatzkosten und ihrer Ablöse, die als explizite Frage im Interview an die Bauherren herangetragen wird, und zum anderen aus der Perspektive der Stadtplanung, die von den Interviewten selbst relevant gesetzt wird.

„Ich glaube, dass das sehr stark abhängig ist vom [Park-]Druck im Quartier, wie kreativ man sein muss mit den neuen Verkehrslösungen. Ich finde es selber persönlich auch gut und profitiere da selber auch von, es gibt eine Fahrradschnellstraße aus der Neustadt in die Innenstadt, die benutze ich jeden Morgen, das ist wirklich super, da macht Bremen auch schon eine ganze Menge, aber ich glaube schon, dass es ganz stark davon abhängig ist, wo in welchen Quartieren der Druck am höchsten ist und wo wirklich schnell Mobilitätskonzepte umgesetzt werden müssen, um diesen Druck zu nehmen“ (Bauherr 04).

Für Bauherren erscheint der Bau von Stellplätzen nicht attraktiv. Bei Eigentumswohnungen werden Stellplätze i.d.R. gemäß dem Schlüssel gebaut, weil beim Erwerb „die Leute da recht klassisch unterwegs sind, eine Wohnung, ein Stellplatz“ (Bauherr 04). Was hier noch positiv mit „klassisch“ bezeichnet wird, wird in anderen Interviews deutlich schärfer gegen ‚modern‘ oder ‚zeitgemäß‘ abgegrenzt, z.B. als „historisch“ oder „1960er-Jahre-Denke“. Entgegen dieser Wahrnehmung, dass Käufer:innen für jede Wohnung einen Stellplatz wollen, werden bei Endnutzenden andere Trends wahrgenommen:

„Es wird sicherlich auch Nutzer geben, die sehr gut verdienen, die sich so eine Wohnung leisten können und trotzdem aufs Auto verzichten, weil es einfach dann auch eine Frage von Bildung oder Einstellung ist. Das ist immer schwer zu sagen, also das ist mit der Nutzeranalyse verbunden. Ich glaube nicht, dass man solche Projekte ohne Tiefgarage realisieren oder in dem Bereich auf Stellplätze verzichten würde, weil es einfach in dem hochpreisigen Segment schwierig sein wird, den Leuten das zu vermitteln. Ob der Stellplatz dann angenommen wird oder nicht, das ist eine andere Frage“ (Bauherr 04).

Tiefgaragenstellplätze erscheinen, selbst dort, wo hochpreisig gebaut wurde und Mieter:innen hochpreisige Fahrzeuge besitzen, nicht rentabel. Obwohl ein solcher Stellplatz unter den Baukosten vermietet wird (TG-Plätze müssten 120-150 € pro Monat Erlösen, vermietet werden sie für bis zu 80 €), konstatieren die Bauherren, dass die Stellplätze nicht belegt sind. Zum einen reduziere sich die Anzahl der Privat-Pkws, zum anderen stellen die Mieter:innen ihre Autos lieber kostenlos auf der Straße ab.

Stellplätze auf Straßenniveau sind dort, wo sie entsprechend des Raumangebots realisierbar sind, i.d.R. für den Baupreis vermietbar, doch auch hier entspricht der Stellplatzschlüssel von 0,8 nicht immer und überall den Bedürfnissen der Bewohnenden. Drei Beispiele aus den Interviews, bei denen die Bauprojekte das Mobilitätskonzept an den Bedürfnissen der zukünftigen Bewohnenden orientieren konnten,⁷ zeigen dies:

- Haus 1:
 - 21 Parteien,
 - 6 Stellplätze, davon werden 5 genutzt
 - 7 MIA-Karten
 - 2-3 Mitgliedschaften bei Cambio,
 - ein witterungs- und diebstahlsicherer Radabstellplatz für 30-40 Fahrräder sowie weitere Abstellbügel für Besucher:innen.
 - Das Mobilitätskonzept wurde weitgehend aus dem Bestand erstellt (nur einzelne MIA-Karten mussten ergänzt werden). Die MIA-Karten & Cambio-Mitgliedschaften zahlen die Bewohnenden selbst, die Stellplätze werden von der Gemeinschaft finanziert. Nach Bauvorschrift hätten 13 Stellplätze zur Verfügung gestellt werden müssen.
- Haus 2:
 - 13 Wohneinheiten,
 - 3 Stellplätze,
 - 4 MIA-Karten.
- Haus 3:
 - 10 Parteien,
 - 1 Behinderten-Stellplatz,
 - 3 MIA-Karten.⁸

Ablösung und Marketing

Die Alternative der Ablösesumme wird zu einem geringen Teil genutzt und ist für viele auch gar nicht gewollt: „Man könnte auch die Stellplätze einfach alle ablösen, aber das war kein Thema.“ (Bauherr 05). Überwiegend bevorzugen die Bauherren ein Mobilitätskonzept:

„Ich hätte auch das Geld bar hinpacken können, (...) aber das wollten wir nicht. Denn man bekommt gute Mieter da rein und kann das auch umlegen, wenn ich denen gleich sage, sie bekommen noch eine Busfahrkarte oben drauf.“ (Bauherr 01).

„Andere Bauherren nehmen das Geld, überweisen das an die Landesregierung, das versickert im Haushalt, die haben auch keinen Aufwand damit. Hat aber auch keinen Benefit, wenn man es macht.“ (Bauherr 03)

Gerade für Baugemeinschaften ist die Ablösesumme nicht attraktiv, weil sie nur eine gewisse Anzahl an Karten für öffentliche Verkehrsmittel vorweisen müssen. Auf diese Weise kann das Mobilitätskonzept dazu führen, dass einfach die Kosten für die Stellplätze wegfallen, ohne zusätzliche Kosten zu generieren: „Das war eine gute Möglichkeit für uns, diese Dinge bei uns so zu arrangieren, dass wir damit auskamen.“ (Bauherr 06).

⁷ Hierbei handelt es sich um Baugemeinschaften mit Wohneigentümern oder kombinierten Konzepten von Miet- und Eigentumswohnungen.

⁸ Die Zahlen stammen aus den Interviews und wurden nicht überprüft. Aufgelistet sind die Stellplätze, die nach diesen Angaben tatsächlich erstellt wurden.

Mobilitätskonzepte werden oft eher als Stellplätze als Marketinginstrument für die Bewohnenden betrachtet – sowohl wenn es um deren persönliche Kostenersparnis geht (Auto als „Kostenfalle“ Bauherr 03), als auch, wenn es um Ansprüche „junger, moderner“ Kunden geht (z.B. Car-Sharing, Ladestationen für E-Autos).

5.2.3 Die Nutzenden aus Bauherren-Sicht

Interessanterweise schätzen die Bauherren ihre zukünftigen Bewohnenden überwiegend als Menschen ein, die kein Auto haben (wollen). Am ehesten wird im hochpreisigen Segment ein Autobesitz angenommen, jedoch wurden für jede Preiskategorie Mieter:innen-Gruppen genannt, die auf ein Auto verzichten wollen/müssen, seien es Studierende, Ältere, die nicht mehr Auto fahren wollen, ökologisch Bewusste oder Geringverdiener. Nur in einem Interview wurde angenommen, dass es in Zukunft in der Summe nicht weniger Autos in der Stadt geben würde, aber auch dort nimmt der Bauherr an, dass die Auto-besitzquote deutlich sinke und der Verkehr nur aufgrund der Einwohnerdichte steige. Moderne Quartiersentwicklung wird vorwiegend als „autoarm“ oder „autofrei“ antizipiert.

Junge Mobilität wird mit nachhaltiger multimodaler Mobilität gleichgesetzt – das gilt nicht nur für Studierende und Auszubildende, die sich vielleicht noch kein Auto leisten können, sondern auch als Haltung z.B. bei Start-Ups und jungen Familien. Der überwiegende Teil der Befragten beschreibt für die Zukunft eine Stadt, in der Autos nur noch bei wenigen Bevölkerungsgruppen, wie z.B. Mobilitätseingeschränkten oder bei Familien mit kleinen Kindern, eine Rolle spielen.

„D.h. die denen man vor 50, 60 Jahren gesagt hat, wenn Ihr eine Wohnung und ein Auto habt, dann habt Ihr es geschafft im Leben, die gibt es noch, die müssen wir auch noch bedienen, aber das ist ja nicht mehr die Zukunft“ (Bauherr 03).

Die Bauherren sehen daher auch bei der Reduktion des Stellplatzschlüssels keinen Ausschluss von interessanten Zielgruppen, sondern vielmehr die Möglichkeit, weitere Zielgruppen zu erschließen durch günstigere Wohnungen und attraktive Mobilitätsangebote.

Die Nutzenden werden durch die Mobilitätskonzepte auch in entsprechende Richtungen gelenkt, es sei wichtig *„denen auch den Gedanken einpflanzen“* (Bauherr 03).

„Ich glaube es ist auch ganz wichtig, dass der Nutzer mit umdenkt“ (Bauherr 04).

