



Universitäts- und Hansestadt Greifswald – Leitfaden Mobilitätskonzept

Erläuterungen zur Aufstellung eines Mobilitätskonzeptes
im **Wohnungsbau** und zum Ausfüllen eines
zum Bauantrag einzureichenden Formblattes

Oktober 2023

Die Universitäts- und Hansestadt Greifswald will eine zukunftsfähige Mobilität im Stadtgebiet fördern und erlaubt die Reduzierung von baurechtlich notwendigen Pkw-Stellplätzen auf der Grundlage eines qualifizierten Mobilitätskonzeptes. Ein Mobilitätskonzept wird vom Antragsteller in Text, Bildern und Grafiken in einem Konzeptpapier (siehe 6.1.) dargestellt. Das Mobilitätskonzept dient im Regelfall der Reduzierung von Pkw-Stellplätzen und deren Kompensation.

Um die Qualität und Quantität eines Mobilitätskonzeptes und der bereitgestellten alternativen Mobilitätselemente greifbar und vergleichbar zu machen, wurde ein Formblatt entwickelt, das ausgefüllt dem Bauantrag beizufügen ist. Das ausgefüllte Formblatt und das Mobilitätskonzept werden Bestandteil einer Baugenehmigung und sind somit dauerhaft gesichert.

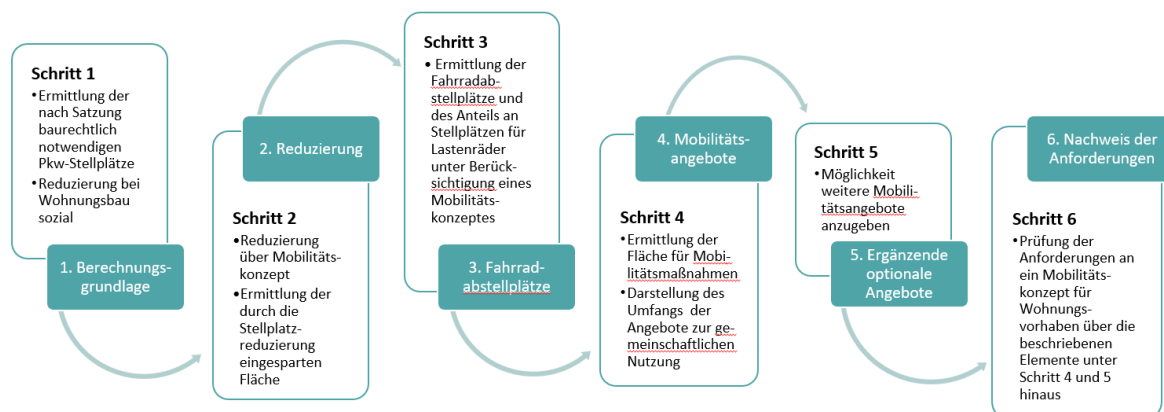
Neben der Reduzierung über ein Mobilitätskonzept können Pkw-Stellplätze im sozialen Wohnungsbau um 20% reduziert werden.

Das Formblatt zur Ermittlung der Mobilitätselemente und der Höhe der Stellplatzreduzierung beginnt mit einem allgemeinen Berechnungsteil zu Pkw- Stellplätzen inkl. möglicher Reduzierung aufgrund des sozialen Wohnungsbaus (Wohnungsbau Sozial), möglicher Reduzierung sowie Radabstellplätzen (Punkte 1 bis 3) und geht dabei auf die beiden Varianten der Reduzierungsmöglichkeiten ein.

Unter Punkt 4 wird die Fläche für die Mobilitätsangebote berechnet und der Umfang der Mobilitätsangebote zur gemeinschaftlichen Nutzung beschrieben. Unter Punkt 5 können ergänzende Angebote wie zum Beispiel weitere Dienstleistungen, eine eigens erstellte digitale Plattform zur Verwaltung des Mobilitätskonzeptes etc. angegeben werden. Punkt 6 stellt eine Liste mit Anforderungen an das Mobilitätskonzept dar, die in jedem Fall erfüllt werden müssen.

