



Mobilitäts- management statt Kfz-Stellplätze

Mobilitätskonzepte nach
Mobilitäts-Bau-Ortsgesetz
der Stadtgemeinde Bremen

Die Senatorin für Bau, Mobilität
und Stadtentwicklung



Freie
Hansestadt
Bremen

SHARE-North Squared

Interreg
North Sea



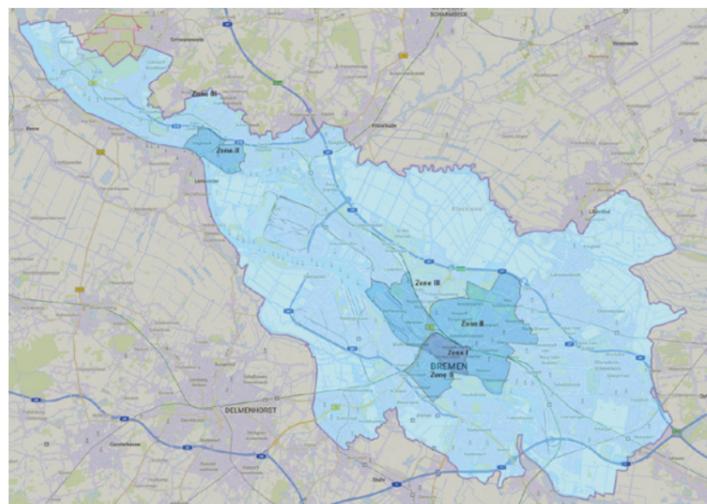
Co-funded by
the European Union

Innovatives Mobilitätsmanagement statt Kfz-Stellplätze

Mobilitätskonzepte nach Mobilitäts-Bau-Ortsgesetz
der Stadtgemeinde Bremen

Was regelt das MobBauOG?

Jede Immobilie verursacht Verkehr - fließenden sowie ruhenden. Das Mobilitäts-Bau-Ortsgesetz (MobBauOG) vom 20. September 2022 (Brem.GBl.S. 476) hat das bisherige Stellplatzortsgesetz abgelöst und soll die Verkehrswende sowie nachhaltiges Mobilitätsverhalten in der Stadtgemeinde Bremen insbesondere im Bereich der Neubauvorhaben fördern.



Übersichtskarte der Gebietszonen zur Ermittlung des Mobilitätsbedarfs.
Eine detaillierte, interaktive Karte finden Sie unter:
geoportal.bremen.de/geoportal > Fachdaten > Transport und Verkehr
> Gebietszonen Mobilitäts-Bau-Ortsgesetz

Das MobBauOG regelt seit dem 1. Oktober 2022 in der Stadtgemeinde Bremen, Maßnahmen des Mobilitätsmanagements anteilig verpflichtend umzusetzen, ermöglicht es aber auch weiterhin, Stellplätze für Kraftfahrzeuge herzustellen oder abzulösen. Es gilt für den Neubau sowie für Nutzungsänderungen vorhandener Gebäude und regelt die Stellplatzanforderungen für Kraftfahrzeuge (Kfz) und Fahrräder, soweit diese nicht bereits durch Bebauungspläne o.Ä. getroffen worden sind.

Die Anzahl der notwendigen Kfz-Stellplätze und notwendigen Fahrradabstellplätze für ein Objekt bemisst sich nach der Art, Größe und Anzahl der Wohneinheiten oder der gewerblichen Nutzfläche sowie der Lage des Objekts im Stadtgebiet. Gemeinsam decken sie den Mobilitätsbedarf der Immobilie idealtypisch ab. Der Anteil des erforderlichen Mobilitätsmanagements wird ebenfalls durch die Lage im Stadtgebiet bestimmt, welches unter Berücksichtigung der örtlichen Verkehrsverhältnisse in drei Gebietszonen eingeteilt wird.

1. Die Gebietszone I, umfasst das innere Stadtgebiet,
2. die Gebietszone II umfasst außerhalb der Gebietszone I die innenstadtnahen Quartiere sowie die Ortsteile Vegesack und Grohn sowie
3. die Gebietszone III, welche das übrige Stadtgebiet und die Außenbereiche einschließlich des stadtbremischen Überseehafengebiets Bremerhaven umfasst.

Mehr Information zur Berechnung des Mobilitätsbedarfs finden Sie in der Richtzahlentabelle (Anlage 2 zum MobBauOG).



Mobilitätsmanagement, Stellplätze und Ablöse – Was ist Pflicht und was ist optional?

Maßnahmen des Mobilitätsmanagements zur Erfüllung des Stellplatznormbedarfs stehen im MobBauOG an erster Stelle, gefolgt von der Herstellung von Kfz-Stellplätzen und erhöhten Anforderungen an die Anzahl und Qualität von Fahrradabstellplätzen. Ab einer bestimmten Größenordnung sind Maßnahmen des Mobilitätsmanagements für Neu- und Umbaumaßnahmen (fast) aller Nutzungsformen verpflichtend. Der Anteil des Mobilitätsbedarfs, der durch Mobilitätsmanagement erfüllt werden muss, ist von der Lage im Stadtgebiet abhängig:

- in Zone I 75%,
- in Zone II 50% und
- in Zone III 25% des rechnerischen Stellplatznormbedarfs.