Und entsprechend wird dort wo, Erfahrung mit dem Mobilitätskonzept vorliegt, konstatiert:

„Was ich aber sehr interessant finde ist, (...) wie gut das klappt, dass dadurch auch ein Anreiz geschaffen wird, das auch in Zukunft zu nutzen, wenn dieses Mobilitätskonzept ausläuft, weil alle merken, das macht Sinn, das funktioniert“ (Bauherr 06).

Der Vorgriff, dass Mieter:innen sich an nachhaltiger Mobilität orientieren, zeigt sich auch darin, dass Elektro-Ladestationen für Privatautos oder Elektro-Car-Sharing vorangetrieben werden. Um jedoch den gewünschten Marketing-Effekt zu haben und so wirtschaftlicher, d.h. für Mieter:innengruppen attraktiver, zu sein, ist der gute (auch erwartete!) ÖPNV-An-

schluss immer eine Voraussetzung. Dort, wo kein Anschluss besteht, erscheinen Mobilitätskonzepte nicht umsetzbar. Dies wird stets problematisiert und erscheint als Ausschlusskriterium.

5.2.4 Hemmnisse und Wünsche

Konzeptionen der Mobilität

Die bereits gute Radinfrastruktur in Bremen wurde in fast jedem Interview ohne Nachfrage thematisiert. Auf die Frage, wo die Hansestadt ansetzen sollte, lautete die Antwort:

„Fahrradverkehr, Fahrradverkehr, Fahrradverkehr. Fußverkehr, Fußverkehr, Fußverkehr. Platz umverteilen“ (Mobilitätsdienstleister Car-Sharing),

„[Frage:] Was denken Sie denn, wie die Mobilität der Zukunft in Bremen aussehen wird? [Antwort] „E-Bikes, Schnellstraßen für die Fahrräder, Grüne Welle“ (Bauherr 05).

Bauherren wünschen sich gerade in diese Richtung eine breitere Möglichkeit, Mobilitätskonzepte zu entwickeln, allem voran, dass Stellplätze für Lastenräder und/oder der Verleih von Lastenpedelecs Pkw-Stellplätze ersetzen. Und: nach Ansicht der Interviewpartner werden Lastenräder als Pkw-Ersatz bislang unterschätzt.

Auch wenn das Fahrrad bei allen als das wichtigste nachhaltige Verkehrsmittel erscheint, haben nur wenige eine Kooperation mit WK-Bike, weil der Fahrradbesitz vorausgesetzt wird. Das Fahrrad wird als das selbstverständliche und „typische“ Bremer Verkehrsmittel, aber nicht als Verhandlungsmasse des StellplOG wahrgenommen:

„Vor allen Dingen aber auch Bausteine wie das Fahrradfahren fördern würden, da bietet das Bremer Stellplatzortsgesetz und die Bremer Mobilitätskonzepte im Moment noch nicht so wahnsinnig viel, dass dort irgendwie Maßnahmen ergriffen werden, die dann auch zur Ablöse oder zur Aussetzung von Stellplätzen beitragen können“ (Planung 02).

Die hohe Bedeutung, die die Befragten dem Fahrrad zuwiesen, sehen sie – trotz der guten Radinfrastruktur – nicht durchgängig auch bei der Hansestadt als gegeben an. Stadtplanung (auch sichtbar im Interview mit dem Planungsbüro) gehe davon aus, dass nur Autos Autos ersetzen, d.h. Bike-Sharing werde noch nicht ausreichend gewürdigt:

„Man muss auch sagen, das ist auch das zentrale Ziel der Bauordnung. Wenn wir sagen würden, wir wollen nur Bike-Sharing machen, dann würde die sagen ‚Nein, wir wollen ja weniger Autos im Straßenverkehr‘ und es wird unterstellt, dass Fahrräder keine Autos ersetzen. Also Car-Sharing ersetzt Autos, aber Bike-Sharing ersetzt keine Autos. Das ist so die Denke“ (Bauherr 03).

Ein weiterer Wunsch ist eine MaaS-App, die BSAG, Bike- und Car-Sharing vereint.

Die vielen Stimmen der Stadt

Eine gut funktionierende Kommunikation mit der Hansestadt ist für alle Beteiligten wichtig. Dies wird von Mobilitätsdienstleistern genauso betont wie von Bauherren. Dabei wird die

Kommunikation mit der Verkehrsabteilung der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau (SKUMS) oft als entscheidend für die Zusammenarbeit gesehen:

„Aber man braucht eben auch, man weiß ja auch nicht immer genau wie sich das personell in dem Bereich 50 weiterentwickeln wird, aber da braucht man schon Ansprechpartner, die so motiviert sind wie jetzt gerade, und die auch die Zeit dafür haben so was mit uns abzustimmen. (...). Wenn das nicht so wäre, dann wäre das sehr schwierig, und dann würden wir das auch nicht machen. Dann würden wir sagen: ‚hier Stadt, Ablösesumme, werdet glücklich damit und wir sind raus‘. Also das ist schon auch eine Voraussetzung, dass man da kompetente und flexible Ansprechpartner hat, die dann auch genauso wie es jetzt gerade ist, wo die Zusammenarbeit auch so gut klappt“ (Bauherr 03).

Während diese Kooperation einerseits positiv wahrgenommen wird, wird zugleich von den Befragten eine uneinheitliche und intransparente Kommunikation mit den verschiedenen Zuständigen der Stadt bemängelt:

„Dass man sich mit der Stadt, mit unterschiedlichen Referaten und Ämtern zusammensetzt und dort es schlichtweg nicht möglich ist, mal wirklich eine Entscheidung zu treffen, weil die Behörden und Referate eigentlich gegeneinander arbeiten. Oder nicht miteinander. Und das macht es sehr schwierig, erstmal zu wissen, was die überhaupt wollen.“ (Bauherr 02)

Ein wichtiges Beispiel wird beim Amt für Straße und Verkehr gesehen, dessen Haltung Bemühungen um Reduktion der Stellplätze und ökologisches Bauen nicht selten behindere. Dieses habe z.B. größeres Interesse an wartungsarmen Bauprozessen (z.B. beim Abwasser) statt an Ökologie oder setze die Anzahl der Besucherparkplätze hoch, wenn die Bewohnerstellplätze reduziert würden, und konterkariere so die Reduktion.

Auch Intransparenz von Prüffregeln und Entscheidungen wird von Mobilitätsdienstleistern genauso bemängelt wie von Bauherren. Es gibt zu wenig Informationen, die Kommunikation werde nicht in beide Richtungen verfolgt.

Eine transparentere Kommunikation zwischen den Beteiligten hört aber nicht damit auf, wie das StellpLOG ausgelegt werden müsse – auch wenn das bisher das wichtigste Problem ist. Sie bezieht sich auch auf die Entwicklung von Quartieren und die Stadtentwicklung allgemein, bei der der Wunsch besteht, dass Bauherren, Dienstleister, Stadt und Planungsbüros an einen Tisch zusammenkommen und Konzepte entwickeln, die für alle tragfähig sind.

Flexibilisierung des StellpLOG

„Es wollten halt viele Beteiligte dort auch ihre Meinung äußern, was in Ordnung ist, aber ich glaube, wie gesagt, am Anfang, die Stadt muss sich selbst im Klaren sein, was sind die Anforderungen, wie kann etwas umgesetzt werden und den Investoren idealerweise auch mehr freie Hand lassen, denn die Stadt möchte bei vielen Details auch mitreden, wo die eigentlich gar keinen Einfluss drauf haben, wo sie vielleicht die Praxis auch einfach nicht kennen. Wir haben lange Erfahrung, wir wissen wie es vor Ort funktioniert, wir kennen auch die Zustände, wenn die Objekte fertiggestellt sind, wir kennen die Nachfrage, und da sollte die Stadt uns einfach ein bisschen mehr freie Hand lassen“ (Bauherr 02).

Die Bauherren wünschen sich eine Flexibilisierung des StellplOG zugunsten von Mobilitätskonzepten und zu Lasten von Stellplätzen, zugunsten des Gestaltungsspielraums der Bau-träger und einer dichteren Verflechtung der Mobilitätskonzepte verschiedener Bau-träger. In der jetzigen Form genügt es den Ansprüchen der Bauherren nicht. Sie wünschen sich, darin das Recht auf Mobilitätskonzepte zu verankern bzw. Spielraum, um noch mehr und bei jedem Vorhaben Stellplätze zu reduzieren oder gar statt der Stellplatzverpflichtung, Mobilitätskonzepte verpflichtend zu machen. Insbesondere der starre Schlüssel erscheint ihnen unangemessen und sollte durch bedarfsgerechte Stellplatzschlüssel ersetzt werden, je nach Nutzer:innengruppen und Wohnlage, weil je nach Umfeld und Zielgruppe selbst die reduzierten Stellplatzschlüssel noch zu hoch und nicht nachfragegerecht seien.

„Ich glaube das Stellplatzortsgesetz müsste sozusagen auch eine Reduzierung ermöglichen, die bei null landet und müsste aber auch für einen angepassten Ansatz in der Stadt viel-leicht irgendwie noch stärker zoniert, ausgerichtet an den Bestandsituationen, sagen wir mal in der Bremer Innenstadt oder in den gründerzeitlichen Bremer Hauptquartieren, viel-leicht einen anderen Stellplatzansatz haben, der eher bei dem liegt, was auch in dem Be-stand irgendwie vorhanden ist, nehmen wir jetzt mal diese 0,4/ 0,5, das müsste man glaube ich aber nochmal irgendwie intensiver dann prüfen, also einen geringeren Ansatz haben, von dem aus dann reduziert wird“ (Planung 02).

