

Evaluation Mobilitätskonzepte

Auf Grundlage des §9 StellpLOG Bremen



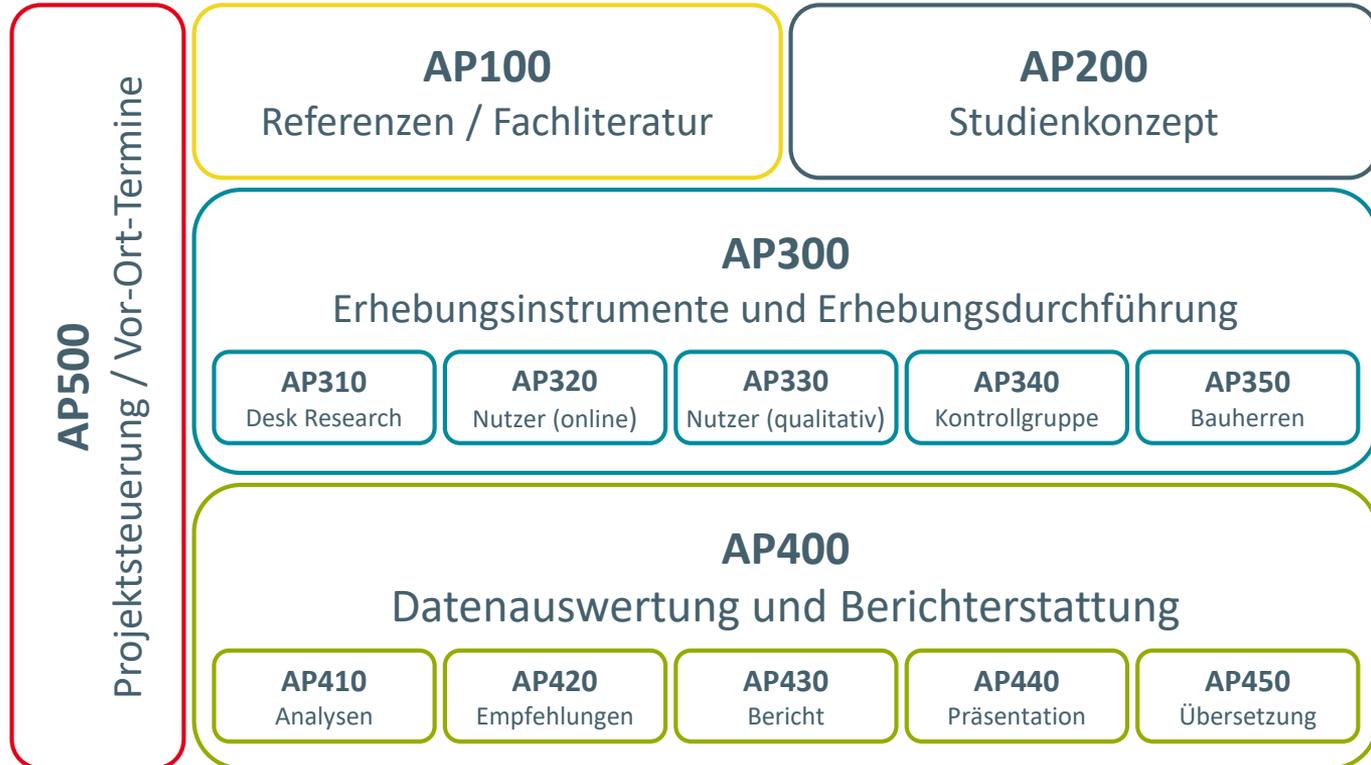
- Zentrale Fragestellungen und Studienkonzept
- Vergleichbare Studien und Projekte
- Ergebnisse der Nutzenden- und Kontrollgruppenbefragungen und abgeleitete Wirkungen
- Ergebnisse der Interviews mit Bauherren, Planern und Anbietern von Mobilitätsdienstleistungen
- Abgeleitete Handlungsempfehlungen
- Zusammenfassung

