



Innovatives Mobilitätsmanagement statt Kfz-Stellplätze

Stellplatzablöse nach
§ 9 Stellplatzortsgesetz
der Stadtgemeinde Bremen

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



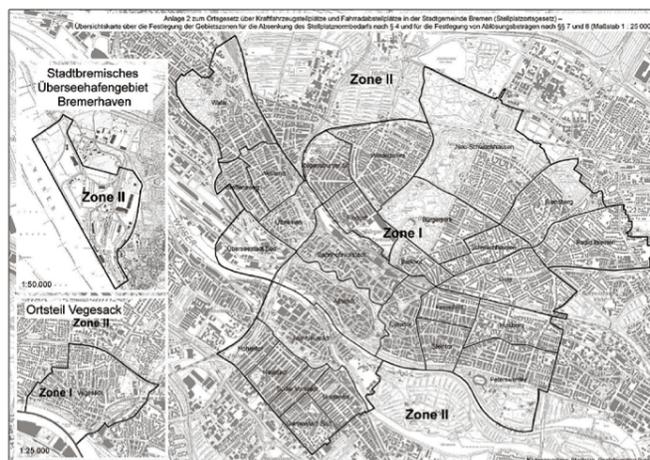
Freie
Hansestadt
Bremen

Innovatives Mobilitätsmanagement statt Kfz-Stellplätze

Stellplatzablöse nach § 9 Stellplatzortsgesetz der Stadtgemeinde Bremen

Was regelt das StellpLOG?

Das Stellplatzortsgesetz (StellpLOG) regelt in der Stadtgemeinde Bremen die Pflicht, Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrradabstellplätze zu schaffen 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, andere städtebauliche Regelungen oder als örtliche Bauvorschriften erlassene Ortsgesetze getroffen worden sind.



Die Anzahl der notwendigen Kfz-Stellplätze und Fahrradabstellplätze – auch Stellplatznormbedarf genannt – für ein Objekt bemisst sich nach der Art und Größe und Anzahl der Wohneinheiten oder Nutzfläche sowie der Lage des Objekts im Stadtgebiet. Mehr Information zur Ermittlung des Stellplatznormbedarfs für notwendige Stellplätze und notwendige Fahrradabstellplätze finden Sie dazu in der Richtzahlentabelle (Anlage 1 zu § 3 Absatz 1).

Stellplätze ablösen oder aussetzen

Wenn die notwendigen Kfz-Stellplätze nicht hergestellt werden sollen, können diese unter bestimmten Voraussetzungen abgelöst werden. Wahlweise durch die Zahlung eines Ablösungsbetrages (nach § 7 und § 8) oder durch eine Aussetzung der Stellplatzverpflichtung durch Maßnahmen des Mobilitätsmanagements (nach § 9). Die Zahl der abgelösten oder ausgesetzten Kfz-Stellplätze darf nicht mehr als 80% des Stellplatznormbedarfs überschreiten.

Mobilitätskonzepte zur Aussetzung von Kfz-Stellplätzen

Die Pflicht zur Herstellung notwendiger Kfz-Stellplätze kann anteilig ausgesetzt werden, wenn zu erwarten ist, dass die umgesetzten Maßnahmen des Mobilitätsmanagements zu einer Reduzierung des Besitzes und der Benutzung von Kraftfahrzeugen führen. Entscheidend für einen wirkungsvollen Einsatz von Mobilitätsmanagementmaßnahmen sind Angebote, die

- die Bedürfnisse der Zielgruppe befriedigen, in die Lage gut integriert und erreichbar sind,
- die eine angemessene Laufzeit der Maßnahme und
- eine ausreichende Kommunikation der Maßnahmen ausweisen.

Stellplatzbau

- § 3 und § 4 StellpLOG

und/
oder

Stellplatzablöse

- § 6 und § 7 StellpLOG

und/
oder

Mobilitätsmanagement

- § 9 StellpLOG



Für die Mobilitätskonzepte und deren Nachweis gilt an erster Stelle das Äquivalenzprinzip. D.h. der Betrag, der als Stellplatzablöse gezahlt werden würde ist die Grundlage für die erforderliche Investition in Maßnahmen des Mobilitätsmanagements. Der Nachweis wird in der Regel im Rahmen des Bauantrags erbracht. Hier muss das Mobilitätskonzept in Textform beschrieben werden. Des Weiteren können bereits abgeschlossene Verträge mit entsprechenden Mobilitätsdienstleistern oder Angebote für mögliche Beschaffungen vorgelegt werden. Die Bewertung der Maßnahme erfolgt durch die Verkehrsabteilung der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau.

Es gilt eine allgemeine Auskunftspflicht der Investoren und Mobilitätsdienstleister gegenüber der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau 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.

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



Welche Maßnahmen sind möglich?

Mobilitätsmanagementmaßnahmen anzubieten statt Kfz-Stellplätze zu schaffen bietet eine Vielzahl an Möglichkeiten, die individuell zusammengesetzt werden können.

