



**Universitäts- und Hansestadt Greifswald –
Leitfaden Mobilitätskonzept**
Erläuterungen zur Aufstellung eines Mobilitätskonzeptes
bei **gewerblichen Bauvorhaben** 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.

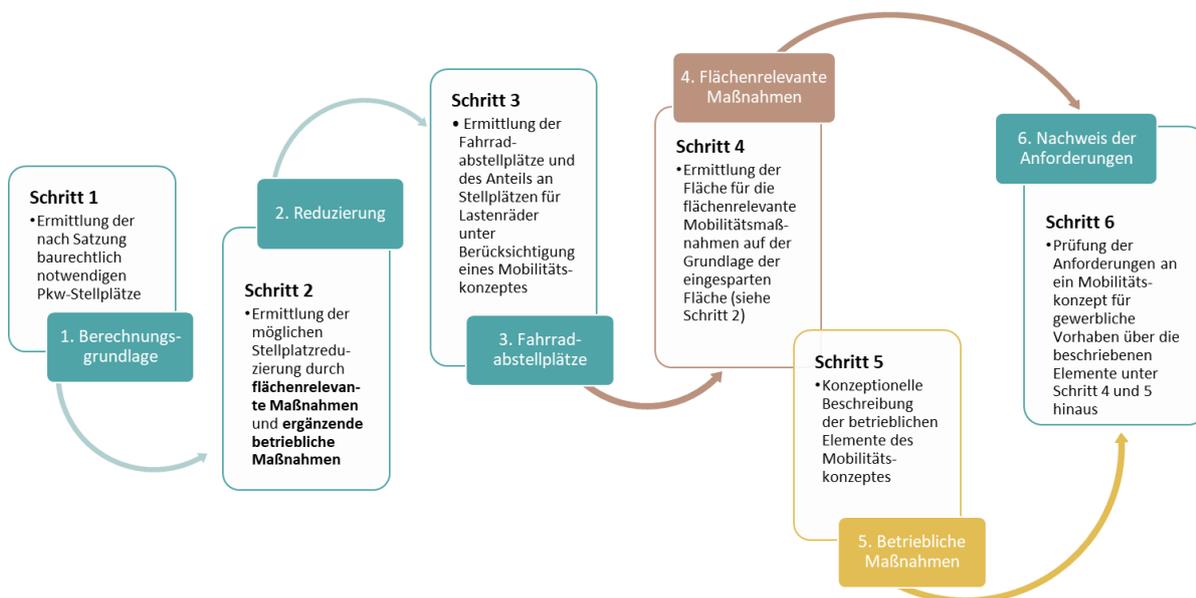
Um die Qualität und Quantität eines Mobilitätskonzeptes und der bereitgestellten alternativen Mobilitätselemente greifbar und vergleichbar zu machen, wurde ein Formblatt entwickelt, das ausgefüllt einem Bauantrag beizufügen ist. Das ausgefüllte Formblatt und das Mobilitätskonzept werden Bestandteil der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

Bei **gewerblichen Vorhaben** werden zunächst keine räumlichen Anforderungen oder die verkehrliche Anbindung als Grundvoraussetzung festgelegt. Entscheidend ist das Zusammenspiel flächenrelevanter und betrieblicher Maßnahmen, um den Pkw-Verkehr zu reduzieren.

Maßnahmen zur betrieblichen Warenlogistik oder der Aufbau einer Ladeinfrastruktur für Fahrzeuge des Unternehmens sind natürlich ebenfalls Bestandteile eines betrieblichen Mobilitätskonzeptes, wirken aber nicht unmittelbar auf eine Stellplatzreduzierung. Der vorliegende Leitfaden bestehend aus den Erläuterungen und dem Formblatt fokussiert sich entsprechend auf die Kompensation der Verkehre von Mitarbeitenden.

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

Abbildung 1: Flussdiagramm



Grundsätzlich sind im Formblatt Eingaben ausschließlich in den helltürkisen 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 Stellplätze gemäß Stellplatz- und Fahrradabstellplatzsatzung der Universitäts- und Hansestadt Greifswalds ohne Reduzierung über ein Mobilitätskonzept ermittelt.

In der linken Spalte sind die Nutzungsarten gemäß Stellplatznutzung einzutragen. Dies geschieht über die Auswahl im „drop-down-Menü“, das gekennzeichnet durch einen Pfeil beim Anklicken der Zelle erscheint.

Bei einigen Nutzungsarten verlangt die Stellplatzsatzung der Stadt Greifswald eine Mindestanzahl an Stellplätzen. Ist dies der Fall erscheint in der Spalte H ein entsprechender Hinweis. Es ist ggf. notwendig die Mindestanzahl der Stellplätze manuell einzutragen. Hierfür steht die Zeile 9 zur Verfügung.