Der verbleibende Anteil des Mobilitätsbedarfs kann durch die Herstellung von Kfz-Stellplätzen oder durch die Ablöse der erforderlichen Kfz-Stellplätze erfüllt werden. Flexible Zusammensetzungen, wie z.B. die anteilige oder vollständige Ablöse von Kfz-Stellplätzen und das Aussetzen dieser Pflicht durch zusätzliche

Mobilitätsmanagementmaßnahmen sind auch möglich. Eine Ausnahme bildet hier der Innenstadtbereich (Zone I), wo nur in Ausnahmefällen Kfz-Stellplätze hergestellt werden dürfen.

Das Bauen von autofreien und autoarmen Quartieren wird somit erleichtert, genauso wie die flexiblere Gestaltung für Investor:innen und Bauträger:innen Mobilitätsstrategien und Mobilitätskonzepte für ihre Objekte zu entwickeln, welche den Mobilitätsbedürfnissen ihrer Nutzer:innen entsprechen. Die erforderlichen Fahrradabstellplätze müssen allerdings immer hergestellt werden.

Was ist Mobilitätsmanagement?

Mobilitätsmanagement ist die zielorientierte und zielgruppenspezifische Beeinflussung des individuellen Mobilitätsverhaltens. Mobilitätsmanagement betrachtet dabei alle Verkehrsträger gemeinsam und zeigt umweltschonende und zukunftssichere Lösungen auf, mit denen Bürger:innen ihre Wege zurücklegen und tägliche Mobilitätsbedürfnisse befriedigen können.

Vertiefende Informationen und Schulungsangebote finden Sie hier zu dem Thema Wohnen und Mobilität: www.vcd.org/wohnen-und-mobilitaet.

Mobilitätsmanagement

- § 7 MobBauOG

und

Stellplatzbau

- § 8 und § 9 MobBauOG

und/
oder

Stellplatzablöse

- § 10 MobBauOG

Mobilitätskonzepte nach MobBauOG

Das Ziel der Mobilitätskonzepte und Maßnahmen des Mobilitätsmanagements ist zu einer Reduzierung des Besitzes und der Nutzung von Kraftfahrzeugen beizutragen und damit einhergehend eine Reduzierung der Nachfrage nach Kfz-Stellplätzen zu erzielen.

Entscheidend für ein gutes Mobilitätskonzept und jener darin enthaltenen Mobilitätsmanagementmaßnahmen sind Angebote, die

- die Bedürfnisse der Zielgruppe befriedigen,
- im Quartier gut integriert und erreichbar sind,
- eine angemessene Laufzeit haben und
- eine zielgruppenorientierte Kommunikation der Maßnahme(n) aufweisen.

Für die Mobilitätskonzepte und deren Nachweis gilt das Äquivalenzprinzip. D.h. der Betrag, der als Stellplatzablöse gezahlt werden kann, ist die Grundlage für die erforderliche Investition in Maßnahmen des Mobilitätsmanagements. Die aufzuwendende Gesamtsumme für das Mobilitätsmanagement beträgt hierbei 90% der alternativ notwendigen Ablösesumme. Der Nachweis wird in der Regel im Rahmen des Bauantrags erbracht, dem muss das Mobilitätskonzept in Textform sowie die Anlage Mobilitätsnachweis beigelegt werden. Die Bewertung der Maßnahme erfolgt durch die Verkehrsabteilung der Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung.

Suchen Sie Hilfestellung für die Gestaltung von Fahrradabstellanlagen?



Der „Leitfaden Fahrradabstellanlagen“ des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen bietet umfassende Informationen rund ums (Lasten-)Radparken: https://www.nahmobil-hessen.de/wp-content/uploads/2020/05/200504_Leitfaden_Fahrradabstellanlagen_RZ_web_Doppelseiten.pdf

oder



„Hinweise für Architekten und Bauherren zum Abstellen von Fahrrädern“ der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW: www.agfs-nrw.de/fachthemen/parken-und-abstellen/hinweise-zum-abstellen-von-fahrraedern

Es gilt eine allgemeine Auskunftspflicht der Investor:innen und Mobilitätsdienstleister gegenüber der Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung zum Stand der Umsetzung des Mobilitätsmanagements und dessen Auswirkungen. Gelten die Maßnahmen als unzureichend oder werden sie nicht im genehmigten Umfang umgesetzt, kann die Zustimmung der Gemeinde widerrufen werden. Bei einem Widerruf muss der zum Zeitpunkt der Ablösung geltende Ablösebetrag in voller Höhe an die Stadtgemeinde bezahlt werden.