Der gemeinsame Nutzen der Mobilitätsangebote steht im Vordergrund. Sämtliche Mobilitätsmanagementmaßnahmen sind miteinander kombinierbar und während der Laufzeit, die im Idealfall mindestens 5 Jahre beträgt, durch ein Kommunikationskonzept zu begleiten

(siehe Seite 6-7). Die folgende Tabelle bietet einen Überblick möglicher Maßnahmen, dessen 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 Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau (Kontakt auf Seite 11) 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 (MIA/MIAplus) 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) Vertragssumme ausreicht, um ÖPNV-Zeitkarten mindestens 2 Jahre zu finanzieren |
| | | 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 | |
| | | Mitgliedschaft für Bewohner:innen oder Arbeitnehmer:innen | alle | |
| | 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  | Station (inkl. Anschaffung von Räder) | 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 | <ul style="list-style-type: none"> Bauliche Anlage im Geschäftsgebiet der Anbieter liegt Zielgruppe auch Personen mit eingeschränkter Fahrradverfügbarkeit sind (als Einstieg in das Radfahren oder als Ersatzrad/Besucher:innenrad) Die „Letzte-Meile“ als Herausforderung bei der Anbindung besteht Zielgruppe auch Nicht-Führerscheininhaber:innen beinhaltet |
| | | 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 | |
| | 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 (Vermeidung von Angstraumbildung) befindet 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 (z. B. bei der Bekanntmachung) – Beim Einzug – Und während des dortigen Wohnens/Arbeitens | |
| | Direkte Nutzer:inneninformation (z.B. bei Einzug, Einstellung, Newsletter, etc.) | alle | | |
| | Regelmäßige „offene Kommunikationsveranstaltungen“ mindestens 1x jährlich | alle | | |

Wie kann's aussehen? Ein Anwendungsbeispiel

Ein Investor möchte ein Haus mit 10 Wohneinheiten mit jeweils 70 m² Wohnfläche bauen. Das Objekt befindet sich in einer Baulücke in der Gebietszone 1 nach StellpLOG.

Der Stellplatznormbedarf beträgt 8 notwendige Pkw-Stellplätze und 20 Fahrradabstellplätze. Der Investor kann nur 2 Kfz-Stellplätze herstellen, da die Stellplätze

nur mit einem unverhältnismäßigen Mehraufwand tatsächlich hergestellt werden könnten. Es sollen allerdings alle Fahrradabstellplätze hergestellt werden. Der Investor möchte die verbleibenden 6 Kfz-Stellplätze durch Mobilitätsmanagementmaßnahmen aussetzen und beantragt dies bei der genehmigenden Behörde. Der erforderliche Äquivalenzbetrag für das Mobilitätsmanagement ergibt sich aus dem nach § 7 Abs. 2 gültigen Ablösebetrag. 21.000 Euro können nun in Maßnahmen des Mobilitätsmanagements investiert werden. Die Maßnahmen können sich aus einzelnen oder mehreren Mobilitätsangeboten zusammensetzen.

| Prüfschritt | Erläuterung | Beispiel |
|---|--|---|
| Notwendige Fahrradabstellplätze § 3 | Richtzahlentabelle Ziffer 1.2 2 je Wohnung über 60 m ² | 2 x 10 Wohnungen = 20 notwendige Fahrradabstellplätze sind real herzustellen |
| Stellplatznormbedarf für Kfz nach § 3 | Richtzahlentabelle Ziffer 1.2 0,8 je Wohnung | 0,8 x 10 Wohnungen = 8 notwendige Kfz-Stellplätze |
| Ablöse oder Aussetzung der Kfz-Stellplatzpflicht | Nach § 9 Absatz 2 darf die Stellplatzablösung um maximal 80% erfolgen | 0,8 x 10 Wohnungen = 8 notwendige Kfz-Stellplätze |
| | Option 1: Ablösebetrag nach § 7 Absatz 2 Nummer 1 (Baulücke in Zone 1) = 3.500 Euro je Kfz-Stellplatz | 6 x 3.500 = 21.000 Euro werden an die Stadtgemeinde bezahlt |
| | Option 2: Ablöseäquivalent nach § 9 Absatz 3: der Ablösebetrag kann in Maßnahmen des Mobilitätsmanagements für das Objekt investiert werden | 6 x 3.500 = 21.000 Euro werden in Mobilitätsmanagement-Maßnahmen für Objektnutzer:innen etc. investiert > Dadurch Stundung des Ablösebetrags |



Was muss das Mobilitätskonzept enthalten?