2. Reduzierung von Stellplätzen

Bei Mobilitätskonzepten für gewerbliche Vorhaben wird unterschieden in flächenrelevante und betriebliche Mobilitätselemente, die sich auf die innerbetriebliche Organisation von Verkehren beziehen.

2.1. Reduzierung bei gewerblichen Vorhaben

Unter 2.1 wird durch das Setzen eines Hakens die Lage des Vorhabens beschrieben. Dies dient ausschließlich zur Berechnung des eingesparten Ablösebetrages (s. Pkt. 2.6).

2.2. Reduzierung bei gewerblichen Vorhaben

Flächenrelevante Maßnahmen: Werden lediglich flächenrelevante Elemente mit dem Fokus auf der Förderung zweiradbasierter Mobilität umgesetzt (Duschen, Umkleiden, Trockenräume etc.), liegt die Reduzierung bei 20%.

Ergänzende betriebliche Maßnahmen: Bei gewerblichen Vorhaben liegt darüber hinaus auch ein großes Potenzial bei innerbetrieblichen Maßnahmen. Sollte bei einem gewerblichen Vorhaben der spätere Nutzer (Betrieb) bekannt sein, kann dieser durch ein zusätzliches betriebliches Mobilitätskonzept (Regelung zu Homeoffice, JobRad, JobTicket etc.) seine Stellplätze um weitere 20% reduzieren. Ist der spätere Nutzer des Vorhabens noch nicht bekannt, sind innerbetriebliche Mobilitätselemente in jedem Fall als Empfehlung weiterzugeben. Eine Stellplatzreduzierung kann aber in diesem Fall nicht erfolgen.

Bleibt der Bauherr Bestandshalter und Betreiber des Gebäudes sind grundlegende Maßnahmen wie ein Angebot von Fahrzeugen zur gemeinschaftlichen Nutzung, Infotafeln (mit Hinweisen auf ein umgesetztes Mobilitätskonzept im Gebäude, An- und Abfahrzeiten von Bussen und Bahnen) etc. in ein Mobilitätskonzept einzubinden.

Die Berechnung der möglichen Stellplatzreduzierung erfolgt automatisch auf Grundlage der gewählten Parameter unter Pkt. 1 sowie der Auswahl unter Pkt. 2.1 ob ergänzende betriebliche Maßnahmen umgesetzt werden.

2.3. Anzahl der notwendigen Pkw-Stellplätze nach Reduzierung gesamt

In 2.3. ergeben sich die notwendigen, nach Reduzierung zu errichtenden Stellplätze.

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 2.4. die tatsächliche Anzahl errichteter Pkw-Stellplätze gemäß Bauantrag.

2.5. Anzahl tatsächlich eingesparter Pkw-Stellplätze durch Mobilitätskonzept

In 2.5 wird die Anzahl der tatsächlich eingesparten Pkw-Stellplätze auf Grundlage der errichteten Stellplätze (s. 2.4.) ermittelt. Hierbei werden abgelöste Stellplätze nicht in die Differenzbildung einbezogen, da diese Reduzierung von Stellplätzen gesondert, vom Mobilitätskonzept losgelöst, erfolgt.

2.6. Eingesparter Ablösebetrag Pkw-Stellplätze

In 2.6. wird der eingesparte Ablösebetrag auf Grundlage der tatsächlich eingesparten Pkw-Stellplätze durch das Mobilitätskonzept (Pkt. 2.5.) und des Ablösebetrages je Stellplatz gemäß §7 der Stellplatzsatzung automatisch berechnet.

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. 2.5.) 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.

3. Fahrradabstellplätze

3.1. Anzahl Fahrradabstellplätze

Unter 3.1. werden die Fahrradabstellplätze nach Satzung berechnet. Es wird eine Mehrung der Fahrradabstellplätze im Rahmen des Mobilitätskonzeptes von 10% vorgesehen. Dieser Wert ergibt sich aufgrund von Erfahrungswerten aus bereits bestehenden Mobilitätskonzepten in Kombination mit dem Modal Split von Greifswald.

Grundsätzlich werden die Felder auf Grundlage der Daten aus Pkt. 1. automatisch gefüllt. In Sonderfällen können in Analogie zu Pkt. 1. manuelle Eintragungen nötig sein. Hierfür steht die Zeile 31 zur Verfügung.

3.2. Anzahl Abstellplätze für Lastenräder

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

3.3. Überdachung von Fahrradabstellplätzen

Um die Fahrradnutzung auf dem Arbeitsweg weiter zu fördern sind mindestens 50 % der Fahrradabstellplätze zu überdachen.

4. Flächenrelevante Maßnahmen

4.1. Fläche Soll für das Mobilitätskonzept

Unter 4.1. wird das Flächen-Soll ermittelt, welches für die flächenrelevanten Mobilitätsangebote vorgehalten werden muss. Für die Angebote sind generell 10 % der unter Pkt. 2.5 berechneten Fläche – mindestens aber 20 qm vorzuhalten.