Das Mobilitätsbudget ermitteln – Schritt-für-Schritt

1. **Auf der Grundlage der Richtzahlentabelle werden der Stellplatznormbedarf (Kfz) wie auch die notwendigen Fahrradabstellplätze berechnet.** Bei Wohngebäuden mit mehr als drei Wohnungen variiert der Schlüssel für die Berechnung des Stellplatznormbedarfs je nach Gebietszone.
2. **Der berechnete Stellplatznormbedarf kann reduziert werden: in Zone I und II um 40% und in Zone III um 20%.** Hiervon ausgenommen sind Wohngebäude und autoaffine Nutzungen wie bspw. Kfz-Werkstätten. Ebenfalls unverändert bleibt die berechnete Anzahl der Fahrradabstellplätze.
3. **Anhand des ermittelten Stellplatznormbedarf wird festgelegt, eine Verpflichtung zur Umsetzung von Mobilitätsmanagementmaßnahmen besteht.** Die Bagatellgrenzen für die Erfüllungspflicht liegen bei 4 Stellplätzen in Zone I + II sowie 8 Stellplätzen in Zone III. Ausgenommen sind Aufstockung, Ausbau oder Umnutzung bestehender Gebäude zu Wohnzwecken.
4. **Nun wird das Mobilitätsbudget für Maßnahmen des Mobilitätsmanagements berechnet: Dieses ersetzt anteilig die Herstellung von Kfz-Stellplätzen.** Vom (reduzierten) Stellplatznormbedarf müssen in Zone I 75% der Stellplätze, in Zone II 50% der Stellplätze und in Zone III 25% der Stellplätze in ein Mobilitätsbudget überführt werden. Für jeden zu ersetzenden Stellplatz werden 90% der nach §10 definierten Ablösebeträge als Äquivalenzbetrag festgesetzt.
5. **Der verbleibende Stellplatznormbedarf kann nun entweder in die Realherstellung gehen, (anteilig) abgelöst werden oder seinerseits in ein Mobilitätsbudget überführt werden.** Dies entspräche dem auto-freien Bauen. In Zone I ist die Realherstellung nur in Ausnahmefällen möglich.

Anwendungsbeispiele nach MobBauOG

Die Regelungen des MobBauOGs können erstmal sehr komplex und unübersichtlich erscheinen. Folgende Rechenbeispiele sollen das Prinzip der Ermittlung des erforderlichen Mobilitätsmanagements sowie notwendigen Kfz- und Fahrradstellplätze praxisnäher darstellen.

Anwendungsbeispiel 1: Neubau Mehrfamilienhaus

Eine Bauträgerin möchte ein Haus mit 10 Wohneinheiten mit jeweils 70 m² Wohnfläche bauen. Das Objekt befindet sich in der Gebietszone II nach MobBauOG.

Prüfschritt		Erläuterung	Beispiel
Schritt 1: Ermittlung des rechnerischen Stellplatznormbedarfs nach §§ 4 und 5 MobBauOG	Notwendige Fahrradabstellplätze nach § 4	Richtzahlentabelle Ziffer 1.2: 1 je 30 m ² Gesamtwohnfläche	10 x 70 m ² Wohnfläche / 30 m ² Wohnfläche = 23 notwendige Fahrradabstellplätze sind real herzustellen
	Rechnerischer Stellplatznormbedarf für Kfz nach § 4	Richtzahlentabelle Ziffer 1.2: 0,6 je Wohnung	0,6 x 10 Wohnungen = 6 rechnerische Kfz-Stellplätze (nicht zur Realherstellung)
	Reduktion § 5 MobBauOG	Bei Wohnnutzungen nach Nummer 1 der Richtzahlentabelle findet keine Reduktion des Stellplatznormbedarfs statt.	
Schritt 2: Prüfung der Erfüllungspflicht nach § 3 MobBauOG	Besteht eine Pflicht zur Errichtung von Kfz- und Fahrradstellplätzen sowie Mobilitätsmanagement?	Stellplatznormbedarf liegt über der Bagatellgrenze von 4 Kfz-Stellplätzen nach § 5 Abs. 3. Es handelt sich um einen Neubau.	Ja , es besteht eine Pflicht zur Erfüllung des Mobilitätsbedarfs
Schritt 3: Erfüllung des Mobilitätsbedarfs nach § 6 MobBauOG durch 1. Mobilitätsmanagementmaßnahmen 2. Herstellung von Stellplätzen 3. Ablöse von Stellplätzen	Mobilitätsmanagementmaßnahmen nach § 7 MobBauOG	Anzahl der Stellplatzeinheiten nach § 7 Absatz 1 für Mobilitätsmanagement: in Gebietszone II mindestens die Hälfte der Stellplatzeinheiten (Faktor 0,50)	6 rechnerische Kfz-Stellplätze x 50% = 3 rechnerische Kfz-Stellplätze müssen in Mobilitätsmanagement investiert werden
	Herstellung von Kfz-Stellplätzen nach § 8 MobBauOG	Äquivalenzbetrag für Mobilitätsmanagement nach § 10 und Anlage 3 zu § 7: 12.600 € pro Stellplatz in Zone II, aufzuwendende Gesamtsumme für das Mobilitätsmanagement soll mindestens 90% des nach § 10 alternativ notwendigen Ablösebetrages betragen	3 x 12.600 € x 0,9 = 34.020 € Budget für Mobilitätskonzept (inkl. Kommunikationskonzept) für eine Laufzeit von mind. 5 Jahren
	Herstellung von Kfz-Stellplätzen nach § 8 MobBauOG	Rechnerische Kfz-Stellplätze abzüglich des Anteils für Mobilitätsmanagement	6 rechnerische Stellplätze – 3 = 3 Kfz-Stellplätze zur Realherstellung

Der rechnerische Stellplatznormbedarf beträgt 6 Kfz-Stellplätze und 23 Fahrradabstellplätze. Die Bauträgerin muss 50% dieses Stellplatznormbedarfs durch Maßnahmen des Mobilitätsmanagements erfüllen. Dieser beträgt 3 rechnerische Kfz-Stellplätze, welches ein Budget für das Mobilitätskonzept von 34.020 € ergibt. Die 3 verbleibenden rechnerischen Kfz-Stellplätze sind real herzustellen. Die 23 erforderlichen Fahrradabstellplätze müssen hergestellt werden.