Zentrale Fragestellungen und Studienkonzept

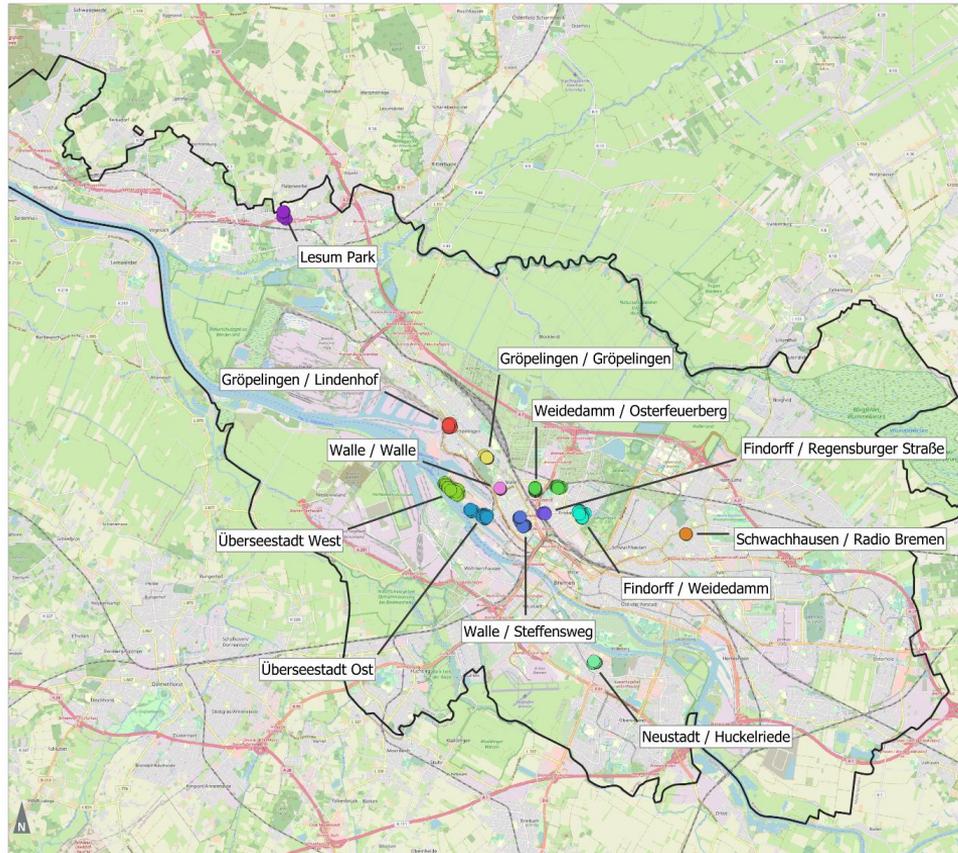
Zielsetzung der durchgeführten Studie ist die

- Untersuchung der Wirksamkeit realisierter Mobilitätskonzepte
 - Auf die Ausstattung mit Verkehrsmitteln (z. B. Pkw-Besitz, ÖV-Zeitkartenbesitz)
 - Auf die Nutzung von Verkehrsmitteln
- Bewertung der Mobilitätskonzepte an sich durch die Nutzenden
 - Allgemeine Bewertung des Ansatzes
 - Bekanntheit der realisierten Maßnahmen
 - Bewertung der realisierten Maßnahmen
- Bewertung der Möglichkeiten des StellpLOG durch Bauherren
 - Allgemeine Bewertung der Möglichkeiten
 - Identifikation von Hemmschwellen und Herausforderungen bei der Planung und Realisierung von Mobilitätskonzepten

Aufbau der Studie



Stichprobenziehung für Nutzende und Kontrollgruppe



Bremen - Wirksamkeit von umgesetzten Mobilitätskonzepten

Cluster

Zeichenerklärung

- Standorte
- Stadtgrenze Bremen

Cluster Bremen

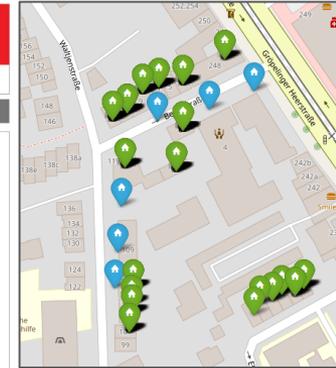
- Überseestadt Ost: 21 Maßnahmen
- Walle / Steffensweg: 15 Maßnahmen
- Gröp. / Lindenhof: 25 Maßnahmen
- Überseestadt West: 34 Maßnahmen
- Neust. / Huckelriede: 7 Maßnahmen
- Lesum Park: 7 Maßnahmen
- Findorff / Weidedamm: 28 Maßnahmen
- Gröp. / Gröp.: 13 Maßnahmen
- Weidedamm / Osterf.: 36 Maßnahmen
- Walle / Walle: 5 Maßnahmen
- Findorff / Regensb. Str.: 7 Maßnahmen
- Schwach. / Radio Bremen: 5 Maßnahmen

Bearbeitungsstand: 15.11.2020
 Bearbeiter: Maximilian Heinech

Kartengrundlage: OpenStreetMap und Beiträgende;
 unter Lizenz der CC-BY-SA-Lizenz
 Datengrundlage: team red Deutschland GmbH