Der starre Schlüssel gehe sowohl an Wirtschaftlichkeit als auch an einer sinnhaften Stadt-planung und der Nutzung innerstädtischer Freiflächen zur Schaffung von Wohnraum vor-bei:

„Ich glaube, was helfen würde, wäre wirklich ein Maßnahmenkatalog, um Bauen auf klei-nen Grundstücken auch attraktiv zu machen. Es ist ja nun mal eine Hürde, wenn man Stell-plätze nachweisen muss, es ist einfach so“ (Bauherr 04).

Für die Mobilitätsdienstleister bringt die aktuelle Fassung eigene Tücken mit, weil sich die freiwerdenden Gelder und die für die Dienstleister notwendige Wirtschaftlichkeit gegen-sätzlich entwickeln:

„Was nicht so richtig zusammenpasst: in den innenstadtnahen Quartieren ist es teurer Stellplätze abzulösen, d.h. da steht mehr Geld zur Verfügung Mobilitätskonzepte umzuset-zen. Eigentlich brauchen wir es aber weniger, weil die Nachfrage eben da ist. In den Randla-gen ist es günstiger Stellplätze abzulösen, d.h. es steht nicht so viel, außerdem gibt es mehr Platz, deswegen werden auch eigene Parkplätze gebaut, deswegen gibt es weniger Geld für ein Mobilitätskonzept. Wir bräuchten da aber eher einen Betriebskostenzuschuss“ (Mobili-tätsdienstleistung 03).

5.3 Spezifika der Mobilitätsdienstleister

Die Dienstleistungsunternehmen stimmten in vielen Punkten mit den Bauherren und Pla-nungsbüros überein, wie oben bereits gezeigt wurde. Vor allem betrifft dies die Wünsche

- für eine transparentere und klarere Kommunikation mit der Hansestadt,
- einer Parkraumbewirtschaftung, welche den angemessenen Quadratmeterpreis auch abbildet,

- dass nachhaltige Mobilität früher (d.h. im Bebauungsplan) und kontinuierlicher mit den relevanten Akteuren besprochen werden sollte,
- diese Prozesse – vom StellplOG über Bebauungsplan bis zur Abnahme des Mobilitätskonzepts –mehr Spielraum für nachhaltige Mobilität lassen, sowie
- einer besseren Verzahnung, z.B. durch übergreifende Konzepte, bei denen Bauherren dann auch durch Ablösezahlungen Mobilitätsoptionen auf städtischem Grund, oder städtische Auftraggeber auf privatem Grund realisieren könnten.

Die Idealvorstellung der Interviewten, die sich zu diesen Prozessen äußerten – ob Dienstleistungen, Planungsbüros oder Bauherren – wäre ein runder Tisch mit der Stadt, an dem gemeinsam eine nachhaltige Stadtentwicklung entworfen und umgesetzt würde.

Einzelne Aspekte, die speziell die Dienstleistungsunternehmen betrafen, sollen an dieser Stelle thematisiert werden. Die beiden befragten Unternehmen erläuterten, dass die Wirtschaftlichkeit von Car-Sharing äußerst problematisch sei und hier ein wesentlich größerer Rahmen und mehr Spielraum für eine sinnvolle Einbindung notwendig sei. Der größere Spielraum könne geschaffen werden durch

- mehr Möglichkeiten, Bauherren an der Finanzierung von Car-Sharing zu beteiligen,
- eine Verknappung des Parkraums sowohl seitens städtischer als auch privater Seite bei
- gleichzeitig gegebener Möglichkeit, Sharing-Autos an strategisch sinnvollen Stellen zu platzieren.

Der größere Rahmen bedeutet, dass Multimodalität stärker durch die Hansestadt zu fördern sei und gemeinsame Konzepte von den Bedürfnissen der Nutzenden aus entwickelt werden sollten. Mobilitätsdienstleister im Car-Sharing-Bereich sehen ein hohes finanzielles Risiko auf ihrer Seite und wünschen sich bessere Möglichkeiten einer Co-Finanzierung von wirtschaftlich nicht attraktiven Standorten durch Bauherren. Dabei spielt es eine wichtige Rolle, welche Spielräume Bauherren zur Co-Finanzierung haben und dass diese bekannt sind:

„Da ist es jetzt zum ersten Mal so, dass der Bauherr auch einen Betriebskostenzuschuss für die Anlaufzeit dazuzahlt. Und dann wird es uns möglich zu sagen: OK, das Defizit, das wir mit der Station in den ersten Jahren haben werden, das tragen wir nicht alleine, unter der Voraussetzung können wir das machen. Und das ist ein Punkt, der lange nicht transparent war (...) Also ich kann mir vorstellen, wenn ich früher gewusst hätte, dass so ein Betriebskostenzuschuss zu einer Station grundsätzlich von der Stadt akzeptiert wird, dann hätte ich anders mit vielen Bauträgern gesprochen und dann hätten wir wahrscheinlich mehr Projekte umsetzen können“ (Mobilitätsdienstleistung 02).

Ein wichtiger und unterschätzter Aspekt sei Verlässlichkeit für die Nutzenden Die Abschaffung eines Pkw sei ein längerer und wohl überlegter Schritt, der durch Unzuverlässigkeit verhindert werde. Deswegen sollte ein Standort nicht nach zwei Jahren wegen Unrentabilität geschlossen werden. Das Ergebnis ist dadurch aber auch, dass manche Standorte nicht riskiert werden.

Eine Problematik wird bei der Nutzung von BSAG-Abonnements im sozialen Wohnungsbau angeführt:

„Problematisch ist es manchmal für Bauherren, (...) wenn die manchmal so Sozialwohnungen bauen. Die meisten Bauherren wollen das Ticket dann verwenden für die Mieter, wenn die aber so einen Sozialbau planen, dann haben die meisten Mieter Anspruch auf so ein Sozialticket bzw. bei uns heißt das Stadtticket, was ein vergünstigtes Ticket ist, weil das ja subventioniert wird und das ist dann natürlich schwierig, wenn dann ein Mieter so ein MIA-Ticket nehmen sollte, was teurer auch ist.“ (Mobilitätsdienstleister 04).

Für das Bike-Sharing-Unternehmen sind die Stationen auf privatem Grund ein wichtiger Faktor, um wachsen zu können. Hier sind sie zum einen in der Lage, kostengünstig Stationen zu erstellen. Zum anderen ist ein Lastenfahrradverleih im Rahmen von Mobilitätskonzepten für den Betreiber sinnvoll und rentabel.

Insgesamt lässt sich aus der Perspektive der Mobilitätsdienstleister sagen, dass sie zwar durchaus auch manche Tücken und Schwierigkeiten in den Prozessen wahrnehmen, sie insgesamt die Mobilitätskonzepte und die Zusammenarbeit mit den Bauherren als einen Gewinn wahrnehmen, der ihren Kundenstamm erweitert und ihnen neue Spielräume schafft.

6. Methodik und Datenbasis

6.1 Onlinebefragungen von Nutzenden und Kontrollgruppe

6.1.1 Betrachtete Objekte, Grundgesamtheiten und Stichproben

Die Grundgesamtheit für die **Nutzendenbefragung** bildeten alle Bewohner:innen von Wohnanlagen mit einem oder mehreren bereits realisierten Mobilitätskonzepten. Alle Bewohner:innen der ausgewählten Objekte im Alter ab 14 Jahren wurden über das Einwohnermeldeamt ermittelt und in der 30. Kalenderwoche postalisch zur Onlinebefragung eingeladen (insgesamt ca. 1.300 Bewohner:innen von Wohnanlagen mit Mobilitätskonzepten).

Für die Bestimmung der Grundgesamtheit der **Kontrollgruppenbefragung** wurden in einer ersten Auswahlstufe ausgewählte Objekte im direkten räumlichen Umfeld der Objekte mit Mobilitätskonzept bestimmt, die zudem über vergleichbare bauliche Strukturen verfügen. Analog zur Nutzendenbefragung wurden auch hier alle Bewohner:innen dieser Objekte ab 14 Jahren über das Einwohnermeldeamt ermittelt und postalisch zur Kontrollgruppenbefragung in der 30. Kalenderwoche eingeladen (insgesamt 1.750 Bewohner:innen).

Die Befragungen fanden im Zeitraum vom 21.7. bis zum 13.8.2020 statt. Es beteiligten sich insgesamt 441 Teilnehmer:innen, davon 167 Nutzende und 274 Kontrollgruppenangehörige.

6.1.2 Charakterisierung der Erhebungsgebiete (Standort-Cluster)

Für die Analyse der Daten wurden die in Abbildung 1 dargestellten räumlichen Untersuchungsgebiete zu sog. Standort-Clustern zusammengefasst. Insgesamt wurden zwölf Cluster ermittelt, lediglich aus dem Cluster Lesum Park liegen keine Befragungsdaten vor. Die Merkmale der ermittelten Cluster lassen sich wie folgt zusammenfassend beschreiben:

CLUSTER 1: Stadtteil Walle / Ortsteil „Überseestadt-Ost“

Lage: Das Cluster umfasst Wohnblöcke zwischen Buffkaje und Konsul-Smidt-Straße sowie von der Konsul-Smidt-Straße abgehend die Straße Überseetor entlang. Es handelt sich um sechs- bis siebengeschossige Wohngebäude, die teilweise als Blockrand einen offenen Hof umfassen.