Diese Bauträgerin möchte jedoch autofrei bauen und 100% des Mobilitätsbedarfs in Maßnahmen des Mobilitätsmanagements für die Bewohner:innen investieren. Daraus ergibt sich ein Gesamtbudget von 68.040 € für das Mobilitätskonzept, welches sich

aus den weiteren Ablösebeträgen ergibt (34.020 € + 34.020 € für 3 weitere Stellplätze, inkl. 10% Ermäßigung für Mobilitätsmanagement). Die Maßnahmen können sich aus einzelnen oder mehreren Mobilitätsangeboten zusammensetzen.

Anwendungsbeispiel 2: Neubau Mehrfamilienhaus mit Einzelhandel in einer Baulücke

Ein Investor möchte ein Haus mit 10 Wohneinheiten mit jeweils 70 m² Wohnfläche und 400 m² Verkaufsnutzfläche für den Einzelhandel bauen. Das Objekt befindet sich in einer Baulücke in der Gebietszone II nach MobBauOG.

Prüfschritt		Erläuterung	Beispiel
Schritt 1: Ermittlung des rechnerischen Stellplatznormbedarfs nach §§ 4 und 5 MobBauOG	Notwendige Fahrradabstellplätze nach § 4	Richtzahlentabelle Ziffer 1.2: 1 je 30 m ² Gesamtwohnfläche Richtzahlentabelle Ziffer 3.1: 1 je 40 m ² Verkaufsnutzfläche	10 x 70 m ² Wohnfläche / 30 m ² Wohnfläche = 23 notwendige Fahrradabstellplätze für Wohnen 400 m ² Verkaufsnutzfläche / 40 m ² x 1 = 10 notwendige Fahrradabstellplätze für Einzelhandel = 33 Fahrradabstellplätze sind real herzustellen
	Rechnerischer Stellplatznormbedarf für Kfz nach § 4	Richtzahlentabelle Ziffer 1.2: 0,6 je Wohnung Richtzahlentabelle Ziffer 3.1: 1 je 40 m ² Verkaufsnutzfläche	0,6 x 10 Wohnungen = 6 rechnerische Kfz-Stellplätze für Wohnen 400 m ² Verkaufsnutzfläche / 40 m ² x 1 = 10 rechnerische Kfz-Stellplätze für Einzelhandel = 16 rechnerische Kfz-Stellplätze (nicht zur Realherstellung)
	Reduktion § 5 MobBauOG	Bei Wohnnutzungen nach Nummer 1 der Richtzahlentabelle findet keine Reduktion des Stellplatznormbedarfs statt. Für andere Nutzungen wird in Zone I und II um 40% reduziert.	= 6 rechnerische Kfz-Stellplätze für Wohnen = 10 - (10 x 0,4) = 6 rechnerische Kfz-Stellplätze für Einzelhandel = 12 rechnerische Kfz-Stellplätze nach der Reduzierung

Fortsetzung



Prüfschritt		Erläuterung	Beispiel
Schritt 2: Prüfung der Erfüllungspflicht nach § 3 MobBauOG	Besteht eine Pflicht zur Errichtung von Kfz- und Fahrradstellplätzen sowie Mobilitätsmanagement?	Stellplatznormbedarf liegt über der Bagatellgrenze von 4 Kfz-Stellplätzen nach § 5 Abs. 3. Es handelt sich um einen Neubau.	Ja , es besteht eine Pflicht zur Erfüllung des Mobilitätsbedarfs
Schritt 3: Erfüllung des Mobilitätsbedarfs nach § 6 MobBauOG	Mobilitätsmanagementmaßnahmen nach § 7 MobBauOG	Anzahl der Stellplatzeinheiten nach § 7 Absatz 1 für Mobilitätsmanagement: in Gebietszone II mindestens die Hälfte der Stellplatzeinheiten (Faktor 0,50) Äquivalenzbetrag für Mobilitätsmanagement nach § 10 und Anlage 3 zu § 7: 7.900 € pro Stellplatz in Baulücken Zone II, aufzuwendende Gesamtsumme für das Mobilitätsmanagement soll mindestens 90% des nach § 10 alternativ notwendigen Ablösebetrages betragen	12 rechnerische Kfz-Stellplätze x 50% = 6 rechnerische Kfz-Stellplätze müssen in Mobilitätsmanagement investiert werden 6 x 7.900 € x 0,9 = 42.660 € Budget für Mobilitätskonzept (inkl. Kommunikationskonzept) für eine Laufzeit von mind. 5 Jahren
	Herstellung von Kfz-Stellplätzen nach § 8 MobBauOG	Rechnerische Kfz-Stellplätze abzüglich des Anteils für Mobilitätsmanagement	12 rechnerische Stellplätze – 6 = 6 Kfz-Stellplätze zur Realherstellung