Die einzelnen Schritte sind im nachfolgenden Flussdiagramm noch einmal graphisch dargestellt.

Abbildung 1: Flussdiagramm



Grundsätzlich sind im Formblatt Eingaben ausschließlich in den helltürkisenen Feldern möglich. Alle übrigen Felder werden automatisch ausgefüllt.

Voraussetzung für die optimale Bearbeitung des Formblattes ist eine Excel Version ab 2019. Zusätzlich muss der Verwendung von Makros zugestimmt werden. Letzteres erfolgt in Excel über den Button „Inhalte aktivieren“.

Hinweis:

Der Leitfaden Mobilitätskonzept besteht aus den Erläuterungen und einem Formblatt.

Die Erläuterungen beziehen sich direkt auf das Formblatt. Zum besseren Verständnis wird empfohlen, Erläuterungen und Formblatt gemeinsam zu lesen.

1. Anzahl der Pkw-Stellplätze

Es wird zunächst die Anzahl der notwendigen Pkw-Stellplätze gemäß den Richtwerten der Stellplatz- und Fahrradabstellplatzsatzung der Universitäts- und Hansestadt Greifswald ohne Reduzierung über ein Mobilitätskonzept ermittelt.

Eine Stellplatzreduzierung kann auch im sozialen Wohnungsbau erfolgen. In diesem Fall wird davon ausgegangen, dass die jeweiligen Haushaltseinkommen niedriger sind und somit auch der Pkw-Besatz geringer ist als im freifinanzierten Wohnungsbau. Insofern ist im Wohnungsbau Sozial eine Stellplatzreduzierung von 20% möglich.

2. Reduzierung von Stellplätzen

Aufgrund der unterschiedlichen infrastrukturellen Rahmenbedingungen innerhalb des Stadtgebietes werden die Möglichkeiten der Stellplatzreduzierung durch Mobilitätskonzepte nach Gebietszonen differenziert.

Entsprechend §6 der Stellplatz- und Fahrradabstellplatzsatzung der UHGW (Anlage 2 der Satzung) sind dies die

- Gebietszone 1 „Innenstadt und Innenstadtrandgebiete“
- Gebietszone 2 „übriges Stadtgebiet“

Unter Pkt. 2 ist die entsprechende Gebietszone auszuwählen. Im Formblatt werden automatisch die nicht benötigten Zeilen der anderen Gebietszone ausgeblendet.

Grundsätzlich wird zwischen Mobilitätskonzepten ohne den Baustein Carsharing (Bereitstellung von Pkw zur gemeinschaftlichen Nutzung) und Mobilitätskonzepten mit dem Baustein Carsharing unterschieden. Wird ein Mobilitätskonzept mit Carsharing umgesetzt, wirkt sich dies entsprechend auf den Reduzierungsfaktor aus.

Man unterscheidet beim Carsharing zwischen stationärem Carsharing (der geliehene Pkw muss nach der Nutzung an seinen Ausgangstellplatz zurückgebracht werden) und floatendem Carsharing (der Pkw kann im Stadtgebiet geliehen werden und an einem anderen Ort im Stadtgebiet wieder zurückgestellt werden). Im Zusammenhang mit Mobilitätskonzepten im Wohnungsbau ist immer das stationäre Carsharing gemeint, das als Ersatz für die private Pkw-Nutzung optimal wirkt.

Ob ein Carsharing, das nur den Bewohner:innen eines Wohnungsbauvorhabens zur Verfügung steht (geschlossener Nutzerkreis) oder ein Carsharing-System in ein Mobilitätskonzept eingebunden werden soll, dass allen registrierten Anbietern eines Carsharing-Dienstleisters angeboten werden soll (offener Nutzerkreis) ist dem Bauherrn zu überlassen.