Größe des Clusters: $n = 82$.

Der Anteil des Clusters an der Gesamtstichprobe ($n = 441$) beträgt 20%.

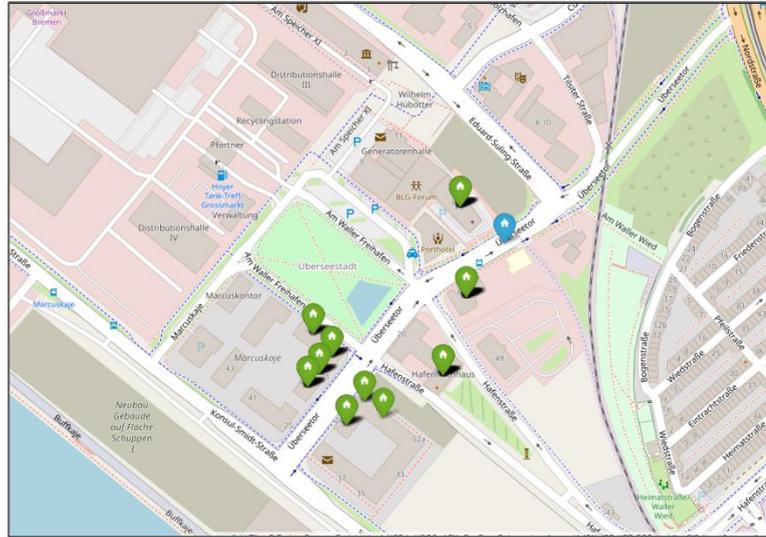


Abbildung 27: Kartenausschnitt Walle / Überseestadt 1 (Quelle: Open Street Map)

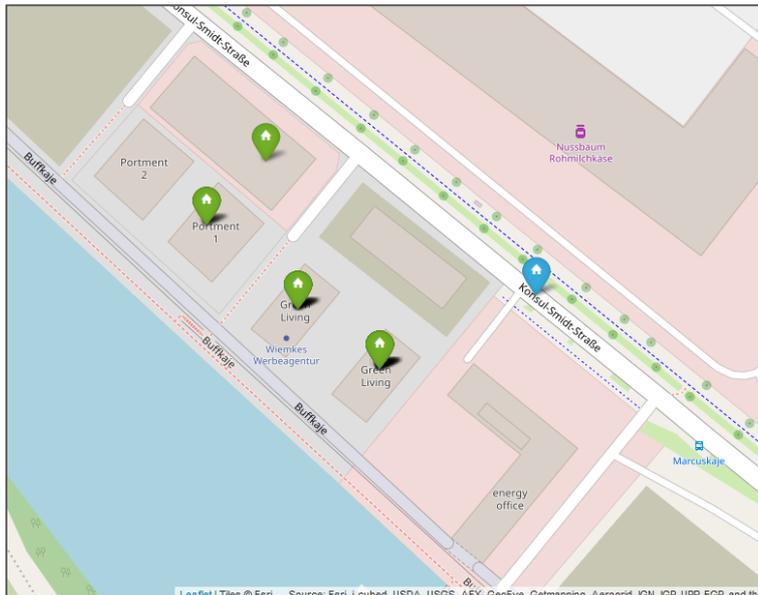


Abbildung 29: Kartenausschnitt Walle / Überseestadt 2 (Quelle: Open Street Map)



Abbildung 28: Überseestadt / Hafenstraße (Quelle: Google Street View)

Charakteristika Überseestadt / Hafenstraße

Der neue Ortsteil Überseestadt gehört zum Stadtteil Walle. Dort wohnen mehr als 2.500 Menschen und mehr als 16.000 haben dort ihren Arbeitsplatz. Zunächst entstanden in den attraktivsten Lagen hochpreisige Wohnlofts.

Mittlerweile wurden größere Projekte mit erheblichen Anteilen sozial geförderter Wohnungen realisiert. Dazu zählt z.B. der Marcuskaje-Block mit 252 Wohnungen, von denen 146 im geförderten Wohnungsbau erstellt wurden.⁹

⁹ <https://www.sozialraum.de/ueberseestadt-bremen.php>

In diesem Cluster gibt es überdurchschnittlich häufig große Haushalte mit drei und mehr Personen und mit Kindern im Haushalt.

CLUSTER 2: Stadtteil Walle / Ortsteil Steffensweg

Lage: Das Cluster umfasst Teile der Straßen: St. Magnus Straße, Arndtstraße und Johann-Bornemacher-Straße.

Größe des Clusters: n = 17.

Der Anteil des Clusters an der Gesamtstichprobe (n = 441) beträgt 4%.

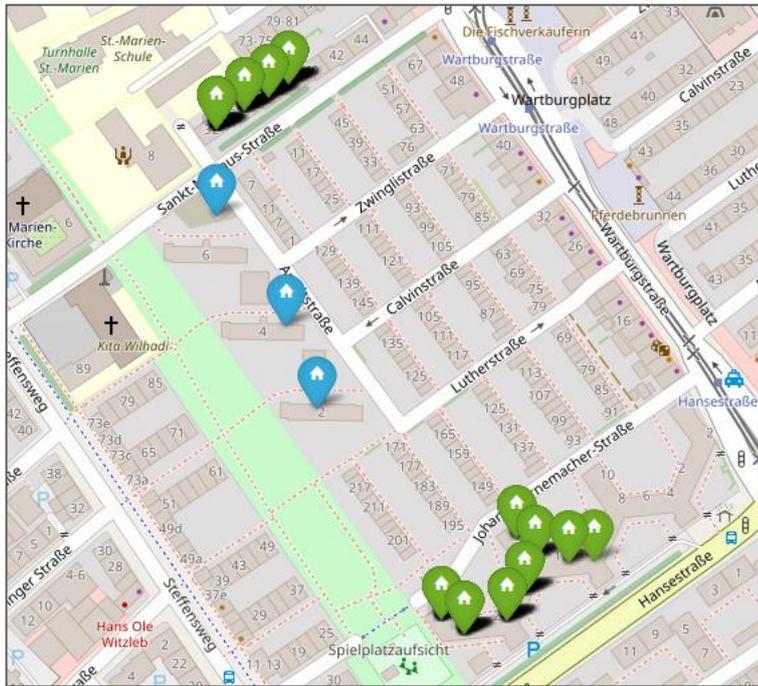


Abbildung 30: Kartenausschnitt Walle / „Steffensweg“ (Quelle: Open Street Map)



Abbildung 31: St.-Magnus-Straße (Quelle: Google Street View)



Abbildung 32: Johann-Bornemacher-Straße (Quelle: Google Street View)

Charakteristika Stadtteil Walle / Ortsteil „Steffensweg“

Der Ortsteil „Steffensweg“ ist überwiegend ein dichtbebautes Wohngebiet, mit einer Mischung aus Blockrandbebauung, Zeilenbauten und Wohnhochhäusern. So gehören mehrgeschossige Baukörper ebenso zum Stadtbild wie das „Bremer Reihenhaus“. ¹⁰ In den inkludierten Straßenzügen dominieren Zeilenbauten und Wohnblöcke.

¹⁰ <https://docplayer.org/45722631-Freie-hansestadt-bremen-stadtteilbericht-walle.html>

CLUSTER 3: Stadtteil Gröpelingen / Ortsteil Lindenhof

Lage: Zwischen der Waltjenstraße und Gröpelinger Heerstraße, primär im Bereich der Bersestraße.

Größe des Clusters: n = 19.

Der Anteil des Clusters an der Gesamtstichprobe (n = 441) beträgt 5%.



Abbildung 33 Kartenausschnitt Stadtteil Gröpelingen / Ortsteil Lindenhof (Quelle: Open Street Map)

Charakteristika des Stadtteils Gröpelingen / Ortsteil Lindenhof

Gröpelingen ist der größte Stadtteil im Bremer Westen. In Gröpelingen sind kaum neue Baugebiete möglich, die Erhaltung und Verbesserung der vorhandenen Bausubstanz steht im Vordergrund. Es prägen vorwiegend einfache Wohnlagen mit Bausubstanz der 1950er bis 1970er Jahre, die teilweise stark erneuerungsbedürftig ist, den Stadtteil.

Die Gröpelinger Heerstraße ist in Bremen die Straße mit der zehnthöchsten Hausnummer (Nr. 413). Die Straßenbahn führt hier entlang. Das Cluster umfasst zumeist zwei- und dreistöckige Reihenhäuser, die überwiegend nicht direkt an der Gröpelinger Heerstraße liegen.