0 2 4 km
 Maßstab (DIN A4): 1:125000

 team red Deutschland GmbH
 Am Neuen Markt 7, 10119 Berlin



Vergleichbare Studien / Projekte

Ergebnisse der Desk Research

Ergebnisse der Desk Research

- Seit ca. 2012 lassen sich in Deutschland und Europa Wohnprojekte finden, bei denen Mobilitätskonzepte zu Gunsten einer Verringerung der geforderten Stellplätze integriert werden.
- Zu Beginn wurden diese Maßnahmen meist über Sonderverträge geregelt.
- Nach und nach werden entsprechende Möglichkeiten in den Stellplatzordnungen verankert, neben Bremen z. B. auch in München oder Darmstadt.
- Zur Umsetzung entsprechender Maßnahmen sind bereits einige Leitfäden entstanden.
- **Evaluationen zur Wirkung der Maßnahmen liegen bisher jedoch nicht vor.**

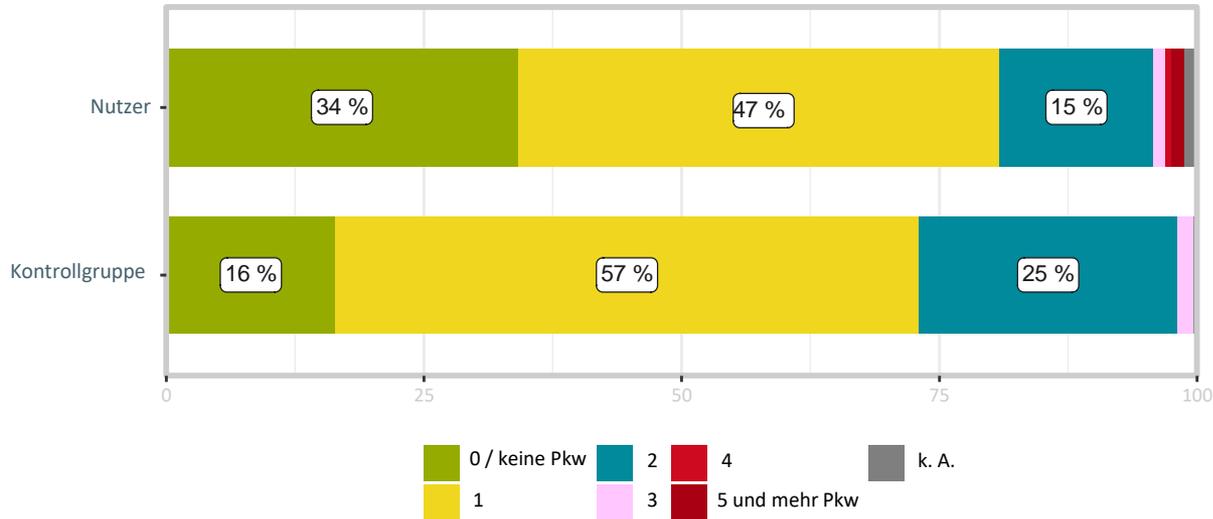
Ergebnisse Nutzenden und Kontrollgruppenbefragungen

Verkehrsmittelverfügbarkeit

Wirkungen auf Pkw-Bestand

Wie viele Pkw (inkl. Firmenfahrzeuge und Dienstfahrzeuge) sind in Ihrem Haushalt verfügbar?

