

Leitfaden Mobilitätskonzept

Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Ausschuss für Bauwesen, Klimaschutz, Umwelt, Mobilität und Nachhaltigkeit

16.01.2024

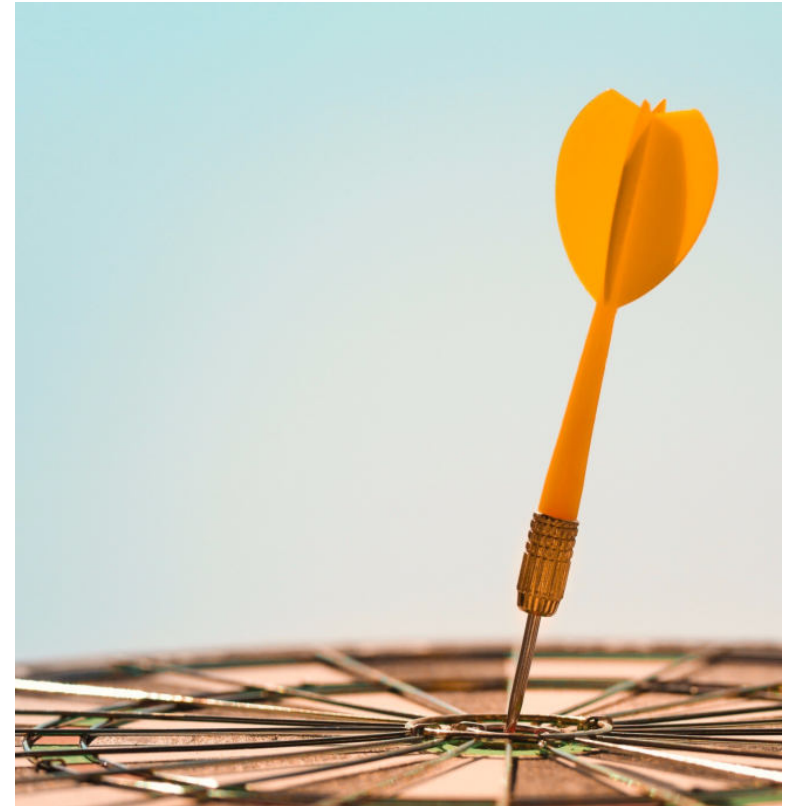
Ziele einer zukunftsfähigen Mobilität

- Mehr Lebensqualität, Gerechtigkeit, (ökologisch) nachhaltigere Fortbewegung
- Die drei Vs der nachhaltigen Mobilität: Vermeiden – verlagern – verbessern
- Mobilität als Bedürfnis, nicht MIV/Pkw-Besitz

Wie erreichen wir das?

Was leitet sich daraus ab?

Was ist unsere Herangehensweise?



Mobilitätskonzept - Grundlegendes



Mobilitätskonzept - Grundlegendes

- Verschiedene Größenordnungen von Projekten (Quartier, Objekt)
- Verschiedene Rahmenbedingungen (Versorgungslage, Erschließung ÖPNV, modal split)
- Verschiedene Nutzungen (Wohnen, Gewerbe)



Mobilitätskonzept - Grundlegendes

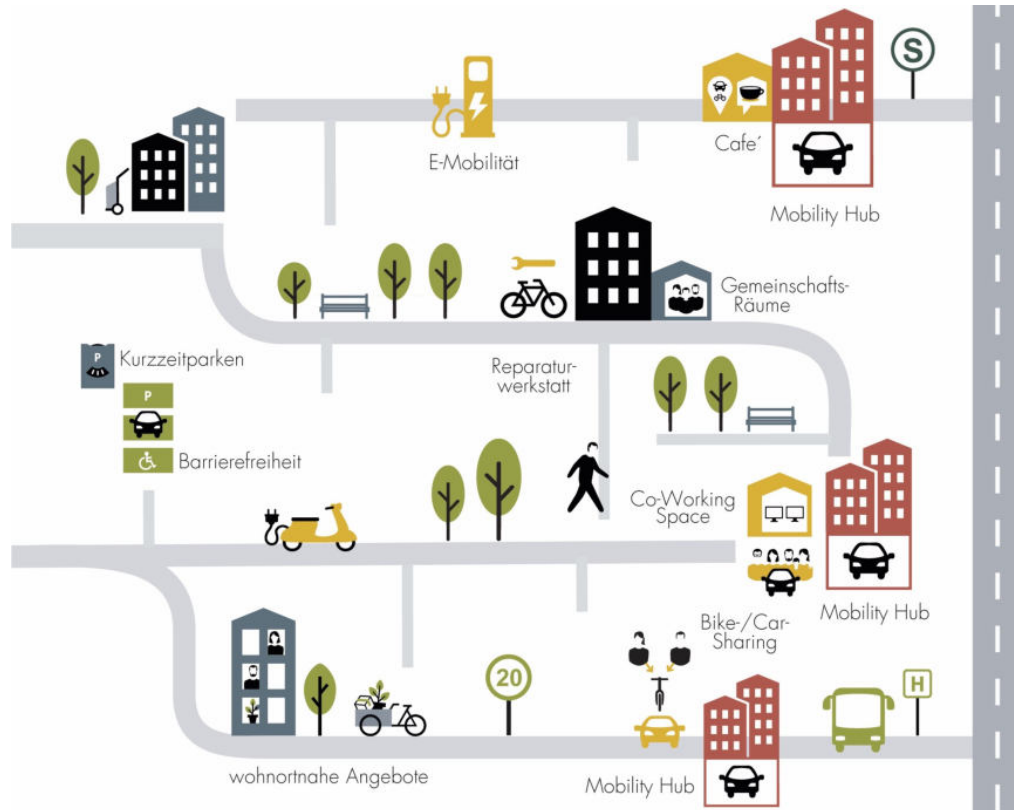
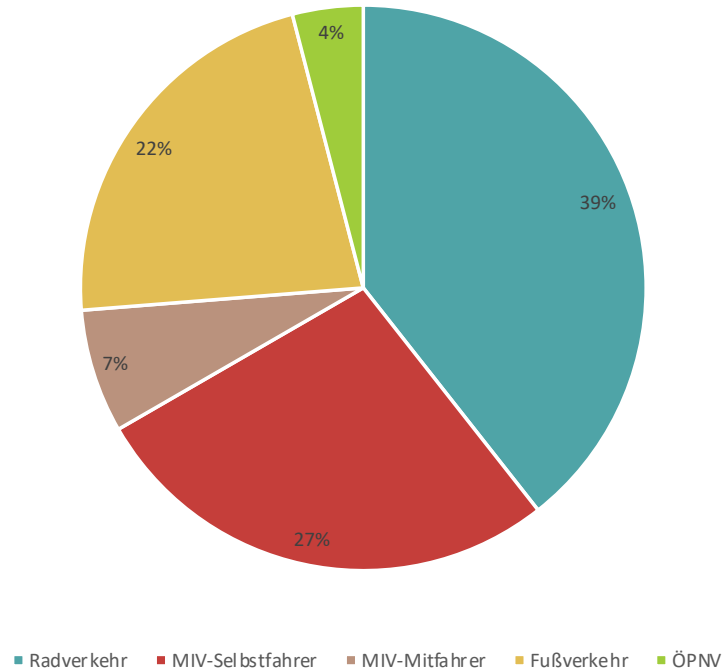


Abb.: stattbau münchen

- Vielfalt an Angeboten
- Verschiedene Verortungen
(je nach Maßnahme wohnungsnah oder an Mobilitätsstation, mobility hub)
- Verschiedene Ebenen
(Verantwortlichkeiten)
- Ineinandergreifen
der Ebenen und Maßnahmen
- Nutzerkreise je nach Maßnahme
offen oder geschlossen
- Betrieb / Management

Mobilitätskonzept - Grundlegendes



Modal Split Greifswald 2014

(Darstellung: stattbau; Quelle: Verkehrsmittelwahl der Greifswalder Bevölkerung. Ergebnisse der Haushaltsbefragung im Oktober 2014).