2.1. Stellplatzreduzierung in Gebietszone 1 „Innenstadt und Innenstadtrandgebiete“

2.1.1. Berechnung der Reduzierung

Ausgehend von Förderart der Wohnungen (Wohnungsbau Sozial oder freifinanziert) sowie der Wahl eines Mobilitätskonzeptes mit/ohne Carsharing (siehe Pkt. 2.) wird die Anzahl der Pkw-Stellplätze berechnet, die durch das Mobilitätskonzept reduziert werden können. Die Berechnungsgrundlage stellt die Anzahl notwendiger Pkw-Stellplätze wie sie gemäß der Satzung hergestellt werden müssen dar (siehe Pkt. 1).

2.1.2. Anzahl reduzierter Pkw-Stellplätze durch Wohnungsbau Sozial

In 2.1.2. ist informativ angegeben, wie viele Pkw-Stellplätze durch den sozialen Wohnungsbau reduziert werden.

2.1.3. Anzahl notwendiger Pkw-Stellplätze nach Reduzierung gesamt (durch Wohnungsbau Sozial und Mobilitätskonzept)

In 2.1.3. ergeben sich die nach Reduzierung mindestens zu errichtenden Pkw-Stellplätze unter Berücksichtigung der Reduzierung durch den Wohnungsbau Sozial und des Mobilitätskonzeptes.

2.1.4. Anzahl errichteter Pkw-Stellplätze

Da es vorkommt, dass Bauherren die Reduzierungsmöglichkeit durch das Mobilitätskonzept nicht voll ausschöpfen möchten oder aber weitere Stellplätze abgelöst werden sollen, benennt 2.1.3. die tatsächliche Anzahl errichteter Pkw-Stellplätze gemäß Bauantrag.

2.1.5. Anzahl tatsächlich eingesparter Pkw-Stellplätze durch Mobilitätskonzept

In 2.1.4 wird die Anzahl der tatsächlich eingesparten Pkw-Stellplätze auf Grundlage der errichteten Stellplätze (s. 2.1.3.) ermittelt. Hierbei werden abgelöste Stellplätze nicht in die Differenzbildung einbezogen, da diese Reduzierung von Stellplätzen gesondert, vom Mobilitätskonzept losgelöst, erfolgt.

2.1.6. Eingesparter Ablösebetrag Pkw-Stellplätze

In 2.1.6. wird der eingesparte Ablösebetrag auf Grundlage der tatsächlich eingesparten Pkw-Stellplätze durch das Mobilitätskonzept (Pkt. 2.1.5) und des Ablösebetrages je Stellplatz gemäß §7 der Stellplatzsatzung automatisch berechnet.

2.1.7. Eingesparte Fläche als Grundlage zur Berechnung der Fläche für das Mobilitätskonzept

Auf Grundlage der tatsächlich eingesparten Pkw-Stellplätze durch das Mobilitätskonzept (s. Pkt. 2.1.5.) ergibt sich durch Multiplikation mit dem Flächenäquivalent eines Pkw-Stellplatzes von 12,5 qm die eingesparte Fläche, welche als Grundlage zur Berechnung der Fläche für das Mobilitätskonzept dient.

Unter Punkt 4 im Formular wird auf dieser Grundlage eine Fläche für Angebote zur gemeinschaftlichen Nutzung ermittelt und die Ausgestaltung mit flächenrelevanten Maßnahmen beschrieben.

2.2. Stellplatzreduzierung in Gebietszone 2 „übriges Stadtgebiet“

2.2.1. Berechnung der Reduzierung

Ausgehend von Förderart der Wohnungen (Wohnungsbau Sozial oder freifinanziert) sowie der Wahl eines Mobilitätskonzeptes mit/ohne Carsharing (siehe Pkt. 2.) wird die Anzahl der Pkw-Stellplätze berechnet, die durch das Mobilitätskonzept reduziert werden können. Die Berechnungsgrundlage stellt die Anzahl notwendiger Pkw-Stellplätze wie sie gemäß der Satzung hergestellt werden müssen dar (siehe Pkt. 1).

Für die Gebietszone 2 wird die fußläufige Erreichbarkeit von Nahversorgungseinrichtungen abgefragt. Sollte dieses Kriterium nicht erfüllt werden, ist zwingend ein Mobilitätskonzept mit dem Baustein Carsharing einzureichen. Auf Grund der in aller Regel schlechteren infrastrukturellen Rahmenbedingungen in der Gebietszone 2 wird der Baustein Carsharing grundsätzlich empfohlen.