Datenbasis: Alle Befragten, N=441

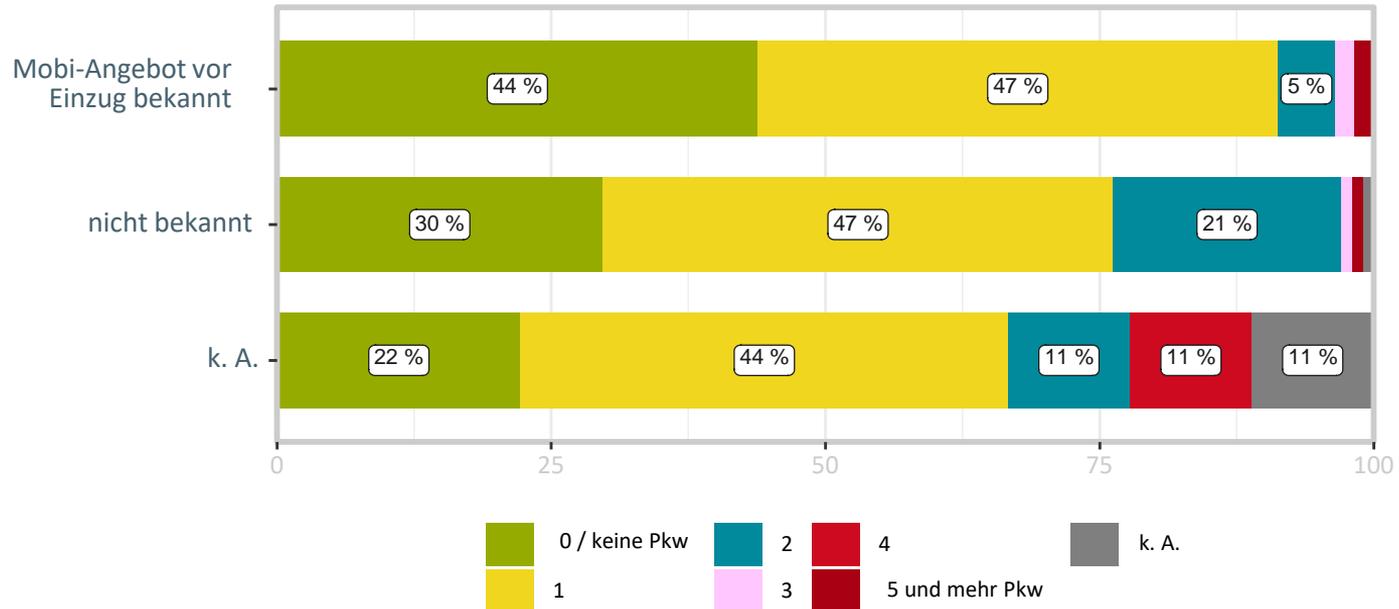


In Objekten mit Mobilitätskonzept („Nutzer“) ist der Anteil Pkw-freier Haushalte doppelt so hoch wie in Objekten ohne Mobilitätskonzept („Kontrollgruppe“)

Pkw-Bestand nach Bekanntheit

Wie viele Pkw (inkl. Firmenfahrzeuge und Dienstfahrzeuge)
sind in Ihrem Haushalt verfügbar?

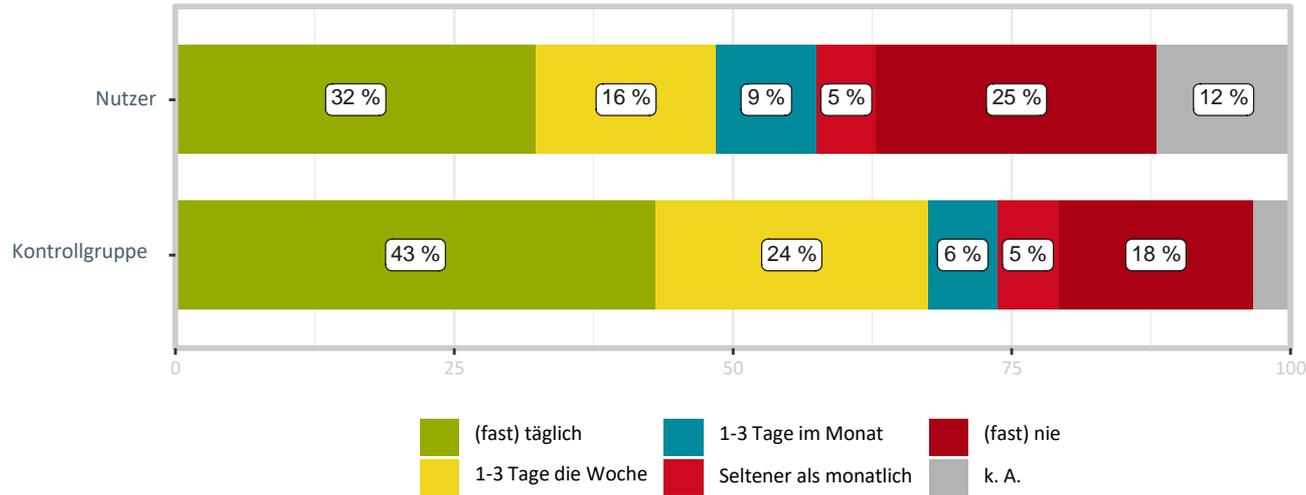
Datenbasis: Nutzerbefragung, N=167



Wirkungen auf Pkw-Nutzung

Wenn Sie einmal an die Zeit vor Corona denken:
Wie häufig nutzten Sie in der Regel die folgenden Verkehrsmittel?
Pkw als Fahrer (auch Firmen-/Dienstfahrzeug)