Der Ortsteil Lindenhof ist sehr gut an den Öffentlichen Personennahverkehr angebunden, verfügt über eine gute Infrastruktur und günstigen Wohnraum, der heute zunehmend auch Student:innen und Künstler:innen anzieht. Es gibt zahlreiche Einzelhandelsgeschäfte, Discounter und sonstige Einkaufsmöglichkeiten für den täglichen Bedarf, unter anderem auch das Einkaufszentrum Lindenhofcenter.¹¹



Abbildung 34: Bersestraße (Quelle: Google Street View)

¹¹ <https://www.bremen.de/leben-in-bremen/wohnen/stadtteile/groepelingen>

CLUSTER 4: Stadtteil Walle / Ortsteil „Überseestadt-West“

Lage: Das Cluster umfasst die Überseestadt westlich der Birkenfelsstraße.

Größe des Clusters: n = 210.

Der Anteil des Clusters an der Gesamtstichprobe (n = 441) beträgt 51%.

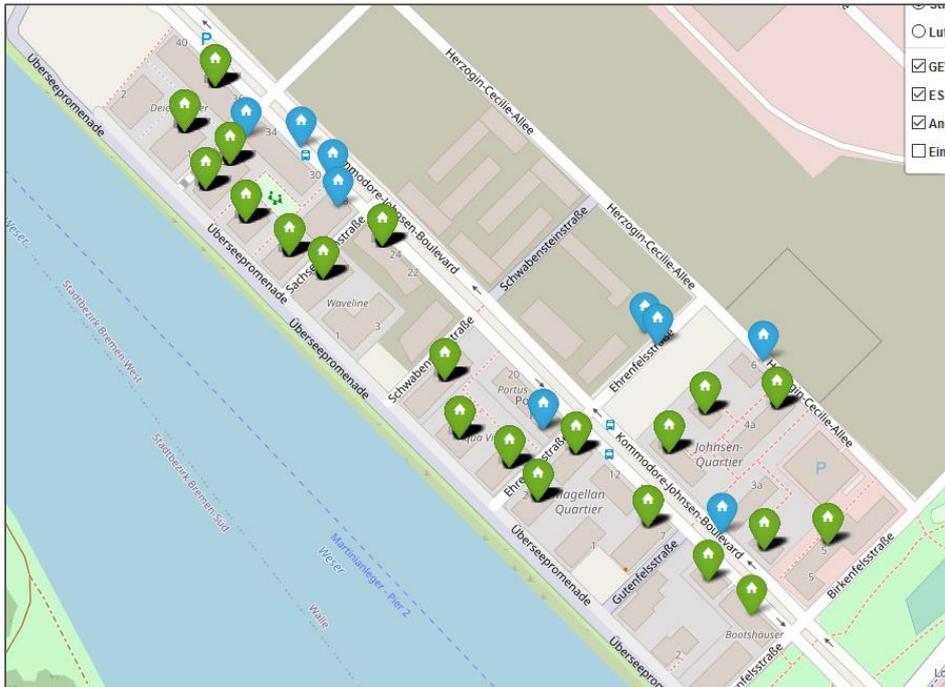


Abbildung 35: Kartenausschnitt Stadtteil Walle / Überseestadt (Quelle: Open Street Map)



Abbildung 36: Überseepromenade (Quelle: Google Street View)

Charakteristika des Stadtteils Walle / Ortsteil „Überseestadt West“

Der neue Ortsteil Überseestadt gehört zum Stadtteil Walle. Dort wohnen mehr als 2.500 Menschen und mehr als 16.000 Menschen haben dort ihren Arbeitsplatz. Zunächst entstanden in den attraktivsten Lagen hochpreisige Wohnlofts. Mittlerweile wurden größere Projekte mit erheblichen Anteilen sozial geförderter Wohnungen realisiert wurden.

Eine Umfrage¹² unter Bewohnern der Überseestadt aus dem Jahr 2019 ergab, dass nur 18% mit dem ÖPNV sehr zufrieden oder eher zufrieden sind. Im Bremer Stadtgebiet insg. liegt dieser Wert bei 86%.

Zu diesem Standort-Cluster zählen überhäufig voll Berufstätige aus Zwei-Personen-Haushalten ohne Kind(er), die zu einem Drittel zuvor nicht in Bremen oder dem Umland gewohnt haben.

¹² Annette Harth, Benedikt Rogge, Christian von Wissel (2019): Überseestadt Bremen: Zwischen Wirtschaftsstandort und Lebenswelt.

CLUSTER 5: Stadtteil Neustadt / Ortsteil Huckelriede

Lage: Niedersachsendamm

Größe des Clusters: n = 18.

Der Anteil des Clusters an der Gesamtstichprobe (n = 441) beträgt 4%.

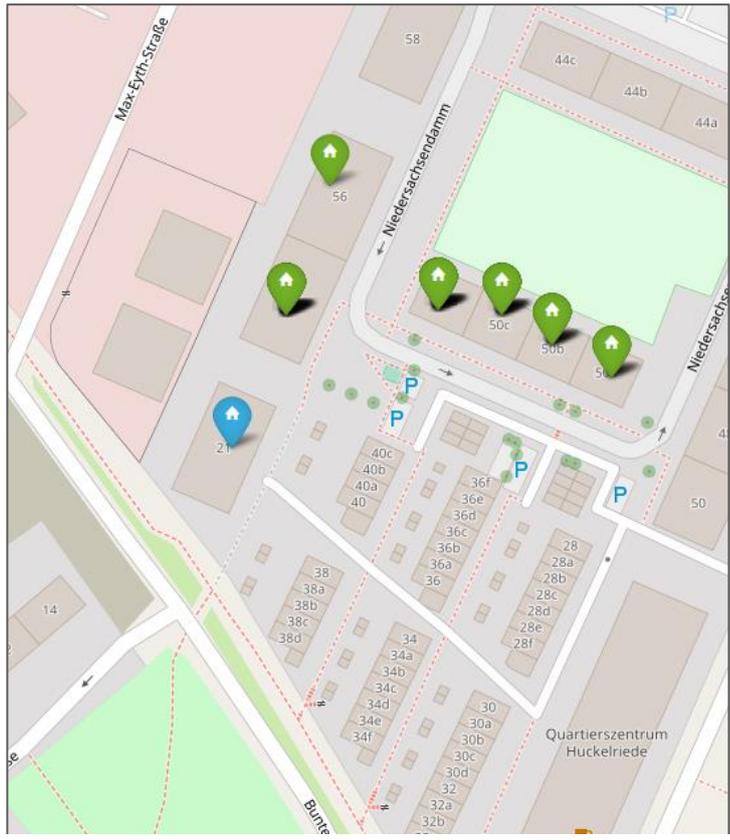


Abbildung 38: Kartenausschnitt Stadtteil Neustadt / Ortsteil Huckelriede (Quelle: Open Street Map)



Abbildung 37: Niedersachsendamm (Quelle: Google Street View)

Charakteristika des Stadtteils Neustadt / Ortsteil Huckelriede

Mit ca. 45.000 Einwohnern ist die Neustadt der bevölkerungsreichste Stadtteil Bremens. Zentral und Innenstadtnah gelegen gehört auch der Flughafen zur Neustadt. Das Stadtbild ist geprägt von Straßenzügen mit Altbremer Häusern, die vor allem in den Ortsteilen Buntentor, Südvorstadt, Alte Neustadt und Neustadt zu sehen sind. Hier finden sich auch die lebendigen Einkaufstraßen und das alternative Kulturangebot, für das die BewohnerInnen ihren Stadtteil schätzen. Etwas ruhigere Wohnlagen gibt es im Ortsteil Huckelriede. Der in der Stichprobe berücksichtigte Niedersachsendamm umfasst primär mehrstöckige Reihenhäuser.¹³

¹³ <https://www.bremen.de/leben-in-bremen/wohnen/stadtteile/neustadt>

CLUSTER 6: Stadtteil Findorff / Ortsteil Weidedamm

Lage: Teilbereiche der Leipziger und der Dresdener Straße. Torfkanal und Bürgerpark liegen in unmittelbarer Nähe.

Größe des Clusters: n = 40.

Der Anteil des Clusters an der Gesamtstichprobe (n = 441) beträgt 9%.

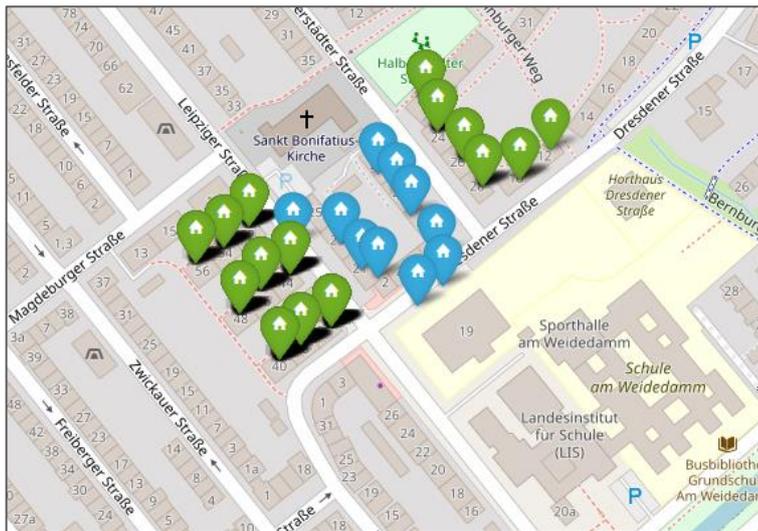


Abbildung 39: Kartenausschnitt Stadtteil Findorff / Ortsteil Weidedamm (Quelle: Open Street Map)



Abbildung 40: Leipziger Straße (Quelle: Google Street View)

Findorff hat gut 25.000 Einwohner und ist dank seiner zentralen Lage und seiner Angebote sowohl bei Familien als auch bei jüngeren Menschen beliebt. Da Findorff zu einem immer

beliebteren Stadtteil avanciert, steigen auch die Mietpreise an. Bei Einfamilienhäusern, vor allem in Nähe zum Bürgerpark und rund um den Weidedamm, muss daher etwas tiefer ins Portemonnaie gegriffen werden. Der Ortsteil Weidedamm liegt direkt am Bürgerpark und bietet viele Möglichkeiten, direkt am Wasser zu entspannen, beispielsweise am Torfkanal.¹⁴ In den berücksichtigten Straßenabschnitten dominiert die Zeilenbauweise.