Mobilitätskonzept - Grundlegendes

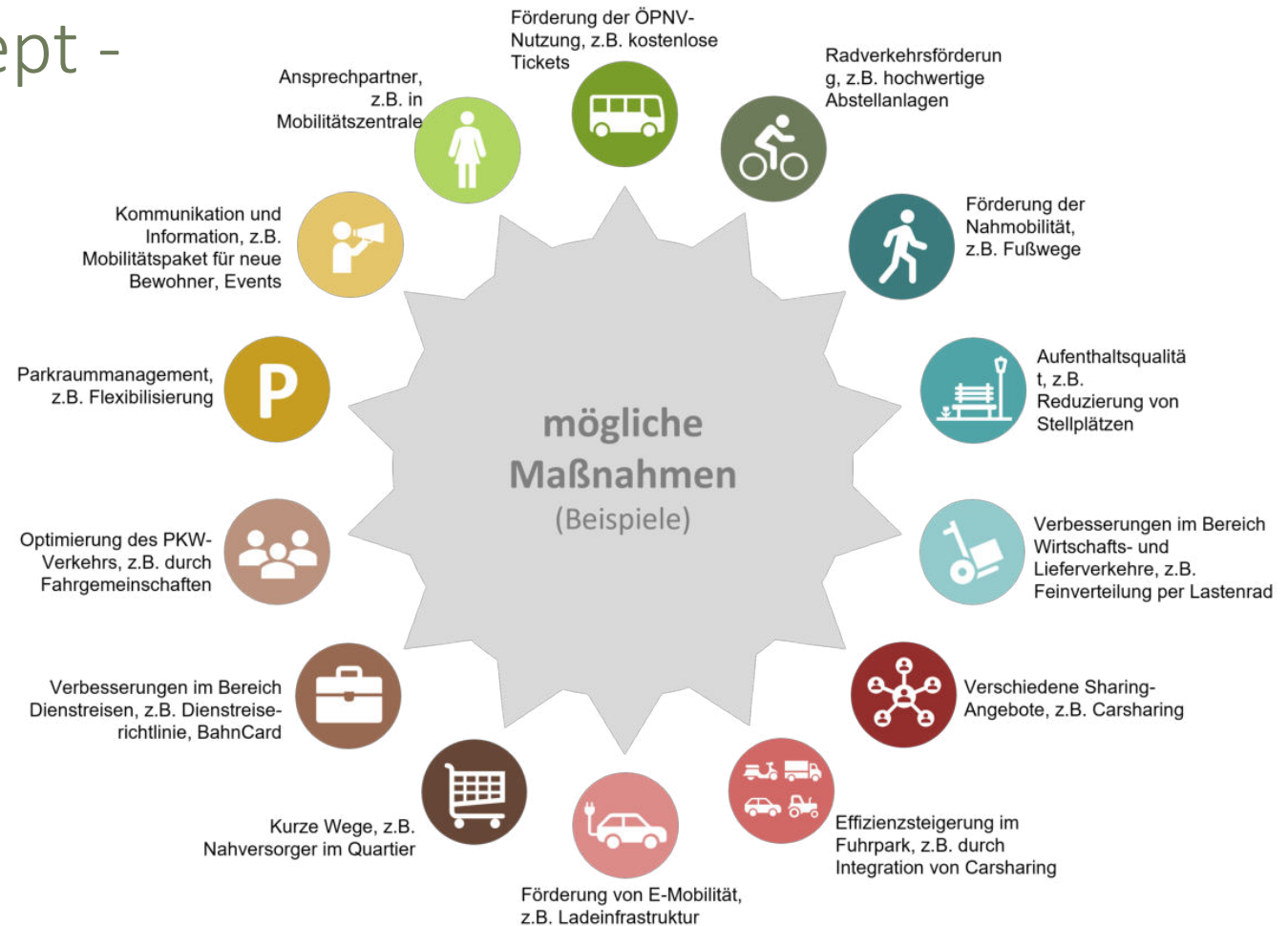


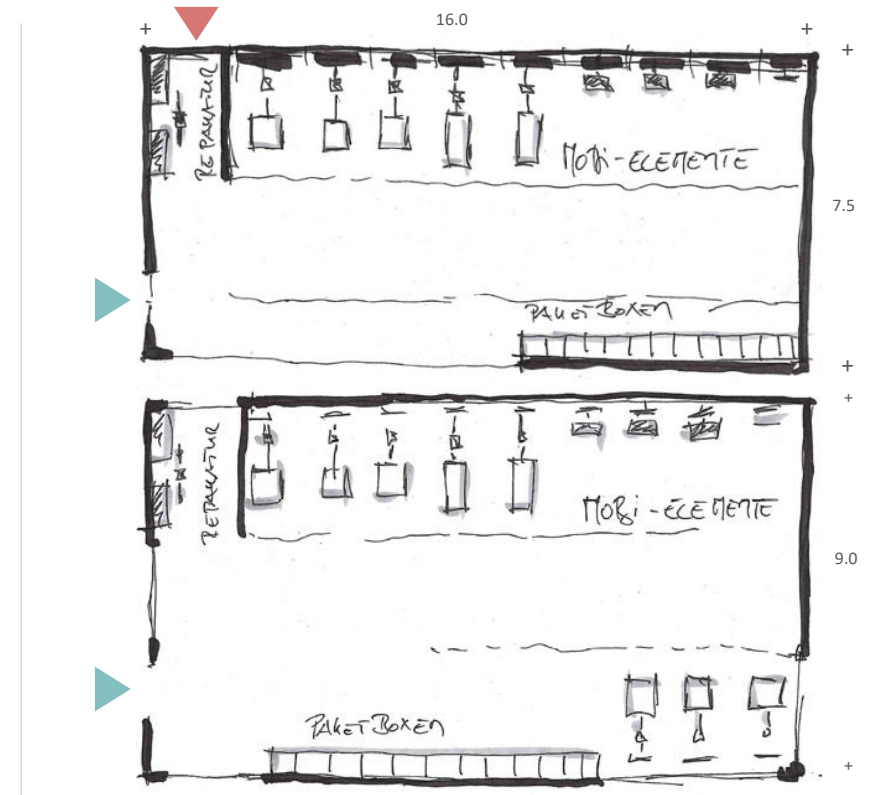
Abb.: stattbau münchen

Mobilitätsstation- gebäudebezogen, geschlossener Nutzerkreis



Beispiel: Mobilitätsstation GWG, Bad Schachener Straße, System
Firma Bergfreund

Quelle: GWG, Foto stattbau münchen



Mobilitätsstation – öffentlich/privat, offener Nutzerkreis

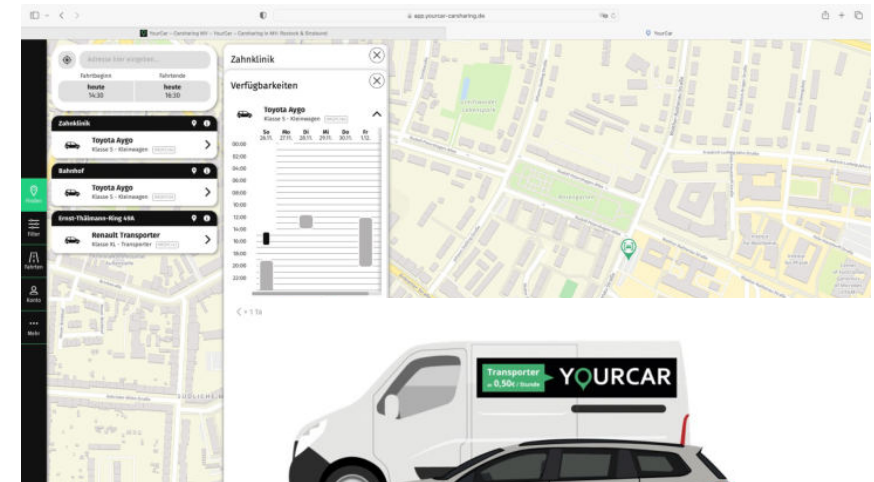


Fotos: stattbau münchen

Mobilitätsstation – Carsharing stationär, offener oder geschlossener Nutzerkreis



Bsp. Car-Sharing-Anbieter Scouter Quelle: scouter.de/



Bsp. Car-Sharing-Anbieter Your Car, Greifswald

Wie kann es funktionieren?



... indem **Kommune und Immobilienwirtschaft** jeweils ihren Part dazu beitragen.

Leitfaden Mobilitätskonzept Herleitung

- Analyse Verkehr und Raum in Greifswald
- Hinweise für eine Novellierung der Stellplatzsatzung im Hinblick auf die Stellplatzreduzierung



Abb.: stattbau münchen

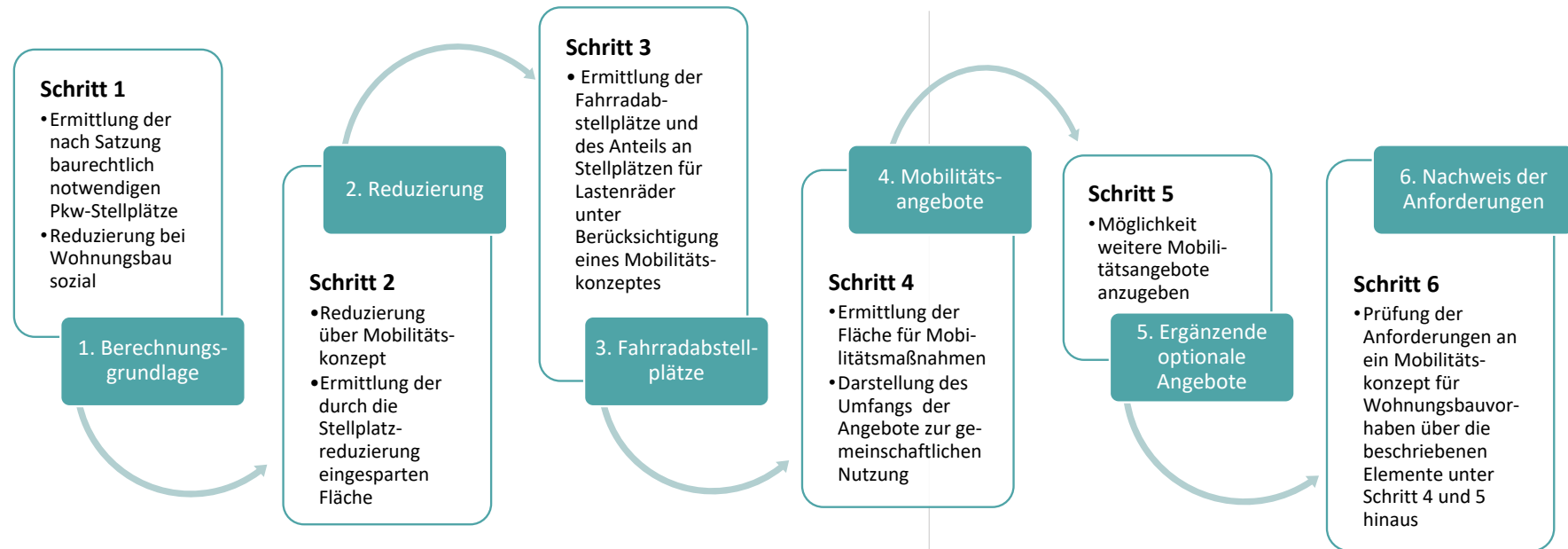
Leitfaden Mobilitätskonzept Formblatt und Erläuterungen Wohnen und Gewerbe

- Hinweise zur Anwendung des Formblattes
- Ausfüllhilfe für digital auszufüllendes Formblatt
- Erarbeitung eines Mobilitätskonzeptes notwendig
- Ermittlung und Ausstattung einer Fläche für Mobilitätsbausteine
- Anteil Stellplätze nicht in Teileigentum überführbar
- Sicherung der Sharingfläche in Baugenehmigung und Grundbuch



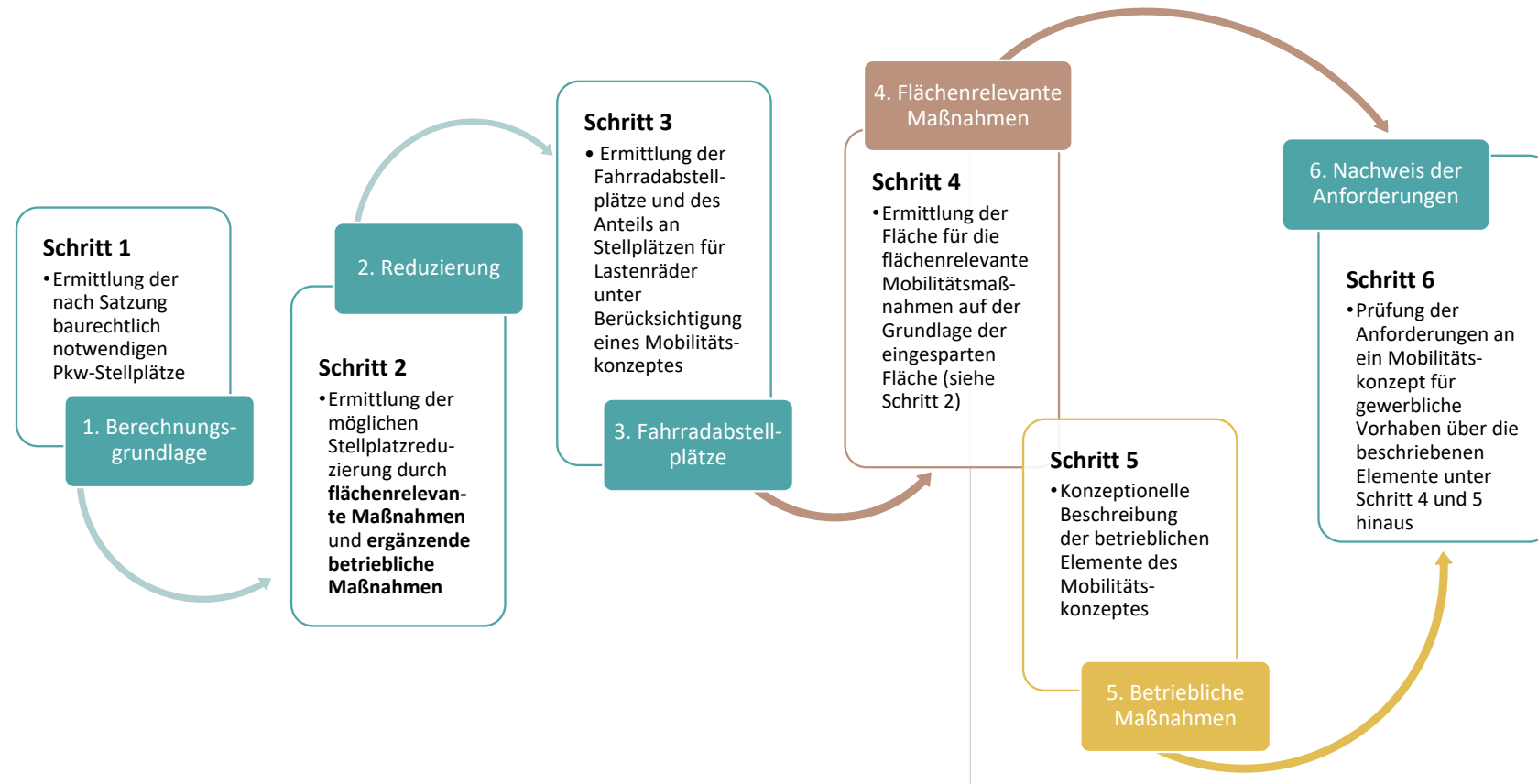
Abb.: stattbau münchen

Leitfaden Mobilitätskonzept Formblatt Wohnen



Leitfaden Mobilitätskonzept

Formblatt gewerbliche Vorhaben



Leitfaden Mobilitätskonzept Formblatt Wohnen

1. Anzahl der Pkw-Stellplätze

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

Eine Stellplatzreduzierung kann auch im „Wohnungsbau sozial“ erfolgen. 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“