Datenbasis: Alle Befragten, N=441

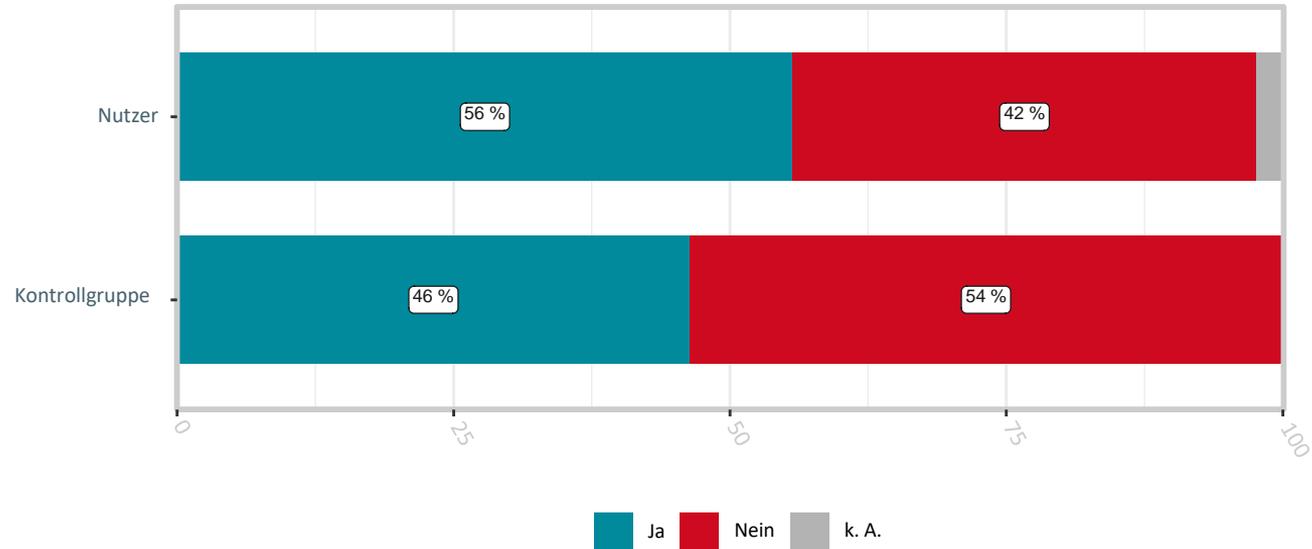


Umgekehrt wird in Objekten mit Mobilitätskonzept („Nutzer“) der Pkw seltener genutzt als in Objekten ohne Mobilitätskonzept („Kontrollgruppe“)

Wirkungen auf ÖV-Zeitkarten

Besaßen Sie vor Corona eine Zeitkarte, ein Abo für Busse und Bahnen oder eine BOB-Karte?

Datenbasis: Alle Befragten, N=441



In Objekten mit Mobilitätskonzept („Nutzer“) verfügen mehr Bewohner:innen über eine ÖV-Zeitkarte als in Objekten ohne Mobilitätskonzept („Kontrollgruppe“)

Wirkungen auf Verkehrsmittelnutzung

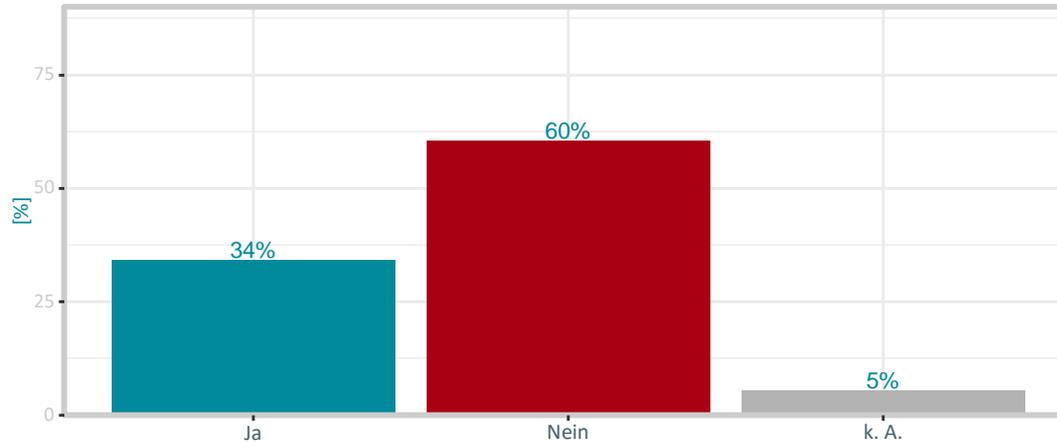
Verkehrsmittel / Modal Split	Nutzende	Kontrollgruppe	Bremen Gesamt*
Motorisierter Individualverkehr als Fahrer:in /Mitfahrer:in	29%	40%	36%
Öffentliche Verkehrsmittel	17%	10%	15%
Fahrrad/E-Bike/Lastenrad	30%	23%	25%
Zu Fuß	24%	27%	25%

Bekanntheit und Bewertung

Bekanntheit Mobilitätsangebote vor Kauf / Einzug

Wussten Sie vor dem Einzug (bzw. vor dem Unterzeichnen des Miet-/Kaufvertrages) von den für die Wohnanlage vorhandenen Mobilitätsangeboten?