Aufgrund der zentral ausgerichteten Erschließung und der kompakten Siedlungsstruktur sind die fuß- und radläufigen Wegeverbindungen in Findorff kurz. Dies ermöglicht sowohl eine schnelle Erreichbarkeit des Stadtteilzentrums als auch der umliegenden Stadtteile und Erholungsgebiete. Die verkehrliche Anbindung für den Pkw-Verkehr und den ÖPNV (vier Buslinien Nr. 25, 26, 27 und 28, keine Straßenbahn) erfolgt fast ausschließlich über Eisenbahntunnelbauten an die Innenstadt, an die angrenzenden Stadtteile Walle und entlang des Bürgerparks nach Schwachhausen.¹⁵

¹⁴ <https://www.bremen.de/leben-in-bremen/wohnen/stadtteile/Findorff>

¹⁵ <https://docplayer.org/36585740-Stadtteilkonzept-findorff.html>

CLUSTER 7: Stadtteil Gröpelingen / Ortsteil Gröpelingen

Lage: Gröpelinger Heerstraße Nr. 5 bis 25 nordöstlich der Straße Alter Winterweg.

Größe des Clusters: n = 3.

Der Anteil des Clusters an der Gesamtstichprobe (n = 441) beträgt 1%



Abbildung 41: Kartenausschnitt Stadtteil Gröpelingen / Ortsteil Gröpelingen (Quelle: Open Street Map)



Abbildung 42: Gröpelinger Straße (Quelle: Google Street View)

Charakteristika Stadtteil Gröpelingen / Ortsteil Gröpelingen

Gröpelingen ist der größte Stadtteil im Bremer Westen. In Gröpelingen sind kaum neue Baugebiete möglich, die Erhaltung und Verbesserung der vorhandenen Bausubstanz steht im Vordergrund. Es prägen vorwiegend einfache Wohnlagen mit Bausubstanz der 1950er bis 1970er Jahre, die teilweise stark erneuerungsbedürftig ist, den Stadtteil.

Heute befindet sich hier eine Mischung aus (klein-)gewerblichen Betrieben und Wohnstraßen mit mehrgeschossigen Häuserblocks oder Reihenhäusern.¹⁶

Die Gröpelinger Heerstraße ist in Bremen die Straße mit der zehnthöchsten Hausnummer (Nr. 413). Die Straßenbahn führt hier entlang. Das Cluster umfasst zwei- und dreistöckige Einzel- und Reihenhäuser direkt an der Heerstraße.

¹⁶ <https://www.bremen.de/leben-in-bremen/wohnen/stadtteile/groepelingen>

Cluster 8: Stadtteil Findorff / Ortsteil Weidedamm; Stadtteil Walle / Ortsteil Osterfeuerberg

Lage: Im Stadtteil Findorff gelegen umfasst dieses Cluster zum einen die **Kissinger Straße** (Findorff-Weidedamm unmittelbar an Findorff-Regensburger Straße angrenzend) und zum anderen die **Holsteiner Straße** im Stadtteil Walle-Osterfeuerberg.

Größe des Clusters: n = 38

Der Anteil des Clusters an der Gesamtstichprobe (n = 441) beträgt 9%



Abbildung 43: Kartenausschnitt Kissinger Straße (Quelle: Open Street Map)



Abbildung 44: Kissinger Straße (Quelle: Google Street View)



Abbildung 46: Kartenausschnitt Holsteiner Straße (Quelle: Open Street Map)

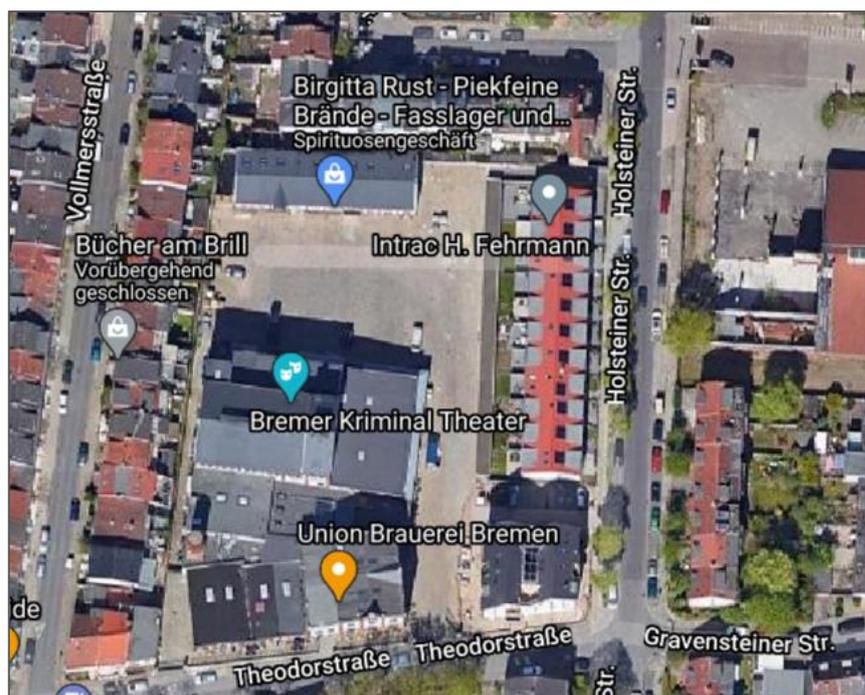


Abbildung 45: Draufsicht Holsteiner Straße (Quelle: Goolge Maps)

Charakteristika Findorff-Weidedamm / Walle-Osterfeuerberg

Findorff hat gut 25.000 Einwohner und ist dank seiner zentralen Lage und seiner Angebote sowohl bei Familien als auch bei jüngeren Menschen beliebt. Da Findorff zu einem immer beliebteren Stadtteil avanciert, steigen auch die Mietpreise an. Bei Einfamilienhäusern, vor allem in Nähe zum Bürgerpark und rund um den Weidedamm, muss daher etwas tiefer ins Portemonnaie gegriffen werden. Der Ortsteil Weidedamm liegt direkt am Bürgerpark und bietet viele Möglichkeiten, direkt am Wasser zu entspannen, beispielsweise am Torfkanal.¹⁷ Das Gebiet nördlich des Utbremer Rings wurde in unterschiedlichen Quartieren zur Unterbringung der verschiedensten Wohnansprüche mit Ein-, Doppel- und Mehrfamilienhaustypen bebaut.¹⁸ Im berücksichtigten Bereich der Kissinger Straße dominieren Wohnblöcke.

Der Stadtteil Walle ist vielfältig und lebendig, Menschen aller Bevölkerungsschichten sind hier zu Hause. Der in Bremen bekannte Spruch: "In Walle wohnen sie alle!" ist daher durchaus treffend.¹⁹ Die beliebten „Altbremer Häuser“ sowie Reihenhaussiedlungen prägen den Stadtteil Osterfeuerberg, in dem Kleinkunst, Musik und weitere kulturellen Angebote anzutreffen sind.²⁰ In Osterfeuerberg gibt es eine Mischung aus Blockrandbebauung, Zeilenbauten und Wohnhochhäusern. So gehören mehrgeschossige Baukörper ebenso zum Stadtbild wie das „Bremer Reihnhaus“. Freistehende Einfamilienhäuser sind in Walle kaum vorhanden.²¹

¹⁷ <https://www.bremen.de/leben-in-bremen/wohnen/stadtteile/Findorff>

¹⁸ www.ortsamtwest.bremen.de

¹⁹ <https://www.bremen.de/leben-in-bremen/wohnen/stadtteile/walle>

²⁰ <https://bremisch-wohnen.de/bremen/walle/>

²¹ <https://docplayer.org/45722631-Freie-hansestadt-bremen-stadtteilbericht-walle.html>