	A	B	C	D	E	F
1	Mobilitätskonzepte im Wohnungsbau - Formblatt					
2						
3	1. Anzahl Pkw-Stellplätze					
4	Größe der WE	Anzahl WE freifinanziert	Stellplatzschlüssel nach Wohnungsgröße	Anzahl notwendiger Pkw-Stellplätze nach Satzung		
5	<35 qm		0,5	0		
6	>35 qm		1	0		
7	Summe:	0		0		
8	Größe der WE	Anzahl WE Wohnungsbau Sozial	Stellplatzschlüssel nach Wohnungsgröße	Anzahl notwendiger Pkw-Stellplätze nach Satzung	Pkw-Stellplätze nach Reduzierung von 20 % (Wohnungsbau Sozial)	
9	<35 qm		0,5	0		
10	>35 qm		1	0		
11	Summe:	0		0	0	
12						
13	Gesamt Anzahl WE	0				
14						
15	2. Reduzierung von Stellplätzen					
16						
17	Lage des Vorhabens	Gebietszone 1 "Innenstadt und Innenstadtrandgebiete"				<input type="checkbox"/>
18		Gebietszone 2 "übriges Stadtgebiet"				<input type="checkbox"/>
19						
20	Mobilitätskonzept	ohne Carsharing				<input type="checkbox"/>
21		mit Carsharing				<input type="checkbox"/>
22						
23	2.1. Stellplatzreduzierung in Gebietszone 1 "Innenstadt und Innenstadtrandgebiete"					
24	2.1.1. Berechnung der Reduzierung					
25	Reduzierung durch Mobilitätskonzept bei freifinanzierten Wohnungen		Anzahl notwendiger Pkw-Stellplätze nach Satzung	Reduzierungsfaktor	Anzahl reduzierter Pkw-Stellplätze durch Mobilitätskonzept	Anzahl Pkw-Stellplätze nach Reduzierung
26		Mobilitätskonzept ohne Carsharing	Fehler unter Pkt. 2	20%		
27		oder				
28		Mobilitätskonzept mit Carsharing	Fehler unter Pkt. 2	40%		
29	Reduzierung durch Mobilitätskonzept im Wohnungsbau Sozial					Anzahl Pkw-Stellplätze nach Reduzierung
30		Mobilitätskonzept ohne Carsharing	Fehler unter Pkt. 2	10%		
31		oder				
32		Mobilitätskonzept mit Carsharing	Fehler unter Pkt. 2	20%		
33	Anzahl potenziell eingesparter Pkw-Stellplätze durch Mobilitätskonzept (gesamt)					0
34						

Abb.: stattbau münchen

Leitfaden Mobilitätskonzept

Formblatt Wohnen

2.1. Stellplatzreduzierung in Gebietszone 1 „Innenstadt und Innenstadtrandgebiete“

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).

Anzahl notwendiger Pkw-Stellplätze nach Reduzierung gesamt

In 2.1.2. ergeben sich die nach Reduzierung mindestens zu errichtenden Pkw-Stellplätze unter Berücksichtigung der Reduzierung durch den Wohnungsbau Sozial.

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.

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.

	A	B	C	D	E	F
1	Mobilitätskonzepte im Wohnungsbau - Formblatt					
2						
3	1. Anzahl Pkw-Stellplätze					
4	Größe der WE	Anzahl WE freifinanziert	Stellplatzschlüssel nach Wohnungsgröße	Anzahl notwendiger Pkw-Stellplätze nach Satzung		
5	<35 qm		0,5	0		
6	>35 qm		1	0		
7	Summe:	0		0		
8	Größe der WE	Anzahl WE Wohnungsbau Sozial	Stellplatzschlüssel nach Wohnungsgröße	Anzahl notwendiger Pkw-Stellplätze nach Satzung	Pkw-Stellplätze nach Reduzierung von 20 % (Wohnungsbau Sozial)	
9	<35 qm		0,5	0		
10	>35 qm		1	0		
11	Summe:	0		0	0	
12						
13	Gesamt Anzahl WE	0				
14						
15	2. Reduzierung von Stellplätzen					
16						
17	Lage des Vorhabens	Gebietszone 1 "Innenstadt und Innenstadtrandgebiete"				<input type="checkbox"/>
18		Gebietszone 2 "Übriges Stadtgebiet"				<input type="checkbox"/>
19						
20	Mobilitätskonzept	ohne Carsharing				<input type="checkbox"/>
21		mit Carsharing				<input type="checkbox"/>
22						
23	2.1. Stellplatzreduzierung in Gebietszone 1 "Innenstadt und Innenstadtrandgebiete"					
24	2.1.1. Berechnung der Reduzierung					
25	Reduzierung durch Mobilitätskonzept bei freifinanzierten Wohnungen	Anzahl notwendiger Pkw-Stellplätze nach Satzung	Reduzierungsfaktor	Anzahl reduzierter Pkw-Stellplätze durch Mobilitätskonzept	Anzahl Pkw-Stellplätze nach Reduzierung	
26		Mobilitätskonzept ohne Carsharing	Fehler unter Pkt. 2	20%		
27		oder				
28		Mobilitätskonzept mit Carsharing	Fehler unter Pkt. 2	40%		
29	Reduzierung durch Mobilitätskonzept im Wohnungsbau Sozial				Anzahl Pkw-Stellplätze nach Reduzierung	
30		Mobilitätskonzept ohne Carsharing	Fehler unter Pkt. 2	10%		
31		oder				
32		Mobilitätskonzept mit Carsharing	Fehler unter Pkt. 2	20%		
33	Anzahl potenziell eingesparter Pkw-Stellplätze durch Mobilitätskonzept (gesamt)				0	
34						

Abb.: stattbau münchen

Leitfaden Mobilitätskonzept

Formblatt Wohnen

Eingesparte Fläche als Grundlage zur Berechnung der Fläche für das Mobilitätskonzept

Auf Grundlage der tatsächlich eingesparten Pkw-Stellplätze durch das Mobilitätskonzept (s. Pkt. 2.1.4.) 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.

	A	B	C	D	E	F
15	2. Reduzierung von Stellplätzen					
16						
17	Lage des Vorhabens	Gebietszone 1 "Innenstadt und Innenstadtrandgebiete"				<input type="checkbox"/>
18		Gebietszone 2 "Übriges Stadtgebiet"				<input type="checkbox"/>
19						
20	Mobilitätskonzept	ohne Carsharing				<input type="checkbox"/>
21		mit Carsharing				<input type="checkbox"/>
22						
23	2.1. Stellplatzreduzierung in Gebietszone 1 "Innenstadt und Innenstadtrandgebiete"					
24	2.1.1. Berechnung der Reduzierung					
25	Reduzierung durch Mobilitätskonzept bei freifinanzierten Wohnungen		Anzahl notwendiger Pkw-Stellplätze nach Satzung	Reduzierungsfaktor	Anzahl reduzierter Pkw-Stellplätze durch Mobilitätskonzept	Anzahl Pkw-Stellplätze nach Reduzierung
26		Mobilitätskonzept ohne Carsharing	Fehler unter Pkt. 2	20%		
27		oder				
28		Mobilitätskonzept mit Carsharing	Fehler unter Pkt. 2	40%		
29	Reduzierung durch Mobilitätskonzept im Wohnungsbau Sozial					Anzahl Pkw-Stellplätze nach Reduzierung
30		Mobilitätskonzept ohne Carsharing	Fehler unter Pkt. 2	10%		
31		oder				
32		Mobilitätskonzept mit Carsharing	Fehler unter Pkt. 2	20%		
33	Anzahl potenziell eingesparter Pkw-Stellplätze durch Mobilitätskonzept (gesamt)				0	
34						
35	2.1.2. Anzahl notwendiger Pkw-Stellplätze nach Reduzierung gesamt (unter Berücksichtigung der Reduzierung durch Wohnungsbau Sozial)					
36	0					
37	2.1.3. Anzahl errichteter Pkw-Stellplätze					
38	2.1.4. Anzahl tatsächlich eingesparter Pkw-Stellplätze durch Mobilitätskonzept					
39	0					
40	2.1.5. Eingesparte Fläche als Grundlage zur Berechnung der Fläche für das Mobilitätskonzept (Äquivalent 12,5 qm je eingespartem Pkw-Stellplatz)					
41	0					
42	2.2. Stellplatzreduzierung in Gebietszone 2 "übriges Stadtgebiet"					
43	2.2.1. Berechnung der Reduzierung					
44	Reduzierung durch Mobilitätskonzept bei freifinanzierten Wohnungen		Anzahl notwendiger Pkw-Stellplätze nach Satzung	Reduzierungsfaktor	Anzahl reduzierter Pkw-Stellplätze durch Mobilitätskonzept	Anzahl Pkw-Stellplätze nach Reduzierung
45		Mobilitätskonzept ohne Carsharing	Fehler unter Pkt. 2	15%		
46		oder				
47		Mobilitätskonzept mit Carsharing	Fehler unter Pkt. 2	30%		

Abb.: stattbau münchen

Leitfaden Mobilitätskonzept Formblatt Wohnen

2.2. Stellplatzreduzierung in Gebietszone 2 „übriges Stadtgebiet“

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.