Datenbasis: Nutzerbefragung, N=167



Der Mehrheit der befragten Bewohner von Objekten mit Mobilitätskonzept ist nicht bekannt, dass in ihrem Objekt Mobilitätsangebote integriert sind

Aussagen zu Bekanntheit

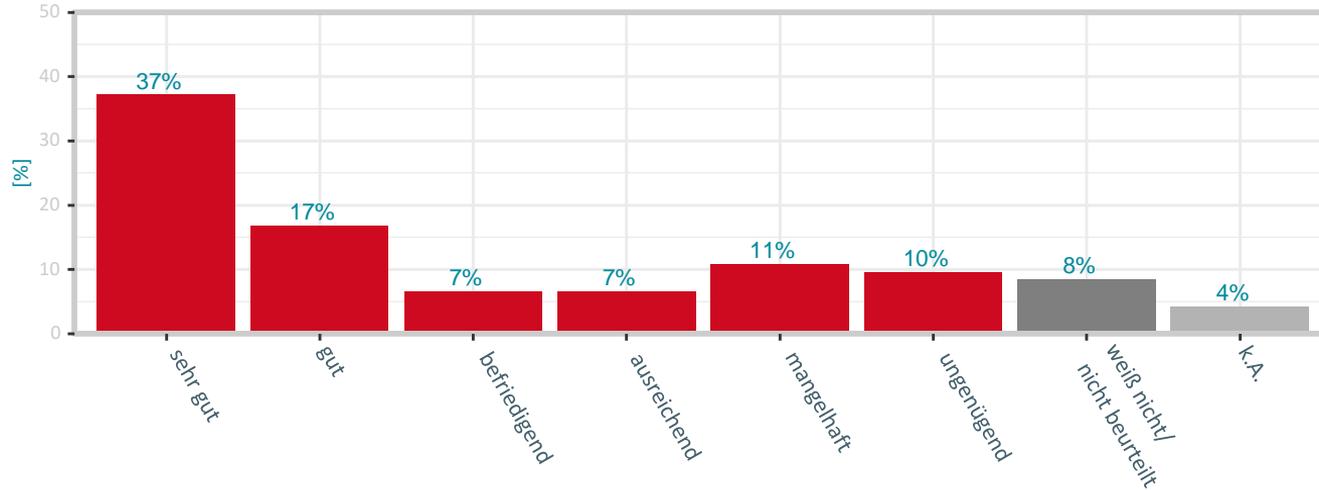
„Und jetzt im Zuge dieser Befragung, ich habe ja auch einen Brief gekriegt, online ausgefüllt, ist mir auch aufgefallen, dass da die Rede war von Mobilitätsangeboten von Elektrofahrzeugen. **Und dann ist mir zum ersten Mal aufgefallen, dass diese Ladestation**, die bei uns hier im Keller ist, gar nicht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

„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“**

Bewertung Mobilitätsangebote

Wie finden Sie es ganz allgemein, dass statt der Errichtung von Parkplätzen alternative Mobilitätsangebote wie in Ihrer Wohnanlage angeboten werden?

Datenbasis: Nutzerbefragung, N=167



Aussagen zur Parkplatzsituation

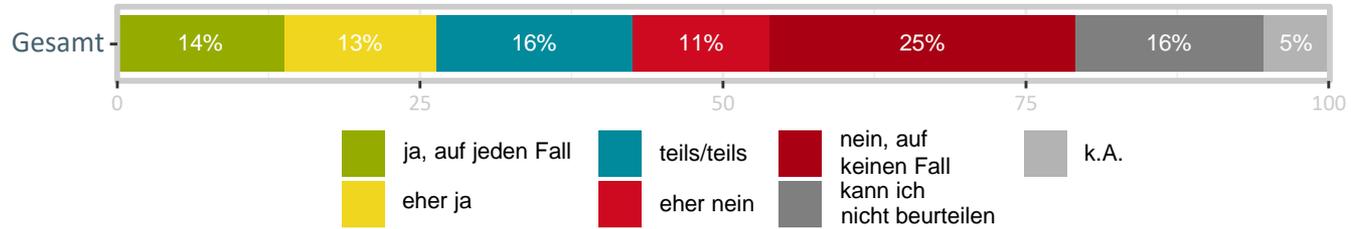
*„Draußen auf den Stellflächen ist es gut, da muss man nichts bezahlen. Man könnte sich auch in unserem Wohnblock unten **einen Platz in der Tiefgarage** nehmen, aber das **muss man sich auch leisten können**. Der kostet 90 Euro im Monat“*