CLUSTER 9 Stadtteil Walle / Ortsteil Walle

Lage: An der Straße „Lange Reihe“ gelegen

Größe des Clusters: $n = 4$

Der Anteil des Clusters an der Gesamtstichprobe ($n = 441$) beträgt 1%

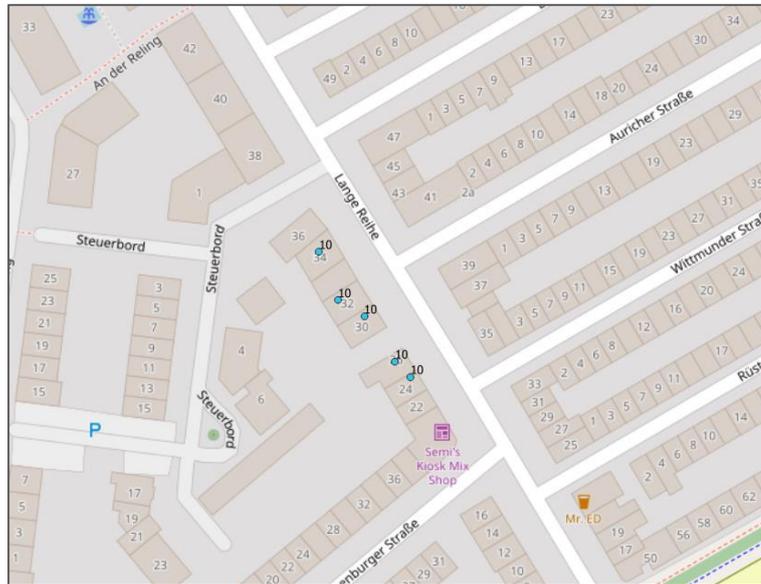


Abbildung 47: Kartenausschnitt Lange Reihe (Quelle: Open Street Map)



Abbildung 48: Lange Reihe (Quelle: Google Street View)

Charakteristika Stadtteil Walle / Ortsteil Walle

Der Stadtteil Walle ist vielfältig und lebendig, Menschen aller Bevölkerungsschichten sind hier zu Hause. Der in Bremen bekannte Spruch: „In Walle wohnen sie alle!“ ist daher durchaus treffend.

Der Ortsteil Walle liegt im Herzen des gleichnamigen Stadtteils und hat neben Eislaufhalle, Schwimmbad, Friedhof, Waller Park und dem Einkaufszentrum Walle-Center auch kulturell einiges zu bieten. Und wer hier wohnt, genießt die Vorzüge einer zentralen Lage mit guter Infrastruktur und vergleichsweise günstigen Mietkosten.²²

Die Gebäude- und Grundstücksstruktur ist in Walle sehr vielfältig: Von kleinteiligen Reihenhaus- bis hin zu großzügig entwickelten Geschosswohnungsbaugeländen weist der Stadtteil ein breites Spektrum unterschiedlicher Bauformen auf. Vor allem in den Ortsteilen Walle und Westend dominiert der Baublock als strukturgebendes Element.²³ Im berücksichtigten Bereich dominieren zwei- bis dreigeschossige nicht freistehende Einzelhäuser und Reihenhäuser.

²² <https://www.bremen.de/leben-in-bremen/wohnen/stadtteile/walle>

²³ <https://docplayer.org/45722631-Freie-hansestadt-bremen-stadtteilbericht-walle.html>

CLUSTER 10: Stadtteil Findorff / Ortsteil Regensburger Straße

Lage: Münchener Straße nahe der Einmündung der Würzburger Straße.

Größe des Clusters: n = 5

Der Anteil des Clusters an der Gesamtstichprobe (n = 441) beträgt 1%



Abbildung 49: Kartenausschnitt Stadtteil Findorff / Ortsteil Regensburger Straße (Quelle: Open Street Map)



Abbildung 50: Münchner Straße (Quelle: Google Street View)

Charakteristika Stadtteil Findorff / Ortsteil Regensburger Straße

Findorff hat gut 25.000 Einwohner und ist dank seiner zentralen Lage und seiner Angebote sowohl bei Familien als auch bei jüngeren Menschen beliebt. Da Findorff zu einem immer beliebteren Stadtteil avanciert, steigen auch die Mietpreise an.

Findorff bietet insbesondere im Ortsteil Regensburger Straße eine große Bandbreite an Einkaufsmöglichkeiten, Restaurants und Cafés²⁴. Im berücksichtigten Bereich dominieren dreigeschossige Einzel- und Reihenhäuser

²⁴ <https://www.bremen.de/leben-in-bremen/wohnen/stadtteile/Findorff>

CLUSTER 11: Schwachhausen / Ortsteil Radio Bremen

Lage: Scharnhorststraße

Größe des Clusters: n = 5

Der Anteil des Clusters an der Gesamtstichprobe (n = 441) beträgt 1%

Charakteristika Schwachhausen / Ortsteil Radio Bremen

Der Stadtteil dient in erster Linie als Wohnstandort und gilt aufgrund seiner teilweise alten Baustruktur mit alleinstehenden Villen und Bremer Häusern wie auch seiner unmittelbaren Lage am Bürgerpark unter den Bremer Stadtteilen als "Quartier gut situierter Bürgerinnen und Bürger". Im Stadtteil sind neben der Wohnnutzung aber auch viele Dienstleistungen angesiedelt wie Arztpraxen, Makler, etc. Der Stadtteil Schwachhausen ist überwiegend durch Wohnnutzung geprägt. Geschlossene Gewerbegebiete oder typisch gewerblich geprägte Bereiche sind nicht vorhanden. Süden wird Schwachhausen durch die Bahnstrecke Bremen-Hannover/ Osnabrück begrenzt.²⁵

Der berücksichtigte Bereich wird dominiert von zweigeschossigen Einzelhäusern mit kleinen Vorgärten. Die Straßen sind mit Bäumen gesäumt.

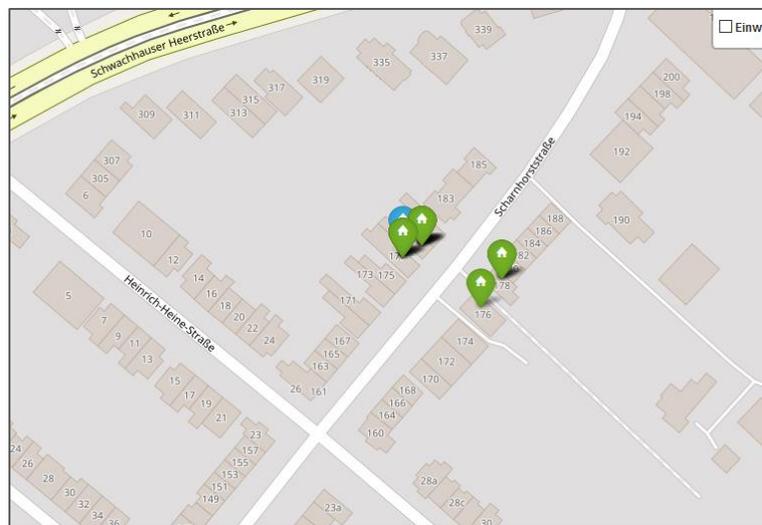


Abbildung 51 Schwachhausen / Ortsteil Radio Bremen (Quelle: Open Street Map)

²⁵ <http://docplayer.org/80300875-Freie-hansestadt-bremen-stadtteilbericht-schwachhausen.html>



Abbildung 52: Scharnhorststraße (Quelle: Google Street View)

6.2 Einzelinterviews mit Nutzenden

Ergänzend zu der durchgeführten Onlinebefragung wurden 20 Einzelinterviews mit Bewohner:innen aus Wohnanlagen geführt, in denen ein Mobilitätskonzept realisiert wurde. Die Bereitschaft zur Teilnahme an einem solchen Interview wurde im Rahmen der Onlinebefragung erhoben.

Von den 20 interviewten Personen leben laut eigenen Aussagen 16 in der Überseestadt. Bei drei Personen wurde der Wohnort der Befragten in dem Interview nicht genannt und bleibt somit offen. Eine Person gibt an in Findorff zu Hause zu sein.

Da die Mehrzahl der Befragten in der Überseestadt ansässig ist, müssen auch die Ergebnisse der Interviews dementsprechend eingeordnet werden. Mobilität kann nicht unabhängig von den gegebenen örtlichen Gegebenheiten verstanden werden, weshalb sich auch die Interviewten in ihren Einschätzungen immer wieder auf ihre Wohnumgebung beziehen.

6.3 Interviews mit Bauherren, Planungsbüros und Mobilitätsdienstleistern

Die Bewertung des Ansatzes der Mobilitätskonzepte aus Expertensicht basiert auf zwölf Interviews mit sechs Unternehmen, welche als Bauherren tätig sind, zwei Büros, welche die Bauherren bei der Entwicklung von Mobilitätskonzepten unterstützen, sowie vier Mobilitätsdienstleistungsunternehmen. Die Interviews fanden als Einzel- oder Gruppeninterviews statt.²⁶ Den Interviews liegt jeweils ein Leitfaden zugrunde (s. Anhang xxx). Die Interviews wurden teilnarrativ geführt, aufgezeichnet (mit einer Länge von 25 Minuten bis 90 Minuten) und transkribiert. In einem Fall wurde ein ergänzender zweiter Interviewtermin für Nachfragen vereinbart.