Analog zu 2.1.:

- Anzahl notwendiger Pkw-Stellplätze nach Reduzierung gesamt
- Anzahl errichteter Pkw-Stellplätze
- Anzahl tatsächlich eingesparter Pkw-Stellplätze durch Mobilitätskonzept
- Eingesparte Fläche als Grundlage zur Berechnung der Fläche für das Mobilitätskonzept

	A	B	C	D	E	F
54	2.2.2. Anzahl notwendiger Pkw-Stellplätze nach Reduzierung gesamt (unter Berücksichtigung der Reduzierung durch Wohnungsbau Sozial)					0
55	2.2.3. Anzahl errichteter Pkw-Stellplätze					
56	2.2.4. Anzahl tatsächlich eingesparter Pkw-Stellplätze durch Mobilitätskonzept					0
57						
58	2.2.5. Eingesparte Fläche als Grundlage zur Berechnung der Fläche für das Mobilitätskonzept (Äquivalent 12,5 qm je eingespartem Pkw-Stellplatz)					0
59						
60	3. Fahrradabstellplätze					
61	3.1. Anzahl Fahrradabstellplätze					
62	Größe der einzelnen WE	Anzahl WE	Wohnfläche in m ² (Summe)	Richtwert nach Satzung	Anzahl notwendiger Fahrradabstellplätze nach Satzung	Anzahl notwendiger Fahrradabstellplätze mit Konzept (+20%)
63	<35 m ² Wfl.	0		1 je WE	0	
64	>35 m ² Wfl.	0		1 je 35 qm Wfl.	0	
65	Anzahl notwendiger Fahrradabstellplätze nach Satzung					0
66	Anzahl notwendiger Fahrradabstellplätze mit Konzept (+20%)					0
67	3.2 Anzahl Abstellplätze für Lastenräder					
68	Anzahl notwendiger Stellplätze für Lastenräder/Anhänger					0
69	10 % der Fahrradabstellplätze sind als Stellplätze für Lastenräder/Anhänger zu dimensionieren					
70	4. Mobilitätsangebote					
71	4.1. Fläche für Angebote zur gemeinschaftlichen Nutzung					
72				Fläche Ist in m ²	Fläche Soll in m ²	
73	Anforderung: 10 % der eingesparten Fläche (Pkt. 2.1.5/2.2.5) unter Beachtung: bis 50 WE mind. 20 qm, bis 150 WE mind. 40 qm, ab 150 WE mind. 60 qm			Gesamt		Fehler unter Pkt. 2
74						
75	4.2. Umfang der Angebote zur gemeinschaftlichen Nutzung					
76	Die Auswahl der Sharing-Fahrzeuge muss individuell begründet werden.			Anzahl Wohneinheiten		0
77	bis 50 WE mind ein Lastenrad			Element	Anzahl bereitgestellter Einheiten	
78	ab 50 WE mind zwei Lastenräder			Lastenrad		
79	ab 100 WE je 50 WE ein Lastenrad mehr			anson mit E-Motor		
80	mind. die Hälfte der Lastenräder mit Elektromotor (aufrunden)			Angebot für Fahrrad-Reparatur		
81	bis 100 WE mind eine zusätzliche Angeboteinheit			Angebot für Paket-Lieferungen		
82	ab 100 WE je 50 WE eine weitere Angeboteinheit			Anhänger/Trolley (1 Einheit = 2 Stück)		
83				Pedelec (1 Einheit = 2 Stück)		
84	ab 50 WE Angebot für Fahrrad-Reparatur und Paket-Lieferungen			E-Roller		
85				E-Tretroller (1 Einheit = 3 Stück)		
86				digitale Informations-Tafel		
87				Laife-Spinds		
88bei Konzepten mit Carsharing zusätzlich					
89					notwendige Anzahl	tatsächlich mit Pkw belegte Anzahl (min. 50 % der notwendigen Anzahl)
90	4.3. Carsharing					
91	Carsharing-Stellplätze: 10 % der eingesparten Pkw-Stellplätze (mind. 1)					kein Carsharing

Abb.: stattbau münchen

Leitfaden Mobilitätskonzept Formblatt Wohnen

3. Fahrradabstellplätze

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.

Anzahl Abstellplätze für Lastenräder

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

	A	B	C	D	E	F
54	2.2.2. Anzahl notwendiger Pkw-Stellplätze nach Reduzierung gesamt (unter Berücksichtigung der Reduzierung durch Wohnungsbau Sozial)					0
55	2.2.3. Anzahl errichteter Pkw-Stellplätze					
56	2.2.4. Anzahl tatsächlich eingesparter Pkw-Stellplätze durch Mobilitätskonzept					0
57						
58	2.2.5. Eingesparte Fläche als Grundlage zur Berechnung der Fläche für das Mobilitätskonzept (Äquivalent 12,5 qm je eingespartem Pkw-Stellplatz)					0
59						
60	3. Fahrradabstellplätze					
61	3.1. Anzahl Fahrradabstellplätze					
62	Größe der einzelnen WE	Anzahl WE	Wohnfläche in m ² (Summe)	Richtwert nach Satzung	Anzahl notwendiger Fahrradabstellplätze nach Satzung	Anzahl notwendiger Fahrradabstellplätze mit Konzept (+20%)
63	< 35 m ² Wfl.	0		1 je WE	0	
64	> 35 m ² Wfl.	0		1 je 35 qm Wfl.	0	
65	Anzahl notwendiger Fahrradabstellplätze nach Satzung					0
66	Anzahl notwendiger Fahrradabstellplätze mit Konzept (+20%)					0
67	3.2 Anzahl Abstellplätze für Lastenräder					
68	Anzahl notwendiger Stellplätze für Lastenräder/Anhänger					0
69	10 % der Fahrradabstellplätze sind als Stellplätze für Lastenräder/Anhänger zu dimensionieren					
70	4. Mobilitätsangebote					
71	4.1. Fläche für Angebote zur gemeinschaftlichen Nutzung					
72					Fläche Ist in m ²	Fläche Soll in m ²
73	Anforderung: 10 % der eingesparten Fläche (Pkt. 2.1.5/2.2.5) unter Beachtung: bis 50 WE mind. 20 qm, bis 150 WE mind. 40 qm, ab 150 WE mind. 60 qm				Gesamt	Fehler unter Pkt. 2
74						
75	4.2. Umfang der Angebote zur gemeinschaftlichen Nutzung					
76	Die Auswahl der Sharing-Fahrzeuge muss individuell begründet werden.					Anzahl Wohneinheiten
77	bis 50 WE mind ein Lastenrad					0
78	ab 50 WE mind zwei Lastenräder					
79	ab 100 WE je 50 WE ein Lastenrad mehr					
80	mind. die Hälfte der Lastenräder mit Elektromotor (aufrunden)					
81	bis 100 WE mind eine zusätzliche Angebotsinheit					
82	ab 100 WE je 50 WE eine weitere Angebotsinheit					
83						
84	ab 50 WE Angebot für Fahrradreparatur und Paket-Lieferungen					
85						
86						
87						
88bei Konzepten mit Carsharing zusätzlich					
89					notwendige Anzahl	tatsächlich mit Pkw belegte Anzahl (min. 50 % der notwendigen Anzahl)
90	4.3. Carsharing					
91	Carsharing-Stellplätze: 10 % der eingesparten Pkw-Stellplätze (mind. 1)					kein Carsharing

Abb.: stattbau münchen

Leitfaden Mobilitätskonzept Formblatt Wohnen

4. Mobilitätsangebote

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.

	A	B	C	D	E	F
54	2.2.2. Anzahl notwendiger Pkw-Stellplätze nach Reduzierung gesamt (unter Berücksichtigung der Reduzierung durch Wohnungsbau Sozial)					0
55	2.2.3. Anzahl errichteter Pkw-Stellplätze					0
56	2.2.4. Anzahl tatsächlich eingesparter Pkw-Stellplätze durch Mobilitätskonzept					0
57						
58	2.2.5. Eingesparte Fläche als Grundlage zur Berechnung der Fläche für das Mobilitätskonzept (Äquivalent 12,5 qm je eingespartem Pkw-Stellplatz)					0
59						
60	3. Fahrradabstellplätze					
61	3.1. Anzahl Fahrradabstellplätze					
62	Größe der einzelnen WE	Anzahl WE	Wohnfläche in m ² (Summe)	Richtwert nach Satzung	Anzahl notwendiger Fahrradabstellplätze nach Satzung	Anzahl notwendiger Fahrradabstellplätze mit Konzept (+20%)
63	<35 m ² Wfl.	0		1 je WE	0	
64	>35 m ² Wfl.	0		1 je 35 qm Wfl.	0	
65	Anzahl notwendiger Fahrradabstellplätze nach Satzung					0
66	Anzahl notwendiger Fahrradabstellplätze mit Konzept (+20%)					0
67	3.2 Anzahl Abstellplätze für Lastenräder					
68	Anzahl notwendiger Stellplätze für Lastenräder/Anhänger					0
69	10 % der Fahrradabstellplätze sind als Stellplätze für Lastenräder/Anhänger zu dimensionieren					
70	4. Mobilitätsangebote					
71	4.1. Fläche für Angebote zur gemeinschaftlichen Nutzung					
72					Fläche Ist in m ²	Fläche Soll in m ²
73	Anforderung: 10 % der eingesparten Fläche (Pkt. 2.1.5./2.2.5) unter Beachtung: bis 50 WE mind. 20 qm, bis 150 WE mind. 40 qm, ab 150 WE mind. 60 qm				Gesamt	Fehler unter Pkt. 2
74						
75	4.2. Umfang der Angebote zur gemeinschaftlichen Nutzung					
76	Die Auswahl der Sharing-Fahrzeuge muss individuell begründet werden.					Anzahl Wohneinheiten
77	bis 50 WE mind ein Lastenrad					Anzahl bereitgestellter Einheiten
78	ab 50 WE mind zwei Lastenräder					
79	ab 100 WE je 50 WE ein Lastenrad mehr					
80	mind. die Hälfte der Lastenräder mit Elektromotor (aufrunden)					
81	bis 100 WE mind eine zusätzliche Angeboteinheit					
82	ab 100 WE je 50 WE eine weitere Angeboteinheit					
83						
84	ab 50 WE Angebot für Fahrrad-Reparatur und Paket-Lieferungen					
85						
86						
87						
88bei Konzepten mit Carsharing zusätzlich					
89					notwendige Anzahl	tatsächlich mit Pkw belegte Anzahl (min. 50 % der notwendigen Anzahl)
90	4.3. Carsharing					
91	Carsharing-Stellplätze: 10 % der eingesparten Pkw-Stellplätze (mind. 1)					kein Carsharing

Abb.: stattbau münchen

Leitfaden Mobilitätskonzept

Formblatt Wohnen

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.

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

	A	B	C	D	E	F
54	2.2.2. Anzahl notwendiger Pkw-Stellplätze nach Reduzierung gesamt (unter Berücksichtigung der Reduzierung durch Wohnungsbau Sozial)					0
55	2.2.3. Anzahl errichteter Pkw-Stellplätze					
56	2.2.4. Anzahl tatsächlich eingesparter Pkw-Stellplätze durch Mobilitätskonzept					0
57						
58	2.2.5. Eingesparte Fläche als Grundlage zur Berechnung der Fläche für das Mobilitätskonzept (Äquivalent 12,5 qm je eingespartem Pkw-Stellplatz)					0
59						
60	3. Fahrradstellplätze					
61	3.1. Anzahl Fahrradstellplätze					
62	Größe der einzelnen WE	Anzahl WE	Wohnfläche in m ² (Summe)	Richtwert nach Satzung	Anzahl notwendiger Fahrradstellplätze nach Satzung	Anzahl notwendiger Fahrradstellplätze mit Konzept (+20%)
63	< 35 m ² Wfl.	0		1 je WE	0	
64	> 35 m ² Wfl.	0		1 je 35 qm Wfl.	0	
65	Anzahl notwendiger Fahrradstellplätze nach Satzung					
66	Anzahl notwendiger Fahrradstellplätze mit Konzept (+20%)					0
67	3.2 Anzahl Abstellplätze für Lastenräder					
68	Anzahl notwendiger Stellplätze für Lastenräder/Anhänger		10 % der Fahrradstellplätze sind als Stellplätze für Lastenräder/Anhänger zu dimensionieren			0
69						
70	4. Mobilitätsangebote					
71	4.1. Fläche für Angebote zur gemeinschaftlichen Nutzung					
72					Fläche Ist in m ²	Fläche Soll in m ²
73	Anforderung: 10 % der eingesparten Fläche (Pkt. 2.1.5/2.2.5) unter Beachtung: bis 50 WE mind. 20 qm, bis 150 WE mind. 40 qm, ab 150 WE mind. 60 qm				Gesamt	Fehler unter Pkt. 2
74						
75	4.2. Umfang der Angebote zur gemeinschaftlichen Nutzung					
76	Die Auswahl der Sharing-Fahrzeuge muss individuell begründet werden.			Anzahl Wohneinheiten		0
77	bis 50 WE mind ein Lastenrad			Element		Anzahl bereitgestellter Einheiten
78	ab 50 WE mind zwei Lastenräder			Lastenrad		
79	ab 100 WE je 50 WE ein Lastenrad mehr			Angebot für Fahrrad-Reparatur		
80	mind. die Hälfte der Lastenräder mit Elektromotor (aufrunden)			Angebot für Paket-Lieferungen		
81	bis 100 WE mind eine zusätzliche Angebotseinheit			Anhänger/Trolley (1 Einheit = 2 Stück)		
82	ab 100 WE je 50 WE eine weitere Angebotseinheit			Pedelec (1 Einheit = 2 Stück)		
83				E-Roller		
84	ab 50 WE Angebot für Fahrradreparatur und Paket-Lieferungen			E-Tretroller (1 Einheit = 3 Stück)		
85				digitale Informations-Tafel		
86				Laife-Spinds		
87						
88bei Konzepten mit Carsharing zusätzlich					
89					notwendige Anzahl	tatsächlich mit Pkw belegte Anzahl (min. 50 % der notwendigen Anzahl)
90	4.3. Carsharing		Carsharing-Stellplätze: 10 % der eingesparten Pkw-Stellplätze (mind. 1)		kein Carsharing	
91						