*„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“*

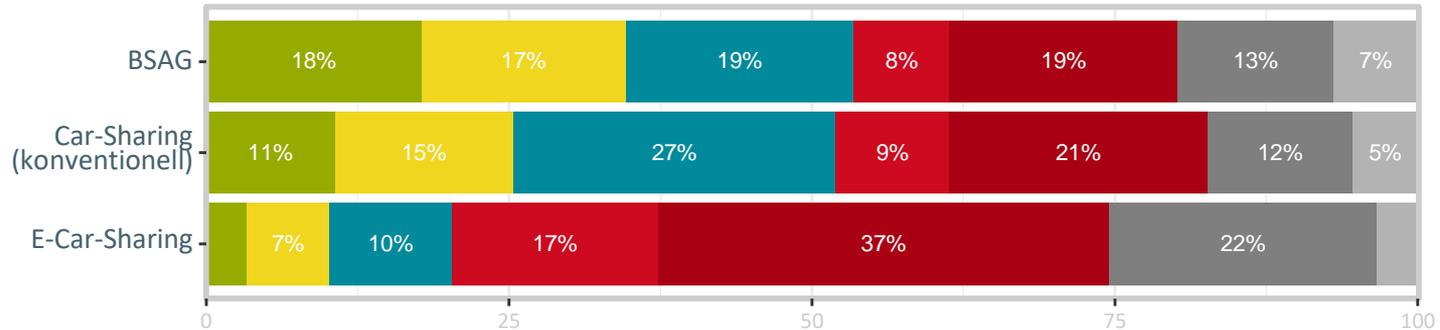
Bewertung: Mobilitätsangebote guter Ersatz

Und was meinen Sie: Sind die Mobilitätsangebote hier in Ihrer Wohnanlage alles in allem ein guter Ersatz für die nicht eingerichteten Kfz-Stellplätze?

Datenbasis: Nutzerbefragung, N=167



nach angebotenen Dienstleistungen



Ergebnisse Interviews

mit Bauherren, Planern und Anbietern von
Mobilitätsdienstleistern

Benannte Faktoren für die Einführung von Mobilitätskonzepten

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

Aussage Interviews

*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**“.*

*„**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**“*

Benannte Hemmnisse für die Umsetzung von Mobilitätskonzepten

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

Verbesserungsvorschläge der Bauherren

- Lastenfahrräder und Lastenpedelecs als gleichwertigen Ersatz für Autos,
- bedarfsgerechte Stellplatzschlüssel je nach Nutzergruppe und Wohnlage,
- effizientere Kooperation mit der Stadt, indem die Kompetenz gebündelt wird,
- Mobilitätskonzepte im StellplOG priorisieren,
- öffentlichen Raum reglementieren (Parkraumbewirtschaftung) und
- gemeinsame Mobilitätskonzepte verschiedener Bauträger und der Stadt in der Quartiersentwicklung.

Aussage Interviews

*„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“***

Abgeleitete Empfehlungen

Abgeleitete Empfehlungen

Empfehlung:

Verbesserte Kommunikation nach außen und Prozessoptimierung.

Inhalt:

Derzeit müssen sich Bauherren mit verschiedenen städtischen Akteuren abstimmen. Die Reihenfolge und die jeweiligen Zuständigkeiten müssen klar kommuniziert werden, um den Prozess für die Bauherren zu optimieren.

Akteure:

Stadt: Erstellung eines Merkblattes für Bauherren.

Abgeleitete Empfehlungen

Empfehlung:

Einbindung von Mobilitätskonzepten in frühen Phasen der Quartiersentwicklung.

Inhalt:

Bei der Planung neuer Quartiere sollten entsprechende Verkehrskonzepte bereits über einzelne Bauvorhaben übergreifend mit entwickelt und fachlich begleitet werden. Insellösungen können so vermieden und Synergien geschaffen werden.

Akteure:

Stadt: Frühzeitige Einbindung von Investoren/ Bauherren und Mobilitätsdienstleistern.

Bauherren: Eingehen von Kooperationen und Planungsgemeinschaften.

Abgeleitete Empfehlungen

Empfehlung:

Erstellung eines Kataloges mit den Bausteinen eines Mobilitätskonzepts.

Inhalt:

Für Bauherren gibt es bisher keine Übersicht über mögliche Maßnahmen eines Mobilitätskonzeptes.

Akteure:

Stadt: Zusammenstellung einer Übersicht der Bausteine.

Abgeleitete Empfehlungen

Empfehlung:

Definition aller Bausteine eines Mobilitätskonzepts.

Inhalt:

Unterschiedliche Bausteine eines Mobilitätskonzeptes haben unterschiedliche Wirkungen. Während Maßnahmen wie Car-Sharing direkt wirken, entfalten andere Maßnahmen, wie z.B. Lastenräder ihre Wirkung erst in Kombination.

Akteure:

Stadt: Erstellung einer klaren Struktur und Hierarchisierung aller möglichen Bausteine des Mobilitätskonzepts.

Abgeleitete Empfehlungen

Empfehlung:

Anwendung einheitlicher Anforderungen in Bezug auf Besucherparkplätze.