Alle Bauherren, die sich zu einem Interview bereit erklärten, haben bereits Mobilitätskonzepte entwickelt bzw. entwickeln lassen.²⁷ Die Größe der jeweiligen thematisierten Vorhaben – korrespondierend mit der Unternehmensgröße – bildete die Bandbreite des Marktes ab und reichte von Baugemeinschaften einzelner Objekte, bei denen die zukünftigen Nutzenden bereits feststanden und das Mobilitätskonzept mitgestalteten, bis hin zur Quartiersentwicklung, bei denen die Bauherren von der Vorbereitung des Bebauungsplans an beteiligt waren und somit eine Nutzung erst weit in der Zukunft liegen würde. Nicht zuletzt bildeten die Vorhaben auch eine Breite hinsichtlich der Lage ab. Die Bauherren konnten Erfahrungen mit innerstädtischen Lagen über aufsteigende Stadtviertel und Randlagen bis hin zur dörflichen Lage außerhalb Bremens aufweisen und vergleichen. Nicht zuletzt war der zeitliche Erfahrungshorizont hoch divergent. Das Sample der Planer und Bauherren bildete somit eine ideale Breite ab, um die Gänge des Prozesses, der Entscheidungen, der Möglichkeiten und Tücken zu erfassen.

Die Interviews wurden geglättet transkribiert durch eine externe Fachkraft und von der Interviewerin nachgeprüft. Die Analyse erfolgte in drei Schritten. Im ersten Schritt wurden

²⁶ Gruppeninterviews erfolgten ausschließlich mit Repräsentant:innen eines Unternehmens. Daher werden in der Analyse die sich ergänzenden Aussagen als geteilte Position des Unternehmens wie eine Stimme behandelt.

²⁷ Auch bei einer weiteren Akquiserunde fanden sich keine Ansprechpersonen, die sich gegen Mobilitätskonzepte entschieden hatten.

zwei Interviews mit Bauherren intensiv kodiert und einzelne Stellen tiefergehend analysiert. Diese beiden Interviews wurden maximalkontrastiv ausgewählt anhand folgender Kriterien: Einzel- vs. Gruppeninterview; Großunternehmen vs. Kleinunternehmen; Langfristige Erfahrung vs. erstmalige Anwendung. Aus diesen Interviews ergaben sich die zentralen Kategorien (allen voran: Wirtschaftlichkeit, Idealismus, Parkdruck, Gestaltungsfreiraum usw.) und das erste Konzept wurde herausgearbeitet. Die weiteren Interviews wurden nun auf Übereinstimmungen, Ergänzungen, Abweichungen und Widersprüche hin analysiert und das Konzept auf diese Weise weiterentwickelt. Im letzten Schritt wurde das Konzept noch einmal mit den forschungsleitenden Fragen konfrontiert und stellenweise ergänzt.

6.4 Umfeldanalyse

Für die Gewinnung der Daten der Umfeldanalyse wurden zunächst die zu betrachtenden Wohnstandorte geocodiert. Ausgehend von den Standorten wurden Daten zur Beschreibung der gegebenen Nahversorgung sowie der Verkehrsanbindung ermittelt, die dann als Eingangsgröße für die Bewertung der Effekte Berücksichtigung fanden.

6.4.1 Bewertung der Qualität der ÖV-Anbindung untersuchter Wohnstandorte

Für die Analyse der Anbindungsqualität eines Wohnstandortes wurden für Mittwoch, dem 15.7.2020 und für Samstag, dem 18.7.2020 die durch die API des VBN abrufbaren Verbindungen zum Hauptbahnhof zu verschiedenen Tageszeiten abgefragt. Aus den Abfrageergebnissen wurde jeweils abgeleitet:

- Die Fahrtdauer
- Die Taktdichte
- Der Fußweganteil.

6.4.2 Schulen und Einkaufsmöglichkeiten im Wohnumfeld

Schulen und Einkaufsmöglichkeiten wurden unter Nutzung der Google Nearby-API abgefragt. Die Abfrage umfasste dabei zu jedem Standort die Anzahl der Schulen bzw. Supermärkte innerhalb einer Luftliniendistanz von 250m, 500m und 750m.

6.4.3 Distanzen zu Car-Sharing und Bike-Sharing-Stationen

Informationen zu den Standorten der Car-Sharing-Angebote wurden durch die SKUMS zur Verfügung gestellt. Die entsprechenden Adressdaten wurden für die Analysen geocodiert. Es wurde für jeden Wohnstandort die kürzeste Luftliniendistanz zur nächstgelegenen Car-Sharing-Station berechnet.

Für das Bike-Sharing-Angebot von WK-Bike wurden aus der API des Betreibers Nextbike die Standorte fester Stationen ausgelesen. Analog zu den Car-Sharing-Angeboten wurde je Wohnstandort die Distanz zur nächstgelegenen Station ermittelt. Zu berücksichtigen ist hier, dass diese Information nur eine grobe Orientierung darstellt, da das Bike-Sharing-System auch Mietbeginn- und Ende innerhalb einer Flexzone und somit abseits von den Stationen ermöglicht.

7. Verzeichnisse

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Lokalisierung der Untersuchungsgebiete	4
Abbildung 2: Durchgeführte Erhebungen	5
Abbildung 3: Allgemeines Interesse an einzelnen Maßnahmen	7
Abbildung 4: Bekanntheit Mobilitätsangebote vor Einzug	8
Abbildung 5: Einfluss angebotene Mobilitätsangebote für Kauf / Miete des Objektes	8
Abbildung 6: Nutzungshäufigkeiten Mobilitätsangebote	9
Abbildung 7: Nutzungshäufigkeit (E)Car-Sharing-Angebote nach Wegezwecken	10
Abbildung 8: Grundsätzliche Beurteilung von Mobilitätsangeboten anstelle von Parkplätzen	11
Abbildung 9: Beurteilung der umgesetzten Mobilitätsangebote als Parkplatzerersatz	11
Abbildung 10: Beurteilung der angebotenen BSAG-/VBN-Zeitkarte	12
Abbildung 11: Beurteilung des angebotenen konventionellen Car-Sharing	13
Abbildung 12: Beurteilung des angebotenen E-Car-Sharing	13
Abbildung 13: Überwiegend gesprochene Sprache im Haushalt	14
Abbildung 14: Haushaltszusammensetzungen	16
Abbildung 15: Wohnort vor Einzug in aktuelle Wohnanlage	16
Abbildung 16: Geschlechterverteilung	17
Abbildung 17: Verteilung der Altersgruppen	17
Abbildung 18: Aktueller Erwerbstätigenstatus	18
Abbildung 19: Anzahl der im Haushalt verfügbaren Pkw	19
Abbildung 20: Anzahl der im Haushalt verfügbaren Pkw nach Bekanntheit der Mobilitätsangebote vor Einzug	19
Abbildung 21: Beurteilung der Parkplatzsituation im öffentlichen Raum im Umfeld der Wohnung	21
Abbildung 22: Individuelle Pkw-Verfügbarkeit	22
Abbildung 23: Zeitkartenbesitz vor Ausbruch der Covid-19-Pandemie	23
Abbildung 24: Verkehrsmittelnutzung: Pkw als Fahrer	24
Abbildung 25: Verkehrsmittelnutzung: Öffentliche Verkehrsmittel (ÖPNV)	24
Abbildung 26: Verkehrsmittelnutzung: Fahrrad	24
Abbildung 27: Kartenausschnitt Walle / Überseestadt 1	55
Abbildung 28: Überseetor / Hafenstraße	56
Abbildung 29: Kartenausschnitt Walle / Überseestadt 2	56
Abbildung 30: Kartenausschnitt Walle / „Steffensweg“	58
Abbildung 31: St.-Magnus-Straße	58
Abbildung 32: Johann-Bornemacher-Straße	59
Abbildung 33 Kartenausschnitt Stadtteil Gröpelingen / Ortsteil Lindenhof	60
Abbildung 34: Bersestraße	61
Abbildung 35: Kartenausschnitt Stadtteil Walle / Überseestadt	62
Abbildung 36: Überseepromenade	62
Abbildung 37: Niedersachsendamm	64
Abbildung 38: Kartenausschnitt Stadtteil Neustadt / Ortsteil Huckelriede	64
Abbildung 39: Kartenausschnitt Stadtteil Findorff / Ortsteil Weidedamm	66
Abbildung 40: Leipziger Straße	66
Abbildung 41: Kartenausschnitt Stadtteil Gröpelingen / Ortsteil Gröpelingen	68
Abbildung 42: Gröpelinger Straße	68

Abbildung 43: Kartenausschnitt Kissinger Straße..... 70
Abbildung 44: Kissinger Straße..... 70
Abbildung 45: Draufsicht Holsteiner Straße 71
Abbildung 46: Kartenausschnitt Holsteiner Straße 71
Abbildung 47: Kartenausschnitt Lange Reihe 73
Abbildung 48: Lange Reihe 74
Abbildung 49: Kartenausschnitt Stadtteil Findorff / Ortsteil Regensburger Straße..... 75
Abbildung 50: Münchner Straße..... 75
Abbildung 51 Schwachhausen / Ortsteil Radio Bremen 77
Abbildung 52: Scharnhorststraße..... 78

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Regressionsanalyse Anzahl Pkw im Haushalt 21
Tabelle 2: Vergleich tägliche Nutzung von Verkehrsmitteln 25
Tabelle 3: Vergleich Modal Split 25