Abb.: stattbau münchen

Leitfaden Mobilitätskonzept

Formblatt Wohnen

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.

	A	B	C	D	E	F
54	2.2.2. Anzahl notwendiger Pkw-Stellplätze nach Reduzierung gesamt (unter Berücksichtigung der Reduzierung durch Wohnungsbau Sozial)					0
55	2.2.3. Anzahl errichteter Pkw-Stellplätze					
56	2.2.4. Anzahl tatsächlich eingesparter Pkw-Stellplätze durch Mobilitätskonzept					0
57						
58	2.2.5. Eingesparte Fläche als Grundlage zur Berechnung der Fläche für das Mobilitätskonzept (Äquivalent 12,5 qm je eingespartem Pkw-Stellplatz)					0
59						
60	3. Fahrradabstellplätze					
61	3.1. Anzahl Fahrradabstellplätze					
62	Größe der einzelnen WE	Anzahl WE	Wohnfläche in m ² (Summe)	Richtwert nach Satzung	Anzahl notwendiger Fahrradabstellplätze nach Satzung	Anzahl notwendiger Fahrradabstellplätze mit Konzept (+20%)
63	<35 m ² Wfl.	0		1 je WE	0	
64	>35 m ² Wfl.	0		1 je 35 qm Wfl.	0	
65	Anzahl notwendiger Fahrradabstellplätze nach Satzung					0
66	Anzahl notwendiger Fahrradabstellplätze mit Konzept (+20%)					0
67	3.2 Anzahl Abstellplätze für Lastenräder					
68	Anzahl notwendiger Stellplätze für Lastenräder/Anhänger					0
69	10 % der Fahrradabstellplätze sind als Stellplätze für Lastenräder/Anhänger zu dimensionieren					
70	4. Mobilitätsangebote					
71	4.1. Fläche für Angebote zur gemeinschaftlichen Nutzung					
72				Fläche Ist in m ²	Fläche Soll in m ²	
73	Anforderung: 10 % der eingesparten Fläche (Pkt. 2.1.5./2.2.5) unter Beachtung: bis 50 WE mind. 20 qm, bis 150 WE mind. 40 qm, ab 150 WE mind. 60 qm			Gesamt		Fehler unter Pkt. 2
74						
75	4.2. Umfang der Angebote zur gemeinschaftlichen Nutzung					
76	Die Auswahl der Sharing-Fahrzeuge muss individuell begründet werden.			Anzahl Wohneinheiten		0
77	bis 50 WE mind ein Lastenrad			Element		Anzahl bereitgestellter Einheiten
78	ab 50 WE mind zwei Lastenräder			Lastenrad		
79	ab 100 WE je 50 WE ein Lastenrad mehr			davon mit E-Motor		
80	mind. die Hälfte der Lastenräder mit Elektromotor (aufrunden)			Angebot für Fahrrad-Reparatur		
81	bis 100 WE mind eine zusätzliche Angebotseinheit			Angebot für Paket-Lieferungen		
82	ab 100 WE je 50 WE eine weitere Angebotseinheit			Anhänger/Trolley (1 Einheit = 2 Stück)		
83				Pedelec (1 Einheit = 2 Stück)		
84	ab 50 WE Angebot für Fahrradreparatur und Paket-Lieferungen			E-Roller		
85				E-Tretroller (1 Einheit = 3 Stück)		
86				digitale Informations-Tafel		
87				Leife-Spindels		
88bei Konzepten mit Carsharing zusätzlich					
89					notwendige Anzahl	tatsächlich mit Pkw belegte Anzahl (min. 50 % der notwendigen Anzahl)
90	4.3. Carsharing					
91	Carsharing-Stellplätze: 10 % der eingesparten Pkw-Stellplätze (mind. 1)					kein Carsharing

Abb.: stattbau münchen

Leitfaden Mobilitätskonzept

Formblatt Wohnen

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.

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.

	A	B	C	D	E	F
90	4.3. Carsharing	Carsharing-Stellplätze: 10 % der eingesparten Pkw-Stellplätze (mind. 1)			kein Carsharing	
91						
92		Carsharing-Fahrzeuge	werden durch Fremdfirma für einen offenen Nutzerkreis bereitgestellt			
93			werden durch Fremdfirma für einen geschlossenen Nutzerkreis bereitgestellt			
94			werden vom Eigentümer selbst zur Verfügung gestellt			
95			Plattform für privates Carsharing			
96			es erfolgt eine Beteiligung am Carsharing im näheren Umfeld			
97						
98	5. Ergänzende optionale Angebote					
99	5.1. Beteiligung an einem öffentlichen Fahrradvermietsystem ("Stadtrad"); z.B. durch Bereitstellung von Flächen auf dem Grundstück; Ausgestaltung in Konzeptbeschreibung					<input type="checkbox"/>
100	5.2. Sonstiges	bspw.: Quartierszentrale mit weiteren Postier-Dienstleistungen, Fahrradwartung und Mobilitätsmanagement, digitale Plattform, Website				<input type="checkbox"/>
101						
102	6. Nachweis der Anforderungen an ein Mobilitätskonzept					
103	zum Bauantrag					erfüllt
104	6.1. Mobilitätskonzept	Plausible Darstellung des Konzeptes in Text, Bildern und Grafiken				<input type="checkbox"/>
105	6.2. Organisation von Betrieb und Wartung	Angebot von externen Dienstleistern oder sonstiger verbindlicher Nachweis				<input type="checkbox"/>
106	6.3. Investition	Darlegung von Investition und Betriebskosten über eine Dauer von 20 Jahren				<input type="checkbox"/>
107	6.4. Sicherung der Stellplätze	10 % der Pkw-Stellplätze werden nicht in Teiligentum überführt und nicht dauerhaft vermietet (dafür ist eine entsprechende grundbuchrechtliche Sicherung erforderlich!)				<input type="checkbox"/>
108	zur Nutzungsaufnahme					
109	6.5. Information und Kommunikationsmaßnahmen	Informationsbroschüren, Beratungsangebote, Events etc.				<input type="checkbox"/>
110	110					
111	111					
112	6.6. Evaluation	Verpflichtung zur Darlegung vorhabenbezogener Daten, bzw. Verträgen mit Dienstleistern etc., die die Funktionalität des Mobilitätskonzeptes belegen, zunächst 1 Jahr nach Nutzungsaufnahme, dann alle drei Jahre. Es wird die Möglichkeit eingeräumt, bei negativem Evaluationsergebnis, die Mobilitätsangebote mit geringer Nutzung zu tauschen gegen gleichwertige, die den Anforderungen der Bewohner:innen eher entsprechen.				<input type="checkbox"/>
113	6.7. Sicherungsmaßnahmen bei negativem Evaluationsergebnis	nicht hergestellte Pkw-Stellplätze werden nachgerüstet			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
114		nicht hergestellte Pkw-Stellplätze werden abgelöst			<input type="checkbox"/>	
115						

Leitfaden Mobilitätskonzept

Formblatt Wohnen

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.

Mobilitätskonzept

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

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 Mobilitäts-elemente zur gemeinschaftlichen Nutzung.

Investition

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

	A	B	C	D	E	F
90	4.3. Carsharing	Carsharing-Stellplätze: 10 % der einsparten Pkw-Stellplätze (mind. 1)			kein Carsharing	
91						
92		Carsharing-Fahrzeuge	werden durch Fremdfirma für einen offenen Nutzerkreis bereitgestellt			
93			werden durch Fremdfirma für einen geschlossenen Nutzerkreis bereitgestellt			
94			werden vom Eigentümer selbst zur Verfügung gestellt			
95			Plattform für privates Carsharing			
96			es erfolgt eine Beteiligung am Carsharing im näheren Umfeld			
97						
98	5. Ergänzende optionale Angebote					
99	5.1. Beteiligung an einem öffentlichen Fahrradvermietsystem ("Stadtrad"); z.B. durch Bereitstellung von Flächen auf dem Grundstück; Ausgestaltung in Konzeptbeschreibung					<input type="checkbox"/>
100	5.2. Sonstiges	bspw.: Quartierszentrale mit weiteren Postier-Dienstleistungen, Fahrradwartung und Mobilitätsmanagement, digitale Plattform, Website				<input type="checkbox"/>
101						
102	6. Nachweis der Anforderungen an ein Mobilitätskonzept					
103	zum Bauantrag					
104	6.1. Mobilitätskonzept	Plausible Darstellung des Konzeptes in Text, Bildern und Grafiken				erfüllt
105	6.2. Organisation von Betrieb und Wartung	Angebot von externen Dienstleistern oder sonstiger verbindlicher Nachweis				<input type="checkbox"/>
106	6.3. Investition	Darlegung von Investition und Betriebskosten über eine Dauer von 20 Jahren				<input type="checkbox"/>
107	6.4. Sicherung der Stellplätze	10 % der Pkw-Stellplätze werden nicht in Teileigentum überführt und nicht dauerhaft vermietet (dafür ist eine entsprechende grundbuchrechtliche Sicherung erforderlich!)				<input type="checkbox"/>
108	zur Nutzungsaufnahme					
109	6.5. Information und Kommunikationsmaßnahmen	Informationsbroschüren, Beratungsangebote, Events etc.				<input type="checkbox"/>
110	Evaluation					
111	6.6. Evaluation	Verpflichtung zur Darlegung vorhabenbezogener Daten, bzw. Verträgen mit Dienstleistern etc., die die Funktionalität des Mobilitätskonzeptes belegen, zunächst 1 Jahr nach Nutzungsaufnahme, dann alle drei Jahre. Es wird die Möglichkeit eingeräumt, bei negativem Evaluationsergebnis, die Mobilitäts-elemente mit geringer Nutzung zu tauschen gegen gleichwertige, die den Anforderungen der Bewohner:innen eher entsprechen.				<input type="checkbox"/>
112	6.7. Sicherungsmaßnahmen bei negativem Evaluationsergebnis	nicht hergestellte Pkw-Stellplätze werden nachgerüstet			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
113		nicht hergestellte Pkw-Stellplätze werden abgelöst			<input type="checkbox"/>	
114						
115						

Leitfaden Mobilitätskonzept

Formblatt Wohnen

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.