Die Beschreibung des Mobilitätskonzepts wird mit dem Bauantrag eingereicht. Eine formlose Beschreibung des Mobilitätskonzeptes umfasst:

- Die Berechnung und Ausweisung der Stellplatznormbedarfe für Kraftfahrzeuge und Fahrräder
- Die Anzahl der Stellplätze, die durch ein Mobilitätsmanagement ersetzt werden sollen
- Die Höhe des Ablöseäquivalents
- Die geplanten Mobilitätsangebote (wenn mehrere, dann eine Darstellung wie das Ablöseäquivalent auf die jeweiligen Maßnahmen aufgeteilt werden soll) und Kommunikationsmaßnahmen
- Die geplanten (Vertrags-)Laufzeiten der jeweiligen Maßnahmen
- Ein Kostennachweis (z.B. durch Vorlage eines Vertrags über die geplante Summe mit einem/mehreren Mobilitätsdienstleistern, Angebote für Beschaffungen, Bankbürgschaft, etc.)
- Eine kurze Beschreibung der Nutzer:innengruppe(n)

Fragen zum § 9 StellpLOG? Benötigen Sie Rat was für Ihr Objekt eine sinnvolle Maßnahme wäre? Dann ist eine Vorabstimmung Ihres Mobilitätskonzepts selbstverständlich möglich. Sie können sich dafür an die Ansprechpartner:innen auf Seite 11 wenden.

Exkurs zur E-Mobilität



Das Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG) setzt eine Vorgabe aus der EU-Gebäude-richtlinie 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 Kfz-Stellplätzen muss ein Drittel davon mit Leitungsinfrastruktur ausgestattet werden und mindestens ein Ladepunkt errichtet werden. Mehr Information gibt es dazu hier:
<https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Artikel/Service/Gesetzesvorhaben/gebäude-elektromobilitaetsinfrastruktur-gesetz.html>



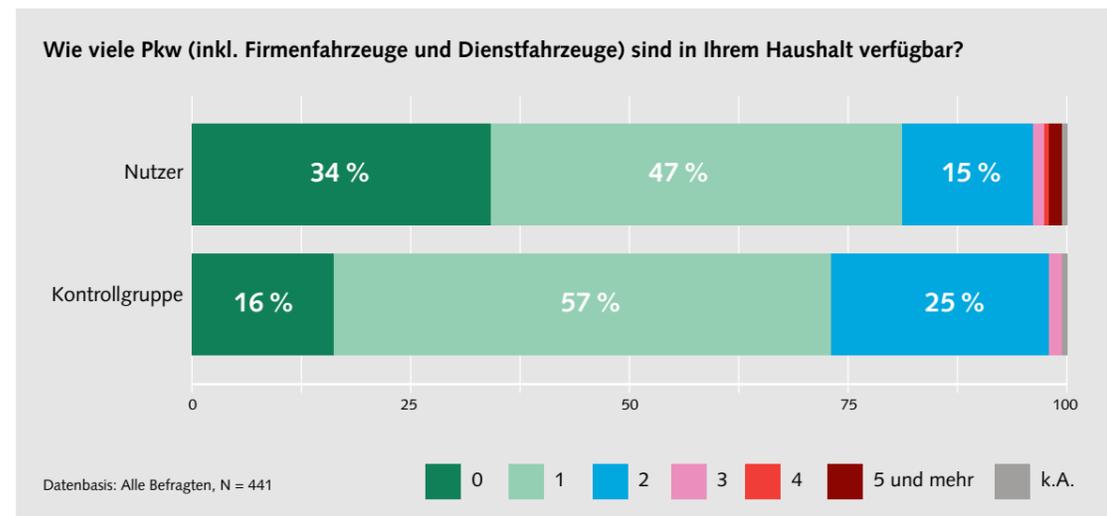


Auswirkung der Mobilitätskonzepte – Was bringen sie?

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 sollen.

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.



Weitere Erkenntnisse gab es über die Dauer der Mobilitätskonzepte und den Bekanntheitsgrad der Maßnahmen. Die Maßnahmen des Mobilitätsmanagements sollten über einen möglichst langen Zeitraum umgesetzt werden und durch begleitende Kommunikationskonzepte umgesetzt werden, um möglichst gute Ergebnisse zu erzielen.

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

Anbieter- und Dienstleistungsauswahl

Mobilitätskonzepte mit einem Mobilitätsdienstleister können nur mit Dienstleistern geschlossen werden, die mit der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau 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: <https://www.bauumwelt.bremen.de/mobilitaet/nachhaltige-mobilitaet/mobilitaetsmanagement-1266123>

Die Webseite erreichen Sie auch so!



Sind Sie ein Anbieter und möchten in diese Liste mit aufgenommen werden? Dann wenden Sie sich an die unten genannten Ansprechpartner:innen.

Kontakt

Freie Hansestadt Bremen

Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau
Referat für Strategische Verkehrsplanung
Contrescarpe 72
28195 Bremen

Rebecca Karbaumer

(insb. zu Carsharing-/Shared Mobility-Fragen)
Tel: 0421-361 59 427

Thomas Kirpal

(insb. zu ÖPNV/Fahrrad-Fragen)
Tel: 0421-361 9216

E-Mail: mobilitaetskonzepte@bau.bremen.de

Diese Broschüre wurde durch das Interreg Nordseeraum Projekt „SHARE-North“ finanziert. Das Projekt befasst sich mit dem Potenzial des „Sharing“ in der Mobilitätsgestaltung. SHARE-North wird durch die Europäische Union gefördert. Weitere Informationen zu SHARE-North sind verfügbar unter www.share-north.eu

Interreg
North Sea Region
SHARE-North
European Regional Development Fund