Der rechnerische Stellplatznormbedarf beträgt 12 Kfz-Stellplätze und 33 Fahrradabstellplätze. Der Investor muss 50% dieses Stellplatznormbedarfs durch Maßnahmen des Mobilitätsmanagements erfüllen. Dieser beträgt nach der Reduzierung der gewerblichen Kfz-Stellplätze 6 rechnerische Kfz-Stellplätze, welches ein Budget für das Mobilitätskonzept von 42.660 € ergibt. Die Maßnahmen können sich aus einzelnen oder mehreren Mobilitätsangeboten zusammensetzen. Die 6 verbleibenden rechnerischen Kfz-Stellplätze sind real herzustellen. Die 33 erforderlichen Fahrradabstellplätze müssen hergestellt werden.

Der Investor entscheidet sich die 6 erforderlichen Kfz-Stellplätze real herzustellen. Er richtet außerdem eigenständig eine Ladesäule mit zwei Ladepunkten ein, sodass Bewohner:innen wie auch Kund:innen des Einzelhandels dort ein Elektrofahrzeug laden können. Die Ladesäule kann nicht als Teil des Mobilitätskonzepts geltend gemacht werden, weil diese nur der privaten Nutzung und nicht Sharing-Angeboten zur Verfügung steht. Weitere vier Stellplätze lässt er entsprechend des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz des Bundes (GEIG) mit Leerrohren für Elektrokabel ausstatten, sodass bei steigender Nachfrage für E-Laden eine Nachrüstung ohne großen Aufwand erfolgen kann.

Mobilitätsmanagement planen – Welche Maßnahmen sind möglich?

Die Maßnahmen des Mobilitätsmanagements bieten eine Vielzahl an Möglichkeiten, die individuell

zusammengesetzt werden können. Der gemeinsame Nutzen der Mobilitätsangebote steht im Vordergrund. Sämtliche Mobilitätsmanagementmaßnahmen sind miteinander kombinierbar, jedoch ist **mindestens eine Maßnahme aus Kategorie 1 verpflichtend**. Die Laufzeit

der Maßnahmen **beträgt mindestens 5 Jahre** und muss durch ein Kommunikationskonzept begleitet werden. Die folgende Tabelle bietet einen Überblick möglicher Maßnahmen, deren Kategorisierung sich jeweils auf die verkehrliche Wirkung bezieht. Diese Liste ist nicht

abschließend. Weitere, gut begründete Maßnahmen sind in Abstimmung mit der für Mobilitätsmanagement zuständigen Stelle der Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung (Kontakt auf Seite 15) möglich.

Kategorie	Maßnahme	Art der Umsetzung	Zulässige für Vorhaben (Richtzahlentabelle)	Sinnvoll zur Umsetzung wenn:
Kategorie 1 Mobilitätsangebote mit der höchsten Wirkung	ÖPNV-Zeitkarten	Übertragbare ÖPNV-Karten für Bewohner:innen und Arbeitnehmer:innen	für Wohnnutzungen und sonstige Vorhaben	<ul style="list-style-type: none"> Nächste ÖPNV-Haltestelle max. in 300 Meter Entfernung vom Objekt liegt Nutzer:innengruppe noch keine ÖPNV-Zeitkarten besitzt (z.B. nicht für Studierendenwohnheim, da i. d. R. Semestertickets bereits vorhanden)
		Dauerhafte Jobticket-Angebote für Arbeitnehmer:innen	nur für sonstige Vorhaben (Ziffern 2 bis 10)	
	BahnCard	BahnCard 25, 50 oder 100 für Arbeitnehmer:innen	nur für sonstige Vorhaben (Ziffern 2 bis 10)	<ul style="list-style-type: none"> Gelegentliche bis häufige Fernstreckenfahrten durch die Nutzer:innengruppen erfolgen
	Carsharing 	Einrichtung einer Station auf Grundstück**	alle	<ul style="list-style-type: none"> Kein Carsharing-Angebot im direkten Umfeld bereits vorhanden ist. Bestehende Carsharing-Station im Umfeld (Geh-Entfernung max. 300 m) kann als Bezug genutzt werden, wenn dort ausreichende Kapazität (-reserve) vorhanden ist Carsharing-Stellplätze an einem gut sichtbaren, öffentlich zugänglichen Standort eingerichtet werden (z.B. nicht in der untersten Ebene einer Tiefgarage; nicht in sog. Angsträumen) Carsharing-Angebote mit einer gemischten Flotte (Fahrzeugtyp und Antriebsformen) können breitere Mobilitätsbedürfnisse abdecken <p><small>** Geeignete Anzahl der Carsharing-Stellplätze richtet sich an die Norm: 1 Fahrzeug je 45 potentieller Nutzer:innen aus dem Objekt und dem unmittelbaren Umfeld</small></p>
		Betriebskostenzuschuss zu einem Carsharing-Angebot in der näheren Umgebung	alle	<ul style="list-style-type: none"> Standort sich in einer Lage befindet, wo eine Wirtschaftlichkeit nicht sofort zu erwarten ist. Station sollte sich jedoch nach max. 5 Jahren eigenwirtschaftlich finanzieren können
		Mitgliedschaft für Bewohner:innen oder Arbeitnehmer:innen	alle	<ul style="list-style-type: none"> Nutzer:innengruppe Führerscheininhaber:innen enthält (z.B. bei Wohnheim für Geflüchtete oder betreutes Wohnen für Menschen mit Behinderung keine Mitgliedschaften für alle Bewohner:innen sinnvoll, evtl. jedoch für Mitarbeiter:innen) Carsharing-Station in max. 300 Meter Entfernung vom Objekt liegt Vertragssumme ausreicht, um Mitgliedschaften mindestens 5 Jahre zu finanzieren dadurch die Anzahl der Dienstwagen/Fuhrpark reduziert werden kann
	Taxi	Taxi-Gutscheine für Bewohner:innen oder Arbeitnehmer:innen	alle	<ul style="list-style-type: none"> An Standorten wo der ÖPNV-Anschluss (insb. ab einer gewissen Uhrzeit) lückenhaft ist/ in größerer Entfernung liegt Für Zielgruppen mit eingeschränkter Mobilität
	Fahrgemeinschaften 	Dauerhafte Vermittlung und Anreize für Fahrgemeinschaften	nur für sonstige Vorhaben (Ziffern 2 bis 10)	<ul style="list-style-type: none"> Bei gewerblicher Nutzung mit Pendlerverkehren
		Premium-Parkplätze für Fahrgemeinschaften	nur für sonstige Vorhaben (Ziffern 2 bis 10)	
	Fahrradabstellplätze	Einrichtung zusätzlicher Fahrradabstellplätze oder Lastenradstellplätze	alle	<ul style="list-style-type: none"> An Standorten mit einer besonders hohen Nachfrage an Fahrradstellplätzen