Information und Kommunikationsmaßnahmen

Die Information und Kommunikation über die Mobilitätsangebote sind entscheidend für das Gelingen eines Mobilitätskonzepts. 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.

	A	B	C	D	E	F
90	4.3. Carsharing	Carsharing-Stellplätze: 10 % der einsparten Pkw-Stellplätze (mind. 1)			kein Carsharing	
91						
92		Carsharing-Fahrzeuge	werden durch Fremdfirma für einen offenen Nutzerkreis bereitgestellt			
93			werden durch Fremdfirma für einen geschlossenen Nutzerkreis bereitgestellt			
94			werden vom Eigentümer selbst zur Verfügung gestellt			
95			Plattform für privates Carsharing			
96			es erfolgt eine Beteiligung am Carsharing im näheren Umfeld			
97						
98	5. Ergänzende optionale Angebote					
99	5.1. Beteiligung an einem öffentlichen Fahrradvermietsystem ("Stadtrad"); z.B. durch Bereitstellung von Flächen auf dem Grundstück; Ausgestaltung in Konzeptbeschreibung					<input type="checkbox"/>
100	5.2. Sonstiges	bspw.: Quartierszentrale mit weiteren Postier-Dienstleistungen, Fahrradwartung und Mobilitätsmanagement, digitale Plattform, Website				<input type="checkbox"/>
101						
102						
103	6. Nachweis der Anforderungen an ein Mobilitätskonzept					
104	zum Bauantrag					erfüllt
105	6.1. Mobilitätskonzept	Plausible Darstellung des Konzeptes in Text, Bildern und Grafiken				<input type="checkbox"/>
106	6.2. Organisation von Betrieb und Wartung	Angebot von externen Dienstleistern oder sonstiger verbindlicher Nachweis				<input type="checkbox"/>
107	6.3. Investition	Darlegung von Investition und Betriebskosten über eine Dauer von 20 Jahren				<input type="checkbox"/>
108	6.4. Sicherung der Stellplätze	10 % der Pkw-Stellplätze werden nicht in Teileigentum überführt und nicht dauerhaft vermietet (dafür ist eine entsprechende grundbuchrechtliche Sicherung erforderlich!)				<input type="checkbox"/>
109	zur Nutzungsaufnahme					
110	6.5. Information und Kommunikationsmaßnahmen	Informationsbroschüren, Beratungsangebote, Events etc.				<input type="checkbox"/>
111	Evaluation					
112	6.6. Evaluation	Verpflichtung zur Darlegung vorhabenbezogener Daten, bzw. Verträgen mit Dienstleistern etc., die die Funktionalität des Mobilitätskonzeptes belegen, zunächst 1 Jahr nach Nutzungsaufnahme, dann alle drei Jahre. Es wird die Möglichkeit eingeräumt, bei negativem Evaluationsergebnis, die Mobilitätsangebote mit geringer Nutzung zu tauschen gegen gleichwertige, die den Anforderungen der Bewohner:innen eher entsprechen.				<input type="checkbox"/>
113	6.7. Sicherungsmaßnahmen bei negativem Evaluationsergebnis	nicht hergestellte Pkw-Stellplätze werden nachgerüstet			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
114		nicht hergestellte Pkw-Stellplätze werden abgelöst			<input type="checkbox"/>	
115						

Abb.: stattbau münchen

Leitfaden Mobilitätskonzept

Formblatt Wohnen

Evaluation und Sicherungsmaßnahmen

Das Mobilitätskonzept muss regelmäßig überprüft werden. Erstmals 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.

	A	B	C	D	E	F
90	4.3. Carsharing	Carsharing-Stellplätze: 10 % der einsparten Pkw-Stellplätze (mind. 1)			kein Carsharing	
91						
92		Carsharing-Fahrzeuge	werden durch Fremdfirma für einen offenen Nutzerkreis bereitgestellt			
93			werden durch Fremdfirma für einen geschlossenen Nutzerkreis bereitgestellt			
94			werden vom Eigentümer selbst zur Verfügung gestellt			
95			Plattform für privates Carsharing			
96			es erfolgt eine Beteiligung am Carsharing im näheren Umfeld			
97						
98	5. Ergänzende optionale Angebote					
99	5.1. Beteiligung an einem öffentlichen Fahrradvermietsystem ("Stadtrad"); z.B. durch Bereitstellung von Flächen auf dem Grundstück; Ausgestaltung in Konzeptbeschreibung					<input type="checkbox"/>
100	5.2. Sonstiges	bspw.: Quartierszentrale mit weiteren Portier-Dienstleistungen, Fahrradwartung und Mobilitätsmanagement, digitale Plattform, Website				<input type="checkbox"/>
101						
102	6. Nachweis der Anforderungen an ein Mobilitätskonzept					
103	zum Bauantrag					
104	6.1. Mobilitätskonzept	Plausible Darstellung des Konzeptes in Text, Bildern und Grafiken				erfüllt <input type="checkbox"/>
105	6.2. Organisation von Betrieb und Wartung	Angebot von externen Dienstleistern oder sonstiger verbindlicher Nachweis				<input type="checkbox"/>
106	6.3. Investition	Darlegung von Investition und Betriebskosten über eine Dauer von 20 Jahren				<input type="checkbox"/>
107	6.4. Sicherung der Stellplätze	10 % der Pkw-Stellplätze werden nicht in Teileigentum überführt und nicht dauerhaft vermietet (dafür ist eine entsprechende grundbuchrechtliche Sicherung erforderlich!)				<input type="checkbox"/>
108	zur Nutzungsaufnahme					
109	6.5. Informations- und Kommunikationsmaßnahmen	Informationsbroschüren, Beratungsangebote, Events etc.				<input type="checkbox"/>
110	Evaluation					
111	6.6. Evaluation	Verpflichtung zur Darlegung vorhabenbezogener Daten, bzw. Verträgen mit Dienstleistern etc., die die Funktionalität des Mobilitätskonzeptes belegen, zunächst 1 Jahr nach Nutzungsaufnahme, dann alle drei Jahre. Es wird die Möglichkeit eingeräumt, bei negativem Evaluationsergebnis, die Mobilitätselemente mit geringer Nutzung zu tauschen gegen gleichwertige, die den Anforderungen der Bewohner:innen eher entsprechen.				<input type="checkbox"/>
112	6.7. Sicherungsmaßnahmen bei negativem Evaluationsergebnis					
113		nicht hergestellte Pkw-Stellplätze werden nachgerüstet			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
114		nicht hergestellte Pkw-Stellplätze werden abgelöst			<input type="checkbox"/>	
115						

Leitfaden Mobilitätskonzept

Formblatt für gewerbliche Vorhaben

1. Anzahl der Pkw-Stellplätze

Es wird zunächst die Anzahl der notwendigen Stellplätze gemäß Stellplatz- und Fahrradabstellplatzsatzung der Universitäts- und Hansestadt Greifswald 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 Mobilitätsselemente, die sich auf die innerbetriebliche Organisation von Verkehren beziehen.

	A	B	C	D	E	F
1	Mobilitätskonzepte bei gewerblichen Vorhaben - Formblatt					
2						
3	1. Anzahl Pkw-Stellplätze					
4	Art der Nutzung gem. Satzung	Bezugsgröße gemäß Anlage 1 Stellplatzsatzung (Nutzfläche, Verkaufsfläche...)	Richtwert nach Satzung	Erklärung Richtwert (s. a. Hilfstabelle)	Anzahl notwendiger Pkw-Stellplätze nach Satzung	
5						
6						
7						
8						
9						
10	Summe:					0
11	2. Reduzierung von Stellplätzen					
12	2.1 Reduzierung bei gewerblichen Vorhaben					
13	Flächenrelevante Maßnahmen		Reduzierungsfaktor	Anzahl reduzierter Pkw-Stellplätze	Anzahl Pkw-Stellplätze nach Reduzierung	
14			20%	0	0	
15	zusätzliche Reduzierung durch ergänzende betriebliche Maßnahmen	<input type="checkbox"/>	20%	0	0	
16	Anzahl potenziell eingesparter Pkw-Stellplätze			0		
17						
18	2.2. Anzahl notwendiger Pkw-Stellplätze nach Reduzierung gesamt					0
19	2.3. Anzahl errichteter Pkw-Stellplätze					
20	2.4. Anzahl tatsächlich eingesparter Pkw-Stellplätze durch Mobilitätskonzept					0
21						
22	2.5. Eingesparte Fläche als Grundlage zur Berechnung der Fläche für das Mobilitätskonzept (Äquivalent 12,5 qm je eingespartem Pkw-Stellplatz)					0
23						
24	3. Fahrradabstellplätze					
25	3.1. Anzahl Fahrradabstellplätze					
	Art der Nutzung gemäß Satzung	Bezugsgröße gemäß Anlage 1 Stellplatzsatzung (Nutzfläche, Verkaufsfläche...)	Richtwert nach Satzung	Erklärung Richtwert (s. a. Hilfstabelle)	Anzahl notwendiger Fahrradabstellplätze nach Satzung	Anzahl notwendiger Fahrradabstellplätze mit Konzept (+10%)

Abb.: stattbau münchen

Leitfaden Mobilitätskonzept

Formblatt für gewerbliche Vorhaben

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.

Anzahl der notwendigen Pkw-Stellplätze nach Reduzierung gesamt

In 2.2. ergeben sich die notwendigen, nach Reduzierung zu errichtender Stellplätze.

	A	B	C	D	E	F
1	Mobilitätskonzepte bei gewerblichen Vorhaben - Formblatt					
2						
3	1. Anzahl Pkw-Stellplätze					
4	Art der Nutzung gem. Satzung	Bezugsgröße gemäß Anlage 1 Stellplatzsatzung (Nutzfläche, Verkaufsfläche...)	Richtwert nach Satzung	Erklärung Richtwert (s. u. Hilfstabelle)	Anzahl notwendiger Pkw-Stellplätze nach Satzung	
5						
6						
7						
8						
9						
10	Summe:					0
11	2. Reduzierung von Stellplätzen					
12	2.1 Reduzierung bei gewerblichen Vorhaben					
13	Flächenrelevante Maßnahmen		Reduzierungsfaktor	Anzahl reduzierter Pkw-Stellplätze	Anzahl Pkw-Stellplätze nach Reduzierung	
14			20%	0	0	
15	zusätzliche Reduzierung durch ergänzende betriebliche Maßnahmen	<input type="checkbox"/>	20%	0	0	
16	Anzahl potenziell eingesparter Pkw-Stellplätze			0		
17						
18	2.2. Anzahl notwendiger Pkw-Stellplätze nach Reduzierung gesamt					
19	2.3. Anzahl errichteter Pkw-Stellplätze					
20	2.4. Anzahl tatsächlich eingesparter Pkw-Stellplätze durch Mobilitätskonzept					
21						
22	2.5. Eingesparte Fläche als Grundlage zur Berechnung der Fläche für das Mobilitätskonzept (Äquivalent 12,5 qm je eingespartem Pkw-Stellplatz)					0
23						
24	3. Fahrradabstellplätze					
25	3.1. Anzahl Fahrradabstellplätze					
	Art der Nutzung gemäß Satzung	Bezugsgröße gemäß Anlage 1 Stellplatzsatzung (Nutzfläche, Verkaufsfläche...)	Richtwert nach Satzung	Erklärung Richtwert (s. u. Hilfstabelle)	Anzahl notwendiger Fahrradabstellplätze nach Satzung	Anzahl notwendiger Fahrradabstellplätze mit Konzept (+10%)

Abb.: stattbau münchen

Leitfaden Mobilitätskonzept

Formblatt für gewerbliche Vorhaben

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

Anzahl tatsächlich eingesparter Pkw-Stellplätze durch Mobilitätskonzept

In 2.4 wird die Anzahl der tatsächlich eingesparten Pkw-Stellplätze auf Grundlage der errichteten Stellplätze (s. 2.3.) ermittelt. Hierbei werden abgelöste Stellplätze nicht in die Differenzbildung einbezogen, da diese Reduzierung von Stellplätzen gesondert, vom Mobilitätskonzept losgelöst, erfolgt.