2.2.2. Anzahl reduzierter Pkw-Stellplätze durch Wohnungsbau Sozial

In 2.1.2. ist informativ angegeben, wie viele Pkw-Stellplätze durch den sozialen Wohnungsbau reduziert werden.

2.2.3. Anzahl notwendiger Pkw-Stellplätze nach Reduzierung gesamt (durch Wohnungsbau Sozial und Mobilitätskonzept)

In 2.2.3. ergeben sich die nach Reduzierung mindestens zu errichtenden Pkw-Stellplätze unter Berücksichtigung der Reduzierung durch den Wohnungsbau Sozial und des Mobilitätskonzeptes.

2.2.4. Anzahl errichteter Pkw-Stellplätze

Da es vorkommt, dass Bauherren die Reduzierungsmöglichkeit durch das Mobilitätskonzept nicht voll ausschöpfen möchten, oder aber weitere Stellplätze abgelöst werden sollen, benennt 2.2.4. die tatsächliche Anzahl errichteter Pkw-Stellplätze gemäß Bauantrag.

2.2.5. Anzahl tatsächlich eingesparter Pkw-Stellplätze durch Mobilitätskonzept

In 2.2.5 wird die Anzahl der tatsächlich eingesparten Pkw-Stellplätze auf Grundlage der errichteten Stellplätze (s. 2.2.4.) ermittelt. Hierbei werden abgelöste Stellplätze nicht in die Differenzbildung einbezogen, da diese Reduzierung von Stellplätzen gesondert, vom Mobilitätskonzept losgelöst, erfolgt.

2.2.6. Eingesparter Ablösebetrag Pkw-Stellplätze

In 2.2.6. wird der eingesparte Ablösebetrag auf Grundlage der tatsächlich eingesparten Pkw-Stellplätze durch das Mobilitätskonzept (Pkt. 2.2.5) und des Ablösebetrages je Stellplatz gemäß §7 der Stellplatzsatzung automatisch berechnet.

2.2.7. Eingesparte Fläche als Grundlage zur Berechnung der Fläche für das Mobilitätskonzept

Auf Grundlage der tatsächlich eingesparten Pkw-Stellplätze durch das Mobilitätskonzept (s. Pkt. 2.2.4.) ergibt sich durch Multiplikation mit dem Flächenäquivalent eines Pkw-Stellplatzes von 12,5 qm die eingesparte Fläche, welche als Grundlage zur Berechnung der Fläche für das Mobilitätskonzept dient.

Unter Punkt 4 im Formular wird auf dieser Grundlage eine Fläche für Angebote zur gemeinschaftlichen Nutzung ermittelt und die Ausgestaltung mit flächenrelevanten Maßnahmen beschrieben.

3. Fahrradabstellplätze

3.1. Anzahl Fahrradabstellplätze

Unter 3.1. werden zunächst die notwendigen Fahrradabstellplätze nach Satzung (ohne Berücksichtigung eines Mobilitätskonzeptes) berechnet. Hierzu ist die summierte Wohnfläche der geplanten Wohneinheiten in die entsprechenden Felder einzutragen.

Im Zusammenhang mit einem Mobilitätskonzept wird eine Mehrung der Fahrradabstellplätze von 20% gefordert. Diese erhöhte Anzahl an Fahrradabstellplätzen dient der Kompensation der Reduzierung von Pkw-Stellplätzen. Die 20% liegen in Erfahrungswerten aus bereits bestehenden Mobilitätskonzepten in Kombination mit dem hohen Anteil an Fahrten mit dem Fahrrad (Modal Split) in Greifswald begründet.

3.2. Anzahl Abstellplätze für Lastenräder

10% der notwendigen Fahrradabstellplätze sollen so beschaffen sein, dass Lastenfahrräder bequem abgestellt und abgeschlossen werden können.