Kategorie	Maßnahme	Art der Umsetzung	Zulässige für Vorhaben (Richtzahlentabelle)	Sinnvoll zur Umsetzung wenn:
Kategorie 2 In der Regel nur zulässig in Kombination mit Maßnahmen aus Kategorie 1	Lastenräder/ Lastenrad-Sharing 	Station (inkl. Anschaffung von Rädern)	alle	<ul style="list-style-type: none"> Nutzer:innengruppe Lastentransporte durchführen muss (z.B. Einkäufe und Kindertransport mit dem Rad). Besonders sinnvoll wenn Zielgruppe auch Nicht-Führerscheininhaber:innen beinhaltet Zugang für alle Haushalte/sonstige Nutzungen gewährleistet ist
		Mitgliedschaft für Bewohner:innen oder Arbeitnehmer:innen	alle	
	Bikesharing 	Station auf Grundstück	alle	
		Mitgliedschaft für Bewohner:innen oder Arbeitnehmer:innen	alle	
Kategorie 3 In der Regel nur zulässig in Kombination mit Maßnahmen aus Kategorie 1 und 2	BahnCard	BahnCard 25 oder 50 für Bewohner:innen	nur für Wohnnutzungen	<ul style="list-style-type: none"> Gelegentliche bis häufige Fernstreckenfahrten durch die Nutzer:innengruppen erfolgen
	E-Tretroller- und Mopedsharing 	Station auf Grundstück	alle	<ul style="list-style-type: none"> Bauliche Anlage im Geschäftsgebiet der Anbieter liegt Als „Letzte-Meile“ Ergänzungsangebot
		Mitgliedschaft für Bewohner:innen oder Arbeitnehmer:innen	alle	
	(Fahrrad-) Werkstatt	Herstellung und Betrieb einer gemeinnützigen Fahrradwerkstatt	alle	<ul style="list-style-type: none"> Es sich um größere Wohnprojekte (in Kombination mit Wartung und Verleih von verschiedenen Fahrrädern) handelt Ein gemeinsam zugänglicher gesicherter Raum vorhanden ist, in dem Werkzeug, Platz Reparaturen vorhanden ist Das Betreuungskonzept sichergestellt ist
	Zusatz-Transportmittel	Beschaffung und Angebot von Fahrradanhänger, zweirädrige Einkaufswagen („Hackenporsche“), Bollerwägen, Sackkarren etc. für den teilten Gebrauch	alle	<ul style="list-style-type: none"> Bei einem breiten Spektrum von Nutzungsbedürfnissen besonders geeignet (Lastentransporte, etc.) Zugang und Betreuung/Wartung der Transportmittel sichergestellt ist
	Packstation	Einrichtung einer Packstation auf dem Grundstück zur Vermeidung von Lieferverkehren	alle	<ul style="list-style-type: none"> Es sich um größere Wohnprojekte (Quartiersebene) handelt Eine ergänzende Concierge-Funktion sinnvoll ist Packstation sich an einem öffentlich zugänglichen, gut beleuchteten Standort befindet (Vermeidung von Angstraumbildung) Insb. eine anbieterübergreifende Einrichtung möglich ist
	Ladeinfrastruktur für Sharing-Angebote	Einrichtung von Ladeinfrastruktur für Carsharing, E-Lastenräder, E-Bikes und Pedelecs	alle	<ul style="list-style-type: none"> Wege und umfassende Mobilitätsbedürfnisse mit elektrischer Unterstützung befriedigt werden können Eine Einführung für Nutzer:innen erfolgt
Kommunikationskonzept Kommunikation ist alles! Unzureichende Kommunikation mindert die Reichweite und die Wirkung der Maßnahme(n)	Erstellung eines Kommunikationskonzeptes und dauerhafte Aushängeschilder im Objekt	alle	<ul style="list-style-type: none"> Die Reichweite und Wirkung der Maßnahmen maximiert werden soll; d. h. immer! Verschiedene Zeitpunkte abgedeckt werden: <ul style="list-style-type: none"> – vor dem Einzug/Einstellung (Werben Sie mit Ihren Angeboten) – zum Zeitpunkt des Einzugs/der Einstellung – und während des dortigen Wohnens/Arbeitens 	
	Direkte Nutzer:inneninformation (z.B. bei Einzug, Einstellung, Newsletter, etc.)	alle		
	Regelmäßige „offene Kommunikationsveranstaltungen“ mindestens 1x jährlich	alle		