Eingesparte Fläche als Grundlage zur Berechnung der Fläche für das Mobilitätskonzept

Auf Grundlage der tatsächlich eingesparten Pkw-Stellplätze durch das Mobilitätskonzept (s. Pkt. 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.

	A	B	C	D	E	F
1	Mobilitätskonzepte bei gewerblichen Vorhaben - Formblatt					
2						
3	1. Anzahl Pkw-Stellplätze					
4	Art der Nutzung gem. Satzung	Bezugsgröße gemäß Anlage 1 Stellplatzsatzung (Nutzfläche, Verkaufsfläche...)	Richtwert nach Satzung	Erklärung Richtwert (s. u. Hiftabelle)	Anzahl notwendiger Pkw-Stellplätze nach Satzung	
5						
6						
7						
8						
9						
10	Summe:					0
11						
12	2. Reduzierung von Stellplätzen					
13	2.1 Reduzierung bei gewerblichen Vorhaben		Reduzierungsfaktor	Anzahl reduzierter Pkw-Stellplätze	Anzahl Pkw-Stellplätze nach Reduzierung	
14	Flächenrelevante Maßnahmen		20%	0	0	
15	zusätzliche Reduzierung durch ergänzende betriebliche Maßnahmen	<input type="checkbox"/>	20%	0	0	
16	Anzahl potenziell eingesparter Pkw-Stellplätze			0		
17						
18	2.2 Anzahl notwendiger Pkw-Stellplätze nach Reduzierung gesamt					0
19	2.3 Anzahl errichteter Pkw-Stellplätze					
20	2.4 Anzahl tatsächlich eingesparter Pkw-Stellplätze durch Mobilitätskonzept					0
21						
22	2.5 Eingesparte Fläche als Grundlage zur Berechnung der Fläche für das Mobilitätskonzept (Äquivalent 12,5 qm je eingespartem Pkw-Stellplatz)					0
23						
24	3. Fahrradabstellplätze					
25	3.1. Anzahl Fahrradabstellplätze					
	Art der Nutzung gemäß Satzung	Bezugsgröße gemäß Anlage 1 Stellplatzsatzung (Nutzfläche, Verkaufsfläche...)	Richtwert nach Satzung	Erklärung Richtwert (s. u. Hiftabelle)	Anzahl notwendiger Fahrradabstellplätze nach Satzung	Anzahl notwendiger Fahrradabstellplätze mit Konzept (+10%)

Abb.: stattbau münchen

Leitfaden Mobilitätskonzept

Formblatt für gewerbliche Vorhaben

Anzahl Abstellplätze für Lastenräder

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

Überdachung von Fahrradabstellplätzen

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

4. Flächenrelevante Maßnahmen

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.

	A	B	C	D	E	F
34	3.2. Anzahl Abstellplätze für Lastenräder					
35		Anzahl notwendiger Stellplätze für Lastenräder	10 % der Fahrradabstellplätze sind entsprechend zu dimensionieren			0
36	3.3. Überdachung von Fahrradabstellplätzen					
37		Anzahl überdachter Fahrradabstellplätze	50% der Fahrradabstellplätze sind zu überdachen (respective im Gebäude unterzubringen)			0
38	4. Flächenrelevante Maßnahmen					
39	(Die Auswahl der Elemente muss individuell in einem Konzeptpapier begründet werden.)					
40	4.1. Fläche Soll für das Mobilitätskonzept in qm (10% der eingesparten Fläche, siehe unter 2.5., min. 20 qm)					20
41				tatsächliche Fläche		tatsächliche Anzahl (plausible Erläuterung notwendig)
42	4.2. Fahrradförderung	Duschen/Umkleiden/Trockenräume (mindestens je 1) Fahrradreparaturbaum/-Werkstatt (mindestens 1)				
43	4.3. Information und Kommunikation	Info-Steile (mindestens 1)				
44	4.4. Lösungen für privaten Lieferverkehr	z.B. Paketstellung, Paketaufgabe (Paketboxen etc.) zur Nutzung durch die Beschäftigten				
45	4.5. sonstige flächenrelevante Elemente					
46				Fläche IST in qm		0
47	4.6. zusätzlich Anforderung an das Mobilitätskonzept für flächenrelevante Maßnahmen					
48		Beschreibung zu Reparatur und Wartung				<input type="checkbox"/>
49	5. Ergänzende betriebliche Maßnahmen					
50	Beschreibung betrieblicher Mobilitätselemente wie regelmäßige Radchecks für Mitarbeiter, professioneller Fahrradreparaturservice, Integration Car- und Bike-Sharing im Fuhrpark und für die Beschäftigten, Jobrad, Job-Ticket, Home-Office-Regelung, Ansprechpartner:in und Mobilitätsmanagement etc. (ggf. in gesondertem Konzeptpapier)					
51	5.1 Mögliche Mobilitätsangebote					
52		Den Mitarbeiter:innen wird die Möglichkeit geboten, an einem Jobrad-System teilzunehmen, dadurch wird die Fahrradnutzung weiter gefördert.				<input type="checkbox"/>
53		Mindestens einmal im Jahr (Frühling) finden Fahrradaktionstage statt. Dabei wird die Möglichkeit geboten, sein Fahrrad auf Fahrtüchtigkeit überprüfen sowie kleinere Mängel vor Ort beheben zu lassen. Tipps und Hinweise zum sicheren Fahren (Helmnutzung, richtig eingestellte Bremsen, das passende Rad etc.) runden die Veranstaltung ab.				<input type="checkbox"/>
54		Der betriebliche Fuhrpark kann nach Feierabend und an Wochenenden von den Mitarbeiter:innen auch privat genutzt werden. Für die Buchung/Reservierung wird ein interner Kalender zur Verfügung gestellt.				<input type="checkbox"/>

Abb.: stattbau münchen

Leitfaden Mobilitätskonzept

Formblatt für gewerbliche Vorhaben

4.2 bis 4.5 flächenrelevante Maßnahme

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.

	A	B	C	D	E	F
63	weiter gefördert.					<input type="checkbox"/>
64	Mindestens einmal im Jahr (Frühling) finden Fahrradaktionstage statt. Dabei wird die Möglichkeit geboten, sein Fahrrad auf Fahrtüchtigkeit überprüfen sowie kleinere Mängel vor Ort beheben zu lassen. Tipps und Hinweise zum sicheren Fahren (Helmnutzung, richtig eingestellte Bremsen, das passende Rad etc.) runden die Veranstaltung ab.					<input type="checkbox"/>
65	Der betriebliche Fuhrpark kann nach Feierabend und an Wochenenden von den Mitarbeiter:innen auch privat genutzt werden. Für die Buchung/Reservierung wird ein interner Kalender zur Verfügung gestellt.					<input type="checkbox"/>
66	Ein/e Mitarbeiter:in oder Arbeitsgruppe nimmt sich dem Thema betriebliche Mobilität an (Mobilitätsbeauftragte im Betrieb) und steht allen Beschäftigten für Fragen und Anregungen zur Verfügung.					<input type="checkbox"/>
67						<input type="checkbox"/>
68	Es müssen mindestens zwei der genannten Maßnahmen umgesetzt werden. Weitere, im Einzelfall beschriebene Maßnahmen sind nach Abstimmung möglich.					
69	5.2 zusätzliche Anforderungen an das Mobilitätskonzept für ergänzende betriebliche Maßnahmen					
70	Beschreibung zu Buchung					<input type="checkbox"/>
71	Regelmäßigen Teilnahme an Weiterbildungsangeboten zu Betrieblichen Mobilitätskonzepten (BMM)					<input type="checkbox"/>
72						
73	6. Nachweis der Anforderungen an ein Mobilitätskonzept					
74	zum Bauantrag					erfüllt
75	6.1. Mobilitätskonzept	Plausible Darstellung des Konzeptes in Text, Bildern und Grafiken				<input type="checkbox"/>
76	6.2. Organisation von Betrieb und Wartung	Angebot von externen Dienstleistern oder sonstiger verbindlicher Nachweis				<input type="checkbox"/>
77	6.3. Investition	Darlegung von Investition und Betriebskosten über eine Dauer von 20 Jahren				<input type="checkbox"/>
78	6.4. Zuordnung der Stellplätze	Stellplätze können lediglich Nutzungseinheiten zugeordnet werden besondere Personenbezogene Nutzungsrechte sind ausgeschlossen (Mobilitätskonzept-bezogene Nutzungsrechte stellen eine Ausnahme dar, z.B. für Fahrgemeinschaften oder Carsharing)				<input type="checkbox"/>
79	zur Nutzungsaufnahme					
80	6.5. Information und Kommunikationsmaßnahmen	Informationsbroschüren, Beratungsangebote, Events etc.				<input type="checkbox"/>
81	Evaluation					
82	6.6. Evaluation	Verpflichtung zur Darlegung vorhabenbezogener Daten, bzw. Verträgen mit Dienstleistern etc., die die Funktionalität des Mobilitätskonzeptes belegen, zunächst 1 Jahr nach Nutzungsaufnahme, dann alle drei Jahre. Es wird die Möglichkeit eingeräumt, bei negativem Evaluationsergebnis, die Mobilitätselemente mit geringer Nutzung zu tauschen gegen gleichwertige, die den Anforderungen der Mitarbeitenden eher entsprechen.				<input type="checkbox"/>
83	6.7. Sicherungsmaßnahmen bei negativem	nicht hergestellte Pkw-Stellplätze werden nachgerüstet			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
84	Evaluationsergebnis	nicht hergestellte Pkw-Stellplätze werden abgelöst			<input type="checkbox"/>	
85						

Abb.: stattbau münchen

Leitfaden Mobilitätskonzept

Formblatt für gewerbliche Vorhaben

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.

Mögliche Mobilitätsangebot

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.

Zusätzliche Anforderungen an das Mobilitätskonzept für ergänzende betriebliche Maßnahmen

Unter 5.2. finden sich zusätzliche Anforderungen an eine 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.