4. Mobilitätsangebote

4.1. Fläche für Angebote zur gemeinschaftlichen Nutzung

10 % der durch die Stellplatzreduzierung eingesparten Fläche (s. Pkt. 2.1.5./2.2.5.) sollen für Angebote zur gemeinschaftlichen Nutzung verwendet werden.

Um die Mobilitätselemente wie Pedelecs, Lastenräder zur gemeinschaftlichen Nutzung bequem nutzbar und angemessen unterzubringen, sind jedoch Mindestwerte zu beachten:

- bis 50 WE min. 20 qm,
- bis 150 WE min. 40 qm,
- ab 150 WE min. 60 qm.

Die Fläche für Angebote zur gemeinschaftlichen Nutzung wird automatisch im Feld „Fläche Soll“ des Formblatts ausgefüllt.

Bei der Ausgestaltung der Flächen zur Unterbringung von Mobilitätselementen zur gemeinschaftlichen Nutzung müssen Rangierflächen und eine optimale Erreichbarkeit (Breite von Türen, Rampenneigung etc.) eingeplant werden. Zur Planung der Flächen, Rampenneigungen etc. sei insbesondere auf die „Empfehlungen zum Fahrradparken“ der Forschungsstelle für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) und auf die technische Richtlinie für empfehlenswerte Fahrradabstellanlagen (TR6102) des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs (ADFC) verwiesen.

Im Feld „Fläche Ist“ muss die Fläche eingetragen werden, die laut Bauantrag bzw. Mobilitätskonzept für Angebote zur gemeinschaftlichen Nutzung vorgesehen werden. Diese muss größer oder gleich der „Fläche Soll“ sein.

4.2. Umfang des Angebotes an Mobilitätselementen zur gemeinschaftlichen Nutzung

Unter 4.2. werden der Umfang und die Ausgestaltung der Angebote angegeben. Dabei sind wiederum Mindestwerte zu beachten:

- bis 50 WE min. ein Lastenrad
- ab 50 WE min. zwei Lastenräder
- ab 100 WE min. je 50 WE ein Lastenrad mehr
- (min. die Hälfte der Lastenräder sollte mit Elektromotor ausgestattet sein)
- bis 100 WE min. eine zusätzliche Angebotseinheit (Fahrradanhänger, Trolley, E-Roller, E-Tretroller etc.)
- ab 100 WE je 50 WE eine weitere Angebotseinheit (Fahrradanhänger, Trolley, E-Roller, E-Tretroller etc.)
- ab 50 WE Angebot für Fahrradreparatur und Paketlieferungen

Im Zusammenhang mit der Bereitstellung von Pedelecs bedeutet das, dass bei einer Angebotseinheit zwei Pedelecs zur gemeinschaftlichen Nutzung bereitgestellt werden müssen.

Die Elemente werden auf der zuvor berechneten Fläche zur Verfügung gestellt.

Wird die Fläche nur teilweise mit Mobilitätselementen zur gemeinschaftlichen Nutzung ausgefüllt, kann sie zum Abstellen zum Abstellen privater Lastenräder und weiterer fahrradbasierter Lastentransportmöglichkeiten wie Anhänger genutzt werden.

4.3. Carsharing

Wird ein Konzept mit dem Baustein Carsharing umgesetzt, sind 10% der eingesparten Pkw-Stellplätze als Carsharing-Stellplätze auszuweisen. Dieser Wert beruht auf Erfahrungswerten aus bereits bestehenden Konzepten und Rückkopplungen mit Anbietern von Carsharing-Angeboten. Die Carsharing-Stellplätze sind in den zu errichtenden Stellplätzen enthalten und sind nicht gesondert zu errichten.

Wie viele Pkw zur gemeinschaftlichen Nutzung tatsächlich zur Verfügung gestellt werden können, hängt allerdings u.a. auch von betriebswirtschaftlichen Rahmenbedingungen der Anbieter ab. Aus diesem Grund muss zu Beginn der Nutzungsaufnahme des Wohngebäudes die tatsächlich mit Pkw zur gemeinschaftlichen Nutzung belegte Anzahl an Pkw-Stellplätzen angegeben werden. Diese kann im Laufe der Zeit erhöht werden.