Einem Mobilitätskonzept können folgende Maßnahmen/Kosten NICHT angerechnet werden:

- Herstellungskosten von Kfz-Stellplätzen (Ausnahmen können im Zusammenhang mit Carsharing gelten)
- Ladeinfrastruktur für rein private Fahrzeuge (keine Sharing-Fahrzeuge)
- Investitionen in Radverkehrsinfrastruktur im öffentlichen Raum
- Bezuschussung von Baukosten für Mobilitätsstationen im öffentlichen Raum oder reine Quartiersgaragen (für Kfz)

Anbieter- und Dienstleisterauswahl

Mobilitätskonzepte mit einem Mobilitätsdienstleister können nur mit Dienstleistern geschlossen werden, die mit der Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung einen Rahmenvertrag unterzeichnet haben. Diese Rahmenverträge umfassen eine allgemeine Auskunftspflicht gegenüber der genehmigenden Behörde und bestimmte Qualitätskriterien. Eine Liste dieser Anbieter kann hier eingesehen werden: bau.bremen.de > Mobilität > Mobilitätsmanagement > Mobilitätskonzepte nach MobBauOG

Sind Sie ein Anbieter und möchten in diese Liste mit aufgenommen werden? Dann wenden Sie sich gerne uns: mobilitaetskonzepte@bau.bremen.de.

Exkurs zur E-Mobilität



Das Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG) des Bundes setzt eine Vorgabe aus der EU-Gebäuderichtlinie zum Aufbau von Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität in Gebäuden um. Bei neuen Wohngebäuden mit mehr als fünf Kfz-Stellplätzen müssen alle Kfz-Stellplätze mit Leitungsinfrastruktur ausgestattet werden, bei Nichtwohngebäuden mit mehr als sechs Stellplätzen muss ein Drittel davon mit Leitungsinfrastruktur ausgestattet werden und mindestens ein Ladepunkt errichtet werden. Mehr Information gibt es auf der Seite des Bundesverkehrsministeriums hier: www.gesetze-im-internet.de/geig/BJNR035400021.html



Was muss das Mobilitätskonzept enthalten?

Mit dem Mobilitäts-Bau-Ortsgesetz der Stadtgemeinde Bremen werden Bauträger:innen verpflichtet der

zuständigen Stelle ein Mobilitätskonzept vorzulegen. Dieses kann formlos erstellt werden, muss aber folgende Komponenten enthalten.

Checkliste

- Beschreibung des Bauvorhabens inkl. Beschreibung der Nutzer:innengruppen/Bewohner:innen
- Planunterlagen für die Verortung der Mobilitätsangebote (soweit möglich) sowie der Kfz- und Fahrradstellplätze auf dem Grundstück/im Gebäude
- Aufschlüsselung des Stellplatznormbedarfs anhand der Richtzahlentabelle sowie Aufschlüsselung der Erfüllung des Mobilitätsbedarfs nach §§ 6 bis 8 und der Höhe des Ablöseäquivalents (inkl. Anlage Mobilitätsnachweis nach MobBauOG)
- Ausarbeitung der geplanten Mobilitätsangebote:
 - Beschreibung der Maßnahmen und Darlegung des Zugangs zu den Mobilitätsangeboten durch die Nutzer:innengruppen
 - Nennung der Mobilitätsdienstleister (wenn vorhanden)
- Kostennachweis, z.B. durch Vorlage eines Vertrags über die geplante Summe mit einem/mehreren Mobilitätsdienstleistern oder Angebote für Beschaffungen etc.
 - Aufschlüsselung wie das Ablöseäquivalent auf die einzelnen Maßnahmen umgelegt werden soll
 - Geplante (Vertrags-)Laufzeiten der Mobilitätsangebote
 - Mögliche Anpassungen bei Nicht-Nutzung der Angebote
- Darstellung der Kommunikationsmaßnahmen für die Mobilitätsangebote an die Nutzer:innengruppen



Exkurs: Auswirkung der Mobilitätskonzepte – Was bringen sie?

Ziel der Mobilitätsmanagement-Maßnahmen ist, dass sie zu einer Reduzierung des privaten Kfz-Besitzes und der Kfz-Nutzung und somit auch zu einer Reduzierung der Stellplatznachfrage führen.