	A	B	C	D	E	F
63	weiter gefördert.					<input type="checkbox"/>
64	Mindestens einmal im Jahr (Frühling) finden Fahrradaktionstage statt. Dabei wird die Möglichkeit geboten, sein Fahrrad auf Fahrsicherheit überprüfen sowie kleinere Mängel vor Ort beheben zu lassen. Tipps und Hinweise zum sicheren Fahren (Helmnutzung, richtig eingestellte Bremsen, das passende Rad etc.) runden die Veranstaltung ab.					<input type="checkbox"/>
65	Der betriebliche Fuhrpark kann nach Feierabend und an Wochenenden von den Mitarbeiter:innen auch privat genutzt werden. Für die Buchung/Reservierung wird ein interner Kalender zur Verfügung gestellt.					<input type="checkbox"/>
66	Ein/e Mitarbeiter:in oder Arbeitsgruppe nimmt sich dem Thema betriebliche Mobilität an (Mobilitätsbeauftragte im Betrieb) und steht allen Beschäftigten für Fragen und Anregungen zur Verfügung.					<input type="checkbox"/>
67						<input type="checkbox"/>
68	Es müssen mindestens zwei der genannten Maßnahmen umgesetzt werden. Weitere, im Einzelfall beschriebene Maßnahmen sind nach Abstimmung möglich.					
69	5.2 zusätzliche Anforderungen an das Mobilitätskonzept für ergänzende betriebliche Maßnahmen					
70	Beschreibung zu Buchung					<input type="checkbox"/>
71	Regelmäßige Teilnahme an Weiterbildungsangeboten zu Betrieblichen Mobilitätskonzepten (BMM)					<input type="checkbox"/>
72						
73	6. Nachweis der Anforderungen an ein Mobilitätskonzept					
74	zum Bauantrag					erfüllt
75	6.1. Mobilitätskonzept	Plausible Darstellung des Konzeptes in Text, Bildern und Grafiken				<input type="checkbox"/>
76	6.2. Organisation von Betrieb und Wartung	Angebot von externen Dienstleistern oder sonstiger verbindlicher Nachweis				<input type="checkbox"/>
77	6.3. Investition	Darlegung von Investition und Betriebskosten über eine Dauer von 20 Jahren				<input type="checkbox"/>
78	6.4. Zuordnung der Stellplätze	Stellplätze können lediglich Nutzungseinheiten zugeordnet werden besondere Personenbezogene Nutzungsrechte sind ausgeschlossen (Mobilitätskonzept-bezogene Nutzungsrechte stellen eine Ausnahme dar, z.B. für Fahrgemeinschaften oder Carsharing)				<input type="checkbox"/>
79	6.5. Information und Kommunikationsmaßnahmen	Informationsbroschüren, Beratungsangebote, Events etc.				<input type="checkbox"/>
80	6.6. Evaluation					
81	Verpflichtung zur Darlegung vorhabenbezogener Daten, bzw. Verträgen mit Dienstleistern etc., die die Funktionalität des Mobilitätskonzeptes belegen, zunächst 1 Jahr nach Nutzungsaufnahme, dann alle drei Jahre. Es wird die Möglichkeit eingeräumt, bei negativem Evaluationsergebnis, die Mobilitätselemente mit geringer Nutzung zu tauschen gegen gleichwertige, die den Anforderungen der Mitarbeitenden eher entsprechen.					<input type="checkbox"/>
82						
83	6.7. Sicherungsmaßnahmen bei negativem Evaluationsergebnis	nicht hergestellte Pkw-Stellplätze werden nachgerüstet			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
84		nicht hergestellte Pkw-Stellplätze werden abgelöst			<input type="checkbox"/>	
85						

Abb.: stattbau münchen

Leitfaden Mobilitätskonzept

Formblatt für gewerbliche Vorhaben

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.

Mobilitätskonzept

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

Organisation von Betrieb und Wartung

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

Investition

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

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.

	A	B	C	D	E	F
63	weiter gefördert.					<input type="checkbox"/>
64	Mindestens einmal im Jahr (Frühling) finden Fahrradaktionstage statt. Dabei wird die Möglichkeit geboten, sein Fahrrad auf Fahrtüchtigkeit überprüfen sowie kleinere Mängel vor Ort beheben zu lassen. Tipps und Hinweise zum sicheren Fahren (Helmnutzung, richtig eingestellte Bremsen, das passende Rad etc.) runden die Veranstaltung ab.					<input type="checkbox"/>
65	Der betriebliche Fuhrpark kann nach Feierabend und an Wochenenden von den Mitarbeiter:innen auch privat genutzt werden. Für die Buchung/Reservierung wird ein interner Kalender zur Verfügung gestellt.					<input type="checkbox"/>
66	Ein/e Mitarbeiter:in oder Arbeitsgruppe nimmt sich dem Thema betriebliche Mobilität an (Mobilitätsbeauftragte im Betrieb) und steht allen Beschäftigten für Fragen und Anregungen zur Verfügung.					<input type="checkbox"/>
67						<input type="checkbox"/>
68	Es müssen mindestens zwei der genannten Maßnahmen umgesetzt werden. Weitere, im Einzelfall beschriebene Maßnahmen sind nach Abstimmung möglich.					
69	5.2 zusätzliche Anforderungen an das Mobilitätskonzept für ergänzende betriebliche Maßnahmen					
70	Beschreibung zu Buchung					<input type="checkbox"/>
71	Regelmäßige Teilnahme an Weiterbildungsangeboten zu Betrieblichen Mobilitätskonzepten (BMM)					<input type="checkbox"/>
72						
73	6. Nachweis der Anforderungen an ein Mobilitätskonzept					
74	zum Bauantrag					erfüllt
75	6.1. Mobilitätskonzept	Plausible Darstellung des Konzeptes in Text, Bildern und Grafiken				<input type="checkbox"/>
76	6.2. Organisation von Betrieb und Wartung	Angebot von externen Dienstleistern oder sonstiger verbindlicher Nachweis				<input type="checkbox"/>
77	6.3. Investition	Darlegung von Investition und Betriebskosten über eine Dauer von 20 Jahren				<input type="checkbox"/>
78	6.4. Zuordnung der Stellplätze	Stellplätze können lediglich Nutzungseinheiten zugeordnet werden besondere Personenbezogene Nutzungsrechte sind ausgeschlossen (Mobilitätskonzept-bezogene Nutzungsrechte stellen eine Ausnahme dar, z.B. für Fahrgemeinschaften oder Carsharing)				<input type="checkbox"/>
79	zur Nutzungsaufnahme					
80	6.5. Information und Kommunikationsmaßnahmen	Informationsbroschüren, Beratungsangebote, Events etc.				<input type="checkbox"/>
81	Evaluation					
82	6.6. Evaluation	Verpflichtung zur Darlegung vorhabenbezogener Daten, bzw. Verträgen mit Dienstleistern etc., die die Funktionalität des Mobilitätskonzeptes belegen, zunächst 1 Jahr nach Nutzungsaufnahme, dann alle drei Jahre. Es wird die Möglichkeit eingeräumt, bei negativem Evaluationsergebnis, die Mobilitätselemente mit geringer Nutzung zu tauschen gegen gleichwertige, die den Anforderungen der Mitarbeitenden eher entsprechen.				<input type="checkbox"/>
83	6.7. Sicherungsmaßnahmen bei negativem Evaluationsergebnis	nicht hergestellte Pkw-Stellplätze werden nachgerüstet			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
84		nicht hergestellte Pkw-Stellplätze werden abgelöst			<input type="checkbox"/>	
85						

Abb.: stattbau münchen

Leitfaden Mobilitätskonzept

Formblatt für gewerbliche Vorhaben

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

Information und Kommunikationsmaßnahmen

Die Information und Kommunikation über die Mobilitätsangebote sind entscheidend für das Gelingen eines Mobilitätskonzepts. 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.

Evaluation

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

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.

	A	B	C	D	E	F
63	weiter gefördert.					<input type="checkbox"/>
64	Mindestens einmal im Jahr (Frühling) finden Fahrradaktionstage statt. Dabei wird die Möglichkeit geboten, sein Fahrrad auf Fahrtüchtigkeit überprüfen sowie kleinere Mängel vor Ort beheben zu lassen. Tipps und Hinweise zum sicheren Fahren (Helmnutzung, richtig eingestellte Bremsen, das passende Rad etc.) runden die Veranstaltung ab.					<input type="checkbox"/>
65	Der betriebliche Fuhrpark kann nach Feierabend und an Wochenenden von den Mitarbeiter:innen auch privat genutzt werden. Für die Buchung/Reservierung wird ein interner Kalender zur Verfügung gestellt.					<input type="checkbox"/>
66	Ein/e Mitarbeiter:in oder Arbeitsgruppe nimmt sich dem Thema betriebliche Mobilität an (Mobilitätsbeauftragte im Betrieb) und steht allen Beschäftigten für Fragen und Anregungen zur Verfügung.					<input type="checkbox"/>
67						<input type="checkbox"/>
68	<i>Es müssen mindestens zwei der genannten Maßnahmen umgesetzt werden. Weitere, im Einzelfall beschriebene Maßnahmen sind nach Abstimmung möglich.</i>					
69	5.2 zusätzliche Anforderungen an das Mobilitätskonzept für ergänzende betriebliche Maßnahmen					
70	Beschreibung zu Buchung					<input type="checkbox"/>
71	Regelmäßige Teilnahme an Weiterbildungsangeboten zu Betrieblichen Mobilitätskonzepten (BMM)					<input type="checkbox"/>
72						
73	6. Nachweis der Anforderungen an ein Mobilitätskonzept					
74	zum Bauantrag					erfüllt
75	6.1. Mobilitätskonzept	Plausible Darstellung des Konzeptes in Text, Bildern und Grafiken				<input type="checkbox"/>
76	6.2. Organisation von Betrieb und Wartung	Angebot von externen Dienstleistern oder sonstiger verbindlicher Nachweis				<input type="checkbox"/>
77	6.3. Investition	Darlegung von Investition und Betriebskosten über eine Dauer von 20 Jahren				<input type="checkbox"/>
78	6.4. Zuordnung der Stellplätze	Stellplätze können lediglich Nutzungseinheiten zugeordnet werden besondere Personenbezogene Nutzungsrechte sind ausgeschlossen (Mobilitätskonzept-bezogene Nutzungsrechte stellen eine Ausnahme dar, z.B. für Fahrgemeinschaften oder Carsharing)				<input type="checkbox"/>
79	zur Nutzungsaufnahme					
80	6.5. Information und Kommunikationsmaßnahmen	Informationsbroschüren, Beratungsangebote, Events etc.				<input type="checkbox"/>
81	Evaluation					
82	6.6. Evaluation	Verpflichtung zur Darlegung vorhabenbezogener Daten, bzw. Verträgen mit Dienstleistern etc., die die Funktionalität des Mobilitätskonzeptes belegen, zunächst 1 Jahr nach Nutzungsaufnahme, dann alle drei Jahre. Es wird die Möglichkeit eingeräumt, bei negativem Evaluationsergebnis, die Mobilitätselemente mit geringer Nutzung zu tauschen gegen gleichwertige, die den Anforderungen der Mitarbeitenden eher entsprechen.				<input type="checkbox"/>
83	6.7. Sicherungsmaßnahmen bei negativem Evaluationsergebnis	nicht hergestellte Pkw-Stellplätze werden nachgerüstet			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
84	Evaluationsergebnis	nicht hergestellte Pkw-Stellplätze werden abgelöst			<input type="checkbox"/>	
85						

Abb.: stattbau münchen

Aktuelle Veröffentlichung

„Mobilitätskonzepte im Wohnungsbau –
 Von notwendigen Stellplätzen und alternativen
 Mobilitätsbausteinen“
 (Landeshauptstadt München 2023)



Abb.: LH München, Mobilitätsreferat

Vielen Dank!



München

Mobilitätsstation für ca. 70 Wohneinheiten,
sozialer Mietwohnungsbau
Abbildung: GWG München