Zu Beginn der Nutzungsaufnahme sind auf mindestens 50% der Carsharing-Stellplätze Carsharing-Pkw bereitzustellen.

5. Ergänzende optionale Angebote

Hier können ergänzende optionale Angebote eines Mobilitätskonzeptes angegeben werden. Dazu können beispielsweise zählen:

- Lösungen zur Paketannahme (Paketboxen)
- eine Quartierszentrale mit verwaltenden Aufgaben oder/und ergänzenden Dienstleistungen wie eine Fahrradwartung bzw. -reparatur bei größeren Vorhaben
- digitale Plattform zur Information der Bewohner:innen im Quartier, ggf. auch zur Buchung von Gemeinschaftsräumen, der Bildung von Fahrgemeinschaften etc.
- Erstellung einer Quartiers-Website

Die ergänzenden Angebote sind in einer Konzeptbeschreibung zu erläutern.

6. Nachweis der Anforderungen an ein Mobilitätskonzept

Die unter Pkt. 6. genannten Aspekte sind zwingend zu erfüllen. Die Auswahlfelder im Formblatt sollen als Checkliste eine Hilfestellung geben, welche Punkte bearbeitet wurden.

6.1. Mobilitätskonzept

Das Mobilitätskonzept ist in Form eines Berichtes plausibel darzustellen. Dazu gehört eine nachvollziehbare Begründung der Auswahl der Elemente sowie eine Verortung derselben.

6.2. Organisation von Betrieb und der Wartung

Es ist der Nachweis zu erbringen, dass der Betrieb und die Wartung der Mobilitätsangebote des Konzeptes gesichert sind. Das gilt insbesondere für die Carsharing-Angebote und die Mobilitätselemente zur gemeinschaftlichen Nutzung.

6.3. Investition

Der Nachweis der Investitionskosten dient u.a. der Beurteilung der Plausibilität und Qualität des Mobilitätskonzeptes.

6.4. Sicherung der Stellplätze

10% der Stellplätze (Pkw) werden nicht in Teileigentum überführt und nicht dauerhaft vermietet bzw. sind kurzfristig kündbar. Hierzu ist eine grundbuchrechtliche Sicherung zugunsten der Universitäts- und Hansestadt Greifswald notwendig.

Mit dieser Regelung soll gewährleistet werden, dass der Zugriff des Bauherrn oder einer Wohnungseigentümergeinschaft (WEG) auf die Stellplätze zumindest zum Teil erhalten bleibt und Bewohner:innen, die zunächst aufgrund des Angebotes eine Mobilitätskonzeptes auf einen eigenen Pkw verzichtet haben und im Laufe ihres Lebens wieder auf einen Pkw angewiesen sind, auch ein Stellplatz zugewiesen werden kann.

6.5. Information und Kommunikationsmaßnahmen

Die Information und Kommunikation über die Mobilitätsangebote sind entscheidend für das Gelingen eines Mobilitätskonzeptes. Die Kommunikationsstrategie muss Maßnahmen auch über den Zeitpunkt

der Nutzungsaufnahme hinaus aufweisen, da z.B. Mieter:innenwechsel oder veränderte Lebensumstände eine erneute Kommunikation der Angebote erforderlich machen.

6.6. und 6.7. Evaluation und Sicherungsmaßnahmen

Das Mobilitätskonzept muss regelmäßig überprüft werden. Erstmalig nach einem Jahr der Nutzungsaufnahme und dann alle drei Jahre. Um die Funktionalität eines Mobilitätskonzeptes sicherzustellen, verpflichtet sich der Bauherr zu Sicherungsmaßnahmen.

Sollte das Ergebnis einer Überprüfung des Mobilitätskonzeptes negativ sein in dem Sinne, dass die Mobilitätselemente nicht angenommen werden oder Verträge mit Mobilitätsdienstleistern nicht vorhanden sind, kommen folgende Konsequenzen zum Tragen:

- Nachbesserung in Form eines Austausches der Mobilitätselemente,
- Nachrüstung von Pkw-Stellplätzen,
- Ablösung von Pkw-Stellplätzen.