Inhalt:

Fälle, in denen durch Mobilitätskonzepte reduzierte Stellplatzschlüssel durch eine entsprechend höhere geforderte Zahl zu errichtender Besucherparkplätze „ausgeglichen“ werden mussten, sollten zukünftig vermieden werden.

Akteure:

Stadt: Anpassung und Anwendung der Regelungen/
Dienstanweisung.

Abgeleitete Empfehlungen

Empfehlung:

Schaffung einer zentraler Beratungs- und Überwachungsstelle für Mobilitätskonzepte.

Inhalt:

Die Umsetzung der genehmigten Mobilitätskonzepte ist Genehmigungsbestandteil und muss deshalb überprüft werden. Eine zentrale Ansprechperson für die Bewohner von Immobilien mit Mobilitätskonzepten kann Unterstützung bieten, wenn Angebote ausfallen, ablaufen oder Probleme verursachen.

Akteure:

Stadt: Einrichtung eines Fonds zur Finanzierung einer solchen Stelle.

Bauherren: Prüfung möglicher Sanktionsmechanismen für unzuverlässige Dienstleister.

Abgeleitete Empfehlungen

Empfehlung:

Verbesserung der Kommunikation der Angebote vor Einzug.

Inhalt:

Einem Großteil der Nutzer:innen sind bei der Objektauswahl die Mobilitätskonzepte nicht bekannt. Ein Objekt mit Mobilitätsangebot kann die „richtigen“ Bewohner:innen anziehen.

Akteure:

Bauherren: Einbeziehung des Mobilitätskonzeptes in die Vermarktung.

Abgeleitete Empfehlungen

Empfehlung:

Verbesserung der Kommunikation der Angebote bei und nach Einzug.

Inhalt:

Viele Bewohner kennen das Mobilitätskonzept nicht oder wissen nicht, wie die Handhabung funktioniert. Um diese Hürde zu überwinden, sollten begleitend umzusetzende Kommunikationskonzepte über die Mobilitätskonzepte informieren.

Akteure:

Bauherren/ Mobilitätsdienstleister: Entwicklung und Umsetzung geeigneter Kommunikationskonzepte.

Stadt: Kommunikationskonzepte als verbindlicher Baustein eines Mobilitätskonzeptes.

Abgeleitete Empfehlungen

Empfehlung:

Laufzeit und Ausrichtung der Mobilitätskonzepte.

Inhalt:

Die Investitionen der Ablösesumme in Infrastruktur, Car-Sharing Mitgliedschaften oder ÖPNV Tickets haben unterschiedliche „Laufzeiten“. Diese müssen hinsichtlich Ihrer langfristigen Wirkung – besonders nach dem Ende einer Maßnahme – hinsichtlich einer dauerhaften Verhaltensänderung der Nutzer bewertet werden.

Akteure:

Stadt: Einführung einer Evaluierung der umgesetzten Maßnahmen in regelmäßigen Abständen.

Bauherren: Mut zur Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen.

Abgeleitete Empfehlungen

Empfehlung:

ÖPNV Infrastruktur und Angebot stärken bei gleichzeitiger Umsetzung von Mobilitätskonzepten.

Inhalt:

Die Bedeutung des ÖPNV ist auch für den Erfolg von Mobilitätskonzepten nicht zu unterschätzen. Nur wenn der ÖPNV als funktionierendes Rückgrat die Alltagsmobilität löst, können Mobilitätskonzepte ihre volle Wirkung entfalten.

Akteure:

Stadt und BSAG: Ausbau von ÖPNV-Verbindungen in Neubaugebieten.

BSAG: Langfristige Integration von anderen Mobilitätsangeboten in die App.

Abgeleitete Empfehlungen

Empfehlung:

Unterstützung durch öffentliche Parkraumbewirtschaftung.

Inhalt:

Die Wirkung der Mobilitätskonzepte könnte durch die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung im Umfeld der Objekte verstärkt werden.

Akteure:

Stadt: Prüfung der Möglichkeiten zur Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung.

Zusammenfassung

Zusammenfassend kann festgehalten werden:

- Maßnahmen führten zu reduzierter Pkw-Nutzung und reduzierten Pkw-Besitz unter Nutznießenden
- ÖPNV-Tickets besonders beliebt
- Begleitende Kommunikationsmaßnahmen unverzichtbar
- Vereinfachung von Prozessen für Investoren sind zu empfehlen
- Ausreichende fachliche und zielgruppengerechte Beratung der Investoren steigert den Erfolg der Mobilitätskonzepte
- Fehlende öffentliche Parkraumbewirtschaftung verringert potentiale der Mobilitätskonzepte

Vielen Dank | Thank you | Merci



team red Deutschland GmbH
Almstadtstr. 7, 10119 Berlin, Germany

Tel +49 30.138 986-35
Fax+49 30.138 986-36

info@team-red.net
www.team-red.net