In einer im April 2021 veröffentlichten Studie der team red Deutschland GmbH zur „Evaluation von Mobilitätsmaßnahmen im Rahmen des Bremer Stellplatzortsgesetzes“ wurde die Wirksamkeit bereits umgesetzter Mobilitätskonzepte untersucht.

Die wichtigsten festgestellten Effekte betreffen sowohl die Anzahl der in den Haushalten verfügbaren Pkw als auch die Nutzung von Verkehrsmitteln des motorisierten Individualverkehrs sowie des Umweltverbunds (hierzu zählen Fuß- und Radverkehr, öffentliche Verkehrsmittel, Carsharing und Mitfahrzentralen). Im Vergleich zur befragten Kontrollgruppe liegt der Anteil an Pkw-freien Haushalten in den betrachteten Wohnobjekten deutlich höher. Im Vergleich zur Kontrollgruppe ist das Mobilitätsverhalten der Nutzer:innen auch deutlich umweltfreundlicher: sie nutzen öffentliche Verkehrsmittel häufiger und fahren mehr Fahrrad sowie seltener mit dem Auto als die Kontrollgruppe.

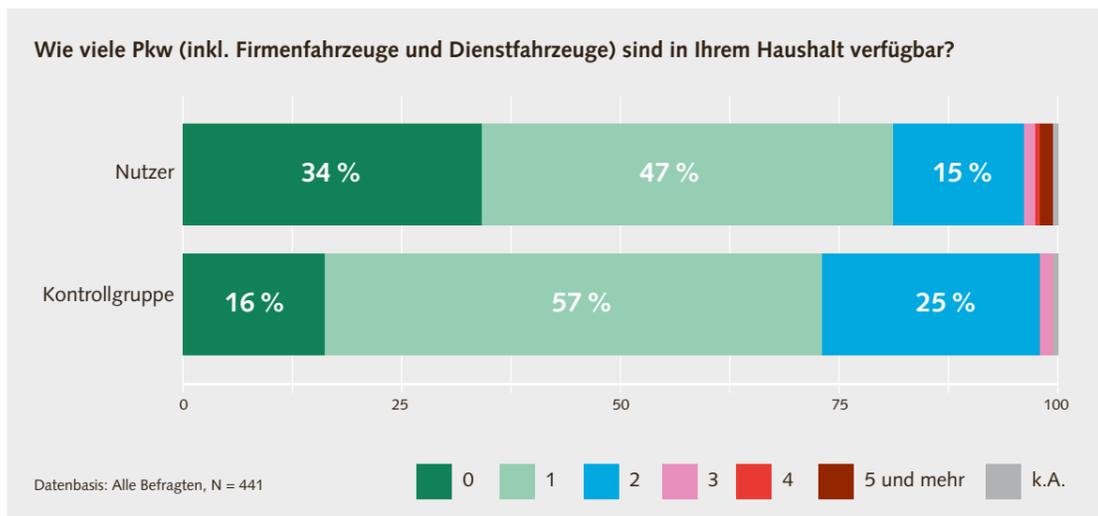


Abbildung 3: Quelle: team red Deutschland GmbH Studie zum StellpLOG Bremen, 2021.



Weitere Erkenntnisse gab es über die Beliebtheit der Angebote und der Bewertung der Bereitstellung von Mobilitätsangebote gegenüber der Herstellung von Kfz-Stellplätzen. Auf die Frage „Wie finden sie es ganz allgemein, dass statt der Errichtung von Parkplätzen alternative Mobilitätsangebote wie in Ihrer Wohnanlage angeboten werden?“ haben 54% der Nutzer:innen dies mit „gut“ bis „sehr gut“ bewertet.

Als Maßnahmen des Mobilitätsmanagements waren die ÖPNV-Zeitkarten besonders beliebt unter den Nutzer:innen. Zudem sollten die Maßnahmen über einen möglichst langen Zeitraum und durch begleitende Kommunikationskonzepte umgesetzt werden, um möglichst gute Ergebnisse zu erzielen.

Die Zusammenfassung der Studie steht hier zum Download zur Verfügung:
www.bauumwelt.bremen.de/mobilitaet/nachhaltige-mobilitaet/mobilitaetsmanagement-1266123

Fragen zum § 7 MobBauOG? Benötigen Sie Rat zu sinnvollen Maßnahmen für Ihr Objekt? Dann ist eine Vorabstimmung Ihres Mobilitätskonzepts selbstverständlich möglich. Sie können sich dafür an das Team für Mobilitätsmanagement wenden.

Kontakt

Freie Hansestadt Bremen
 Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung
 Referat für Strategische Verkehrsplanung
 Contrescarpe 72
 28195 Bremen

E-Mail: mobilitaetskonzepte@bau.bremen.de
www.bau.bremen.de



SHARE-North Squared

Interreg
North Sea



Co-funded by
the European Union

Diese Broschüre wurde durch das Interreg Nordseeraum Projekt „SHARE-North Squared: Growing Shared Mobility Exponentially in Housing Developments and Living as a Service“ finanziert. Das Projekt befasst sich mit dem Potenzial des „Sharing“ in der Mobilitäts-gestaltung und bei Neubaumaßnahmen. SHARE-North Squared wird durch die Europäische Union gefördert. Weitere Informationen zu SHARE-North Squared sind verfügbar unter www.sharenorth2.eu