4.2 bis 4.5 flächenrelevante Maßnahmen

Für flächenrelevante Maßnahmen ist die vorgehaltene Fläche für Duschen, Umkleiden, Trockenräume, Spinde, Reparatur und Wartung etc. sowie die jeweilige Anzahl der Elemente einzutragen. Werden z. B. zwei Duschen, zwei Umkleideräume und ein Trockenraum errichtet, so ist neben der Gesamtfläche der Räume die jeweilige Anzahl im Format 2 / 2 / 1 einzutragen.

Die Ausgestaltung der ermittelten Fläche/Anzahl der Elemente muss plausibel dargelegt und erläutert werden.

Die Maßnahmen unter 4.2 und 4.3 sind dabei verpflichtender Bestandteil des Mobilitätskonzepts.

Unter 4.5 können manuell sonstige weiterführende Angebote eingetragen werden.

Die Fläche IST wird auf Grundlage der Eintragungen in 4.2 bis 4.5 automatisch ermittelt und muss im Ergebnis größer gleich der „Fläche Soll“ (s. Pkt. 4.1.) sein.

4.6. zusätzliche Anforderung an das Mobilitätskonzept für flächenrelevante Maßnahmen

Die Reparatur und Wartung der Mobilitätselemente müssen plausibel im Konzeptpapier dargelegt werden. Die Checkbox im Formblatt dient als Erinnerung, dass dieser Aspekt behandelt wurde.

5. Ergänzende betriebliche Maßnahmen

Durch betriebliche Mobilitätselemente ist eine weitere Reduzierung der Pkw-Stellplätze um 20 % möglich. Es ist hier entscheidend, dass sich der / die Antragsteller:in intensiv mit dem Thema betriebliches Mobilitätsmanagement auseinandersetzt.

5.1. Mögliche Mobilitätsangebote

Zur einfacheren Handhabung gibt das Formblatt mögliche Mobilitätsangebote an. Werden 2 der Angebote umgesetzt, wird die Reduzierung um 20% erreicht („2 aus 4-Regelung“). Der Katalog an Angeboten ist allerdings nicht abschließend. Weitere, im Einzelfall abzustimmende Mobilitätsmaßnahmen können ebenfalls zur Reduzierung führen.

5.2. Zusätzliche Anforderungen an das Mobilitätskonzept für ergänzende betriebliche Maßnahmen

Unter 5.2. finden sich zusätzliche Anforderungen an ein Mobilitätskonzept, die der Erläuterung der Umsetzung dienen. Hierzu gehören eine Beschreibung des /der Antragsteller:in, wie die Zuständigkeit von Buchung der Mobilitätselemente oder die regelmäßige Teilnahme an Weiterbildungsangeboten zum Betrieblichen Mobilitätsmanagement geregelt wird. Diese Anforderungen sind selbstverständlich und gehen nicht gesondert in einer Wertung ein. Die Checkboxes im Formblatt dienen als Erinnerung, dass die Aspekte behandelt wurden.

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 Begründung der Auswahl der Elemente sowie deren Verortung.

6.2. Organisation von Betrieb und Wartung

Es ist der Nachweis zu erbringen, dass der Betrieb und die Wartung der Mobilitätsangebote des Konzeptes gesichert sind.

6.3. Investition

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

6.4. Zuordnung der Stellplätze

Durch eine fehlende Zuordnung der Stellplätze an einzelne Mitarbeiter wird eine flexible und damit effiziente Nutzung der Stellplätze gewährleistet. Bei gewerblichen Vorhaben mit mehreren Unternehmen können die Stellplätze lediglich den einzelnen Nutzungseinheiten zugeordnet werden.

Es kann insofern Ausnahmen geben, dass Stellplätzen besondere Nutzungsrechte für Fahrgemeinschaften oder Carsharing zugewiesen werden.

6.5. Information und Kommunikationsmaßnahmen

Die Information und Kommunikation über die Mobilitätsangebote sind entscheidend für das Gelingen eines Mobilitätskonzeptes. Bei größeren Vorhaben sollte die Organisation über ein Mobilitätsmanagement erfolgen, kleinere sollten zumindest die regelmäßig stattfindende Information der Beschäftigten aufzeigen. Eine innerbetriebliche digitale Buchungsplattform ist i.d.R. sinnvoll.

6.6. Evaluation

Das Mobilitätskonzept muss regelmäßig evaluiert werden. Erstmals nach einem Jahr der Nutzungsaufnahme und dann alle drei Jahre.

6.7. Sicherungsmaßnahmen

Um die Funktionalität eines Mobilitätskonzeptes sicherzustellen, verpflichtet sich der Bauherr zu Sicherungsmaßnahmen. Sollte das Ergebnis der Evaluation negativ sein und kann nicht entsprechend nachgebessert werden, müssen Stellplätze entweder nachgerüstet oder abgelöst werden.